Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor
Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

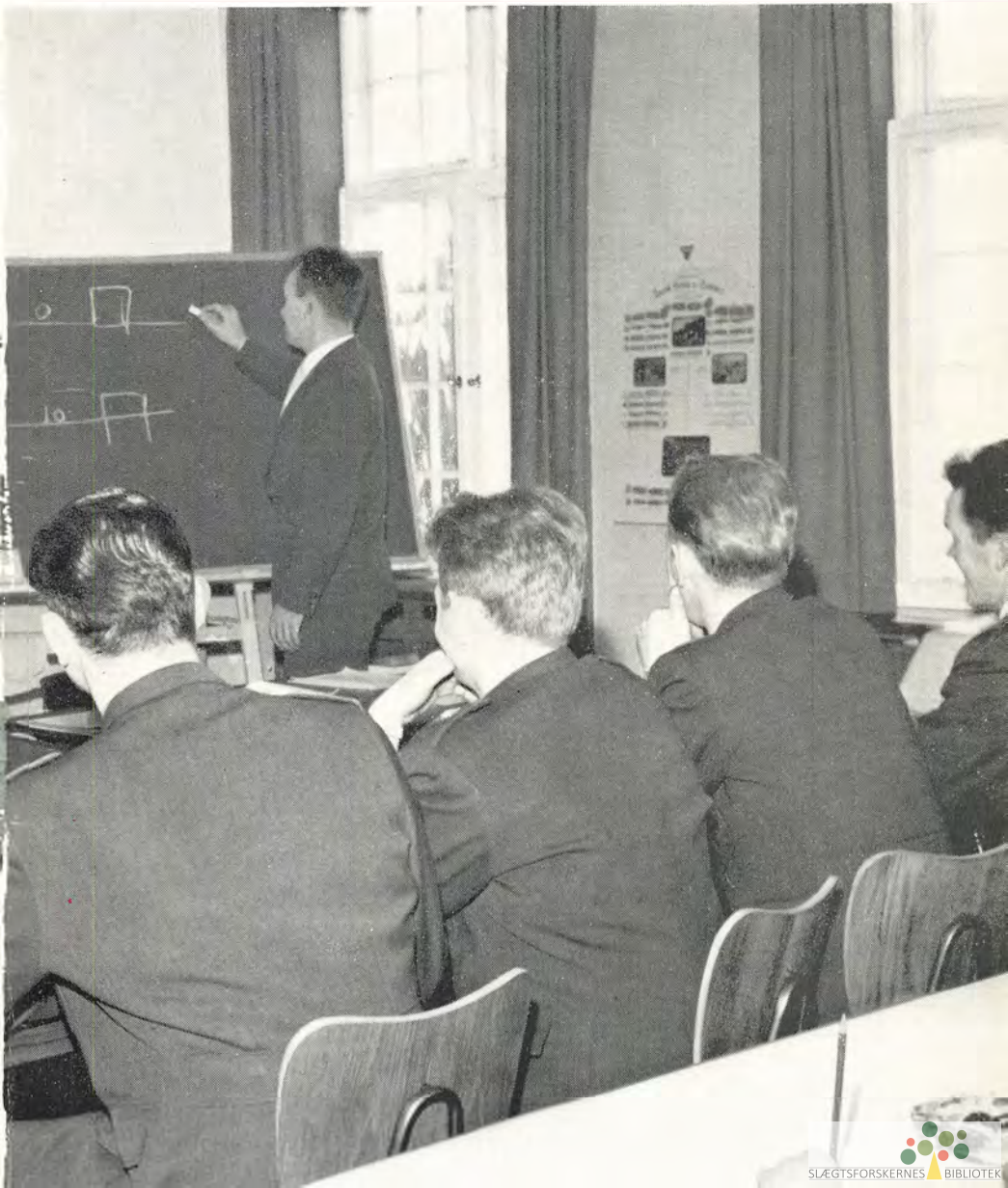
Ophavsret
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links
Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

28. årgang Februar 1963 Nr. 1



SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sammenslutningen

Den 4. januar udsendtes til stationerne et cirkulære, der i store træk skitserede de ændringer, som sammenslutningen af Falck og Zonen har nødvendiggjort. I den skildring, som her følger, er det ingenlunde meningen at gentage, hvad der allerede er sagt i cirkulæret, men tværtimod at supplere det og dermed at give en mere afrundet forklaring på det, der er sket. Kan vi på den måde lette forståelsen af de regler, som er og vil blive givet, vil skildringen have tjent sit formål.

Gennem det sidste halve år har mange efterlyst en udførlig forklaring. Senest blev den efterlyst i en tale, som kontorfunktionærernes tillidsmand holdt ved nytårssammenkomsten, og det blev ved den lejlighed understreget, at det ville gavne samarbejdet betydeligt, hvis orienteringen af personalet blev lidt bedre. Det skal uden forbehold indrømmes, at det har knebet for os at give personalet den orientering, som man synes at have savnet så meget. Men enhver i den sammensluttede virksomhed må tro os, når vi siger, at det virkelig ikke har været os muligt at orientere så fyldestgørende, som vi selv havde ønsket at gøre det. Lad os forklare, hvorfor det var så umuligt.

Som bekendt blev der så tidligt som den 14. juni 1962 indgået en overenskomst, hvis hovedindhold var, at de to korps skulle sluttes sammen fra 1. januar 1963. Det skete midt i sommerferien, men meget hurtigt derefter gik man så i gang med forberedelserne til at føre overenskomstens bestemmelser ud i livet. Under dette forberedende arbejde viste det sig, at overenskomstens bestemmelser ville blive meget vanskelige at realisere. Det *kunne* gøres, men arbejdet så ud til at blive uhyre vanskeligt. Jo mere man beskæftigede sig med problemerne rundt omkring i landet, jo tydeligere blev det, at parterne ville stå sig ved at skabe et andet og mere realisabelt grundlag for sammenslutningens praktiske gennemførelse. Nu kunne man jo have sagt, at overenskomsten var indgået, og så måtte den uanset vanskelighederne gennemføres som aftalt. I stedet for indtog man det fornuftige standpunkt, at hvis det ville lette løsningen af problemerne og gøre den fremtidige administration af den samlede virksomhed enklere, så måtte det være at foretrække, at man forsøgte at ændre grundlaget, dvs. overenskomsten, således at den blev til at praktisere med et minimum af vanskeligheder.

En og anden vil måske indvende, at man fra starten burde have lavet en overenskomst, der var til at realisere med optimal virkning øjeblikkelig. Men sådan

INDHOLD

Sammenslutningen	Side	3
Konference om patientbefordring	„	7
Redningsskole på »Ørnegården«	„	10
Medaljer til 10 redningsmænd	„	13
Talsmandsordning i Storkøbenhavn	„	14
Særaftaler om patientbefordring	„	15
Betalingen for militærkørsel	„	18
Rapportudskrivning	„	20
Hovedaftalens tryghedsbestemmelser	„	25
På eventyr i sneen	„	29

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

er virkelighedens verden nu engang ikke. En overenskomst opstilles som regel på den måde, at man i vid udstrækning anlægger juridisk betonede synspunkter, og at man gjorde det også i dette tilfælde kan vist nok siges at være en ganske naturlig ting, når man tager i betragtning, at talen var om sammenslutning af to virksomheder, som i en menneskealder havde konkurreret meget skarpt. Nu bagefter kan man sige, at juni-overenskomsten trods de vanskeligheder, den indebar, havde den store fordel, at den bragte parterne sammen, således at der med den som udgangspunkt var mulighed for at drøfte de opståede vanskeligheder og prøve på at ændre grundlaget.

Hen på efteråret gik man alle de mange problemer igennem med det formål at få overenskomstens text tilpasset rimelige realisationsmuligheder, og resultatet blev en ny overenskomst af 4. december 1962. Efter denne overenskomsts indgåelse har det ingen praktisk betydning at fordybe sig i juni-overenskomstens bestemmelser. Vi vil blot sige, at når vi ikke tidligere har givet særlig fyldestgørende oplysninger, så skyldes det netop, at vi levede i håbet om en ændring af den trufne aftale og ikke fandt det befordrende for forståelsen at give sig til at forklare de foranstaltninger, som juni-overenskomsten forudsatte, hvis vi så senere blev nødsaget til at ændre forklaringen helt for at få den i overensstemmelse med den ændrede overenskomst, som vi håbede måtte blive truffet.

★

Og hvad kom så den ændrede overenskomst til at gå ud på? Først og fremmest som det oprindeligt var aftalt, at Falck og Zonen skulle forenes i én virksomhed, men dernæst, at sammenslutningen skulle ske på den måde, at Zonens aktionærer skulle afstå deres aktier til *Falcks Redningskorps København A/S.* Denne afståelse fandt sted 15. december 1962. Denne dag afholdtes i Zone-Redningskorpset A/S en extraordinær generalforsamling, hvorunder bestyrelsesformanden, landsretssagfører *Borup Svendsen* på hele bestyrelsens vegne erklærede, at den trådte tilbage. Derefter meddelte direktør *W. Falck* som repræsentant for Falck-selskabet, der havde erhvervet Zonens aktier, at en ny bestyrelse med ham selv som formand trådte til i stedet for, og dermed var sammenslutningen sket for så vidt som Falck og Zonen nu havde fået fælles ledelse. Der blev derudover truffet aftale om de hidtidige Zone-aktionærers tilknytning til den samlede virksomhed, herunder direktør *Wiboltts* indtræden som direktør med det særlige arbejdsområde, der ville blive tale om i forbindelse med de to korps' samordning, og direktør *J. Hares* virksomhed som kommitteret for Lolland-Falster.

Da dette blad nu har fået flere hundrede nye læsere, og da disse nye læsere formentlig ikke kender ret meget til Falck-koncernens opbygning, vil det nok være praktisk, inden vi går videre, at fortælle lidt om den.

Falck består af 6 aktieselskaber, der hvert er indregistreret som *Falcks Redningskorps* med tilføjelse af navnet på den by, hvori selskabet har sæde. Moderselskabet er Falcks Redningskorps København A/S, hvorunder godt og vel halvdelen af alle stationerne sorterer. Dette selskab har datterselskaber i *Odense, Aalborg, Aarhus, Vejle* og *Næstved.* Denne opbygning kan jo forekomme udenforstående mærkelig, men når man kender den historiske udvikling, er den ikke så mærkelig endda. I korpsets første år var det vanskeligt at vinde fodfæste udenfor København for etableringen af et så ejendommeligt foretagende

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

som et redningskorps. Det havde været svært nok i København. Man var derfor tvunget til at oprette lokale selskaber. Det skete først i Odense i 1919. Året efter fulgte et nyt selskab i Aalborg. I Aarhus stiftedes selskabet i 1927 og året efter kom selskabet i Vejle. Efterhånden som korpset blev kendt og vel især anerkendt, behøvede man ikke at ty til oprettelsen af lokale selskaber. Nu kunne man godt nøjes med at etablere filialer under de bestående selskaber. Aktivisterne i alle selskaberne havde været *Sophus Falck* og hans tre sønner: *Rudolf, Harry* og *William Falck,* og da opgaven ikke havde været at oprette aktieselskaber, men at skabe et landsomfattende redningskorps, enedes de med de lokale bestyrelsesmedlemmer om at danne et organ, hvortil selskaberne delegerede deres beføjelser i alle principielle og generelt gældende spørgsmål. På den måde opstod *De danske Redningskorps Fællesforbund,* hvoraf ses, at der er en naturlig baggrund for anvendelsen af navnet De danske Redningskorps for den samlede virksomhed.

★

Netop fordi selskaberne i praxis havde en fælles ledelse i fællesforbundet, og fordi man havde sat sig som mål at få landet dækket med stationer, blev det etableringen af filialstationer, man først og fremmest havde for øje, medens det var mindre væsentligt hvilket selskab, en station blev oprettet under. Man havde ganske vist skitseret grænser for datterselskabernes arbejdsområde, således at de fik nogenlunde faste rammer for deres geografiske udstrækning, men grænserne måtte man nu og da korrigere, så de svarede til den faktiske udvikling. Og da både moderselskabet og datterselska-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

berne expanderede, opstod det tilsyneladende mærkelige forhold, at København-selskabet fik en del stationer i Jylland samtidig med, at tre jydske selskaber etablerede filialstationer ud fra deres oprindelige arbejdsområde omkring Aalborg, Aarhus og Vejle. Kun selskabet i Odense formåede at udvikle sig så hurtigt, at der ikke blev anledning til for moderselskabet i København at træde til. Derfor er det kun Odense-selskabet, som dækker et helt naturligt afgrænset område, nemlig hele Fyn og Langeland. På Sjælland nåede man kun at stifte et enkelt aktieselskab. Det var i *Næstved,* og denne station har altså den fornemme status at være sit eget selskab.

Falck-selskabernes og Zone-Redningskorpsets materielle beredskab forenes nu over hele landet. Hvorledes det er sket eller sker de forskellige steder afhænger af mange forhold. Det vil uden for det storkøbenhavnske område kun være hensigtsmæssigt enkelte steder at opretholde flere stationer. Man vil som regel stå sig ved at samle det materielle beredskab ét sted, men under alle omstændigheder er der tale om en forøgelse, og kapaciteten vil blive relativt større, fordi en del tomkørsel vil kunne undgås.

Det er altså Falck-selskaberne og Zonen ,der præsterer det materielle beredskab. Hvad det personelle beredskab angår, ville det være upraktisk at opretholde beskæftigelsen under to korps. Med den fælles ledelse er Zonen jo blevet en del af De danske Redningskorps, og det har derfor været praktisk at ændre engagementsforholdet for det meste af Zonens personale, således at det indgår under de kollektive overenskomster, som i forvejen gjaldt for Falck-selskabernes personale. En undtagelse udgør de funktionærer i Zonen, som skal beskæftige sig med administrationen af de kontraktforhold, der er indgået af Zone-Redningskorpset A/S, herunder alle abonnenterne. Forholdet er jo det, at en ZR-abonnent stadig vil være en ZR-abonnent. Men af praktiske grunde bliver det for fremtiden ikke en speciel Zone-station, der vil yde assistance til denne abonnent, men en station, der er fælles for alle abonnenter.

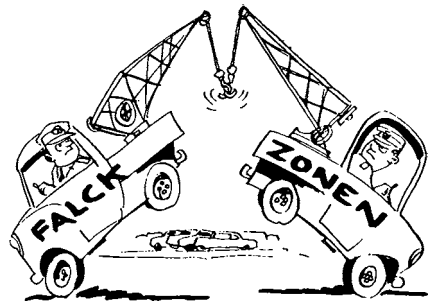
Alle fremtidige aftaler om assitanceydelser vil blive indgået af *De danske Redningskorps, Falck & Zonen,* og dette forhold fremgår allerede af de begæringer, der er indført fra 1. januar 1963. Brevpapir og andet trykt materiale vil snarest blive ændret i overensstemmelse hermed.

★

Overgangen til det fælles foretagende synes at være foregået uden større vanskeligheder. Den ængstelse, som nogle steder kunne spores, har vist sig at være ubegrundet. Det gør vist ikke noget, at vi nu røber, at man i begge personalelejre var lidt angst for »de andre«. Man kendte jo »sit eget« korps, og hvorledes ville det nu gå, når man fik en masse nye kolleger? Hvordan mon de var, og ville man få det lige så hyggeligt som før? Den slags spørgsmål svirrede, og der var dem, der mente, at man burde lave egne foreninger eller klubber, hvor man kunne mødes uden »de andre«. Det blev heldigvis ikke til noget, og det skal vi slet ikke være kede af. Nu er personalet samlet, og det ville have været meningsløst med personalefraktioner baseret på det tidligere tilhørsforhold. Meget opmuntrende har det været at iagttage repræsentanternes reaktion. De fandt meget hurtigt sammen som kolleger trods uniformernes forskellighed, og det varede ikke mange dage, før man i kantinen i Falck-huset fandt det naturligt, at folk i »fremmede« uniformer færdedes hjemmevant i huset.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Løn- og arbejdsvilkårenes tilpasning er stort set overstået. Vi har efter aftale med de pågældende organisationer indført Falcks kollektive overenskomster for redderne, repræsentanterne og stationsledere, assistenter og overassistenter. Kontorområdet vil ikke volde nogen vanskelighed, da vilkårene ligger meget tæt op ad hinanden. Noget sværere har det været for vagtmestre og telefonister, men også dette område er forhandlet færdigt. Vi beklager, at Zonens Aarhusreddere måtte ofre lidt, men de må så trøste sig med, at deres københavnske kolleger vandt noget mere, og at der vist nok blev en lille fordel til de fleste Zone-folk i det øvrige land.



Et overstået stadium

Konference om patientbefordring

Desværre nåede vi ikke i vort sidste nummer at få et referat med af den konference om patientbefordring, som fandt sted den 24. november f.å. i auditoriet på Ortopædisk Hospital. Vi trøster os imidlertid med, at referatet ikke har taget skade af at ligge lidt, at arrangøren, som var *Dansk Anæsthesiologisk Selskab,* optog hele konferencen på bånd, således at medlemmerne formentlig er blevet orienteret, og at emnet ikke er helt ukendt for dette blads læsere.

Formålet med konferencen var at få konkretiseret, hvorledes det i dag står til med patientbefordringen, hvilken udvikling, der er i gang samt hvilke ønsker, man kan have for fremtiden. Til konferencen var inviteret foruden selskabets medlemmer repræsentanter for alle interesserede organisationer og myndigheder såsom Sundhedsstyrelsen, Statens biltilsyn, civilforsvaret, de kommunale brandvæsener i hovedstadsområdet, hær og flåde samt redningskorpsene. Emnet blev belyst og diskuteret ud fra indlæg af overlægerne *Mogens Andreasen* (RH), *Willy Dam* (BBH), *Bjørn Ibsen* (KH), *Kjeld Værnet* (MH) og *Meldahl* (Sundhedsstyrelsen) samt brandchef *Sønnerberg,* Malmø, og direktør *Arno Andersen,* Århus. Som ordstyrer fungerede overlæge *Henning Poulsen* fra Århus kommunehospital, og hvilken ordstyrer eller moderator, som han så fornemt var tituleret i indbydelsen til konferencen! Selv om man ikke havde haft den fjerneste interesse i konferencens emne, ville man have fundet Henning Poulsens diskussionsledelse deltagelsen værd. Livligt, sagligt og charmerende holdt han diskussionen i gang i tre stive klokketimer, og ikke et øjeblik slappede han grebet. Alle relevante synspunkter fik han hevet frem, og han spillede fremragende på indledere og auditorium, så

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

der vist næppe var noget spørgsmål, der stod ubelyst, da han sluttede konferencen. *Det var et skoleexempel på elegant og effektiv diskussionsledelse.*

Konferencens moderator, overlæge Henning Poulsen, Århus.

For at nå til en klar erkendelse af, hvad det er, man vil på patientbefordringsområdet, var det nødvendigt nærmere præcisere, hvad man forstår ved patientbefordring. Man enedes derfor om, at patientbefordringens opgave måtte være *en befordring af syge og/eller tilskadekomne uden bistand af læge eller sygeplejerske til kvalificeret hjælp uden at påføre patienten yderligere skade eller ved befordringen forårsage komplikationer.* Med dette udgangspunkt gik man i gang med at redegøre for de nuværende forhold og skitsere de ønsker, man ud fra lægelige, tekniske og økonomiske synspunkter måtte finde rimelige at tilstræbe opfyldelsen af, og ganske naturligt delte moderator emnet i det personalemæssige og det tekniske.

Overlæge *Dam* skildrede den måde, hvorpå uddannelse af personalet i Falcks Redningskorps var grebet an, herunder om forelæsningerne på stationerne og den hospitalspraktik, det havde været muligt at gennemføre. Ganske særligt gennemgik han den uddannelse, der var givet på Bispebjerg, og man kunne have ønsket, at personalet i Storkøbenhavn havde overværet denne fremstilling. Adskillige havde utvivlsomt rødmet! Ledere og reddere havde under opholdet på hospitalet og deltagelsen i arbejdet på operationsstuen optrådt på en måde, som Dam var fuld af beundring over. I starten havde han måske nok været lidt betænkelig, men han var hurtigt blevet klar over, at betænkeligheden var ubegrundet. Vort mandskab var gået ind i operationsstuens team på en fortræffelig måde, og det havde formået at tilpasse sig arbejdsgangen og tonen, så man bogstaveligt talt ikke kunne skelne redderne fra lægerne. Dam kom videre ind på den videregående uddannelse, herunder hjertemassagen og nævnte de planer om en redningsskole, som var ved at blive virkeliggjort. I forbindelse hermed understregede Ric-Hansen, at denne skole blev en åben skole med adgang for alle, der var beskæftiget i faget.

Overkirurg *Mogens Andreassen* gav udtryk for megen interesse for en effektiv uddannelse af ambulancepersonale. Han underbyggede sine synspunkter med talmæssige oplysninger om de til hospitalerne indbragte kvæstede, hvoraf en for stor del efter hans opfattelse var påført skade ved eller ligefrem afgået ved døden som følge af uhensigtsmæssig befordring til kvalificeret hjælp. Overkirurgen gjorde sig endvidere til talsmand for oprettelse af egentlige skadeshospitaler og ambulancer, der fra disse hospitaler kunne udsendes med udstyr til operationer på større skadessteder. Disse tanker blev yderligere belyst ved forevisningen af fotografier af nye typer på ambulancevogne, som var blevet udstillet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i Bonn i sommeren 1962, og som agtedes sat ind ved store ulykker på de tyske autobaner. Forevisningen sørgede overlæge *Christiansen* fra Esbjerg for, idet han sammen med stationsleder *Havemose* og overassistent *Rørmark* havde deltaget i den kongres i Rom, der havde været afholdt i forbindelse med udstillingen.

Overlæge *Bjørn Ibsen* nærede ingen betænkelighed ved at gå endnu længere med uddannelsen, end man var, exempelvis nævnte Bjørn Ibsen nødvendigheden af nøje instruktion i de foranstaltninger, der skulle iværksættes ved fødsler i ambulancerne. Neurokirurgen, overlæge *Kjeld Værnet* fra Militærhospitalet var meget glad for at have hørt Dams redegørelse, og han kunne ganske tiltræde, at der blev gjort alt hvad der med rimelighed kunne gøres for at dygtiggøre ambulancepersonalet. For mange patienter, specielt til de neurokirurgiske afdelinger, kunne behandlingen af patienterne under transporten til hospitalet være af afgørende betydning for udfaldet af hospitalsbehandlingen. Overlæge *Meldahl* fra Sundhedsstyrelsen fortalte om uddannelsen i CF-korpset, og han ville anse det for givet, at man i Sundhedsstyrelsen ville gå ind for en omfattende uddannelse af ambulancepersonalet, hvis der kom en indstilling herom.

Direktør *Andersson* gav udtryk for nogen betænkelighed med hensyn til de ønsker, der var lydt. Man måtte ikke glemme, at medens lægerne på den ene side gik stærkt ind for udvidet uddannelse af personalet og udtalte mange dyre ønsker om materiellet, var det i loven om sygeforsikring udtrykkeligt fastsat, *at patientbefordring skulle ske billigst* muligt. Vi er desværre i den situation, fortsatte Andersson, at lægerne *for patienternes skyld* gerne vil have meget, medens de bevilgende myndigheder *for samfundets skyld* kun vil yde lidt. Der er tale om et alvorligt skisma, og der har desværre ikke hidtil været tegn til, at kommunerne kunne tænke sig at bidrage til patientbefordringens yderligere udvikling.

Overlæge *Henning Poulsen* kunne konkludere, at patientbefordringens kvalitet var bedret betydeligt i de seneste år, men at alle interesserede gik ind for en yderligere udbygning både hvad personalets uddannelse og materiellets art og omfang angik, og m. h. t. uddannelsen kunne der konstateres et udtalt ønske om at gøre den obligatorisk, måske endog med krav om aflæggelse af en prøve efter endt uddannelse. Overlægen kunne ikke modstå fristelsen til også at spørge auditoriet om udrykningskørsel, og man anede, at det skete med en skelen til overlæge *Jacobi* fra Holbæk, der var en af de overlæger, som rettede henvendelse til politimesteren om begrænsning af hastigheden for ambulancerne. Det viste sig imidlertid, at divergenserne ikke var store. Alle tilstedeværende var klar over, at udrykningskørslen ikke med nogen rimelighed kunne forbydes. Det blev af *Dam* yderligere understreget ved en udtalelse om, at han tit talte om noget, han ikke havde forstand på, men hvad ambulancernes udrykningskørsel angik kunne han forsikre, at det vidste han noget om, og et forbud mod udrykningskørsel ville efter hans opfattelse være komplet vanvid. Læger, der sagde noget andet, havde ikke begreb om, hvad de udtalte sig om!

Man gik derefter over til en diskussion om køretøjernes størrelse og indretning. Også her var der åbenlyse uoverensstemmelser mellem det mulige og lægernes ønsker. Denne diskussion kender dette blads læser i forvejen en hel del til, så

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vi skal ikke trætte med noget større referat. Vi ved, at lægerne helst vil have små rullende hospitalsstuer kørende rundt forsynet med alt hvad tænkes kan til patienternes behandling. I den forbindelse nævntes også planen om at indrette nogle meget store køretøjer til patienter, der ikke kan flyttes fra deres senge. Nu ville man være uretfærdig mod lægerne, hvis man ikke tilføjede, at de selvfølgelig godt kan se, at der er grænser for, hvor store ønsker, de kan få opfyldt. Heldigvis er det da kun den mindste del af patienterne, der er så dårlige, at stort udstyr og lægebehandling undervejs er nødvendig, og Dam erklærede selv, at det var muligt også i de normale køretøjer at ventilere og suge en patient, selv om det i visse vogntyper kunne være lidt besværligt. Man må nødvendigvis tage hensyn til, at vognene skal være behagelige at køre i forstået sådan, at affjedringen skal være tilpas, og køretøjerne skulle også helst være håndterlige i trafikken — et forhold som bliver stadigt mere aktuelt.

Om udstyret med transportabelt og stationært sug, ventilationsaggregat, iltflasker m. v. var der ingen uenighed, og hvad båren angik, var man efterhånden også nået frem til en hensigtsmæssig løsning. I virkeligheden stod kun tilbage bårerummets størrelse, men det var et spørgsmål, som konferencen ikke kunne løse. Det havde man nu heller ikke ventet, men det var gavnligt, at meningerne havde fået lov til at brydes, og at man kunne få en linie frem for de bestræbelser, der fremover må udfoldes for at honorere den opgave som man var enig om var patientbefordringens.

Redningsskole på Ørnegården

Arbejdet med vore uddannelsesplaner er nu nået så vidt, at planerne som forsøg har kunnet føres ud i livet, og den 14. januar kl. 9.00 begyndte det første kursus på *Ørnegården.* Strengt taget er det ikke korrekt at omtale skolen som redningsskolen, for ingen ved endnu, hvad skolen kommer til at hedde. Det vil efter de planlagte forsøgskursus blive bestemt af den ledelse, der derefter ventes indsat.

Det vil vides, at planerne er udarbejdet af orlogskaptajn *W. RicHansen,* og at de for så vidt angår et grundkursus på en uge, et kursus i patientbefordring ligeledes på en uge og et kursus i rednings- og bjergningsarbejde på to uger, er blevet godkendt både af brancheudvalget og af statens uddannelsesråd. Man ønsker nu disse planer prøvet i praxis, således at man får lejlighed til at iagttage, om de valgte discipliners indhold og omfang er hensigtsmæssigt tilrettelagt, om det udarbejdede budget kan holde og i det hele taget om kursusvirksomheden vil være i overensstemmelse med reglerne og ånden i loven om støtte til uddannelse af ufaglærte.

★

Skolen er gået i gang med et grundkursus på en uge. Det skete som nævnt den 14. januar. Derpå følger et nyt hold,

---

På det øverste billede side 11 ses det første hold på redningsskolen. Stående bagerst, til højre ses to af lærerne: H. Petersen og Aa. Rørmark.

Nederst: Nogle af eleverne under skafningen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

der skal gennemgå et patientbefordringskursus på en uge, og endelig følger et tredie hold, der skal gennemgå et to ugers bjergningskursus. Dette sæt kursus for tre forskellige hold vil altså vare fire uger, og når det er overstået, gennemgår

På 1. sal af Ørnegårdens hovedbygning er indrettet værelser til eleverne. Her ses et af 2-mands værelserne.

man de tre kursus en gang til med tre nye hold, således at kursusforsøget i alt kommer til et strække sig over 8 uger. Hvert hold er på 12 mand. Til holdene, der gennemgår grundkursus, er valgt mandskab, der er ret nyt i tjenesten. Deltagerne i patientbefordringsuddannelsen er folk, som i forvejen har deltaget i de forelæsninger, som lægekonsulenterne har holdt, men som ikke har haft hospitalspraktik. Til deltagelse i bjergningskurserne er udvalgt folk med nogen anciennitet.

Ørnegården er blevet indrettet til kostskole, og den danner en udmærket ramme om den påbegyndte kursusvirksomhed. Der er udenomsplads til brug for demonstrationer, og man har ikke langt til de steder, hvor der kan blive tale om specialuddannelse. Her tænkes på Gladsaxe-stationen, Bispebjerg hospital o.s.v.

Vi vil gerne understrege, at selv om vi har taget initiativet til denne forsøgsundervisnings etablering, er det ikke vor skole. Der er tale om en *åben fagskole*, som ganske vist dækker et behov hos os om uddannelse, men vi må ikke glemme, at der også er andre, som har et sådant behov. Vi tænker især på de kommunale brandvæsener, der beskæftiger sig med patientbefordring og bjergningsopgaver, og hvis skolen som planlagt også indfører slukningsfag, bliver kommunale brandvæseners interesse i skolen endnu mere åbenbar. Desuden skal skolen stå åben for folk, som ønsker den faglige uddannelse, som skolen kan give, med henblik på at søge ansættelse inden for faget.

De 8 ugers forsøg sker under statens auspicium, og der er nedsat et arbejdsudvalg, hvis opgave det skal være at vurdere forsøgets forløb. Dette udvalg består af

fuldmægtig, cand. jur. *Høedt-Rasmussen*, arbejdsgiverforeningen,

forretningsfører *Ernst Borg*, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund,

fagforeningsformand *Andreas B. Hansen*, Chaufførernes Fagforening,

konsulent, civilingeniør *Spanggaard*, Statens uddannelsesråd,

stationsleder *Poul Gullach*, Hjørring, Falcks Personaleforening,

kontorchef *N. J. Bille*, Zone-Redningskorpset,

redningsfører *Aage Nielsen*, fællestillidsmand,

redningsfører *Børge Lundgreen*, redderne's landsklub,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Både i kaffepauserne og om aftenen bliver der diskuteret, og dette kammeratlige samvær, der ikke forstyrres af udrykninger eller telefoner synes at være meget værdifuldt. I baggrunden ses skolens foreløbige leder, orlogskaptajn W. Ric-Hansen.

direktør *Mogens Falck*, Falcks Redningskorps.

Som sekretær for udvalget fungerer orlogskaptajn *Ric-Hansen*.

Når forsøget med de 8 ugers kursus er overstået, er det meningen, at dette udvalg skal danne sig et skøn over forløbet og afgive rapport herom til statens uddannelsesråd. Hvis det derefter resolveres, at kursusvirksomheden er i overensstemmelse med de krav, der stilles i loven, vil uddannelsesrådet give grønt lys for skolens endelige etablering, og det vil formentlig så ske på den måde, at der oprettes en selvejende institution, der påtager sig at give den faglige uddannelse, som bl. a. vi og vort personale har behov for.

Medaljer til 10 redningsmænd

Under flodkatastrofen i Hamborg sidste år havde vi som bekendt en gruppe folk dernede for at deltage i redningsarbejdet.

Ved en højtidelighed på Hamborgs rådhus den 14. november uddelte borgmester Nevermann en af Hamborgs senat i anledning af katastrofen stiftet takkemedalje til en kreds af personer, som havde deltaget i redningsarbejdet.

Under højtideligheden, der overværedes af direktør *William Falck* jr. og den danske generalkonsul, fik redningsinspektør *Rasmus Lehn*, Odense, overrakt den ham tildelte medalje .

Derudover er medaljen tildelt følgende af korpsets medarbejdere:

Direktør *William Falck* jr., Odense.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redder *Aage Hansen*, Odense.
Redder *Poul Pedersen*, Odense.
Redder *Richardt Jørgensen*, Nyborg.
Stationsleder *Edgar Bødker*, Næstved.
Overassistent *Eduard Christiansen*, Århus.
Assistent *Marius Rasmussen*, Randers.
Redningsfører *Aage Busch*, Kolding.
Assistent *Kaj Rasmussen*, Lyngby.

Kun Rasmus Lehn fik medaljen overrakt personligt.

Til de ni andre deltagere modtog vi medaljerne med diplomer gennem udenrigsministeriet.

Personale fra vor station i Hamborg deltog selvfølgelig også i redningsarbejdet, men hamborgske borgere er udelukket fra at få tildelt medaljen.

Talsmandsordning i Storkøbenhavn

Med Chaufførernes Fagforening i København har vi for de 13 stationer i Storkøbenhavn truffet aftale om en talsmandsordning, der erstatter den hidtidige tillidsmandsordning. I virkeligheden er ændringen ikke så voldsom, for på hver station skal der nu vælges en talsmand i stedet for en tillidsmand, og denne talsmands opgaver og pligter afviger ikke så forfærdelig meget fra de hidtidige tillidsmænds opgaver og pligter. Ændringen består deri, at en talsmand, såfremt han under forhandling med stationens leder eller stedfortræder ikke når til en acceptabel løsning af det rejste problem, ikke selv har adgang til at føre sagen videre. Hvis et problem ikke løses lokalt, skal talsmanden overlade sagens videre gang til en fællestillidsmand, som kan rejse sagen overfor selskabets ledelse.

Talsmændene vil have samme beskyttelse som tillidsmændene, d.v.s. at en eventuel afskedigelse skal begrundes med tvingende årsager, og i så fald er opsigelsesvarslet endda 6 uger længere end det normale efter overenskomsten. Det forlængede opsigelsesvarsel gælder dog ikke, hvis der er tale om arbejdsmangel.

Vi sagde, at ændringen ikke var særlig voldsom. Forholdet er jo det, at vi også før har praktiseret en fællestillidsmandsordning, men den var ikke konfirmeret af parterne, og formelt havde de lokale tillidsmænd adgang til selv at rette henvendelse til korpset, hvis et problem ikke kunne løses lokalt.

På de 13 stationer er valgt følgende talsmænd:
København V.: *Jørgen Lund.*
Ballerup: *Aksel Jacobsen.*
Frederiksberg: *Erling Müggebier.*
Gladsaxe: *Bent Jensen.*
Glostrup: *Georg Melgard Jensen.*
Hellerup: *Ebbe Hansen.*
Lyngby: *F. Steen Nielsen.*
Nørrebro: *Aage Nielsen.*
Rødovre: *Jørgen Hansen.*
Sundbyvester: *Henry Møller.*
Sundbyøster: *Preben Andresen.*
Tårnby: *Niels Sørensen.*
Tåstrup: *Poul Flint Andersen.*

Af disse 13 talsmænd er *Aage Nielsen*, Nørrebro, valgt til fællestillidsmand, og det vil påhvile ham overfor ledelsen at rejse de sager, som ikke har kunnet løses af talsmændene ved drøftelse med stationernes ledere.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Særaftaler om patientbefordring

Af de hulkort, der skal udstikkes på grundlag af rapporterne, fremgår det, at vi deler vore ydelser i fire kategorier:

1. eller 9. Abonnementsydelser til henholdsvis Falck- og ŽR-abonnenter.
2. Ydelser efter regning.
3. Ydelser uden beregning.
4. Ydelser i h. t. særaftaler.

For de fleste stationer gælder det, at de næppe foreløbig får lejlighed til i større udstrækning at markere ydelser i henhold til særaftaler, idet disse endnu kun existerer i det storkøbenhavnske område for 4—5 kommuner og for ganske enkelte kommuner andre steder i landet. I Næstved findes sådanne aftaler med Næstved købstad og Herlufsholm kommune. Og man skal som sagt ikke foreløbig regne med deres indførelse generelt.

De kommuner, der har en sådan særaftale i Københavns amtsrådskreds, repræsenterer henved 200.000 indbyggere, så selv om antallet af aftaler er lille, så er der dog tale om et betydeligt antal ydelser. Forøvrigt har i amtsrådskredsen endnu flere kommuner længe udtalt deres interesse for sådanne ordninger, men det har desværre ikke været muligt for korpset at få disse yderligere aftaler ordnet endnu.

Særaftalerne omfatter al patientbefordring, der er frikørsel efter loven, og den ydes mod en årlig betaling af en afgift pr. indbygger. Deres betydning ligger deri, at de sparer os selv og kommunerne for en mængde kontorarbejde, hvilket enhver vil forstå, når vi fortæller, at vi ellers i året 1962 skulle have udskrevet omkring 20.000 regninger til Rødovre, Tårnby, Gladsaxe og Lyngby-Tårbæk kommuner. Det bliver henved et par kontorfunktionærers arbejde på et år, og en tilsvarende besparelse er kommet kommunerne tilgode, idet regningerne jo skulle være registreret og kontrolleret.

Til trods for, at disse særaftaler i overvejende grad er et storkøbenhavnsk fænomen, har rygtet om aftalerne bredt sig, og derved er mange stationsledere blevet bibragt den opfattelse, at man kan vente en ændring af alle de gældende kørselsaftaler, således at man også rundt omkring på stationerne kunne blive sparet for alt det kontorarbejde, der knytter sig til regningsudskrivningen.

Det ville jo være rart, om man alle steder kunne nøjes med at opkræve betalingen én gang om året og undgå papirarbejdet og de diskussioner, der kan opstå omkring spørgsmålet, hvor vidt en kørsel nu også kan henføres under sygeforsikringslovens frikørselsregler eller ikke er en frikørsel i lovens forstand.

Vi må desværre skuffe alle dem, der går og venter på en lettelse ad denne vej. Det ville være uforsvarligt og for både kommunerne og os uacceptabelt generelt at indføre aftaler af den omtalte art. Og det er, når man tænker sig rigtigt om, såre forståeligt, at man ikke kan træffe sådanne aftaler med kommuner under en vis størrelse. Vi skal forklare hvorfor:

Den årlige afgift pr. indbygger fastsættes ved at gange den gennemsnitlige kørselsomkostning med den for kommunen konstaterede kørselshyppighed. En kommunes kørselshyppighed definerer vi som sandsynligheden for, at en beboer i kommunen én gang om året

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

i overensstemmelse med sygeforsikringslovens frikørselsregler skal befordres som patient til eller fra et behandlingssted. Lad os antage, at den gennemsnitlige kørselsomkostning i en kommune er udregnet til 30 kr., og at kørselshyppigheden har vist sig at være 0,05. I så fald vil afgiften pr. indbygger blive 30 × 0,05 = kr. 1,50. Den samme afgift pr. indbygger ville fremkomme, hvis den gennemsnitlige kørselsomkostning var 20 kr. og kørselshyppigheden 0,075.

Det ser jo meget enkelt ud, så overfladisk betragtet skulle det jo ikke være vanskeligt at erstatte alle kørselsregninger med en så praktisk aftale for hver eneste af landets kommuner. Når det ikke er så enkelt, som det overfladisk ser ud til, skyldes det, at de to størrelser, som afgiften bestemmes af, og som vi skal finde frem til ved hjælp af hulkortene, ikke lader sig bestemme med tilstrækkelig sikkerhed for den enkelte kommune, med mindre antallet af iagttagelser er så stort, at de kan give en såkaldt normalfordeling, hvis afvigelser fra middeltallet ikke er større, end hvad rene tilfældigheder kan forårsage. For en stor kommune er antallet af kørsler så stort, at der opstår en normalfordeling, hvis afvigelser fra middeltallene bliver relativt små, så små, at det er forsvarligt at regne med dem som rene tilfældigheder.

For at kunne handle forsvarligt både overfor os selv og kommunerne, må man have fornøden sikkerhed for, at den udregnede afgift virkelig svarer til den forventede kørsel. Hvis den ikke gør det, vil vi eller kommunen lide tab. Hvis vi gør det, svier det selvfølgelig til os selv, men vi vil ikke kunne bebrejde nogen det.. Men hvis det er kommunen, afgiften bliver ufordelagtig for, vil den risikere at få vrøvl med socialministeriet, hvor man ikke er ukendt med sandsynlighedsberegning og forøvrigt er opmærksom på og kender de ordninger, vi allerede har med de storkøbenhavnske kommuner.

Det er som nævnt ikke bare antallet af kørsler og disses varighed og længde, der er afgørende for afgiftsberegningen. De er kun bestemmende for gennemsnitsomkostningen. Lige så vigtig er imidlertid kørselshyppigheden, og om den ved vi af erfaring, at den kan svinge stærkt. Den kan i én kommune meget vel være dobbelt så stor som i nabokommunen. Den bestemmes af mange forhold, hvoraf vi blot skal nævne ting som befolkningens indtægt, bebyggelsen, placering i forhold til sygehuse og sociale institutioner, det sociale råds praxis og indstilling o.s.v. Lad os antage, at kørselsomkostningen som før nævnt er 30 kr., og at kørselshyppigheden i en kommune viser sig at være 0,03. I så fald bliver afgiften pr. indbygger 90 øre. Men hvis kørselshyppigheden i nabokommunen er 0,06, bliver afgiften i denne kommune kr. 1,80 forudsat kørselsomkostningen er den samme.

En meget svingende kørselshyppighed vil være det almindelige i mindre kommuner, medens den i store kommuner samler sig stærkt omkring en bestemt størrelse fra år til år, dog således at der er forskel fra kommune til kommune. Det er f. ex. meget udtalt, at kørselshyppigheden i Søllerød kommune er væsentlig lavere end i Rødovre kommune. Det er blevet sagt af en læge, vi kender godt, at forskellen vel nok ligger i det faktum, at en stor del af befolkningen i den ene kommune hører til den kategori, der *lader* sig indlægge, medens hovedparten af den anden kommunes indbyggere *bliver* indlagt. Der er utvivlsomt noget om snakken.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Man kan selvfølgelig gøre mange ting, men man ville handle letsindigt, hvis man gav sig i kast med sådanne patientbefordringsaftalers indførelse over hele landet. Vi erkender, at de er praktiske og sparer en hel del papirarbejde. Men det er ikke nok. Usikkerheden ville blive for stor og dermed også den økonomiske risiko .Hvis man ville trodse fornuften og tilbyde alle kommuner sådanne aftaler, ville vi være nødsaget til, ganske som forsikringsselskaberne gør, når de beregner sikkerhedstillæg til den nettopræmie, der udgør skadesforsikringsomkostningerne, at fastsætte afgifter, som socialministeriet ikke ville kunne acceptere, når kommunerne anmelder omkostningen til mellemkommunal refusion. Og at give afkald på »sikkerhedstillæg« ville formentlig være mere end kommunerne ville være bekendt at forlange af os.

Man kan spørge, i hvilken udstrækning disse specialaftaler kan ventes indført. Med andre ord: Hvilke kommunestørrelser kan de tænkes at blive aktuelle for. Vi kan ikke svare præcist alene af den grund, at det ikke ubetinget er kommunens indbyggertal, der er afgørende. Vi har oprettet en sådan aftale med en kommune med 7000 indbyggere, nemlig Herlufholm kommune. Det har vi kunnet gøre, fordi kommunen er nabokommune til Næstved købstad og i mange henseender har det samme mønster for os. Man kan sige, at afgiften for Herlufholm kommune udledes af de tal, vi samler for både den og Næstved købstad, dog således at vi vil lade de samlede tal være bestemmende, hvis afvigelserne for Herlufsholm er så store, at de går ud over, hvad rene tilfældigheder er skyld i.

Uden at binde sig til noget bestemt tal kan man dog sige, at det i almindelighed ikke kan betragtes som forsvarligt at træffe patientbefordringsaftaler med betaling pr. indbygger pr. år for kommuner med mindre end 10.000 indbyggere. Selv for store kommuner er det sådan, at man i begyndelsen må være meget opmærksom på forholdet mellem det fastsatte indbyggerafgift og den faktiske kørsel. Bortfaldet af regninger for de enkelte kørsler kan nemlig friste de sociale myndigheder til i højere grad end tidligere at bevilge frikørsel. Derfor må man i begyndelsen vente, at normen kan ændre sig, og indtil det er sket må man sørge for nøje at registrere og kortlægge den faktiske kørsel, således at man kan regulere den faste årsafgift efter de afvigelser fra det oprindeligt ventede, som er forekommet.

★

Man kan spørge, om det da ikke vil være muligt at træffe aftale om udførelse af frikørslen med store grupper af kommuner, f. ex. kommunerne i et amt. Derved ville man jo komme op på et antal kørsler, der samler sig tilstrækkeligt omkring middelværdierne, således at en dækkende og retfærdig pris pr. indbygger kunne udregnes. Sådanne aftaler vil måske nok være mulige, og de ville i hvert fald være tillokkende, fordi de ville spare en mængde papirarbejde. Prisen kunne også regnes ud og dække kørselsomkostningerne i området, men den vil ikke kunne blive retfærdig for kommunerne. Man kunne jo tænke sig, at man for et område fandt frem til en gennemsnitspris af kr. 1,50 pr. indbygger; hvis forholdet så var det i øvrigt meget sandsynlige, at omkostningerne spredte sig for områdets kommuner fra 75 øre til 3 kr., så ville omkring halvdelen af kommunerne komme til at betale for meget og den anden halvdel for lidt. Det er vel ikke tænkeligt, at en lille kommune uden videre ville gå med til at betale 1500 kr. om året, hvis den kør-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

selsomkostning kun skulle ligge på det halve. Men helt se bort fra, at differencerne ville kunne udlignes mellemkommunalt, er der ingen grund til. Man kunne jo stille hulkortmaterialet til kommunegruppens rådighed og lade den selv fordele omkostningerne én gang om året i forhold til den faktiske kørsel. Der er flere muligheder for at nå til en papirbesparende ordning, men hvor realistiske disse muligheder er, er der ingen, der kan udtale sig om, ganske enkelt fordi en ordning under alle omstændigheder indeholder et økonomisk fordelingsspørgsmål, der skal afgøres af politikere. Politik drejer sig hovedsageligt om økonomisk fordeling, og da den politiske mølle ikke maler særligt hurtigt, er det i hvert fald ikke realistisk at sætte næsen op efter en generel løsning i den allernærmeste fremtid.

Betalingen for militærkørsel

Dagbladet *Demokraten* i Århus bragte den 12. december en tospaltet artikel om ambulance- og sygekørslen for militæret. Desværre formåede bladets journalist at give artiklen en sådan drejning, at den blev urimelig tendentiøs og vildledende, omend ganske velegnet til at skade os i den offentlige mening. Allerede i overskriften om *Falck og Zonen for monopoltilsynet* var tendensen at spore. Man kunne godt tro, at vi havde forbrudt os groft. Og i mellemrubrikken lykkedes det ham at forhøje det beløb, der er tale om, en 5--6 gange.

Men lad os til orientering for vort eget personale hellere fortælle, hvordan sagen virkeligt hænger sammen.

I en årrække har der løbet en overenskomst med forsvarsministeriet om ambulance- og sygekørsel for det militære personel. Denne overenskomst opsagde vi til ophør den 1. oktober 1962, og umiddelbart forinden udløbet havde vi en samtale med generallægen og stabslægen i forsvarets lægekorps om formen for et tilbud på fortsættelse af ambulance- og sygekørslen. Hverken generallægen eller nogen anden i forsvarets lægekorps var spor forbavset over, at overenskomsten blev opsagt, ganske simpelt fordi betalingen var så ringe, at den end ikke formåede at dække selve vognomkostningen. Om dækning af omkostningerne ved mandskabet eller de meget store omkostninger, der er forbundet med opretholdelse af beredskabet over hele landet, var der overhovedet ikke tale. Vi røber såmænd ingen militær hemmelighed ved at fortælle, at betalingen pr. km var lavere end den godtgørelse, en tjenestemand, en læge, en journalist eller en fagforeningsfunktionær får i godtgørelse pr. km for kørsel med egen vogn. Og så må man erindre, at vi ikke kan nøjes med at anskaffe små personvogne, men i almindelighed må betale op mod en 30.000 kr. for en velindrettet ambulancevogn. Vi skal derudover sørge for vognens bemanding med uddannet mandskab. Vi skal uniformere dette mandskab *og vi skal kunne være til at få fat i overalt i landet på ethvert tidspunkt af døgnet.* Mon ikke ethvert fornuftigt menneske vil give os ret i, at man ikke kan præstere den slags ydelser for en betaling, der pr. km i gennemsnit ligger på under 40 øre?

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vi har tilbudt forsvarsministeriet at udføre kørslen som hidtil, men med en ændring af betalingen, så den blot nogenlunde kommer til at dække de faktiske omkostninger ved kørslen. Vi har ikke beregnet os nogen form for fortjeneste, og vi har tilbudt på vort hulkortanlæg at registrere og kortlægge kørslen på en sådan måde, at ministeriet når som helst bliver i stand til at holde kontrol med betalingens rimelighed.

Det er ikke særlig pænt af Demokraten at mistænkeliggøre os. Vi tror ikke, at en journalist ved Demokraten var ude af stand til at indhente de korrekte oplysninger. Bladets chefredaktør, som i så mange henseender er en nyttig samfundsrevser, er vist nok mand for at få en hvilken som helst oplysning fra militæret, som han måtte ønske, og hvis han ikke selv har stunder, kan han til enhver tid skaffe sine medarbejdere de fornødne referencer. Forøvrigt er der jo slet ikke tale om nogen militær hemmelighed, og vi har telefon — også i Århus! På denne baggrund forekommer artiklen os at være Demokraten uværdig.

