



8
72



HJÆLP
MEDDELELSER FRA FALCK

FALCK ZONEN I STENALDEREN

Udgivet af De Danske Redningskorps
Fællesforbund, Falck-Huset, Polititorvet,
1593 København V. Tlf. (01) 15 83 20
eller (01) 15 43 20

Redaktion:
Preben Kjær, HD (ansvarsh.)
Jan Assentorp, merkonom
Henning Petersen, merkonom
Oplag: 8.500 eksemplarer
Tryk: Rønsholt & Co.

**Siddende sygetransport er
en opgave for Falck**
side 227

**Hvorledes skal gift-
beredskabet organiseres**
side 230

Samling på uddannelsen
side 236

**Større behov for helikopter-
flyvninger**
side 240

**Materiel, byggesager,
breve, uniformsnyt,
personalia m.v.**
side 242

Forsiden:
**Sådan forestiller Niels Peter Flint
på 12 år sig Falck Zonen
i stenalderen**

Bagsiden:
Falck-Nyt

NYE KONKURRENTER?

På det sidste har vi opdaget, at vi tilsyneladende har fået nye konkurrenter. Det drejer sig om Taxa og – især – lillebiler.

Fra hyrevognsforkæmpernes side mener man, at transport af siddende patienter må være en opgave for lillebilchaufførerne, der om formiddagen har en sløj tid. I argumentationen for at få overladt al denne kørsel benytter man selvfølgelig prisforskellen mellem en tur med lillebil og en tur med Falck. At forskellen gøres meget større end den er, skal vi i denne forbindelse lade ude af betragtning.

Vi har hidtil ikke drømt om at konkurrere med Taxa og lillebiler. Vi er et redningskorps, der kører med patienter, d.v.s. *syge mennesker*, der som følge af deres sygdom enten får bevilget transport for det offentlige regning eller bestiller den via en abonnementsordning.

Det er naturligt, at vi også gør vort til, at kommuner og amter sparer mest muligt. I den forbindelse er det værd at bemærke, at Falck, som følge af de mange kørsler til og fra hospitaler, foretager en kombination af kørslerne og lader de betalende få gevinsten ved kortere ture og færre kilometer.

En „siddende patient“ kan risikere at få brug for nødvendig førstehjælp under turen, og også af denne grund er det fornuftigt at lade Falck køre.

Fra de betalende myndigheders side må man ikke forledes til at tro, at en bortskæring af Falcks siddende kørsel kan ske uden påvirkning af korpsets øvrige priser for ambulancekørsel og liggende transporter.

Man må ikke være så naiv at tro, at korpsets virksomhedsnavn og personalets faglige organisationer vil slumre blidt, medens en del fastansatte skattebetalende kolleger trues af arbejdsløshed, som en konsekvens af hyrevognskørsel med siddende patienter.

Det vil være en udvej for Falck f. eks. at tilbyde en eller anden form for abonnementsordning, hvorved vi måske kan komme til at opleve det paradoksale, at Falck kører til dåb, konfirmation og begravelse, medens hyrevognene kører med patienter til og fra hospitalerne.

- „Helsinge kalder vogn 640“
- „Her er 640 – kom Helsinge“
- „Ja, Anita, så henter De fru Hansen i Græsted og Poul Jørgensen i Gilleleje til FAC“
- „Det er modtaget Helsinge – kilometer er 541“.

Siddende sygetransport er en opgave for Falck!

Denne radiokommunikation er i al sin enkelthed station Helsinge, der expederer to af dagens mange patientbefordringer. Der er tale om sygetransport II – og befordringerne klares af vogn 640 med falckoline Anita Nielsen ved rattet. Hjemme på stationen må stationsleder Arne Olsen i ny og næ bevilge en taxa til at afvikle en patientbefordring efter at have sikret sig, at patienten virkelig kan køres med hyrevogn. Han understreger, det er en nødløsning, men afhentningstidspunkterne skal overholdes.

I en ledig stund fik vi en samtale i stand med falckolinen og stationslederen – for at høre deres mening om patientbefordring i almindelighed og sygetransport II i særdeleshed.

Er sygetransport II en opgave for Falck – eller skal vi overlade taxa og lillebiler denne opgave?

Anita Nielsen:

– Når der er tale om syge mennesker, kan ingen være i tvivl om, at det er en opgave for korpset. Patienterne skal have en udstrakt service. Vi er uddannet til at befordre patienter, og vi kan straks gribe ind, hvis en patient



Anita Nielsen Falck har mange vogne til og fra sygehuse hver dag. Jo mere kørsel des større rationaliseringsmulighed.

skulle blive mere syg. Det sker, at en patient efter en ambulans behandling bliver dårlig. Så kan vi straks rekvirere en ambulance via radioen, og behandle patienten indtil denne når frem.

Arne Olsen:

– Man bør foretage en totalbetragtning i dette spørgsmål. Det må være i kommunernes og sygehusenes inter-

Fakta om sygetransport II

Sygetransport II er i korpsterminologi befordring af siddende patienter til indlæggelse, mellem sygehuse eller til/fra ambulans behandling. Det er den ydelsesgruppe, der i en årrække har haft den kraftigste udvikling. I 1971 var 50 % af i alt 1.097.082 patientbefordringer sygetransport II.

800 patientbefordringsvogne er dagligt til rådighed. Omkring 250 af disse vogne er personvogne og minibusser specielt indkøbt til befordring af siddende patienter. I gennemsnit tilbagelægger disse vogne 50.000 km om året.

618.000 befordringer af siddende patienter i 1971 fordeler sig således på de respektive ydelseskoder:

	Antal:
Indlæggelse	20.000
Hjemkørsel	69.000
Overførsel	6.000
Ambulant behandling	467.000
Trsp. af læge mv.	6.000
Donorkørsel	33.000
Svagførerbefordring	17.000

Sygetransport II hviler på to nogenlunde lige store kundegrupper, abonnenter og kommuner m. fl.

Årsag:

- sygehusene rationaliserer. Patienterne udskrives hurtigt og indkaldes til ambulat behandling
- lægerne ordinerer i større og større grad behandling på specialsygehuse og -klinikker

Siddende syge er en for



◀ Arne Olsen

esse, at det er samme organisation, der administrerer eller varetager alle befordringer uanset patienten er liggende eller siddende. Der ved opnås den bedste effektivitet og bedre økonomi. Og med hensyn til service og sikkerhed ved jeg, at patienterne foretrækker at blive befordret med Falck.

Anita Nielsen:

- Vi er til forskel fra mange hyrevognschauffører fastansatte, og vi kører med de samme patienter næsten hver dag. Vi kender dem, og ved hvilken service, de har behov for.

Falck har mange vogne til og fra sygehuse hver dag. Jo mere kørsel des større rationaliseringsmulighed. ▶



transport opgave FALCK!

Virkning:

- befordringerne af patienter til og fra ambulans behandling stiger. Over en 5-årig periode er antallet fordoblet, fra ½ mill. til 1 mill. kørsler
- stigningstakten er så voldsom, at patientbefordring i 1970 blev korpsets hovedaktivitet.

Arne Olsen:

- Vi søger falckolineordningen udbygget, således at vi kan klare alle befordringerne selv. Som sagt betragter jeg det som en nødløsning at benytte taxa eller lillebil. Men vi overgiver kun befordringer af patienter, vi kender, og som vi ved til dels kan klare sig selv. Patientbefordring er vort erhverv, og jeg vil føle det som en desavouering af korpsets virksomhed, såfremt et højt udviklet socialvæsen stiller sig tilfreds med at befordre patienter i hyrevogne. Og i øvrigt må taxa og lillebiler helt omlægge deres forretningsgang og betalingssystem, hvis de vil gøre deres priser konkurrencedygtige. Vi har på en måde selv vist taxa og lillebiler vejen, og det forhold, at de nu søger at fratage os denne kørsel, har unægtelig at gøre med - at række en lillefinger o.s.v.

Anita Nielsen:

- Jeg synes ordningen med falckoliner er ideel til løsning af denne opgave. Korpset bør gøre alt for at bevare den siddende patientbefordring - ellers er der jo mange falckoliner og måske redde-
re, der vil blive arbejdsløse.

jea



Anita Nielsen - som andre falckoliner og reddere - klar til en syge-transport med siddende patient.

Siddende sygetransport er en opgave for FALCK!

Årsag:

- sygehusene rationaliserer. Patienterne udskrives hurtigt og indkaldes til ambulante behandling
- lægerne ordinerer i større og større grad behandling på specialsygehus og -klinikker



Arne Olsen

esse, at det er samme organisation, der administrerer eller varetager alle beordringer uanset patienten er liggende eller siddende. Dermed opnås den bedste effektivitet og bedre økonomi. Og med hensyn til service og sikkerhed ved jeg, at patienterne foretrækker at blive befordret med Falck.

Anita Nielsen:

- Vi er til forskel fra mange hyrevognschauffører fastsatte, og vi kører med de samme patienter næsten hver dag. Vi kender dem, og ved hvilken service, de har behov for.

Falck har mange vogne til og fra sygehuse hver dag. Jo mere kørsel des større rationaliseringsmulighed.



Virkning:

- befordringerne af patienter til og fra ambulante behandling stiger. Over en 5-årig periode er antallet fordoblet, fra 1/2 mill. til 1 mill. kørsler
- stigningsstakten er så voldsom, at patientbefordring i 1970 blev korpsets hovedaktivitet.

Arne Olsen:

- Vi søger falkolineordningen udbygget, således at vi kan klare alle befordringerne selv. Som sagt betragter jeg det som en nødløsning at benytte taxa eller lillebil. Men vi overgiver kun beordringer af patienter, vi kender, og som vi ved til dels kan klare sig selv.

Patientbefordring er vort erhverv, og jeg vil føle det som en desavouering af korpsets virksomhed, såfremt et højt udviklet socialvæsen stiller sig tilfreds med at befordre patienter i hyrevogne.

Og i øvrigt må taxa og lillebiler helt omlægges deres forretningsgang og betalingssystem, hvis de vil gøre deres priser konkurrencedygtige.

Vi har på en måde selv vist taxa og lillebiler vejen, og det forhold, at de nu søger at fratage os denne kørsel, har unægtelig at gøre med - at række en lillefinger o.s.v.

Anita Nielsen:

- Jeg synes ordningen med falkoliner er ideel til løsning af denne opgave. Korpset bør gøre alt for at bevare den siddende patientbefordring - ellers er der jo mange falkoliner og måske redde-re, der vil blive arbejdsløse.

jea



Anita Nielsen - som andre falkoliner og reddere - klar til en sygetransport med siddende patient.



Hvorledes skal gift- bered- skabet organi- seres?

Ministeriet for forureningsbekæmpelse har nedsat et udvalg med det formål at udarbejde nye retningslinier for beredskab i tilfælde af ulykker i forbindelse med transport, opbevaring og anvendelse af farlige stoffer.

Efter ulykken i Simmersted har man diskuteret, hvordan man kunne organisere et fyldestgørende beredskab, der kunne indsættes, hvis man skulle komme ud for den slags ulykker i fremtiden. Der stilledes en række spørgsmål, som f. eks. hvad det materielle beredskab skulle omfatte, hvordan man kunne samle den nødvendige orientering om de gifte, man kunne komme ud for, hvor beredskabet geografisk skulle placeres og hvordan beredskabet skulle sættes ind i ulykkestilfælde.

Ministeren for forureningsbekæmpelse fandt anledning til at nedsætte et udvalg, hvis opgave det skulle være at udarbejde retningslinier for beredskab, der kunne indsættes i tilfælde af ulykker under transport, opbevaring og anvendelse af farlige stoffer. Udvalget kom til at bestå af otte medlemmer.

Udvalgets opgaver og indstilling

Det ministerielle udvalgs tanker og indstilling om beredskab har været refereret i „Brandfare og Brandværn“. Korpset blev i begyndelsen af oktober måned efter velvillig indstilling hos minister *Jens Kampmann* anmodet om at fremkomme med sin opfattelse.

I det følgende vil vi i store træk referere indholdet af udvalgets indstilling, og i tilslutning hertil vil vi ligeledes i grove træk gengive de syns-

punkter, som vi under mødet med udvalget fik lejlighed til at fremsætte og aflevere i form af et skriftligt oplæg. Udvalgets opgave har været flerdelt. Man har skullet undersøge alle eksisterende retningslinier og eventuelt fremsætte forslag til supplerende regler, og man har skullet søge udarbejdede regler til politiet og andre myndigheder, fremsætte forslag om kommandoforholdet på ulykkesstederne, udarbejde oversigt over og beskrive kemikalier, der kan tænkes at forårsage ulykker, og endelig har man skullet undersøge behovet for et centralt beredskab samt fremkomme med indstilling om det nødvendige lokale beredskab, herunder om den fornødne uddannelse og materielanskaffelse.

Indsats i tre trin

Vi vil fortrinsvis beskæftige os med det beredskab, som det er tanken at skabe til indsats i ulykkestilfælde. Det deles af udvalget op i

- 1) en førsteindsats, der meget hurtigt kan være til stede og iværksætte simple foranstaltninger, hvorved ulykkens omfang kan begrænses
- 2) en mere omfattende og supplerende indsats, der skal kunne ydes fra ca. 35 særligt udpegede stationer, og
- 3) en katastrofeindsats.

Brandvæsen og civilforsvar

Udvalget finder, at der er behov for et landsdækkende beredskab, der i løbet af få minutter kan indsætte et førstegykningsberedskab, og som efter behov i løbet af kort tid kan udbygges til rimelig størrelse. Man bør ikke opbygge nogen ny organisation, men basere beredskabet på noget eksisterende og dermed drage fordel af, at man kan råde over forhåndenværende materiel og et allerede etableret personelt beredskab bestående af mandskab, der er veluddannet og trænet i at gribe ind i ulykestilfælde.

Udvalget har ment, at det landsdækkende beredskab kan baseres på det eksisterende brandvæsen, der overalt i landet hurtigt kan sættes ind som førstegykning. Hvis en mere omfattende og supplerende bistand er nødvendig, forudsættes den ydet fra 35 særligt udpegede brandstationer eller CF-kaserner, der skal forsynes med olieskadeanhængere. Endelig er det udvalgets tanke, at katastrofeindsatsen skal kunne rekvireres fra civilforsvarets kaserner.

Når udvalget har ment at burde basere førstegyknningen og den mere omfattende indsats på brandstationerne, er det ud fra den betragtning, at man i forvejen har brandstationer overalt i landet, og at enhver udrykning til sådanne ulykker skal ske med motorsprøjte. Mange af stofferne er nemlig også brandfarlige, og slukningsvand kan i mange tilfælde gøre gavn.

Med denne indstilling indtages vi i beredskabet for omkring halvdelen af landets

vedkommende, i hvert fald med henblik på førstegykningsberedskabet. Hvordan det forholder sig med den mere omfattende og supplerende bistand ved vi ikke. Vi er ikke blevet orienteret om, hvor dette beredskab skal placeres.

Falcks opfattelse og indsats

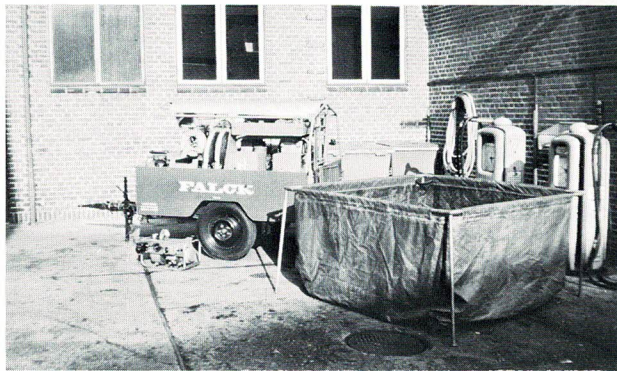
Vi meddelte under mødet med udvalget, at vi fandt tredelingen fornuftig og ganske kunne tiltræde det fundamentale i udgangspunktet om behovet for et landsdækkende beredskab, der bør bygges på noget eksisterende, så man drager fordel af stationer med mandskab og materiel, der hurtigt kan sættes ind. Vi fandt dog, at man havde mulighed for at etablere et hurtigere og mere effektivt beredskab, hvis man baserede beredskabet på vore stationer, dvs. ikke blot på de af vore stationer, der er brandstationer, men også på de stationer, der ingen slukningsforpligtelser har. Vor argumentation byggede naturligt på det faktum, at det så at sige altid er en af vore stationer, der først

ankommer til et ulykkessted. Hertil er føjet, at vort personale netop er rutineret i at gribe ind på ulykkessteder, og at man som hovedregel må regne med, at ulykker af den omhandlede art også kræver indsats med andet materiel så som ambulancer, kranvogne, redningskøretøjer m.v.

Første indsats og specialindsats

For så vidt angår de stationer, som skal yde den mere omfattende og supplerende bistand, finder vi det også mere praktisk at basere beredskabet på vore stationer. Vi er også af den opfattelse, at forslaget om at udpege 35 stationer er uheldigt. Det må antages, at assistanceantallet til giftulykker bliver relativt begrænset – under 100 pr. år – og at 35 stationers erfaring følgelig bliver problematisk. Vi anser det for mere hensigtsmæssigt, at man nøjes med 12–15 stationer og til gengæld udstyrer disse med virkelig effektivt materiel.

Det er korpsets opfattelse, at disse stationer skal udstyres med det i dag kendte og



Falck har haft olieskadeanhængere i flere år. Den nye model er forbedret lidt i forhold til vor type.

Giftberedskabets organisation

mest avancerede opsugnings- og opbevaringsmateriel, som f. eks. eksplosionssikre selv-kørende tankenheder, selv-oppustelige opsamlingskar, neutraliseringsmidler, hydraulisk gnistfrit pumpeudstyr, måleudstyr, højtrykspuleaggregater, sporingsudstyr o.s.v.

Disse stationer vil kunne dække landet med en radius svarende til en times kørsel. Den af udvalget foreslåede olieskadeanhænger, som vi i nogle år har haft 6-7 stykker af, finder vi ikke velegnet, når man henser til de materielmuligheder, der foreligger, og som vi faktisk har undersøgt nærmere.

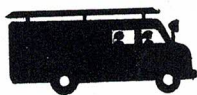
Politiets kommando

Falck mener, at førsteindsatsen såvel som den mere specielle indsats bør arbejde under politiets koordinerede ledelse, akkurat som det er tilfældet ved togulykker, flystyrt, sammenstyrtninger o.s.v. Det er også korpsets

Udvalgets indstilling

1. INDSATS

Baseret på kommunernes brandvæsen. Udrykning med automobilsprøjte med simple bekæmpelsesmidler.



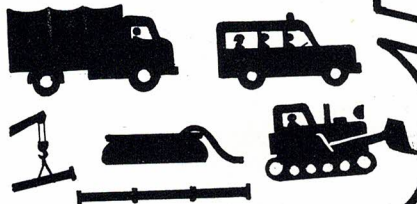
SPECIALINDSATS

35 udpegede brandstationer og CF-kaserner forsynes med olieskadeanhænger, som sammen med automobilsprøjte benyttes til indsats.



KATASTROFEINDSATS

CF-korpsets kaserner deltager med personel og specialmateriel.



Falcks forslag

1. INDSATS

Baseret på Falcks 131 stationer. Supplerende udrykning med redningsmateriel og simple bekæmpelsesmidler.

SPECIALINDSATS

15 særligt udpege Falckstationer forsynes med avanceret opsugnings- og bekæmpelsesmateriel. Evt. suppleres med Falcks i forvejen benyttede redningsmateriel og olieskadeanhængere.

KATASTROFEINDSATS

Civilforsvaret deltager med personel og specialmateriel. Derudover anmodes forsvaret om assistance i henhold til normal undsætningsprocedure.

Tegning: Erling Nederland.

**Giftbered-
skabets
organisation**

1. INDSATS

Baseret på kommunernes brandvæsen. Udrykning med automobilsprøjte med simple bekæmpelsesmidler.



SPECIALINDSATS

35 udpegede brandstationer og CF-kaserner forsynes med olieskadeanhænger, som sammen med automobilsprøjte benyttes til indsats.



KATASTROFEINDSATS

CF-korpsets kaserner deltager med personel og specialmateriel.



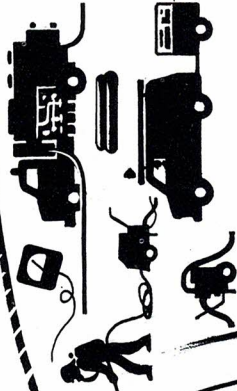
1. INDSATS

Baseret på Falcks 131 stationer. Supplerende udrykning med redningsmateriel og simple bekæmpelsesmidler.



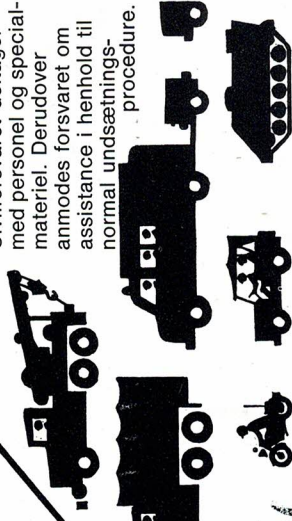
SPECIALINDSATS

15 særligt udpegede Falckstationer forsynes med avanceret opsnagnings- og bekæmpelsesmateriel. Evt. suppleres med Falcks i forvejen benyttede redningsmateriel og olieskadeanhængere.



KATASTROFEINDSATS

Civilforsvaret deltager med personel og specialmateriel. Derudover anmodes forsvaret om assistance i henhold til normal undsætningsprocedure.



mest avancerede opsnagnings- og opbevaringsmateriel, som f. eks. eksplosionssikre selv-kørende tankenheder, selv-oppustelige opsamlingskar, neutraliseringsmidler, hydraulisk gnisfrit pumpeudstyr, måleudstyr, højtryks-spuleaggregater, sporingsudstyr o.s.v.

Disse stationer vil kunne dække landet med en radius svarende til en times kørsel. Den af udvalget foreslåede olieskadeanhænger, som vi i nogle år har haft 6-7 styk-ker af, finder vi ikke velegnet, når man henser til de materiemuligheder, der foreligger, og som vi faktisk har undersøgt nærmere.

Politiets kommando

Falck mener, at førsteindsatsen såvel som den mere specielle indsats bør arbejde under politiets koordinerede ledelse, akkurat som det er tilfældet ved togulykker, flystyrt, sammenstyrtninger o.s.v. Det er også korpsets

opfattelse, at den her foreslåede 2.-trins-indsats er langt mere slagkraftig og fleksibel end den af udvalget foreslåede.

Hvis man fulgte udvalgets indstilling og alene baserede beredskabet på brandstationer, ville vi have ca. 30 stationer, som overhovedet ikke blev inddraget i beredskabsplanen, og man kan godt forestille sig, at man ville finde det uheldigt at sætte disse stationer ud af spillet. Vi tør godt påstå, at disse stationer vil være i stand til at honorere kravet om hurtigt at kunne rykke ud, og at personalet er trænet i at gribe ind i ulykkestilfælde.

Mest praktiske løsning

Vi har meget udtrykkeligt gjort opmærksom på, at vort forslag om at bruge vore stationer til den mere omfattende bistand ikke betyder, at vi anser større kommunale brandvæsener med professionelt mandskab for ude af stand til at løse opgaven. Det er de selvfølgelig ikke, og det er CF-kaserner heller ikke. Men det ville organisatorisk være mere praktisk at bygge på vore stationer, som i forvejen er fortrolige med det indbyrdes samarbejde og som overalt følger ensartede instrukser. At katastrofeindsatsen bør ske fra CF-kaserner og forsvaret, er vi enige med udvalget i.

Efter mødet meddelte udvalgets formand, at man nøjere ville studere vort forslag og eventuelt udarbejde en ændret indstilling. Bl. a. fandtes det rimeligt, at man på en eller anden måde i planen inddrog de af vore stationer, som ikke har slukningsforpligtelser. BJ

FALCK's egne instrukser om giftulykker

I forbindelse med udgivelsen af korpsets vagtmesterhåndbog – den store gule – var der især en enkelt instruks, der havde aktuel interesse. Den gemte sig under det neutrale navn „Redningsarbejde og kemikalier“.

I de forløbne måneder er denne instruks blevet bearbejdet yderligere, således at den allerede nu har måttet udsendes i 2. oplag.

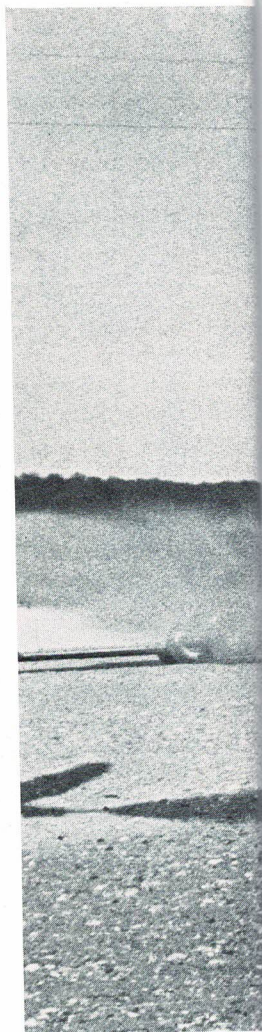
I tilfælde af at Falck bliver tilkaldt til en ulykke med gift eller kemikalier – og det gør vi som regel altid – har stationerne nu i instruksen en række oplysninger og hjælpemuligheder til rådighed. Disse er ikke tilstrækkelige endnu – det ved vi. Men bedre end ingenting.

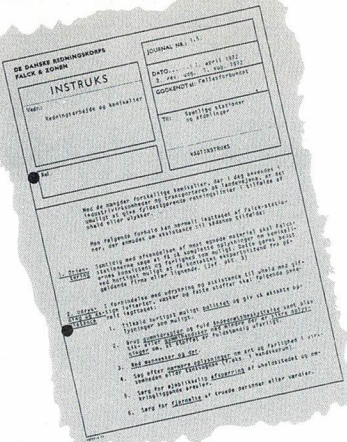
Udrykning og assistance

Afsnittet om udrykning og assistance giver 11 kontante råd til redningsmændene på ulykkesstedet. Som det fremgår af instruksen er vor hovedregel om først at redde mennesker og dyr fraveget. I disse specielle tilfælde er hovedreglen:

1. Beskyt redningsmandskabet
2. Red mennesker og dyr.

Årsagen er soleklar. Da vi som oftest *ikke* ved, hvad vi går ind til, er der ingen rimelig grund til at udsætte flere end nødvendigt for eventuel livsfare.





Billeder fra en demonstration i redningsarb. ved ammoniakulykker.

Ekspertbistand

Afsnittet om ekspertbistand er gjort mere fyldigt. Først og fremmest findes håndbogen „Kemikalier og sikkerhed“ nu på 28 Falckstationer, hvorfra oplysninger kan gives døgnet rundt. Dernæst har vi opgivet telefonnumre på vore egne eksperter. Og sidst men ikke mindst er Falck blevet bekendt med en række virksomheder, der er villige til at bistå med eventuel specialthjælp. Det drejer sig om:

- A/S AMMONIA,
- CHEMINOVA A/S,
- GRINDSTEDVÆRKET A/S,
- HEDE NIELSEN A/S,
- KOMMUNEKEMI A/S,
- SUPERFOSS/
DANSK SOJAKAGE-
FABRIK A/S.

Det eneste, man må håbe for instruksens, er, at den kun sjældent vil blive aktuel. Til gengæld føler korpset det som en pligt at have forholdsregler klar, når ulykken sker. Måske får denne instruks en lang levetid. Måske bliver den et kortvarigt bekendtskab. Det afhænger af de udvalg, der sidder og skriver, og de politikere der skal godkende betænkninger. I første omgang må Falck ikke vente på disse overvejelser. *Vi kan være de første, der møder op på skadestedet. Derfor instruksens.*



FALCK's egne instrukser om giftulykker

opfattelse, at den her fore-
slåede 2.-trins-indsats er
langt mere slagkraftig og
fleksibel end den af udvalget
foreslåede.

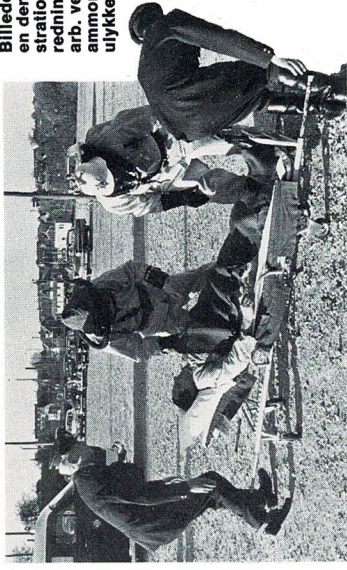
Hvis man fulgte udvalgets
indstilling og alene baserede
beredskabet på brandstatio-
ner, ville vi have ca. 30 sta-
tioner, som overhovedet ikke
blev inddraget i beredskabs-
planen, og man kan godt fo-
restille sig, at man ville finde
det uheldigt at sætte disse
stationer ud af spillet. Vi tør
godt påstå, at disse stationer
vil være i stand til at hono-
rere kravet om hurtigt at
kunne rykke ud, og at per-
sonalet er trænet i at gribe
ind i ulykkestilfælde.

Mest praktiske løsning

Vi har meget udtrykkeligt
gjort opmærksom på, at vort
forslag om at bruge vore
stationer til den mere omfat-
tende bistand ikke betyder,
at vi anser større kommu-
nale brandvæsener med pro-
fessionelt mandskab for ude-
af stand til at løse opgaven.
Det er de selvfølgelig ikke,
og det er CF-kaserner heller
ikke. Men det ville organisa-
torisk være mere praktisk at
bygge på vore stationer, som
i forvejen er fortrolige med
det indbyrdes samarbejde og
som overalt følger ensartede
instrukser. At katastrofeind-
satsen bør ske fra CF-kaser-
ner og forsvaret, er vi enige
med udvalget i.

Efter mødet meddelte udval-
gets formand, at man nøjere
ville studere vort forslag og
eventuelt udarbejde en an-
dret indstilling. Bl. a. fandtes
det rimeligt, at man på en
eller anden måde i planen
inddrog de af vore stationer,
som ikke har slukningsfor-
pligtelser. *BJ*

Billeder fra
en demon-
stration i
rednings-
arb. ved
ammunition-
ulykker.