Det lyder jo af noget, »at forsvarsministeriet overvejer at henlede monopoltilsynets opmærksomhed på en overenskomst, der betyder måske en tredobling af taxterne, da man mener en forhøjelse af sådanne dimensioner er for urimelig!« Det havde ikke lydt nær så godt, hvis der havde stået, at en embedsmand telefonisk havde meddelt korpset, at man anerkendte modtagelsen af tilbudet, men bad os give lidt tid. da man for en ordens skyld skulle afæske monopoltilsynet en udtalelse. Vi blev oven i købet først spurgt, om vi havde noget imod, at man gjorde det! Det havde vi selvfølgelig ikke, for vi nærer da ikke den ringeste tvivl om, at tilsynets økonomer hurtigt finder ud af, at den af os foreslåede betaling ikke blot er rimelig for ministeriet, men også ligger i underkanten af, hvad man kunne vente, hvis betalingen også skulle kunne karakteriseres som rimelig for os. Sådan, som Demokraten har fremstillet sagen, kan publikum godt få det indtryk, at man i ministeriet har været forarget. Men det er så vidt vi ved slet ikke tilfældet. Man har fundet, at forhøjelsen er stor, men det skyldes ganske simpelt, at man i en årrække har undladt at regulere prisen, og at den i forvejen i konkurrencens hellige navn var trykket så langt ned, at der nærmest var tale om en symbolsk betaling.

Den gamle pris for ambulance- og sygekørsel for militæret kunne langt bedre give et dagblad læseværdigt stof. Mange kørsler har således efter den gamle overenskomst været udført for 1 kr. 30 øre pr. tur! Ja, folk tror det vel næppe, men det er sandheden! Man fristedes til at henstille til journalisten på Demokraten engang at prøve en tur i en taxavogn. I København ville han for 1 kr. 30 øre ikke engang få lov til at stige ind, for taxameteret begynder med 2 kr. Alligevel taler han om urimelighed, fordi vi er nødsaget til at få det åbenlyse misforhold ændret, som nu har bestået i så mange år. Han skulle på skatteborgernes vegne hellere være glad for, at vi så længe har resigneret.

Vi har ikke foreslået forsvarsministeriet en tredobling, således som Demokraten antyder. Men hvis vi endelig skal tale om at doble, så kunne det jo være meget passende at minde om prisen for en avis. Vi har siden 1939 tredoblet betalingen for ambulance- og sygekørsel. Men det har dagbladene ikke klaret sig med. I 1939 kostede Demokraten 10 øre, og siden da er prisen 6-doblet. Men har man nogensinde hørt en journalist mistænkeliggøre bladene på grund af den

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

prisforhøjelse, som bl. a. har været nødvendig, fordi journalisterne også har været med i dansen om guldkalven?

Omtalen i Demokraten giver os anledning til nøje at understrege, at vi ikke på nogen måde agter at udnytte vor monopolsituation, og at vi kun er interesseret i at få dækket omkostningerne på en sådan måde, at vi hele tiden bliver i stand til at udbygge og forbedre brand- og redningstjenesten samt ambulance- og sygekørselsvirksomheden i Danmark, så ydelserne bedst muligt kan tilfredsstille samfundets behov. En sådan politik ville vi i øvrigt følge ,selv om monopoltilsynet ikke existerede, idet vi selv har den opfattelse, at vort arbejdes karakter anstændigvis forbyder, at man lægger an på at spinde guld. Men på den anden side skal vi jo også bruge midler til indkøb af vogne, materiel og apparatur, til opførelse af hensigtsmæssige stationsbygninger, til aflønning og uddannelse af vort personale og til alle de mange andre ting, det store beredskab og dets opretholdelse kræver. De midler, der er nødvendige hertil, skal jo indgå, og vi deler ganske den opfattelse, som vort mere end 2000 mand store personale så tit har hævdet, at det offentliges krav til os ikke bør honoreres til så lave priser, at det i virkeligheden kommer til at hindre en rimelig lønudvikling hos os. Det turde da være et synspunkt, som Demokraten uden videre kan acceptere.

Rapportudskrivning

Som et led i bestræbelserne for at orientere nyt tilkommet personale om detaillerne i arbejdet på stationerne, har vi fået fuldmægtig Per Søborg Nielsen fra rapportafdelingen til at give følgende vejledning i rapportudfyldning.

Per Søborg Nielsen

Den overvejende del af personalet på vore stationer vil være bekendt med, at en vejledning i rapportudskrivning blev udsendt i forbindelse med en tarif i 1952, og selvom den på mange punkter stadig må siges at være retningsgivende, vil vi mene, at ikke mindst de senere års ændringer i rapportformularen kan gøre det nødvendigt at ridse forskellige ting op. Endvidere vil sammenslutningen af korpsene medføre, at en stor del af personalet bliver stillet overfor en noget anden rapportformular end den vante. Men da begge korps har virket indenfor samme arbejdsområde — med behov for de samme oplysninger til brug ved rapportudfyldning — vil vi ikke tro, at dette problem vil volde nævneværdige vanskeligheder.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Stillet overfor den opgave at udfærdige en vejledning, vil man uvilkårligt vige tilbage for at foretage en tør og systematisk gennemgang af rapportens enkelte rubrikker af frygt for på denne måde at gøre stoffet uinteressant og risikere, at man forbigår det. Flertallet vil være af den opfattelse, at det er unødvendigt og spild af tid at forklare de enkelte punkter, da en smule omhu ved gennemlæsning af rapporten vil sætte enhver i stand til at udfylde den korrekt. Tilsyneladende skulle dette også være rigtigt, men vor tro på den gode vilje er ofte blevet skuffet, og følgelig vil vi alligevel vove en genemgang af de hyppigst forekommende fejl og undladelser ved udfyldningen.

★

En korrekt udfyldt rapport er altid letlæselig — om muligt maskinskrevet — og absolut nøjagtig i alle enkeltheder. Er disse krav opfyldt, er betingelserne for en hurtig behandling af rapporten til stede. I modsat fald er det første spadestik gjort i retning af at skabe en træg og kostbar forretningsgang på kontoret.

I rapportens øverste venstre hjørne indføres *klokkeslettet* for meldingens modtagelse samt *modtagerens initialer*. I rubrikkerne til højre herfor, nr. I—VI, noteres *vogn- eller enhedsnummeret* på de køretøjer, der har deltaget i udrykningen. Med hensyn til rubrik V skal vi bemærke, at prisberegningen for pumpearbejde er afhængig af *pumpens kapacitet*, hvorfor denne — udtrykt i liter pr. minut — skal påføres sammen med pumpens enhedsnummer.

Rubrikkerne derunder: *overtaget fra station* og *overgivet til station* skal udfyldes i de tilfælde, hvor flere stationer har været impliceret i samme transport, og henholdsvis afgiver- og modtagerstationens initialer skal indføres her. Samtidig skal de pågældende stationers rapportnumre for turen påføres rubrikken »jfr. rapport nr.« i rapportens højre halvdel, og udfyldningen af denne rubrik med rapportnummer kan i givet fald spare kontoret for meget besvær, når samtlige rapporter for turen skal indsamles med regningsudskrivning for øje. Følgende felter: *leder og mandskab, kilometer ved udkørsel* og *hjemkomst*, den *samlede afstand, klokkeslet for udkørsel* og *hjemkomst* med *dato* og *årstal, den medgåede tid* samt den *medgåede tid* × *antallet af mand* skulle det ikke være nødvendigt at sige noget om.

Udfylder man rubrikkerne med de nøjagtige »facts«, bl. a. ved at sørge for, at antallet af folk påføres korrekt, er resten følgeslutninger. Der er grund til at pointere, at klokkeslettene skal påføres rapporten, *når udkørsel og hjemkomst finder sted* og ikke på noget andet tidspunkt.

Vi kan derefter rette blikket mod *de to kodegrupper* og ganske kort forsøge at forklare princippet i systemet og hensigten med rubrikkernes tilstedeværelse.

Først skal vi fastslå, at *sygekørselskoden* — med få undtagelser nær — *kun benyttes i Storkøbenhavn*, men vi har fundet det rimeligt at fortælle også om denne kode, da den godt kan blive aktuel også andre steder i landet. Sygekørselskoden udfyldes *kun* i forbindelse med en ambulance- og sygetransport, hvor betalingspligten påhviler det offentlige, som regel en kommune. I Storkøbenhavn har samtlige kommuner og hospitaler et kodenummer, og anbringes disse numre i rubrikkerne *hvorfra* og *hvortil* patienten er kørt, kan hulkortafdelingen via rapportmaterialet nøje fastlægge antallet og omfanget af kørsler for hver kommune og hospital, og iøvrigt uddrage en mængde andre oplysninger, der kan danne grundlag for

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bestemmelse af taksterne.

Ydelseskoden indeholder kodetal for hver mulig assistancegruppe, f. eks. indføres kodetallet 40 i rubrikken ved bugsering af en personvogn, og systemet er så let tilgængeligt, at vi ikke her skal foretage en nøjere gennemgang af de enkelte kodetal. En fortegnelse over ydelseskoder — for de københavnske stationers vedkommende tillige en fortegnelse over sygekørselskoder — er tilstillet stationerne.

I »Meddelelser« nr. 3/1962 er det oplyst, at processen med hulning af rapporter ville blive forlagt fra hulkortafdelingen til de resp. stationer. Denne nyordning har medført, at hulningen naturligvis skal foretages *inden* rapporternes indsendelse til hovedkontoret, og vi vil derfor gerne pointere, at rapportafdelingen ikke som før vil få mulighed for at rette fejl i rapporterne inden hulningen. Det er derfor uhyre vigtigt at gøre sig klart, at rapporterne *må* være korrekt udfyldt på alle punkter, såfremt det statistiske materiale skal have nogen værdi, og det skal det helst. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi har konstateret en del sløseri bl. a. ved anbringelsen af kodenumrene, og har fået den opfattelse, at nogle i stedet for at bruge kodetabellerne i vid udstrækning støtter sig til hukommelsen, der imidlertid — efter resultaterne at dømme — ikke altid slår til.

★

Det her sagte dækker i store træk rapportens øverste tredieddel, og vi kan fortsætte med rapportens egentlige hoved: rubrikkerne til stilling, navn og adresse m. v.

Disse skal naturligvis indeholde nøjagtige oplysninger om kunden, hans stilling, fulde navn og postadresse. Rekvirentens navn skal altid påføres, dog kan man nøjes med et kryds i denne rubrik, hvis kunden er identisk med rekvirenten. Er en anden station rekvirent, er det ikke tilstrækkeligt at skrive dette; også i sådanne tilfælde skal den oprindelige rekvirent anføres, eventuelt med tilføjelse af forkortelsen på den station, meldingen er modtaget fra.

Regningsrubrikken skal udfyldes med navn og adresse på den betalingspligtige, men også her kan man nøjes med at sætte kryds, såfremt denne er identisk med kunden. Samme rubrik udfyldes med forkortelsen *ab.*, hvis assistancen er en abonnementsydelse, og abonnementsadressen tilføjes, såfremt denne ikke er identisk med ovenfor nævnte kundeadresse. Det lyder altsammen ret indviklet, men skal blot læses punkt for punkt.

Rubrikken »*alarm til*« udfyldes med navnet på myndigheder eller andre, der er alarmeret i forbindelse med en udrykning — f. eks. politi eller brandvæsen.

Udfyldningen af rubrikken »*for regning*« volder os ofte hovedbrud. Tusindvis af rapporter savner nøjagtige oplysger herom. To ting kan være grunden: unøjagtige eller bevidst urigtige oplysninger fra kunden eller sløseri på stationen. Det kan betale sig at ofre dette problem lidt opmærksomhed, da vi spilder urimelig megen tid med efterforskning, og det er ikke så få beløb, der har måttet afskrives på den konto. Forholdet er en stadig kilde til irritation, da måske størsteparten af beløbene kunne være opkrævet kontant eller et depositum kunne være forlangt. Vi er selvsagt ikke i stand til at give absolut klare retningslinier i spørgsmålet om kontant betaling eller ej, men vi håber, at man på stationerne selv vil være påpasselig ved

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

skønnet om det betimelige i et sådant krav i hvert enkelt tilfælde.

Vi er vel alle enige om den ting, at en abonnent i kraft af sin regelmæssige abonnementsafgift til korpset bidrager væsentligt til at opretholde beredskabet landet over. Abonnenterne må derfor og ubetinget komme i første række, hvis der er travlt. En betalingskunde er også velkommen til at kræve hjælp, blot må man altid have for øje, at en sådan kunde trækker på korpsets mandskab uden på samme måde at bidrage til dets tilstedeværelse. Assistancer mod betaling må derfor ydes under nøje hensyntagen til abonnenternes krav, herunder selvfølgelig også krav om assistance, hvorom andre aftaler er truffet.

Det særlige hensyn til abonnenterne medfører, at vi i højere grad end hidtil må være opmærksom på, om rekvirenten er abonnent. Det er ingen unaturlig ting at bede om dokumentation inden udleveringen af en vare, og ret beset er det vist nok vanskeligt at træffe en troskyldighed som den, vi lægger for dagen. Vi må nok prøve at vænne abonnenterne til at opgive abonnementsnummer eller endnu bedre at forevise kontrakt eller kvittering. En abonnent vil næppe finde det urimeligt at han skal bevise sit tilhørsforhold til korpset, inden assistancen udføres, og de mere tvivlsomme vil finde ud af, at vore forespørgsler om abonnementsforholdet ikke i længden kan besvares svævende.

Tænk over dette afsnit !Det har stor betydning for os!

★

Beretningen skal indeholde beskrivelse af det udførte arbejde. Og skriv venligst så kort og klart som muligt. Dette turde være et billigt forlangende, og lad os knytte et par bemærkninger hertil.

I adskillige tilfælde er hovedkontoret ikke i stand til at udskrive en korrekt regning, fordi vi savner et ordentligt grundlag, d.v.s. vi mangler tilstrækkelige oplysninger til at kunne bedømme et udført arbejde. Vi tænker især på nøjagtige kendsgerninger om arbejdstiden for en kranvogn ved f. eks. bjergningsarbejde, ventetid for kranvognen, medens andet grej som donkrafte o.l. benyttes. Ved pumpearbejder mangler ofte oplysning om antallet af pumpetimer samt slangeforbrug. Det samme gælder ved belysning m. h. t. antal belysningstimer. Vi kan ikke overkomme at indhente supplerende oplysninger i *alle* tilfælde, og vor bedømmelse af et arbejde må derfor ofte bero på et skøn. Resultatet bliver, at vi får for mange reklamationer. Vi kunne måske skønne noget bedre, vil De sige, og det har De muligvis ret i. Men reklamationerne medfører tit, at vi efter samtale med stationen bøjer af i vore krav og nedsætter regningsbeløbet. Der er den risiko forbundet hermed, at alt for mange nedsættelser kan give kunderne det indtryk, at de ved at gøre vrøvl altid får deres vilje gennemtrumfet. Forsøg derfor at ræsonnere Dem frem til netop de oplysninger, der kan være til gavn ved en regningsudskrivning; det er ikke nogen uløselig opgave.

I nederste venstre hjørne skal bemærkninger om *sygekasseforhold* påføres. Disse oplysninger er især nødvendige ved kørsel for det offentlige, men bør så vidt muligt rutinemæssigt påføres alle sygekørselsrapporter, da man ikke på forhånd kan vide, hvordan betalingsforholdet senere vil udvikle sig. Det skal samtidig bemærkes, om patienten er A, B eller C medlem eller medlem af en fortsættelsessygekasse, og oplysninger om patientens fødselsdata skal så vidt muligt også påføres.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vi mangler herefter kun rapportens højre side og begynder øverst med rubrikken *indregistreringsnummer* (kendingsbogstaver og nummer). Tjen os i at lade være med at bytte om på cifrene. De gør Dem ingen begreb om, hvor tit der er taget fejl af cifrenes rækkefølge. Felterne for køretøjernes vægt under pkt. a, b, c, d skal afkrydses jfr. de tilsvarende opdelinger i tariffen for bugsering efter regning, hvor timeprisen for kranvognen afhænger af det bugserede køretøjs vægt, og nedenunder afkrydses felterne om arten af skade på vognen. Spørgsmålet om indregistreringsnummer vil vi vende tilbage til ved omtalen af den kvitteringsformular, der skal benyttes ved bugsering.

Den efterfølgende rubrik skal indeholde abonnementsnummer og forfaldsmåned samt initialerne på den station, hvor abonnementet er hjemmehørende. Stationsforkortelsen skal altid påføres af hensyn til udligningen stationerne imellem.

Færgepenge o. l. udgifter påføres ligesom det markeres i felterne *hvem der har betalt* disse udlæg. Er der aftalt fast pris for assistancen, noteres dette beløb samt den eventuelle dato for beløbets modtagelse i de dertil indrettede rubrikker. Nedenunder påføres initialerne på den station, der skal udskrive regningen, f. eks. HK, og *er regning udskrevet* eller skal regning udskrives (månedsregning) af stationen selv, anføres dette i rubrikken »*regning udskrives af*«. I sidste tilfælde udfyldes rubrikken nedenunder med datoen for regningens udskrivning, hvilket venligst bedes erindret, da hovedkontoret ellers er ude af stand til at kontrollere om dette er sket.

Den skraverede rubrik nederst må kun udfyldes for abonnementstures vedkommende og stemples da »ABONNENT«. Dermed skal det være tilkendegivet, at notering på skadekort har fundet sted. Ved assistancer for fremmede stationers abonnenter tilstilles rapporten vedkommende station direkte, og denne station indsender da rapporten til hovedkontoret — sammen med egne rapporter for den forløbne uge — med abonnementsstemplet påført.

Endelig noteres beløbet i beløbsrubrikken på de rapporter, stationen selv har udskrevet eller vil skrive regning (månedsregning) på, og *alle rapporter* indsendes til hovedkontoret *een* gang hver uge, således at vi har dem i hænde torsdag morgen.

★

Det er vel nok rigtigt i tilknytning til det, der her er sagt om rapportens udfyldning, at sige lidt om de bilag, der i visse tilfælde kan kræves til en rapport. Der kan være tale om følgende: *udlejnings- og returkvitteringer* i forbindelse med udlån af materiel; *ordrebekræftelser* ved entreprisearbejder og sidst — men ikke mindst — *kvitteringsformularer* i forbindelse med bugseringer.

Ved udlån af materiel af enhver art skal stationen udfærdige en *udlejningsseddel,* indeholdende en specifikation af det udlånte materiel samt den aftalte pris pr. dag (se tariffen), og kunden skal kvittere for modtagelsen. *Husk depositum!* Udlejningssedlen udfærdiges i 3 eksemplarer, der fordeles således: 1 eksemplar til kunden, et andet eksemplar (det gule) følger rapporten, og det sidste beholder stationen, for derved at kunne føre kontrol med det udlejede materiel.

Ved materiellets hjemkomst udfærdiges en returkvittering, ligeledes i 3 eksemplarer, der fordeles på samme måde. Angående lejebetingelser m. v. henvises til selve formularen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I forbindelse med alle former for entreprenørarbejde — jfr. ydelseskode 66 — skal der udfærdiges en *ordrebekræftelse* (forsikringsformular) *i 4 eksemplarer.* Formularen udfyldes med bl. a. værdien af det omhandlede materiel, og vi henviser til »Meddelelser« nr. 2, juni 1961 samt cirkulæret af 27. juni 1961.

Det sidste rapportbilag, vi skal omtale, er *kvitteringsformularen,* der benyttes ved bugseringer. Den ene side af kvitteringen er forbeholdt redderen til notat om kørte km, eget vognnummer, hvorfra og hvortil en bugsering eller en sygetransport er foretaget, kundens navn, sygekassenummer o.s.v., kort sagt alt, der kan have interesse for den, der senere skal udfylde rapporten.

På bagsiden skal redderen udfylde rubrikken med *køretøjets indregistreringsnummer.* Det skal ske umiddelbart efter ankomsten til uheldsstedet, *og det skal ske.* På denne måde har vi en chance for at undgå de forvrængninger af et nummer, der så ofte forekommer, fordi nummeret passerer mange led inden det noteres på rapporten. Vi må desværre også være opmærksom på, at kunden ofte kan se sin fordel i bevidst at opgive et forkert nummer til vagtmesteren ved melding om uheldet og så senere, når regning fremkommer, at nægte ethvert kendskab til pågældende vogn. Den slags tilfælde er slet ikke så sjældne, og de koster os både tid og penge. Kunne vi bare stole på, at redderen *altid* noterede indregistreringsnummeret på kvitteringen, ville vi uden vanskelighed gennem motorkontoret kunne få det korrekte ejerforhold at vide, og så ville vi kunne få vore regningskrav gennemført.

Vi er klar over, at mange havarerede køretøjer er forladt ved vor ankomst, så vi ikke kan få kvitteret for assistancen. Det gør nu knap så meget, hvis vi til gengæld kan være sikre på, at politinummeret angives korrekt på rapporten. Vi minder i øvrigt om, at kvitteringerne skal hæftes på rapporterne og sendes med til hovedkontoret.

Hovedaftalens tryghedsbestemmelser

Det problem, der skal omtales i det følgende, har aldrig været særligt stort hos os, forstået således, at det ikke har været aktuelt særligt ofte. Og sådan håber vi fortsat det må være. Men når det har været eller måtte blive aktuelt, er det såmænd alvorligt nok, og da vi er bekendt med, at det vil blive rejst på et af samarbejdsudvalgenes møder, kan det nok være praktisk at komme med en redegørelse.

Emnet er tryghed i beskæftigelsen, og den direkte anledning til, at vi tager det op, er et spørgsmål til os om hovedaftalens § 4. Spørgsmålet vil i et af samarbejdsudvalgene formentlig komme til at lyde sådan: Er korpsets personale dækket af tryghedsbestemmelserne i hovedaftalens § 4, og det er sandsynligt, at der derudover vil blive spurgt, om man i bekræftende fald kan regne med ændrede regler for det udvalg, vi selv har, og som fik fastlagt sine opgaver efter aftale mellem korpsets ledelse og personaleforeningen.

Lad os om hovedaftalen først forklare, at den er en overenskomst mellem hovedorganisationerne, indgået den 18. november 1960 til afløsning af September-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

forliget af 5. september 1899. En udførlig omtale af hovedaftalen findes i Allan Rises *Arbejdsmarkedets nye grundlov,* der udkom i 1962. Hovedaftalens § 4 indeholder regler om arbejdsgiverens ret til at lede og fordele arbejdet, til at anvende den efter hans skøn passende arbejdskraft og til at foretage enkeltmandsafskedigelser. I paragraffens stk. 1 slås det fast, at retten til at lede og fordele arbejdet skal udøves på en over for de beskæftigede forsvarlig måde og uden at krænke overenskomstmæssige rettigheder. Stk. 2 handler om akkorder og er ikke af særlig interesse for os. De vigtigste bestemmelser i § 4 og samtidig de væsentligste ændringer i forhold til Septemberforliget findes i stk. 3, som om retten for arbejdsgiveren til at foretage enkeltmandsafskedigelser siger, at vilkårligheder ikke må finde sted, og at klager over påståede urimelige afskedigelser kan indbringes for et særligt, permanent nævn, kaldet *afskedigelsesnævnet,* dog først efter at være gjort til genstand for forhandling mellem parterne. Denne forudgående forhandling skal stort set ske efter retningslinierne i normen for behandling af faglig strid.

Vi skal i øvrigt ikke gå i detailler, men må henvise interesserede til den foreliggende litteratur og herunder især den allerede nævnte bog »Arbejdsmarkedets nye grundlov« og Allan Rises og Jens Degerbøls *Grundregler i dansk arbejdsret.* Kun skal det nævnes, at afskedigelsesnævnets medlemmer består af to repræsentanter for hver af hovedorganisationerne og en opmand, der er højesteretsdommer.

Spørgsmålet, om hovedaftalens beskyttelsesregler også gælder korpsets personale, må besvares derhen, at de gælder for alle *reddere, vagtmestre, telefonister* og *den del af kontorpersonalet, der er omfattet af korpsets landsoverenskomst med Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund.* De gælder derimod ikke for stationsledere, overassistenter, assistenter, de københavnske entreprenørfolk, mekanikere, repræsentanterne og den del af kontorpersonalet, som ikke er omfattet af den kollektive overenskomst med handels- og kontorfunktionærforbundet.

Om denne deling af personalet i to grupper, hvoraf den ene er dækket af hovedaftalen og den anden ikke, er det nødvendigt at gøre nogle supplerende bemærkninger. Først om den del, der er dækket. Hverken i landsoverenskomsten med Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund eller i overenskomsten med Chaufførernes Fagforening findes der bestemmelser om, at hovedaftalens regler er gældende for de af overenskomsterne omfattede folk, men mellem korpset og de to faglige organisationer har der i mange år existeret den stiltiende aftale, at arbejdsområderne skulle anses for dækket af Septemberforliget, og der kan ikke være den ringeste tvivl om, at denne aftale, som begge parter i årenes løb gentagne gange har påberåbt sig, uden videre vil gælde hovedaftalen, som jo har erstattet Septemberforliget.

En tilsvarende aftale er ikke truffet med andre organisationer, men i overenskomsterne med H & K-forbundet om kontorfunktionærer og vagtmestre m. fl. er ved overenskomstfornyelsen i 1961 ligefrem indføjet tryghedsbestemmelser, og disse svarer nøje til reglerne i en tiltrædelsesoverenskomst af 23. marts 1961, hvori det mellem forbundet og arbejdsgiverforeningen er aftalt, at hovedaftalen med en række ændringer, der nærmere er specificeret, også skal gælde for handels- og kontorområdet. Det af vore overenskomster med forbundet omfattede personale er altså dækket af tryghedsbestemmelser, der svarer til hovedaftalens, men

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

blot tilpasset handels- og kontorfagets udøvere.

Langt den overvejende del af det overordnede stationspersonale, stationsledere, overassistenter og assistenter er medlemmer af Arbejdslederforeningen. Med denne forening har vi løbende en kollektiv overenskomst, hvorefter korpset har forpligtet sig til at respektere de almindelige bestemmelser, der er aftalt mellem Fællesrepræsentationen for danske arbejdsleder- og tekniske Funktionærforeninger på den ene side og Dansk Arbejdsgiverforening på den anden side. I disse almindelige bestemmelser findes i punkt 13 regler om arbejdslederforeningens påtaleret ved urimelig opsigelse. En afskedigelse, som af foreningen anses for at være urimelig, kan begæres drøftet mellem parterne og under medvirkning af arbejdsgiverforeningen, og det må anses for givet, at man stort set vil anlægge en vurdering, der svarer til den, som allerede kan udledes af de af afskedigelsesnævnet indtil nu behandlede sager. Arbejdslederforeningen mener selv at have dækket sine medlemmer forsvarligt ind ved disse regler.

Selv om redderne, kontorfolkene og arbejdslederne, der er medlemmer af deres organisationer, er omfattet af hovedaftalens tryghedsbestemmelser eller bestemmelser, der mer eller mindre svarer hertil, er der alligevel personalegrupper tilbage, som ikke er dækket af sådanne tryghedsbestemmelser. For nogle af disse grupper kan der blive tale om, at de senere bliver omfattet. For det første gælder det jo, at repræsentanter, mekanikere på værkstederne i Gladsaxe og Lyngby og for de københavnske entreprenørfolk, at de er medlemmer af faglige organisationer under LO, således at hovedaftalens bestemmelser efter forhandling kan indføjes som gældende også for de pågældende arbejdsområder. For det andet er det muligt, at det ad lovgivningens vej vil blive bestemt, at hovedaftalens regler vil blive gældende for alle arbejdsforhold, der omfattes af kollektive overenskomster, selv om parterne ikke er tilknyttet hovedorganisationerne. Denne opfattelse giver i hvert fald en af hovedaftalens fædre udtryk for (*Allan Rise* i »Arbejdsmarkedets nye grundlov«, p. 20).

På lidt længere sigt må vi derfor nok regne med, at hele korpsets personale vil være dækket af hovedaftalen eller tilsvarende regler, dog med undtagelse af den del af kontorpersonalet, der ikke er omfattet af vor kollektive overenskomst med Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund, d.v.s. det overordnede kontorpersonale samt enkelte andre overordnede funktionærer, som vel udgør i alt et halvt hundrede personer. Af denne gruppe er der formentlig en mindre del, som nok er medlemmer af handels- og kontorfunktionærforbundet eller Arbejdslederforeningen, men som ikke er omfattet af de kollektive overenskomster, vi har med disse organisationer, og for sådanne overordnede gælder, at det blotte medlemsskab ikke er tilstrækkeligt til at de eller den organisation, de er medlemmer af, kan påberåbe sig tryghedsbestemmelserne. Deres organisation kan godt intervenere, men en sag om afskedigelse kan ikke indbringes for afskedigelsesnævnet, når de ikke er omfattet af en kollektiv overenskomst mellem organisationen og korpset, og når det ikke i denne overenskomst er aftalt, at tryghedsbestemmelserne gælder for arbejdsområdet.

Vi kommer så til det tillægsspørgsmål, som i denne forbindelse kan ventes stillet, og det er om vort eget udvalg. Om hovedaftalens og de tilsvarende tryghedsbestemmelsers indførelse i arbejdsretten vil få den virkning, at vort eget udvalg

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ophæves, turde vist nok være tvivlsomt. For det første er der jo en åbenlys forskel mellem afskedigelsesnævnet på den ene side og vort udvalg på den anden side, og for det andet vil der jo som nævnt være en personalegruppe, som i givet fald ikke kan påberåbe sig hovedaftalens tryghedsbestemmelser. Man kunne for det tredie nævne, at vort eget udvalg jo ingenlunde sættes i arbejde specielt i afskedigelsessager.

Det er rigtigt, at vort eget udvalg blev nedsat med det formål at få undersøgt og rigtigt placeret ansvaret, når der forelå alvorlige tjenstlige forseelser. Men udvalget er jo ikke uvildigt på samme måde som afskedigelsesnævnet, og det har ingen mulighed for at foretage undersøgelserne lige så forsvarligt, bl. a. fordi det ikke har adgang til at foretage afhøringer under vidneansvar. Der er altså en meget stor forskel med hensyn til forudsætninger, og det er der også hvad målet angår. Udvalget skal nemlig kun undersøge og afgive indstilling. Bestemmelsesretten ligger hos korpsets ledelse, og som regel har det også været sådan, at en afskedigelse først er sket efter at udvalget har undersøgt sagen og afgivet sin indstilling. Udvalgets indstilling vil således i givet fald af organisationerne og afskedigelsesnævnet kun blive accepteret som et led i en partsforklaring.

Hvad der kan have rejst spørgsmålet om vort udvalgs fremtid er formentlig hele den procedure, der forudsætes i hovedaftalen, og som er stærkt tidsbegrænset. Det er forståeligt, hvis nogen mener, at det må være lovligt omstændeligt at sætte to undersøgelser i gang. Men her må det erindres, at vort udvalg som regel vil blive sat ind, før der overhovedet bliver tale om nogen anledning for en organisation til at rejse sag efter hovedaftalens regler, og at det meget vel kan tænkes, at udvalgets aktion får til resultat, at en afskedigelsessag slet ikke opstår. Derfor er det ikke umiddelbart indlysende, at udvalget skulle blive overflødigt, selv om man vel nok må indrømme, at dets arbejde kan blive mindre behageligt. Her tænkes på den situation, at udvalget kommer til en indstilling, som følges af korpset, men senere underkendes af afspedigelsesnævnet. Men en sådan situation er dog til at komme over, og når alt kommer til alt, vil det jo ikke være udvalgets arbejde, der underkendes, men dets opfattelse af det, der er sket. Og man har jo lov til at plædere for den opfattelse, man synes er rigtig.

Vi vil altså ikke mene, at der er nogen grund til at opgive et udvalg, som er kommet til verden længe før hovedaftalen, og som i mange tilfælde har fået indviklede sager udmærket oplyst. Noget andet er så, om man under hensyn til den udvikling, arbejdsretten har undergået, skulle søge tilpasset udvalgets forretningsorden, så det blev et værdifuldt supplement til arbejdsrettens regler. Der kunne således peges på en tilpasning i to henseender. Den ene ville kunne have relation til det personale, der er dækket af hovedaftalen, og den anden til den personalegruppe, som ikke er dækket. Men det er spørgsmål, som må afgøres mellem korpsets ledelse og personaleforeningen, og som der ikke skal tages stilling til her. Hensigten med denne fremstilling har kun været at redegøre for de problemer, som hovedaftalens tryghedsbestemmelser har rejst, og som af personaleforeningen via et samarbejdsudvalg ønskes drøftet med særligt henblik på den del af personalet, som på det heromhandlede område er blevet lidt ringere stillet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

På eventyr i sneen

En havareret bilists genvordigheder — oplevet og fortalt af journalist Egon Duvå, København.

Der blev så stille, da motoren gik i stå. Nu sidder vi i bilen og vil ikke rigtig vide af noget .Er det komisk eller tragisk at få et motorstop et par timer efter starten fra Nykøbing Mors med kurs mod København? I hvert fald upraktisk, når man skulle nå færgen 15,15, har fire unger på bagsædet og temperaturen viser minus 12.

Vi holder på landevejen ved Tørring. Her er så langt mellem gårdene, at man selv må holde hankat. De isglatte veje befares med forsigtighed af benzinvogne, dyrlæger og enkelte ynkværdige på vej tilbage efter forsinket juleferie. En rimpudret foxterrie ses luske omkring. Kanske her også er ulve. Et dagblad ville forleden intet forsværge i så henseende. Måske lokker heltedøden, værgende kone og børn ved hjælp af startsvinget.

— Gå ud og få den i gang igen, byder Rebekka, og man kravler da villigt ud i kulden og glor op under den værkbrudne stakkel. Hele understellet er indsølet i Olie, og på vejen ligger allerede en sø. Jaså. Op med motorhjelm og ned med målepind. Ikke en dråbe tilbage. Sært nok, for der var dog lige ved fire liter i morges. Her stinker af skovbrand, så noget er sikkert galt. — Hvad nu?

Ad snedækkede veje vandrer man til nærmeste beboede sted.

I en mørk lade dukker en mand frem bag en larmende tærskemaskine. Nej, der er ikke telefon på gården, men han ejer et par liter dieselolie, som vel kan bruges i nød og betryg. En vældig flink mand er han, som endog går med tilbage og selv hælder de kostbare dråber på.

— Kør til mekanikeren deroppe i Tørring, for du har allerede ødelagt så meget, at lidt fra eller til er lige fedt, siger han, og således trøstet går motoren i gang og hinker larmende og sydende ad Tørring til.

— Den er brændt sammen, konstaterer mekanikeren. Måske ikke helt brændt sammen, men næsten. Fy for pokker! tilføjer han, og det kan der vist være noget om.

*

Man ringer til Falck i Vejle i en stemning, som bestilte man sin egen begravelse.

— Jovist, vi slæber bilen helt til København, forklarer Falck-manden som om Rådhuspladsen lå bag Tørring bakke. Hårde folk, de ba-bu-svende.

En time efter er kranvognen der, og påhængsvognen er lige til at hale en havarist op på. En tiliset bil bag en kranvogn er en latterlig tingest, ikke værd at kendes ved. Også bagruden i kranvognen er lukket af frost, hvorfor vi nådigt spares for synet. Her i førerhuset er vi nu tre voksne og fire børn. Det er vistnok ulovligt, men derfor er det alligevel eneste løsning. Skulle vi måske som Scott

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

drage ind over isørkenen — endda uden et fornødent antal bleer til toårige Jeppe? Nej da, humaniteten blomstrer, og vi er abonnent hos Falck med den dobbelte hjælp.

*

I Middelfart tøer vi op i Falck-stationens varmestue, indtil en ny og endnu rummeligere kranvogn ankommer fra Nr. Åby. Vor nye redningsmand er lige så hyggelig som den første, og mens vi langsomt kører over Fyn, hvor snefog og rimtåge ofte gør vejen endnu vanskeligere at befare, kværner vognens højttaler løs om udskredne biler og en gårdbrand, hvis bekæmpelse er Odense-stationens opgave.

Ikke havde man anet, at en kranvogn er en rullende radiostation. De tre største børn er helt opslugt, og hørligt skuffede, da radioen pludselig skifter over til at tale om presenninger, der skal afhentes i Nordre Frihavnsgade. Her på de høje bakker er det København, der bryder ind med prosaisk snak.

Sultne maver har længe knurret af længsel efter Storebælts-restaurantens herligheder, men da vi endelig triller om bord, er det på en jernbanefærge uden servering. Det var ilde. Da den dame, der tager vare på mandskabets forplejning, aner miséren, leder hun oppe og nede og fremtryller minsandten det bedste af alt: et fadfuldt varme pølser med sennep. Hej, for et festmåltid, mens sneen pisker ned over Storebælt!

Hen på aftenen hitter vi Korsør. Endnu en kranvogn, denne gang fra Ringsted, står parat, men da samtidig et eksprestog gør hørlige tegn til afgang, hopper vi ind i kupeens varme. Det fryser 14 grader og lillebror sover. Det gør også alle hans søskende, inden vi når København. Et par timer efter trutter en fjerde kranvogn neden for vinduerne. — Chaufføren syntes, han ville tømme havaristen for al bagage, inden turen sluttede på værkstedet. Service, må man sige.

Og så kan vi gamle nappe os tre-fire timer på øjet, inden vi skal op og i gang efter juleferien. Ungerne snorker i dur og mol, og straks i morgen vil de fortælle enhver, der gider høre, at det ikke er spor sjovt at køre hverken i Folkevogn eller Volvo eller Rolse Rojse — næh, en kranvogn, det ved man hvad er!

Og det kan der være noget om.

Det, vi trænger til, er flere kloge mennesker på jorden og ikke en samling idioter på vej til månen.

J. B. Priestly.

★

Viden er magt, men uvidenhed er desværre ikke magtesløshed.

Niels Bohr.

★

Hvis en mand ikke tager en uforskammethed let, er det sandsynligvis fordi han føler, at der er noget rigtigt i den.

Soya.

Vi er kommet bagud med offentliggørelsen af udnævnelser, og det ville blive en lang liste, hvis vi skulle medtage de ændringer, der er sket i forbindelse med sammenslutningen. Vi vil derfor afstå fra at bringe meddelelse om de skete ændringer og i stedet for lave en samlet oversigt over navnene på stationernes ledere .Denne oversigt skal blive udsendt så hurtigt som muligt.

Redaktion: Børge G. Johansen, Falck-Huset, København V

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redder *Rich. Jørgensen*, Nyborg, der var en af de ti, der i anledning af deltagelsen i redningsarbejdet under flodkatastrofen i Hamborg modtog Hamborg senats takkemedalje. Også ved tidligere lejligheder har *Rich. Jørgensen* ydet en anerkendelsesværdig indsats som svømmedykker.

Forsidebilledet: Fra undervisningen på den nye redningsskole på »Ørnegården«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

28. årgang April 1963 Nr. 2

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ord kan være farlige

Vi har efterhånden fået tre periodiske tidsskrifter, der regelmæssigt forsyner os med en mængde ord om ting, der angår virksomheden og os selv. Stationernes og afdelingernes geografiske spredning på 130 arbejdspladser medfører derudover, at vi i vid udstrækning må betjene os af breve, cirkulærer, memoranda, rapporter og andre midler til gensidig orientering. Sammenlagt bliver det til et væld af ord, hvis valg og sammensætning er af ikke ringe betydning for virksomheden og i visse henseender kan være aldeles afgørende for hver enkelt af os. En beretning, et brev eller en rapport kan formes meget forskelligt. Indhold, form og tone kan være afgørende for, om virkningen skal blive inspirerende og fremmende eller nedslående og hæmmende. Specielt den skriftlige form, som vi vist nok er mere afhængig af end andre virksomheder, er ikke så ligetil. Den er sværere end den talte, selv om den også kan formes forskelligt over samme emne. Unøjagtigheder i konstruktion eller ordforbindelser og uoverlagt valg af ord tåles bedre mundligt, og mangen en kvik, kritisk eller sarkastisk bemærkning opfattes ikke så stærk, når den siges, men kan støde voldsomt, når den læses.

Ord kan være farlige. Det kan man læse om hos Georg Brandes, Alf Ahlberg, Martin A. Hansen og mange, mange andre. De er langt farligere, end vi går og tror, skrev den konservative redaktør Kr. Jespersen for et par år siden i en kronik. For ordene nøjes ikke altid med at udtrykke vore tanker. Sommetider tager de også magten fra tankerne og leder vore forestillinger på afveje, og de kan ikke så sjældent føre til skader, der er uoprettelige. Og dette er så meget farligere, som menneskenes børn i forvejen er skrøbelige skabninger, der ifølge Freud i deres vurdering af hændelser og personer tit lader sig lede af det, de helst selv vil opnå. Den alvor, der knytter sig til valget og sammensætningen af ord, det være sig i litteraturen, i pressen eller i virksomhedernes kommunikationsmidler, fortoner sig ikke, selv om Storm-P engang har forsøgt at få den til det ved at finde det pudsigt, at der med de relativt få ord, der findes i sproget, kan siges og skrives så meget sludder.

Også de ord, vi meddeler os til hinanden med, er farlige. Vi er 2500 forskellige mennesker, og vi hverken opfatter eller udtrykker os ens. Vi kan let komme til at såre eller irritere uberettiget, hvis vi ikke bruger ordene med omtanke. Da vi ikke var så mange, da alle kendte hinanden, var det anderledes. Man vidste, hvem der var sart og ærekær, og man kendte dem, der kunne tage den kraftigere kost uden at pådrage sig

INDHOLD

Ord kan være farlige ..... side 35
Vandforsyning fra markvandingsanlæg ..... „ 36
Stikpilleri ..... „ 40
Ændring i uniformsregulativet ..... „ 42
Trafik og kirurgi ..... „ 43
Anvendelse af isspejl ..... „ 51
Når uheldet er ude ..... „ 52
Om konformitet ..... „ 53
ERA i 1962 ..... „ 55
Kortlægning af bugseringsmetoder . „ 56
Stationerne ..... „ 58

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

en neurose. Men datidens udtalte individuelle meddelelsesform bliver mindre anvendelig, jo flere vi bliver og jo mindre vi ved om hinandens psyke. Den amerikanske nervelæge, David Harold, hvis skrifter ikke er ukendt her i landet, har hævdet, at forkert sprogbrug kan fremkalde alvorlige forstyrrelser i sindet, medens omvendt fornuftig sprogbrug kan virke helbredende.

Som alle andre virksomheder, der er spredt over et stort område, kommer vi ud for skriftligt at skulle kritisere handlinger og dispositioner eller blot vejlede og instruere på områder, som det strengt taget skulle være overflødigt at vejlede og instruere om. Og vi kommer ud for skriftligt at skulle karakterisere mennesker og situationer. Det skal vi bruge ord til, og dem kan vi bruge meget forskelligt. Er vi ikke omhyggelige med valget og sammensætningen, kan der i skildringen meget nemt opstå afvigelser fra det sande billede af mennesket eller situationen. Har man derudover ihukommende den af Freud konstaterede menneskelige svaghed formet sin meddelelse efter indtryk, der er tilpasset éns eget sind, har man forøget risikoen for et videre forløb, der helt uberettiget kan støde, fornærme eller skabe mismod.

Den stress, der af mange menes at ville blive en svøbe for erhvervslivets mennesker, er mange gange startet af en uovervejet skriftlig eller mundtlig fremstilling, og hvad man i det daglige kan gøre for at dæmme op for stressens udbredelse, bør man bl.a. gøre ved at vælge sine ord med omtanke, selv om de skal korrigere eller udtrykke kritik.

Vandforsyning fra markvandingsanlæg

Af stationsleder Viggo Christensen, Varde

Enhver, der beskæftiger sig med brandslukning udenfor købstads- og andre byområder, vil utvivlsomt give mig medhold, når jeg påstår, at vandforsyningen er det problem, der oftest er det centrale, når vi diskuterer vort fag. Man kan endda gå videre og sige, at vandforsyningsproblemet også er det af vore problemer, der i tidens løb har naget os mest. Det skal blankt indrømmes, at sprøjternes vandtanke har betydet en god hjælp under arbejdet, idet de har gjort os selvforsynende i de første og som regel mest kritiske minutter under en slukning. Men der er som bekendt grænser for, hvor længe tankene kan hjælpe os, og vi har stadig et vandforsyningsproblem. Det fremgår forøvrigt med al ønskelig tydelighed af faglitteraturen, som flittigt har beskæftiget sig med vandforsyningen og virkelig har ydet gode bidrag til forbedringer. Men fremskridtene er trods alt små, og beklagelserne synes ikke at tage af. Om sommeren er det de udtørrede damme og grave, og om vinteren er det frosten. Og når det hverken er sommer eller vinter, er det tilkørselsforholdene, det er galt med.

De fleste af vore slukningstog møder i dag med slangemateriel udover de mængder, der kræves. Men selv en stor og god slangebeholdning løser ikke vore vanskeligheder. Vi ved, at det tager tid

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at få etableret lange slangeveje, og vandforsyningsstedernes bonitet er vidt forskellige. De kan være svære at komme til, og mængderne af vand kan svinge meget med temperatur, nedbørmængder o.s.v. Jeg ved, at situationen kan være højst forskellig fra slukningsområde til slukningsområde, og jeg kender stationsledere, der er dybt taknemmelige for den indsats, der fra brandforsikringsselskaberne og kommunerne er gjort for at forbedre vandforsyningsstederne. Mange steder er man nået vidt takket være de økonomiske midler, forsikringsselskaberne har stillet til rådighed. Men vandforsyningsmæssigt er vort lille land stort, og vi har mange områder, der på dette felt endnu ligger hen som mer eller mindre underudviklede områder. Måske kan man bidrage til at få problemet angrebet også på en lidt anden front, og om de muligheder, der i så henseende byder sig, føler jeg trang til at gøre nogle bemærkninger, som jeg baserer på vore erfaringer fra Varde-egnens kommuner. I vort slukningsdistrikt har kommunerne bekostet nogle tekniske ændringer ved fem markvandingsanlæg, der tilhører de pågældende ejendommes ejere, og disse ændringer gør det muligt for os at koble til vandingsanlæggene og forsyne os fra anlæggene.

Et markvandingsanlæg kan populært forklares som værende et lille privat vandværk. Teknisk kaldes et sådant lille vandværk for en *privat boring*. Det er for den enkelte gårdejer ikke nogen lille ting at lade foretage en sådan privat boring, for i almindelighed andrager omkostningerne herved mellem 10 og 35.000 kr. alt efter størrelsen og den dybde, man skal ned i for at få tilstrækkeligt vand. Folk, der nu og da kommer ud på landet kender kun disse private boringer fra de rør, man ser placeret på støtteben ud over markerne, og som er forsynet med små huller, kaldet sprinklere, således at de tynde stråler fra rørerne kan forsyne afgrøderne med det vand, naturen så tit snyder dem for. Man ved ikke, hvor mange markvandingsanlæg, der findes i Danmark. Antallet varierer stærkt, men jeg vil da tro, at vi i kommunerne omkring Varde har mellem 100 og 200 anlæg af denne art. Et stykke nede i et anlægs brønd er monteret en pumpe, der som regel kan præstere en 400 liter vand i minuttet, og det er denne forsyning, man efter min mening godt kunne ofre en noget større opmærksomhed.

Hvis man ofrer 2—500 kr. på et sådant anlæg, kan man som det er gjort herovre på fem anlæg, give brandvæsenet en vandforsyningsmulighed, der som regel er bedre end den, der er til rådighed på landet. Jeg vil endda gå så vidt at hævde, at vi mange gange har kunnet få mere vand af dem end af mangt et vandværk i en stationsby.

Vi har gennem lang tid ladet tankerne kredse omkring denne vandforsyningsmulighed, og efter at vi også udenfor vor egen stations enemærker har luftet vore synspunkter, har jeg erfaret, at der også engang har været en politimester, som var inde på tanken. Men rigtigt skub i overvejelserne kom der først den 23. oktober 1961, da vi var ude til en gårdbrand og dér fik lejlighed til at bruge et markvandingsanlæg. De fleste kender jo situationen: Laden og stalden brænder lystigt, redningsarbejdet med dyrene er i fuld gang, og ved hjælp af vandet fra tanken er man i færd med at sikre stuehuset. Denne scene har vi alle været ude for talrige gange, og man kender den indtil trivialitet. Men allerede medens dette arbejde er i gang er man dybt inde i problemerne omkring

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

slukningsarbejdets fortsættelse og dermed omkring vandforsyningen. Man ser, at der er et beskedent vandhul ca. 600 m væk, men man skønner, at det kun vil slå til en stakket stund. Den næste forsyningsmulighed var i vort tilfælde et mejeri, der lå ca. 700 m fra den brændende gård, men det var jo lang vej at ofre slanger på, så det var heller ikke alt for tillokkende. Men så dukkede der en redningsmand op. Det var den brændende gårds nabo, der var kommet til og gav et nap med. Han havde et markvandingsanlæg, og vi blev hurtigt enige om at gøre brug af det. Vi monterede et af de kendte vandrør på støtteben til vandingsanlægets afgangskobling, og den anden ende af røret lagde vi på kanten af et cementdrikkekar.

Påhængssprøjtens sugeslange blev anbragt i drikkekaret, og vi kunne nemt og bekvemt pumpe anlæggets vand videre i vore egne slanger. På denne forholdsvis hurtige måde fik vi etableret en virkelig effektiv vandforsyning med en slangevej på 60 m i stedet for 700 m!

Vi var heldige ved den her skildrede brand, for vi blev sparet for et stort arbejde. Det må ikke forstås således, at vi er kede af at bestille noget, men vi vil jo gerne gøre vort job som godt som muligt, og kan vi bruge tiden, som vi ellers måtte anvende på slangeudlægning, til noget fornuftigere, så synes vi, at vi bør gøre det. At dette synspunkt er på sin plads især ved slukningsarbejde i tørre områder, ved enhver, der har disse problemer inde på livet.