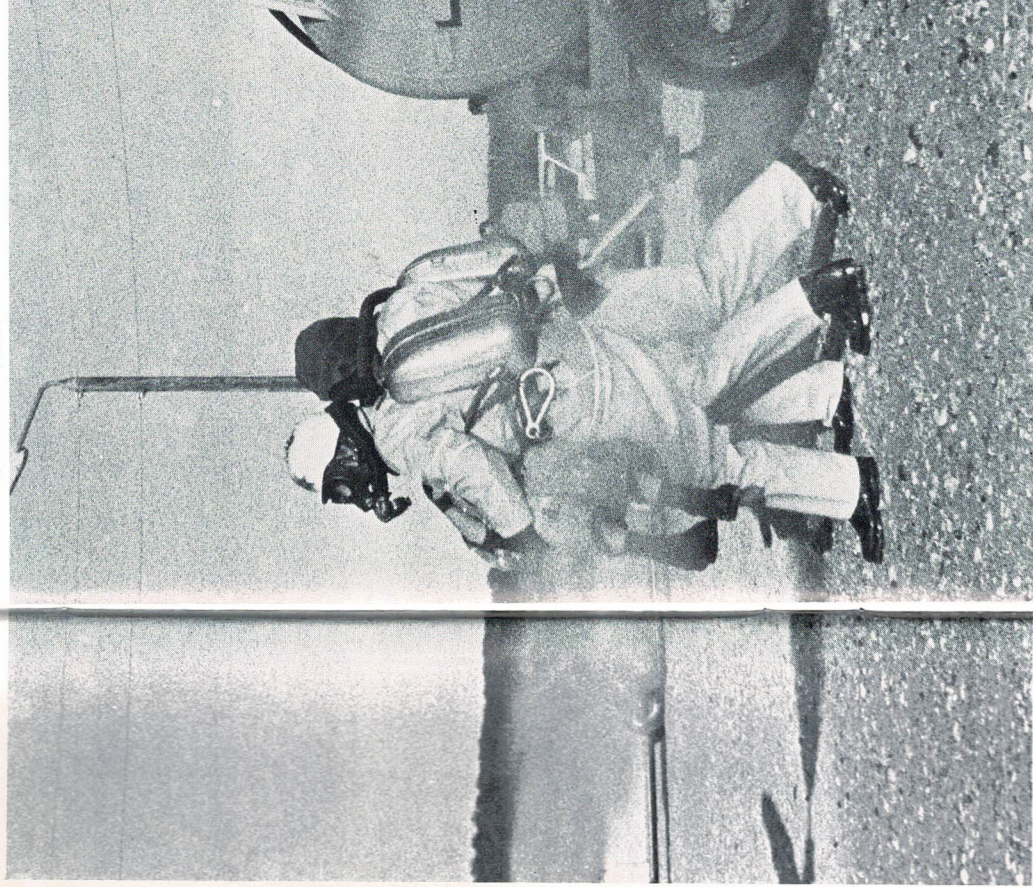


Eksperfbistand

Afsnittet om eksperfbistand er
gjort mere fyldigt. Først og frem-
mest findes håndbogen „Kemika-
lier og sikkerhed“ nu på 28 Falck-
stationer, hvorfra oplysninger kan
gives døgnet rundt. Dernæst har vi
opgivet telefonnumre på vore egne
eksperter. Og sidst men ikke
mindst er Falck blevet bekendt
med en række virksomheder, der
er villige til at bistå med eventuel
specialisthjælp. Det drejer sig om:

A/S AMMONIA,
CHEMINOVA A/S,
GRINDSTEDVÆRKET A/S,
HEDE NIELSEN A/S,
KOMMUNEKEMI A/S,
SUPERFOSS/
DANSK SOJAKAGE-
FABRIK A/S.

Det eneste, man må håbe for in-
struksen, er, at den kun sjældent
vil blive aktuel. Til gengæld følger
korpset det som en pligt at have
forholdsregler klar, når ulykken
sker. Måske får denne instruks en
lang levetid. Måske bliver den et
kortvarigt bekendtskab. Det af-
hænger af de udvalg, der sidder og
skriver, og de politikere der skal
godkend betænkninger. I første
omgang må Falck ikke vente på
disse overvejelser. *Vi kan være de
første, der møder op på skadeste-
det. Derfor instruksen.*



Samling på uddannelsen



Begrebet *samling* er karakteristisk for den nye Landtransportsskole på Avedøre Holme i København:

– Flere forskellige uddannelsessteder og -muligheder er samlet på denne landets største og utvivlsomt smukkeste specialarbejderskole.

– Skolens opbygning bærer præg af en planløsning med samling som mål. Klasseværelserne er samlet for sig, de praktiske øvelsespladser er samlet i nærheden af tilhørende teorilokaler, og serviceforanstaltninger såsom kantine og slap-af-rum er samlet i én ende af bygningen, medens administrations- og lærerlokaler er samlet i den anden.

– Lærerstaben er samlet på den nye skole.

– Korpsets uddannelsesmuligheder er næsten samlet ét sted og kan derfor udnyttes optimalt. Der mangler bare indkvarteringsmuligheder.

12 års ekspansion

Om Landtransportsskolens baggrund og historie fortæller et nydeligt hæfte, der er udgivet i anledning af åbningen:

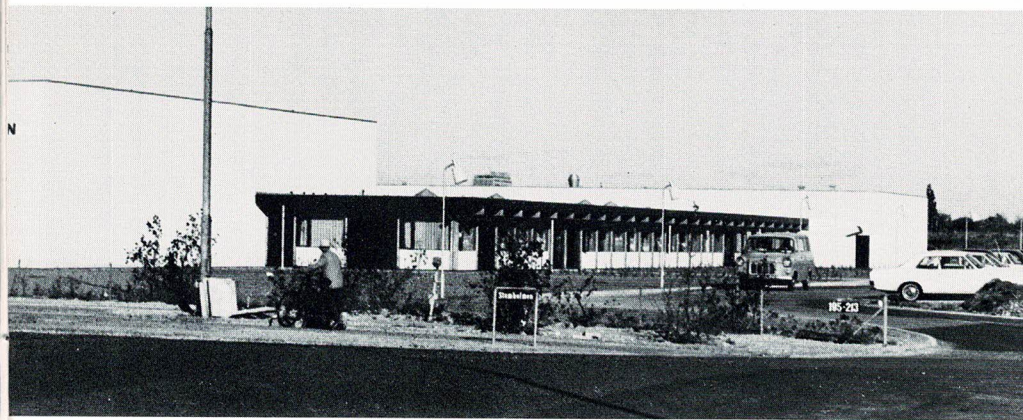
– „Ved vedtagelsen af „Loven om uddannelse af specialarbejdere“ i 1960 kom uddannelse af transportarbejdere ind i faste rammer. I årene forud for lovens vedtagelse blev der på initiativ af organisationerne, og i samarbejde mellem disse og henholdsvis Arbejdsteknisk Skole og Teknologisk Institut, gennemført en række kurser for chauffører.

Loven omfatter hele transportområdet, der traditionelt er opdelt i tre hovedområder: Chauffører, havnearbejdere og lager- og handelsarbejdere.

I årene 1963–1964 blev undervisningsplaner udarbejdet, og efter en godkendelse af Uddannelsesrådet for Specialarbejdere blev kurserne tilbudt i Storkøbenhavn ved et samarbejde mellem organisationerne og henholdsvis Teknologisk Institut og Arbejdsteknisk Skole i Danmark.

Inden for Redningstjenesten begyndte et arbejdsudvalg under brancheudvalgene i 1963 at gennemføre kurser for reddere og ambulanceførere, til hvilket formål „Ørnegården“ på Lyngbyvejen blev lejet.

– I brancheudvalgene var man under gennemførelse af en række forsøgskurser i



samarbejde med specialarbejderskoler i provinsen blevet opmærksom på fordelene ved at have en skole nært geografisk tilknyttet til brancheudvalgenes sekretariat for at kunne gennemføre de nødvendige forsøgsuddannelser og foretage det fornødne udviklingsarbejde, som hidtil var udført for brancheudvalgene af de teknologiske institutter. Forsøgskurserne med redningstjenesten viste tillige fordele ved at udvikle og gennemføre uddannelsen i nært samarbejde med det pågældende erhverv og dets organisationer, hvorfor brancheudvalgene i 1965 tog initiativ til oprettelse af „Specialarbejderskolen for Landtransportområdet for København og Omegn“. Formålet med skolen var og er at iværksætte sådanne uddannelsesforanstaltninger for transportarbejderne, så disses uddannelse til enhver tid svarer til den tekniske udvikling og forholdene på arbejdsmarkedet, samt at være forsøgsskole for de af brancheudvalgene udarbejdede og af Uddannelsesrådet godkendte kurser.

Skolen var i 1970 oppe på et dagligt antal elever på ca. 140 med lange ventelister, hvorfor repræsentantskabet gav skoleudvalget tilladelse til at søge udarbejdet funktionsbeskrivelser for en egnet bygning samt søge en passende byggegrund.

Skoleudvalget besluttede at fravige den traditionelle fremgangsmåde med, at en arkitekt og en rådgivende ingeniør udarbejder et projekt, som herefter udbydes i licitation, hvilket man anså som en unødvendig bekostelig og tidkrævende fremgangsmåde, og valgte selv i samarbejde med skolens forstander, faglærere og brancheudvalgenes konsulenter at udarbejde funktionsprogram med angivelse af elevantal og arealbehov.

Til gennemførelse af den praktiske formidling af bygherrefunktionerne nedsatte skolen et byggeudvalg med følgende sammensætning:

Direktør, civilingeniør O. Halberg
(formand)

John Hansen, formand for Chaufførernes
Forbund i Danmark

Øjvind Larsen, formand for Havne-
arbejdernes Fællesforbund

Orlogskaptajn, undervisningsleder
W. Ric-Hansen.

Til administrator for byggeriet udpegedes
cand. jur. Ib Mikkelsen, Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark.“

Reddernes uddannelsesmuligheder på Landtransportskolen

a) Redningsarbejde og patientbefordring	80 timer
b) Specielt redningsarbejde	80 timer
c) Ambulancekursus	80 timer
d) Bugsering	80 timer
I alt	320 timer

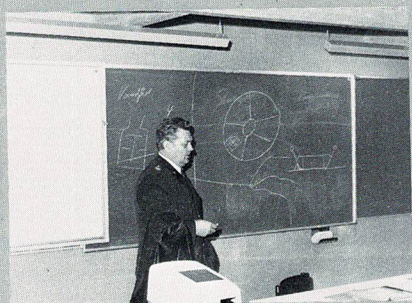
320 timers undervisning

Udover at give bedre forhold for kursisterne betyder den nye skole også, at redderne om føje tid får bedre uddannelsesmuligheder.

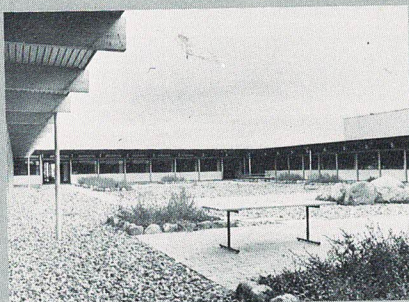
En Falck-mand har gennem Landtransportskolen mulighed for i alt 320 timers skolegang, hvilket svarer til lidt under 2 måneders kursus. Hertil kommer lokaluddannelsen og den praktiske indlæring, der finder sted på hospitaler og „i mar-

ken“. Kursusmulighederne er vist ovenfor. Ambulancekursus og bugseringskursus er netop godkendte, men endnu ikke afprøvede i praksis.

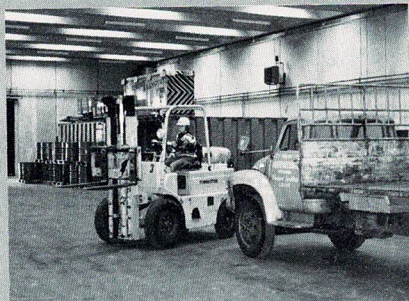
Skoleforstander *P. V. Jensen* har tidligere været i CF-korpset og er derfor også kendt med de lidt specielle forhold, der kendetegner brand- og redningstjeneste. Alligevel har det været en stor hjælp for alle, at uddannelsesleder, *W. Ric-Hansen*, har arbejdet så aktivt med at forbedre uddannelsen i korpset.



Overassistent *H. Petersen*, Gladsaxe, befinder sig godt som lærer på den nye skole.



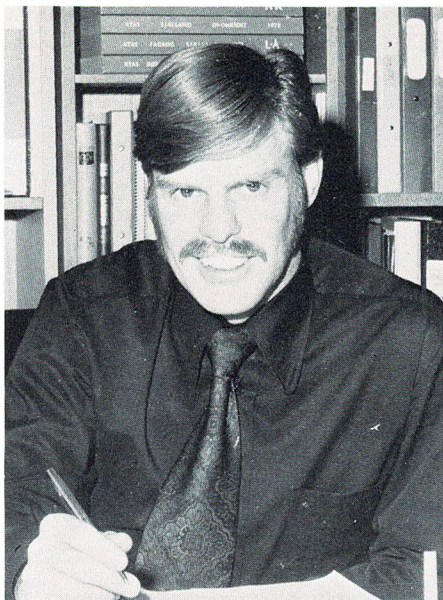
Skolens atriumhave – et pragtfuldt slap-af-sted om sommeren.



Her kan truckførere og andre elever boltre sig med praktiske øvelser.



Også skolens administration nyder de nye omgivelser nogle meter over Køge Bugt.



Skoleforstander
P. V. Jensen.

Skoleforstander P. V. Jensen:

– Eleverne herude kan man næsten kende på omgangstone. Reddergruppen er noget for sig, ligesom man kan høre om en kursist hører til i renovationsafdelingen eller er hyrevognschauffør. De har hver deres kendetegn.

– Der er stor søgning i transportarbejdergruppen, fordi uddannelsen både kan benyttes som grunduddannelse og videreuddannelse.

Hvorledes finansieres skolen?

– 85 % af driftsudgifterne afholdes af staten. De resterende 15 % udbetales via de faglige organisationer og kommunerne. For Falck-Zonens vedkommende afholder korpset 10 %. Men derudover er der anlægsbudgettet. Og her er det glædeligt at konstatere, at de specielle brancher er meget villige til at investere den lovmæssigt nødvendige andel. For Falck-Zonens vedkommende således i form af hjælp til at anskaffe et bjærgningskøretøj og en ambulance, der bliver skolens faste udstyr.

Landtransportskolens
kantine er lys og venlig



STØRRE BEHOV FOR HELIKOPTER- FLYVNINGER

For nylig har været afholdt et internationalt symposium i Mainz om mulighederne for anvendelse af helikoptere og ambulancefly i redningstjenesten.

Omkring 200 deltagere, repræsenterende lægevidenskab, myndigheder, ambulanceorganisationer, militær og teknikere, drog i oktober måned til Mainz for at diskutere muligheder for at benytte fly og helikoptere til ambulance- og redningstjeneste.

Det blev en lang og indholdsrig diskussion. Så lang at symposiet må gentages næste år, og så indholdsrig at et tysk forlag agter at udgive foredrag og debat i bogform.

Fra Danmark deltog lægerne *Johs. Hagelsten* og *Knud Jessen*, samt en Sikorsky S 61 helikopter med fuld besætning fra Eskadrille 722 i Værløse. Den danske helikopter var langt den største af de fremmødte, og den imponerede meget såvel af denne grund som på grund af en enestående perfekt demonstrationsprocedurer.

Den mere teoretiske del af symposiet kom hurtigt til at koncentrere sig om de anmeldte indlæg. Disse omfattede eksempelvis redningshelikopteres rolle i en integreret redningstjeneste, meldeproblemer og muligheder for at optimere alarmeringsprocedurer, medicinske og tekniske problemer med at forberede helikopter-landingspladser ved sygehuse samt medicinske aspekter ved civil lufttransport af patienter.

Derudover blev redegjort for en række erfaringer, f. eks. med 1800 helikopterassistancer i *München*, 1000 helikopterflyvninger til og fra ulykkessteder i *Ulm*, Røde Kors' muligheder med luft-førstehjælp, USA's erfaringer med at flyve ofre i Vietnam og de mere fredelige SAR-aktioner i Danmark, som velkendte kaptajn *K. V. Willumsen* redegjorde for.

En af de danske deltagende læger, *Johs. Hagelsten* fra

Dr. Johs.
Hagelsten.



Dr. Knud
Jessen.



København, fortæller, at debatten i Mainz meget hurtigt kom til at dreje sig om praktiske vanskeligheder med hensyn til betaling, kommunikation, kompetence, overskridelse af landegrænser etc.

- Det kan formentlig interessere, at da man diskuterede radio-kommunikation og i øvrigt redningsvæsenets almindelige organisation, rejste tysk anæstesi „grand old man“, *professor Killian*, sig helt spontant og gav udtryk for, at han sandelig håbede, at man ved løsningen af disse problemer ville skæve meget til Falck/Zonen, Danmark, idet han af egen erfaring vidste, at denne organisations opbygning måtte betragtes som forbilledlig. *Professor Frey* bekræftede, at en sådan kontakt for længst er etableret med *Åge Rørmark*, Falck/Zonen, beretter overlæge Hagelsten.

Symposiet sluttede med en rundbordssamtale med forskellige emner:



- 1) specifikke opgaver for flyredning.
- 2) personelle, organisatoriske og tekniske forudsætninger for integrationen af fly og helikoptere i redningstjenesten i almindelighed.
- 3) udrustningsmæssige minimalspecifikationer ud fra et teknisk og medicinsk synspunkt, inkl. den praktiske indretning af heliports.
- 4) Muligheder for finansiering af en flyredningstjeneste.

Dr. Johs. Hagelsten:

– Jeg tror absolut på et større behov for helikopterflyvninger i Danmark i fremtiden som et supplement til Falck Zonens ambulancetjeneste på landjorden!

Dr. Knud Jessen:

– Eskadrille 722's nuværende helikoptere, S 61, der i Mainz blev kaldt „den store brummer“, er meget velegnet til patienttransporter. Læge-

ligt set er den god fordi man kan behandle patienten undervejs næsten så godt som på en skadestue! En rapport fra Tyskland har faktisk kasseret mindre typer som uegnede set fra lægens synspunkt.

– I Danmark, hvor vi ikke har bjerge og vanskelige adgangsforhold, må det være rigtigt at supplere med så

store helikoptere. Hvis der bygges heliports ved hospitalerne, er der en oplagt opgave med at overføre patienter. Og en stor helikopter kan også gå ned ved et skadested. Den kræver ikke mere landingsplads end en håndboldbane.



Også til transplantationsorganers overførsel er helikopteren velegnet fordi den ikke kræver stor landingsplads.

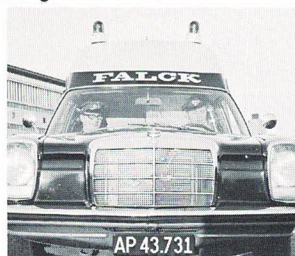
Disse ambulancer skal vi køre i



Ford Transit „dobbeltambulance“.



Dodge ambulance.



Mercedes ambulance.



Fiat ambulance.

Materieludvalget i korpset har på baggrund af indhøstede erfaringer vedtaget at følgende ambulancetyper skal danne grundstammen i vor vognpark:

AMBULANCEKØRSEL

Ford Transit B 130 (Benzin)

(med Nivomat eller tilsvarende affjedring)

VOGNMÆRKE	Ford	MOTOR	6 cyl.
OG -TYPE	Transit 130 B	Ydelse	105 HK DIN
GEARKASSE	Mekanisk	Bremser	To-kreds vacuumforstærket tromle
Vendediameter	4 gear		115 km/t
BÅRERUM:	11,0 m	Tophastighed	Længde
	Højde	Bredde	3,12 m
	1,51 m	1,60 m	

Dodge Tradesman (Benzin/gas)

VOGNMÆRKE	Dodge	MOTOR	6 cyl.
OG -TYPE	Tradesman 200 B	Ydelse	140 HK SAE
GEARKASSE	Automatisk	Bremser	1-kreds vacuumforstærket tromle
Vendediameter	3 trin		160 km/t
BÅRERUM:	14,2 m	Tophastighed	Længde
	Højde	Bredde	2,56 m
	1,34 m	1,78 m	

SYGETRANSPORT

Mercedes-Benz 220 DL (Diesel)

VOGNMÆRKE	Mercedes-Benz	MOTOR	4 cyl.
OG -TYPE	220/ Lang	Ydelse	65 HK SAE
GEARKASSE	Mekanisk	Bremser	To-kreds vacuumforstærket skive
Vendediameter	4 gear		140 km/t
BÅRERUM:	12,9 m	Tophastighed	Længde
	Højde	Bredde	2,47 m
	1,63 m	1,38 m	

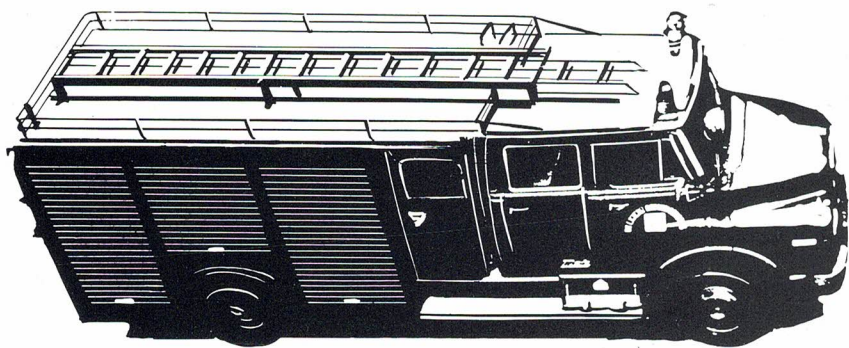
Fiat 238 (Benzin)

(kun på stationer med ringe risiko for at ambulancen kommer til at køre længere strækninger under udrykning).

VOGNMÆRKE	Fiat	MOTOR	4-cyl.
OG -TYPE	238	Ydelse	46 HK DIN
GEARKASSE	Mekanisk	Bremser	1-kreds tromle
Vendediameter	4 gear		105 km/t
BÅRERUM:	12,0 m	Tophastighed	Længde
	Højde	Bredde	2,79 m
	1,51 m	1,68 m	

Derudover vil der stadig blive påbegyndt forsøg med andre typer. Eksperimenter der skal sikre om de vedtagne typer stadig repræsenterer det mest hensigtsmæssige med hensyn til pris og kvalitet.

Nye automobilsprøjter for 3,6 mill. kr.



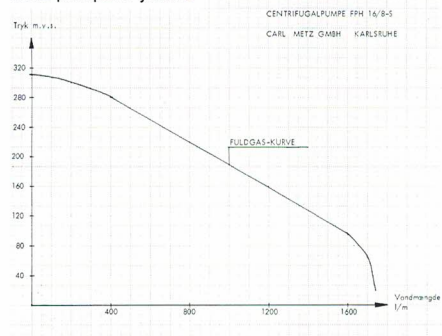
Falck har bestilt 18 nye automobilsprøjter til levering i 1973. De bliver bygget på den tyske specialfabrik METZ i Karlsruhe og færdigmonteret hos importøren, H. F. Niensens Maskinfabrik i Haslev.

Leveringen sker for de førstes vedkommende i sommeren 1973, hvorefter der leveres to hver måned i resten af 1973.

Det er ikke endeligt fastlagt hvilke Falck-stationer, der skal have de nye sprøjter, men for de 15's vedkommende vil udstationeringen ske i form af udskiftning af ældre sprøjter.

Alle automobilsprøjterne bygges op efter ensartede principper med standardiseret indhold. Der bygges på 12 stk. M.A.N.

Metz-pumpens ydelse



chassis'er og 6 stk. Mercedes-Benz-chassis'er.

Mercedes-Benz-modellerne bygges på et 11,5 tons chassis med 3600 mm akselafstand og en 6-cyl. dieselmotor, der er ændret til at kunne yde 185 HK.

For M.A.N.-sprøjternes vedkommende bliver der tale om et 11 tons chassis med 3700 mm akselafstand. Sprøjterne forsynes med 168 HK dieselmotor.

Mandskabskabinen bliver dobbelt med plads til 6 reddere og brandmænd. Automobilsprøjterne vil kunne medbringe 2600 liter vand. De bliver udstyret med en hækmonteret Metz-pumpe, der maksimalt yder 1600 liter vand pr. minut ved 80 meter vandsøjle. Sugslangen tilkobles bagpå, og afgangsslangerne på siden.

Derudover vil sprøjterne i hver side være udstyret med en tromlevundet højtrykslange på 60 meter. To jalousidøre (aluminium) i hver side vil gøre adgangen til det øvrige materiel bekvem. Pakningen følger i øvrigt normerne for brandslukningsmateriel, hvilket bl. a. betyder at der medbringes 500 meter B- og C-slange.

En ny epoke i Falcks brandslukningshistorie er indledt med købet af de 18 tyske automobilsprøjter.

Prisen bliver ca. 200.000 kr. pr. stk.

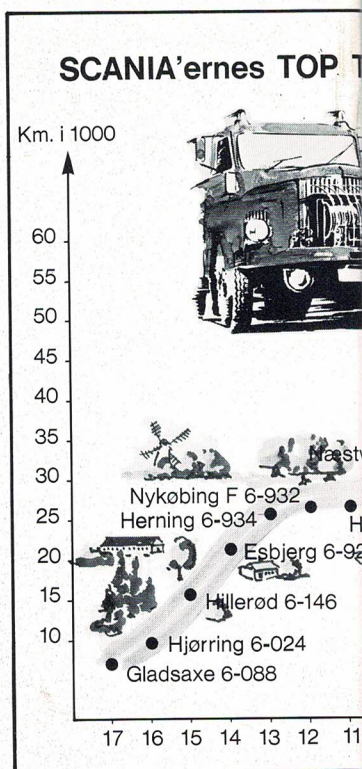
Middelfart og Terndrup var de flittigste

På baggrund af edb-opgørelser over vore vognes kørte kilometre og driftsøkonomi har vi lavet en hit-liste for autohjælps- og patientbefordringsområdet.

I betragtning af, at Falcks over 2000 køretøjer har en meget ringe udnyttelse i forhold til andre transportvirksomheders, er der en særlig grund til at fremhæve de stationer, der har en høj udnyttelse.

Vi tager hatten af for stationerne Middelfart og Terndrup, der henholdsvis på autohjælps- og sygetransportområdet er kommet ind som nr. ét. Stationerne har ikke særlige kilometerpåløbende fortrin fremfor andre.

Den københavnske ledelse har allerede taget konsekvensen af de store bjergningsvognes udnyttelse og flyttet Esbjergs Scania til Fredericia og Haderslevs Scania til Tofthund.



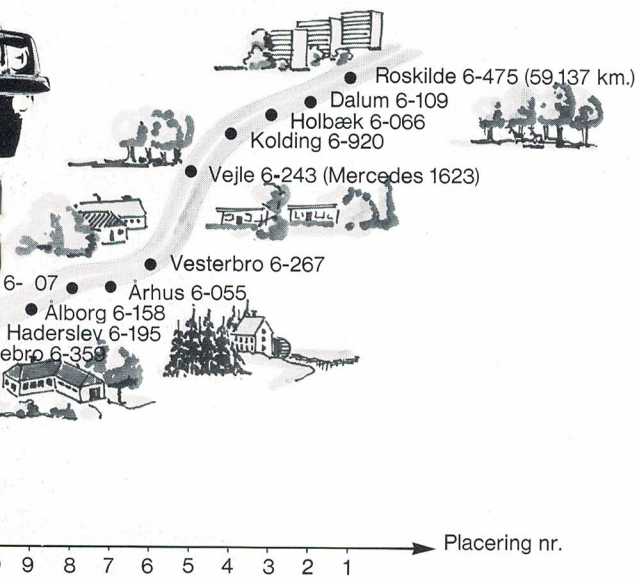
LADVOGNEGENES TOP TI I 1971

Middelfart kommer ind som en suveræn nummer 1.
146.191 km svarer til over 1000 gange Middelfart-Nyborg tur/retur.

NR.	station	vognnr.	vognmærke/-art	årgang	antal km 1971
1	Middelfart	6099	Ford D500/ladvogn	1969	146.191
2	Årup	6029	Ford D500/ladvogn	1968	110.180
3	Vejle	6246	Ford D500/ladvogn	1970	110.023
4	Roskilde	6733	Ford D500/ladvogn	1970	108.778
5	Kolding	6746	Ford D500/ladvogn	1970	106.315
6	Grindsted	6234	Bedford /ladvogn	1968	98.643
7	Fredericia	6829	Ford D500/ladvogn	1968	95.116
8	Nyborg	6026	Ford D500/ladvogn	1970	94.430
9	Køge	6679	Ford D500/ladvogn	1970	93.520
10	Holbæk	6233	Ford D500/ladvogn	1968	88.391

1971

Korpsets svære bjergningsvogne placeret efter antal kørte km



Middelfart 6-099.



Terndrup 4-143.

AMBULANCERNES TOP TI I 1971

Alt tyder på, at stationerne flittigt benytter Mercedes-Benz.