Vi bør i sagens interesse gøre noget for at få så mange og så gode vandforsyningsmuligheder til rådighed, som det er rimeligt muligt, og jeg tør svare for, at de fleste landmænd, der råder over vandingsanlæg, vil stille sig forstående, hvis man tog denne sag op på mere bred basis, d.v.s. fik interesseret brandforsikringsselskaberne og kommunerne, således at omkostningerne blev til at bære. I sig selv synes omkostningerne jo at være rimelige, når man betragter dem i forhold til de midler, der er ofret på branddamme, svømmeanlæg o.s.v., og man kan for langt ringere midler dække meget store områder.

★

Jeg føler mig overbevist om, at en del vil have læst mine betragtninger med en let hovedrysten og med visse indvendinger på læben. Lad mig derfor tilføje, at jeg udmærket er klar over, at der til en plan om at benytte markvandingsanlæg i brandslukningen knytter sig forskellige problemer, der skal løses, og

Sugeslangen fødes fra et betondrikkekar.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

som måske hist og her kan være vanskelige at løse. Men for mig at se er problemerne mindre end dem, vi støder på, når vi ellers er på udkig efter vandforsyningsmuligheder. Jeg ved udmærket, at mange ejere af markvandingsanlæg tager pumpen ind om vinteren, og at de fleste også lægger rørene ind. Man kan også nævne et forhold som strømforsyningen, der kan svigte under en brand, og endnu nogle hindringer kunne føjes til. Men jeg vil mene, at disse hindringer kan overvindes. De repræsenterer i hvert fald ikke uløselige problemer i praksis, og med lidt god vilje og de fornødne midler stillet til rådighed mener jeg ganske bestemt, at vi ad den vej kan nå et godt stykke frem mod den endelige likvidering af det vandforsyningsproblem, som altid har været centralt for brandvæsenet på landet. Jeg anser det ikke for at være nogen løsning, at man blot fortæller os, at dette med markvandingsanlæg kan være et udmærket supplement til brandvæsenernes vandforsyning, så det kan man godt slå ind på lokalt og prøve at få kommunale ordninger gennemført. Ved en løsning forstår jeg, at man tager problemet op generelt og prøver på økonomisk og teknisk at skabe en ordning, der så kan indføres landet over.

Vandingsanlæget benyttes som brandstander. Der er påsat et »universal-overgangsstykke«.

Nu står foråret for døren. Netop i den tid er vandforsyningsproblemerne som regel ikke de værste. Men lad os ikke stirre os blinde på den øjeblikkelige situation. Lad os tænke på tørkeperioderne og på frostperioderne. På de årstider, da vi normalt er dårligt stillet, de tider, da man på et brandsted er tilbøjelig til

Der pumpes fra betondrikkekarret.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at udbryde som kong Richard: Vand, vand, et kongerige for et vandhul!

★

Jeg vil meget indtrængende henstille til mine kolleger rundt omkring i landet at de ved de kommende brandøvelser prøver at arrangere øvelserne med vand fra markvandingsanlæg. Det kunne være rart at høre meningerne og høste nogle erfaringer fra andre slukningsområder end vort. At man desuden derved kunne få varieret øvelsesprogrammet er jo kun godt, og måske kunne vi så også få vakt interessen de steder, der har afgørende indflydelse på disse ting, jeg tænker især på justitsministeriet, brændværnskomitéen, brandforsikringsselskaberne og kommunerne.

Af det billedmateriale, der følger med denne beskrivelse, skulle enhver kunne se, hvorledes vi i det praktiske har grebet sagen an, men skulle nogen ønske detaillerede oplysninger, vil vi i Varde gerne bidrage med de råd og dåd, som vi ud fra de her høstede erfaringer ser os istand til at give.

Nærbillede af sammenkoblingen.

Stikpilleri

Som man kan more sig over bondemanden i eventyret om Store Klaus og Lille Klaus, fordi han ikke kunne udstå degne, kan man også more sig over de københavnske brandmænds organisationsblad »Brandmanden«, der ikke kan lide noget, der er privat. Det antal stikpiller om emnet offentligt contra privat, som i årenes løb har fundet plads i bladet, kan tælles i snese, og hvis de profetier om fordærv over kommuner, som har dristet sig til at entrere med os, skulle have holdt stik, ville det i sandhed være bedrøveligt. Stikpilleriets regel er såre enkel: Det gode er kommunalt og det mindre gode privat. Hvis det mindre gode i virkeligheden er godt, så er det i hvert fald mindre godt, at det ikke er kommunalt.

Senest er det i bladets marts-nummer meddelt, at en ambulance- og redningsskole nu er en realitet, idet det er lykkedes et privat firma ved et grundigt og energisk arbejde at opnå den ministerielle godkendelse og dermed den økonomiske baggrund, som andre i branchen ikke har kunnet komme igennem med. Hvem det private firma er, skal for brandmændene åbenbart være en hemmelighed, og vi skal såmænd heller ikke sladre. Men vi kan hilse fra det private firma og sige tak for den

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

pæne karakteristik af dets arbejde. Komisk er det dog alligevel at tænke på, at hvis det nu ikke havde været det private firma, der var gået i krig med opgaven, men i stedet for et offentligt foretagende som f. ex. Københavns Brandvæsen, så var begivenheden ganske givet blevet skildret i stort udstyr på bladets midtersider med fin fotomontage. Nu er meddelelsen derimod gemt hen i en krog, og tonen er ikke af de lystige. Det er lige som om den skammede sig.

Den uddannelse, der foreløbig er indledt på de afholdte forsøgskurser, har alle i branchen, herunder også »Brandmanden«s redaktør, fundet både nødvendig og ønskelig, og der indgår i den bl. a. den instruktionsvirksomhed om patientbefordring, som længe har været udfoldet til alles tilfredshed, men som blot savnede den ramme, en skole kunne give den. Og da der er tale om en planlagt åben og dermed offentlig skole, ville der jo være al grund til også for »Brandmanden« at hilse skolen velkommen og glæde sig over fremskridtet, om ikke på organisationens, så i hvert fald på fagets vegne. Men det ville være i strid med reglen. Man er nødsaget til at karakterisere udviklingen som beklagelig. Den siges også at være ufuldstændig, hvordan det så skal forstås; men hvis der tænkes på uddannelsesplanerne, så er det ingen synderlig original konstatering al den stund det erkendes af enhver, der har haft med arbejdet at gøre. Hvis den var fuldstændig, var der ingen anledning til at anstille forsøg.

Tydeligt nok har stikpillen dennegang også adresse til »ansvarlige politikere, organisationsfolk og brandteknikere«, som får at vide, hvad et privat firmas målbevidste og idérige indsats kan føre til. Bebrejdelsen er nu ikke ganske rimelig, da uddannelsesråd og brancheudvalg jo hovedsagelig består af organisationsfolk, om hvilke vi i hvert fald kun har kunnet få den opfattelse, at de både er ansvarlige og fuldt ud har iagttaget det ansvar, der efter loven er pålagt dem.

For sagens og samfundets skyld kan det da aldrig være afgørende, om et initiativ tages eller en opgave løses af en stats-, kommunalt- eller privatdrevet virksomhed, bare initiativet tages og opgaven løses tilfredsstillende. Den anskuelsesundervisning, som »Brandmanden« ser i det, der er sket, kunne bladet få suppleret ved at overvære den diskussion, som borgmester *Erhard Jacobsen* fornylig havde i Studenterforeningen med professor *Morten Lange*. Ved den lejlighed kom borgmesteren ind på nogle af de opgaver, som løses i hans kommune. For ikke at give »Brandmanden« ubehagelige idéassociationer skal vi holde sluknings-, ambulance- og sygekørselsvæsenet i Gladsaxe kommune udenfor og nøjes med at citere, hvad Erhard Jacobsen sagde om rutebiltrafikken, der i kommunen varetages af et privat firma. Han sagde næsten ordret: »Hvorfor i alverden skulle vi i kommunen selv begynde at fuske med rutebilkørsel, når vi har en virksomhed, der har bedre forstand på de dele? Så længe de private rutebiler kan sørge for trafikken hos os til borgernes tilfredshed og for en betaling, der ikke overstiger, hvad vi selv kunne gøre det til, så ville det da være tosset, om vi begyndte at spille kloge på det felt! Se, det er et princip med fornuft i, og det er en knagende god rettesnor for de virksomheder, der tager sig på at præstere tjenesteydelser for det offentlige.

Det lyder ganske eventyrligt, at der kan være folk, som tror, at ejere og be-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

boere af brændende ejendomme samt kvæstede, sårede og syge og druknende i deres alvorlige situationer kun er optaget af det ene problem, om den sprøjte, ambulance, sygevogn eller svømedykker, der kommer for at hjælpe, nu er kommunal eller privat. De fleste mennesker vil jo nok mene, at den skadelidte, kvæstede eller syge er ganske ligeglad, bare hjælpen kommer hurtigt og ydes så godt, som det overhovedet er muligt. Og sådan synes vi også det må være med uddannelsen af de folk, der skal yde hjælpen. Bare uddannelsen bliver god og dækker de behov for viden, som vore folk har, så må det være mindre væsentligt, om initiativet er taget af den ene eller den anden. Om det resultat, der skal tilstræbes: At folkene skal kunne deres kram, er »Brandmanden«s redaktør slet ikke uenig med os i, og derfor burde den golde diskusion om offentligt contra privat forstumme. Den gør sig slet ikke mer, og græmmelsen er ikke klædelig.

Ændring i uniformsregulativet

Ved cirkulære af 22. juni 1962 blev der forsøgsvis givet tilladelse til, at udrykningspersonale kunne benytte lange benklæder i sommermånederne, og da denne ordning faldt tilfredsstillende ud, har uniformsudvalget besluttet at gøre denne ordning permanent. Det er endvidere vedtaget, at hvert 3. par benklæder vil kunne leveres valgfrit som lange eller spidse benklæder, hvilket indebærer, at lange benklæder tidligst kan rekvireres efter 18 måneders ansættelse.

De lange benklæder må fortsat kun benyttes *fra 1. juni —31.august*, og for at opnå en vis sikkerhed for, at lange benklæder ikke rekvireres kritikløst på bekostning af de spidsbenklæder, som skal strække til den øvrige del af året, vil rekvisitioner på lange benklæder kun blive behandlet i årets *6 første måneder*. Uanset denne begrænsning i bestillingstiden må stationslederen altid påse, at rådighed over præsentable spidsbenklæder haves, førend lange benklæder bestilles.

Betingelserne for benyttelse af lange benklæder er uændrede, men vi benytter lejligheden til at bringe dem i erindring:

1. *Der må kun benyttes lange benklæder, som er i overensstemmelse med uniformsreglementet.*
2. *Lange benklæder skal altid være velpressede og må ikke bæres oprullede over lange støvler.*
3. *Til lange benklæder må kun benyttes sort fodtøj.*

For disse betingelsers overholdelse samt at lange benklæder kun benyttes i den tilladte periode er stationslederen ansvarlig, og skønnes overtrædelse at finde sted, kan stationslederen inddrage tilladelsen for den enkelte.

Den nævnte ordning *træder ikraft den 20. marts d. å.*, og ændring af bestillinger, som måtte være afgivet før denne dato, vil ikke finde sted. Uniformsudvalget går iøvrigt ud fra, at man fra personaleside i egen interesse vil bidrage til, at de enkelte ikke får mulighed for at ødelægge ordningen for flertallet.

★

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Trafik og kirurgi

Af overlæge, dr. med. Mogens Andreassen

Verdens første trafikdødsfald indtraf en våd novemberdag i 1899, da en mr. H. H. Bliss faldt af en sporvogn i New York City og blev kørt over af en bil. Dengang var der formentlig ingen, som forestillede sig, at trafikulykkerne ville blive en af fremtidens hyppige dødsårsager, men i dag dræbes der mindst 1000 personer i trafikken om dagen på verdens samlede landeveje, og for hver dræbt er der mere end 6 hårdt kvæstede. I Danmark opstod der i juli måned 1962 2307 personskader i trafikken. Af disse dræbtes 50. Formentlig vil der her i landet i 1962 indtræffe i alt omkring 35.000 trafikskader med cirka 800 dræbte og 10.000 hårdtkvæstede. Det vil ventelig medføre cirka en halv million indlæggelsesdage på landets sygehuse. Regner man udgiften til en indlagt patient til omkring 60 kroner om dagen, betyder dette mere end 30 millioner kroner om året i hospitalsudgifter.

Men udover dette koster det samfundet et lignende, formentlig større beløb om året på grund af den periode af uarbejdsygtighed, som for mange af de kvæstedes vedkommende beløber sig til måneder eller år.

De trafikskadede udgør en stigende del af patienterne på næsten alle landets sygehuse, idet det danske sygehusvæsen endnu ikke har organiseret særlige skadehospitaler med dertil hørende specialiæger i et sådant omfang, at de øvrige sygehusene kan frigøres for modtagelse

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

af trafikskader og lignende ulykkestilfælde.

Imidlertid går tendensen her i landet — som i udlandet — i den nævnte retning, og samtidig øges behovet for, at en specialiseret kirurgisk behandling af trafiklæsionerne sætter ind så hurtigt som muligt efter ulykkens opståen. Trafikskaderne er knusningslæsioner — crush-injuries. De adskiller sig fra andre knusningslæsioner kun ved hyppigheden og bestemte lokalisationer.

Læsionerne opstår hyppigst direkte på steder, hvor den tilskadekomne rammes i ulykkesøjeblikket. I mere end halvdelen af tilfældene rammes hovedet, således at der opstår kraniebeskadigelser (især hjernerystelse og kraniebrud) eller ansigtsskader (især kæbebrud), medførende risiko for blødninger i mundhule og svælg, således at der kan ske tilstopning af luftvejene og besvær med vejrtrækningen.

Læsioner af hovedet er særlig hyppige hos førere af de tohjulede motorkøretøjer, men efter indførelsen af styrthjelme er disse skader dog heldigvis blevet kendeligt mindre alvorlige.

Lige så hyppigt som læsioner af hovedet forekommer der læsioner af arme og ben. De viser sig mest som knoglebrud og er i de fleste tilfælde ikke umiddelbart livsfarlige, men deres helbredelse varer lang tid, og for mange trafikanter med benbrud tager det år, inden det sædvanlige arbejde kan genoptages.

Læsioner af brystkasse og underliv er sjældnere. De ses hos fodgængere, som køres ned og får motorkøretøjet over sig. De kan være livsfarlige blandt andet på grund af, at de indvendige organer (lever, milt, lunger) sønderrives og giver indvendige blødninger.

Især hos den siddende trafikant (i biler) kan læsionerne opstå andre steder, end hvor den tilskadekomne rammes. Når den voldelige kraft i ulykkesøjeblikket forplanter sig i vævene, vil der opstå læsioner — knoglebrud — på de steder, hvor strukturerne er svagest i forhold til kraftretningen. Hyppigst viser disse indirekte læsioner sig som brud i hvirvelsøjlen, for eksempel hos passagerer, som sidder på bilernes bagsæde. Ved sammenstødet slynges disse op mod vognens tag og kan herved få dels en direkte læsion af hovedet og dels et brud i lændehvirvlerne på grund af den kraft, som forplanter sig ned gennem ryggen.

Ligeledes ses brud i bækken eller hofte, for eksempel hos den person, der sidder ved siden af bilens fører. Ved sammenstød vil denne passager slynges fremad, og hans knæ vil støde mod instrumentbrættet. Foruden en direkte læsion af knæene vil der kunne ske brud i hofte- eller bækkenknogler og læsion af underlivets organer på grund af den kraft, som forplanter sig op gennem lårbenene. Derfor ses ofte multiple læsioner, som måske hver for sig er mindre farlige, men som tilsammen kan medføre livsfarlige tilstande og dermed betydelige problemer for den behandlende kirurg, specielt hvad angår prioriteten i behandlingen af den enkelte læsion.

I de senere år har disse biomekaniske forhold i de menneskelige væv været studeret med betydelig interesse, og mange af de foretagne undersøgelser på dette felt har allerede givet værdifulde oplysninger blandt andet med hensyn til, hvorledes sikkerhedsselerne i bilerne bedst skal konstrueres.

Den ideelle behandling af trafikskader kan kun udføres af en stor samarbejdende gruppe speciallæger, dels fordi hele det menneskelige legeme er udsat

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

for trafiklæsionerne, og dels fordi behandlingen af dem strækker sig lige fra ulykkesøjeblikket, og indtil den tilskadekomne kan genoptage sit arbejde.

Den akutte ofte livreddende behandling på ulykkesstedet, under transport til sygehus og på sygehuset udføres bedst af kirurg og anæsthesilæge i forening.

De senere års trafikdødsfald har blandt andet ved undersøgelser foretaget her i landet vist, at de vigtigste årsager til, at den trafikskadede dør, er kvælning på grund af tilstoppede luftveje og chok på grund af blødning eller stærke smerter fra udbredte læsioner.

Profylaksen mod kvælning består i at sørge for frie luftveje, således at også den bevidstløse patient hele tiden kan trække vejret uhindret. Anæsthesilæger og kirurger har her i landet udarbejdet en behandlingsplan, som skal sikre frie luftveje hos den tilskadekomne lige fra ulykkesøjeblikket, og til han er modtaget på det endelige behandlingssted.

Det første punkt i denne behandling er øjeblikkeligt at lejre den forulykkede — især den bevidstløse — i en hensigtsmæssig stilling, således at blod, slim og eventuelt fremmedlegemer i mund og svælg ikke tilstopper luftvejene, men løber ud af munden. Dette sker ved at anbringe den bevidstløse i sideleje (Nato-stilling) med mund og næse lavere end luftrøret. Denne simple fremgangsmåde, som alt ambulancemandskab og alle forstehjælpere naturligvis er helt fortrolig med, burde i virkeligheden kunne udføres af enhver.

Det næste punkt består i at rense mund og svælg for blod og fremmedlegemer med simple sugeapparater samt i visse tilfælde at give kunstig respiration ved hjælp af asmosfærisk luft tilført patienten genem en specielt konstrueret maske. Denne behandling, som i nogle tilfælde udføres af anæsthesilægen, men som kan udføres af ambulancemandskabet alene, fortsætter under transporten, således at den tilskadekomne er under nøje observation, hvad de frie luftveje angår, indtil han når til sygehuset.

På sygehuset kan der blive tale om at foretage yderliger sikring af luftvejene enten ved nedførelse af et katheter i luftrøret eller ved en operation, hvor luftrøret åbnes fra halsens forside (en tracheotomi). Disse sidste behandlinger kommer især i anvendelse, hvis den bevidstløse patient skal sendes videre over en længere strækning fra det sygehus, hvor han først blev indlagt, til specialbehandling andetsteds.

Forebyggelse og behandling af chok begynder også på ulykkesstedet, hvor større blødninger søges standset eller begrænset, og hvor smerter søges lindret ved hensigtsmæssig lejring og understøtning af den ikke bevidstløse patient. Disse behandlingsprincipper, som i alt væsentligt er kendt af ambulancefolk og førstehjælpere, og som vedligeholdes under transporten til sygehus, er kun foreløbige og ikke i stand til at hæve sværere choktilstande. Hertil kræves den egentlige chokbehandling, som først kan sættes i gang, når patienten har nået sygehuset, og som primært består i tilførsel af blodsubstitutter (for eksempel dextran) eller plasma, indtil forligeligt blod er skaffet til veje til transfusion. Den tid, der medgår til at bestemme den tilskadekomnes blodtype, kan ofte reduceres, hvis patienten i forvejen har sin blodtype noteret ned.

Af den grund må det alvorligt tilrådes alle motorførere at få bestemt deres blodtype og at bære blodtypekortet på sig — eventuelt sammen med førerbeviset.

Chokbehandlingen fungerer forholdsvis effektivt her i landet, hvor de hurtige

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ambulancer og de korte afstande bringer den tilskadekomne til sygehus på minutter til halve timer. *Men det er indlysende, at man kan yde bedre behandling ved at begynde den egentlige chokbehandling før ankomsten til sygehuset.* Mange steder i udlandet, hvor afstandene er betydelige og kommunikationsmidlerne sparsomme, medfører ambulancerne (i Frankrig sker det pr. helikopter!) dextran og apparatur til at give effektiv chokbehandling på ulykkesstedet. Formentlig vil denne fremgangsmåde også snart blive indført her i landet, dog næppe pr. helikopter.

Den akutte specialbehandling efter indlæggelse på sygehuset kan begynde, når den tilskadekomnes respiration er fri eller bragt under kontrol af anæsthesilægen, og når choktilstanden er overvundet eller under kontrol. Denne behandling kan være af vidt forskellig art afhængig af læsionernes lokalisation, antal og grad. Det kan forekomme, at et sygehus må overflytte en tilskadekommen til behandling på en specialafdeling (især neurokirurgisk eller thoraxkirurgisk), så snart de foreliggende læsioner er bragt under en foreløbig kontrol. På større sygehuse forekommer det, at flere specialkirurger samtidig eller hurtigt efter hinanden behandler patienten (for eksempel: en neurokirurg lukker op for blødning på hjernens overflade i forbindelse med kraniebrud, en thoraxkirurg fikserer en ustabil brystvæg på grund af talrige ribbensbrud, og en abdominalkirurg fjerner en sprængt milt). Den rækkefølge, i hvilken disse indgreb udføres, bestemmes af graden af hver enkelt læsion samt af de komplikationer, som foreligger. De forskellige behandlinger, som specialkirurgerne udfører, er naturligvis præget af de senest indvund-

Billedet til venstre: Ambulancen ankommer til en trafikkvæstet i Århus.

På billedet side 47 ses artiklens forfatter umiddelbart før en operation på Rigshospitalet i København.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

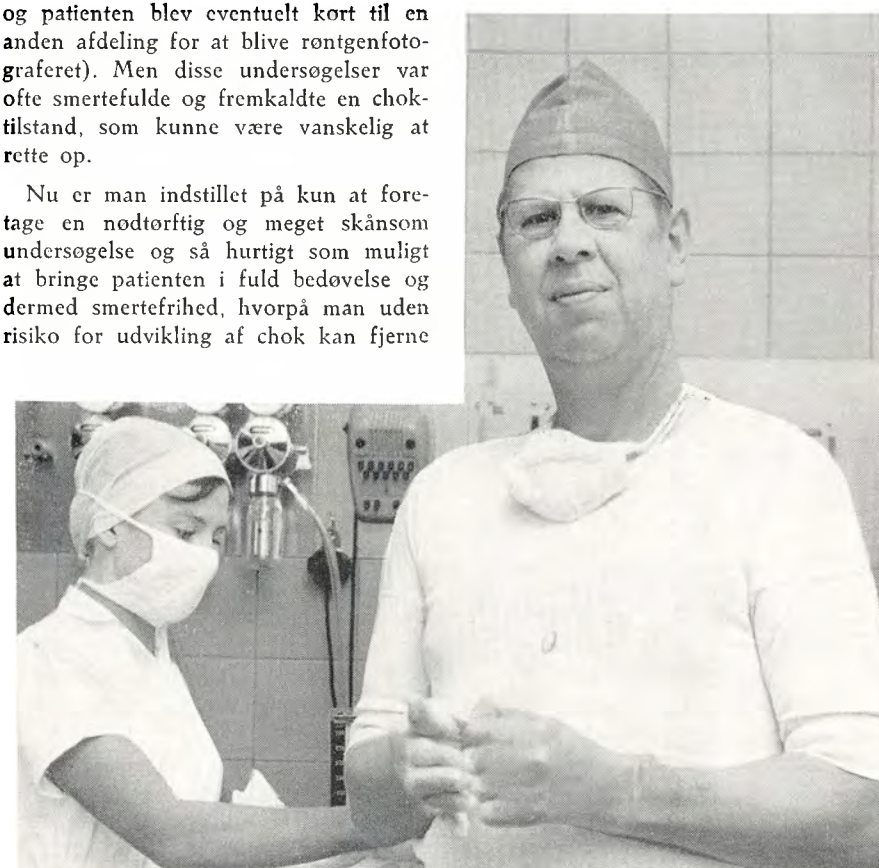
ne erfaringer fra hele verden om de bedste metoder og resultater både på trafiklæsionernes område og indenfor kirurgien i almindelighed.

I denne forbindelse er der grund til at fremhæve et princip, hvis fundamentale betydning først og fremmest er blevet fuldt erkendt i de senere år: tidligere stræbte man efter at stille en så nøjagtig diagnose som muligt på den tilskadekomne, inden der blev givet bedøvelse før operationen. Derfor foretog man omhyggelige undersøgelser af patienten (tøjet blev fjernet, brudsted undersøgt, og patienten blev eventuelt kørt til en anden afdeling for at blive røntgenfotograferet). Men disse undersøgelser var ofte smertefulde og fremkaldte en choktilstand, som kunne være vanskelig at rette op.

Nu er man indstillet på kun at foretage en nødtørftig og meget skånsom undersøgelse og så hurtigt som muligt at bringe patienten i fuld bedøvelse og dermed smertefrihed, hvorpå man uden risiko for udvikling af chok kan fjerne overflødigt tøj, røntgenfotografere, undersøge brudsteder etc.

Den akutte specialbehandling har naturligvis til hensigt først og fremmest at redde patientens liv, men også at rekonstruere de beskadigede væv i det omfang, patientens tilstand tillader.

Ved en senere nødvendig rekonstruktiv behandling af patienten har det især tidligere været coutume at henvise patienten til ortopæden og plastikkirurgen, men nu til dags bliver det med rette mere og mere almindeligt, at begge disse



SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

speciallæger er med i behandlingen fra det akutte stadium. Ortopæden vil formentlig få en stadig stigende betydning (som extremitetskirurg) ved den akutte behandling af trafikskaderne.

Det fremgår således, at praktisk taget samtlige de kirurgiske specialer må deltage i behandlingen af trafiklæsionerne, hvis den skal være helt sufficient.

Dette har allerede mange steder vist sin afgørende betydning for den tilskadekomne, dels ved at dødeligheden af de hårdtkvæstede er faldet, sygehusopholdet er blevet kortere, og den sidste del af behandlingen, revalideringsperioden, er blevet formindsket.

Revalideringen, der især kommer på tale hos patienter med følger af læsioner af underextremiteter, bækken og hvirvelsøjle, foregår som bekendt mange steder på specielle afdelinger, hvor patienterne genoptrænes under ledelse af ortopæder og fysiurger i forening.

Den nye revalideringslov vil formentlig, også hvad dette angår, vise sig at være af stor betydning.

Denne lov, der trådte i kraft i 1960, tager blandt andet sigte på at begrænse eller afhjælpe følgerne efter ulykker i det hele taget.

En af lovens mest iøjnefaldende fordele er, at den samler alle hjælpeinstitutioner, som tidligere arbejdede hver for sig, og ofte med ringe indbyrdes kontakt, under én ledelse. Dette skaber bedre muligheder end tidligere for at få de erhvervshæmmede revalideret hurtigt og hensigtsmæssigt.

Der har været en del besvær med at få loven til at fungere, blandt andet har en del erhvervshæmmede måttet vente for længe med at komme i gang med revalideringen, men det må håbes, at disse begyndervanskeligheder snart er overvundet.

Når man som kirurg har trafikulykkerne så tæt ind på livet, at man næsten daglig er med til at behandle dem, og når man erfarer deres stadig stigende antal og ser, hvor mange sengepladser disse patienter efterhånden optager på sygehusene, kommer man uvægerligt til at reflektere over, hvordan læger og sygehuse fortsat skal kunne klare den voksende strøm af ulykker.

Takket være at lægevidenskaben hidtil har udviklet sig næsten lige så stærkt som trafikken, er der fortsat mulighed for at redde et stigende antal af de trafikkvæstede og at gøre dem fuldt arbejdsdygtige igen. Men det vil formentlig snart være tvingende nødvendigt at organisere dette arbejde på en mere hensigtsmæssig måde, end tilfældet er i dag, hvis antallet af trafikulykker fortsætter med at stige.

At det allerede nu kniber med sengepladser til trafikpatienterne på vore sygehuse peger i samme retning. En hensigtsmæssig organisering af den lægelige og sygehusmæssige behandling af trafikskadede kunne ske ved at oprette rene skadehospitaler med cirka 100—200 sengepladser beregnet alene til behandling af ulykkestilfælde af enhver art. Naturligvis skulle disse hospitaler udstyres med de mest moderne hjælpemidler.

Når der i indlæggelsesområdet er sket en ulykke, bør skadehuspitalet straks have melding derom, således at en læge fra hospitalet kan deltage i afhentningen af den forulykkede, *idet ambulancevæsenet bør have station på skadehospitalet.*

Under transporten til hospitalet kan denne læge (helst en anæsthesilæge) over radio give sin instrukser, således at man på hospitalet kender patientens læsioner, inden han ankommer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Efter indlæggelsen føres patienten straks til den akutte modtagelsesafdeling, hvor den livsnødvendige behandling (frie luftveje og antichokbehandling) institueres, inden den egentlige operative behandling begynder.

Den tilskadekomne bliver på den akutte modtageafdeling, så længe hans tilstand kræver konstant tilsyn af læger og sygeplejersker. Derefter flyttes han til hospitalets sengeafsnit, hvor den fysiurgiske genoptræning sætter ind, og hvor man planlægger hans revalidering. Lægestaben på skadehospitalet bør være så alsidig sammensat, at enhver akut specialbehandling af de forulykkede kan udføres. Hospitalets chef bør formentlig være en extremitetskirurg.

I Englang findes sådanne hospitaler, og det har vist sig, at på disse kan sygedagene for den enkelte patient nedsættes så meget, at der kan behandles dobbelt så mange patienter som på et ikke-skadehospital med samme antal senge — og resultaterne er mere end dobbelt så gode. Selv om det i starten vil koste mange penge at oprette 6 eller 7 sådanne skadehospitaler til at dække landet, er der næppe tvivl om, at det vil betyde hurtigere helbredelse for flere trafikskadede. I det lange løb vil pengene nok blive tjent ind igen. Som startkapital kunne man jo bruge af »vejfonden«.

★

Vi er meget taknemmelige for at have fået lov til at gengive denne artikel, der var skrevet til et meget exclusivt årsskrift, som udgives af *Gutenberghus*.

Af referatet i sidste nummer fra patientbefordringskonferencen på Ortopædisk Hospital vil man genkende nogle af de synspunkter, som overlæge *Andreassen* her uddyber. Og netop fordi vi har en stærk formodning om, at bemærkningerne om de specielle skadehospitaler med tilknyttet ambulancevæsen vil afføde en del spørgsmål fra dette blads læsere, har vi bedt overlægen med speciel adresse til ambulancepersonalet landet over at supplere sine synspunkter med særligt henblik på ambulancevæsenet. Vi fremsætter først det spørgsmål, om overlægen tænker sig skadehospitalernes ambulancevæsen som en erstatning for eller et supplement til det nuværende ambulancevæsen og om hans syn på ambulancevæsenets nuværende geografiske spredning contra den koncentration af ambulancevæsenet på skadehospitalerne, der af artiklen kunne opfattes som ønsket af de kirurger, der har behandlingen af de kvæstede på nært hold. Vi tænker os også det spørgsmål rejst, om det »konventionelle« ambulancevæsen — dets bibeholdelse forudsat — skulle overlade alle kvæstelser og i særdeleshed trafikkvæstede til specialhospitalernes ambulancevæsens befordring.

Vi har henvendt os til overlæge Andreassen og stillet ham disse to spørgsmål:

— Det er sandelig ikke min tanke, svarer overlægen, at man skulle opgive den nuværende og meget gavnlige spredning af ambulancevæsenet. Jeg forestiller mig skadehospitalernes ambulancevæsen som et supplement, og jeg vil gerne understrege, at man udmærket kunne overlade til det bestående ambulancevæsen at indrette og organisere den ambulancevirksomhed, der bør knyttes til skadehospitalerne. Det kunne måske gøres ved at lægge de to ting sammen lokalemæssigt: hospital og ambulancevæsen. Eller man kunne måske arrangere sig i et så snævert samarbejde som det, Henning Poulsen har gennemført i Århus og som jeg forstår har virket meget tilfredsstillende.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Jeg finder det vigtigt, at man sigter mod oprettelsen af de nævnte skadehospitaler, og det er naturligt i en sådan langtidsplan også at forestille sig ambulancer knyttet til hospitalerne. Men selvfølgelig kan man ikke inden for en overskuelig fremtid vente en ideel dækning af landet med sådanne hospitaler. Det forhindrer økonomien og den udtalte mangel på læger og andet hospitalspersonale.

At skadehospitalernes eller de dertil knyttede ambulancer skulle tage sig af befordringen af tilskadekomne fra et til hospitalerne hørende område er klart. Men naturligvis måtte man arbejde sammen med ambulancevæsenet i øvrigt og overlade det befordringen fra steder, der ligger for langt væk for ambulancerne på eller ved skadehospitalerne. Hvis det til hospitalerne knyttede ambulancevæsen overlades til det nuværende ambulancevæsen, ville et sådant snævert samarbejde ikke blive vanskeligt, og man kunne gennem en cirkulation af ambulancepersonalet, så alle fik lejlighed til at gøre tjeneste på et skadehospital, formentlig nå meget vidt. Her er jo tale om videreførelse af de tanker, vi gav udtryk for på konferencen om ambulancepersonalets uddannelse, som efter min mening ikke kan blive for god. På lidt længere sigt er det ikke nok, at ambulancepersonalet kan ventilere, suge og give hjertemassage. Det må også kunne chokbehandle, for at nævne en enkelt ting, jeg har omtalt i artiklen.

— Udenfor skadehospitalernes indlæggelsesområde er jo et stort begreb, og med mindre man vil indlade sig på meget lange korealstande, må man altså fortsat i vid udstrækning benytte sig af alle de lokale stationer med ambulancer og ambulancepersonale.

— Ja, det er klart. Der vil med 6—7 skadehospitaler trods alt være ret snævre grænser for, hvor stor en del af de kvæstede, der kan klares af de til hospitalerne knyttede ambulancer. Men her er det så jeg mener, at man må tilstræbe det snævre samarbejde, således at den lokale ambulance undervejs til skadehospitalet over radioen orienterer om patientens tilstand. Det kræver stor indsigt og megen træning hos ambulancepersonalet, men det må komme. Hospitalets læger skulle kunne vejlede over radioen, og det ville kunne forekomme, at man lod en ambulance med en anæsthesiolog køre imøde, således som det skete fornylig oppe på Århus-egnen. Jeg synes, det var en fortrinlig disposition både af Århus kommunehospital og den pågældende ambulancefører.

— Hvor langt ude i fremtiden mener De så man kan placere virkeliggørelsen af disse ønsker?

— Jeg tør vel ikke håbe, at det bliver i vor tid, men på den anden side har jeg ment, at vi har pligt til at pege på problemerne, som jeg jo fortrinsvis har set i den mest hensigtsmæssige behandling af patienterne, således at man økonomisk og uddannelsesmæssigt kan sigte mod opfyldelsen af et mål som det, jeg har skitseret. Gør man sig slet ikke tanker om forløbet fremover, og prøver man ikke ud fra sine erfaringer at opstille mål, som retningslinierne i vore bestræbelser kan formes efter, gør vi os skyldige i undladelsessynd. Og det er ikke tilfredsstillende hverken for patienterne, lægerne eller ambulancepersonalet.

Ethvert menneske har tre karakterer: den, han bærer til skue, den, han selv tror, han har, og den, han virkelig besidder.

Bernhard Wicki.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Anvendelse af isspejl

Den nu overståede isvinter har krævet sine ofre, og dens varighed er skyld i, at ofrenes antal denne gang har været større end normalt. Når vandene lukker til, begynder isulykker at høre til dagens orden. Sådan har det været i år igen, og man skal ikke regne med, at det i kommende vintre bliver stort anderledes.

Det har været trist at være disse ulykker på nært hold, og mange af vore folk kan berette om den sorg, der er fulgt i ulykkernes kølvand. Oftere end før synes ulykkernes skygge at have hvilet særligt tungt, fordi det ikke har været muligt at finde de forulykkede. Det har ikke skortet på viljen til at foretage eftersøgninger, men vilkårene har mange gange været meget dårlige, og chancen for resultatet af en eftersøgningsaktion mindskes hurtigt i den mørke tid. Ingen ønsker mere end vi, at det ville blive en sjældenhed at skulle meddele et forældrepar, at det ikke har været muligt at finde deres barn.

Andre end vi har været opmærksomme på dette forhold, og fiskerileder *P. Egede* fra Den kongelige Grønlandske Handel har været så elskværdig at henlede vor opmærksomhed på den hjælp, man måske kan skaffe sig ved isulykker i form af et isspejl. Fiskerilederen har i det grønlandske blad »Avangnâmiok« fundet en artikel, skrevet af den grønlandske fanger *James Knudsen*, og vi bringer i det følgende artiklen i fiskerilederens oversættelse:

Det var ikke mig, der opfandt isspejlet, men jeg vil gerne her reklamere for — og beskrive anvendelsen af et nyt og nyttigt redskab.

Det var min lille broder Otto, der fik idéen og som udførte den til glæde og gavn for os alle.

I marts 1933 fandt man ved Ujarasugssuk en hvid- og narhvalspærre (hvid- og narhvaler indespærret af vinteris). Vi var de første, der var til stede ved spærren og fik efter drabet en fangst med hjem, som vi knap nok kunne have på vore slæder.

Siden kom der mange slæder fra Jakobshavn, hvor bl. a. min ældre broder var med. Desværre var fangsten for de sidstankomne ikke stor, og disse fik således ikke meget ud af turen. Det ærgrede Otto at vor broder var blandt dem og ikke havde fået noget ud af fangsten.

Senere fandt man døde hvaler under isen og trak dem op gennem huller i isen, spredt over hele fangstområdet. Vi fik også lidt hvaler på anden tur, men det er trættende at hugge huller i isen hele tiden for så kun at kunne se, hvad der befinder sig umiddelbart under.

Otto spekulerede på, hvordan vi lettere skulle kunne lokalisere disse hvaler under isen, og en dag sagde han til mig: »Tænk dig, hvis du kravler op på taget af huset og kigger ned igennem en luftventil, kan du se alt, hvad der står på gulvet, men intet under loftet. Hvis du derimod tager et spejl og stikker det ned i husrummet og vender spejlet opad, da kan du se alt op under loftet«. Det var ikke så tosset, men da jeg ikke forstod ret meget af hans tankegang, gik jeg.

Den 23. marts hen under aften kom han sammen med vores ældste broder og sagde: Du skulle have set os, da vi prøvede »spejlet« under isen. Det spæk, som vi bandt og lagde under isen, kunne vi se ganske tydeligt, selv rebet, som vi bandt det i var synligt«. Jeg blev overvældet, tænk, kan man se ting under isen, som før var skjult for os?

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vi indviede fættes Lorentz Fly i hemmeligheden og anmodede ham om at tage med næste morgen. Den 24. marts kørte vi, seks slæder, på storvildtjagt med vort nye fangstredskab, der ikke var andet end et lille spejl. Jeg havde det i mit slædesæt, og hver gang jeg vendte mit blik mod det, smilte jeg og morede mig over det lille redskab. Efter at have kørt imod skarp nordenvind, kom vi i læ af et stort isfjeld ved fangstområdet. Straks afprøvede vi spejlene og så, at isens underside var rødt af hvalblod. Vi kunne ikke »overse« noget, og da der ikke var fisk, gjorde vi os forestilling om at hajerne havde været der og ædt det hele. Jeg lavede et hul i isen indenfor åndehulsstedet, der lyste meget skarpt, fordi isen var tyndere end den gamle is i området. Jeg drejede mit spejl indefter, og pludselig kunne jeg se en stor narhval, der lå tværs af mig. Jeg kunne også se dyrets snoede tand. Jeg råbte hurra, og de andre kom styrtende mod mig for at se min lykke.

Vi kunne ikke beregne, hvor langt dyret lå væk, og efter at have lavet flere huller melem det første hul og dyret, kom jeg endelig til min narhval. Imens var min storbror blevet ivrig og stak sit spejl i et af mine huller. Han fandt en stor drægtig hunnarhval og en anden med kortere tand. Opfinderen stod norden for os, og ved sit første forsøg fandt han tre dyr, to af dem lå side om side.

Fangsten blev 21 dyr.

Siden begyndte man brugen af spejlet under sæljagt, når et skudt dyr f. eks. faldt igennem sit eget hul. Af den grund tror vi, at spejlet vil gøre gavn heroppe i Nordgrønland. Nu tager vi det altid med under vore isjagtture. Vi finder ikke alene dyr under isen, men når vi mister vore garn, finder vi også dem med spejlet.

Når isen er ca. en halv meter tyk, kan man se genstande under isen på 18 favns afstand. I solskin og ved tyndere is er effektiviteten selvsagt større.

Når uheldet er ude!

Den 28. januar var Horsens stationen ude for et uheld med en af ambulancerne. Vor mand var uden skyld i uheldet, og på stationen var man derfor ked af, at en skildring af uheldet var slået stort op i *Horsens Socialdemokrat*. Hvorledes surheden nu havde bredt sig, ved vi intet om, men den var i hvert fald også sivet op til den journalist, der havde begået skildringen. Et par dage efter, den 31. januar, tog han sagen op i en ny artikel, som han indledte med en indrømmelse af, at hvis uheldet havde omfattet to »almindelige« biler, ville overksriften nok være blevet noget mindre.

Men, siger journalisten så videre i sin artikel, egentlig bør man på stationen kun være glad over, at et uheld med en ambulance er en så sjælden foreteelse, at det på en bladredaktion betragtes som en virkelig nyhed.

Redningskorpsets køretøjer kører hvert år mange tusinde kilometer under de vanskeligst tænkelige forhold. Under disse omstændigheder er det i virkeligheden beundringsværdigt, at uheld hører til sjældenhederne.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Men selvfølgelig kan der ske uheld — for desværre er ikke alle bilister lige så dygtige som redderne. Man ser da også, at i det aktuelle tilfælde var det modparten, der havde hele skylden.

Og selv om det en gang skulle ske, at en ambulancechauffør fik pålagt skylden for et færdselsuheld, var der ingen grund til at græde over det. Selv Amalienborgs dygtigste tjener kan komme til at hælde sovs ned ad ryggen på en oberstinde, ligesom en maskinarbejder kan få svedet et øjenbryn under svejsning eller en snedker kan slå neglen af en finger.

Skulle redningskorpset helt kunne undgå uheld, var det faktisk en betingelse, at korpset udelukkende bestod af rene Jens Lyn'er.

Korpset mister ikke spor af prestigen, fordi en overskrift melder, at en ambulance har været i sammenstød. Tværtimod tænker folk efter at have læst stykket: »Ja, jeg tænkte nok, den anden havde skylden«.

I den forbindelse kommer jeg til at tænke på en ambulancechauffør fra stationen i Horsens, som i denne vinter skulle ud for at hente en dreng, som var blevet alvorligt kvæstet. Redderen vidste, at det kunne gælde liv eller død, og han kørte derfor ekstra langsomt og forsigsigt på de isglatte veje. For — som han selv sagde bagefter — »Jeg ville ikke løbe nogen risiko for at køre galt, så der skulle hentes en ny ambulance, så drengen måtte vente for længe.

Af det stof er korpsets chauffører gjort. — Og derfor hentes de store typer frem, når der sker et uheld for en af dem.

Om konformitet

Af redaktør Robert Huhle

Ægypten havde sine syv plager, og vi har et hav af dem. Forskellen er, at vore er mere selvskabte, medens ægypternes kom til dem. Muligvis nok for deres synders skyld.

En af vore plager hedder *konformitet*. Tidligere fandtes ordet kun i Byskovs udmærkede retskrivnings- og fremmedordbog, hvoraf en ny udgave tiltrænges. Dér førte det et beskedent liv. I dag bruges det af mange, og man må håbe, at alle forstår det ord, de bruger.

At være konform er ikke pænt, men det er heller ikke pænt at hilse med venstre hånd, når man ikke er spejder. Spejdere skal hilse konformt med venstre hånd, vi andre ensartet med højre hånd. Det er ikke fint at have et hjem, som andre har det, for det er konformt. Men det er uhyre praktisk at have en stålvask. Det er tegn på manglende kultur at tænke konformt. Vi skal alle tænke originalt, hvorved vi jo på en måde igen bliver konforme.

Professor Erhard, der er en klog mand og økonomiminister i Tyskland, siger det sådan:

»Jo mere vi udnytter vor tids tekniske fordele genem masseforbrug, typisering, standardisering, seriefremstilling o.s.v., desto mere får vi en fornemmelse af en vis fattigdom. Der er ingen tilredsstillelse

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ved at rende omkring som standardiseret mellemeuropæer. Alle bøjer sig for samme behov, enhver ser ud som den anden. I bølger jager vi efter den ene gang at tilfredsstille ét behov, en anden gang et andet. Hvis noget er moderne, hører det så at sige til ens samfundsmæssige status, at det, som er moderne, kan anskaffes«.

Heraf kan man udlede den påstand, at vi bliver fattige — i ånden formentlig — af at have ens behov. Hvis påstanden er rigtig, må vor tids industri sættes på anklagebænken. Men det er ikke sikkert, at Erhard og alle, som jamrer over konformiteten, har ret. Den, som ser en fare i vor tids konformitet, må mene, at vi har været mindre konforme i tidligere perioder. Er det rigtigt?

Ser man på befolkningen i tiden umiddelbart op til og under første verdenskrig og opdeler den i sociale lag, så vil man finde, at hvert lags menneske i udseende og væremåde lignede hinanden i høj grad. En arbejder udskilte sig vanskeligt fra sit miljø ,en detailhandler eller endda en »kapitalist« heller ikke. Vist havde tiden sine originaler, men det var hverken fint eller misundelsesværdigt at være original. Man kom meget nemt til at stå nederst i den menneskelige hønsegårds hakkeorden. Vi har lov til at fastslå to forskelle mellem før og nu. Den første er, at masser af individer ikke lader sig placere efter social oprindelse. Skellene er udvisket, vi er i omgangsform mere ens. Men herimod tør kun få indvende noget. Den anden forskel er, at vi ikke hakker originalerne. Vi dyrker dem, der tør, enten deres mod får dem til at gå i sært tøj, krumme tæer i sko med alt for høje hæle, udgive besynderlige malerier eller kakkelovnsrør og samlinger af uartige ord for kunst, eller de sætter sig ud over blåstemplede adfærdsnormer.

Vi tillader absolut folk at være mere forskellige end før.

Stil er ensartethed, og man kan udmærket tale om åndelig stil. Men lad os tale om stilen i de materielle ting. Et blik ud over stilarternes historie afslører en ensartethed, som ikke kendes i vor tid. Nok fremstiller vi ens ting i masseoplag, men til gengæld fremstiller vi tingene i en række oplag, som er indbyrdes forskellige. Prøv at tælle antallet af former i plasticspande og foretag en sammenligning med gamle dages zinkspand eller kulspand. Den kulspand, vi på god håndværksmæssig vis satte en ny bund i helt op til 30rne, var ens som alle sine brødre. Rund eller firkantet. Den firkantede hørte hjemme i et socialt hævet miljø. Vores var rund.

Gamle tiders stil var uhyre holdbar, den varede i århundreder. Vor tids stil skifter meget hurtigt, og selv om vi alle akcepterer en ny stil, så adskiller vi os derved ikke fra forfædrene. Forskellen er, at vi hurtigere kasserer stilen.

Herved skulle der være ført bevis for, at vi er mindre konforme end svundne slægtled. Hvad er så årsagen til vor lede? Måske dette, at vi hurtigt kan skabe nye behov og tilfredsstille dem. Det er det nye, og her er udviklingen gået med så stor hast, at vi kan ofre megen tid på at finde ud af, hvad det næste skal være: Bil, båd, sommerhus, tæppe, ny fjernsynsmodel, vaskemaskine, et eller to køleskabe ,mere tøj?

Er der virkelig nogen, der føler lede ved at eje disse ting? I hvert fald ikke ham, der jamrer over tidens konformitet. Han har dem. Lyt ikke til ham. Prøv at lege fornuftigt med de goder, vor tids produktivkræfter skænker os. Lad være med at blive ens på en krampagtig måde.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ERA i 1962

Trods oms og andre kriseforanstaltninger har 1962 i enhver henseende sat rekord for FDMs og Falcks fælles udlands-hjælpetjeneste — ERA. Selvom den endelige opgørelse af skader i udlandet endnu ikke foreligger, kan det dog allerede nu siges, at der har været en helt uventet stærk stigning i antallet af hjælpeydelser. I forhold til 1960 har der været tale om en fordobling.

Blandt de største assistancer, som ERA i 1962 har ydet sine danske, svenske og norske abonnenter, var hjemtransport af 186 syge eller tilskadekomne. Alle disse patienter er blevet hentet hjem fra udlandet med fly — i langt de fleste tilfælde af et af Falcks moderne ambulancefly. I 1961 blev 170 patienter fløjet hjem og i 1960 111.

Var antallet af hjemtransporterede syge og tilskadekomne ikke væsentligt større end i 1961, har det til gengæld vist sig, at langt flere har lidt havari med deres biler i udlandet. ERA har således i 1962 måttet hente 423 mere eller mindre havarerede biler i udlandet ,hvilket er dobbelt så mange, som for to år siden. Om denne kraftige stigning skyldes det stigende antal udlandsrejsende eller at danskerne køre mere letsindigt end tidligere, er ikke let at svare på. Endelig har ERA i 145 tilfælde tilsendt havarerede bilister reservedele, som ikke var til at skaffe på stedet. På denne måde er det ofte lykkedes at redde en møjsommeligt tilrettelagt ferie med mindre end et døgns forsinkelse.