Den første vogn af andre typer bliver nr. 15: st. Nykøbing Sj., FIAT 238 med 66.267 km

NR.	station	enhedsnr.	vognmærke/-type	årgang	km 1971
1	Terndrup	4143	Mercedes-Benz 220D	1969	87.119
2	Holstebro	4362	Mercedes-Benz 200D	1967	86.662
3	Odense/Dalum	4095	Mercedes-Benz 220D	1970	83.246
4	Ribe	4791	Mercedes-Benz 190D	1965	82.399
5	Helsingør	4161	Mercedes-Benz 220D	1971	80.344
6	Haderslev	4948	Mercedes-Benz 220D	1970	79.618
7	Viborg	4358	Mercedes-Benz 190D	1966	75.530
8	Svendborg	4111	Mercedes-Benz 220D	1969	74.757
9	Odense	4145	Mercedes-Benz 220D	1970	74.253
10	Holbæk	4758	Mercedes-Benz 220D	1968	73.251

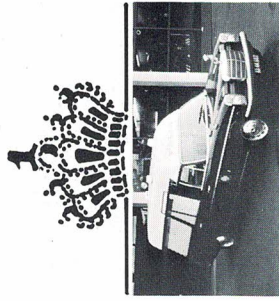
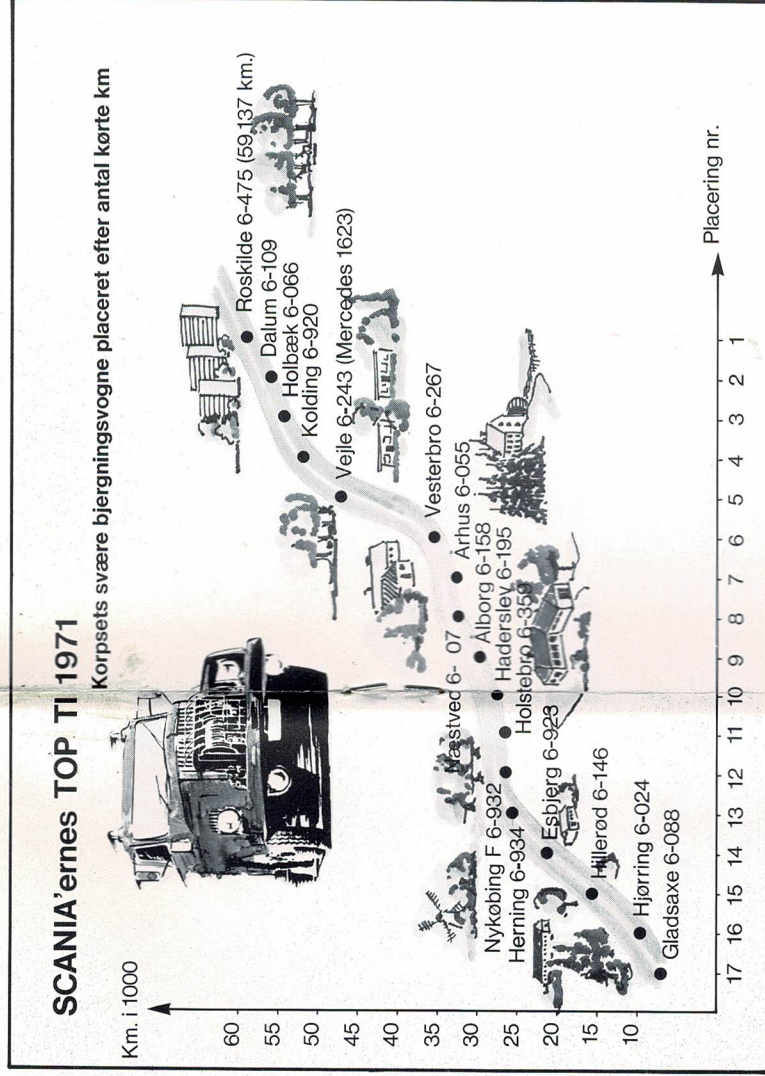
Falck-vognenes top ti

Middelfart og Terndrup var de flittigste

På baggrund af edb-opgørelser over vore vognes kørte kilometer og driftsøkonomi har vi lavet en hit-liste for autohjælps- og patientbefordringsområdet. I betragtning af, at Falcks over 2000 køretøjer har en meget ringe udnyttelse i forhold til andre transportvirksomheders, er der en særlig grund til at fremhæve de stationer, der har en høj udnyttelse.

Vi tager hatten af for stationerne Middelfart og Terndrup, der henholdsvis på autohjælps- og syge transportsområdet er kommet ind som nr. ét. Stationerne har ikke særlige kilometerpåbøende fortrin fremfor andre.

Den københavnske ledelse har allerede taget konsekvensen af de store bjergningsvognes udnyttelse og flyttet Esbjergs Scania til Fredericia og Haderslevs Scania til Toftlund.



LADVOGNEENS TOP TI I 1971

Middelfart kommer ind som en suveræn nummer 1. 146.191 km svarer til over 1000 gange Middelfart-Nyborg tur/retur.

NR.	station	vognnr.	vognmærke/-art	årgang	antal km 1971
1	Middelfart	6099	Ford D500/ladvogn	1969	146.191
2	Årup	6029	Ford D500/ladvogn	1968	110.180
3	Vejle	6246	Ford D500/ladvogn	1970	110.023
4	Roskilde	6733	Ford D500/ladvogn	1970	108.778
5	Kolding	6746	Ford D500/ladvogn	1970	106.315
6	Grindsted	6234	Bedford /ladvogn	1968	98.643
7	Fredericia	6829	Ford D500/ladvogn	1968	95.116
8	Nyborg	6026	Ford D500/ladvogn	1970	94.430
9	Køge	6679	Ford D500/ladvogn	1970	93.520
10	Holbæk	6233	Ford D500/ladvogn	1968	88.391

AMBULANCERNES TOP TI I 1971

Alt tyder på, at stationerne flittigt benytter Mercedes-Benz.

Den første vogn af andre typer bliver nr. 15; st. Nykøbing Sj., FIAT 238 med 66.267 km

NR.	station	enhedsnr.	vognmærke/-type	årgang	km 1971
1	Terndrup	4143	Mercedes-Benz 220D	1969	87.119
2	Holstebro	4362	Mercedes-Benz 200D	1967	86.662
3	Odense/Dalum	4095	Mercedes-Benz 220D	1970	83.246
4	Ribe	4791	Mercedes-Benz 190D	1965	82.399
5	Helsingør	4161	Mercedes-Benz 220D	1971	80.344
6	Haderslev	4948	Mercedes-Benz 220D	1970	79.618
7	Viborg	4358	Mercedes-Benz 190D	1966	75.530
8	Svendborg	4111	Mercedes-Benz 220D	1969	74.757
9	Odense	4145	Mercedes-Benz 220D	1970	74.253
10	Holbæk	4758	Mercedes-Benz 220D	1968	73.251

Fin special ambulance



Korpsets ukronede banebrydere inden for patientbefordringen har i mange år været de midtjyske stationer under den århusianske ledelse. De har befæstet deres ry ved at anskaffe en ny type specialambulance til Holstebro.

Først på året blev det bestemt, at stationens gamle *Commer sengeambulance* skulle udskiftes.

Jeg lånte en Mercedes Benz hos den lokale forhandler og forestillede vognen for vore 2 narkoseoverlæger og sygeplejersker. Disse var enige om at størrelsen var i orden. Derefter godkendte hovedkontoret vogntypen, og der blev bestilt en *Mercedes Benz 508/2950*, 94 hk motor diesel, hos den lokale forhandler *G. Laustsen*.

Endvidere blev det aftalt med hovedkontoret, at selve opbygningen kunne foregå på *Holstebro Karosserifabrik*.

Ved opbygningen har vi lagt særlig vægt på isolering. Ambulancen er isoleret i bund, sider og loft med 50 mm flamingo. Der er ingen sidedør til bærerummet.

**Bærerummets størrelse er:
længde 3020 mm,
bredde 1850 mm,
højde 1750 mm.**

Indgang enten gennem bagdøre eller førerhus, da passagersædet kan vippe op, og der er skydedør i adskillelsen. Der er to sæder i bærerummet, ét i kørselsretning ved siden af sengen, og et andet ved hovedgærdet, til brug ved ventilation. Sædet kan hæves og sænkes ved hjælp af en gaspatron. I højre side er der anbragt et skab, indeholdende:

2 stk. 20 ltr. O₂ flasker,
1 stk. 2 ltr. transportabel O₂ anlæg, samt
2 stk. 4 ltr. N₂O flasker,
endvidere er der håndvask, samt plads til diverse andre nødvendige ting.

I loftet er der anbragt tagventil, og en elektrisk ind- og udsugnings luftventil. Betjening af kontakter er anbragt i bærerummet. Overlægerne *Kier* og *Elkjær* fra Holstebro Sygehus har været rådgivende under hele opbygningen. Vognen blev taget i brug den 26. september 1972, og forevist på Central-sygehuset, hvor man var meget tilfredse.

P. E. Jensen



ikke køn men effektiv

3 vogne er allerede i drift

København A/S har på stationerne Holbæk, Nykøbing F. og Køge indsat en ny type bjergningsvogn, der er bygget på et Bedford M 4 × 4 chassis. Opbygningen er foretaget på korpsets maskinfabrik i Haslev.

Køn er den ikke – men den er effektiv. Konstruktionen er foretaget i samarbejde med personel fra de nævnte stationer, og man har i løbet af de måneder, vognene har været i drift, fået bekræftet, at det betaler sig at tage mandskabet med på råd.

Vi besøgte stationen i Køge for at prøvekøre deres vogn 6510. Såvel stationsleder J. Ambjørn som redderne er

Chassis:	Bedford M 4 × 4, lastvognschassis.
Motor:	6 cyl. diesel med direkte indsprøjtning, max. effekt 107 HK/2800 o/m.
Transmission:	4 fremgear, 1 bakgear, 2-trins mellemgearkasse, 4-hjulstræk.
Spil:	10 tons hydraulisk med automatisk frikobling og lås, 16 mm spilwire, fabrikat: Wartaverken, Sverige.
Kran:	Rørkran, max. belastning 1900 kg.
Ankerskovle:	2 hydraulisk fungerende ankerskovle, der kan skydes ca. 50 cm i jorden.
Karrosseri:	2 skabe med jalousilukke, åbent lad med jernbund.
Konstruktion og opbygning:	H. F. Niensens Maskinfabrik A/S

enige om, at man med dette bjergningskøretøj har fået noget nær det ideelle.

Med 6510 på jobbet

Bjergningsopgave på kommunens losseplads. En 10 tons „gummiged“ kørt fast. Vi tog af sted på opgaven sammen med redder Jørgen Gebhard. Først afprøvede vi vognens terrængående egenskaber. – Store jordhuller, kraftige stigninger, løs sandjord og åben mark med rigtigt pladder klares uden besvær.

Vi kører i stilling. Hydraulikken kobles til i førerhuset, og vognen afbremses med håndbremsen. Redderen ta-

ger bestik af opgaven. Der skal skæres 1 gang. Kasteblokken monteres på havaristen og wiren trækkes ud. Resten af opgaven klares fra betjeningspulten, der sidder under ladet i vognens højre side. På manometret kan spilbelastningen måles. Ankerskovlene sættes i jorden og i løbet af 10 minutter er havaristen på ret køl igen.

Stationslederens vurdering:

– Vi har næsten kun gode ting at sige om 6510. Hvor vi før måtte anvende flere køretøjer til samme opgave, klarer denne det som regel alene – og med kun 1 mand. Det er rationalisering.





NY RELÆSTATION

-der er sket noget i Frede

STENLØSE

Som tidligere omtalt blev korpsets station nr. 131 taget i brug i Stenløse den 15. september. Den nye station er et led i korpsets planer for udbygning af stationsnettet i Nordøstsjælland.

Stationen er indrettet i en tidligere maskinfabrik. Den er særdeles velegnet til formålet – og efter ombygningen fremtræder bygningen som en ny moderne lille redningsstation.

Stenløse er relæstation for Frederikssund, hvor vagtcentralfunktionen er centraliseret. Garageanlægget har 3 porte i dobbelt bredde. Der er opholds- og spiserum for mandskabet, og i kælderen er der toilet, bad og depot. I tilknytning til stationen ligger en mindre lejlighed, der indtil videre er udlejet til en redder.

Stationen skal primært betjene områdets abonnenter med omkring 21.000 indbyggere i **Stenløse**, **Ølstykke** og **Gundsø** kommuner. Da korpset ikke har ambulanceforpligtelse i hele området, har ledelsen indtil videre fundet det forsvarligt at operere med en skiftevagtordning, hvorefter statio-

nen er lukket i aften- og nattetimerne. Og ordningen fungerer tilfredsstillende.

Korpset har erhvervet en grund på 800 m² bag stationen, hvor der er anlagt gårdsplads med tankanlæg m.v.

Stationen ledes af stationsleder **Klarskov Kristensen, Frederikssund**, og der er til stationen fast tilknyttet 1 assistent og 6 reddere.

Materiellet omfatter 2 ambulancer, 1 sygetransportvogn, 1 kranvogn og 1 autotransportvogn.



Når sidste mand har forladt Stenløse-stationen, kan evt. tilløbende få fat i vagtcentralen ved at lukke skabet op og løfte telefonrøret.

Det blev en pæn station i Stenløse. Af hensyn til bynavnet fik stationen et hegn af træ.



OG NYE GARAGER

rikssund og omegn - langt om længe

FREDERIKSSUND

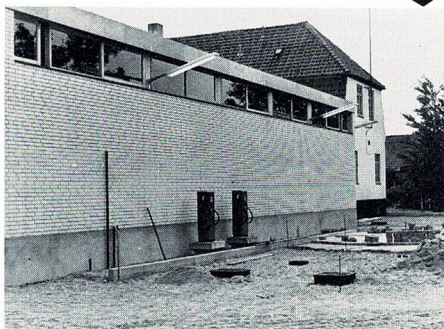


„Svalegangen“ mellem den gamle bygning og den nye garage i Frederikssund.

En nydelig garagebygning er blevet resultatet.



Det bliver en pæn facade.



Efter lange og trange forhandlinger lykkedes det i foråret at få tilladelse til at opføre et garageanlæg ved den bestående stationsbygning i Frederikssund.

Det har været hårdt for stationen at fungere uden tilfredsstillende garageforhold, men det er der nu rådet bod på.

Straks efter tilladelsen forelå, gik korpset i gang med projekteringen og kun 4 måneder efter stod et nyt garageanlæg på 315 m² klar til indflytning.

Garagehallen kan rumme 10 køretøjer, og der er i den ene ende af hallen etableret

værksted med revisionsgrav og alle moderne faciliteter. Hallen er opført i kalksandsten med jernbetonsøjler og dragere samt letbetontag.

Entreprenørfirmaet **Anker Hansen A/S, Frederikssund**, har været hovedentreprenør og entreprisen var på kr. 422.000,-. Den lidt høje pris skal ses i relation til, at dårlige bundforhold nødvendiggjorde pælefundering fra 6-24 m i jorden, og garagegulvet er støbt som etageadskillelse, d.v.s. med bærejern indlagt.

Den nye garagehal harmoniserer godt med den ældre vagt- og administrationsbygning.

Bag garageanlægget er anlagt vaskeplads, tankanlæg samt parkeringsarealer.

Samtidig med nybygningen er foretaget en modernisering af stationens vagtcentral, bl. a. i konsekvens af styringen af station Stenløse. Der er rejst ny 45 m antennemast og installeret ny radiobasisstation.

Konstruktør **John Assentorp**, Driftsafdelingen, København A/S, har været arkitekt på byggeriet, og rådgivende ingeniørfirma **O. H. Brødsgaard**, København, har foretaget dimensioneringen.

jea

- der er sket noget i Frederikssund og omegn - langt om længe



STENLØSE

Som tidligere omtalt blev korpsets station nr. 131 taget i brug i Stenløse den 15. september. Den nye station er et led i korpsets planer for udbygning af stationsnettet i Nordøstsjælland.

Stationen er indrettet i en tidligere maskinfabrik. Den er særdeles velegnet til formålet - og efter ombygningen fremtræder bygningen som en ny moderne lille redningsstation.

Stenløse er relæstation for Frederikssund, hvor vagtcentralfunktionen er centraliseret. Garageanlægget har 3 porte i dobbelt bredde. Der er opholds- og spiserum for mandskabet, og i kælderens er der toilet, bad og depot. I tilknytning til stationen ligger en mindre lejlighed, der indtil videre er udlejet til en redder.

Stationen skal primært betjene områdets abonnenter med omkring 21.000 indbyggere i **Stenløse**, **Ølstykke** og **Gundsø** kommuner. Da korpset ikke har ambulanceforpligtelse i hele området, har ledelsen indtil videre fundet det forsvarligt at operere med en skiftevagtdordning, hvorefter stationen

er lukket i aften- og nattimerne. Og ordningen fungerer tilfredsstillende. Korpset har erhvervet en grund på 800 m² bag stationen, hvor der er anlagt gårdsplads med tankanlæg m.v.