I 1962 er det netop 10 år siden, Falck under beskedne forhold begyndte at hjælpe danske turister i udlandet. At der har været behov for denne hjælp, taler kendsgerningerne deres tydelige sprog om. De første par år var antallet af abonnenter ikke større end at kartotekskortene kunne rummes i en skotøjsæske. I 1962 kom abonnementsantallet op på ca. 300.000 og gennem årene har henved 800.000 personer været omfattet af disse abonnenter.

Henved 1000 syge eller tilskadekomne er i de forløbne 10 år blevet hentet hjem for ERAs regning og i samme tidsrum har Falcks ambulancefly foretaget omkring 700 udrykninger til alle egne af Europa. På samme tid er rundt regnet 1500 havarerede biler blevet hentet hjem fra ligeså mange forskellige steder i Vesteuropa

Naturligvis øver ERA sin største indsats i sommermånederne, men mange synes at glemme,at ERA er til rådighed året rundt. Flere og flere tager på ferie i vintermånederne og mange ærgrelser kunne spares, hvis disse inden afrejsen hjemmefra sikrer sig hjælp gennem ERA.

Udsyn er ofte ikke andet end evnen til at se de ting, der ligger lige for.

Paul-Henri Spaak.

★

Det fremhæves ofte nok, at politik er det muliges kunst. Men det er værd at lægge mærke til, at synspunktet ofte drages frem, når det drejer sig om at forsvare en dårlig politik.

Erik Ib Schmidt.

★

Begejstring kan være en god drivkraft, men den er ofte et dårligt ror.

Nis Petersen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kortlægning af bugseringsmetoder

I tidens løb er fra vogntjenesten udsendt en del cirkulærer med vejledning om bugseringsmetoder. Sidst gjaldt det *Citroën 2CV*, om hvilken vogn det i cirkulære af 31. januar d. å. hed, at den ikke må slæbes i gang på den ellers så almindelige måde med at sætte den i andet gear for derefter at slippe koblingen, når vognen er kommet i gang. Derved ville man sprænge gearkasse, bagtøj og motor. Senere har vi også fået oplyst, at *NSU Prinz* ikke må bugseres på hjulene, før man har fjernet stikakslerne fra kardanled til baghjul. Disse stikaksler, der er monteret med tre 8 mm bolte, skal fjernes, fordi man ellers risikerer, at gearkassen brænder sammen. Den drives nemlig rundt, medens oliepumpen står stille. Vi er anmodet om at understrege, at reglen gælder alle NSU-Prinz-vogne, altså også *Sportprinzen*.

De anvisninger, der er givet af vogntjenesten i cirkulæret eller her i bladet, stammer almindeligvis fra sagkyndige på de respektive fabrikker eller hos hovedforhandlerne, og dem er vi selvfølgelig taknemmelige for. Men orienteringen er ingenlunde tilstrækkelig. For det første er de sagkyndige mange gange slet ikke så sagkyndige endda, når der er tale om råd med hensyn til bjergning og bugsering af vognene. Det er jo ikke den side af sagen, der interesserer producenter og sælgere af vogne allermest. For det andet er cirkulæreformen ikke velegnet, og for det tredie indeholder anvisningerne som regel kun noget om, hvad man ikke må! Man kunne gøre endnu nogle betragtninger gældende om disse ting, f. ex. hvilken sikkerhed man har for, at anvisningerne ikke burde revideres, hver gang der kommer nye modeller, og om det ikke også ville være på sin plads at meddele noget om metodeændringer, der er hensigtsmæssige på grund af ændringer i karosseri, materialer m. v. Og så udgør disse forhold endda kun den ene side af sagen. Der er også en anden, og den er nok så vigtig!

Under behandlingen af skadesager, er det blevet åbenbart, at selve de arbejdsmetoder, der anvendes ved bjergning og bugsering, er yderst forskellige, og når dertil kommer, at der også anvendes forskelligt grej, bliver det klart, at en kortlægning af såvel anvisninger som arbejdsmetoder må være på sin plads. En sådan kortlægning vil være et overkommeligt arbejde, hvis man kan få stationerne med på idéen, og dens fordele skulle være indlysende: Man vil blive i stand til på fyldestgørende måde at holde alle orienteret om det grej og de metoder, der til enhver tid må anses for sikrest og mest hensigtsmæssige under arbejdet med de forskellige vognmærker og -modeller, og man vil hele tiden kunne sammenholde de bedste metoder med fabrikkernes anvisninger, således at risikoen for skader reduceres. Det er også værd at nævne, at systematikken i en sådan oversigt vil være yderst gavnlig for uddannelsessektoren, og for det praktiske arbejde må det være af betydning, at man kan få stoppet mindre hensigtsmæssige metoder.

Det bør ikke bero på en tilfældighed, om alle stationer orienteres om, hvordan man bedst og sikrest løser en opgave. Vi må se i øjnene, at det ikke bliver lettere at bjerge og bugsere motorkøretøjer, der er havareret. Det bliver tværtom hele tiden sværere. Hensyn til vort arbejde med vognene — hvis der overhovedet nogensinde er taget hensyn

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

— må vige for komforten og de flotte linier. Derfor er der så meget mere grund til at gøre noget for at få standardiseret arbejdsmetoderne og finde frem til de bedste og få kvittet de dårlige.

Lad os tage et lille exempel: Ved bugsering af en folkevogn, der skal op og hænge, bruges en gaffel eller to ophængningsstænger (begge dele kan være forskydelige), eller man bruger kæder. Både gaflen og de to ophængningsstænger er almindelig kendt, så det skulle være overflødigt at sige om dem, at de ender med halve øjer, der kan anbringes ind over for- eller bagtøj. I en vis forstand kan man altså foreløbig godt tale om en ensartet metode. Det er blot grejet, der er forskelligt. Men så kommer forskellen. Nogle har brugt at anbringe planken mellem stænger (eller kæde) og kofangernes stivere, medens andre har lagt den op mod svejsestederne mellem skærme og karosseri. På en station, hvor man benyttede den førstnævnte placering af planken, opdagede man en dag, at kofangerstiverne var blevet bøjet. Det havde man aldrig før oplevet, og på den station havde man transporteret hundredevis af folkevogne!

Se, vi vil jo ikke bestride, at en redder, som i årevis har beskæftiget sig med bugsering af havarerede vogne, har fået en stor erfaring, som vi andre har svært ved at hamle op med. Det lykkedes os heller ikke dennegang. Vi kendte på forhånd hans reaktion: »Sådan har jeg gjort i mange år, så hvorfor f.....« I al stilfærdighed måtte vi gøre ham opmærksom på, at når man har to steder at vælge imellem, når planken anbringes, så er det ingen dårlig idé at vælge det sted, der er stærkest, og det er nu på folkevognen de nævnte svejsesteder. Om der på de seneste modeller skulle være sket det, at der anvendes et andet materiale til kofangerstiverne, tør vi ikke sige. Det er jo muligt, og disse stivere er ikke specielt beregnet til støtte for vore planker.

Lad os lige vende tilbage til ham, vi ikke kunne hamle op med, og sige til ham og hans udmærkede kolleger: Vi vil slet ikke give os til at hamle. Vi ved godt, at I ved en masse om de dele, men der er nogen, der er mere kloge end andre, og var det ikke en god ting at prøve på at samle og systematisere oplysningerne om alle de anvendte arbejdsmetoder. Når det er gjort, skulle det ikke være svært at finde ud af, hvilke metoder, der er bedst. Og kunne vi så nå dertil, at vi overalt kun benyttede os af de bedste metoder, så ville sikkert mange ærgrelser blive sparet, skadernes antal ville sikkert dale, og det ville blive lettere at lære nye folk op.

Konklusionen af alt dette bliver altså, at vogntjenesten gerne imødeser beskrivelser af de nu anvendte arbejdsmetoder med bemærkning om, hvilke vognmærker de enten udelukkende eller slet ikke må bruges til. Til en sådan beskrivelse hører også angivelse af det benyttede grej. Men dermed er vi ikke færdige. Vi er i virkeligheden først lige begyndt. For når vogntjenesten så har fået kortlagt alle metoderne, bliver det dens opgave at få vurderet dem og orientere stationerne om de bedste. Der menes hermed ikke, at man helt skal stoppe metodevarianter, for selvfølgelig kan en foretrukken metode være vanskelig at anvende under visse omstændigheder, således at man må have flere at vælge imellem.

Når vi er kommet så langt, bliver resten ren rutine, og princippet vil være, at enhver, der opdager, at en anvendt metode af denne eller hin grund er

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mindre heldig eller måske ligefrem risikabel, omgående orienterer vogntjenesten, så faresignalet kan hejses på alle stationer. På samme måde er det meningen, at vogntjenesten skal underrettes om enhver hensigtsmæssig ændring af en metode, som måtte blive opdaget. Det behøver for den sags skyld kun at være en ganske lille ting. Den kan hænge sammen med en anden lille ting, der er opdaget på en anden station, og sammenlagt kan der måske blive en ganske acceptabel fordel ud af ændringen.

Det siger sig selv, at vogntjenesten med et systematiseret erfaringsmateriale hidrørende fra alle de folk, der har arbejdet med havarerede vogne på nærmeste hold, vil have langt bedre muligheder for at holde sig orienteret om og diskutere synspunkter og anvisninger, der kan fås fra fabrikker og hovedforhandlere. Og fordelen ved en sådan kortlægning af metoderne vil vi allesammen kunne nyde.

Fra stationerne

Den nye stationsbygning i Ars.

Den lange og periodevis meget hårde vinter har stillet store krav til os, og ved siden af har stationerne haft travlt med indsamling af tøj til Algeriet og brød til fuglene. Vi kan ikke nævne alle de større assistancer, der skyldtes frosten og isen. Vi må nøjes med et par stykker, og stationerne undskylder nok, at vi indleder med et skulderklap til *flyvetjenesten*. Da det kneb med at få færgerne over Storebælt, blev der et voldsomt pres på flyveruten mellem Kastrup og Beldringe, og alene i februar måned klarede flyvetjenesten 45 extra dobbeltture. Vilkårene var nu ellers ikke de bedste, for Beldringe har ikke landingslys som Kastrup, Tirstrup og Aalborg. Der måtte assistance til, og den ydede *Odense*-stationen på storartet måde. I hast riggede man et fint lysanlæg til, så starter og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

landinger kunne ske på fuldt forsvarlig måde. Altså også skulderklap til Odense-stationen.

Vi var selv så glade for den håndsrækning, vi kunne give publikum, men det skal ikke nægtes, at glæden fortog sig lidt, da vi opdagede, at mange mennesker reserverede pladser for at sikre sig, at de kune komme over bæltet, men så udeblev ved afgangen, hvis det var lykkedes dem at komme med færgen alligevel. På en del ture var maskinerne derfor kun halvt fyldt, og et tilsvarende antal mennesker, som vi kun havde kunnet love plads, hvis vi fik afbud, kom ikke over. Man lærer af den slags til næste gang!

★

Sønderborg-stationens folk deltog den 23. januar i en stor aktion, da 30 men-

Fra den nye stationsbygning i Holbæk vises øverst et hjørne af garagehallen og tilhøjre har vi kastet et blik ind i opholdsstuen, hvor kun piphans minder om den gamle station.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fra et alvorligt trafikuheld i Prinsessegade på Amager. En sporvogn måtte sættes på plads og lastvognen slæbes på værksted.

nesker drev til søs på en stor isflage ud i Østersøen. Situationen var alvorlig, og på stationen fandt man det nødvendigt at rekvirere helikopterhjælp fra Skrydstrup. Efter en vellykket aktion modtog stationsleder *Fedder Jensen*, assistent *Thomsen* og redningsfører *Johansen* en række pæne breve med samt lidt godter. Vi citerer fra et af brevene, der stammer fra et forældrepar i Lysabild skov:

Min kone og jeg vil gerne udtrykke vor store taknemmelighed for korpsets veltilrettelagte og vellykkede redningsaktion onsdag aften ved Mommark havn. Vor dreng var mod forbud gået ud på isen til kammeraterne, og da hverken han eller hunden kom hjem til aften, og vi fik at vide, at isen var gået, begyndte vi at ane sammenhængen. Må vi bede Dem lade takken gå videre til de reddere, som var ude med båden. Hunden fandt selv hjem fra Mommark og havde benyttet lejligheden til at hjembringe et stort, delikat torskehoved.

★

Alt for mange situationer endte sørgeligt, og navnlig har det været trist, når de pårørende har skullet underrettes om, at de omkomne ikke har været til at finde. Om anvendelse af isspejl i sådanne tilfælde har vi skrevet andetsteds i bladet.

★

Det har været koldt at være svømmedykker, og vi sendte en venlig tanke til *Thisteds* svømmedykker, som den 30.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

januar måtte ned i Nykøbing Mors' havn for at fjerne en pæl, som havde kilet sig fast i den ene af statsbanefærgen »Glyngøre«s skruer. Sammenlagt måtte han arbejde halvanden time under isflagerne for at frigøre skruen.

★

Fra de lidt lettere vinteropgaver må vi nævne uddelingen af brød til fuglene. Det er i almindelighed et taknemmeligt arbejde, også fordi folk mange gange synes, at vi er rene engle. I hvert fald får vi mange breve fra folk, som roser os, fordi vi bidrager til, at dyrene får hjælp. Således fik *Vejle*-stationen den 13. februar fra »en tidligere Vejlenserinde«, hvilket er en dame, der har boet i Vejle, et brev, hvori det hed:

Hermed sender jeg lidt penge til fuglene i naturen. Jeg ser i avisen, at De er så god ved fuglene, og de har det jo strengt i denne vinter. Jeg har her i min have mange fugle, bl. a. en Sjaggerdrossel, og den spiser 2 Ingemansæbler hver dag. De 20 kr. skal De selv have til cigarer.

★

Kalundborg-stationen har været ude for en pudsighed. Rapport nr. 1000 rundede man den 17. februar, og denne rapport gjaldt en indlæggelse af en patient, hvis sygekassenummer viste sig også at være nr. 1000!

★

Nogle stationer omkring København har haft besøg af de to ledere af et ungarsk statskorps, som udfører al ambulance- og sygetransport i Ungarn. Vi tør påstå, at de ungarske gæster var ret imponeret over det, de så hos os. Så vidt vi kan skønne ud fra de samtaler, vi har haft med vore gæster, behøver vi ikke at skamme os over kvaliteten af den patientbefordring, der bydes borgerne her i landet.

★

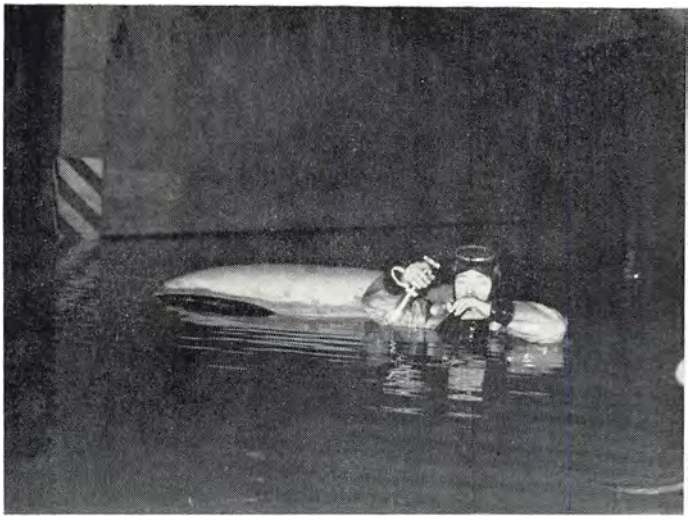
De vilde svaner i Nivå-bugten ved Espergærde får udleveret nødrationer, som var samlet ind på stationen i Helsingør.

Årsberetningen for 1962 er i arbejde, og den kan ventes udsendt omkring den 20. april. Det vil fremgå af den, at antallet af assistancer har været så stort som aldrig før (det har det forresten været de fleste år), og at vi fra årsskiftet 61/62 til 62/63 er blevet ca. 150 mennesker flere i korpset. Og så må det endda erindres, at 1962-beretningen kun kommer til at omfatte Falcks Redningskorps.

★

Værkstedet på Gladsaxe-stationen har bygget en ny sygevogn, som er noget helt for sig selv. Den kaldes en *senge-*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



Efter et brud på en hovedvandledning, kom Bernstorffsvej ved viadukten i Gentofte til at stå under vand. En personvogn forsøgte at komme gennem vandet, men blev siddende, og efterhånden dækkede vandet den til. Derfor måtte vi have svømmedykker med for at få slæbt vognen op.

vogn, for den er indrettet således, at patienten kan befordres liggende i en hospitalsseng og med plads til alt det apparatur, der er brug for, når man skal overføre meget dårlige patienter, som ikke kan flyttes fra deres senge. Vi har nogle gange været ude for at skulle udføre den slags transporter, senest fra centralsygehuset i Slagelse til et hospital i København. Dengang måtte vi rigge en flyttevogn til. Men nu har vi altså fået den første specielle sengevogn, og det er meningen, at flere skal følge efter. Vi skal lige have gjort nogle erfaringer først og have den vurderet af lægekonsulenterne.

I Ålestrup har vi fået en fin station ved at nybygge en garagehal og forbinde den med byens gamle skolebygning, som vi samtidig erhvervede.

Redaktion: Børge G. Johansen, Falck-Huset, København V

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Stationsleder *Viggo Christensen*, Varde, som i en artikel inde i bladet gør sig til talsmand for anvendelse af markvandingsanlæg ved slukning i områder med knappe vandforsyningsmuligheder.

Forsidebilledet: Vor fotograf har ikke kunnet lade være med at tage dette natbillede af vor Tåstrup-stations »udstillingsvindue« ud mod hovedvej 1.

ARNSKOVS BOGTRYKKERI · KØBENHAVN

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

28. årgang Juli 1963 Nr. 3

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skader og erstatningsansvar

Her i bladet har vi i årenes løb gentagne gange behandlet spørgsmålet om det erstatningsansvar, vi under vort arbejde kan pådrage os, og vi skal i det følgende komme lidt mere ind på emnet specielt med henblik på ansvaret i forbindelse med ydelse af assistance til havarerede vogne. Hvad disse ydelser angår er det jo sådan, at de udgør en af vore store funktioner. I indeværende år må vi regne med, at assistancernes antal langt passerer de 400.000 og måske nærmer sig den halve million, og vi nærer naturligvis ingen illusioner om, at disse mange assistancer skal kunne ydes, uden at der en gang imellem sker et uheld. Men selv om de uheld, vi kommer ud for i år, holder sig nede på mellem en halv og én pro mille, så er det trods alt en del skader, som vi meget gerne ser reduceret mest muligt, både hvad antal og omfang angår. Hvis vi ved hjælp af denne redegørelse kan bidrage lidt hertil, skulle det glæde os.

Vi har før forklaret, at man som hovedregel kan regne med, at man pådrager sig erstatningsansvar, hvis man tilsidesætter den agtpågivenhed, som et erfarent og hæderligt menneske, der er udrustet med normale evner og har kendskab til det pågældende forhold, kunne og ville udvise i den situation, der er tale om. Denne hovedregel, der også kaldes culpa-reglen (culpa = skyld), kan man imidlertid ikke forlade sig blindt på. Man kan også sige det på den måde, at de kriterier, der er nævnt, ikke udmærker sig ved at være synderlig stringente, for hvornår er man erfaren, hvordan vurderer man normen for et menneskes evner, og hvor stort et kendskab skal man have til det pågældende forhold?

*

En af vore ypperste jurister, højesteretsdommer *Jørgen Trolle*, har i sin bog »Risiko og skyld« hævdet, at teorien har ledt os på vildspor ved at sige, at der gælder en generel culpa-regel, som siger, at man kun bliver erstatningspligtig, når man ikke har udvist den agtpågivenhed, som der er håb om at få praktiseret af almindelige mennesker. Men så viser retspraxis, at man af nogle skadevoldere kræver den yderste påpasselighed, medens der for andre har skullet foreligge en relativ grov uagtsomhed, før de er blevet pålagt erstatningsansvar. Højesteretsdommeren gennemgår i sin bog en mængde retsafgørelser, som viser, at denne udvikling slet ikke er urimelig, og vi kan selv præstere et par exempler, der fortæller os, at ansvarsbedømmelsen af domstolene på en retfærdig måde varie-

INDHOLD

Skader og erstatningsansvar ..... side 67
Om bugsering af biler med automatisk transmission ..... „ 73
Sophus Falck, kulfanden og russeren ..... „ 75
Afmærkning af færdselsuhelssteder „ 78
Afmærkningsarbejde i praxis ..... „ 80
En donorkørsel ..... „ 82
Kørsel med udenlandske vogne .. „ 85
Udrykningskørsel og færdselsloven „ 86
Den unødvendige tomkørsel ..... „ 89
Ændringer i ledelsen ..... „ 90
Svar på et læserbrev ..... „ 92
Ansvarsforsikring af entreprenørarbejde ..... „ 93
Svømmedykning i Frankrig ..... „ 95
Fine præstationer ..... „ 96
Fra kontorerne ..... „ 98

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

rer efter situationerne og omstændighederne.

Vi minder om vor gennemgang af ledernes ansvar i marts-nummeret 1959. Dengang kom vi lidt ind på den milde ansvarsbedømmelse, vi kunne regne med i forbindelse med løsningen af vanskelige og meget specielle opgaver, og i julinummeret 1962 refererede vi en landsretsdom, hvorunder vi blev dømt, fordi en af vore reddere havde undladt at fjerne kardanaxlerne på en lastvogn, før han begyndte at bugsere den. Man kunne måske godt kalde denne dom hård, men den var ikke uretfærdig. Det skøn, som domstolene udøver i erstatningssager, er baseret på visse retfærdighedsforestillinger. De dømmer efter deres skøn og erfaring og efter, hvad deres fornemmelse for retfærdighed siger dem.*)

•

Spørgsmålet om vort erstatningsansvar knytter sig især til arbejde med at assistere havarerede vogne, og vi vil gerne gennemgå et par tvivlsomme sager, om hvilke vi endnu ikke kan sige, hvor vidt ansvaret pålægges os. Men forhåbentlig kan de tjene som vejledende og advarende exempler.

I den første sag var en af vore kranvogne sendt ud til en kunde, som havde vrøvl med bagtøjet på sin bil. Den havde sat sig fast i bakgearet. Kunden havde travlt og forlangte omgående at blive slæbt på hjulene til sit sædvanlige værksted. Han var godt nok klar over, at dette med at blive bugseret rullende på hjulene, når vognen stod i bakgear, indebar en vis risiko, men han bedyrede, at det sagtens kunne lade sig gøre, når han blot styrede efter kranvognen og hele tiden trådte koblingen ud. Vor redder nærede betænkeligheder og sagde, at han hellere for en sikkerheds skyld ville hænge vognen op i bagtøjet, men det ville kunden ikke høre tale om. Han havde travlt, og det var bare om at få sat bugserstangen på, så de kunne komme afsted. Da kunden altså insisterede, lod vor redder sig overtale, satte bugserstang på og begyndte bugseringen. De fleste vil kunne gætte, hvad der skete! Under bugseringen smuttede kundens fod, så koblingspedalen røg op. Redderen kunne i kranvognen mærke rykket i kundens vogn og standsede øjeblikkeligt. Han forlangte nu, at resten af transporten skulle foregå med den havarerede vogn ophængt i bagtøjet, og kunden protesterede ikke.

På værkstedet viste det sig, at kron- og spidshjul var blevet ødelagt, og at nogle lejer var slået skæve. Reparationsregningen blev på ca. 1000 kr., og kunden fandt det på sin plads at kræve os for beløbet. Den redder, som havde udført bugseringen, bedyrede sin uskyld og henviste til, at kunden selv havde forlangt bugseringen udført med vognen løbende på alle fire hjul, medens kunden hævdede, at redderen med sit større kendskab til risikoen, kraftigere burde have præciseret nødvendigheden af at hænge vognen op i bagtøjet.

Denne sag er endnu ikke afgjort, men det er slet ikke usandsynligt, at kunden får ret. Det er tvivlsomt, om man af en ikke motorkyndig bilist kan forlange, at han fuldt ud skal kunne forstå risikoen i en sådan situation. Omvendt ved enhver redder, at der er meget betydelig risiko ved at bugsere en vogn løbende på hjulene, når bakgearet har sat sig fast, selv om der kan kobles ud. Det kan godt være, at redderens større viden på dette punkt har til følge, at hans ansvar også bedømmes strengere og måske så strengt, at han får pålagt hele skylden eller en væsentlig del af den.

*) Jørgen Trolle: Risiko og skyld; p. 312

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Også i den følgende sag lod vor redder sig overtale. Den stammer fra sneperioden i vinter, da en kunde var kørt fast i en stor snedrive. Da vor redder ankom med kranvognen, var kunden ret forkommen, og han ønskede at blive trukket fri aldeles omgående. Redderen var lidt betænkelig, for vognen sad tæt i snedriven, og da sneen på grund af frosten var meget hård, var der en risiko for at påføre vognen nogle skrammer, hvis man ikke først ryddede noget af sneen omkring vognen væk. Herom ville kunden ikke høre tale. Han frøs, og han ville ikke vente, til redderen havde fået gravet sneen væk. Forøvrigt kunne det også være lige meget, for vognen havde i forvejen et par små buler, som han skulle til karetmageren og have rettet ud snarest muligt. Og så ville et par skrammer mere ikke gøre hverken til eller fra.

Kunden fik sin vilje. Redderen trak med kranvognens spil den fastsiddende vogn fri, og som forudset opstod der et par skrammer på vognen. Disse skrammer, som hverken gjorde til eller fra, kom imidlertid til ære og værdighed, da kunden og karosseriværkstedets ejer fik talt lidt sammen og udskrevet regning. Der var skam ingen grund til, at kranvognens forsikringsselskab ikke skulle betale regningen, og i lighed med situationen i den første sag henviste kunden til, at vor redder jo bare kunne have nægtet at trække vognen ud, når han var så sikker på, at der opstod skade på vognen på grund af sneens hårdhed.

*

Hvilken lære kan man nu drage af disse to sager udover den triste, at menneskenes børn ikke er, som de burde være? Man kan for det første lære, at det ikke bare er vigtigt at vide noget om det arbejde, man har med at gøre, men at man også skal bruge sin viden med fornuft. Når man ved, at der er en risiko forbundet med en arbejdsmetode, og man kan bruge en anden, der er uden risiko, så skal situationen være ganske usædvanlig, hvis man finder at burde vælge den risikable metode. Så skal man være i alvorlig tids- eller materielnød, for kun da kan man regne med en tilsvarende mildere ansvarsbedømmelse. Det er i almindelighed ikke nok, at kunden eller en tilfældig tilskuer udtrykker ønsker eller giver råd. Selv om det *kan* hænde, at en særlig sagkyndig er tilstede og giver udtryk for sin mening, så er det sikrest at stole på sin egen viden og følge de regler, man har lært. Når der som i de refererede tilfælde var en vis sandsynlighed for, at bagtøjet ville tage skade, og at vognen ville få skrammer samtidig med, at man med sig selv vidste, at risikoen i begge tilfælde kunne fjernes ved at hænge vognen op og grave sneen væk, så bør der ikke være tvivl om, at de risikofrie fremgangsmåder skal vælges. Så langt skal man ikke følge en kunde i hans ønsker, at man udsætter sig for et unødigt erstatningsansvar, og man skal erfaringsmæssigt have et usædvanligt godt kendskab til ham for at forlade sig på hans forsikring om, at han selv tager ansvaret.

*

Medens de nævnte to sager er tvivlsomme, så har vi desværre også nogle stykker, som ikke efterlader nogen tvivl om, at vi er erstatningspligtige.

En af de ting, vi især er faldet over, er den uhensigtsmæssige brug af wirer til bugsering. Vi har en sag med en wire, som snoede sig omkring det ene forhjul, og da der blev trukket i den, rev den bremsestangen itu og bøjede styrearmen. Denne sag giver os anledning til at gentage, at der ved igangslæbning og bugsering af vogne, der løber på hjulene,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

så vidt det overhovedet er muligt skal bruges bugserstang. Den er lige så let at påsætte som en wirestrop og sjækel, når man bare har et liggebrædt med, så redderen kan komme ind under fortøjet uden at snavse sig alt for meget til.

Om bugserstangens anbringelse kan vi som bekendt ikke give retningslinier, der gælder for *alle* vognmærker og årgange. Vi håber, som vi nævnte det i sidste nummer, at vi ved hjælp af oplysninger fra stationerne kan få kortlagt anbringelsesmulighederne, men vi vil gerne her nævne, at de ømme punkter er styrearm og travers. På Fords person- og varevogne må bugserstangen aldrig fastgøres disse steder. På Taunus 17 M skal man anbringe den på forbroen uden derved at medtage den bagved liggende forbinrelsesstang, selvom broen ligger lidt bagude og mere på midten. Man kan også fastgøre den på det forreste beslag på stabilisatorarmen. I det hele taget gælder det, at man skal ofre nogle minutter på at undersøge, hvor det kraftigste punkt til anbringelse af stangen befinder sig.

Ophængning i fortøjet af Ford-vogne af mærkerne *Anglia, Thames, Zephyr, Zodiac* og *Consul* lader sig ikke gøre uden at teleskopophænget går ud af sit leje, da det ikke er sikret med låseanordning. Disse vogne må derfor ophænges i bagtøjet, og hvis det heller ikke lader sig gøre på grund af skade på fortøjet, må der benyttes »fejeblad«. M.h.t. vogne med automatisk gearskifte henvises til artiklen herom andetsteds i bladet .

Mange gange kan man undgå igangslæbning, hvis man medbringer startakkumulator. Mangler nogen station en sådan, kan den rekvireres hos værkstedet på Gladsaxe-stationen.

*

Vi har nævnt en enkelt sag om en vogn, der sad fast i sne. For både sne, udgravninger og blød jord gælder det, at man ofte skal have et stort træk på wiren, og moderne vogne er nu engang ikke så robuste. Man må bestræbe sig for at få godt fat i dele, der kan holde til trækket, og det lønner sig tit at ofre noget på forberedelsen. Ved at grave vognen lidt fri kan man sommetider finde et bedre fastgørelsessted, end man ellers har mulighed for.

Nogle lastvogne har en trækkrog siddende på kofangeren, men en sådan krog kan som regel ikke holde til det nødvendige træk. Skal vognen trækkes forlæns op, må man såvidt muligt se at få lagt kæderne om bagaxlen og føre en wire fra kæden gennem fortøjet. Størrelsen af det træk, der skal anvendes i de forskellige situationer har vi før skrevet om her i bladet, bl. a. i artiklen »Bjergning af køretøjer« i septembernummeret 1959 side 124—128, og de reddere, der har været på skole på »Ørnegården«, er grundigt blevet instrueret i de regler, hvorefter trækket kan udregnes. I øvrigt er vogtjenesten og skolen i færd med at udarbejde et skema med en vejledning, der kan anbringes i hver kranvogn, så man altid kan slå formlerne efter og kontrollere, om man nu også har kræfter nok i sin egen vogn til at yde det træk, der skal til for at befri havaristen.

Et af de bjergningsuheld, vi har haft, angik en lastvogn, som var kørt i havnen. Vi fik lagt en 16 m/m wire om bagtøjet, og det gik også godt, så længe en del af vognen var under vand. Men da vognen kom fri af vandet, øgedes trækket selvfølgelig, og wiren blev bogstavelig talt skåret over i et snit, da den blev presset mod en skarp kant på undervognen. Her burde være anvendt en kraftig kæde i stedet for wire. I en anden sag opstod skaden, fordi kranwiren sprang ud af ledeskiven på kranen, og det uheld får os til at henlede opmærk-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

somheden på, at kraner, der ikke er forsynet med spærreanordning, så man sikrer sig wirens forbliven i skiven, bør forsynes med en sådan anordning.

Endelig vil vi nævne en erstatningssag om et grantræ. Den hører til gruppen af skader i forbindelse med bjergning. En redder havde — i øvrigt helt korrekt — fundet det nødvendigt at benytte vinkeltræk, og han anbragte kasteblokken på et træ i nærheden. Han havde også korrekt skærmet træet mod kæden ved at lægge nogle planker imellem. Men han havde gjort den fejl at vælge et grantræ, hvis rødder som bekendt kun er forankret i de øverste jordlag. Resultatet var, at den vogn, der skulle bjerges op fra en udgravning, blev stående nede i udgravningen, medens grantræet langsomt lagde sig ned.

Selv om vi nu nogle gange har indskærpet, at der omkring skarpe kanter bør bruges kæder og ikke wirer, så har det ikke dermed været vor agt helt at kaste vrag på wirerne. Hver ting til sin tid og sit brug. Wirestropperne kan ikke undværes, men pas på dem! De skal behandles ordentligt og fornuftigt. Det er klart, at når en wirestrop trækkes i skarpe træk, risikerer man let, at enkelte tråde knækker, og når det sker, reduceres dens styrke, og den får »lus«, som kan være meget ubehagelige.

*

Dette var en gennemgang af nogle af de skader, vi har været ude for, og for hvilke vi må anses for erstatningspligtige. Somme tider har vi også måttet påtage os erstatningspligt, selv om vi ikke har forvoldt nogen skade. Vi tænker her på de skader, der *var* forvoldt, før vi kom til. Der er derfor god grund til at minde om, at man står sig ved at orientere sig om de skader, der allerede er sket ved det uheld, hvis virkninger vi er tilkaldt for at afhjælpe. Kranvognsredderen bør slå et slag omkring havaristen for at se, hvad der er sket, således at vi ikke drages til ansvar for de buler, der er opstået, forinden vi giver os i lag med bjergningen eller bugseringen.

Vi ved godt, at det er et extraarbejde at beskrive allerede skete skader, og i mange tilfælde er en nøje specifikation vel nok umulig, men det er vigtigt, at vi kan protestere med vægt, hvis vi gøres ansvarlig for ting, vi er uden skyld i, og vi må i så fald kunne fortælle vort eget forsikringsselskab, hvilken forfatning, den havarerede vogn var i, da vi kom ud til den. Nogen orientering skulle man i sådanne tilfælde også kunne få af rapporten, som jo godt kan indeholde oplysning om grunden til havariet. Hvis en vogn er styrtet i en udgravning, er det jo ikke særlig sandsynligt, at den er sluppet fra det uden skrammer.

Nu er det så klart, hvis en vogn er styrtet i en udgravning, men i mange andre tilfælde vil et kort notat om den forudgående hændelse være en værdifuld orientering for os.

*

Som vi sagde i indledningen, venter vi ikke, at vi kan undgå uheld, men vi vil mene, at agtpågivenheden kan skærpes en del, når vi gør opmærksom på de ubetænksomheder, der i de forannævnte sager har påført os erstatningspligt, og det ville glæde os, om virkningen ville kunne spores i form af en tilbagegang i antallet af skadeanmeldelser.

En del af de skader, der er opstået under arbejde med havarerede motorkøretøjer, kan i nogen grad undskyldes med, at motorkøretøjerne er blevet mere sensible i årene efter krigen. Det er blevet

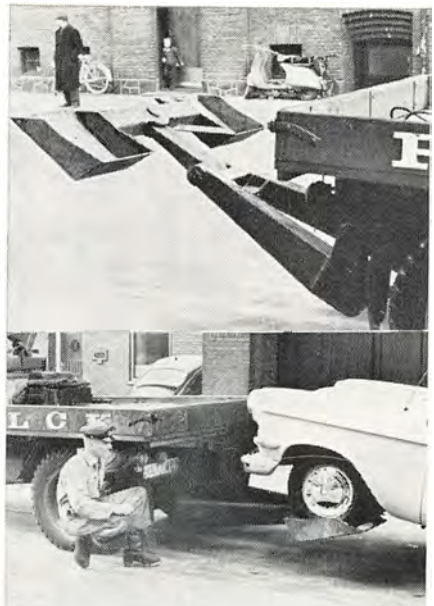
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

stadigt vanskeligere, »at komme til« uden at røre karosseriet, og det er en kendt sag, at der er vogne, som man dårligt kan sætte en tommelfinger på, uden at fingeren efterlader en bule. Imidlertid må det ikke glemmes, at det vognmateriel, vi bruger til at assistere med, samtidig har undergået en væsentlig ændring i den forløbne tid. Ikke sådan at forstå, at udviklingen direkte har fjernet de problemer, der er fulgt med personvognenes forøgede sensibilitet, men de moderne kraner, motorspillet og bugservognene har dog lettet arbejdet en del, så der er blevet tid til en noget større forsigtighed.

Endnu et stykke vej med tilpasningen af vore hjælpekøretøjer er vi nået i Odense med en Dodge lastvogn monteret med en hydraulisk transportgrabbe, der har en bæreevne på 1000 kg. Hydraliten kan bære 1500 kg, men af hensyn til chassisbelastningen med læssekran, må der iflg. beregningerne ikke hvile mere end 1000 kg på grabben under kørslen.

Hvis man går over til en sværere model, f. ex. Dodge 3123 P eller 3123 R, vil man kunne opnå, at grabben får en bæreevne på 2500 kg. Den type, der er vist på billederne, har dog vist sig at være ideel til transport af vogne med egenvægt på indtil 2350 kg, uden at det mærkes på styringen. Selvfølgelig er det også en fordel at anvende et så kort chassis som muligt af hensyn til manøvredygtighed i smalle gader. Køretøjets fulde længde med grabben slået ned for transport er 7,5 m.

Man har på Odense-stationen været yderst tilfreds med denne vogn, og alt tegner til, at »grabbe-vognen« vil vinde indpas hos os.



SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Om bugsering af biler med automatisk transmission

Da antallet af automobiler med automatisk transmissionssystem er i stadig vækst overalt i verden, vil det for bl. a. mekanikere være nødvendigt at sætte sig ind i, hvorledes sådanne biler skal behandles, såfremt der opstår vanskeligheder.

Eksempelvis kan man spørge: »Hvordan startes motoren, når batteriet er afladet, og startsving ikke forefindes« og, »Hvordan kan man slæbe vognen til værksted, hvis motoren overhovedet ikke kan løbe rundt?« Kendskab til disse ting er nødvendigt, fordi den automatiske transmission er et kompliceret maskineri, der er kostbart at reparere, hvis eksisterende mindre skader forværres ved ukorrekt fremgangsmåde under bugsering.

Alle, der kan få med en sådan beskadiget vogn at gøre, bør derfor vide, at til og med 1958 modellerne havde alle hydrauliske, automatiske transmissionssystemer uden undtagelse to oliepumper. Den ene — frontpumpen — blev drevet direkte fra motoren hele tiden, selv når transmissionssystemet stod i hvilestilling. Denne pumpe præsterede de nødvendige tryk til betjening af transmissionssystemet indtil en fart af 25 eller 30 miles i timen (ca. 40—48 km) var nået. Denne pumpe sørgede også for det tryk, der var nødvendigt til smøring af transmissionssystemet. Den anden pumpe — agterpumpen — blev drevet af køretøjets baghjul via kardanakslen og var derfor uvirksom, indtil bilen begyndte at køre.

I 1959 og i de efterfølgende år gik man bort fra agterpumpen i alle hydrauliske, automatiske systemer, og i 1961 blev »Buick Triple Turbine« og »Buick Special« transmissionssystemerne fremstillet uden agterpumper. Arbejdet blev overladt til frontpumpen. Dette betød naturligvis, at medmindre motoren arbejdede, kunne transmissionssystemet ikke betjenes. Det er derfor umuligt at starte biler udstyret med disse systemer ved at trække eller skubbe dem. Sådanne vogne kan kun startes ved hjælp af startmotoren (selvstarteren). Foruden de ovennævnte Buick vogne er også Cadillac, Oldsmobile og Pontiac forsynet med dette transmissionssystem. En undtagelse er den i Canada byggede Pontiac, der har samme system som Chevrolet. Alle andre vogne, der er udstyret med transmissionsautomatik, kan startes således: Man sætter gearvælgeren på »Low« eller »Drive«, sætter tændingen til og skubber vognen indtil en fart af 25 miles i timen (ca. 40 km) er nået. Denne hastighed varierer dog lidt fra mærke til mærke, idet den går fra 15 til 30 miles i timen (ca. 24—48 km), men dette er uvæsentligt, da vognen normalt vil blive skubbet, til motoren starter.

Det er vigtigt at huske, at *det er farligt at trække en vogn, der er udstyret med automatisk transmission.* Da starthastigheden er forholdsvis høj, vil vognen, når motoren starter, let kunne indhente det trækkende køretøj med en kollision til følge. Når startvanskelighederne kun skyldes et afladet batteri, vil det enkleste være at starte vognen med et andet batteri. Ved bugsering til værkstedet er der én hovedregel, der knytter sig til alle vogne med automatiske transmissionssystemer uanset fabrikat. Hvis transmissionssystemet er ude af drift (defekt), skal vognen bugseres på en sådan måde, at dens baghjul holdes fri af vej-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

banen. Hvis bugsering af en eller anden grund ikke kan gennemføres således, må kardanakslen afmonteres, forinden bugseringen påbegyndes.

Generelt gælder iøvrigt, at transmissionssystemet altid skal stå i hvilestilling — »Neutral« —, hastigheden må ikke overstige 25—30 miles i timen (ca. 40—48 km) og bugseringsdistancen må ikke være mere end 10—15 miles (ca. 16—26 km). Hvis fart og afstand overstiger disse tal, må bugseringen foretages med den havarerede vogns baghjul fri af vejbanen eller med dens kardanaksel afmonteret.

Der er altså her tale om vogne, som bugseres af forskellige andre årsager, men med intakt transmissionssystem, da der jo ovenfor nævnes, at vogne med beskadiget transmission *altid* skal bugseres med løftede baghjul eller med afmonteret kardanaksel.

Undtagelser fra forannævnte regel er:

1) »Powerglide«-udrustede Chevrolet modeller 1953—1960, som kan bugseres med en fart af 45 miles i timen (ca. 72 km).
2) Vogne i den *amerikanske* Ford familie, som kan bugseres med 40 miles i timen (ca. 64 km).
3) Alle Buick modeller, som kan bugseres over en afstand af 300 miles (ca. 480 km). Dog med undtagelse af Buick vogne med »Triple Turbine« transmission.
4) Packard med »Ultramatic« transmissionssystem, som ligeledes kan bugseres 300 miles.
5) Chrysler modeller med »Power Flite« og »Torque Flite« transmissionssystemer, som kan bugseres over en strækning af 100 miles (ca. 160 km).

I alle andre tilfælde, også hvor det drejer sig om europæiske vogne med »Borg-Warner type 35« transmissionssystem, skal de ovennævnte regler følges for at undgå beskadigelse af transmissionssystemerne.

(Efter »Automobile International«, April 1963).

Fra Ringsted stationens arbejde på hovedvej 1 ved Fjenneslev med optagning af en påhængsvogn fyldt til taget med 3 1/2 tons bananer. Hovedvejen måtte spærres helt i de 10 min. det varede at trække vognen op. Bemærk, at stationen med en extra kranvogn holder igen på læsset under optrækningen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sophus Falck, kulfanden og russeren

Af redaktør Erland Gribsø

Nu, da Falck har overtaget Zonen, mindes ældre Nordsjællændere med et smil, hvordan det gik til, at Falck måtte foretage et redningsarbejde i Kagerup — endnu før der var noget, der hed Falcks Redningskorps.

På Jagtvejen i København, tæt ved Nørrebros Runddel, lå der i begyndelsen af århundredet to store tømmer-oplagspladser lige overfor hinanden. Den ene ejedes af Jens Olsen Christensen, også kaldet »Kulfanden«, fra Kagerup savværk, den anden af Sophus Falck, »Københavns Pavillon- og Havemøbelfabrik«.

De to mænd omgikkes jævnligt på fagets og naboskabets vegne. De var begge »træmænd« og begge forretningsmænd om en hals, men ellers havde de ikke ret meget tilfælles.

Falck havde i sine yngre år været i Amerika og var fuld af ideer — en af de planer, han senere fik realiseret, var det nu så kendte »Falcks Redningskorps« — men også »Kulfanden« var smart på sin vis. Selv om han aldrig havde dyrket læsning i nogen udstrakt grad og havde besvær med at prente sit navn, var der ingen, der kunne lære ham ret meget, som havde med handel og forretning at gøre.

Når Jens Olsen var i København, »losserede« han på »Bellevue« i Studiestræde eller holdt som andre kulsviere til på »Tre Hjorter« i Vestergade. Men forøvrigt forstod han at omgås folk af alle slags, og når han forhandlede med repræsentanter fra orlogsværftet eller fra Burmeister & Wain om leverancer fra Kagerup savværk, følte han sig ikke trykket af det fine selskab. I sit grå tøj og med den sorte, stive hat klemt ned i panden gik han ved sådanne lejligheder hjemmevant ud og ind på »Phønix« og »Angleterre«, og når han undtagelsesvis havde sine forretningsforbindelser hjemme på besøg på gården ved savværket, var der ingen smalle steder, hvad mad og drikke angik. »Kulfanden« vidste udmærket besked med, at til suppe skulle man have Sherry eller Madeira og til fisk Rhinskvin eller Sauterne. Hans Bourgogne til stegen og hans Portvin til desserten gik der ry af, og at Champagne var den »eneste vin, som man ku' drikke til hvadsomhelst og nårsomhelst og hvorsomhelst«, det var han helt på det rene med.

Under den russisk-japanske krig i 1904—05 tog Falck til Rusland, og protegeret af kejserinde Dagmar fik han leverancen af et stort barak-lazaret. Materialerne kom fra Kagerup savværk, og lazarettets pavilloner lavede Falck på Jagtvejen, hvorfra de »færdigsyet« blev sendt til Rusland og stillet op ved kejserindens vinterresidens Anitschkov i Sct. Petersborg. Kort efter fulgte en endnu større russisk ordre: et helt felthospital, som skulle leveres til byen Tonkoi ved Baikalsøen i Sibirien.

Da Falck stod for at skulle bygge hospitalet, blev det bestemt, at han sammen med en af embedsmændene fra den kejserlige russiske legation i København skulle aflægge et besøg i Kagerup hos Jens Olsen.

*

En klar vinterdag stillede »Kulfanden« på Kagerup station for at tage imod Falck og russeren. Det havde sneet meget natten i forvejen, og Jens Olsen hav-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

de haft besvær med at få kanen bugseret ad hulvejen fra gården op til landevejen og gennem det lille stykke skov mellem savværket og stationen. Men nu holdt han ved stationsgavlen og ventede på middagstoget.

Så snart stationsforstanderen hørte kaneklokkerne, kom han ud og hilste. Han strøg sig over sit store, firkantede profetskæg og spurgte:

— De venter fremmede, Jens Olsen?

— Ja, der skulle komme it par manner fra Køvenhavn!

— Fornemme gæster?

— Ja, åh ja.

— Jeg kan tænke det! Her kom jo en fustage østers til Dem med morgentoget!

— Nå, ja, det er Falck, som De jo nok kender, Jacobsen? Ja, og så in russisk baron, der hidder gimmerlam . . .

— Gimmerlam? — gentog stationsforstanderen og så vantro på »Kulfanden« for at observere, om der muligvis skulle kunne spores noget filuragtigt i hans ansigtstræk.

— Ja, eller Zimmerlam eller Zimmerwald eller sådan noget lignendes — fortsatte Jens Olsen uden at fortrække en mine.

Man hørte nu toget fløjte ude i skoven, og lidt efter kom det stønnende ind til stationen. De to lokomotiver havde mas med at trække de fire vogne, som togstammen bestod af.

Mens toget blev skilt på midten og med hver sin maskine for futtede af mod Helsinge og mod Græsted, fik Jens Olsen sine gæster op i kanen, og noget efter sad de bænket i gårdens hyggelige spisestue, hvor bøgebrændet knitrede i kakkelovnen.

Det var tydeligt, at baronen var forbavset over interiøret. Han var veltilpas, og ved det smukt dækkede bord steg stemningen hurtigt. Baronen var vinkender, og han forelskede sig især i en dejlig sort Malaga, som blev serveret til desserten.

*

Efter spisningen blev forretningerne drøftet, og da baronen stadig ikke kunne glemme Malagaen, kom der en ny flaske på bordet — og endnu en.

Man blev enige om, at både baronen og Falck skulle overnatte på gården, og da baronen ud på aftenen ytrede ønske om at gå en lille måneskinstur, fik de tre herrer pelsene på og satte kursen mod skoven.

Lige ved siden af »Kulfanden«s gård lå en ruin, som egnens folk kaldte »Torskens hus«. Det var resterne af et parcelliststed. Hist og her mellem bindingsværksstolperne stod et stykke lerstampet væg. Stråtagene var de fleste steder skredet ned i ruinerne, og det hele så meget malerisk ud, som det lå der dækket af sne i en gammel, næsten tilgroet have med krogede æbletræer.

Pludselig sprang baronen over vejgrøften og ind i »Torsken«s have, hvor han satte kursen mod ruinen.

— Hov, pas på brønden! — råbte Jens Olsen.

Men det var allerede for sent! »Torsken«s brønd, der lå midt i haven mellem et virvar af buske, var halvvejs sunket sammen og havde været det i mange år. Hverken karm eller rækværk markerede, hvor den var, og sneen havde fuldstændig dækket hullet til. Nu sad baronen i brønden med kun hovedet og den ene arm synlig.

Jens Olsen og Falck sprang straks til. De hev og sled i baronen, som skældende og bandende sad fast i faldgruben. Men ingenting hjalp. De to redningsmænd gled i sneen og var flere gange selv ved at gøre den nødstedte baron selskab.

— Vi må ha' fat i noget tovværk! — sagde Falck.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

— Hjemme ved gården, inde i laden, står en trebenet talje, som vi ellers bruger ved bloksaven oppe ved savværket, sagde Jens Olsen sindigt.

Falck var straks fyr og flamme!

— Hold Dem i ro, baron, så henter vi hjælp, sagde han.

I løbet af få minutter kom Falck og Jens Olsen tilbage med den trebenede slæbende efter sig i sneen. Det var kun et øjebliks sag for dem at få stillet den op over brøndhullet. Et reb blev lagt under armene på baronen — og hiv og høj fik de ham, omend med besvær, hevet på land med kædetrækket.

Han så ikke godt ud. Hele understellet på ham var fyldt med lerpladder, men hjemme på gården fik man ham vasket og skyllet og puttet i et par af »Kulfanden«s bukser. De sækkede noget på ham, men historien blev taget fra den gemytlige side. En ny flaske Malaga kom frem, og det blev sent, før man kom til ro.

Næste dag tog Falck og baronen hjem til København — baronen i sine egne nyvaskede og nypressede bukser . . .

*

Når Jens Olsen og Falck senere mindedes baronens »brøndkur«, plejede folk at sige:

— Ja, det var »Falcks Redningskorps«, som var ude på sin første redningsaktion, endda et års tid, før korpset blev startet!

Politiet har i den senere tid fejret et par store jubilæer. Først fyldte rigspolitiet 25 år og derefter var det Københavns politi, der markerede 100 årsdagen for sin oprettelse. Vi gratulerede begge steder med en porcelænsfalk, og på billedet ovenfor er det rigspolitichefen, der på sit embedes vegne får overrakt gaven af direktør W. Falck.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Afmærkning af færdselsuheldssteder

Af politifuldmægtig W. Lindencrone

I cirkulære nr. 217 af 20. september 1962 har ministeriet for offentlige arbejder givet nærmere regler for afmærkning af færdselsuheldssteder, og i den sommersæson, som nu står for døren, skal der — desværre ! — nok blive brug for disse regler.

Andetsteds her i bladet gives der nogle oplysninger om det i cirkulæret omtalte skiltemateriel, som nu er på vej; her skal alene omtales enkelte detailler i cirkulæret.

Cirkulæret sondrer mellem *A.* Motorveje og veje med midterrabat samt *B.* Andre veje. Under stor opmærksomhed åbnedes den 14. maj Fugleflugtslinien, og der går en rød tråd fra denne og til cirkulæret. Ved lov af 17. april 1941 bemyndigede rigsdagen nemlig ministeren for offentlige arbejder til for statskassens regning at lade anlægge en vej »udelukkende for kørsel med motorkøretøjer« fra Rødby Havn til Storstrømsbroen, og kort tid efter blev det første spadestik taget — det husker vi sikkert alle. Denne lov satte gang i overvejelserne for at finde frem til de rette betegnelser af teknisk art for de forskellige led i et motorvejsanlæg: Tilslutningsanlæg, afgreningsanlæg, tilkørselsvej, udfletningsanlæg, ringvej o.s.v. samt selve begrebet motorvej. Det er morsomt i dag at tænke på, at det i 1941 lykkedes at trumfe denne betegnelse, der er en direkte oversættelse fra engelsk: motor-road, igennem, således at den tyske: Reichautobahn eller den italienske: Autostrada, ikke fik indpas i det danske sprog.

Siden har udviklingen haft syvmilestøvler på, og udbygningen af vejnettet, herunder anlæg af motorveje, vil sikkert foregå i stadigt større tempo.

Omtrent på 20 årsdagen for grundlæggelsen af den første motorvej i Danmark tog ministeriet for offentlige arbejder, vejdirektoratet, initiativet til en møderække, hvis resultat er det foreliggende cirkulære, og hvori sagkundskaben har deltaget: Justitsministeriet, politimestrene, politidirektøren i København, rigspolitichefen, vejvæsenet og redningskorpsene.

De fastsatte regler skal nu nærmere gennemprøves i praksis, og det er muligt, at politikredsenes og redningskorpsenes erfaringer giver anledning til at ændre enkeltheder. Og endnu henstår visse spørgsmål uafklaret, men dem skal jeg komme lidt ind på i slutningen af denne omtale.

En af de ting, der ikke er omtalt i cirkulæret, men som nok skal give anledning til debat, er det roterende blå blinklys. Justitsministeriets lygteudvalg har forbeholdt blåt blinklys for udrykningskøretøjer og foreskrevet gult blink for køretøjer, der i øvrigt ikke følger de gældende færdselsregler med hensyn til placering på kørebanen. Man kan indvende, at vejvæsenet også anvender blåt blinklys på de køretøjer, der benyttes til grusning og snerydning, men disse køretøjer bevæger sig jo også nu og da unormalt i trafikken og opfylder således lygteudvalgets krav. Cirkulæret foreskriver derimod blåt advarselsblinklys, nemlig 2 synkroniserede skiftevis blinkende lanterner, og dette rejser sikkert debatten.

Et andet punkt er teksten på undertavlen til advarselstavlen A 17. Cirkulæ-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ret foreskriver teksten: *Ulykke*. Det er godt, at der nu kommer ensartede regler på dette vigtige område, for hidtil har der hersket en del forvirring. Således har der enkelte steder været anvendt en undertavle med teksten: stop!, og det er jo ikke ligefrem det, man ønsker af de forbipasserende.

Det er en politimæssig opgave at sørge for den nødvendige afspærring i forbindelse med et færdselsuheld, og opstillingen af det nævnte afmærkningsmateriel er derfor også en politiopgave. Cirkulæret siger da også, »at politiet skønner afmærkning fornøden af hensyn til færdselssikkerheden eller færdselsreguleringen på stedet«, og at politikredsene kan træffe aftale med lokalt redningskorps »om bistand ved opstilling af materiellet«. Ofte vil meddelelsen om en færdselsulykke indløbe først til redningskorpset, som derefter i overensstemmelse med bestående aftale underretter politiet. Det vil derfor visse steder være praktisk at træffe aftale »om bistand ved opstilling af materiellet« og forsyne redningskorpsets station med det fornødne materiel.

Cirkulæret tager alene stilling til udgifterne ved tilvejebringelse af advarselsafmærkningen, men ikke til, hvorvidt eller i hvilket omfang redningskorpset kan have betaling for sin bistand. Problemet må formentlig løses således:

1) Såfremt politiet rekvirerer redningskorpset til opstilling af afmærkning, påhviler det politiet at betale for den modtagne ydelse efter de i overenskomsten mellem Falck og rigspolitichefen fastsatte regler, jfr. overenskomstens §§ 2 og 3. Det forudsættes herved, at udrykningen sker *udelukkende* på politiets rekvisition, og at den ikke ville være sket på grund af en kontraktmæssig forpligtelse (abonnement).

2) Såfremt udrykningen sker på grundlag af en privat begæring, må der ses på følgende muligheder:

a. Består der kontraktforhold (abonnement) med rekvirenten, skal der ikke kunne kræves særskilt betaling af politiet, hvis afmærkningsmateriellet kan medbringes i udrykningskøretøjet (kranvogn etc.), og bistanden alene består i denne transport af materiellet fra stationen til uheldsstedet. Betalingsspørgsmålet opstår først, når der udover transporten kræves bistand ved opstilling og nedtagning evt. hjemtransport af materiellet, eller hvis politiet begærer materiellet, og dette ikke kan medbringes i redningskorpsets køretøj.

b. Består der ikke et kontraktforhold til den private rekvirent, er det alligevel muligt, at denne skal betale for den ydede assistance. Herunder må også falde udtransporten af eventuelt afmærkningsmateriel på samme måde som nævnt under a. Såfremt der herudover begæres bistand fra politiets side, må sådan assistance betales af politiet i overensstemmelse med de i overenskomsten fastsatte regler.

Foranstående regler har været genstand for en drøftelse mellem rigspolitichefen og redningskorpsene og skal være gældende indtil videre.

Erfaringerne i forsøgsperioden vil vise, om der er behov for at indgå en særlig betalingsaftale i forbindelse med disse specielle regler om afmærkning af færdselsuheldssteder.

*

Udbygningen af vejnettet og den stigende trafikintensitet med deraf følgende flere — og mere komplicerede — ulykker medfører, at det foreliggende cirkulære kun er en sten i en større mosaik. Erfaringerne fra det nuværende materiels benyttelse kan bevirke, at der ændres og suppleres, men opmærksomheden må og-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

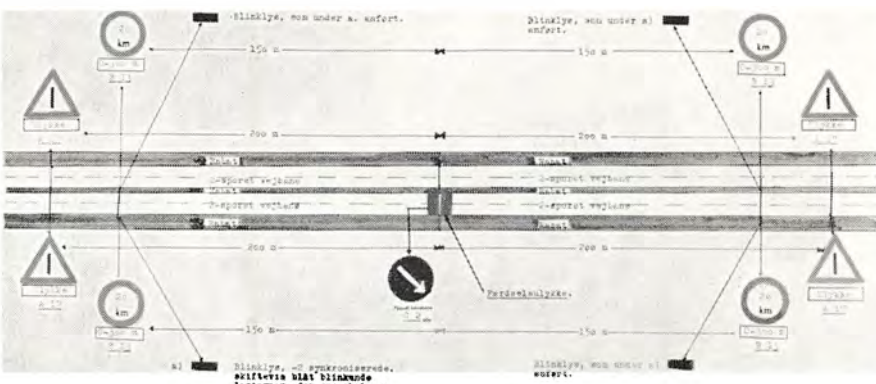
så være henvendt på bedre alarmeringsmuligheder: opstilling af alarmtelefoner på motorveje. Vi vil aldrig blive færdige med at udbygge det net, der skal forebygge uheld og yde bedst mulig hjælp, når uheld er sket.

Afmærknings-arbejdet i praxis

Vi havde håbet, at det samtidig med politifuldmægtig *Lindencrones* gennemgang af cirkulæret om afmærkning af færdselsuheldssteder ville have været os muligt at sige noget generelt om transport og opstilling af materiellet, men det har ikke kunnet lade sig gøre. Endnu er det kun enkelte politikredse, som har modtaget alt det materiel, der er omtalt i cirkulæret, og vi ved endnu ikke, hvilke retningslinier, der vil blive tale om med hensyn til udbringning, opstilling og fjernelse af materiellet.

Selve materiellets bestanddele kender stationerne, idet hver station har modtaget cirkulæret. Når det ankommer til politikredsene, er det meningen, at der lokalt af politiet skal træffes bestemmelse om, hvordan der skal forholdes. Det er muligt, at politiet selv vil have materiellet stående, således at det udbringes af politiet eller afhentes og udbringes af os. Men det er mere sandsynligt, at politiet finder det mest praktisk at lade materiellet stationere på vore stationer, således at vi sørger for dets udbringning direkte fra stationerne.

Der skal også træffes lokal bestemmelse om, hvilke veje, materiellet skal bruges på. Cirkulæret nævner kun motor-



Politikommisær Carl Nielsens skitse til den materielopstilling, man i Roskilde politikreds har tænkt sig at benytte sig af ved færdselsuheld på motorvej.

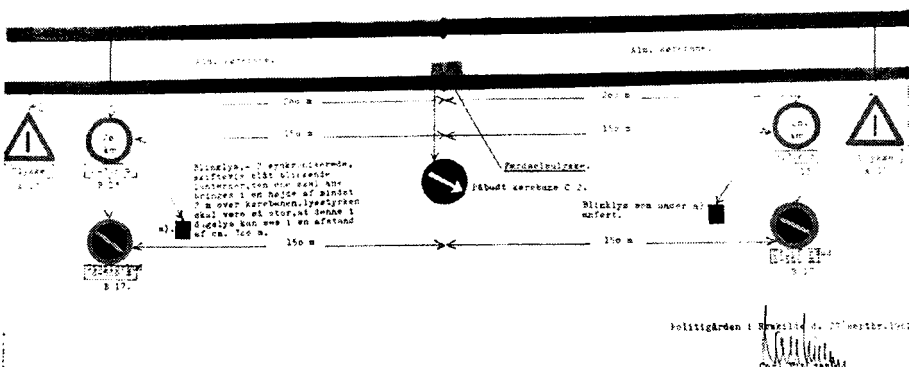
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

veje og andre veje med hurtig trafik, så det kan i de enkelte kredse diskuteres, hvor grænsen skal trækkes, og diskussionens forløb vil også være afgørende for, hvor mange sæt materiel, der bestilles til hver kreds. Der er jo en del politikredse, hvor vi har mere end én station, og sådanne steder vil det i hvert fald være praktisk med flere sæt materiel.

Om opstillingen kan det også være nødvendigt, at man i de enkelte kredse finder frem til retningslinier, som alle instrueres i. Det vil være bekendt, at politikommissær *Carl Nielsen* for Roskilde politikreds har udarbejdet planer for opstillingen på henholdsvis en motorvej og en anden hovedvej. Disse to skitser har allerede været gengivet i personaleforeningsbladet, men de er for en ordens skyld medtaget her, da de måske kan være nyttige under den drøftelse med politiet, som vore stationer sandsynligvis snart opfordres til at deltage i.

Der skal nok senere blive anledning til at omtale det her nævnte materiels opstilling og transport, for som politifuldmægtig Lindencrone skriver, bliver man aldrig færdig med at udbygge det net, der skal forebygge de uheld, som den stadigt stigende trafik forårsager. Men et stort skridt er nu ved at blive taget og det har vi grund til at være tilfredse med. Det er tidligere nævnt, at vi har fået folk dræbt under deres arbejde, fordi de var utilstrækkeligt beskyttet mod den hurtigt kørende trafik, og vi ved, at det er gået galt for mange andre. Derfor opstod tanken om afmærkningsmateriel. På mange af vore stationer fremstillede man skilte af forskellig art og virkning, og mange af de lokalt fremstillede tavler var såmænd også udmærkede. De havde dog den væsentlige fejl, at de som regel afveg for meget fra de advarselsskilte, trafikanterne kendte, og både udbringningen og placeringen beroede på tilfældigheder.

At der nu er ved at komme system i tingene, at ensartet afmærkningsmate-



Og her er politikomissærens skitse til opstilling på det der i cirkulæret er kaldt »andre veje med hurtig trafik«.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Her ses afmærkningsmateriellet foran stationen i Hørsholm, der er den første station, som har modtaget et komplet materielsæt.

riel kommer i brug overalt i landet og at der skabes klare regler for materiellets transport og opstilling, skal vi hilse med glæde, og det gør vel ikke noget, at vi i den forbindelse retter en tak til *Roskilde* for initiativet til og forsøgene med at få tingene lagt i faste rammer. Det er ikke selve byen, vi tænker på, men et Roskilde-trekløver bestående af justitsministeriets motorsagkyndige, ingeniør *Tind-Jensen*, politikommissær *Carl Nielsen* og vor egen stationsleder Eilif Assentorp. Det er vist ikke for meget sagt, at disse tre har en meget væsentlig andel i, at vi nu er kommet så vidt.

En donorkørsel

Små 40,000 donorer befordrede vi sidste år. De fleste af dem var almindelige kørsler til og fra hospitaler, men næsten 3000 var dog kørsler med udrykning, og det er en af dem vi skildrer her. Tidligere var donorkørsel med udrykning en forholdsvis hyppig foreteelse. Dengang havde man ikke blodbanker som nu, og hvis man fik en patient ind, som skulle opereres strax og have tilført meget blod, skulle man hurtigt have fat i og tappet det fornødne antal donorer. I årene efter krigen er behovet for blod til brug under og efter operationer steget enormt, og det har slet ikke kunnet tilfredsstilles af den relativt lille skare, der udgjorde spejdernes og væbnernes bloddonorkorps. Donorernes antal er derfor vokset, og tapningen til blodbankerne kan foregå regelmæssigt og uden den hast, der i gamle dage var så karakteristisk for donorernes virksomhed.

Den 13. maj satte vi os for at følge en donorkørsel med udrykning. Det skete efter aftale med Seruminstituttet, og vi fik fat i en fotograf, som var parat til at følge med og skaffe os nogle illustrationer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Bestillingen indgik til os på fjernskriveren kl. 14,59, men da vi gerne har villet skildre hele expeditionen, har vi fået nogle oplysninger om det, der gik forud for kørselsbestillingen, og dem begynder vi med for kronologiens skyld.

Det begyndte på *Rigshospitalet*, hvor den vagthavende læge kl. 14,51 fra hospitalets blodbank rekvirerede en portion blod til en patient. Blodbanken gik straks i gang med at expedere ordren, men da der var tale om den forholdsvis sjældne blodtype *A. rh negativ*, satte blodbanken sig i forbindelse med Seruminstituttets donorafdeling for at få en donor med nævnte blodtype. Da ordren hastede, bestiltes donor med udrykning. Indtil nu var der kun gået tre minutter, siden lægen rekvirerede blod, og på Seruminstituttet indgik bestillingen kl. 14,54.

Her må det lige indskydes, at der i instituttets donorafdeling sidder fem damer, som expederer ordrer på blod. Den af dem, der modtog ordren fra Rigshospitalet, noterede den ned og gentog den for at undgå misforståelser. Derefter slog hun efter i kartoteket under den pågældende blodtype, fandt en donor, som ikke havde været tappet de sidste tre måneder, tog hans kort frem og ringede ham op. Telefonsamtalen var kort:

— Hallo, det er Draggaard . . .

— Goddag, herr Draggaard, det er Seruminstituttet. Kan De tage afsted til Rigshospitalet med det samme?

— Ja, jeg er klar, hvornår kommer vognen?

— Der er tale om udrykning, og Falck vil være hos Dem om få minutter.

— Udmærket, så går jeg ned på gaden.

Den expederende dame på Seruminstituttet gik derefter ind i fjernskriverrummet og startede fjernskriveren ved at trykke på tasten »Hvem der«. Apparatet snurrer lidt og skriver så *Redningsfalck, nr. 45 den 13. 5. 1963*, hvorpå damen skriver:

Reimund H. Draggaard 13496
Valby Langgade 137 privat adr.
RH udrykning.

Den besked står i samme øjeblik at læse på vagtcentralens fjernskriver, og klokken er nu blevet 14,59. En af vagtmestrene trykker på fjernskriverens tast »Ego«, hvorpå apparatet automatisk bekræfter til Seruminstituttet, at meldingen er modtaget. Samtidig tager han strimlen ud af fjernskriveren og stempler den i kontroluret, som lige slog over til 15,00, og inden der er gået et minut er vogn 898 med assistent *Runøe* ved rattet og fotografen ved siden af på vej til Valby.

Hr. Draggaard havde været nede på gaden, men havde glemt sit donorkort og løb op igen. Inden han atter nåede ned, var ambulancen der. Turen til RH går pænt. Trafikken viger, som den skal. Klokken er 15,15, da man svinger ind på hospitalet. Portneren havde hørt hornet og åbnet porten. Vognen standsede foran blodbanken, og hr. Draggaard kender vejen op, men reglementet byder, at vor mand skal følge med, og i dette tilfælde er der jo også en fotograf i følget.

Donor modtages i forkontoret, og hans kort kontrolleres. Samtidig kommer en assistent fra »tapningslokalet« og hilser på donor. Det er frøken *Bohl*, og det må man sige! Fotografen, der troede, at han kunne blive fast donor på RH, bad om at blive skrevet op. Frøken Bohl fører donor ind, spørger hvor han helst vil stikkes, underforstået om det skal være højre eller venstre arm, beder ham lægge sig, og inden han har fået set sig om, har hun fået kanylen på plads i armen på ham. De er vældig ferme til at stikke, de unge damer, og de har en fortryllende måde at underholde sig med donorerne på, medens tapningen foregår. Og al-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ligevel bliver det hele passet. Flasken skal rotere, så blodet ikke koagulerer, og der skal også holdes et øje med donor.

Da der er gået 8 minutter, er den halve liter tappet, frøken Bohl fjerner kanylen og tager en lille forligsprøve og en prøve for at fastslå donors blodprocent. Så kommer der en herre og spørger donor, hvad han vil have at drikke. Der kan vælges mellem kaffe, the, mælk og øl. Hr. Draggaard vælger det sidste. Medens øllet nydes, er frk. Bohl kommet igen, og hun oplyser donor om, at hans blodprocent er 92. En portør fra den afdeling, som skal bruge blodet, er allerede på vej med den livgivende vædske.

Alt dette er foregået indenfor en halv time. Tilbage er nu kun at sørge for, at donor kommer hjem. Turen tilbage til Valby foregår stille og roligt. Man sludrer lidt, og hr. Draggaard fortæller om et par tidligere tilfælde, hvor han også er kørt med udrykning. Hr. Draggard er politibetjent, og engang blev han tilkaldt, medens han havde tjeneste på Rådhuspladsen. Det skete over politiskabet. Dengang skulle han også til RH, det var til fødegangen, hvor et nyfødt barn skulle have skiftet blod for at kunne overleve. Donorer med sjældne blodtyper er efterspurgte, og dem vil man gerne kunne få fat i døgnet rundt.

Klokken blev lige 16, da Runøe tog afsked med hr. Draggaard og sagde ham tak for denne gang.

I fotomontagen ses nogle af de situationer, der er skildret i artiklen om donorkørslen. Øverst ses modtagelsen og videreexpeditionen af blodordren på seruminstituttet. Derefter vor modtagelse af meldingen, donors afhentning og indbringelse på RH, tapningen ved frk. Bohl, afslapningen og hjemkørslen af donor.

Kørsel med udenlandske vogne

Ved Københavns byret blev der i april måned afsagt en dom, hvorved en dansk statsborger blev idømt en bøde på 1000 kr. for at have kørt med en vogn, der var indregistreret i udlandet. Vi skal ikke komme ind på de nærmere omstændigheder i den pådømte sag, men holde os til princippet, at man ikke uden videre har tilladelse til at føre et sådant udenlandsk køretøj.

Personalet på *Ballerup*-stationen har i den anledning spurgt os, om denne dom betyder, at *vi* heller ikke må køre med køretøjer, der har udenlandske nummerplader, og som exempel nævnes et svensk ægtepar, som i Københavns omegn kom ud for et uheld, hvorved manden kom så meget til skade, at han ikke turde køre hjem selv. Han havde krav på hjælp fra os, og vi satte også en mand til at køre ægteparret hjem. Men, føjer station Ballerup til, måtte vi egentlig det?

Vi har i mellemtiden underrettet Ballerup-stationen om, at vi strax efter dommens afsigelse skrev til Departementet for told- og forbrugsafgifter og bad om en udtalelse, idet vi forklarede de situationer, der kunne opstå og kræve, at vi satte en mand til at køre en i udlandet indregistreret vogn. Vi har endnu ikke fået skriftligt svar, men telefonisk har vi fået at vide, at man ikke fra toldvæsenets side kunne tænke sig at begære tiltale rejst mod os eller vore folk, forudsat naturligvis at en sådan kørsel skete i tjenstligt øjemed. Vi kan derfor vente en skriftlig tilkendegivelse af denne opfattelse, således at vore folk roligt kan påtage sig kørsel med sådanne vogne, når omstændighederne gør, at vor assistance er påkrævet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Udrykningskørsel og færdselsloven

Østre Landsret har den 18. april d. å. afsagt dom i en sag af principiel betydning for udrykningskørsel. En af vore reddere ved stationen i Rudkøbing var ved underretten idømt en bøde på 80 kr. for den 28. oktober 1962 kl. 01,45 at have standset og holdt med ambulancen i *venstre side* af amtsvej nr. 20 ca. 12 km syd for Rudkøbing. Stationen var nævnte nat blevet alarmeret til en færdselsulykke, og da de to reddere nåede ud til ulykkesstedet, så de en gruppe mennesker, der gjorde tegn til vognen, at de tilskadekomne lå ovre i vejens venstre side. Ambulancens fører blændede ned og kørte over, hvor de tilskadekomne lå, og han lod blinklysene på taget forblive i funktion. Nu holdt ambulancen altså i venstre side, en lille meter fra græsrabat og grøft. Nogle omkringstående oplyste, at der var posteret folk i begge retninger af landevejen for at advare eventuelle trafikanter.

De to reddere tog båren ud og lagde den ene af de tilskadekomne op på den. Båren var anbragt på en lille grusplads, så den stod vinkelret på vejen, men et stykke inde på rabatten. Pludselig kom med stor hastighed en motorcyklist mod ambulancen. Motorcyklisten havde ikke ænset tilråb fra den udsatte post, men fortsatte i sin vejside lige mod ambulancen, idet han dog kørte ind mellem ambulancen og rabatkanten — i øvrigt uden at nedsætte hastigheden. Han ramte armen på et vidne, og han kom derfor ud af balance, slingrede et stykke vej og væltede, dog uden at komme noget særligt til.

Lad os straks sige, at begge de tilskadekomne, som vore folk var sendt ud til, blev bragt til sygehuset i Rudkøbing, og at deres kvæstelser ikke var særlig alvorlige. Dette har spillet en vis rolle for underretten, som fandt, *at ulykken, som vi var kaldt ud til, ikke havde været så alvorlig, at ambulancen kunne undlade at overholde færdselslovens almindelige regler.* Sagt med andre ord: Den omstændighed, at de to tilskadekomne viste sig ikke at være alvorligt kvæstet, berettigede ikke ambulancen til at køre over og holde i vejens venstre side. Rettens vurdering måtte modsætningsvis forstås sådan, at havde de tilskadekomne været alvorligt kvæstet, ville det ikke have gjort noget, at redderne kørte over i venstre side.

Resultatet blev altså, at vor ambulances fører blev idømt en bøde på 80 kr.

Vi fandt det rimeligt at få denne dom prøvet ved landsretten, og vi bad landsretssagfører *Alb. Christensen* repræsentere vor redder. Ved landsretten modtog redderen en advarsel, men dommen over ham blev ophævet, og sagens omkostninger ved landsretten udredtes af det offentlige.

*

Lad os nu erindre, at tiltalen gik ud på overtrædelse af reglerne i færdselslovens § 24, stk. 1, (manglende agtpågivenhed og forsigtighed), § 40, stk. 3 (tilsidesættelse af bestemmelsen om, at et standset og parkeret motorkøretøj efter mørkets frembrud kun må benytte *positionslys)* og § 38, stk. 2, der foreskriver, at et motorkøretøj efter mørkets frembrud på hoved- og landevej alene må bringes til standsning og parkering *i vejens højre side.*

Det er klart, at vor redder, såfremt udrykningskørsel ikke havde fundet sted, utvivlsomt har gjort sig skyldig i overtrædelse af de omhandlede færdselsbestemmelser, idet han efter at have bragt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ambulancen til standsning, slukkede det lange lys og forsynede vognen med kort lys (nærlys) i stedet for positionslys, ligesom han parkerede ambulancen i venstre side af hans kørselsretning.

Imidlertid havde der fundet udrykningskørsel sted, og sagen drejede sig herefter om, hvorvidt man efter reglerne i færdselslovens § 25, stk. 1, jfr. dennes analogi, under de givne omstændigheder var berettiget til at tilsidesætte de nævnte bestemmelser i færdselsloven.

Herom mente underretten, at det uheld, ambulancen var kaldt ud til, ikke havde været så alvorligt, at ambulancen i medfør af reglerne i færdselslovens § 25, stk. 1 eller dennes analogi kunne undlade at overholde færdselslovens almindelige regler.

Om udrykningskørsel foreskriver færdselslovens § 2, V, at denne kan ske ved påtrængende politimæssige opgaver, ildebrand, ulykkestilfælde eller lignende, medens bekendtgørelse af 3/10 1933 vedrørende politibetjentes udrykningskørsel udtrykkelig foreskriver som betingelse for, at udrykningssignal kan benyttes, at udrykningen skønnes absolut påkrævet. Omvendt meddeles der i redningskorpsenes tilladelse til at fravige de for kørsel af motorkøretøjer gældende regler en generel tilladelse, således som fastlagt i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 194 af 30/6 1932. Denne foreskriver alene af interesse for denne sag, hvilket udstyr vognen skal være i besiddelse af, når den overskrider de tilladte hastighedsbestemmelser.

Færdselslovens § 26, stk. 2, foreskriver om udrykningskørsel, at den under brug af de foreskrevne signaler kun må finde sted i påtrængende tilfælde og med forpligtelse for føreren af udrykningskøretøjet til at udvise tilbørlig hensyntagen til andre menneskers sikkerhed. Færdselslovens § 25, stk. 1, foreskriver, at førere af udrykningskøretøjer i påtrængende tilfælde og under iagttagelse af ganske særlig forsigtighed er berettiget til at undlade overholdelse af de anvisninger, der gives af politiet og af vejmyndighederne ved færdselstavler, afmærkninger eller signaler. *Men ingen af de omhandlede lovbestemmelser foreskriver ret* for en fører af et udrykningskøretøj *til at tilsidesætte færdselslovens øvrige bestemmelser,* herunder bestemmelserne om lygteføring, parkering eller lignende.

*

Hvis der i denne sag skulle opnås frifindelse for overtrædelse af reglerne i færdselslovens § 40, stk. 3, og § 38, stk. 2, måtte det ske derved, at det efter analogien af lovens regler i § 25 og 26 skønnedes, at udrykningskørslen var af livsvigtig betydning, således at man efter omstændighederne kunne fravige også de øvrige forpligtelser i færdselsloven. Underretten fandt ikke, at der i det pågældende tilfælde havde været tale om et så påtrængende tilfælde, at lovens analogi kunne medføre frifindelse.

I relation til de særlige forskrifter i færdselslovens § 25, stk. 1, og § 26, stk. 2, om at føreren af et udrykningskøretøj skal vise tilbørlig hensyntagen til andre menneskers sikkerhed og udvise særlig forsigtighed som betingelse for at undlade givne forskrifter, er det erkendt under sagen, at tiltalte straks ved ankomsten til uheldsstedet udover at blænde ned til nærlys fra langt lys og ikke som foreskrevet til positionslys, havde to blinklys på ambulancens tag i funktion, ligesom han tændte en projektør, som han rettede bagud mod de tilskadekomne. Og i øvrigt var der sendt folk i begge retninger fra ambulancen for at advare eventuelle trafikanter.

Når der nu skete et ulykkestilfælde, var årsagen hovedsagelig den, at en be-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ruset fører af en motorcykel, der erkendte at have set ambulancen, men først troede, at den var i fart og senere, at den holdt stille, undlod at efterkomme sine forpligtelser efter færdselslovens § 26, til enten at nedsætte farten eller køre ind til siden eller om fornødent helt standse.

Men den omstændighed, at en anden motorkører gør sig skyldig i en fejl, er ikke ensbetydende med, at føreren af et udrykningskøretøj herefter selv kan blive fri.

*

Landsretssagfører Alb. Christensen har til brug for »Meddelelser« knyttet følgende bemærkninger til dommen: For mig var det afgørende, at tiltalte havde foretaget sådanne forsigtighedsforanstaltninger, som man under de givne omstændigheder med rimelighed kunne stille krav om, og hvortil yderligere kom, at selve udrykningskørslen ikke kunne bestrides, idet meldingen til stationen gik ud på, at der var sket et færdselsuheld, hvor en eller to personer på motorcykel var kommet så slemt til skade, at »det så meget dårligt ud«.

Spørgsmålet blev herefter, hvorvidt lovens ord om *påtrængende tilfælde* skulle fortolkes objektivt eller subjektivt, altså om det var en efterfølgende bedømmelse af den tilskadekomnes tilstand, der skulle være afgørende for, om reglerne kunne fraviges eller ej. Jeg gjorde her gældende, at dette ikke kunne være tilfældet, dels på grund af de særlige forhold, der er knyttet til redningsvirksomhed og særlig til ambulancekørsel under udrykning, dels tillige, at en fører af et motorkøretøj under disse omstændigheder måtte udøve et hurtigt og ikke altid lige godt underbygget skøn, der tillige var præget af en subjektiv bedømmelse, således at en eventuel fejlbedømmelse måtte rimeliggøre en betydelig margin.

Uanset dette er det dog givet, at føreren ikke havde nogen undskyldning for at undlade at blænde ned fra nærlys til positionslys, ligesom man vel også havde nogen vanskelighed ved at kunne overbevise retten om, at den omstændighed, at de tilskadekomne var blevet båret fra vejens venstre side til højre side, ville have medført en livsfare eller risiko for betydelig forværrelse af deres situation. Jeg henviste imidlertid til, at det kan være vanskeligt for en ambulancefører at skønne på et ulykkessted, om et tilfælde er så alvorligt, at en patient overhovedet ikke må flyttes, og jeg tror, at landsretten var enig med mig i, at der forelå sådanne særligt undskyldelige forhold for ambulanceføreren, at han, uanset de anførte tilsidesættelser af færdselslovens bestemmelser, ikke var mere strafskyldig, end at sagen efter omstændighederne kunne afgøres med en advarsel.

I konsekvens af ovenanførte sag mener jeg at kunne fastslå, at udrykningskørsel kan finde sted, når de ordinære betingelser herfor foreligger, og at der ved påtrængende tilfælde, der hjemler særlige rettigheder, må gives ambulancechaufføren anledning til at handle efter konduite.

Derimod foreskriver reglerne i færdselslovens § 25, stk. 1, at man selv i påtrængende tilfælde og selv under iagttagelse af særlig forsigtighed *kun* kan undlade anvisninger, der gives af politi og vejmyndigheder ved færdselstavler, afmærkninger og lignende, medens færdselslovens § 26, stk. 2, under tilsvarende omstændigheder alene hjemler ret til at overskride hastighedsbestemmelserne. Det bør derfor understreges, at *alle øvrige bestemmelser i færdselsloven nøje må overholdes,* herunder lygteføring, parkeringsregler etc., og for sidstnævnte forholds vedkommende vil man kun under specielle forhold, hvor evident livsfare

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

foreligger, kunne påregne, at analogien efter færdselslovens § 25, stk. 1, i givet fald kan medføre fritagelse for overholdelse af de øvrige færdselsbestemmelser.

Den unødvendige tomkørsel

Mellem stationen på Polititorvet og stationen i Odense har der gennem et halvt års tid været gjort forsøg med en gensidig orientering om kørsler mellem Fyn og København. De to områders stationer har underrettet henholdsvis Polititorvet og Odense-stationen, når de har haft en kørsel henholdsvis vest- og østpå, og mellem de to stationer har man så kunnet holde sig orienteret og udnytte vognene fra den anden side af Storebælt til eventuelle transporter på vejen hjem.

I København er det assistent *Rud. Runøe,* som har stået for denne ordning, og han udtaler på forespørgsel, at der efter hans mening ikke er nogen tvivl om, at systemet med held kan anvendes i langt større udstrækning, således at hele landet dækkes.

Han foreslår, at landet »langtursmæssigt« deles op i fem kredse dækkende Nordjylland, Midtjylland, Sydjylland, Fyn og Sjælland/Lolland-Falster. Som meldesteder for disse områder foreslår Runøe stationerne i *Aalborg, Aarhus, Kolding, Odense* og *København.* Hvis f. ex. Ringsted har tur til Aalborg, meddeles dette til hovedstationen i »kreds 1«, nemlig st. Aalborg, og har man i dette område ikke brug for vognen, gives meddelelsen videre til »kreds 2« (Aarhus) o.s.v.

På station Vesterbro har man en stor skoletavle ophængt på Vagtcentralen, og på denne tavle noteres både de langture, der anmeldes med Sjælland som ankomststed, og de ture, der skal den anden vej. Der er foretaget utallige kombinationer af ture til Fyn og Østjylland på denne skoletavle, så den har gjort god fyldest.

Det er jo ingen hemmelighed, at vi sommetider har været ude for transporter mellem landsdelene, som godt kunne være arrangeret mere hensigtsmæssigt. Exempelvis mødtes to sønderjydske stationers sygevogne på Storebæltsfærgen. Den ene havde været i København med en patient, og den anden havde været derovre for at hente en hjem. De to patienter kunne formentlig godt være kørt i samme vogn, og meget taler for at få gennemført en landsomfattende ordning, så man kunne undgå den helt urimelige dobbeltkørsel.

Vi ved godt, at en ordning slet ikke er så ligetil, som man rent umiddelbart skulle tro. Det kan sommetider være svært at få to kørsler til at harmonere tidsmæssigt og der kan være sygeplejerske og pårørende med, som ville gøre en samordning af to kørsler betænkelig. Men mon ikke det alligevel vil være muligt at finde frem til en landsomfattende ordning efter det princip, som Odense og København nu har kørt efter i nogen tid og med så godt et resultat?

Det ville interessere os at høre, hvordan man ser på det på stationerne ude omkring i landet!

Menneskets evne til at fordøje smukke ord om sig selv er praktisk taget ubegrænset.

Arthur S. Meyer.

★

Alle er uvidende, men på forskellige områder.

Ukendt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ændringer i ledelsen

På De Danske Redningskorps Fællesforbunds ordinære årsmøde i år skete der den ændring i ledelsen af vor koncern, at fællesforbundets mangeårige præsident, overretssagfører *V. Falbe-Hansen*, gav udtryk for ønsket om at trække sig tilbage og overlade posten til en yngre kraft, idet han samtidig foreslog, at man til hans efterfølger valgte direktør *W. Falck*. Koncernrepræsentanterne, der omfatter bestyrelses- og direktionsmedlemmer i selskaberne, tog overretssagførerens meddelelse til efterretning og accepterede med akklamation forslaget om, at direktør W. Falck overtog præsidentposten. På forslag af den nye præsident valgtes overretssagfører Falbe-Hansen til vicepræsident.

Fællesforbundets afgåede præsident, overretssagfører V. Falbe-Hansen.

Fællesforbundets nye præsident, direktør W. Falck.

Den afgåede præsident kan se tilbage på et langt liv i nær kontakt med vore selskabers ledelse, og trods sin høje alder har han indtil for få år siden været en hyppig gæst rundt omkring på stationerne. Overretssagfører Falbe-Hansen er i dag den eneste, der har oplevet tiden omkring korpsets start i 1906, og sammen med Sophus Falck og Kai Lippmann udgjorde han ledelsen i de første og økonomisk vanskelige år.

Den nye præsident for fællesforbundet behøver formentlig ingen præsentation. Også han kan se tilbage på mere end 50 års virke i selskaberne, og han har gennem disse mange års praktiske virke erhvervet sig de bedste forudsætninger for at beklæde stillingen som koncernens øverste leder. Selv om vi godt ved, at direktør W. Falck i mange år nærede særlig forkærlighed for Fyn og Odense, hvor han i sine første manddomsår fik lov til at skabe selv, nærer vi ikke tvivl om, at de mange år, der efter Sophus og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Rudolph Falcks død er fulgt i København som direktør for vort moderselskab har medført, at Fyn har måttet give plads også for virksomheden i det øvrige land.

Samtidig med overtagelsen af hvervet som fællesforbundets præsident valgtes direktør W. Falck til formand for vort moderselskabs bestyrelse, en post som overretssagfører Falbe-Hansen havde varetaget siden selskabets oprettelse.

Endnu en ændring skal nævnes. Den vedrører også selskabet i København, hvis bestyrelse er blevet udvidet med en gammel bekendt, generalkonsul *H. Duelund*. Folk med en lille snes år bag sig i korpset kender generalkonsulen, og af dem, der er kommet til siden, skal de fleste nok have hørt om ham. Indtil 1946 var Duelund chef for akkvisition og abonnementsafdelingen, men efter krigen var der ting, som fristede. Af kommissarius for beslaglagt tysk og japansk ejendom erhvervede han Pfaff Symaskiner A/S, og kort efter udnævntes han til generalkonsul for Østrig. Symaskinerne har han i mellemtiden kvittet til fordel for skibe, film og aktieforvaltning, men forbindelsen til os har aldrig været afbrudt. Tværtimod har der i alle årene været opretholdt en nær kontakt. Den gamle kærlighed rustede ikke, og begivenhederne i 1962 medførte, at forbindelsen blev snævrere endnu, således at det fandtes ganske naturligt, at man på selskabets generalforsamling i maj måned indvalgte Duelund som bestyrelsesmedlem.

Når nu vi er ved ændringer i korpsets ledelse, kan det vel nok være rimeligt at nævne en ændring, der skete sidste år. Dengang blev Odense-selskabets bestyrelse suppleret med hofjægermester, *Aksel Greve Ahlefeldt-Laurvig-Lehn*, der indtrådte i stedet for den gamle greve til Hvidkilde, som havde været medlem af bestyrelsen siden Odense-selskabets oprettelse.

Vort moderselskabs nye bestyrelsesmedlem, generalkonsul H. Duelund.

Mange mennesker indrømmer gerne små fejl for dermed at antyde, at de ingen store har.

La Rochefoucauld.

*

Efter en god middag kan man tilgive hvem som helst, endog sine slægtninge.

Freilif Olsen.

*

Genialitet er ikke andet end en organiseret neurose, en intelligent form for vanvid.

Egon Friedell.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

MANDAG 24. juni 1963

DERES TALERSTOL

Falck-Zonen eller Falck?

SOM mangeårig og daglig læser af B.T. ønsker jeg på dette sted at henlede opmærksomheden på en grov partiskhed, der siden årsskiftet har grebet mere og mere om sig, og som de fleste blade gør sig skyldig i.

Vi er ca. 800 Zone-reddere, og da sammenlægningen med Falcks Redningskorps pr. 1. januar 1963 var en kendsgerning, gik vi alle ind for et fuldstændigt og godt samarbejde. Vi fik på samtlige redningsstationer landet over besked på, at når vi blev kaldt op i telefonen, skulle vi svare Falck-Zonen eller Redningskorpset, og disse to nye benævnelser blev offentliggjort som indregistrede firmanavne.

Det, der forbavser os, er, at hver gang vi læser et ulykkesreferat, ser vi kun Falcks navn nævnt. Vi har i den seneste tid gentagne gange været udsat for, når vi kommer ud til rekvirenter med vore vogne, hvor der stadig står Zonen på, at vi bliver mødt af f. eks. denne og lignende bemærkninger: — Eksisterer I virkelig endnu? Eller, hvis vi har været til brand med vores (Zonens) sprøjte, og næste dag læser i avisen, at Falck slukkede ilden, selv om der bevisligt ikke har været en eneste Falck-vogn eller -redder til stede ved pågældende brand eller ulykke. En sådan udfrysning af vort gamle navn sår jo uvilkårligt en vis bitterhed hos os, der kommer fra Zonen.

Jeg vil gerne understrege som afslutning, at vi absolut intet har at klage vore Falck-kolleger på, men var det ikke muligt, at landets journalister blev gjort opmærksom på, at når de skal referere et stykke redningsarbejde, hvor i landet det end foregår, så er korpsets navn FALCK-ZONEN.

Med venlig hilsen
FALCK-ZONEMANDEN

Svar på et læserbrev

I et noget besynderligt indlæg i BT er en gammel Zone-redder gået i rette med pressen, fordi journalister i skildringer af nogle brande og andre ulykker skal have nævnt navnet *Falck* og ikke *Falck & Zonen*. Derover har brevskriveren følt sig brøstholden, og giver på egne og 799 kollegers vegne udtryk for dyb bitterhed.

Nu kan man jo ikke forhindre folk i at skrive læserbreve til bladenes brevkasser, og disse har da lykkeligvis også den mulighed, at de kan lade tåbelige henvendelser gå i papirkurven. At Zoneredderens brev ikke er havnet dér, må utvivlsomt skyldes agurketiden, men da det nu er trykt kan vi vanskeligt lade som ingenting.

Lad os da først sige, at når det i læserbrevet nævnes, at der er ca. 800 Zone-reddere, så er det mildest talt en overdrivelse. Zonens redderstab *har maximalt omfattet 330 mand*, og selv om det selvfølgelig også er en post, så er differencen dog af en sådan art, at brevskriveren må være ualmindeligt dårligt orienteret. Pænere kan vi ikke sige det.

At han i et læserbrev besværer sig overfor journalisterne er naivt. Journalisterne kan nok selv finde ud af, hvordan de skal forme deres reportager, og skulle en journalist, som i sin by kun har kendt Zonen af omtale, af gammel vane være kommet til at nævne *Falck* alene, så tilkommer det ikke nogen hos os at korrekse ham. Vi må endelig ikke glemme, at Zonen slet ikke var så landsomfattende, som man dengang gerne ville give folk indtrykket af, og at der nok skal have været journalister, som har kigget i *Statstidende* og forstået at drage slutninger af det, der har stået.

Vi mindes ikke at have læst eller hørt om nogen *Falck-mand*, som overfor frem-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

mede har beklaget sig over, at Zonens navn er blevet nævnt i pressen på linie med Falcks. Mange steder i landet kunne man jo godt have ventet indsigelser af den art, og da forfatteren af det mageløse læserbrev ligefrem omtaler referater fra brande, kan man jo passende minde om, at medens Falck ved årets udgang varetog brandslukningen i 830 af landets kommuner, svarende til 66 %, så var Zonens sluknings-forpligtelser af et så ringe omfang, at de næppe har omfattet mere end et par procent af kommunerne. At pressens folk på dette og de andre områder har lagt mere mærke til Falck end til Zonen er ganske forståeligt, og det er et urimeligt forlangende, at andre mennesker m. h. t. dette forhold skal omstille sig fra den ene dag til den anden. Det må tage sin tid, og den bitre brevskriver må affinde sig.

Man tør vel ikke tro, at brevskriveren forstår, at han har opført sig dumt ved at skrive offentligt om ting, han ikke har forstand på. Men det kan jo være, at der blandt hans til 330 reducerede meningsfæller er en del, som kan indse, at de i vor koncern ikke behøver at skrive læserbreve til brevkasser, hvis der er problemer, der trykker, men at de nu har fået udmærkede muligheder for at ytre dem. Vi har to interne blade der gang på gang har bedt om at få indlæg. Vi har en personaleforening, der har forhandlingsret på områder, der ikke kolliderer med reglerne i de kollektive overenskomster, og vi har samarbejdsudvalg, der har været ved at dø af mangel på arbejdsstof og efterlyser tanker og forslag, som skønnes at være af interesse for virksomheden og de ansatte. Havde brevskriveren henvendt sig til os ad en af disse kanaler eller var han kommet direkte til os med sit problem, så kunne vi formentlig have beroliget ham. I hvert fald kunne vi have forhindret, at han gjorde sig selv og sine påståede meningsfæller til grin.

Ansvarsforsikring af entreprenørarbejde

Med oprigtig beklagelse har vi måttet konstatere, at den instruktion, vi har givet stationerne om transport- og ansvarsforsikring af det entreprenørarbejde, der kodes med nr. 66, kun har båret ringe frugt. Hvis man har læst om dette emne her i bladet i juni-nummeret 1961 side 15 og juli-nummeret 1962 side 58, kan man ikke være i tvivl om, hvorledes man skal forholde sig, og derfor er det så meget mere beklageligt, at så mange stationsledere lader hånt om vore henstillinger og i praxis demonstrerer, hvor lidt overensstemmelse der er mellem deres faktiske administration af stationerne og den idelige henvisning til ansvaret, som ifølge stationsledernes talsmænd tynger lederne så hårdt under vore drøftelser om lønvilkårene.

Vi ved ganske nøje, hvor mange entreprenørarbejder, der er udført under kode 66, og vort forsikringsselskab ved lige så nøje, hvor mange arbejder, der er anmeldt. Vort tal og vort forsikringsselskabs tal ligger så langt fra hinanden, at man overhovedet ikke skulle tro, at de to ting har noget med hinanden at gøre. Netop fordi vi begge har disse arbejder registreret på stationer, vil det være let for os at finde ud af, hvilke stationer det er, der har undladt at anmelde arbejder til transport- og/eller ansvarsforsikringen. Undersøgelsen vil ganske vist kræve nogen tid, men den må vi ofre for at få fastslået, hvem der har negli-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

geret vore henstillinger, og de pågældende stationsledere vil så høre nærmere.

Når vi så udtrykkeligt har bedt stationerne sørge for at forsikre det arbejde, der udføres under kode 66, så er det selvfølgelig fordi vi ikke ønsker at løbe den økonomiske risiko, der kan være forbundet med sådant arbejde. Vort forsikringsselskab har selv fremsat den formodning, at den store difference utvivlsomt skyldes, at der er ledere, som tror, at de sparer noget ved at lade være med at anmelde arbejde. Men det er jo ikke tilfældet. Hvis der var sket anmeldelse af alt kode 66-arbejde, ville præmien pr. arbejde formentlig blive reduceret til det halve af den nugældende præmie. Der har i den forløbne tid været et passende forhold mellem den samlede præmiebetaling og skadeserstatningerne, og da vi ikke har været ude for nogen ikke-anmeldt skade, ville anmeldelse af samtlige kode 66-arbejder kun have betydet, at enhedspræmien blev tilsvarende nedsat.

Denne lille kattekilling havde forvildet sig op under motoren på en personvogn, hvis fører kunne høre, men ikke se eller få fat på killingen.
Først da redder Frank Petersen fra station V. kom til stede, lykkedes det at få killingen ud.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Svømmedykning i Frankrig

Stationsleder *Kaj Olsen*, Lyngby, har haft besøg af en gæst lidt ud over det sædvanlige. Det var den franske narkoselæge, dr. *Jean Tailleur*, der er medicinsk chefinstruktør for sammenslutningen af svømmedykkerklubber i Frankrig. Monsieur Tailleur var nu ikke kommet til Danmark for vor skyld, men han havde været på besøg hos overlæge *Ruben*, Radiumstationen, og denne havde så fortalt ham om vor svømmedykkervirksomhed, hvorpå dr. Tailleur gav udtryk for, at han da gerne ville vide lidt om, hvad der på dette felt foregik her i landet.

Sammenslutningen i Frankrig omfatter 14.000 svømmedykkere, og disse har under klubbernes kontrol fortaget 145.000 dykninger, under hvilke der kun er forekommet tre alvorlige ulykker. Et medlem var druknet, et andet fik en lungesprængning, og den tredie årsag var forblevet ukendt .Dr. Tailleur oplyste, at han selv havde dykket over 300 gange på 40 m og derunder, en enkelt gang på 87 m. Han træner to gange om ugen året rundt, som regel i svømmehal.