Stationen ledes af stationsleder **Klarskov Kristensen**, **Frederikssund**, og der er til stationen fast tilknyttet 1 assistent og 6 reddere.

Materiellet omfatter 2 ambulancer, 1 syge-transportvogn, 1 kranvogn og 1 autotransportvogn.

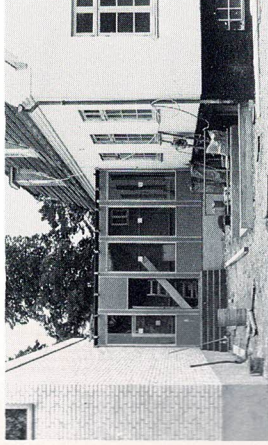


Når sidste mand har forladt Stenløse-stationen, kan evt. tilfældende få fat i vagtcentralen ved at lukke skabet op og løfte telefonrøret.

Det blev en pæn station i Stenløse. Af hensyn til bynavnet fik stationen et hegn af træ.

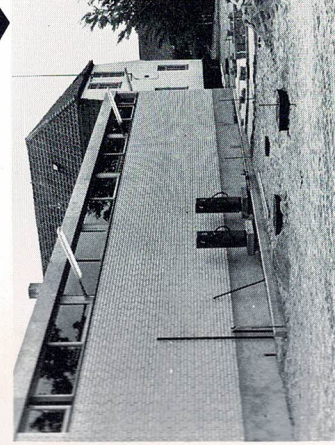


FREDERIKSSUND



"Svaløgangen" mellem den gamle bygning og den nye garage i Frederikssund.

En nydelig garagebygning er blevet resultatet.



Efter lange og trange forhandlinger lykkes det i foråret at få tilladelse til at opføre et garageanlæg ved den bestående stationsbygning i Frederikssund.

Det har været hårdt for stationen at fungere uden tilfredsstillende garageforhold, men det er der nu rådet bod på.

Straks efter tilladelsen forelå, gik korpset i gang med projekteringen og kun 4 måneder efter stod et nyt garageanlæg på 315 m² klar til indflytning.

Garagehallen kan rumme 10 køretøjer, og der er i den ene ende af hallen etableret



Det bliver en pæn facade.

værksted med revisionsgrav og alle møderne faciliteter. Hallen er opført i kalksandsten med jernbetonsøjler og dragere samt letbetontag.

Entreprenørfirmaet **Anker Hansen A/S, Frederikssund**, har været hovedentreprenør og entreprisen var på kr. 422.000,-. Den lidt høje pris skal ses i relation til, at dårlige bundforhold nødvendiggjorde pælefundering fra 6-24 m i jorden, og garagegulvet er støbt som etageadskillelse, d.v.s. med bærestøber indlagt.

Den nye garagehal harmoniserer godt med den ældre vagt- og administrationsbygning.

Bag garageanlægget er anlagt vaskeplads, tankanlæg samt parkeringsarealer.

Samtidig med nybygningen er foretaget en modernisering af stationens vagtcentral, bl. a. i konsekvens af styringen af station Stenløse. Der er rejst ny 45 m antenne-mast og installeret ny radiobasisstation.

Konstruktør **John Assentorp**, Driftsafdelingen, København A/S, har været arkitekt på byggeriet, og rådgivende ingeniørfirma **O. H. Brødsgaard**, København, har foretaget dimensioneringen.

UNIFORMSNYT

Nye effekter under punktsystemet. Sikkerhedsfodtøj

Det er vedtaget, at der vil kunne leveres sikkerhedsfodtøj bestående af støvletter, træskostøvler og træsko. Alle de nævnte typer er udført med indbygget stålnåse, galvaniseret stålsvang og skridsikre oliebestandige såler. Når man blandt andet anbefaler støvletter, er det ud fra den betragtning, at disse kan benyttes til lange benklæder, hvor der ikke må anvendes lange støvler.

Sko

Fra personalet på vagtstuerne har der ofte været udtrykt ønske om levering af sko, da dette personale kun sjældent har behov for støvler eller træskostøvler. Dette ønske er nu imødekommet, idet der fremtidig vil kunne leveres sorte sko under punktordningen.

Skråhue

Efter gennemgang af et utal af forskellige uniformshuer har uniformsnævnet fundet frem til en klædelig skråhue. Denne model vil til vinterbrug blive leveret med astrakan-besætning og vil som sådan afløse den nuværende vinterhue.

Vinterjakker

Til brug i de kolde vintermåneder er det besluttet, at der kan leveres en nylon-vinterjakke i orange/rød farve. Denne jakke har været afprøvet af flere reddere, og disse giver jakken den varmeste anbefaling i ordets bogstaveligste forstand.

Uldne trøjer

Også til brug under uniformsjakken er det lykkedes at få gennemført noget nyt. Der er således truffet beslutning om, at der vil kunne leveres en lysegrå pull-over med lange ærmer eller en lysegrå slip-over uden ærmer.

Regntøj

Det kendte orange/røde regntøj har gennemgået nogle forbedringer ud fra de erfaringer, man har indhøstet. Regnjakker vil i fremtiden blive leveret med hætter, og regnbenklæder leveres med seler.



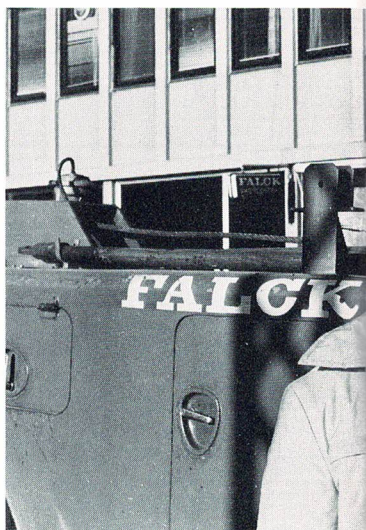
Støvletter til lange benklæder.



Sko, hvis man har punkter nok



Træsko, der må benyttes



I uniformsnavnet har man gennem længere tid arbejdet på at skabe nogle nyheder på uniformsfronten. I navnet er man nu nået så langt, at flere ting kan præsenteres som resultater, og det er uniformsnavnets håb, at en del personaleønsker hermed er imødekommet.



Skråhue i vintermodel.

Den nye vinterjakke, præsenteret på redder Jørgen Lemcke, Vesterbro.

HVAD KOSTER DET I PUNKTER

Støvletter	10 punkter
Træskostøvler	10 punkter
Sikkerhedstræsko	6 punkter
Sorte sko	5 punkter
*Vinterjakke	10 punkter
*Skråhue (sommermodel)	3 punkter
*Skråhue (vintermodel)	3 punkter
Herrepullover m/ lange ærmer	4 punkter
Herreslipover u/ ærmer	4 punkter

Endelig skal bemærkes, at der er indført valgfrihed med hensyn til levering af lange- og spidsbenklæder, ligesom lange benklæder må benyttes hele året.

* Kan først leveres, når cirkulære er udsendt herom.

Sommerbenklæder

I løbet af sommeren 1972 har uniformsnavnet haft forskellige benklæder til afprøvning blandt personale i såvel teknisk som administrativ tjeneste. Det er imidlertid ikke lykkedes på nuværende tidspunkt at fremskaffe et materiale, der opfylder de ønsker og krav, som fra uniformsnavnets side har været stillet. Der arbejdes videre med dette problem, og det søges gennemført, at sommerbenklæder kan leveres i løbet af foråret 1973.

Nyt uniformsreglement på vej

I forbindelse med indførelsen af de forskellige nye uniformseffekter arbejder man i uniformsnavnet med en ajourføring af uniformsreglementet og herunder punkt-systemet. Det er uniformsnavnets ønske, at indførelsen af de nye uniformseffekter skal tilpasses punkt-værdien for de bestående effekter, og man håber, at det nye uniformsreglement vil kunne udsendes i løbet af kort tid.

/pet

Telefonsladder



Vi kender allesammen den med frk. Petersen, der sidder og skvadrer sin tid væk med Carlo, Johan, Knud-Børge eller hvad de nu hedder. Og når hun bliver vrissen i tonen, ved vi alle, at det er hendes mor – hende med de mange beklagelser – der ringer.

Vi bliver møgsure, fordi hun driver det for vidt. Og vi skal nok vide at kende de kanaler, der fører strømmen ind til afdelingslederen. For vide hvordan det står til, det skal han.

Den historie er banal og traditionel. Og selv om vi ikke vil tage den i forsvar, handler dette om noget helt andet. Telefonsladder er nemlig ikke kun *privat talk* midt i en kontortid.

Telefonsladder er en usynlig svøbe, der har bredt sig. Det er den, der gør, at vi kun sjældent bliver færdig til tiden og derfor må tage arbejdet med hjem – eller som nogle: lade det ligge og øve os på et forsvar når bebrydelserne kommer fra højere sted.

Man ekspederer en sag, der vedkommer stationen i X-købing. Brevet bliver skrevet – af frk. Petersen forresten – og sendt afsted til kunden

eller abonnenten eller hvem, det nu er. Stationsleder Hansen og distriktsleder Andersen får en kopi hver, for ellers bliver der et farligt hus med påstande om dårlig information, kejssevælde, bureaukrati og hvad det nu hedder.

Så skulle alt være i skønneste orden. Sagen – der selvfølgelig er journaliseret – arkiveres af lille Irene (hende med de skæve ben) – og næste sag kan ekspederes.

Næste punkt på dagsordenen er banal rutine. Det drejer sig om tre firmaer, der har givet tilbud på samme leverance. Et skal have brev om, at sagen er OK, og de to andre det sædvanlige om at vi desværre o.s.v. har entret med en anden.

Og sådan går det slag i slag. Det er en god dag i dag. Telefonen må være afbrudt eller sådan noget, for den står som en tavs djævel og glør på én hele tiden – uden at sige et kvæk.

Men ak! Næste morgen er man næppe kommet ind ad døren, før en hvis herre er løs. Vor godmodige djævel fra i går – telefonen – er ond i sulet. Første mand er Andersen, ham distriktslederen, I ved nok.

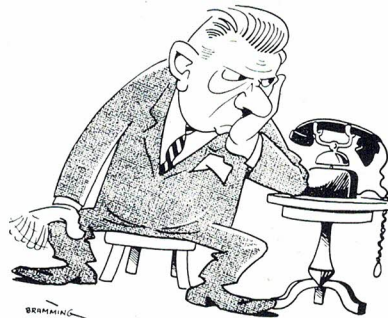
– Nåh, hvordan er det nu med den sag, hvad har du gjort? Skal vi gøre det, der står i brevet? Hvad siger abonnenten til det? Har du for resten hørt den der do? Har stationslederen fået kopi? Hvad var det nu, han skrev? Nej ikke stationslederen – abonnenten! Har jeg fået kopi? Umuligt! Det er det, jeg hele tiden har sagt – og jeg har også nævnt det til styrekomiteerne – den postomdeling! Ja det har jeg læst! Nå stod det i samme brev? Jamen jeg har stadig ikke set det!

Og så følger en halv time om vind og vejr, nabostationernes dumhed, syndernes forladelse, kødets opstandelse og det evige livs genvordigheder.

Kaffen bliver kold. Sagen må hentes frem – af Irene, der stadig har skæve ben. Man blader i papirerne. Besvarer alle hans spørgsmål, skønt de er skåret ud i pap i brevet.

I den sidste ende af samtalen med Andersen har den „klikket“ adskillige gange. Det betyder, at omstillingsdamen har en liggende, der venter. Knap nok er røret lagt på, før næste mand kommer løs.

---dagligdagens svøbe---



Det er repræsentant Petersen fra et af de firmaer, der ikke fik leverancen. Goddag, nåh, hvordan går det! Vejret er fint! Har De det godt, og undskyld jeg forstyrrer, jeg ved godt, De har travlt! Bor De i hus? Nå. Ja. Skønt med have, ikke? Man slapper sådan af, når man ellers har travlt!

Stadig ikke et ord om brevet, skønt det jo selvfølgelig er det, han ringer om. Men OK, han kan lektien fra Tack-kursus eller andre kurser, der har til formål at få sælgeren til at bide i kunden som en bulldog. Bevares en med det store dollarsmil.

- Vi fik jo for øvrigt et brev. Det ved De måske? (Idioten kan da se, at jeg selv har skrevet under!). Var vi for dyre? Jamen, tog De hensyn til det og det? Hvem fik ordren? Nå. Ja. Jeg vil selvfølgelig ikke sige noget, men ... (og så følger 10 minutter om den heldige leverandørs mange utilfredse kunder). Endelig: Samtalen er slut efter mange forsikringer om gensidigt godt samarbejde. Røret lægges på. Og tages af. Den kimedede med det samme.

Det er repræsentant Knudsen fra det andet firma, der

ikke fik ordren. Samme scene. Samme spørgsmål og svar igen - nej for resten, han spurgte ikke om haven, men om sommerhuset. Endelig. Slut, røret på igen. RRiinngggg ...

Det er direktøren for det firma, der fik ordren. Han ville bare takke (det tog $37\frac{1}{4}$ minutter), og sådan går resten af dagen i dag.

Efter en nøje granskning og sammentælling er det konstateret, at $4\frac{3}{4}$ time af $7\frac{1}{2}$ times arbejdsdag er gået med telefonsamtaler, der vedrørte noget, man skrev om dagen i forvejen. Noget, der efter alle kunstens regler

blev prentet af skrivemaskinen, så der ingen misforståelser skulle være. Man kan egentlig godt forstå, at korpset benytter 1 million kroner om året i telefonudgifter. Det halve af de interne samtalers bidrag til denne kæmperegning kunne spares, om alle anvendte kommunikationseksperternes læresætninger om, at det skrevne kan anvendes *i stedet* for den mundtlige kommunikation. Faktisk skulle det skrevne være bedre, og postvæsenet i denne forbindelse billigere. Men telefonsamtalen er hyggelig. Den skaber trivsel. Lige efter hovedet på ham

mentalhygiejneforskeren med kaninansigtet.

Det er bare pokkers, at den tager så lang tid.

Kostbar tid som enten tages fra produktionen, hjemmelivet eller helbredet.

For resten. Jeg skal lige ringe til en station og høre, om de har fået vort sidste brev, og om de har forstået meningen ...



Den 1. august trådte et nyt indkøbssystem i funktion for alle stationer under København A/S. Det har fra ledelsens side været et ønske at systematisere indkøbene og at give stationslederne en dispositionsret, der er i overensstemmelse med det ansvar, lederne har for stationernes daglige drift.

DEN RIGTIGE PRIS!

Driftsafdelingens indkøbsfunktion

Korpsset foretager mange indkøb hver dag – for over 150.000 kr. Driftstfdelingen fandt det derfor nødvendigt at søge de mange indkøb, stationerne foretager, systematiseret, således at vare- og tjenesteydelser i videst mulige omfang indkøbes til *den rigtige pris*.

Der er til stationslederne udsendt en *indkøbshåndbog*, hvor alle fakta om indkøb er beskrevet, og der vil løbende til denne bog blive udsendt informationer om rabatordninger, indkøbsaftaler m. v.