De franske klubbers medlemmer dykker kun, når de er i specielle træningslejre, og der er altid en læge tilstede. Instruktøren tager 6 mand i vandet ad gangen. For sikkerhedens skyld burde der kun være to mand nede med hver instruktør, men det lader sig ikke gøre på grund af den store interesse for dykning og de relativt få instruktører. Der dykkes to gange om dagen — den anden går som regel ned til 40 m. Hvis en dykker forlader instruktøren under dykningen, kommer han ikke til at dykke mere som medlem af klubben. I lejrene råder man over det fornødne materiel, herunder både, kompressorer o.s.v.

For at kunne blive medlem af en fransk dykkerklub, må man gennemgå en grundig lægeundersøgelse, og har man blot haft et enkelt besvimelsestilfælde er det nok til at diskvalificere ansøgeren. Inden et nyt medlem får lov til at dykke, skal han gennemgå en række sikkerhedsøvelser svarende til dem, vi kender hos os. Derudover kræves god svømmefærdighed, og at man helt er »dus« med vandet. Disse medlemmer er og bliver dog kun amatørsvømmedykkere. Man kan opnå certifikat som professionel svømmedykker, men det kræver en uddannelse på 6 måneder. Denne langvarige uddannelse skyldes, at der udover selve dykningen gives en omfattende uddannelse i undervandsarbejde, navigation o. m. a. Professionelle svømmedykkere beskæftiges hos politi, brandvæsen ,radio og fjernsyn samt i nogle private firmaer, fortrinsvis rederier. Derudover er en del professionelle svømmedykkere instruktører for foreningerne, men for at kunne blive instruktør skal man gennemgå endnu en hård prøve, bl. a. skal aspiranten selv kunne bringe en person op fra 40 m på en fuldkommen korrekt måde, således at lungesprængning undgås. At instruktøren skal være fuldt fortrolig med genoplivningsmetoderne, hjertemassage, ventilering o. l. siger sig selv. Ved sidste prøve var der 200 ansøgere, men kun 4 bestod instruktørprøven.

Foruden de 14.000 organiserede amatør-svømmedykkere, findes der ca. 85.000 uorganiserede, d.v.s. at man i Frankrig har i alt ca. 100.000 amatør-svømmedykkere. Blandt disse er der sidste år registreret 27 uheld med dødelig udgang.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fine præstationer

En ualmindelig fin præstation, udtalte overlæge *Henry Christiansen* på Esbjerg Centralsygehus om redder *Evald Madsens* indsats, da man på sygehuset havde fået indbragt en patient, som sandsynligvis ikke havde været i live, hvis Evald Madsen ikke havde kendt og

Redder Evald Madsen, Esbjerg.

kunnet give udvendig hjertemassage. Evald Madsen havde været ude på en ambulance efter en patient, der havde fået et hjerteanfald .Da patienten var blevet anbragt på båren, opdagede Madsen, at patienten ikke mere trak vejret. Båren blev hurtigt sat ind i vognen, men da patientens ansigtsfarve begyndte at blive blålig, begyndte Madsen at give udvendig hjertemassage efter de retningslinier, som han havde lært hos overlæge Christiansen. Patientens søn bistod i vognen med ventilation fra Ruben-posen, medens den anden redder kørte til centralsygehuset.

Dagen efter havde patienten det godt, og overlægen udtalte da til dagbladet *Vestkysten*, at der næppe kunne være nogen tvivl om, at redder Evald Madsens resolute handling havde reddet patientens liv. Forøvrigt, føjede overlægen til, *er det mig bekendt første gang en lægmand her i landet har praktiseret metoden med held!*

*

Redder *Henning Lund*, Køge, modtog fornylig følgende brev fra politimesteren:

Natten til den 15. april d. å. henledte De det herværende politis opmærksomhed på tre personmotorvogne, hvis kørsel fra København til Køge var foregået på en måde, som De fandt mistænkelig .Undersøgelsen førte til anholdelse af to personer, og det konstateredes, at de nævnte motorvogne var stjålet.

Som påskønnelse af Deres resolutte optræden og Deres medvirken til forbrydelsernes opklaring udbetales der Dem af politikassen en dusør på 75 kr.

*

Og så har vi et brev fra en glad mor ved navn *Vibeke Fogh*, der skriver til redderne *Ib Sørensen* og *Peter Jacobsen* på stationen i Lyngby.

Den 3. september fødte jeg en pige i Deres ambulance. Jeg er ked af, at jeg udsatte Dem for al den jammer og det besvær, men jeg må sige, at De tog det fint! De har også taget godt imod hende — i hvert fald trives hun godt. Medfølgende cigarer må ikke betragtes som jordemoderhonorar, men blot som en beskeden tak.

*

En dame fra Højby pr. Lejre, fru *Ninna Johansen*, var i juni måned på besøg i København og så en dag på Tagensvej, at en kat blev kørt over af en bil. Lige bagefter kom en af vore

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fra Vejle-stationens arbejde med demontering af vinger og svinghjul på Jerlev mølle.

sygevogne. Det var også en provinsianer, for vognen kom fra Tønder og skulle netop hente en patient på Militærhospitalet. Vore folk stoppede op og tog sig af katten, hvilket havde til følge, at vi dagen efter modtog følgende brev:

Må jeg som medlem af Dyrenes Beskyttelse give udtryk for min dybeste beundring for de to Falckmænd, som kørte vogn NT 75001. De viste ikke blot at have hjerte for den store opgave, de har påtaget sig med syge mennesker, men også for dyrenes vedkommende. En bil ramte en kat på Tagensvej, og de tog sig som opgave at hjælpe dyret, da de var klar over, at den var dødeligt kvæstet. Det varmede mit hjerte i denne ellers så forjagede tid at se to mænd, der også følte med det stakkels dyr. Mange tak til dem begge to og i dyb beundring sender jeg de venligste hilsener . . . .

Vi lader takken gå videre til Tønderstationen, hvor redder *Jes Lassen* og kollega kan modtage den med rette.

*

Umiddelbart før dette nummer gik i trykken modtog vi en foreløbig rapport fra Nakskovstationen om en redningsaktion, hvorunder svømmedykkeren, redder *Gerner Andersen* reddede en syv års dreng op fra bunden af Nakskov havn. Da drengen var bragt op stod redderne *K. Madsen, Willy Johansen, Kaj Rasmussen* og *Johs. Jensen* parat, og skiftevis udførte de genoplivningsforsøg efter M.T.M.-metoden, indtil man på sygehuset kunne overtage behandlingen.

Fra en ambulanceudrykning til et kuloplag i København, hvor vi måtte tage marinebåre og kran i brug for at få den tilskadekomne ned fra ulykkestedet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fra kontorerne

Som det fremgår af årsberetningen for 1962 var der ved udgangen af 1962 under Falck-selskaberne fast ansat 1547 mand, hvortil kom et honorarlønnet personale på 567 mand. Disse tal har ændret sig noget siden. Allerede i januar måned nærmede vi os et fastansat personale på 2000 mand, og dette tal er i de siden forløbne måneder steget med ca. 40 mand, således at vi nu har rundet de 2000 foruden honorarmandskabet.

*

Vi minder om et par forhold, som desværre synes at være gået i glemmebogen hist og her. Det ene er reglen om tobaksrygning i sygevognene. Det er endnu ikke faldet os ind at udstede noget generelt forbud, fordi vi tror, at vore folk i det store og hele selv forstår at trække en fornuftig grænse. Men hovedreglen er altså, at der kun må ryges på ture over længere afstande og da kun, når det sker diskret. Det andet forhold er brandhjelmene. De *skal* benyttes under brandslukning og tilsvarende aktioner, der rummer fare for nedstyrtning af genstande, som kan forårsage ulykker.

*

Vi er blevet spurgt nogle gange, hvordan det går med vort forhold til militæret. Hidtil har det imidlertid ikke været os muligt at svare andet, end at der skal køres efter rekvisition fra de militære afdelinger, og at rapporterne skal sendes til hovedkontoret i København, som samler dem for hele landet. Forholdet er det, at vi forlængst har givet forsvarets lægekorps et tilbud, som også forlængst har ladet det gå videre til forsvarsministeriet, med hvilket vi har haft nogle drøftelser. Man er i ministeriet sindet at acceptere vort tilbud, der indeholder tre forslag, og man er mest interesseret i en ordning, der går ud på betaling af et samlet vederlag i stedet for udskrivning af de mange regninger. Imidlertid faldt behandlingen af vort tilbud sammen med folketingets diskussion om nødvendige besparelser på alle ministeriernes konti, og det medførte, at forsvarsministeriet måtte sende sagen til finansministeriet for at få godkendt omkostningen.

*

Det kan være, at der på nogle stationer er nye folk, som hverken har hørt om endsige læst kørselsinstruxen. Stationslederen bedes orientere sig om, hvorledes det forholder sig med de nye folks kendskab til denne vigtige instrux, og hvis man mangler exemplarer, bør de snarest rekvireres.

*

Ved fremtidige nyansættelser bedes det iagttaget, at ansøgninger foruden den sædvanlige lægeattest skal bilægges attest for, at ansøgeren også er koppevaccineret.

Overlæge *W. Dams* forelæsninger for personalet på de sjællandske, lollandfalsterske og bornholmske stationer vil i år finde sted efter følgende plan:

Næstved: 3/9 og 6/9
Nykøbing: 24/9 og 27/9
Roskilde: 30/9 og 1/10
Helsingør: 10/10
Hillerød: 7/10
Rønne: 8/10
Gladsaxe: 24., 25., 28. og 29/10.
Ballerup: 4., 5., 11. og 12/11.

Redaktion: Børge G. Johansen, Falck-Huset, København V

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redder *Henning Lund*, Køge, som af politimesteren har modtaget en dusør for sin andel i opklaringen af et par tyverier af motorkøretøjer.

Forsidebilledet: Det dæmper gråden og reducerer risikoen, når man har en vedligeholdt forbindskasse i huset.

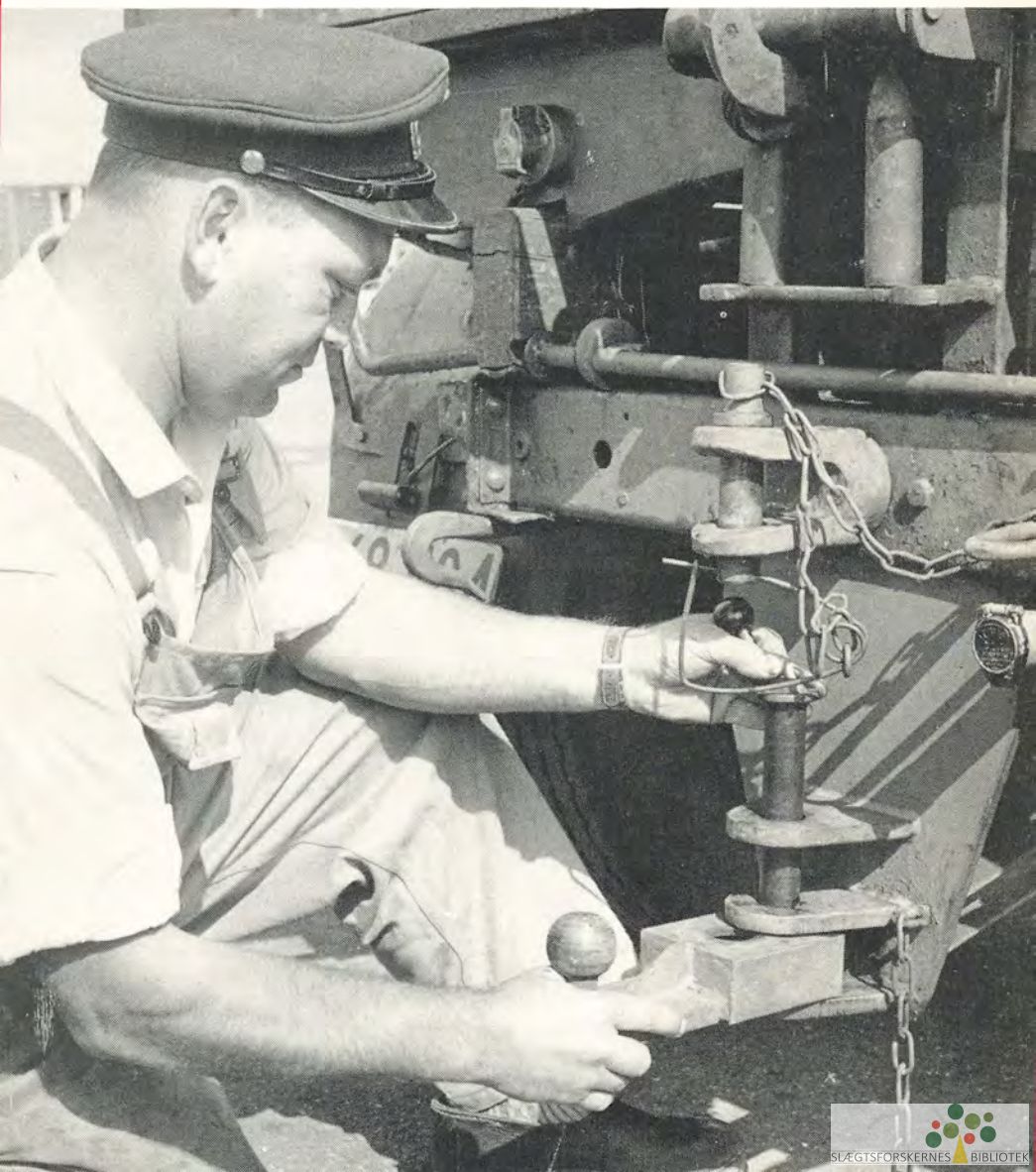
ARNSKOVS BOGTRYKKERI · KØBENHAVN

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

28. årgang December 1963 Nr. 4



SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Siden sidst . . .

Lad os begynde med at beklage, at der er gået uforholdsmæssig lang tid, siden sidste nummer udkom. Årsagen er sandt at sige ikke mangel på stof, men mangel på tid til at forme det, og begivenhederne har i dette år været så mange og indfundet sig så hurtigt efter hinanden, at vi simpelthen ikke har kunnet nå at berette om dem, inden noget nyt lagde beslag på os.

★

Mand og mand imellem har vor pensionsordning været diskuteret. Det gælder især det problem, der knytter sig til vor fonds optagelse af 350 nye medlemmer. Problemet udgør konkret 1,1 mil. kr., som fondens kapital skal forøges med, for at fondens repræsentantskab tør påtage sig risikoen. Det har i den forløbne tid været diskuteret intenst, og en masse beregninger har været nødvendige, men nu synes det at lysne. Det kan på nuværende tidspunkt ikke være af interesse at omtale de ting, der er sket på dette felt. Hovedsagen er, at problemet efter al sandsynlighed finder sin endelige løsning inden årets udgang. En nærmere vejledning vil blive udsendt.

★

Uddannelsen på redningsskolen er fortsat i årets løb på forsøgsvilkårene, og et kompendium i bugserings- og bjergningsarbejde er snart færdigt og vil blive sendt til alle, der har gennemgået skolens bjergningskursus. Fra skolefronten har vi iøvrigt den glædelige meddelelse, at orlogskaptajn Ric-Hansen, hvis orlov fra marinen udløber i begyndelsen af 1964, har besluttet sig til at blive hos os. Alle, der har lært Ric-Hansen at kende, vil hilse denne beslutning med glæde, og mange af os har vel også åndet lettet op.

★

Vi langtidsplanlægger for øjeblikket, så det næsten svimler for os. Alene på byggeområdet bliver der nok tale om nye stationsbygninger for ca. 70 mill. kr. i den kommende 10-års periode, og hertil kan komme lidt mere, hvis nye projekter, som vi ikke har kunnet regne med, dukker op i periodens løb. Vi behøver blot at nævne det byggeri, der står øverst på planen: Varde, Hjørring, Kolding, Rødovre, Svendborg og Silkeborg. Helsinge er lige blevet færdig, Birkerød-stationen mangler kun stationslederboligen for at kunne melde klar, og i Køge har vi lige haft rejsegilde. I København står vi foran en centralisering af vagtcentralerne. Her er målet, at vi for den indre del af hovedstadsområdet får samlet hele telefon- og radiotjenesten på Politiorvet.

★

Vi er blevet spurgt om konsekvenserne af sammenslutningen, og vi er nu også i stand til at sige noget. Og hvad vi lige for øjeblikket har at sige hænger også sammen med spørgsmål om abonnementsbetingelserne. Vi agter — som en af virkningerne — at udvide abonnenternes rettigheder. Af konkrete spørgsmål har der været et om »benzin-nød« og et andet om hjemtransport af stjålne biler. Begge dele vil blive omfattet af abonnementet, og i det hele taget vil vi forsøge at formulere betingelserne på en sådan måde, at der i princippet altid og uden omsvøb skal ydes abonnenterne hjælp, med mindre det er åbenlyst urimeligt og i strid med betingelserne. Princippet bliver altså et

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

helt andet: Hidtil har vi ydet den beskrevne assistance under abonnementet, og hvad der ikke var beskrevet faldt udenfor abonnementet. Nu vil vi prøve at forme betingelserne sådan, at der fra abonnementsassistancen kun gores få undtagelser, og i tvivlstilfælde træffes afgørelsen af stationernes ledere ud fra princippet, at vi er til for abonnenternes skyld og hellere må yde ti tvivlsomt berettigede assistancer end afslå én.

Med meddelelsen om denne udvidelse af vor service overfor abonnenterne skulle formentlig også alle de af akkvisitionen stillede spørgsmål være besvaret.

★

Den sørgelige begivenhed i Aarhus må selvfølgelig med i denne oversigt. Atter rejses spørgsmålet om udrykningskørslens betimelighed. Det er et emne, vi gang på gang har behandlet her i bladet, så vi skal ikke gentage os selv. Det er også taget op igen af en del læger, bl. a. på Dansk Medicinsk Selskabs årsmøde i København den 10. november d. å. Det går igen, at kun få tør tage ansvaret for et forbud mod udrykningskørsel. Det er ligeledes kun få, der forsvarer en udrykningskørsel, der medfører urimelig forøgelse af risikoen for alvorlige ulykker.

Vi har ment, at det, for så vidt angår ambulanceudrykninger, er muligt at praktisere en meget lidt risikabel udrykningskørsel, hvis vor kørselsinstrux respekteres til punkt og prikke. Vi forstår de mennesker, der finder det fuldkomment meningsløst, at netop en ambulance skal forvolde død og lemlæstelse. Vi ved selv, og mange læger ved også, at adskillige menneskeliv er reddet efter drukning, forgiftninger, elulykker og alvorlige kvæstelser bl. a. ved hjælp af hurtigt fremmøde; men mange kender ikke disse resultater, og blot en enkelt ulykke som den i Aarhus, får dem til at blive betænkelige og bekende sig til den opfattelse, at det får være, hvis kørslen er forbundet med risikoen for ulykker af den art.

Som bekendt behandles spørgsmålet i et justitsministerielt udvalg. Indtil der foreligger et resultat af dette udvalgs overvejelser, må vi så indtrængende, som det er os muligt, bede alle vore folk om nøje at respektere det gældende regulativs regler.

★

Vi er nu en monopolvirksomhed, og det har haft den virkning, at vi er blevet underkastet monopoltilsynet med hensyn til vore afgifter og priser. Vort første prisområde, der har været gennemgået af monopoltilsynet, var de patientbefordringspriser, der betales af købstæder for den kørsel, der skal betales af kommunerne i henhold til folkeforsikringsloven og forsorgsloven. For denne kørsel er der nu godkendt et regulativ, som skal indføres senest så snart gældende kørselsaftaler udløber. De nye priser bestemmes af kørslernes længde og varighed, og regulativets taxter pr. kørsel for normale købstadskørsler er gengivet i dette nummer. Dette regulativ nødvendiggør, at man overalt på stationerne er opmærksom på, at en kørselspris i væsentlig grad vil være afhængig af den tid, kørslen varer. Det siger sig selv, at det ikke må komme en kommune tilskade, at en kørsel varrer længere end hensynet til patienten kræver. Hvis den varer længere, må årsagen ærligt gives ved hjemkomsten, så der kan blive taget hensyn hertil ved prisfastsættelsen. På den anden side sikrer regulativet os, at vi overalt vil kunne opnå en rimelig betaling for vort arbejde.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fra drøftelsen på hovedkontoret i København om udskiftningen af hulkortanlægget med et elektronisk databehandlingsanlæg. Fra venstre ses afdelingsleder E. Lilballe, direktør P. Straarup og IBM-konsulenten (for bordenden). Derefter direktørerne M. Falck, Børge Johansen og Henry Jørgensen.

Det er lidt i familie med langtidsplanlægningen, at vi med IBM har truffet aftale om udskiftning af vort hidtidige hulkortanlæg med et EDB-anlæg — bogstaverne står for *Elektronisk Data Behandlingsanlæg.* Vort nuværende anlæg har slet ikke kunnet følge med, og da vi desuden må regne med, at der fremover vil blive stillet store krav til os fra myndighederne, der giver dem mulighed for at vurdere vor virksomhed, har vi været nødsaget til at gøre springet over til elektronikken. Det nye anlæg vil nok vende op og ned på mange ting, og inden det installeres om ca. 20 måneder, skal vi have analyseret vor forretningsgang grundigt og gjort os klart, hvor vi vil sætte ind med forbedringer. Måske kan vi allerede ad denne vej få lokket 3—4 programmør-emner frem? Vi skal ret hurtigt have fat i dem og have dem uddannet til den dag, vi er klar med elektronanlægget. Altså unge kontormænd og/eller piger. Har De lyst

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

til at gå over i elektronbranchen, har De den passende alder, d.v.s. i første halvdel af tyverne, og har De sans for tal og deres behandling, så vil Lilballe i hulkortafdelingen gerne have en samtale med Dem.

Overordnet myndighed for ambulance- og sygekørsel?

På *Dansk Medicinsk selskabs* årsmøde den 10. november drøftedes organisationen af den hjælp, der navnlig i forbindelse med trafikskader skal ydes de kvæstede. Af særlig interesse for os var et indledende foredrag af professor, overkirurg *Mogens Andreassen* fra Rigshospitalet samt de mange indlæg, der i forbindelse hermed fremkom under den følgende diskussion.

Professor Mogens Andreassen delte emnet i to dele. Den ene angik behandlingen af trafikskadede fra tidspunktet for skadens opståen og indtil patientens indbringelse på sygehus og dettes overtagelse af behandlingen. Den anden del omfattede sygehusbehandlingen og er for så vidt kun relevant for os i den forstand, at vi udfører transport af patienter fra indlæggelsessygehuset til specialbehandlingssteder.

Hvad den første del af professor Mogens Andreassens fremstilling angår, kunne vi glæde os over den pæne karakteristik af dansk ambulancevæsen. Det personelle og materielle beredskab samt den meget store geografiske spredning af stationerne giver Danmark et ambulancevæsen, der er bedre end i noget andet europæisk land. Man behøver blot at rette blikket mod Vesttyskland, hvor man den 8. november i »*Die Zeit*« kunne læse en hel side beklagelser over den manglende hjælpeorganisation. Dør man for let i vor så teknisk prægede tid? Sådan spørger bladet i overskriften til en artikel, hvori bl. a. de årligt 15.000 dræbte og 400.000 kvæstede på de tyske landeveje nævnes. Hvorfor gør vor regering dog ikke noget for at reducere virkningen af denne permanente krig på vore gader og veje, spørger bladet!

Hos os er tallene på dræbte og kvæstede selvfølgelig langt mere beskedne, og så har vi tilmed en hjælpeorganisation, der er langt bedre end den tyske — hvilket forøvrigt også de tyske myndigheder har opdaget, og i samme anledning har økonomi- og trafikministeren i Nordrhein-Westfalen, dr. *Kienbaum*, anmeldt sit besøg hos os i foråret 1964.

Men tilbage til mødet i Dansk Medicinsk Selskab. Professor Mogens Andreassen pointerede, at selv om vort ambulancevæsen måtte anses for godt, så kunne det blive endnu bedre. Udviklingen ville formentlig bedst kunne fremmes, hvis man fik en overmyndighed — en slags råd under indenrigsministeriets eller sundhedsstyrelsens auspicium, som med fornøden myndighed kunne fastsætte regler for vognmateriel, udstyr, uddannelse, placering o.s.v.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Der syntes at herske en velvillig indstilling til forslaget om et sådant råd, og på mødet havde vi lejlighed til at bemærke, at heller ikke vi kunne have noget at indvende mod en sådan myndighed. Vi er på forhånd indstillet på at tilpasse vor virksomhed efter de sagkyndiges ønsker, og vi har allerede i nogle år vist vor vilje i praxis. Spørgsmålet er så bare, hvem der kan anses for sagkyndige. Overlæge *Meldal* fra sundhedsstyrelsen lagde ikke skjul på, at man nok var interesseret i udviklingen, men altid havde foretrukket at give råd frem for at optræde som bestemmende myndighed.

Vi fandt det rimeligt ved den givne lejlighed at henlede alle de tilstedeværende hospitalslægers opmærksomhed på de senere års udvikling. Til trods for at vi har haft læger knyttet til vort ambulance- og sygetransportvæsen i mere end en menneskealder, var det først, da vi for 6—7 år siden fik kontakt med Dansk Anæsthesiologisk Selskab, at der kom gang i sagerne. Indtil da havde lægernes interesse for patientbefordring været yderst beskeden, men da anæsthesiologerne kom til, begyndte der at ske noget. Og man må indrømme, at tingene har udviklet sig roligt og fornuftigt. Der var i begyndelsen grænser for, hvor voldsomt man kunne gå frem — ikke mindst på baggrund af den yderst ringe betaling kommunerne var villige til at yde. Der stod jo i loven — og det står der for den sags skyld endnu — at patienter skal transporteres *billigst muligt*. Dette ejendommelige forhold, at anæsthesiologerne så det som deres opgave at få tilstræbt en lægelig forsvarlig transport, medens stat og kommuner var nogenlunde ligeglade med transportens kvalitet, bare den var billig, gjorde selvfølgelig sit til, at udviklingen ikke kunne forceres. Men vi kom da i gang, og meget er blevet anderledes i de år, vi har samarbejdet med anæsthesiologerne. Men hverken de eller vi agter at lade det blive ved det, der er opnået. Vi skal følge uddannelsen op. Det er ikke nok at give en éngangsinstruktion og så håbe på, at det lærte ikke glemmes. Den erhvervede viden skal regelmæssigt kontrolleres, og uddannelsen skal udbygges yderligere. Også på materiellets og udstyrets felter skal vi følge tingene op — sådan som det senest er sket med sengevogne.

Men hvem udgør da den lægelige sagkundskab, som vi i dette arbejde har fået en så værdifuld bistand af? Hvad er det for en gruppe læger, der har interesseret sig for og aktivt bidraget til ambulance- og sygekørslens gunstige udvikling — og som fortsat interesserer sig for denne udvikling?

Det er anæsthesiologerne!

Vi har på det medicinske selskabs årsmøde foreslået, at tanken om et patientbefordringsudvalg eller -råd blev konkretiseret derhen, at man — for vor skyld gerne under sundhedsstyrelsens auspicium, — genoplivede *Dansk Anæsthesiologisk Selskabs transportudvalg* og gav det den myndighed, der er talt om. Men så vidt vi forstod professor Mogens Andreassen, er det et bredere udvalg, han har haft i tankerne. I dette kunne selvfølgelig også blive plads til en anæsthesiolog, men ellers skulle en række kirurgiske og medicinske specialer være repræsenteret med samt forskellige embedsmænd. For os at se bliver idéen derved strax dårligere, rent bortset fra, at det vel ikke kan siges at være nogen særlig pæn måde at takke anæsthesiologerne på for den indsats, de hidtil har præsteret. Det ville minde lidt om moren, der havde gjort sin pligt og måtte gå!

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Abonnenterne kommer først

I årets løb har vi modtaget nogle henvendelser fra ikke-abonnenter, som har ment, at vore priser for ydet assistance er for høje. Disse henvendelser er tydeligt nok inspireret af sammenslutningen, for så vidt som de har ladet os forstå, at man anser priserne for bevidst at være fastsat så højt, som monopolsituationen tillader.

Enhver i korpset ved jo, at vi efter sammenslutningen *ikke har* rørt ved vore priser for ydelser efter regning, og det er jo ikke svært at forklare. Enhver ved også, at vi *ikke kan* ændre nogen pris uden monopoltilsynets samtykke. Men vi finder desuagtet, at der bør gives en endnu mere fyldestgørende forklaring, og da vi ikke kan se bort fra, at der også kan rettes henvendelse til stationer af folk, som prøver på at få en ydelse noget billigere ved at antyde noget om udnyttelse af monopolsituationen, skal vi i det følgende forklare, hvad der skal svares udover henvisningen til de faktisk uændrede priser og monopoltilsynets kontrol.

Vor virksomhed er baseret på abonnementsaftaler og overenskomster om ydelser, hvis værdi står og falder med et meget omfattende beredskab. Omkostningerne ved beredskabet er meget store. De er væsentligt større end omkostningerne ved selve ydelserne, og da afgifterne for abonnementerne og den betaling, der fremover skal ydes efter overenskomster med kommuner m. fl. indbefatter andel i beredskabsomkostningerne, er det selvfølgelig ganske urealistisk af ikke-abonnenter at tro, at vi kan yde dem assistance uden at lade dem bidrage til dækning af de omkostninger, der har været afholdt, for at vi overhovedet kan assistere dem.

De fleste vil uden videre kunne forstå, at et beredskabsapparat, der står til rådighed døgnet rundt og hele landet over, umuligt kan skabes og opretholdes for en betaling, der kun dækker lige den brug i timer og minutter, man gør af det, når det kun benyttes til assistance i nogenlunde en fjerdedel af tiden. Men der er altså alligevel dem, der mener, at vi burde kunne nøjes med en betaling til dækning af de direkte omkostninger! Det er disse sidste, man skal give forklaringen om, at det også er forbundet med en lang række faste omkostninger at drive en virksomhed som vor, og disse faste omkostninger skal vi have dækket.

Man kan så tilføje, at de pågældende jo blot kan tegne abonnement. Derved dækker de sig ind, og de opnår desuden den fordel, at de i travle perioder vil blive assisteret før ikke-abonnenter. Det er nemlig først og fremmest abonnenterne, vi har indrettet hele assistance-organisationen for . Ikke-abonnenter kommer i anden række.

Stationslederstillingen i Års ledig

Stillingen skal besættes 1. marts 1964, og aflønningen sker efter regulativet med Arbejdslederforeningen. Den tjenestebolig, der findes på stationen, vil blive ledig den 1. april 1964.

Ansøgninger sendes til Falcks Redningskorps, Aalborg A/S, Ålborg.

Ansøgningsfristen udløber den 15. januar 1964.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ritzau og vejmeldingen

Af redaktør Leif Andersen.

Om den vejmeldingsordning, vi i samarbejde med Ritzaus Bureau indleder i denne vinter, er der givet fyldestgørende retningslinier i de udsendte cirkulærer, hvis indhold vi ikke behøver at gentage her. Derimod kunne det nok være praktisk at orientere stationerne lidt om baggrunden for ordningens etablering, herunder om den institution, vi har truffet aftalen med. Denne orientering har vi formået en af Ritzaus medarbejdere til at give i det følgende.

På redningskorpsenes stationer har personalet gennem cirkulærer fået at vide, at der mellem korpsene og Ritzaus Bureau er indgået en aftale, der går ud på at etablere og opretholde en landsdækkende vejmeldingsordning i den del af året, hvor sne, is og tæt tåge giver vanskeligheder for trafikken på vore veje. Det er nævnt i cirkulæret af 1. november d. å., at stationernes meldinger samles på et kort og derpå overlades til Ritzau, som indtaler landsmeldingen på en telefonavis. Derimod står der ikke noget i cirkulæret om, hvad Ritzau og Ritzaus telefonavis er for noget, og det kan måske nok være rigtigt at sige lidt om de ting.

De fleste har formentlig hørt navnet Ritzaus Bureau nævnt, og mange vil have læst det i dagspressen, om ikke andet vil de have bemærket initialerne RB, der betyder, at den pågældende meddelelse stammer fra Ritzaus Bureau. Bureauet er det eneste danske telegrambureau. Man kan sige, at det har en halvofficiel karakter for så vidt som det er leverandør til samtlige dagblade og i vid udstrækning formidler officielle meddelelser. Bureauet er altså ikke et dagblad, men dets redaktion kan godt minde lidt om et dagblads. Journalister og fjernskriverdamer er beskæftiget hele døgnet rundt med at modtage, bearbejde og formidle stof fra ind- og udland, og bureauets formål er at skaffe så gode og så pålidelige nyheder, som det overhovedet er muligt. Medens et dagblad som regel tager stilling til det stof, man vil bringe, og meget ofte kommenterer det ud fra de synspunkter, som bladet forfægter, optræder Ritzaus Bureau strengt neutralt. Man forsyner blot sine kunder med det stof, der indsamles, idet man dog gør meget for at sikre sig stoffets pålidelighed. En stor del af Ritzau-medarbejdernes tid går derfor med at kontrollere det indgåede stof.

Formidlingen af stoffet fra Ritzau sker på flere måder. Den væsentligste er bladbetjeningen pr. fjernskriver. De til bu-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

reauet indgående meddelelser fra udlandet oversættes og viderebringes pr. fjernskriver til alle de dagbade, bureauet har aftale med om stoflevering. Indsamlingen af dette stof sker ved hjælp af korrespondenter hele verden over, herunder efter samarbejdsaftaler med de andre landes telegrambureauer. Det ældste og kendteste af dem er Reuter, som vi forøvrigt har siddende i huset.

Ritzaus telefonavis er en serviceordning, som efterhånden har fået et betragteligt omfang. Telefonavisen kan kaldes døgnet rundt og overalt i landet. Når man kalder den, får man de seneste nyheder, der er indtalt på bånd, og dette bånd skiftes regelmæssigt, således at det hele tiden indeholder, hvad bureauet senest har fået ind af stof. Udskiftningen sker som regel med ½—1½ times mellemrum om dagen, og om natten er normen 2—3 gange. Telefonavisen kan kaldes af alle, og periodevis er antallet af opringninger meget betydeligt. Rekorden for et døgn er 87.000 opringninger. Det var under Cuba-krisen. Men også under redningsarbejdet efter mineulykken ved Hannover var der et meget stort antal opringninger. Vi registrerede 34.650 opringninger på 1½ time. Vi fulgte dengang over det tyske fjernsyn redningsarbejdets gang, vi havde en medarbejder til at oversætte bemærkninger og samtaler, efterhånden som de forekom i fjernsynsudsendelsen, og stoffet blev umiddelbart derefter indtalt på telefonavisen.

Det er jo klart, at vi på Ritzau er interesseret i også at kunne orientere bladene og publikum om trafiksituationen, når vi kommer hen til den periode af året, da sne og is gør trafikken vanskelig. En sådan orientering ville naturligt kunne indgå i telefonavisens stof, og man kan næsten sige, at det er en orientering, som publikum i de perioder har mere brug for end for så mange andre meddelelser. På bureauet var vi ikke i tvivl om, hvordan en sådan ordning bedst kunne bygges op. Vi vidste, at personalet på redningsstationerne i perioder med vanskelige trafikforhold ville være på færde i de fleste af døgnets timer, og da stationernes dækningsområde omfatter praktisk taget hele landet og under alle omstændigheder alle de vejstrækninger, publikum fortrinsvis vil vide noget om, måtte det være redningskorpsene, vi skulle henvende os til. En ting, der også gjorde det klart for os, at redningsstationerne var det bedste grundlag for en god vejmelding, var stationernes folk. Dem anser vi for at udgøre en erfaren gruppe, der formår at vurdere situationerne.

Vi havde nogle drøftelser med direktionen i korpsene, og vi fandt frem til en skitse, der måtte forekomme tiltalende. Skitsen forelagde vi for politiet og telefonselskabet, og sidstnævnte sted fik vi så oplyst, at en sådan ordning var der skam andre, der havde puslet med gennem nogen tid, nærmere betegnet 5—6 år. Man havde bare ikke haft sans for at søge det direkte samarbejde med redningsstationerne. Der var nok tænkt på dem, men kun som et led i ordningen. Og da koordineringen derved blev et problem, der ikke var så let at løse, er tiden åbenbart gået, uden at der er sket videre.

Nu er aftalen om vejmeldingsordningen en realitet. Retningslinierne ligger klar, og vi kan begynde, når det bliver galt på vejene. Jeg nærer slet ikke tvivl om, at det bliver en god ordning, og jeg kan godt sige, at Danmark vil blive det eneste land i verden med en så dækkende og hensigtsmæssig service for bilisterne. Vi er på bureauet simpelthen af den

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

opfattelse, at der ikke i noget andet land findes et så godt grundlag, og det grundlag tør vi godt basere vore meddelelser på.

Det har været morsomt for os at høre om den interesse for ordningen, som pressefolk, erhvervslivets folk og det private publikum har givet udtryk for, endnu før den er trådt i funktion. Det var jo meningen, at vejmeldingen skulle løbe på telefonavisen mellem kl. 8 og 10, men der har allerede lydt røster om, at meldingen ikke burde begrænses til disse morgentimer. Specielt er der udtrykt ønske om at få en week-end tjeneste også, d.v.s. at morgenmeldingen om lørdagen skulle genopfriskes til vejenes aktuelle tilstand omkring middagstid kl. 12. Telefonavisen skulle så bringe den reviderede melding i tiden mellem kl. 13 og 15.

Vi lægger på bureauet ikke skjul på, at der i samarbejdet med redningskorpsene ligger en tillidserklæring til korpsene og stationerne. Vi baserer vor melding til presse og publikum udelukkende på redningsstationernes lokale vurderinger, og jeg er da også sikker på, at man rundt på stationerne forstår rækkevidden af denne tillid. Mange tusinde mennesker vil i vinterperioden hver dag høre vejmeldingen, og de vil i mange henseender planlægge deres handlinger efter meldingens indhold. Derfor må meldingen selvfølgelig være så korrekt, som det overhovedet er muligt at gøre den indenfor rammerne af de retningslinier, der er givet. Korrektheden er uhyre vigtig — langt vigtigere end man inden for de enkelte områder kan forestille sig. Men korrektheden skal samle sig om de væsentligste ting, d.v.s. om hovedvejene og de væsentligste amtsveje. Vi skal maximalt holde os til de veje, der er angivet på kortet, inclusive et par tilføjelser, som vi efter trykningen er blevet gjort opmærksom på. Det drejer sig om vejen Løgstør—Aalborg og vejstrækningen tværs over Langeland fra Spodsbjerg til Rudkøbing. Vi kan i telefonavisen ikke nå at få de sekundære veje med. Det er indlysende, når meldingen skal være landsdækkende. På den anden side ved vi jo også, at hvis det er galt på hovedvejene og de store amtsveje, så kan man ikke regne med synderlig trafik på mindre amtsveje og sogneveje. Om sådanne veje må interesserede søge oplysninger lokalt.

Om meldingens korrekthed vil jeg gerne sige et par ting. Den samlede meldings pålidelighed afhænger jo af hver enkelt delmeldings rigtighed, og jeg vil gerne understrege, at denne rigtighed aldrig må kunne bestrides. En landsdækkende vejrmelding vil hurtigt miste sin værdi, hvis bilisterne konstaterer, at den ikke er til at stole på. Derfor må det være exakte oplysninger, der fra stationerne skal gives til København. Det er meget vigtigt, at oplysningerne hverken overdimensioneres eller underdimensioneres. Hvis en station ikke har været ude på alle de veje, den skal give oplysning om, skal den afholde sig fra at udtale sig. Man må altså ikke slutte sig til, at der f. ex. ligger sne på en vej, fordi man har været ude på en anden vej, hvor der lå sne .Hellere undlade at oplyse noget end oplyse noget, der er forkert.

Det vil i telefonavisen blive præciseret, at meldingen om vejenes tilstand gælder situationen på vejene 1—2 timer før udsendelsen. Bilisterne vil derfor være klar over, at vejtilstanden kan have ændret karakter fra det øjeblik, da de hører meldingen, og til de eventuelt når frem til den pågældende strækning.

Foreløbig gælder vejmeldingen kun

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den forestående vinter. Der er al udsigt til, at den bliver så god, at den vil kunne fortsætte. Det vil både redningskorpsene og Ritzau være interesseret i — ganske enkelt fordi vi derved kan give vore kunder en service, de virkelig har brug for, og så selvfølgelig også lidt fordi en god service altid bidrager til de gode renomméer.

Må jeg slutte disse småbemærkninger med at sende personalet på alle stationer en venlig hilsen fra os alle på RB.

Legattildelingen i 1963

Af Sophus Falcks mindelegater af 1956 og 1941 er der den 3. oktober og 15. november uddelt legatportioner til redder *Knud Clausen*, Svendborg, assistent *Henry Thomsen* og redningsfører *Georg Johansen*, Sønderborg, redder *Frede Moesgaard Jensen*, Herning, redder *Evald Madsen*, Esbjerg, og til *Stege*-stationen.

Knud Clausen har fået sin legatportion for en modig og resolut indsats ved en gårdbrand den 25/12 1962 i Stoense på Langeland. Han reddede 37 husdyr og modtog for sin indsats en belønning fra Husmandsbrandkassen.

Thomsen og *Johansen* fik deres portioner som en anerkendelse for deres indsats ved et bjergnings- og eftersøgningsarbejde den 8/2 1963 ved Skodsbøl på Als. En personvogn var gået igennem isen. Føreren og to af fire børn nåede ud af vognen, inden de sank på 10 m vand, medens to børn druknede. Efter to døgns eftersøgning fandtes liget af det ene af de druknede børn. Både Thomsen og Johansen deltog derudover i en større redningsaktion den 23/1 1963, da 30 mennesker var drevet til havs på en isflage ved Als' lillebælts-kyst.

Assistent Henry Thomsen, Sønderborg

Redder K. Clausen, Svendborg

Frede Moesgaard Jensen reddede den 18/10 1963 en lille pige, som efter en færdselsulykke lå livløs og fastklemt under en væltet personvogn. Efter 7—8 minutters arbejde med pigen viste der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

sig livstegn, og senere på Herning sygehus kom hun helt til sig selv. Til Moesgaard Jensens indsats knytter sig det særlige, at han tilfældigt kom forbi ulykkesstedet med en kranvogn og således ikke rådede over en ambulances apparatur. Han alarmerede ambulancer og sørgede for, at de kvæstede kom ud og væk fra den ødelagte vogn, hvorfra benzinen også var løbet ud, og da han fik øje på den lille pige, som ikke viste livstegn, gik han i gang med genoplivningsforsøg efter MTN-metoden.

Redningsfører Georg Johansen, Sønderborg.

Redder E. Madsen, Esbjerg

Redder *Evald Madsen* i Esbjerg deltog i en ambulanceudrykning den 6/6 1963. Udrykningen gjaldt en mand, der var faldet om på havnen efter et hjerteanfald. Evald Madsen bemærkede, da patienten var lagt på båren, at vejrtrækningen var ophørt. Ved hjælp af Rubenposen gav Evald Madsen patienten ren ilt, men tilstanden syntes at blive værre. Undervejs til centralsygehuset gav Evald Madsen patienten hjertemassage, medens patientens søn, der ledsagede ham, fortsatte poseventilationen. Ganske kort tid efter at hjertemassagen var begyndt, kunne der konstateres svag vejrtrækning hos patienten, og ved ankomsten til centralsygehuset var den endda bedret lidt.

Dagen efter udtalte overlæge *H. Christiansen,* at der næppe kunne være tvivl om, at hjertemassagen havde reddet patientens liv. I øvrigt var det efter overlægens mening første gang en lægmand havde praktiseret den udvendige hjertemassage med held.

Legatportionen til personalet på stationen i *Stege* skyldes ikke nogen enkelt aktion, men var en anerkendelse af den indsats, som denne stations personale ved flere lejligheder havde øvet under bjergningsarbejder på Møns klint. Det sker ikke så sjældent, at turister styrter ned ad klintens stejle skrænter, der flere steder er over 100 m høje, og det er ikke helt ufarligt, når vore folk i sådanne situationer skal ned for at hente de uheldige op.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nye kommunepriser for patientbefordring

Efter sammenslutningen er vi blevet monopolist og dermed underkastet reglerne i loven om tilsyn med monopoler og konkurrencebegrænsninger. Denne lov har til formål gennem statens tilsyn at sikre befolkningen, at der fra erhvervslivets side ikke beregnes urimelige priser eller stilles urimelige betingelser. Følgen af vor nye situation er, at vi ikke kan forhøje afgifter, priser eller ændre betingelser uden monopoltilsynets godkendelse.

Vi finder det ganske på sin plads, at der fra statens side udøves en sådan kontrol med vore priser — også fordi det antagelig derved kan blive klart for enhver, at vi ikke har udnyttet og ikke vil udnytte situationen. Vi er i tidens løb selv blevet udnyttet mange steder, så vi ved, hvor ubehageligt det kan være.

Den første sag vi har haft til behandling i monopoltilsynet, er vore priser for den patientbefordring, vi udfører for *købstæder*. På dette område gjaldt så forskellige priser, at en tilpasning måtte anses for nødvendig alene for oversigtens skyld — og så selvfølgelig fordi vi mange steder har måttet udføre kørslen for priser, der ikke engang dækkede de variable omkostninger.

Da det ikke var muligt at finde frem til en retfærdig og korrekt pris pr. kørt km, fordi arbejdslønnen efterhånden er blevet den væsentligste omkostningsdel, udarbejdede vi et forslag til et regulativ, hvis taxster var sammensat af en vognomkostning pr. km og en personaleomkostning pr. minut. Disse to grundomkostninger dokumenterede vi selvfølgelig, og i monopoltilsynet er vort materiale så blevet prøvet grundigt. Efter at have gennemgået vore beregninger og fundet dem korrekte har monopolititilsynet så godkendt det foreslåede regulativ, der består af 6 tabeller:

1)	Alm. sygekørsel	kl. 7—16
2)	Alm. sygekørsel	kl. 16—7
3)	Ambulancekørsel	kl. 7—16
4)	Ambulancekørsel	kl. 16—7
5)	Siddende patienter	kl. 7—16
6)	Siddende patienter	kl. 16—7

Princippet er meget enkelt. En vognkilometer koster os 50 øre og et mandskabsminut kl. 7—16 koster 18 øre. Til disse to grundomkostninger kommer et tillæg til dækning af faste omkostninger såsom bygninger, telefon- og radioanlæg, uddannelse, administration m. v. på 20 pct., og på den måde kommer man til regulativets taxter. Lad os tage et exempel på en dagkørsel på 10 km af 40 minutters varighed:

	Lig. pt.	Sid. pt.
10 km à 0,50	5,00	5,00
40 min. à 0,36/0,18	14,40	7,20
	19,40	12,20
+ 20 %	3,88	2,44
	23,28	14,64
afrundet til	23,30	14,60

For ambulanceudrykninger er tillagt 20 %, og for kørsel mellem kl. 16 og 7 tillægges 25%. Dette sidste beror på kørepengetillæget.

Dette regulativ skal indføres for købstæder, når løbende aftaler skal ændres, og Den danske Købstadsforening har underrettet byrådene i en rundskrivelse af 28/10 1963.

Regulativet er godkendt også for sognekommuner og sygehuse, men vi er endnu ikke færdige med drøftelserne.

Fremtidige overenskomster med kommuner og sygehuse vil blive baseret på

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Befordring af liggende patienter kl. 7-16.

min. / km	6	8	10	12	14	16	18
— 20	12.30	13.50	14.70	15.90	17.10	18.30	19.50
21 — 30	16.60	17.80	19.00	20.20	21.40	22.60	23.80
31 — 40	20.90	22.10	23.30	24.50	25.70	26 90	28.10
41 — 50	25.20	26.40	27.60	28.80	30.00	31.30	32.40
51 — 60	29.50	30.70	31.90	33.10	34.30	35.50	36.70
61 — 70	33.80	35.00	36 20	37.40	38.60	39 80	41.00
71 — 80	38.10	39.30	40.50	41.70	42.90	44.10	45.30
81 — 90	42.40	43.60	44 80	46.00	47.20	48.40	46.60
91 — 100	46.70	47.90	49.10	50.30	51.50	52.70	53.90

Tabel 1.

Befordring af liggende patienter kl. 16-7.

min. / km	6	8	10	12	14	16	18
— 20	15.40	16.90	18.40	19.90	21.40	22.90	24.40
21 — 30	20.80	22.30	23.80	25 30	26 80	28.30	29.80
31 — 40	26.10	27.60	29.10	30.60	32.10	33.60	35.10
41 — 50	31.50	33.00	34.50	36.00	37.50	39.00	40.50
51 — 60	36.90	38.40	39.90	41.40	42.90	44.40	45.90
61 — 70	42.30	43.80	45.30	46.80	48.30	49.80	51.30
71 — 80	47.60	49.10	50.60	52 10	53.60	55.10	56.60
81 — 90	53.00	54.50	56.00	57.50	59.00	60.50	62.00
91 — 100	58.40	59.90	61.40	62.90	64.40	65.90	67.40

Tabel 2.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ambulancekørsel kl. 7-16.

min. / km	6	8	10	12	14	16	18
— 20	14.80	16.20	17.60	19.10	20.50	22.00	23.40
21 — 30	19.90	21.40	22.80	24.20	25.70	27.10	28.60
31 — 40	25.10	26.30	28.00	29,40	30.80	32.30	33.70
41 — 50	30.20	31.70	33.10	34.60	36.00	37.40	38.90
51 — 60	35.40	36.80	38.30	39.70	41 20	42.60	44 00
61 — 70	40.60	42.00	43.40	44.90	46.30	47.80	49.20
71 — 80	45.70	47.20	48.60	50.00	51.50	52.90	54 30
81 — 90	50.90	52.30	53.80	55.20	56.60	58.10	59.50
91 — 100	56 00	57.50	58.90	60.30	61.80	63.20	64.70

Tabel 3

Ambulancekørsel kl. 16-7.

min. / km	6	8	10	12	14	16	18
— 20	18.50	20.30	22.10	23.90	25.70	27.50	29.30
21 — 30	25.00	26.80	28.60	30.40	32.20	34.00	35.80
31 — 40	31.30	33.10	34.90	36.70	38.50	40.30	42.10
41 — 50	37.80	39.60	41.40	43.20	45.00	46.80	48.60
51 — 60	44.30	46.10	47.90	49.70	51.50	53.30	55.10
61 - 70	50.80	52.60	54.40	56.20	58 00	59.80	61.60
71 — 80	57.10	58.90	60.70	62.50	64.30	66.10	67.90
81 — 90	63.60	65.40	67.20	69.00	70.80	72.60	74.40
91 — 100	70.10	71.90	73.70	75.50	77.30	79.10	80.90

Tabel 4

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Befordring af siddende patienter kl. 7-16.

min. / km	6	8	10	12	14	16	18
— 20	7.90	9.10	10.30	11,50	12.70	13.90	15.10
21 — 30	10.10	11.30	12.50	13.70	14 90	16.10	17 30
31 — 40	12.20	13.40	14.60	15.80	17.00	18.20	19.40
41 — 50	14.40	15.60	16.80	18.00	19.20	20.40	21.60
51 — 60	16.60	17.80	19.00	20.20	21.40	12.60	23.80
61 — 70	18.70	19.90	21.10	22.30	23.50	24.70	25.90
71 — 80	20.90	22.10	23.30	24.50	25.70	26.90	28.10
81 — 90	23.00	24.20	25.40	26.60	27.80	29.00	30.20
91 — 100	25.20	26.40	27.60	28.80	30.00	31.20	32.40

Tabel 5

regulativets taxter, men der kan træffes forskellige aftaler om betalingsformen. Man kan betale hver enkelt kørsel efter regulativet, og man kan aftale en gennemsnitspris for en kommunes kørsler, eller man kan beregne en fast afgift pr. indbygger. Dette sidste vil dog kun være muligt for ret store kommuner eller en kreds af kommuner, der kan enes om en fællesoverenskomst med os. Kommuner, der ikke ønsker nogen aftale med os, vil komme til at betale en noget højere taxt pr. kørsel, medens store købstæder med mere end 3000 kørsler om året vil få en rabat på 5 % for kørslerne over 3000, 7½ % for kørslerner over 5000 og 10 % for kørslerne over 10.000.

Regulativet er også søgt godkendt for private, men her vil blive tillagt 15 % på linie med tillæget til tariffens taxter i øvrigt.

Forsikringen for kranvogne i det øvrige Skandinavien

Da man har erfaring for, at der er en betydelig større risiko ved kørsel med vare- og lastvogne i de øvrige nordiske lande end i Danmark har forsikringsselskaberne set sig nødsaget til at skærpe vilkårene for kørsel i Finland, Norge og Sverige.

For vare- og lastvogne med en totalvægt over 4 tons dækker forsikringen fremtidig ikke skader indtruffet i de nævnte lande, medmindre forsikringen efter forud truffen aftale er udvidet til at dække under kørsel i disse lande, hvilket kun kan ske mod betaling af en tillægspræmie og mod selvrisiko.

Vagtmestre og stationsledere bør huske at træffe denne aftale, når kranvogne skal yde hjælp i Skandinavien.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ansvarets byrde

Af fællestillidsmand Aage Nielsen, Nørrebro.

Enhver redningsmand, der har deltaget i så mange aktioner, at man kan sige om ham, at han er i besiddelse af en vis erfaring, ved ud fra denne erfaring, hvor utålmodigt der ofte ventes på hjælpens komme. Omstændighederne kan være så forskellige, og jeg synes, at der er god grund til også at minde om de situationer, hvor den kvæstede ikke er i ubetinget livsfare, men befinder sig i en situation, der gør en hurtig indsats nødvendig. Jeg tænker på fastklemte i maskiner og i sammenstyrtede udgravninger. Når vi kommer ud til ulykkesstedet, mærker vi tydeligt tilskuernes reaktioner, og vi behøver ikke at lægge skjul på, at de mange gange giver sig ubehagelige udslag. Det sker tit, at vi får at vide af dem, at det er halve timer siden, man har rekvireret assistancen, og man kan sommetider have på fornemmelsen, at de i nogen grad anser os for skyldige i de tilskadekomnes lidelser. Når man som jeg har været ved faget i en lille menneskealder, har man fået en ganske god øvelse i at lade som ingenting, men jeg ved godt, at man tit og ofte har grund til at blive godt ærgerlig, når man nu har gjort sit bedste for at komme ud til ulykkesstedet så hurtigt som hensynet til den øvrige trafik tillader.

Når vi får en melding om en ulykke, så ved vi udmærket ,at den eller de, der er kommet tilskade, ikke nærer noget andet ønske end at komme under behandling så hurtigt som muligt, hvis de da ellers er ved bevidsthed. Er der stærke smerter, vil ønsket om den hurtigst mulige fjernelse af smerterne selvfølgelig være særligt udtalt, og kan en kvæstet sige noget herom til de omkringstående, bliver disse mange gange stærkt påvirket af den kvæstedes situation. Vi selv kender som regel meget lidt til det, der er sket, før vi kommer ud til stedet, og på vejen gør vi os selvfølgelig vore tanker. Jeg tør ikke sige, i hvilken grad sådanne tanker kan påvirke os under vor kørsel gennem trafikken, men jeg vil gerne være med til at understrege, at de ikke bør gøre det. Under selve kørslen til et ulykkestilfælde må det alene være kørslen og hensynet til den øvrige trafik, der kræver vor opmærksomhed, og en formodet viden om en ulykkes særligt alvorlige karakter må ikke noget øjeblik få os til at slække på den agtpågivenhed, trafikken i dag kræver.

Den stadigt tiltagende trafik har medført, at risikoen ved udrykningskørsel er steget, og dermed er også vort ansvar blevet større. Vi må skærpe vor opmærksomhed under kørslen, og vi er nødt til at tilpasse vor kørsel efter de muligheder, den stærke trafik giver os, Jeg synes heller ikke, at det i tidens løb er blevet lettere at være os. Vi hører den ene gang efter den anden om mennesker, hvis liv er blevet reddet, fordi de rettidigt og ved hjælp af udrykningskørslen kom under hospitalsbehandling, og vi bliver gjort bekendt med breve fra sygehuslæger, som forsikrer, at uden den hurtige indsats og transport ville den eller de tilskadekomne være afgået ved døden. Og samtidig hører vi fremragende læger udtale, at det kun er meget sjældent, at udrykningskørsel er nødvendig, og at det som hovedregel er ganske ligegyldigt, om en patient kommer ind på sygehuset nogle minutter før eller senere. Men vi hører såmænd også læger ud-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tale ønsket om at få etableret radioforbindelse med ambulancerne, så man på operationsstuerne kan gøre klar til at operere lige så snart ambulancerne kommer ind. Er det da ikke komplet forvirrende? Jeg har i avisen læst, at der fra vor side på det medicinske selskabs møde er blevet bemærket, at lægerne selv er vildt uenige om spørgsmålet udrykningskørsel. Det kan vist ikke siges tydeligere og på et bedre sted, og vi reddere bør bemærke os, at det kunne siges uimodsagt.

Vi reddere har det indtryk, at læger er fornuftige og dygtige mennesker, som gør deres bedste. Vi skal ikke bebrejde dem, at de har forskellig opfattelse af udrykningskørsel. Det har vi jo også selv. Vi skal derimod glæde os over den tillid, der af en række læger blev givet udtryk for, da vi og vor uddannelse kom på tale på lægernes møde. Det blev flere gange understreget, at vi erfaringsmæssigt var velegnede til at vurdere kvæstedes tilstand, og en overlæge fra Fyn erklærede på grundlag af en undersøgelse, at redderne fra Odense ikke én eneste gang havde vurderet forkert. Der var tale om udrykningskørslen i oktober måned til OABH. Jeg kunne godt lide, at vi kvitterede for denne tillid med at erklære os villige til at gennemgå en yderligere uddanelse, for jeg har det indtryk, at man i lægekredse og hos sundhedsmyndighederne gerne ser, at der på ambulance- og sygekørselsområdet gøres mere endnu for at forbedre patienternes helbredelsesmuligheder.

Men selv om vi får endnu bedre uddannelse, der er bl. a. nævnt uddannelse i shokbehandling, sidder vi stadig tilbage med problemet udrykningskørsel. Og det problem må vi have løst. Vi kører under ansvar, hedder det. Hvad er det for et ansvar? I virkeligheden er det et flerdelt ansvar, og jeg vil gerne sige lidt om den ting.

De fleste af os har kone og børn. Dem har vi et ansvar overfor. De er ikke interesseret i, at vi udsætter os for unødig risiko, og en risiko er der unægtelig. Det har vi set. Vi har også et ansvar for andre mennesker i trafikken. De har også kone og børn, mange af dem. Så har vi et ansvar overfor de myndigheder og læger, der viser os tillid ved at overlade det til os at vurdere kørselshastigheden og de kvæstedes tilstand, og endelig har vi et ansvar overfor den virksomhed, vi er knyttet til. Vi ved godt, at hvis vi forårsager en ulykke, påvirker den også virksomhedens renommé.

Vi ved udmærket, at offentlighedens øjne er rettet mod os, og hvis vi begår fejl, bliver det bemærket. Det skal vi ikke beklage os over, for det er rimeligt, at fejl påpeges. Men man kunne godt ønske, at man ikke var så streng overfor os. Det er ganske tydeligt, at et ambulanceuheld er genstand for større interesse end et hvilket som helst andet færdselsuheld. En journalist fortalte mig en dag, at et almindeligt færdselsuheld, hvori person- eller varevogne var impliceret, ikke mere var bladstof. Der skulle i hvert fald et kraniebrud til, før man ville finde på at nævne uheldet i en notits — og helst et åbent. Men med en sprøjte eller en ambulance forholdt det sig anderledes. Det var stof. Ja, det er stof, og det må vi være klar over. Man er opmærksom på, hvordan vi begår os i trafikken, og så meget mere er der grund for os til at være varsomme. Ikke varsomme i den forstand, at vi virker passive og bange, men sådan, at vi hele tiden er opmærksomme. Opmærksomme på risikoen ved at være med i trafikken, opmærksomme på andres mulige fejl, der kan forøge risikoen, og opmærksomme

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

på, at andre venter større opmærksomhed og større rutine af os.

Vi har fået at vide, at der sidder et justitsministerielt udvalg, der behandler udrykningskørslen. Så vidt jeg ved, er der ingen ambulancechauffør med i udvalget, men det udelukker selvfølgelig ikke, at man kan komme til et fornuftigt resultat. Men regler eller ikke regler. Risiko vil der altid bestå, og målet må være at reducere den samtidig med, at man bevarer muligheden for bedst muligt at hjælpe mennesker, der er i livsfare eller lider meget. Da alle er enige om, at hastigheden betyder mindre end muligheden for at undgå stop undervejs, vil jeg finde det rimeligt, at udrykningskøretøjer generelt holder sig de for al trafik gældende hastighedsbestemmelser efterrettelig og i øvrigt kun fraviger de almindelige regler for trafikken, når det kan ske uden unødig risiko. Hvad kørsel mod rødt og gult lys angår, synes jeg, at kørselsinstruksens bestemmelser, når man tager forholdene i betragtning, er gode og klare: Stop op, gå ned i første gear og kør forsigtigt over, når det er klart, at den tværgående trafik holder tilbage. Men vær forsigtig. Vi har set tilfælde, hvor en af vore kolleger kørte over mod rødt lys i et kryds, der var helt tomt og tilsyneladende uden tværgående trafik på vej. Alligevel dukkede der en varevogn op og kørte over udelukkende i tillid til, at det grønne lys berettigede ham til at køre frem uden nedsættelse af hastigheden. Der var kun de samme to køretøjer i og i nærheden af krydset. Alligevel opstod der et uheld. Ganske vist blev der kun tale om materiel skade, men der kunne være kommet mennesker til skade! Og for kørsel *fra* ulykkessteder bør som hidtil gælde, at flaget stryges, hvis de tilskadekomne ikke skønnes at være i livsfare eller lide af voldsomme smerte.

Den tragiske ulykke i Århus har gjort et dybt indtryk på os alle, og hvad vi kan gøre for at forhindre gentagelse, bør vi gøre. Regler alene gør det ikke. Det er os selv, det står og falder med. Vi kan reducere mulighederne for uheld og ulykker ved hele tiden at erindre os det gamle mundheld om *at skynde sig langsomt.*

Aage Nielsen.

Sundhedsstyrelsen og vort rapportmateriale

På det medicinske selskabs årsmøde blev der fra mange sider, bl. a. af selskabets formand, professor *Mogens Fog,* udtrykt ønske om en bedre forskning af de problemer, der knytter sig til patientbefordringen, især befordringen af tilskadekomne. Man måtte med skam bekende, at man ikke ved meget om tingene, men at man nødvendigvis i den kommende tid måtte søge problemerne nærmere belyst. Hvorledes det skulle ske, hørte man intet om, men vi har siden haft lejlighed til at drøfte emnet med overlæge *C. J. Møllenbach,* Sundhedsstyrelsen, som meget gerne så, at vi, når vi overgår til elektronisk databehandling af vore ydelser, fik etableret et samarbejde med sundhedsstyrelsens statistiske afdeling, der i parentes bemærket hidtil kun har behandlet vore oplysninger overfladisk. Men man er nu i sundhedsstyrelsen interesseret i det materiale, vi kan skaffe, og vi finder også, at et sådant forskningsarbejde angår os, således at et samarbejde som det skitserede bør tilstræbes. Men *her* bliver det nok naturligt, at vi tager vore anæsthesiologiske konsulenter med på råd.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skader, havarister og ihjeltrådte roer

I forrige nr. af »Meddelelser« er der på side 70 spalte 2 andet afsnit anført: skal vognen trækkes forlæns op, må man såvidt muligt se at få lagt kæderne om bagaxlen o.s.v.

Vi er fra interesseret side blevet gjort opmærksom på, at bagaxlen næppe vil være så egnet, idet dens funktion er beregnet på tryk ovenfra, ligesom der på bagaxelrørene er anbragt olierør, som kan beskadiges ved at lægge kæder omkring. Den korrekte anbringelse af trækkæden vil derfor være i fjederbukkene (de forreste), da disse er fastnaglet til chassisrammen, og dernæst at føre en wire fra kæden gennem fortøjet. Det på samme side omtalte skema, hvorefter et træk kan udregnes, har for så vidt været klar i nogen tid til udsendelse til stationerne, men da skemaet forudsætter et lige træk, har man fra skolens side ment at måtte udvide skemaet til også at give vejledning om skæve træk. Denne vejledning er ved at være færdig, så det ikke skulle vare så længe, før skemaet vil være stationerne i hænde.

★

Under bjergning af vogne, som har sat sig fast i »blød jord« eller på anden måde må bjerges ud fra trediemands enemærker, er det som regel nødvendigt at komme helt hen til havaristen med vor vogn eller vort grej for at befri havaristen. Under sådant arbejde har vi været ude for at måtte klippe noget hegnstråd over for at få havaristen ud, da det var umuligt at bære den over hegnet. Og ejeren har så krævet erstatning af os.

I et andet tilfælde var en vogn kørt ind på en græsmark, og vor vogn måtte ligeledes ind på marken for at få vognen ud. Begge vogne fik sat så dybe hjulspor i marken, at ejeren krævede erstatning. En 12 tons sættevogn med en last på 24 tons var kørt ind på en oplagsplads uden fast vej og måtte have assistance af os for at komme fri. Vore folk var nødt til at grave og lægge planker, og da aktionen var overstået, udbedrede de de fremkomne huller og fordybninger nødtørftigt. Alligevel blev vi også her stillet overfor et erstatningskrav.

★

I endnu ét tilfælde med en tilskadekommen, der skulle afhentes i den anden ende af en roemark, og hvor ambulancen måtte køre ned igennem roerækkerne, således at det ikke kunne undgås, at en del roer blev »trådt ihjel«, er vi blevet stillet overfor et erstatningskrav.

Det er jo også naturligt at tænke, at den, der har klippet hegnet itu eller gravet huller eller lavet hjulspor, må erstatte det ødelagte, men i disse og lignende sager kan erstatningskravet henvises til den, der er blevet hjulpet, respektive dennes ansvarsforsikring, idet den, der hjælper en nødstedt ud af sådan vanskelig situation, ikke kan gøres ansvarlig for *absolut nødvendige* dispositioner til frigørelse eller bjergning af nødstedte, hvorimod vi kan gøres ansvarlig for unødvendige skadevoldende misgreb.

★

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Lidt om abonnements-service

En abonnent i en provinsby på Sjælland bad en dag den lokale station om at få sin søn transporteret hjem i sygevogn fra København, hvor han opholdt sig på et kollegium. Sønnen var syg og sengeliggende, og lægen havde beordret ham hjem, så han kunne komme under pleje. Stationslederen svarede imidlertid abonnenten, at en sådan transport ikke kunne gå under familieabonnementet, men at transporten selvfølgelig kunne udføres efter regning. Betalingen ville blive ca. 180 kr.

Herover blev abonnenten med rette vred. Abonnementet er tegnet for husstanden, hvortil sønnen også hører. Den omstændighed, at han midlertidigt opholder sig på et kollegium i København for at kunne følge forelæsningerne på en højere læreanstalt, skiller ham ikke ud fra husstanden, og transporten til hjemmet i provinsen skulle uden indsigelse have været udført under abonnementet.

— — —

En anden kedelig beretning stammer fra Midtjylland og handler om en københavnsk bilist, der en sen aften havde det uheld at punktere på landevejen midt mellem to byer. Bilisten fik en anden bilist til at give besked på vor station i den ene by om at sende en kranvogn ud, og en sådan besked blev også afleveret. Den var ganske vist ikke særlig oplysende. Stedet var ikke så nøjagtigt beskrevet, og der var intet oplyst om skadens art eller navnet på vognens ejer. Stationen sludrede med stationen i nabobyen om sagen, og de blev enige om, at det nok var bedst at vente, til havaristen ringede og gav nærmere oplysninger. I mellemtiden gik ejeren af den punkterede vogn ude på landevejen og ventede. Vognen holdt meget uheldigt ved en bakketop, så den var vanskelig at se for andre bilister, før man kom tæt hen til stedet. Derfor måtte bilisten gang på gang med en lommelygte advisere andre bilister om den holdende vogn. Man kan let forestille sig hans vrede over, at der efter en lille times tids forløb endnu ikke var kommet hjælp. Han begav sig da til det nærmestliggende hus, hvor der var en telefon at få fat i, og derfra bad han sa stationen om at komme omgående. Først da afsendtes kranvogn, og en halv time senere var bilisten hjulpet på stedet.

At abonnenten klagede til os, var forståeligt. Men for abonnenten var det mindre forståeligt, at vor station kunne undskylde sig med, at man i den senere tid havde været ude for mange rekvisitioner til vogne på landevejen, som så var forsvundet, når stationens kranvogne kom ud til de angivne positioner.

Oprigtigt talt. Er der virkelig grund til at tro, at en bilist gør sig den ulejlighed at komme ind til os og fortælle om en anden bilist, der er havareret et eller andet sted ude på en landevej, hvor det kan være svært at komme til en telefon, hvis der ikke er noget om snakken? Selvfølgelig ikke. Stationen burde uden videre have sendt en vogn afsted. Der er henad aftenen ikke placeret flere havarerede vogne på de midtjydske landeveje, end at man nok kan få øje på dem, selv om man ikke har fået en nøjagtig position. Det er naturligvis rart at få nøjagtige oplysninger, men kan man ikke få dem, må det ikke afholde os fra at gøre vort bedste for at yde assistance, når vi bliver anmodet om den.

Et andet sted i landet, nærmere betegnet i omegnen af København, holdt ud

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

på natten en lille personvogn, der var kørt tør for benzin. Vognens indhold var far, mor og to små børn. Man var på sidste etape af en lang ferietur. Føreren ringede til os og forklarede, at han bare skulle bruge to liter benzin; så skulle han nok klare sig selv. Vor vagtmester svarede, at vi nok skulle komme, og det gjorde vi også — i form af en kranvogn med efterløbende fejeblad. Forbavset spurgte abonnenten, hvad meningen var, og det viste sig så, at den var at dreje den benzinløse vogn op på fejebladet og befordre den til hjemstedet eller måske til en åben benzintank. Abonnenten ville ikke op på noget fejeblad. Han ville bare have to liter benzin til at komme hjem på, og dem troede han, vi var smuttet hen til ham med i en personvogn eller en jeep. Han afslog derfor at tage imod hjælpen i den tilbudte form, fik fat i en taxa og skaffede sig selv en lille dunk benzin fra en nærliggende tank. Og imens tøffede vores kranvogn med fejeblad de 2—3 km tilbage til stationen efterladende en abonnentfamilie, hvis opfattelse af vor service nu var en ganske anden end dengang, den tegnede abonnement hos os.

— — —

Se, disse tre begivenheder har vi skildret af tre grunde. For det første imødekommer vi et ønske om ikke blot at omtale assistancer, der har givet anledning til takkebreve, men også at nævne situationer, der har medført klager. Det er sikkert rigtig, at en skildring af sådanne uheldige tilfælde kan være et godt bidrag til, at man undgår gentagelser. Dernæst har vi gerne villet understrege, at selv sådanne enkelte klager kan afstedkomme en bad-will, der er langt kraftigere i sin virkning end den good-will, som et mangedobbelt antal tilfredshedstilkendegivelser kan skabe. Og endelig finder vi anledningen egnet til at gentage, at abonnenterne er vore kunder, og at de skal hjælpes, når de har brug for hjælp. Ganske vist har vi abonnementsbetingelser, der indeholder regler om den hjælp, der skal ydes under abonnementet, men enhver tvivl skal komme abonnenterne til gode, og vi har exempelvis ikke krævet, at en abonnent, som er havareret midt på en øde landevej, personlig skal møde op på stationen eller telefonisk afgive de af os ønskede oplysninger. Når han under omstændigheder som de nævnte lader høre fra sig via en anden bilist, skal vi ikke vente med at køre ud til ham, indtil han selv har fundet en telefon og kan bekræfte sit behov for hjælp.

Far, mor og børn i den lille bil måtte selvfølgelig ikke lades i stikken for to liter benzins skyld, og det store vognapparat var ikke den rigtige løsning af deres problem.

Vi er ikke mindst i vor nye situation indstillet på at yde abonnenterne en vidtstrakt og en rigtig service. Og med den rigtige service mener vi den service, som abonnenterne finder rigtig, når den vel at mærke ikke strider mod lov og ret og almindelig sund fornuft. Abonnenterne skal mærke, at der er en god mening i at have abonnement, og vi skal derfor ikke hænge os i bagateller eller gøre krampagtige forsøg på at fortolke abonnementsbetingelserne til vor egen fordel. Vi vil som andetsteds nævnt derudover forsøge at give abonnementsbetingelserne en anden og bedre form. Derved skulle det også blive mere attraktivt at tegne abonnement.

Vi skal i det hele taget være åbne for krav og ønsker fra abonnenterne. For ikke så lang tid siden gjorde et bornholmsk dagblad i en lederartikel opmærksom på, at turen for bornholmske bili-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ster mellem øen og Sjælland i stigende grad ville komme til at gå gennem Sverige. Man fandt det derfor rimeligt, at et redningskorps-abonnement på en bil også gjaldt assistance på strækningen mellem Simrishamn og Malmö. Vi har fundet »Bornholmeren«'s idé god, og vi agter at realisere den ikke bare for bornholmske bilister, men også for landets øvrige bilister, der kører til og fra Bornholm ad svenske landeveje. Hvorledes vi vil gøre det, kan vi i øjeblikket ikke sige, men der skal blive givet stationerne nærmere besked.

Når vi nu taler om Bornholm, er der en enkelt ting, som vi også skal have set på. Den involverer dog til en forandring en begrænsning af vor service. Vi har nogle aftaler løbende med bornholmske bilister gående ud på, at vi skal lodse dem gennem København, når de ankommer med båden til Havnegade. Vi har i og for sig intet imod denne lodsning, og vi overkommer den nok. Men vi har opdaget, at den strengt taget er ganske unødvendig og tit afstedkommer lidet smigrende vittigheder. Forholdet er nemlig det, at vi har haft lejlighed til at iagttage bornholmske bilister i Hamborg og Paris. Og mærkeligt nok har disse bornholmske udenlandsfarere tilsyneladende ikke haft spor vanskeligheder ved at orientere sig eller komme igennem disse storbyer. Man tør nok hævde, at kan man finde gennem Hamborg, må det da være en smal sag at gøre turen i København fra Havnegade til Valby bakke. Men også det er en sag, vi skal komme tilbage til.

Lige til et „fejeblad"

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Respirations- og kredsløbssvigt

Ved flere lejligheder, når vi her i bladet har skrevet om uddannelsen og skolen på Ørnegården, har vi nævnt det handicap, at vi på mange områder har savnet egnet faglitteratur. Medens der har været rigeligt at øse af på brandslukningsområdet, har det knebet ganske mærkbart med tilgængelig faglitteratur om patientbefordring og redningsarbejde, herunder især bjergningsarbejde og bugsering.

På det sidstnævnte felt er vi ved at komme os. På skolen er man ved at lægge sidste hånd på et værk om bjergningsarbejde. Værket bliver et kompendium, som i store træk indeholder det stof, der gennemgås for skolens elever. Og på patientbefordringsområdet har vi nu fået en betydelig hjælp i form af skriftlig fremstilling, som overlæge *Willy Dam* har givet om respirations- og kredsløbssvigt. Fremstillingen indeholdes i et hæfte på 78 sider, der udgør en del af en samlet håndbog for anæsthesisygeplejersker under overlæge *Henning Poulsens* redaktion. Dams hæfte kan dog fås særskilt, og det er særligt værdifuldt for vort personale for så vidt som det indeholder en hel del af de ting, som gennemgås af konsulenterne og giver anledning til en masse spørgsmål. I dette hæfte kan man i ro og mag læse sig til den viden, man eventuelt ikke har kaperet helt under forelæsningerne og den praktiske gennemgang.

Hæftet har en god indledning med en historisk oversigt, gennemgang af terminologien, d.v.s. de udtryk, man skal være fortrolig med samt årsagerne til iltmangel og de symptomer og tegn, man skal kende. I hæftets andet kapitel gennemgår Dam genoplivning på ulykkessteder. Der fortælles om respirationsmetoderne, apparaturet, hvornår man skal lade være med kunstig respiration, hjertemassage m.v. Tredie kapitel er helliget selve transporten af patienterne og delt i afsnit om transport pr. automobil til behandligsstedet, lufttransport samt transporten på sygehusene. Ilt- og ventilationsbehandlingen på sygehusene er behandlet i fjerde kapitel, og i femte og sidste kapitel om de frie luftveje har man en god fremstilling af de ting, der er doceret på stationerne.

Vi har grund til at være glade for Dams hæfte. Vi har savnet det længe som et grundlag for del del af uddannelsen, der angår patientbefordringen. Hæftet kan anbefales på det bedste, og vi vil ikke lægge skjul på, at den dag ikke er fjern, da det simpelthen vil være et ubetinget krav til personalet, at det har kendskab til denne side af vort fag i et omfang, der svarer til indholdet af Dams hæfte.

Engelske Jordankre

Af assistent *H. Wegeberg*, Ballerup.

Når eleverne på skolen får demonstreret det engelske jordanker spørger de ofte om mål, materiale m. m., fordi man hjemme på stationen gerne vil fremstille sådanne ankre til brug i det daglige arbejde.

Det originale jordanker er lavet af en 10 mm tyk jernplade, som er presset i en vinkel på 90 grader. Det materiale, vi har benyttet her på station Ballerup, er ganske almindeligt vinkeljern 100x 100x10.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vinkeljernet skæres ud i længder på 1 meter — hvilket svarer til jordankrets længde. Derefter skæres op i ryggen — ca. 10 cm i begge ender. I den ene ende klemmer man de to »lapper« helt sammen og samler med en svejsning, i den anden ende tvinges de to »lapper« lidt fra hinanden, således at flere ankre kan kobles sammen ved at man stikker den flade ende af ankret ind imellem disse to »lapper«.

I begge ender af ankret bores et hul ca. 30 mm i diameter og desuden bores 8 huller i selve vinkeljernet med lige stor afstand, men forskudt for hinanden, således at stålstængerne bedre kan gå forbi hinanden.

Stålstængerne skal fremstilles af 22 mm 8-kantet jern med kulindhold 0,70. Disse stænger skæres ud i stykker på ca. 1 meter og tilspidses i den ene ende. I den anden ende anbringes ca. 15 cm nede en møtrik der svejses fast. Denne møtrik tjener dels som »stop« når stængerne bankes i jorden og dels som »hold« på selve ankret under belastning. Desuden kan man have gavn af møtrikken under optagning, idet man med en nøgle kan dreje hele stangen så jorden løsner sig. Det kan ikke gøres med runde stænger, der let suger sig fast.

Der hører normalt 8 stænger til et anker, men det er fornuftigt at lave 9. For det første har man en i reserve, og for det andet kan den bruges til sammenkobling i stedet for f. eks. en sjækel.

I almindelig god jordbund kan ankret stå for et træk på 4 tons, nå det er stillet rigtigt op. Det skal altid anbringes i kraftens retning og stængerne bankes ned i forhold til vinkeljernet med en hældning på 15 grader med spidsen i kraftens retning. Hvis ankrene ikke anbringes på denne måde, får man ingen glæde af dem.

Med brugen af disse ankre, vil man i mange tilfælde kunne klare opgaver, hvor man tidligere kaldte en extra kranvogn til hjælp, og kranvognene skånes ved, at man lægger »trækket« over ankrene, således at kranvognen — så vidt det kan lade sig gøre — kun leverer trækkraften fra spillet.

Jeg håber hermed at have givet en forklaring og en beskrivelse, der sammen med billedet kan give et helhedsindtryk, således at dette hjælpemiddel snart vinder indpas på alle kranvogne som fast udstyr.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vognforsendelse pr. bane

Under det ret omfattende antal befordringer af havarerede biler, som vi lader gå pr. bane, sker det af og til at der opstår skader, hvis vognene river sig løs af forankringen til banevognens bund.

Derved opstår spørgsmålet, hvem der skal betale erstatningen, og da kunden under ingen omstændigheder skal bøde for andres fejl, bliver der så tilbage, at finde ud af, om det skal være os eller D.S.B., der skal udrede erstatningen. For selv at undgå risikoen, overlod vi det til statsbanernes personale at foretage forankringen, således at der for os kun blev tilbage at køre vognen op på banegården og senere ved modtagerstationen at afhente den og køre den til værksted. Denne fremgangsmåde er blevet anvendt i København, og vi mente at kunne overføre den til samtlige landets stationer. Vi havde bare gjort regning uden vært.

På en forespørgsel til statsbanernes generaldirektorat, hvori vi bad om at få opstillet klare retningslinier, har generaldirektoratet henvist til, at ministeren for offentlige arbejder med hjemmel i statsbaneloven har fastsat de nærmere bestemmelser for læsning af vognmandsgods i et godsbefordringsreglement.

Det hedder i dette reglement, at læsningen af vognladningsgods påhviler afsenderen. Denne bestemmelse er anset for at være naturlig, og man har fastsat den udfra følgende synspunkter: For det første undgår afsenderen at betale læsseomkostninger til jernbanen, og det må dernæst antages, at afsenderen med sit kendskab til den afsendte vare bedre ved, hvorledes sikringen bedst foretages, for at gennemføre en skadefri transport.

Der er ikke mulighed for i større omfang at stille jernbanepersonale til rådighed ved læsningen, men på en del større stationer findes der læsseentreprenører, som på afsenderens regning, men uden D.S.B.s mellemkomst påtager sig læsningen.

Med hensyn til total og partiel skade gælder, at jernbanen er ansvarlig, med mindre det skete er forårsaget ved en fejl fra forsenderens side, godsets beskaffenhed eller forhold i øvrigt, som jernbanen ikke kan lastes for, og hvis følger den ikke har kunnet afværge (force majeure).

I tilknytning hertil gælder, at jernbanen er fri for ansvar, når tab eller skade er en følge af:

1. befordring i åben vogn,
2. mangler ved en af forsenderen selv udført læsning,
3. godsets specielle natur, der gør det særlig udsat for skade (ved brud, rust o.s.v.).

Ved indløsningen af fragtbrevet bliver modtageren overfor jernbanen den reklamationsberettigede, og en eventuel skade af sendingen skal anmeldes strax ved sendingens aflæsning, så jernbanepersonalet kan danne sig et overblik over dens tilstand, for om muligt at udlede skadeårsagen. De herved iagttagne kendsgerninger nedskrives så i en baneprotokol.

Det udledes heraf, at det påhviler os selv at udføre læsningen og forankringen af biler, der ønskes afsendt pr. bane, men på større stationer kan dette som nævnt overlades til en læsseentreprenør. Det kan tillige tilrådes at overdække bilen med en presenning, som bestilles samtidig med bestillingen af banevognen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Pas på indholdet i havarerede vogne som denne, hvis døre ikke kan lukkes! Vognen er forøvrigt en af de vogne, der var impliceret i ulykken ved Herning den 18-10, der er omtalt i forbindelse med legatuddelingen side 112.

Overdækningen af bilen kan måske synes at være en overflødig foranstaltning, hvis vognen i øvrigt er ubeskadiget (hele ruder og tildækket motor), men den kan i mange tilfælde forhindre at vognen bliver ribbet for løsdele af fingernemme personer, hvilket vanskeliggøres når den er overdækket.

Det skal her bemærkes, at vi ikke har noget ansvar for tyveri fra vogne, der bliver hjemsendt pr. bane, og at et tyveri skal anmeldes til politiet af den skadelidte, ligesom det kan være formålstjenligt for denne at anmelde tyveriet til sit forsikringsselskab. Effekter i vognen vil som regel blive erstattet af ens familietyveriforsikring, når vognen har været aflåst.

Når nu afsendelsen har fundet sted, bør man ringe modtagerstationen op for at advisere denne om forsendelsen og samtidig gøre opmærksom på, i hvilken stand vognen var, da den blev overdraget til banen.

Da ansvaret med de nævnte undtagelser ved opstået skade kun kan påhvile afsenderen, må vi opfordre til, at der udvises den største omhu ved forankringen af vogne, der sendes pr. banevogn, ligesom man på modtagestationen må efterse den modtagne vogn, og med det samme gøre banepersonalet opmærksom på den eventuelle skade. Det vil være for sent at anmelde den, når vognen først er transporteret væk.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Dyreredning ved brand om vinteren

Ved brand i landbrugsejendomme vil såvel brandvæsenets som ejerens første og største problem, når ingen mennesker er i fare, være at bjerge dyrene.

Under arbejdet hermed har man ofte set en næsten heltemodig indsats både for at redde dyrene og for at skåne dem for svære pinsler og røg og ild.

Men i kampens hede er der ikke ret langt fra heltemod til dumdristighed. Man har derfor også set tilfælde, hvor folk er omkommet under et forgæves forsøg på at redde dyrene.

For dyrenes sikkerhed er de vigtigste foranstaltninger de, der er gennemtænkt og bragt til udførelse inden branden opstår og naturligvis især, hvad der kan gøres for, at brand ikke opstår.

Når dette alligevel sker, vil dyrenes sikkerhed i det væsentlige bero på en række faktorer, som f. eks. om der er brandsikret loft over stalden, om denne er adskilt fra andre avlsbygninger med mur, om der er døre til mere end en side med let adgang for dyreredning, om der er bindsler, som egner sig for let og hurtig frigørelse af dyrene og meget mere.

Om vinteren, og specielt i en så kold vinter, som den vi sidst oplevede, kommer der hertil yderligere et alvorligt problem. For selv om man måske netop på grund af at ovennævnte sikkerhedsforanstaltninger er bragt til en hensigtsmæssig løsning, kan få dyrene ud, så vil de på den kolde årstid blive udsat for nye farer.

Overgangen fra den lune stald til den udendørs temperatur på minus 10—12 grader eller mere, vil meget let kunne give dyrene lungebetændelse og måske andre sygdomme, i værste fald kan de direkte omkomme af kulden. Specielt svinene vil meget let tage skade af den bratte overgang fra staldvarme til vinterkulde.

Heller ikke på dette punkt bør man stå uforberedt.

Det er vigtigt, at man forud har tænkt på, hvordan man hurtigst muligt kan få reddede dyr transporteret bort, hvorfra man kan skaffe egnede lastbiler, lukkede eller med presenningoverdækning, hvor der i nabolaget findes rum, der enten umiddelbart eller omgående kan ryddes til midlertidigt underbringning af dyrene. Men det er næppe nok, at der er tag over dyrene. En kold lade vil om vinteren ikke give beskyttelse nok. Bedre er det, om der i nabolaget findes en »ødegård«, en »kvægløs« ejendom, ejendomme med nogen ledig staldplads, eller lignende. I nødsfald vil meget kunne udrettes, hvis man blot har adgang til rigeligt med halm.

Det vil derfor også være af værdi at vide, hvor i nabolaget der bor fornuftige landmænd, som ikke i sommer brændte al halmen af, måske til fare for omgivelserne, men nu ligger inde med en god beholdning af dette også til så mange andre formål i landbruget særdeles værdifulde materiale.

H. L.

★

De fleste mennesker giver deres bekymringer svømmeundervisning i stedet for at drukne dem.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Landsoverenskomsten med DASF

En stationsleder har spurgt os, om det er i overensstemmelse med landsoverenskomsten, at der udenfor normal arbejdstid efter hjemkomst fra en brand afregnes kørepenge i h.t. § 3, stk. 2 for den tid, der medgår til rengøring og tilrigning af sprøjter og brandmateriel. I bekræftende fald ønskes oplyst, om sådan afregning også skal finde sted for mandskab, der ikke har deltaget i brandudrykningen, men opholdt sig på stationen.

Svar:

Overenskomstens § 3, stk. 2 indeholder satser for *beskæftigelse i vagttiden*. Der kan her jævnføres med § 5 i overenskomsten for Storkøbenhavn, hvortil der i samme overenskomst § 1, stk. 2, sidste punktum er henvist med hensyn til »klargøring af vogne og materiel« udenfor normal arbejdstid. Spørgsmålet har været drøftet på et mæglingsmøde den 23. januar 1960, og ved den lejlighed blev det mellem DASF og os aftalt, at

> »der efter hjemkomne udrykninger til brandslukning, svømmedykning og katastrofer, som kræver tilrigning, der går udover 15 minutter, slås ny rapport herpå med normal afregning af kørepengetillæg for den tid, der medgår til tilrigning *ud over 15 minutter*«.

Denne aftale om ordningen af en konkret lokal situation kan man generelt forstå på den måde, at der afregnes kørepenge for den omhandlede beskæftigelse, når den er væsentlig og går ud over de normale funktioner som benzin- og oliepåfyldning, hjulskift, evt. vask af sygevogn, der kan ordnes på mindre end et kvarter.

Hvis hjemmeværende vagtmandskab sættes til arbejde af den heromhandlede art, d.v.s. istandgørelse og tilrigning, der strækker sig ud over de nævnte 15 minutter, forholdes der på samme måde som om det var det med slukningstoget hjemkomne mandskab, der udførte arbejdet.

Med hensyn til rapporten vil vi foretrække, at den slås hjem, når udrykningen er vendt tilbage til stationen, bl. a. fordi en mand ellers vil kunne forekomme på to rapporter for samme tid. Men kørepengebetalingen for istandgørelse og tilrigning refereres alligevel til den rapport, der har forårsaget arbejdet.

Lad os for en ordens skyld understrege, at kørepengebetalingen for istandgørelse og tilrigning først bliver aktuel når der er gået 15 minutter fra det tidspunkt, hvortil der i øvrigt afregnes kørepenge efter rapporten.

★

Med DASF er der truffet aftale om, at der på stationer, hvor hverken stationsledere, assistenter, månedslønnede redningsførere eller vagtmestre kan varetage vejmeldingen, ydes reddere, som ikke i forvejen er i funktion i den forstand, at de oppebærer kørepengetillæg, og som på de pågældende stationer passer meldetjenesten, et tillæg på 3 kr. pr. døgn.

★

Det i overenskomsten fastsatte tillæg for transport og herunder flytning af døde personer, er ikke afhængig af, om politiet er rekvirent.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Historien om Susan.

Det hele begyndte med en telefonopringning fra SAS, Booking afdelingen, København.

En forespørgsel, om det var lægeligt forsvarligt at acceptere en dårlig lungepatient som passager på SAS' Grønlandsrute fra København til Los Angeles. Komplikationer måtte forventes, ligesom omfanget af disse var uoverskuelige.

Og det blev langt mere indviklet.

Kernen i det hele var en 17-årig amerikansk pige, her kaldet Susan, der siden sin tidligste barndom havde tilbragt en endeløs række hospitalsindlæggelser i Los Angeles på grund af en kronisk, alvorlig lungelidelse, der atter og atter brød op, og som krævede langvarigt hospitalsophold hver gang.

Hendes fader var ansat som teknisk værkstedsfunktionær på en stor amerikansk flyvemaskinfabrik i Los Angeles. Han havde af sit selskab modtaget tilsagn om en frirejse for Susan og hendes moder til New York, når Susans helbred tillod det. Man ville gerne give hende denne opmuntring under indtrykket af hendes mange og lange hospitalsophold.

I september i år, da Susans helbredstilstand var skønnet at være så vidt fremskredet, at rejsen ville kunne anses for forsvarlig, tiltrådte Susan og moderen rejsen til New York, som på grund af samarbejde med Scandinavian Airlines System var blevet udvidet med endnu en frirejse, tur/retur New York--København, altså i realiteten en Europarejse for 2 personer på fribilletter.

Ulykkeligvis blev Susan imidlertid under overnatningen i New York svært forkølet, men moder og datter bestemte sig alligevel for at »tage chancen« og fortsatte til København med SAS-maskinen. Efter ankomsten hertil udviklede tilstanden sig imidlertid meget hurtigt i den gale retning, sygdommen tog en alvorlig vending, og Susan måtte indlægges på et københavnsk hospital med høj feber og symptomer på en svær lungebetændelse.

Trods den intensiveste behandling på hospitalet lykkedes det ikke at bringe tilstanden i ro så hurtigt som ved normale lungebetændelser. Efterhånden blev Susan dårligere, der kom lungeblødning og andre komplikationer og kritisk forringet almentilstand.

Det var derfor forståeligt, at patienten tabte humøret og troen på endnu engang at kunne ride stormen af. Livsmodet sank under opholdet på et fremmed lands hospital — ganske uanset alle de lægelige anstrengelser, der blev udfoldet. Tanken om behandlingerne på hendes »eget« hospital i Amerika pressede på, og efter ca. 3 ugers forløb insisterede patienten og hendes moder på, at nu ville de forlade den danske afdeling og — trods lungeblødning, høj feber og svært påvirket almentilstand — søge gennemført tilbagerejsen til Los Angeles med SAS' direkte maskine via Grønland.

Fra et flyvemedicinsk synspunkt måtte det imidlertid desværre straks fastslås, at, sådan som tilstanden havde udviklet sig, var Susan aldeles ude af stand til at kunne indtage sin plads i maskinen som passager, både af hensyn til hendes egen livstruede tilstand, men også af hensyn til hendes med-passagerer, hvilket sidste forhold ganske naturligt også må tilgodeses af ethvert luftfartsselskab. Komplikationerne under flyvningen kunne være uoverskuelige,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og livsreddende behandling kunne under disse transportmuligheder ikke garanteres. Hvor nødigt man end ville det, måtte man derfor fra SAS' side afvise patienten som værende uegnet til transport med commercielt luftfartøj af lægelige grunde.

Andre transportmuligheder blev forsøgt, alle dog med samme negative resultat.

Endelig lykkedes det — ved en beundringsværdig indsats fra den amerikanske ambassade i København — at formå State Department i Washington til at give Susan transportilladelse med en af de specielle amerikanske hospitals-transportflyvemaskiner, der går i ret regelmæssig fart mellem det amerikanske militærhospital i Wiesbaden, Tyskland, og det amerikanske fastland.

Problemet var imidlertid nu at få patienten og hendes moder transporteret til Wiesbaden. Dernede ventede hospitalsmaskinen at kunne afgå med sin last af patienter i løbet af 2 dage, således at det hastede meget med at komme frem til Wiesbaden.

På grund af en lang række af komplicerende omstændigheder var det ikke muligt at få sendt en mindre amerikansk ambulancemaskine herop til afhentning af patienten, og anden transportmåde måtte anses for direkte uforsvarlig. En anden komplicerende omstændighed var den, at familien simpelt hen ikke havde råd til at betale for sig, sådan som forholdene havde udviklet sig.

I denne fortvivlede situation var det, at Falck kom ind i billedet.

Falck's Redningskorps' udlandsafdeling påtog sig transporten ad luftvejen til Wiesbaden under indtrykket af den syges fortvivlede situation og i erkendelse af, at der her var en stor humanitær opgave, som ingen anden institution havde været i stand til at kunne effektuere.

Den følgende dag blev Susan og moderen afhentet af Falcks ambulance på hospitalet og, under ledelse af en særlig udvalgt speciallæge, dr. Mogens Kristoffersen, bragt til Kastrup Lufthavn, installeret i Falcks ambulanceflyvemaskine og under lægens kyndige og omhyggelige behandling fløjet sikkert til Wiesbaden uden komplikationer af nogen art.

Dagen efter lettede den amerikanske hospitalsmaskine med Susan og hendes moder, og i løbet af 24 timer var patienten genindlagt på sin gamle afdeling i hospitalet i Los Angeles.

16. nov. 1963.

Asger Lund.

Et par dage efter, at den foran skildrede ambulanceflytning var udført, modtog vi en takkeskrivelse fra den amerikanske ambassadør i Danmark, og nogle dage senere modtog vi desuden et brev fra Susans mor i Californien.

Brevet lyder i oversættelse:

... jeg vil gerne takke Dem for Deres store venlighed og den imødekommenhed De viste ved at transportere vor meget syge datter fra København til Wiesbaden i Deres ambulancemaskine. Vi er Dem så taknemmelige. Hun er nu ved at komme sig på Stanford Medical Center, Porto Alto, og kan måske komme hjem om en uge eller to. Tak for alt, hvad De har gjort for os.

E. Stombough.

Fint arbejde af Nyk. F.

Stationen i Nykøbing F. tilkaldtes i efteråret til en ulykke ved Guldborgsund, hvor en kvindelig bilist var kørt mod broens rækværk og styrtet i vandet. Vognen og dens fører blev af den stærke strøm ført langt væk fra broen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ved hjælp af svømmedykker lykkedes det stationen at bjerge bilisten i løbet af 17 minutter, og aktionen gav anledning til følgende brev fra overlæge *L. Hjorth* på centralsygehuset:

... Dette for i al korthed at udtale min store anerkendelse af det fine stykke redningsarbejde, der blev udført, da en bil med en ung pige kørte i Guldborgsund over broen.

Så vidt jeg kan forstå, har patienten i mere end 17 minutter måttet klare sig med den ilt, der kunne rummes i den lukkede bil og var både respiretaionsløs og pulsløs, da Deres folk begyndte behandling med kunstig respiration og hjertemassage. At hun er i live idag skyldes således udelukkende redningskorpsets hurtige og effektive indgriben

Det er ganske vist!

Det ville såmænd nok blive mistydet, hvis vi lod som om vi hverken havde hørt eller læst om oprettelsen af nye redningskorps. Lad os derfor tilstå, at vi både har hørt og læst om bestræbelserne. Ja, vi har ganske simpelt ikke kunnet undgå det, for antallet af avisudklip, der har handlet om dette emne, har været ret betydeligt, og i en del af omtalen er vi mærkværdigvis blevet nævnt, uden at vi selv synes at have givet anledning hertil.

Desværre kan vi ikke fortælle noget opsigtsvækkende. Hvad vi ved, stammer udelukkende fra dagspressen, men måske kan vi være heldige og ramme nogle citater, som kan berige en og anden.

I en Ritzau-meddelelse til Silkeborg Avis den 14/9 bekendtgjorde direktøren for et nyt korps i Helsingør, at der ville blive oprettet en afdeling i Silkeborg i løbet af oktober måned. I samme notits fastslog han, at der dagen i forvejen var oprettet en afdeling på Falster. Dagbladet Vestkysten fik den 10/9 samme direktørs æresord plus 100 % garanti for oprettelsen af en afdeling i Esbjerg senest i løbet af efteråret — un-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

derforstået 1963, og om hovedkvarteret i Helsingør hed det i Aktuelt for 2/10, at en økonomisk deltager havde trukket sig tilbage og erklæret foretagendet for sprængt. Vognene var trukket tilbage, fordi direktøren ikke havde kunnet indløse en vexel. Men det protesterede direktøren mod. Det var nok rigtigt, at han ikke havde kunnet betale, men det var ikke på grund af pengevanskeligheder. Han var bare blevet advaret mod at købe vognene, og sådan en vexel kunne man jo bare lade være med at betale! På bladets forespørgsel om de øvrige stationers skæbne svarede direktøren, at de skam også ville fortsætte! Helsingør Dagblad, der er nærmest begivenhedernes centrum, kunne den 1/10 med direktørens egne ord berette, at der samme dag ville blive skrevet kontrakter om etablering af afdelinger i Vejle, Århus, Randers og Aalborg. Vi kan ikke gå i detailler, men må nøjes med at sige, at oprettelsen af nye stationer er blevet bebudet af mange andre blade i mange andre byer.