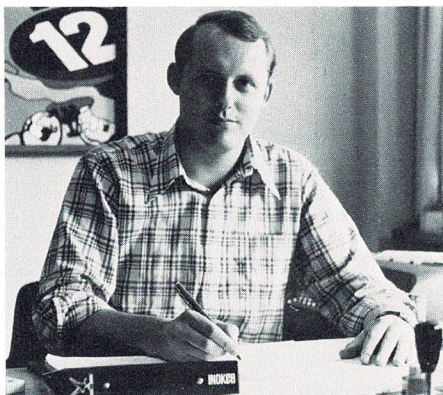
Det er driftsafdelingens indkøbsfunktion, der styrer det nye indkøbssystem. Indkøbsfunktionen er personificeret i assistent *Hans Nielsen*, der til daglig skal varetage samarbejdet med stationerne og sideløbende forhandle indkøbsaftaler om forskellige vare/tjenesteydelser.

Systemet i praksis

De tidligere indkøbsinstruktioner for stationerne byggede på beløbsgrænser, men det nye system opdeler indkøbene i to kategorier: *Driftskøb* og *investeringskøb*. Alle driftskøb disponeres og foretages af stationslederne, medens investeringskøb foretages af driftsafdelingens indkøbsfunktion.

Alle vare/tjenesteydelser, der har relation til stationernes drift, fx. driftsmidler, reparationer etc. er driftskøb, medens vare/tjenesteydelser, der omfatter egentlige nyanskaffelser, er investeringskøb.

Driftschefen illustrerer forskellen på de to indkøbsformer således: *Hvis en station har en beholdning af 10 skruetrækkere, og 1 bliver opslidt eller bortkom-*



Hans Nielsen, Falck-Huset

mer, er suppleringen med 1 skruetrækker = driftskøb. Men skal beholdningen udvides til 11 skruetrækkere, er der tale om investeringskøb. Bortset fra at skruetrækkere naturligvis er driftskøb under alle forhold, er eksemplet overført til praksis for en del andre varer – sagen i en nøddeskal.

Startvanskeligheder

Al begyndelse er svær. Nye rekvisitioner er taget i brug og skal indarbejdes. Man skal kunne anvende varefortegnelse osv. Men det er ledelsens opfattelse, at systemet på længere sigt vil danne basis for en bedre indkøbsøkonomi.

Hvis stationerne har impulser om fordelagtige indkøb – eller forslag til varearter, der bør indkøbes generelt – så ret henvendelse til driftsafdelingens indkøbsfunktion.

Kun gennem et samarbejde om problemerne opnås gunstigt resultat.

iea



BREVE UDEFRA

Direktionen
Falck-Huset

Jeg vil gerne herigennem give udtryk for min største anerkendelse af og respekt for redningskorpset og dets arbejde.

Jeg har sjældent oplevet en hjælpsomhed og konduite, som den Deres medarbejder udviste, her specielt medarbejdere fra Åbenrå-afdelingen, i weekend'en 12. og 13. aug. På helt enestående vis fik min familie og jeg hjælp i en for os meget vanskelig situation.

Med venlig hilsen
Richardt Rützau,

Station **Åbenrå** oplyser, at ovennævnte tak gælder assistance i forbindelse med hjemtransport af vogn og 5 passagerer. Assistanzen er udført af redder **Leif Jacobsen**, ansat pr. 1. april 1972.

Falck-stationen
Skælskør

Tusind tak for den velvillige assistance, som De ydede under indvielsen ved ilandtagningen af den første danske olie.

Vi havde jo nok regnet med, at Deres frø-mænd helst ikke skulle i aktion for at samle folk op af vandet, men det var da et held for os, at vi havde frø-mænd til stede, så vi kunne klare den trosse, som „Westerland“ fik i skruen.

De bedes viderebringe vor tak for denne indsats.

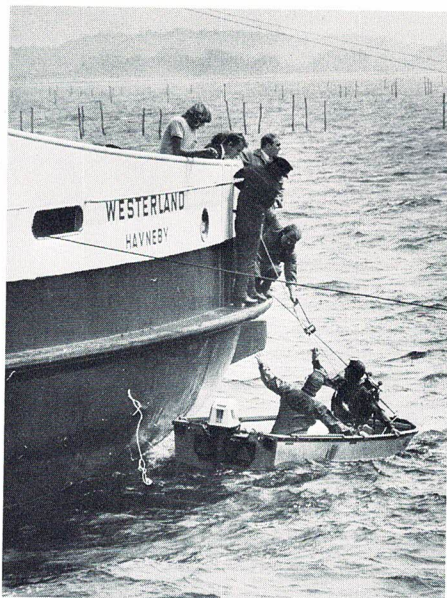
Gulf Oil Refining A/S
Med venlig hilsen

Poul Nielsen & kolleger
Falck, Tåstrup

Tak for hurtig og effektiv hjælp.

En week-end sidst i august, grå KADETT caravan, hvis udstødningsrør hurtigt og fikst blev repareret med en opklippet konserverdåse og 2 slangebånd!

Venlig hilsen
H. Thiessen



Den første danske olie kom ikke ind uden uheld.

EKSEMPLER PÅ GOD SERVICE

Falck Zonen Frederiksværk

Vi vil gerne takke Falck-Zonen i Frederiksværk for den udmærkede måde, hvorpå De hjalp vort firma, Halsnæs Bogtrykkeri, efter branden den 1. oktober 1972.

Takket være Falck-Zonens indsats blev ingen af vore maskiner beskadigede af det lokale brandvæsen's slukning (med saltvand), og vi var således i stand til at fortsætte produktionen uden generende stop som følge af slukningsskade.

Med venlig hilsen

Steen Soland Jensen

I december måned sidste år var min kone udsat for en trafikulykke, der medførte en længere hospitalsindlæggelse på Amtssygehuset i Gentofte.

Den påfølgende ambulantebehandling blev og bliver stadig gennemført ved hjælp af Falck-Zonen's sygetransport.

Jeg føler trang til at lade Dem vide, at vi som mangeårige abonnenter i høj grad værdsætter den hjælp, der ydes os, og det er en glæde at kunne tilføje, at man føler sig tryk, når Deres folk på en venlig og dygtig måde overtager ansvaret for patienten.

Med venlig hilsen

Harald Agersnap

Øerne den 27.5.1972.

En hjertelig tak til korpset for den udmærkede assistance, der blev ydet mig ved de to yngre reddere fredag eftermiddag under opsamling af mine forvildede køer, der var brudt igennem et nyligt opstillet el-hegn, hvor strømmen viste sig at være afbrudt. Deres medarbejdere gik straks igang med at udbedre skaden – en service som jeg ikke havde krav på, men i så meget højere grad påskønner. Mit abonnementsnr. har jeg ikke present, men det kan oplyses hos min sagfører.

Med bedste hilsen, også til de to assistenter, og tak fordi De alligevel rykkede til undsætning i et ærinde, der er lidt udenfor korpsets opgaver, og derfor kun tjener til så meget mere ære!

Venligst

Børge Hjerl Hansen

Gentofte den 23.6.1972.

I anledning af at det idag 23.6. er 25 år siden vi tegnede abonnement hos Falck, vil jeg gerne med denne lille skrivelse udtrykke fuld tilfredshed og stor taknemmelighed for Deres aldrig svigtende hjælp.

Især i tiden 13.6.1963–17.6.1970 da min mand jævnligt blev transporteret til og fra K.A.S., Glostrup.

I dag fredag er det hans 2 års dødsdag, så tankerne går jo af og til tilbage i tiden. Jeg kan desværre ikke sige hver enkelt af vore flinke bekendte tak, men måske kan dette være en lille opmuntring til andre.

Jeg vil håbe, at jeg endnu i mange år kan være medlem, dog helst uden at skulle få hjælp behov.

Ellen Larsen

EKSEMPLER PÅ GOD SERVICE

Til de tre reddere med hjerterambulancen

Med tak for hurtig og dygtig hjælp til sygehuset, hvor et dygtigt lægehold overtog sagen i 2 måneder.

Med venlig hilsen

Ejnar Nielsen, Fredericia.

Ovennævnte hilsen fulgte med tre flasker vin. Fra station Fredericia oplyses, at der af redderne **Leif Jørgensen, Olaf Stenberg** og **Svend Jacobsen** blev ydet assistance med ambulance i forbindelse med hjertestop.

Falcks Redningskorps

Odense

Tak til den rare Falck-mand, der lørdag aften kl. 18.30 sørgede for benzin til mig torskehoved, der havde glemt, at biler brugte benzin.

Hans hyggelige grin sagde alt og svarede til min kones bemærkninger. Det varer lidt, inden jeg glemmer dette igen.

Endnu engang tak.

Med venlig hilsen

C. Schmidt.

Falck Zonen

Polititorvet

Da vi ikke kender adresserne, vil vi bede Dem som hovedstation om at bringe Falck i Roskilde og Slagelse en hjertelig tak for fin hjælp, da vores lille Fiat brød sammen på vej til Rødby den 18.8.

Hilsen, de tre i den lille blå

AJ 69.296.

Falck Zonen

Slagelse

Hver gang der lyder S.O.S.-signal fra Løvegade 13, første sal, da kender én og hjer på Falck-stationen her, at nu er moster „køresyg“ og må til håndkraft ty i form af ekstra ben og arme, der gerne vil forbarme sig over lille mig. Og derfor takker jeg for hjælpsomhed og slid og håber, der bli'r tid til kaffepause her i dag imens de travle „mændner“ slapper af.

**Venlig hilsen
moster**

Falck Zonen

Tårnby

Jeg tillader mig høfligst at skrive til Dem for endnu en gang at sige tak for den fine service, jeg fik i søndags.

Efter 132 km's kørsel, var lejet og hjulet stadig koldt. Endnu engang tak!

De venligste hilsener

Johs. Bergholz

Station Tårnby: Abonnenten fik udskiftet forhjulsleje, som en søndag blev fremskaffet fra et værksted. Redder **Geert Jonassen** og vagtmester **Ib Jørgensen** stod for assistancen.

EKSEMPLER PÅ GOD SERVICE



Hr. Driftsleder C. Qvist

Efter afslutningen af øvelse RUBY SIGNET vil jeg gerne udtrykke brigadens anerkendelse af det meget effektive beredskab De i forbindelse med de to nedkastninger af britiske soldater havde opstillet. Brigaden fik gennem Falck & Zonen en service, som vi var meget tilfreds med.

Med venlig hilsen,

H. Boyesen

Afdelingsleder E. V. Larsen

Jeg sender hermed min hjerteligste hilsen og tak til Falck Zonen samt det personale, jeg har haft kontakt med ved transport både fra hjemmet på Evërtsvej 7 og Markblomstvej 6 i Greve.

Tak for Jeres altid store hjælpsomhed og gode humør. Gode venner, altid et lille ord med på vejen. I kan tro det varmer.

Venlig hilsen

Verner Larsen.

Til Falckstationen i Skive

Når der sker en ulykke, hvad enten det er en færdsels- eller arbejdsulykke, eller man på en eller anden måde mangler hjælp, så tilkalder man Falck. Det er for Jer en dagligdags begivenhed, og det er Jeres job. **Men kære Falckreddere, at I mange gange gør meget mere end det krævede, det hører man meget sjældent om.**

Må jeg her med korte ord nævne et eksempel på, at I med Jeres erfaring, ualmindelige hurtighed og største forsigtighed har været med til at redde et menneskeliv.

Den 2.8.72 sker der på Virksundvejen (ca. 15 km fra Skive) en alvorlig færdselsulykke, hvor en kollega og jeg kører ind i siden på en lastvogn læsset med gasflasker. Rutinemæssig bliver I tilkaldt (sammen med brandvæsenet, som dog heldigvis ikke kom i aktion). I finder min kollega og mig slemt tilredt i en varevogn. Så opdager I, at jeg sidder fast forrest i varevognen. I må samtidig have opdaget, at det hastede med at få mig fri fra bilen, der blev også tilkaldt en læge. Derefter er det lykkedes Jer med den største forsigtighed og erfaring at befri mig, uden at bruge skærebrænder eller lign. Jeg blev (efter avisernes udsagn) befriet i løbet af ca. 30 min. Derefter har I i største hast fået mig på sygehuset, hvor man så har formået at fortsætte den hurtige redningsaktion. Det, der hastede sådan, var, efter lægernes udsagn, at få min lunge til at fungere normalt igen. Min kollega blev samme aften overført til Århus, hvor han desværre døde efter et knapt to ugers ophold af indre kvæstelser. Dette er for os alle meget tragisk.

Men kære Falckreddere, må jeg slutte dette brev med at sige Jer min hjerteligste tak for Jeres ualmindelige hjælpsomhed, hurtighed og for den, for Jer måske, selvfølgelig forsigtighed.

De venligste hilsener sendes Jer af **Harald Petersen.**

På tiden: Skive Sygehus, K11, 405.

N.B. Undskyld skriften, men min højre hånd er efter ulykken ikke „helt på højkant“ endnu.

EKSEMPLER PÅ GOD SERVICE

Falck Zonen Kalundborg

Tak for Deres hurtige og udmærkede hjælp og særdeles imponerende organisation – f. eks. vognen, der blev holdende som pejlefyrt. Tak for hjælpsomheden!

Den stærkt svækkede Poul kom sig fuldstændigt og deltog i livets glæder om søndagen. Oplevelsen har givet mig en del at tænke over, bl. a. de studerendes forsikringer. Er de i orden? De **skal** deltage i kemiske øvelser – men „på eget ansvar“, som det så smukt hedder. Det kommer nu til drøftelse i De Studerendes Råd om en mulig „grufforsikring“.

Nå, det gik godt. Det var meget rystende.

Tak fra holdet og Deres hengivne

J. H. Wansher, lektor.

Station Kalundborg oplyser: Tilkaldt til redningsaktion på Røsnæs den 23.9. med 2 ambulancer og redningsbåd. I aktionen deltog redderne **Finn Petersen, Jørgen Nielsen, Gert Jensen** samt redningsfører **Frank Guldborg** og stationsleder **Johs. Nielsen**.

Falck Zonen Næstved

Hjertelig tak for enestående god hjælp, samt tak for de smukke roser.

Venlig hilsen fra
hele **familien Nolsøe**.

Station Næstved: Fødsel i ambulance på vej fra Næstved til København. Redderne **Bjarne Andersen** og **Hans Thyge Hansen**.

Kære Falck's Redningskorps

Situation: Hjemkomst med fly efter 14 dages udenlandsferie, lørdag den 16.9. kl. 22. Genser med glæde bilen, der skal transportere bagagen og os til Odder dagen efter. Men glæden bliver til sorg og ophidselse, da der ligger besked om, at bilens motor er ret syg – og at man tilråder at undlade at køre i den – foreslår transport med Falck.

Et kvarter senere er alt roligt efter samtale med Deres københavnske station, hvor man elskværdigt gør opmærksom på, at man vil sørge for transport af både bil og personer.

Personerne afhentes efter aftale præcis på tidspunktet, køres af en elskværdig og fortrinlig chauffør (desværre har jeg glemt navnet) til Kalundborg, sættes på færge, udstyret med billetter. Resten af turen gik lige så glat.

Bilen transporteres i løbet af søndagen til det lokale værksted. Mandag ringes jeg op af Falck, Kalundborg, der fortæller, at de desværre er kommet til at lave en lille bule i blikket – det bliver anmeldt som skade til Falcks selskab – den eneste ulempe jeg har, er selv at anmelde til mit eget selskab – og meddele forløbet, vel mest en proformasag.

Jeg vil gerne på hustrus og egne vegne udtrykke min tak til selskabet og dets folk for fortrinlig service og yderst elskværdig behandling. Jeg har altid med glæde betalt mit abonnement – glæden vil bestemt ikke være mindre i fremtiden.

Med venlig hilsen

P. Cort Madsen, overkirurg,
Odder Sygehus

Station Vesterbro oplyser, at redder **Ove B. Andersen** udførte assistancen.

Uden at ville tage stilling til den til enhver tid værende debat om TV-udsendelserne kan vi ikke lade være med at bringe en lille historie, som Silkeborg Avis m. fl. bragte i september måned:

Falck-Zonen kunne have reddet seerne

Fjernsynsspil om utroværdigt bilstop af forfatter uden billeddannende evner

TV-teatrets chef, Bjørn Lense Møller, imødegik for nylig en kritik af TV-teatrets repertoire med en bemærkning om, at der også skal være råd til at eksperimentere.

Det skal der. Men det er dog nok et spørgsmål, om man skal gøre eksperimenterne på seriebasis og endnu inden man har registreret erfaringerne fra det første.

TV-teatret er godt i gang med at begå en brøler — efter teatereksperimentet tirsdag aften at dømme. Man viste Ole Henrik Laubs »Bagagerummet« — og til seernes glæde eller fortrydelse har man endnu to Laub-spil på lager. Gid de er bedre end det, der blev vist tirsdag aften.

Jeg tvivler. Ole Henrik Laub har vist talent i tre novellesamlinger, tre romaner og hørespil. Talentet var ikke til at få øje på i »Bagagerummet«. En mere utroværdig historie skal man lede længe efter, og dramatikken er der grund til at sætte et spørgsmålstegn ved. Laub har ikke billeddannende evner, så instruktøren, Søren Melson, må have haft sin sag for. Det er måske derfor, ordet »drejebog« er at finde i indledningen?

Kort fortalt: John Hahn-Petersens bil går i stå på en øde landevej. Han spadserer til nærmeste landsby for at få den repareret på det derværende værksted, men han møder kun kulde og mistænksomhed for ikke at tale om aggressivitet. Det lykkes ham dog at få en bøl på hotellet.

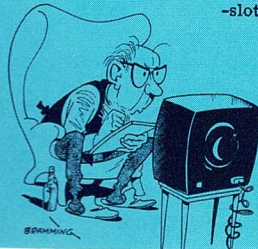
Vor ven er repræsentant, men den maskinfabrik, han skal besøge, er gået nedenom og hjem.

Tilbage på hotellet siger han goddag til en ung pige, som derpå ledsager ham på en spadseretur rundt i landsbyen, hvor de generes groft af nogle knallertbøller. De får fred for dem — på kirkegården. Og så kommer vor veninde for sent til rutebilen, og den skal hun nå, fordi hun er stukket af fra et pighjem. Hvordan det end går til, ender de i den forladte maskinfabriks beholdning af twist.

Så kommer John Hahn-Petersen i tanke om, at han har en flaske whisky på hotellet — og knallertbanden finder ud af, hvor pigen ligger. Først har den dog raseret repræsentantens værelse og stjålet whisky'en. Det er selvfølgelig ikke til at bære for en rejsende i formentlig maskinolie, så han får bersærkerang og stjæler en vogn og finder pigen død og lægger hende om i bagagerummet og kører ud til havet, som de ikke har nået at få at se.

Det var det stykke. Se, hvis John Hahn-Petersen nu havde ringet til Falck-Zonen umiddelbart efter bilstoppet, var han aldrig kommet ud for alle de kalamiteter — og vi havde ikke behøvet at sidde en time og et kvarter foran fjernsynsskærmen for at følge dem ...

-slot.



PERSONALIA

DØDSFALD

Deltidsbeskæftiget brandmand **Ancher Andersen, Fuglebjerg**, er den 16. september 1972 afgået ved døden. Ancher Andersen hav-

de været ansat i Fuglebjerg siden 1945.

Deltidsbeskæftiget brandmand **Svend Åge Pedersen, Videbæk**, er den 30. juli

1972 afgået ved døden. Svend Åge Pedersen havde været ansat i Videbæk siden 1968.

Æret være deres minde!

UDNÆVNELSER

VAGTMESTER

Pr. 1. oktober 1972 er følgende udnævnt til vagtmestre:

Redder **Bjarne Dauw, Lyngby**.

Redder **Bo Preben Marthin, Hellerup**.

Redningsfører **Mogens Hansen, Køge**.

Redningsfører **Børge Hansen, Køge**.

Redningsfører **Hans Henriksen, Køge**.

Redningsfører **Børge Olsen, Køge**.

Redningsfører **Troels Hansen, Hjørring**.

Redningsfører **Poul Christensen, Hjørring**.

Redder **Bent Nørbo, Hjørring**.

Alle udnævnelser er foretaget med uændret tjeneste.

Endvidere er redder **Carsten Bregendorf, Hornsyld**, pr. 1. oktober 1972 udnævnt til vagtmester i Horsens.

Redder **Kurt Hvidtfeldt Larsen, Ballerup**, er pr. 1. november 1972 udnævnt til vagtmester i Ballerup.

OVERASSISTENT

Assistent **Knud Verner Ipsen, Bjerringbro**, er pr. 1. oktober 1972 udnævnt til overassistent. Knud Verner Ipsen blev ansat i 1955 som redder i Århus, hvor han i 1964 blev udnævnt til redningsfører. I 1970 flyttede Ipsen til Bjerringbro i forbindelse med udnævnelse til assistent.

Vagstueleder

Vagtmester **Paul Conny Jørgensen, Horsens**, er med virkning fra 1. oktober 1972 udnævnt til vagstueleder i

Horsens. Paul Jørgensen blev ansat som redder i Horsens i 1954. Han har i Horsens virket som vagtmester indtil udnævnelsen som vagstueleder.

Vagstueleder **Poul Jørgensen, Horsens**.



Den nye vagstueleder i **Ålborg, Lelf Christensen**



Aldrig en klage over Bjerringbro

For nylig tog korpset officielt afsked med stationsleder **Thomas Christensen** fra Bjerringbro. Han er faldet for aldersgrænsen. I sin afskedstale for den dygtige og samvittighedsfulde stationsleder bemærkede direktør **Arno Andersson** fra Århus, at der i de forløbne 25 års stationsledertid aldrig har været noget at klage over i Bjerringbro. Ej heller har korpset fra kommuner og abonnenter modtaget nogen klage over Bjerringbro-stationen.

Med et bedre skudsmål kan næppe nogen stationsleder fratænde.



Stl. Thomas Christensen.



Fly på afveje

Endnu en gang måtte Ålborg-stationen træde hjælpende til, da et SAS fly skulle starte fra den lokale lufthavn. Flyet var kommet på tværs af startbanen, og kunne ikke vende før kranvogn 6-221 fra Ålborg kom og skubbede på.

Hjerteambulance i København

Fra november 1972 til april 1973 er etableret en forsøgsordning med en hjerteambulance i København. Ambulancen er udlånt af **Flyvevåbnet** og udgår fra **Rigshospitalets Flyve-medicinske Klinik**. Den bemannes med en læge, en sygeplejerske og to brandmænd fra **Københavns Brandvæsen**. Den skal tilkaldes efter samme kriterier, som er gældende for udrykningsordningen i Århus, der nu har eksisteret i 16 år.

Den københavnske hjerteambulance vil kun være til rådighed i dagtimerne på ugens fem første dage.

BILMUSIKRADIO

Indtil videre fortsætter bilmusikradio hver fredag kl. 17.55 til 19. Udsendelsen, der er tilrettelagt af **Christian Flagstad**, bringer mellem musikken små korte informationer om trafik- og vejforhold.

De af korpsets stationer, der kontaktes af Danmarks Radio, bedes velvilligt give de ønskede oplysninger.

Svær opgave

Falck-station **Vesterbro** fik for nylig en lidt speciel opgave til den store bjergningsvogn. En 8 ton gravemaskine havde sat sig fast - i Øresund ca. 300 meter fra land. Det kostede lidt sved og besvær med de lange fiskerstøvler. Men op kom den. Hvis den ikke kan ses på det ene billede, er det fordi den er for langt ude.



Den er hjemme - abonnementet er i orden!

Med disse ord blev Frederikssund-stationens reddere mødt, da de for nylig undsatte en 28-fods motorbåd, der havde fået motorstop i fjorden. Motorbåden blev i øvrigt ført af skuespilleren **Poul Hagen**, der efter at have brugt båthorn og nødsketter måtte erkende det rigtige i aldrig at stå til søs, men at lade de andre stå...

UGERAPPORTEN

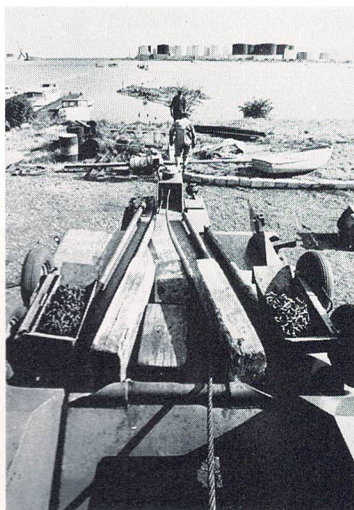
- En idé fra Hørsholm, der giver god kommunikation

Ugebladet i Hørsholm og Karlebo Kommune og den lokale Falck-station under **Kjeld Christensens** ledelse har fundet frem til et nemt og effektivt samarbejde, der både tilgodeser lokalpressens behov for nyhedsdækning og Falcks bestemmelser for videregivelse af oplysninger.

Kort sagt går sagen ud på, at Falck-vagtmestrene i Hørsholm hver dag tager særligt "spændende" kopirapporter fra og lægger dem i en brevbakke. Det være sig rapporter fra ambulanceudrykninger til offentlig gade og vej, brande eller småepisoder af en eller anden art.

En gang om ugen ringar eller kommer Ugebladets journalist, og man gennemgår materialet, hvorefter en del samles i bladets nye faste spalte "Ugerapporten", der er prydet med korpsets bomærke.

Arrangementet er let at administrere for vagtmestrene, idet kopirapporterne blot lægges på plads i nummerorden, når de er gennemgået. Og det samlede antal ture for den forløbne uge fås ved blot at se på denne uges sidste rapportnummer i forhold til forrige uges sidste. En udmærket idé der kan efterfølges andre steder, hvor man måske har besvær med at huske, hvad der er sket i løbet af et vagtdøgn eller en uge.





DET DANSKE SPROG !!

2 lektion ved Aage Rørmark

Øjne i nakken og rotter på loftet

Der er først de forskellige klædelige kæleord for vort udmærkede kranium, hvor der er sat plads af til hjernen, for ikke at sige det mindre forpligtende - fidusbeholder, grødfad, tænkeboks og andet smukt. Man taler om at have øjne i nakken, hvilket jo stemmer smukt med, at synscentret ligger i baghovedet og fremkalder en masse astronomi for vort indre blik ved slag. At have rotter på loftet (hvilket ikke har noget med mus i knæet at gøre, nu vi er ved zoologien) er jo et smukt højenloftudtryk af næsten folkeviseagtig karat. At man også kan have knald i låget, skal kun nævnes for fuldstændighedens skyld.

I genoplivningen taler man om, at fri luftvej opnås ved at bøje hovedet godt tilbage. En høne er helt klar derover, man kan blot se, hvad den gør, når den drikker. Og om mennesket siger man jo også tit med lidt beklagelse, at det er slemt til at lægge nakken tilbage.

Siger man om en person, at han kører som en brækket arm, er det en ret tvivlsom kompliment til én, man har et godt øje til på en negativ måde. Mere positivt er det at kaste sine øjne på nogen for slet ikke at tale om den forbløffende produktion at lave øjne til nogen eller det vistnok fakiragtige, at skære ansigter.

Kører De træet eller løber De sur?

Den forvirrede kan let køre træet på en travetur og give op og udtale, at han er kørt sur. Når man nu ved, at træthed skyldes mælkesyreophobning i musklerne, er han altså tilmed kørt mælkesur; det forbavsende er jo, hvor menigmand ved det fra. Er han meget energisk i ånden, kan han endda drive det til at løbe sur i det hele.

Sprog er noget mærkeligt noget med talrige muligheder for misforståelser.

Gamle Ane led af for højt blodtryk og havde derfor hævede fødder om aftenen. Lægen lod hendes nevø kalde og bad ham ordne hendes seng, så fodenden blev så høj, at hun kunne sove med hævede fødder. Hvor efter nevøen naturligt nok spurgte, hvorfor han skulle sørge for, at hun lå med hævede fødder, når hun havde det i forvejen. Det samme forvirrende hændte engang en anden doktormand, der havde besøg af en syg mands søn, der skulle hente en indlæggelsesseddel. Han spurgte da det håbefulde unge menneske, om hans far var i sygekasse, hvorpå denne forskrækket svarede: „Nej så slemt er det da ikke, han ligger såmænd i en ganske almindelig seng.“



- Hvis De vil sørge for, at Deres bedstemors fødder bli'r hævede - så bli'r de ikke hævede!

FALCK NYT



FLERE VANDTANKVOGNE

Den over 40 år gamle svenske ide med vandtankvogne er for alvor ved at slå an herhjemme. Her er det Århus-stationens model - en Scania med 8.000 liter vand.



10-ÅRS-JUBILÆUM

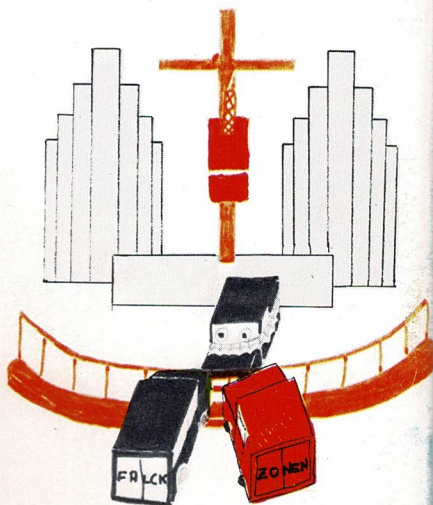
Den 15. december 1972 er det nøjagtigt 10 år siden, den egentlige afstaaelse af A/S Zoneredningskorpsets aktier til Falcks Redningskorps København A/S fandt sted. Af praktiske grunde husker de fleste, at den officielle sammenslutningsdato blev sat til 1. januar 1963. I den forløbne periode er personalestyrken i korpsets forøget med over 50% og antallet af vogne og enheder med 40%. Per på 13 år har skitseret sammenslutningen for os.

BRANDESSER

Som de første i Vesteuropa har Falck på Fyn søgt efter kvinder til brandmandsjobbet. Endnu er man på ansættelsesstadiet, men det bliver spændende at se, hvorledes de unge piger og fruer i Otterup vil klare sig på sprøjten - som branddesser.

CIVILFORSVARETS FORTJENSTTEGN

En af korpsets stationsledere, Viggo Schantz fra Varde har modtaget Civilforsvarforbundets hæderstegn. Viggo Schantz har været formand for Civilforsvarets Varde-kreds i 22 år. En post han blev sat på af kommunen da han blev stationsleder hos Falck. På billedet får Viggo Schantz hæderstegen overrakt af vicepræsident i Civilforsvarforbundet, Fr. Sørensen (th).



VIL DU FALCK TÅ
ZONEN TIL EGTÉ...JA