Hvis vi skal dømme efter det, vi har læst, må der i dag være etableret ca. 25 nye redningsstationer, og inden udløbet af 1964 vil virksomheden være landsdækkende. Det er ganske sikkert, for det har stået i de fleste blade! Ind imellem har der dog været nogle blade, der fandt, at det gik lidt langsomt. Det var ikke særligt pænt, for det er skam ikke så lige til at få indrettet bygninger, indkøbt materiel, ansat personale o.s.v. Åalborg-bladet hørte til de utålmodige og ringede hovedkvarteret i Helsingør op. Det kneb med at finde nummeret, men til sidst meldte sig en repræsentant for korpset i den anden ende af ledningen. Og så udspandt der sig en besynderlig samtale. Om hovedkvarteret kunne han kun sige, at man havde lånt en enlig kranvogn, og at han var den eneste ansatte foruden direktøren. Ham kunne bladet ikke komme til at tale med, fordi han var taget til Jylland. »Er han ovre for at oprette nye stationer?« spurgte bladet. »Ja,« lod svaret fra Helsingør. »Det sagde han godt nok noget om, men hvor det er, ved jeg ikke.«

Nu har vi vist gjort vor skyldighed. Vi kunne godt have nævnt en hel del flere ting fra bladene. Lysten er dog ikke overvældende stor. Vi vil så gerne lade de stræbsomme initiativtagere i fred og håber til gengæld at blive fri for at blive indblandet i deres forklaringer til bladene. Erhvervet er frit, og vi skal ikke lægge nogen hindringer i vejen. Antydninger og påstande i den retning har været rent hjernespind. Vi er blevet spurgt, og vi er også hist og her blevet smådrillet, men vi har haft let ved at klare for os al den tid, vi ikke kunne vide mere end andre mennesker. Og den enlige ansatte i Helsingør, der fandt at burde henvende sig til vor københavnske fællestillidsmand om hjælp til at få løn for den tid, han havde været ansat, er på regulær vis blevet henvist til den lokale fagforening.

INDHOLD:

Siden sidst	Side 103
Overordnet myndighed for ambulance- og sygekørsel	„ 106
Abonnenterne kommer først	„ 108
Ritzau og vejmeldinden	„ 109
Legattildelingen i 1963	„ 112
Nye kommunepriser f. patientbefordring	„ 114
Forsikringen for kranvogne i det øvrige Skandinavien	„ 117
Ansvarets byrde	„ 118
Sundhedsstyrelsen og vort rapp.materiale	„ 120
Skader, havarister og ihjeltrådte roer	„ 121
Lidt om abonnementsservice	„ 122
Respirations- og kredsløbssvigt	„ 125
Engelske jordankre	„ 125
Vognforsendelse pr. bane	„ 127
Dyreredning ved brand om vinteren	„ 129
Landsoverenskomsten med DASF	„ 130
Historien om Susan	„ 131
Fint arbejde i Nyk. F.	„ 132
Det er ganske vist	„ 133

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redder *Frede Moesgaard Jensen*, Herning, der var en af årets legatmodtagere.

Forsidebilledet: Odense-stationen har ladet fremstille et kugletræktøj til brug for transport af campingvogne. Overgangsstykket passer til træktøj af Falck-Schmidt-typen.

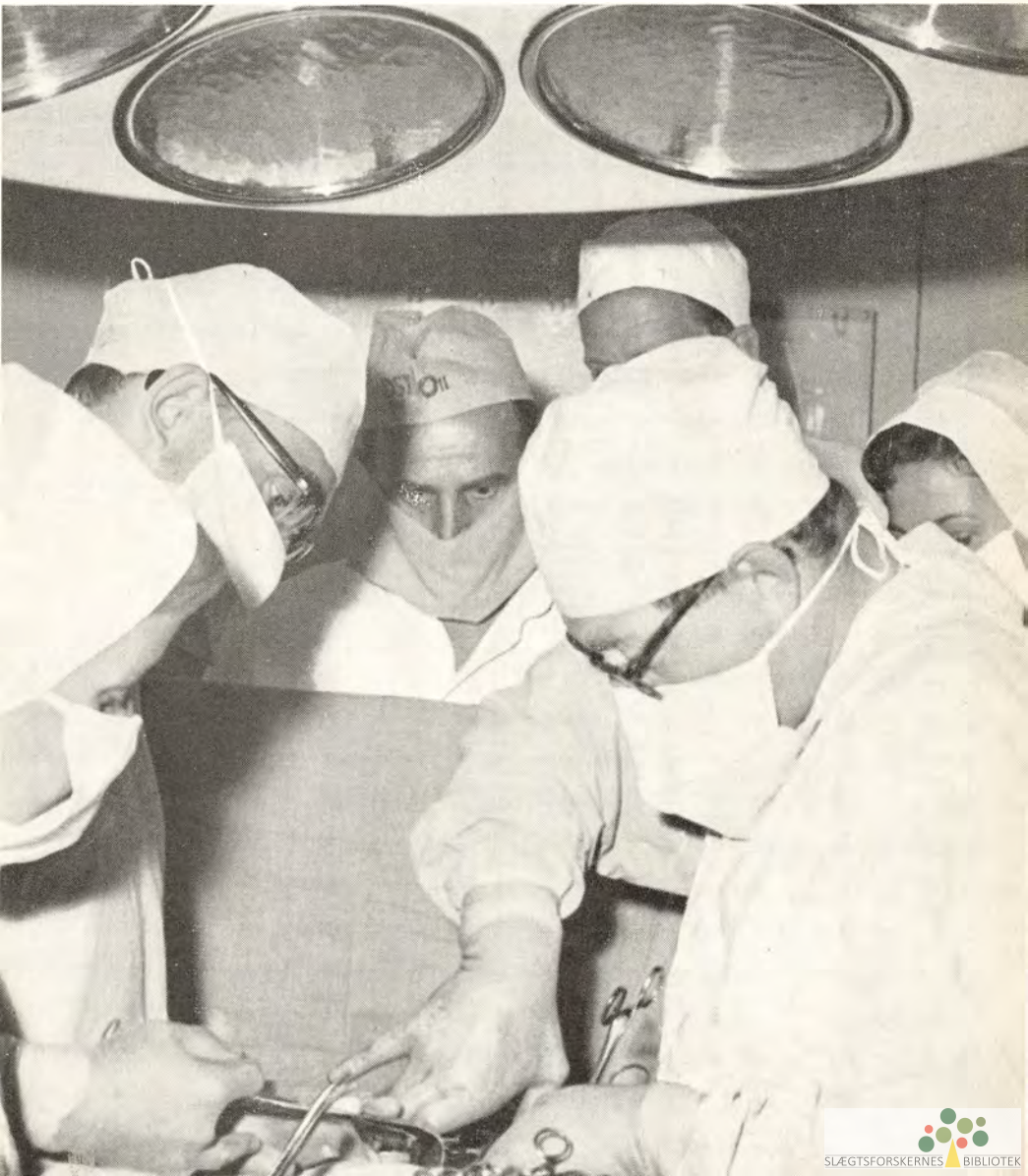
ARNSKOVS BOGTRYKKERI · KØBENHAVN

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

29. årgang Februar 1964 Nr. 1



SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

En bivirkning

Det forholder sig desværre sådan med nogle mennesker, at de trods angivelig altruistisk indstilling og levned har det med at vende ryggen til sandheden, fordi den ser uforståelig ud eller ikke passer ind i deres kram.

(Villy Sørensen).

Redningsskolen på *Ørnegaarden* har nu fungeret i godt et års tid, og vi har al grund til at være tilfredse med det hidtidige forløb. Megen nyttig viden er i dette år formidlet til dem, der har været på kursus, og et værdifuldt arbejde er gjort med at samle, registrere og systematisere det faglige stof. Kompendiet i bjergningsarbejde honorerer et gammelt behov og lover godt for skolens fremtidige virke. Andre behov og andre muligheder er allerede i søgelyset, og arbejdet med at realisere planer om supplerende og udvidede kurser er skredet godt frem.

Som vi i mange år har sagt om radioen kan vi nu også sige om skolen: Hvordan har vi dog hidtil kunnet undvære den? *Ric-Hansen* og *Rørmark* kan være deres foreløbige indsats bekendt, og med rette kan vi kippe en extra gang med flaget for den måde, de har øvet den på.

I den forløbne tid har skolen været besøgt af mange interesserede gæster. Den har modtaget værdifulde impulser og gode råd fra sagkyndige i ind- og udland, og det behøver ikke at være nogen hemmelighed, at den er blevet rost for sin tilrettelæggelse af kurserne og for sin stofgennemgang. Smigrende var også den udtalte forbavselse over, at skolen er så ny og endnu næppe har fundet sin endelige form.

Skolen har dog også haft en anden virkning. Den har været med til at dryppe malurt i bægeret hos redaktøren af en kommunal fagorganisations medlemsblad. Det skulle vi såmænd ikke ofre en linie på, hvis virkningen som den plejer indskrænkede sig til postulatet, at hvidt er sort og sort er hvidt. Den slags kan bladets læsere formentlig uden videre gennemskue. Men når bitterheden mod os pakkes ind i en beretning om forholdene i Sverige, hvor man har drøftet sine ambulance- og sygekørselsproblemer og klogeligt vedtaget at gøre skridt til på kommunal basis at få disse løst bedre end hidtil, så kunne en og anden jo godt få den tanke, at vi i forhold til Sverige har en del at indhente. Og det har vi bestemt ikke på patientbefordringens område.

I Sverige har man drøftet uddannelsen, organisationen, vognenes indretning og udstyr ganske som vi har gjort det her i landet. Men problemerne skal løses af det offentlige, og det er beslutningen herom, der har fået en kommunaltsporet iagttager her i landet til at juble og pege fingre ad Danmark, hvor vi er dumme nok til at nøjes med, hvad der af en privatdrevet virksomhed er gjort og kan gøres. Men i jublen blev der ikke stunder til at fortælle, at der skam er meget at indhente i vort broderland, før man eventuelt ad kommunal vej når det niveau, vi befinder os på her i landet. Eller at vi så sandelig ikke agter at spilde tiden imens.

Lad os for en ordens skyld lige nævne, at når ambulance- og sygekørselsvæsenet i Sverige ikke er tilfredsstillende, i hvert fald ikke udenfor de store byer, så hænger det selvfølgelig i høj grad sammen med landets udstrækning og de store, tyndt befolkede områder. Svenskerne kan tage det roligt, selv om vi finder, at de på dette felt er bagud. De er jo forud for os på så mange andre, og forøvrigt ser det nu ud til, at der skal ske noget.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Af en sådan enkel og naturlig begivenhed kunne der i dette tilfælde drejes nogle linier, der med operetteagtig foragt for kendsgerninger fortalte, hvorledes de kloge svenskere lagde ambulance- og sygekørselsproblemerne i hænderne på det offentlige, medens vi i vort underudviklede land stadig overlod disse vigtige og i grunden kommunale opgaver til et privat foretagende. Med djævlens vold og magt skal vi direkte og indirekte ved hjælp af krampagtige antydninger og fordrejede kendsgerninger af virkeligheden kanøfles, bare fordi vi ikke er kommunale. Tænk den tanke, at vi i morgen fik status som en offentlig virksomhed. Vi nærer ikke skygge af tvivl om, at vi i så fald set med kommunale fagorganisationsøjne øjeblikkelig ville fremtræde som et respektabelt foretagende, der i lighed med al kommunal virksomhed drives planøkonomisk med optimal virkning i enhver henseende dog selvsagt kun ved hjælp af korrekt kommunal-fagorganiseret personale bestående af lutter overmennesker. For det er vel klart, at samfundet, hvis tarv ganske specielt ligger kommunalfagorganiserede ansatte på sinde, ikke kan være tjent med andet end kommunal- eller statsdrevet foretagsomhed? Eller er det i virkeligheden slet ikke så klart?

For ikke så lang tid siden udtalte trafikminister *Kaj Lindberg* om en privat virksomhed, at opgaverne forekom ham at glide bedre under den private organisationsform end under det offentliges auspicium. Ministeren bekendte sig til den socialistiske opfattelse og benyttede således lejligheden til at fortælle, at moderne socialisme ikke vil socialisering for socialiseringens skyld. Det er opgavernes faktiske løsning, der tæller.

Vor mening om de opgaver, vi beskæftiger os med, er, at de vel også fortjener at blive vurderet så fornuftigt, som ministeren gjorde, og ikke bare ud fra snævre fagorganisatoriske interesser og en antikveret samfundsøkonomisk opfattelse.

En særlig patientgruppe

Et ikke særligt omfattende, men alligevel yderst vigtigt arbejdsområde hos os er befordringen af spastisk lammede børn. I almindelighed ved folk ikke ret meget om disse børn, og meget få gør sig nogen forestilling om de problemer, der for både børnene, deres forældre og de forskellige hjælpeorganisationer er forbundet med den spastiske lammelse.

For en del år siden bragte vi en omtale af Århus-stationens arbejde med de spastisk lammede børn på Stefanshjemmet, men det er nu så længe siden, at det kan være rimeligt at tage emnet op igen og fortælle lidt om arbejdet i København, hvor vi har truffet en aftale om befordring af for tiden 56 spastisk lammede børn til og fra børnehave eller skole. Børnene skal være i børnehaven eller i skolen hver morgen kl. 9, og hen på eftermiddagen skal de hjem igen. At få dette til at klappe præcist hver dag i en storby, hvor trafikken netop på transporttidspunkterne er nær ved at brænde sammen, er slet ikke så ligetil, og dertil kommer, at selve arbejdet med børnene kræver en god portion forståelse og tålmod hos de reddere, der har fået denne specielle opgave overdraget.

At opgaven løses godt, har vi fået flere tilkendegivelser om. En dag ringede en moder til et af de spastiske børn og for-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

talte, at hun følte trang til at rose vore folk for den måde, de tog sig af børnene på. Hendes lille dreng havde kunnet forklare hende, at onkel *Kurt*, der er identisk med redder *Kurt Andersen* fra København V, var så rar og tit serverede slik på vej til eller fra børnehaven. Og onkel Kurt havde sådan en sjov måde at gøre det på, for børnene fik ikke udleveret slikkerierne uden videre. De måtte selv finde ud af, hvor de var gemt i vognen, og gætteriet hermed optog børnenes interesse under transporten.

Onkel Kurt alias redder Kurt Andersen st. V

Hver morgen ved 8-tiden går 9 mand i gang med arbejdet, der er fordelt på stationerne *København V., Frederiksberg, Nørrebro, Sundbyøster, Sundbyvester, Glostrup, Hellerup* og *Lyngby*. Fra Frederiksberg-stationen kører to vogne og fra hver af de andre stationer kører 1 vogn. Så vidt muligt sørger vi for, at det er de samme folk, der tager sig af transporterne, for det er meget vigtigt, at det er folk, som børnene kender og har tillid til. Hvert barn har sine problemer, og vore folk har måttet sætte sig ind i dem, så de nøje ved, hvorledes børnene skal behandles.

Når man først er kommet ind i dette specielle arbejde, udtaler *Kurt Andersen* fra station København V., er det virkelig et taknemmeligt job. Man kommer disse børn, som skæbnen har været så hård ved, på nært hold, og man lærer dem at kende med de særheder og pudsigheder, der knytter sig til hvert af dem. Man bliver modtaget som en god ven – i daglig tale som deres »onkel«, og man føler tydeligt den taknemmelighed og tillid, de nærer til os. Tit nok kunne man have lyst til at fortælle disse børn, at de også betyder noget for os. De viser os, at man kan være glad for livet, selv om man er stærkt handicappet. Og det skal ikke være nogen hemmelighed, at disse børn nu og da kan bringe os på den tanke, at alle vi raske egentligt talt er nogle bæster. Tænk engang hvordan vi kan skabe os, hvis noget ikke behager os. Tænk engang, hvordan vi stiller krav til tilværelsen, uden i det daglige at bekymre os en døjt om, hvordan det nu går for de af vore medmennesker, som uden egen skyld og rent tilfældigt er blevet de dårligst stillede af os.

Har man fået indblik i de problemer, som de spastisk lammede børn og deres forældre må slås med, kan man ikke lade være med at tænke på, at der sådan set er noget forargeligt i den dans omkring guldkalven og de materielle goder, vi andre opfører. Vi skal rigtigt leve og have de gode tider gjort bedre. Vi skal have fordelt de økonomiske goder, så vi alle bliver gladere. Vi skal have efterløn og forhøjet folkepension, og vi skal også have nedsat arbejdstid og længere ferie. Forstå mig ret! Jeg skal såmænd ikke gøre mig bedre end alle andre. Jeg vil også gerne selv være med til at få det godt. Men når

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vore vogne holder klar foran børnehaven på Tuborgvej i Hellerup for at befordre de spastiske børn hjem efter en lang dags øvelser. Det er meget vigtigt for børnene, at det hver dag er de samme „onkler", der kører dem. Nedenfor ses en af onklerne, redder Vagn Rasmussen, St. Lyngby.

man har fået en kontakt, sådan som vi nu har fået det med de spastiske børn, så kunne man godt ønske, at alle raske ofrede blot tilnærmelsesvis lige så stor opmærksomhed på de økonomiske og praktiske byrder, der f. ex. hviler på spastikerne og deres nærmeste.

Jeg synes ærligt talt, at vi raske her i landet er alt for villige til at mele vores egen kage. Ville der gå splinter af nogen af os, om vi så kendsgerningerne i øjnene, indså vore forsømmeligheder og stillede alle unødvendige forbedringer til os selv i bero et årstid eller to og så ofrede en ordentlig portion til dem, der har det værst. Jeg tænker nok man kunne finde ud af en ordning, så der ikke i den anledning blev tale om nogen slagside i byrdefordelingen. Nu kender jeg jo mest til »mine børn«, men jeg ved da, at der er andre områder, der hvad forsømmelighed angår kommer godt op i nærheden. Jeg tænker på de blinde, de døve, de invaliderede, de polioramte, de værst medtagne gigtpatienter og de evnesvage.

Fra nogle af mine kolleger har jeg fået noget kendskab også til vore poliopatienter. Der er f. ex. de unge mennesker, der gerne vil mødes i deres klub en gang om ugen. Det er en kompliceret ting, for mange skal have deres kørestole med og bæres ned og op både hjemme

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og i klubben. Det kan ikke undgås, at transportproblemet for dem bliver stort og kostbart. Men det burde slet ikke være noget økonomisk problem. De penge, det koster, bør ikke samles ind gennem lodsedler og hvad der ellers arrangeres. Ingen polioramt eller stærkt invalideret bør have den fornemmelse, at der er gået velgørenhedsarrangementer forud. Næ, disse dårligt stillede menneskers naturlige behov burde tilfredsstilles i fuldt omfang, og på den måde, at de får en regulær ret til at leve livet så vidt det er dem selv fysisk muligt, og hvad denne ret til at udnytte mulighederne kommer til at koste, skulle alle vi raske være taknemmelige for at få lov til at betale. Det er nu *min* mening!

Det er godt og prisværdigt med den store velgørenhed og de private bestræbelser,der udfoldes for at gøre livet en lille smule tåleligt for disse handicappede medborgere. Jeg er ganske klar over, at mange mennesker her har præsteret et værdifuldt og uegennyttigt arbejde. Men hvor godt og dygtigt dette arbejde end er udført og hvor nødvendigt det end har været, så mener jeg nu ikke, at bestræbelserne repræsenterer den rigtige løsning.

Lille Helle er bare 2 år. Hver morgen befordrer vi hende til børnehaven i Hellerup, og om aftenen hjem igen. Til venstre afhentes hun af redder Hans-Jørgen Brenner.

De så stærkt handicappede mennesker her i landet bør ikke leve deres liv med den tanke, at den bistand, der ydes dem, sker ved hjælp af gaver og forskellige

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

former for velgørenhedsarrangementer. De bør have en enkel og naturlig ret til at leve uden at skulle føle taknemmelighed over, at der er nogen, der vil have med dem at gøre og dermed skaffe de nødvendige midler. Vi kan kun i ringe grad hjælpe dem til et bedre helbred, så de bliver i stand til som vi andre at bevæge sig i tilværelsen. Men hvad vi økonomisk kan gøre for at lette dem i deres daglige besvær, bør vi gøre allesammen, og at vort rige samfund ikke allerede har gjort det, fatter jeg simpelthen ikke. Jo, nogle bæster, det er hvad vi er!

Abonnementsbetingelsernes udvidelse

Den meddelelse om abonnementsbetingelsernes udvidelse, som vi gav stationerne ved cirkulære af 13. december 1963, synes at være blevet godt modtaget overalt. Mange abonnenter har udtrykt tilfredshed og glæde over, at vi følger med tiden; i pressen har den udvidede service fået en pæn omtale, og på stationerne har man stort set fundet, at vi netop har truffet dækningen af de behov, der er realistiske i så mange situationer.

Men undgås kunne det jo ikke, at man rundt omkring gjorde sig mange tanker om de muligheder for udnyttelse for ikke at sige misbrug, der nu kunne opstå. Et stort dagblad ville således have os i gyngen med en udtalelse om, at hjemkørsel af køretøjer, hvis førere på grund af tilskadekomst eller sygdom er forhindret i selv at hjemføre deres vogne, også omfattede folk, som havde fået en tår over tørsten. Vedkommende journalist udtrykte det ved at spørge, om vi ikke ville betragte en brandert som sygdom.

Vi ville selvfølgelig ikke hævde, at branderten ikke *kan* betragtes som en sygdom. Den kan være en alvorlig forgiftning. Men ellers måtte vi hævde, at tanken ikke har været at løse spritkørselproblemet. Det ville vel nærmest være lidt amoralsk at stille folk i udsigt, at de roligt kunne drikke spiritus, når de havde vogn med, idet vi altid kunne sørge for hjemkørslen, hvis man havde på fornemmelsen, at det ikke gik an selv at køre. Vi vil ikke udelukke den mulighed, at spiritusindtagelsen under visse omstændigheder kan jævnføres med et sygdomstilfælde, men gjorde i øvrigt bladet opmærksom på, at det helt var overladt til stationernes ledere at vurdere situationerne og træffe afgørelserne. Og så føjede vi til, at vi nærede tillid til vore lederes vurderingsevne og sunde fornuft.

En af vore stationsledere har udtrykt betænkelighed med hensyn til benzinudleveringen. Han hævdede, at han tit var ude for krav fra unge mennesker, som havde lånt farmands bil og var kommet for langt væk, så det kom til at knibe med benzin til hjemkørslen. Hidtil var han kommet ud over det ved at forlange penge for benzinen, men nu måtte der jo ikke engang forlanges pant! Vi tror da gerne, at de beskrevne tilfælde forekommer, men det var dog en udvej lige at ringe forældrene op og gøre opmærksom på de unge menneskers situation og samtidig anmode om at få sendt pengene for benzinen. Man kunne jo spørge, hvor meget, der må fyldes på. Vi kan forestille os, at en sådan opringning ville dæmpe de unges lyster, så anmodninger af den art ikke bliver alt for hyppige. Læg iøvrigt mærke til, at der er en forskel mellem benzinnød og benzinmangel. Det er et af de punkter, der kræver en fornuftig vurdering.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vi takker i øvrigt for modtagelsen af flere forslag. hvoraf dog beklageligvis ingen er særligt brugbare. Et af dem så meget besnærende ud, men ved nærmere eftertanke var det ikke så godt endda. Forslaget gik ud på, at vi skulle forsyne stationerne med forskellige betalingsmidler i form af check- og billethæfter til brug for transport af fører og passagerer til hjemsted eller andet bestemmelsessted. Meningen var, at hver station skulle have mulighed for at udstede transporthjemmel til f. ex. banerne, skibe o. l. Men vi synes ærligt talt ikke om idéen. For det første kan en station i givet fald altid skaffe den aktuelle billet til et transportmiddel, og skulle man en nat ikke råde over kontanter til en lillebil, så kan betaling da finde sted dagen efter. For det andet tror vi ikke, det ville være behageligt for stationerne at skulle ligge med og kontrollere billethæfter el. lign.

En enkelt gang er vi blevet spurgt om retten til returbilletter for vogn og fører/passagerer. Det er klart, at hvis vi sørger for hjemtransporten, vil vi også have de returbilletter, der hører til tilfældet. Vi vil da ikke betale færgebilletter for folk, vi hjemtransporterer, når de selv har returbilletter. Tænk hvor komisk, hvis vi ved ankomsten til en færge løste billetter for de pågældende og samtidig fik godtgjort returbilletterne!

Ellers har udvidelsen af abonnenternes rettigheder ikke givet anledning til problemer. Det er vort indtryk, at dispositionen er faldet i god jord, og at reglerne forvaltes fornuftigt.

Brandslukningsproblemerne til debat

I begyndelsen af januar fandt der i al stilfærdighed en vigtig begivenhed sted i skolelokalet på stationen i Ballerup. Brandtjenesten havde inviteret til og arrangeret en rundbordssamtale om aktuelle brandslukningsproblemer, og foruden direktør *Straarup* med bisidderne civilingeniør *Ivan Andersen*, orlogskaptajn *Ric-Hansen* og afdelingsleder *K. Poulsen* deltog følgende drifts- og stationsledere i debatten: *Gullach*, Hillerød, *Bødker*, Næstved, *Suhr*, Nykøbing F., *Alfred Jensen*, Hellerup, *Lehn*, Odense, *Göransson*, Nyborg, *Gullach*, Hjørring, *Rasmussen*, Aalborg, *Thaysen*, Århus, *Jensen*, Herning, *Heuneche*, Vejle, *Havemose*, Esbjerg, *Johnson*, Kolding, og *Christensen*, Ballerup.

Forud for mødet havde brandtjenesten udarbejdet et debat-program, hvori der dels var gjort rede for formålet med debatten og dels givet et praktisk og tidsbesparende oplæg. Det siger sig selv, at vi ikke indenfor dette blads rammer vil være i stand til udførligt at gengive indholdet af den 10 timer lange diskussion, som tilmed skal følges op med specielle undersøgelser og drøftelser i en række underudvalg. Men vi kan da i store træk fortælle lidt om emnerne og enkelte af de synspunkter, der kom frem.

Lad os først sige om selve mødet, at det blev en afgjort succes. Dernæst at det var usædvanligt for så vidt som det i virkeligheden må blive grundlaget for den kommende tids politik på brandslukningsområdet. Politik betyder jo retningslinier for den aktivitet, man agter at udfolde, og ud fra selve debatten kunne man så småt begynde at skimte omridsene af den kommende tids politik. Hvis nogen så vil spørge, om vi da ikke allerede følger en bestemt linie, kan vi svare, at det gør vi selvfølgelig, men på ethvert område er

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Under diskussionen i skolelokalet på stationen i Ballerup. Fra venstre: Redningsinspektør F. Thaysen, Århus, afdelingsleder Knud Poulsen, direktør P. Straarup og orlogskaptajn W. Ric-Hansen.

man nødsaget til engang imellem at tage sin politik op til revision og kigge den efter i sømmene for at finde ud af, om den nu også er i overensstemmelse med de mål man har for sit arbejde. Og det er da helt klart, at det på baggrund af den nye brandlovs regler, udviklingen på materielområdet, investeringskravene, tilvæksten i slukningsområdet, uddannelsesmulighederne o.s.v. er både naturligt og vigtigt for brandtjenesten at få formet de generelle retningslinier for arbejdet så realistisk som overhovedet muligt, og at man netop søger denne tilpasning gennem en debat med de folk, der med rod i det praktiske arbejde landet over har forudsætninger for at bidrage med deres seneste erfaringer og med deres meninger om foreliggende planer. Det har ikke før været normalt, at vi baserede de principielle retningslinier for et større funktionsområde på en sådan drøftelse i en større kreds, men mødets succes kan for den sags skyld godt rejse det spørgsmål, om vi ikke også bør benytte en tilsvarende fremgangsmåde på andre hovedområder.

Udgangspunktet for diskussionen måtte selvfølgelig være ønsket om at forbedre og udbygge brandslukningstjenesten. Det er uden videre klart, at et sådant ønske giver anledning til at gennemgå og debattere problemer af personalemæssig og uddannelsesmæssig art. Også slukningskøretøjernes art og anvendelighed er vigtige spørgsmål, som det er værdifuldt at få talt ud om og lagt retningslinier for, og så er emnelisten endda langt fra udtømt.

Blandt de diskuterede emner er det egentligt vanskeligt at vælge hvad der på nuværende tidspunkt bør refereres, men vi kan da prøve lykken ved at slå ned på nogle af notaterne. Under diskussionen om den personlige udrustning var der

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Øverst mødets sekretær, frk. Annegrete Petersen, den tilsynsførende stationsleder Tage Jensen, Herning og overassistent Ildved fra brandtjenesten. Øverst til højre gør ingeniør Ivan Andersen rede for en ny sprøjtetype. Nederst har vi stationsledernes Nestor, E. Havemose, Esbjerg og stationsleder P. Werner Christensen, Ballerup.

således enighed om at foreslå, at kredsløbsapparater bør inddrages på de mindre stationer og erstattes af trykluftsapparater, at man blandt branddragtmulighederne bør gå ind for en svensk model, der i nogen tid har været prøvet bl. a. på

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ballerup- og Haderslev-stationerne, og at der i det hele taget skal udfærdiges detaillerede regler om alle de forskellige beskyttelsesforanstaltninger med nøje angivelse af de kvaliteter og typer, der skal bruges.

Under behandlingen af slukningsmidler og aparatur gjorde ingeniør Andersen opmærksom på, at det et par gange i fjernsynet var observeret, at der taktisk var optrådt ganske usagligt. Det blev dog oplyst, at de pågældende optagelser til fjernsynet var arrangeret. Det blev understreget, at man af hensyn til eventuelle sagkyndige fjernseere burde undlade at lade sig arrangere specielt til brug for optagelser. Forøvrigt var der mere generelt anledning for stationerne til at være opmærksom på apparaternes og midlernes anvendelsesmuligheder. Højtrykket må exempelvis ikke overvurderes, som man gjorde det i starten, da det forekom mange at være et universalmiddel. Der skal fortsat arbejdes efter principet om to slags brande, flammebrandene og glødebrandene, hvoraf de første skal kvæles og de sidste afkøles. Og til afkølingen findes stadig ikke noget mere virksomt middel end vand.

Om uddannelsesproblemets behandling i justitsministeriets uddannelsesudvalg, redegjorde direktør Straarup for arbejdet, men derudover kom man ind på spørgsmålet om brandvagtsfolk, brandøvelser og den instruktion, der må fastlægges for modtagelsen og expeditionen af brandmeldinger.

I forbindelse med gennemgangen af det kørende materiel oplystes det, at vi i nogen tid havde arbejdet med tanken om en ny slukningsenhed, nærmere betegnet en speciel angrebssprøjte beregnet til brandvagter og evt. som stationernes andet slukningstog. Det er hensigten med denne sprøjtetype at få en enhed, der kan arbejde effektivt med få folk, indtil den store slukningshjælp når frem. Ingeniør Andersen redegjorde for detaillerne, hvoraf her blot skal nævnes en vandtank på 3000 liter, pulver og skum, en pumpe der kan yde

Stationslederne Børge Gullach, Hillerød og P. Göransson, Nyborg samt redningsinspktør Lehn, Odense

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Øverst de tilsynsførende stationsledere Poul Gullach, Hjørring og Erik Johnson, Kolding samt redningsinspektørerne Kaj Rasmussen, Aalborg og E. Heuneche, Vejle. Nederste billede fra venstre: Driftslederne Alfred Jensen, Hellerup, M. Suhr, Nykøbing F. og E. Bødker, Næstved.

35 atm., 2 D-afgange, en mindre mængde B- og C-slange og plads til maximalt 5 mand. Alle mødedeltagere fandt planen tiltalende, og at en sådan enhed mange steder ville tilfredsstille et virkeligt behov.

Til en hel del af de her så flygtigt refererede diskussionsemner kunne der selvfølgelig ikke tages endelig stilling, og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

der blev som nævnt derfor nedsat nogle udvalg, hvis opgave det nu bliver at gå problemerne igennem i detailler, således at der skabes et virkeligt fyldestgørende grundlag for de beslutninger, der skal træffes. Lad os i den forbindelse nævne, at der også bliver tale om udarbejdelse af visse nye regulativer og ændringer af gamle. Desuden tilstræber man at få udfærdiget en korpshåndbog i brandtjeneste.

For de fleste af hovedemnernes vedkommende vil det ikke gå an at forsøge at foregribe begivenhedernes gang i de nedsatte udvalg, men lad os sige så meget, at de deltagende, som for størstedelens vedkommende må siges at repræsentere netop det personale, der i det praktiske arbejde har problemerne på nærmeste hold, alle viste en udtalt iver efter at komme til bunds i de spørgsmål, der blev rejst, og at vi har al grund til at vente, at mødets resultat vil bidrage ganske betydeligt til, at vi på dette efterhånden store felt får fastlagt retningslinier, som i enhver henseende vil virke tilfredsstillende såvel under selve slukningsaktionerne som ved udførelsen af det arbejde, der knytter sig hertil.

Udlejning af brystpumper

Med virkning fra dette års begyndelse har vi med et firma i Schweiz indgået aftale om udlejning af brystpumper. En brystpumpe er et apparat, hvormed man i mange tilfælde kan hjælpe mødre, der har vanskeligt ved at amme deres børn eller iøvrigt har svært ved efter ammeperiodens ophør at blive af med mælken.

Der har i nogen tid kunnet spores en interesse for sådanne apparater til udlejning navnlig fra føde- og gynækologiske afdelinger på sygehusene, men også private har rettet forespørgsler herom.

Den brystpumpe, vi har truffet aftale om at stationere rundt omkring på stationerne hedder *Egnells brystpumpe* og er af svensk fabrikat. Den har i løbet af et relativt kort åremål vundet stor udbredelse i andre lande. I Sverige er f. ex. udstationeret 3000 af Egnells brystpumper,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

hvoraf gennemsnitlig de 2000 er i konstant brug.

Pumpen virker fysiologisk korrekt og anvendelsen af den anbefales kraftigt, både fordi man derved kan forhindre brystskader og har mulighed for at forlænge amningsperioden.

Stationleder H. Olsen, Fr.berg, i færd med at undervise en mor i brugen af brystpumpen.

Vi har i København 40 pumper, der er stationeret på station Frederiksberg, hvor stationsleder *H. Olsen* allerede gennem nogen tid har administreret udlejningen. Efter den nu oprettede aftale vil vi få udvidet antallet af brystpumper med 50 i 1964 og 50 i hvert af de følgende år.

Der bliver efter vort foreløbige skøn tale om stationering på stationerne i Odense, Århus, Aalborg, Hjørring, Randers, Esbjerg, Vejle, Sønderborg, Nykøbing F., Hillerød, Helsingør, Holbæk, Næstved og Rønne. Behovet vil være størst i områder med store fødeafdelinger, men i øvrigt skal pumperne selvfølgelig kunne rekvireres af enhver uanset opholdssted, og stationer, som ikke har pumper udstationeret, må så blot lade rekvisitionen gå videre til nærmeste station med brystpumpeudlejning. Det bliver næppe alle de forannævnte stationer, der får brystpumper stationeret i første omgang, men efterhånden vil pumper blive fordelt til de stationer, hvorfra der er et behov at tilfredsstille.

Der skal selvsagt en vis indsigt i apparaturet og en evne til at instruere i brugen, for at man på en station kan påtage sig denne udlejningsvirksomhed, og vi kan derfor ikke generelt sige, hvem der på en station får overladt arbejdet hermed. Foruden den nødvendige instruktion i brugen skal der sørges for, at benyttede pumper rengøres omhyggeligt, thi det siger sig selv, at der her er tale om apparater, der skal være absolut rene, når de går ud til rekvirenterne.

Vi kan lige nævne, at pumpen koster kr. 2.50 at leje pr. døgn, og at der beregnes leje for mindst 8 døgn. Familieabonnenter indenfor en udlejningsstations område vil få apparatet bragt og hentet vederlagsfrit, medens der iøvrigt beregnes betaling for kørsel.

Stationer, ved hvilke behovet anses for størst, vil være de første, der får brystpumper udstationeret. Det vil ske på den måde, at stationsleder H. Olsen aflægger de pågældende stationer besøg og i hvert enkelt tilfælde gennemgår pumpen og drøfter med vedkommende stations leder, hvorledes udlejningen skal lægges til rette, hvem der skal passe den og hvilke foranstaltninger, der skal iværksættes for at orientere interesserede om lejemulighederne.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Af en vagtmesters dagbog

Mange tror, at arbejdet på en vagtstue på de storkøbenhavnske stationer består af en lang række rutinefunktioner, og at vi i stille perioder – f. ex. når vi når et godt stykke ud på natten, kan sidde behageligt og nyde kaffen. Men sådan er det slet ikke – i hvert fald ikke ret tit. Vi kommer ud for mange ting, som vagtmestre i provinsen sikkert ikke kommer ud for, og et par af disse oplevelser skal jeg forsøge at skildre.

En nat bankede det på ruden, og udenfor stod to unge damer. Min kollega gik ud og åbnede døren for dem, og de kom ind på vagtstuen. Det var ganske unge piger – vist ikke mere end 18 år, og de var kommet med flyveren fra Malmø. De talte hurtigt og i munden på hinanden, så det kneb i starten med at forstå dem. Så vidt forstod vi dem dog, at de var kommet for at overvære et vækkelsesmøde, som en svensk sekt skulle afholde i København, men det møde var de gået skævt af, og København var jo så fortjusande.

Nu havde de ikke flere penge, og de ville da gerne sove på stationen, for vi havde vel et rum, de kunne sove i? Vi prøvede at forklare dem, at det ikke ville være heldigt, da vi havde vore rum fyldt med mandfolk, men det afskrækkede dem ikke. Strengt taget var de jo kommet over for at deltage i et vækkelsesmøde, så hvorfor ikke benytte en så god lejlighed. De unge piger følte ikke trang til at gå, og da det begyndte at gå op for dem, at vi ikke fandt dem velegnede som gæster resten af natten hos redderne, begyndte de at bebrejde os, at vi var så lidt gæstfri overfor kvindelige repræsentanter for broderfolket. Vi foreslog, at de henvendte sig til politiet, men det havde de skam gjort, for det kunne man altid gøre i Sverige. For pengeløse natteravne står polisens arrestlokaler åbenbart til disposition, når man ikke kan nå hjem. Men dansk politi forekom dem at mangle den rette forståelse.

Nå, vi bød på en kop kaffe og et rundstykke, og da det var sat til livs, satte pigerne sig til rette. Vi fandt ikke, at der var grund til at give dem penge til at komme hjem for, især da der nok var 4–5 timer endnu, før den første morgenfærge gik. Men da der var gået en times tid kom redningen for os, for vi var efterhånden blevet kede af at have pigerne siddende. Telefonen ringede. Det var en svensker, hvis vogn havde fået motorstop og gerne ville have den slæbt til Helsingør, hvor han så kunne kommer over med sin vogn med morgenfærgen. Efter lige at have orienteret den vagthavende spurgte vi pigerne, om det eventuelt ville passe dem at komme til Helsingborg — og det passede dem udmærket. Så spurgte vi den svenske rekvirent i telefonen, om han kunne have to landsmandinder med. Svaret kom ikke med det samme, så jeg tror det var derfor jeg tilføjede, at det var to unge piger. Og så viste det sig, at rekvirenten sagtens kunne have dem med. Nå, vi tog pigerne med ud til den svenske vogn, som vi derpå bugserede til Helsingør.

En anden aften sent fik vi besøg af en ca. 40-årig dame fra Fyn. Hun var træt sagde hun, og hun ville gerne have lov til at hvile sig lidt. Forespurgt, hvorfor hun ikke tog hjem og hvilede sig der, svarede hun, at hun havde for langt hjem og heller ikke havde penge til at komme hjem for. Vi var ikke meget for at have damen siddende hos os hele natten, og da vi på en pæn måde lod hende forstå det, erklærede hun, at hun følte sig dårlig og absolut

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

måtte ind og sidde ned. Nå, det fik hun så lov til. Vi spurgte hende, om hun da ikke hellere ville ind på et hospital, hvis hun var syg. Men det ville hun ikke. For i virkeligheden skulle hun på hospital i Middelfart. Vi kunne forstå, at hendes situation ikke var helt god og fik ud af hende, hvad hun hed og hvor hun boede. Derpå lagde vi hende på ottomanen, og det varede ikke længe, før hun snorkede bravt. Vi fandt ud af telefonnummeret på hendes bopæl og ringede det op. Hendes mand tog telefonen og blev glad for at høre, at hans kone var hos os. Hun var gået hjemme fra et par dage i forvejen i deprimeret tilstand, og han havde netop ringet til det lokale politi for at få eftersøgt hende. Da vi forklarede, at vi vanskeligt kunne have hans kone liggende hos os resten af natten, foreslog han, at vi bragte hende ud i omegnen af København, hvor de havde noget familie. Vi fandt frem til familien, ringede op og forklarede situationen, og lidt efter var damen fra Fyn – stadig i dyb søvn – på vej i en sygevogn ud til sin familie.

Ja, det var bare to af mange situationer, man kan komme ud for som vagtmester på en station i København. Nogle er sjove, andre sørgelige. Hvordan man skal rubricere dem er det svært at sige noget om. Det afhænger af mange ting – også ens eget humør – men man kan i hvert fald ikke sige, at vi keder os. Sommetider får vi også besøg af beboerne ude fra »Himmelexpressen«. Det er som regel ganske pudsige besøg, selv om de kan blive trættende. Men det er en meget mærkelig samling skæbner, man derved lærer at kende, og det er vel nok en lærdom, man ikke tager skade af. Man får virkelig øjnene op for, at en storby aldrig sover. Der sker altid noget. Og vi skal jo alligevel holde øjnene åbne.

Vagtmester på København V.

Fra nytårssammenkomsten i Falck-Husets garagehal den 31. december 1963. Fra venstre ses kontorchef F. Løkkegaard, direktørerne Mogens og William Falck med kontorassistent fru Ebba Juhl i midten. Og yderst tilhøjre direktør E. J. Wiboltt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det første år

Da 1963 var det første år for den sammensluttede virksomhed, var det naturligt, at den traditionelle sammenkomst på stationerne nytårsaftensdag i noget højere grad end sædvanligt blev præget af betragtninger over årets løb. I den tale, som direktør *W. Falck* holdt ved sammenkomsten i garagehallen på Polititorvet i København, og som var blevet udsendt til alle stationerne, hed det bl. a., at overgangen var forløbet tilfredsstillende, og at der i 1963 var skabt et godt grundlag for en videreudvikling og konsolidering af den samlede virksomhed. Et af vore mål ved sammenslutningen, hed det videre, ville være at skabe sådanne forhold for alle vore medarbejdere, at enhver ville kunne føle tilfredshed ved såvel det udadvendte arbejde som ved det indre samarbejde.

Fællestillidsmand Aage Nielsen, København, hilser på overretssagfører Falbe-Hansen.

Bestyrelsesmedlem i personaleforeningen, overassistent Preben Sonne.

Et andet mål er udbygningen af den assistance, vi yder samfundet, i første række alle vore kunder. Vi har den indstilling, fortsatte direktør W. Falck, at vort arbejde med at yde assistance på alle de områder, hvor folk har behov for assistance, er et uhyre vigtigt arbejde, som vort moderne og komplicerede samfund ikke kan undvære. I virkeligheden kan vi vanskeligt gøre det godt nok, og jo mere kompliceret samfundet bliver desto stærkere og mere differentieret bliver dets behov for assistance, når samfundsmekanismen svigter et eller andet sted.

Den indsats, vi skal bestræbe os for at yde, skal være fyldestgørende, og kan vi præstere den, som samfundet venter det af os, kan vi også regne med den anerkendelse og den økonomiske basis, der skal til for at vi udover tilfredsstillelsen ved at se opgaverne løst ordentligt, kan få skabt gode vilkår for os selv.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Overretssagfører *V. Falbe-Hansen* mindedes de af korpsenes medarbejdere, der var afgået ved døden i 1963: Stationslederne *H. P. Lind,* Hobro, *O. Nielsen,* Løgstør, og *K. Hansson,* Skanderborg, redderne *Johannes Nielsen,* Hørsholm, og *Aage Søgaard Jørgensen,* Århus, samt repræsentant *Kurt Olsen,* Præstø. Derefter berettedes kort om den aktivitetsstigning, der havde fundet sted, om materielforøgelser og opførelse af nye stationsbygninger.

På personalets vegne ytrede fællestillidsmand *Aage Nielsen* sin glæde over, at bestyrelsen havde medtaget personalets tarv i de mål, man havde haft med sammenslutningen. Aage Nielsen var ikke i tvivl om, at beslutningen havde været fornuftig set både fra personalets og fra samfundets side.

Overassistent *Preben Sonne,* der talte på personaleforeningens vegne, fandt anledning til at fremhæve det gode forhold, der i det praktiske arbejde var kommet i stand mellem personalegrupperne fra de to korps, og han gav samtidig udtryk for glæde over, at der var opnået enighed om personalefondens optagelse af det gamle ZR-personale.

Om dette sidste spørgsmål kan siges, at det nu i alt væsenligt er løst. Tilbage står kun for repræsentantskabet at træffe beslutning om den differentierede indbetaling, der skal finde sted af hvert enkelt medlem.

Blomster til flyve- og udlandstjenesten

Læserne vil have bemærket, at vi i de sidste numre har vist en udtalt tilbageholdenhed med hensyn til gengivelse af breve, der indeholdt tilfredshedstilkendegivelser. Det er ikke fordi vi har manglet stof af den art, men vi var fra flere sider bedt om ind imellem at citere nogle klager; for dem måtte der vel også være nogen af! Der var som bekendt tre, og dem gengav vi i december-nummeret. Det er en gammel sandhed, at man kan lære af de begåede fejl, og de tre beretninger har forhåbentlig været til nytte. Men vi vil gerne tilføje, at der er en bedre og billigere måde at lære på, men herom vil vi forsøge på et senere tidspunkt at få en udførlig redegørelse fra specialisterne på skolen.

Vi har lykkeligvis ingen klager at bringe denne gang. Vi har derimod tre breve, som vi gerne vil gengive. De angår alle tre assistancer, der er ydet i udlandet.

✶

Det første er dateret præstegården i Lynge den 18/12 1963, og det er sognepræsten *H. Egede Jensen,* der skriver:

Fem ting fik jeg lært i forbindelse med sommerferierejsen i år:

1. at man, skønt man lykkeligt forskånes for sygdom, kørselsuheld eller alvorlige ulykker, dog kan komme i ganske betydelige vanskeligheder allerede i vort sydlige naboland med en vogn af ikketysk fabrikat, selvom den endda er splinterny, – hvis man altså ikke har ERA i ryggen,

2. at glosen »das Getriebe« i fagsproget betyder: selve gearkassen komplet,

3. at Nürnberg stadig har mange attraktioner for den, der får tid til at dvæle ved dem, – og desuden en udmærket lufthavn med fragtekspedition,

4. at ERA arbejder, mens man venter på det øjeblik, da rejsen kan fortsættes efter en ufrivillig afbrydelse, og at hjæl-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

pen ydes imødekommende, omhyggeligt, hurtigt og effektivt

Nej! min skrivemaskine er ikke spor »reklameminded«, og der var ikke noget af ordene, som bare løb med.

5. Men det indtryk, der fæstnede sig dybest, fik jeg efter hjemkomsten, da jeg, parat til at slikke mine reservedelssår, aflagde besøg på Udlandstjenesten for at få klarhed over nogle praktiske spørgsmål og dér fik lejlighed til en samtale, som blev lang, fordi den stadig blev afbrudt af alarmopkald fra syd og nord.

Overassistent C. C. Clemmensen som sognepræstens rosende bemærkninger især er rettet til.

Den elskværdige ligefremhed og tillidvækkende ro, hvormed De formåede i den ene telefon at komme disse mennesker, der var i vanskeligheder udenlands, i møde samtidig med, at De allerede i den anden telefon begyndte at øse af de tilsyneladende ubegrænsede resourcer for tilfældet, var mig sammen med den venlighed og kulance, som jeg selv var genstand for, en oplevelse, jeg sent vil glemme, og som jeg takker Dem hjerteligt for.

★

Det andet brev er fra hr. *H. P. Hammer Nibro* i Charlottenlund og angår hjemtransport fra Holland af et ægtepar og dets vogn:

Ved nærværende vil jeg gerne udtrykke vor hjerteligste tak til redningskorpset og det mandskab, som foretog hjemtransporten, samt det personale der herhjemme – uset af os – arbejdede bag kulisserne.

Vi ville gerne takke hver enkelt for deres indsats, men jeg vil helst ikke nævne dem i nogen rækkefølge, da de hver især udfyldte deres plads 100 % og udgjorde et fuldendt team. Det må derfor blive vor taknemmelighed til hele holdet.

Jeg kan ikke undlade – foruden aktionens hurtighed og præcision – at bemærke den menneskelige side af sagen, for tilligemed effektivitet og kunnen udviste hver enkelt overfor os en forståelse, der beroligede og trøstede.

Jeg bør også nævne, at jeg var glædeligt overrasket, da jeg allerede næste dags formiddag modtog min vogn, der ovenikøbet var nyvasket.

Vi ved, hvor vanskelig den opgave, De løste for os, var, og selvom min kone faktisk begyndte at føde under lufttransporten, er det mig en stor glæde at kunne fortælle, at Deres omsorg ikke har været forgæves, for både min kone og vor førstefødte har det godt. Det blev en søn på blot 2200 g, men i dag er han en kernekarl på knap 8 pund. Han er en køn og nem dreng, som vi er usigelig glad for.

For en fuldstændigheds skyld bør jeg måske nævne, at min kone så sent som dagen før vor afrejse til Holland konsulterede vor læge og jordemoder og begge steder fik grønt lys for vor rejse. For en ekstra sikkerheds skyld talte jeg samme aften med lægen. Vi mente således at have garderet os så godt vi kunne.

Jeg er udmærket klar over, at korpset er en reklame i sig selv og for landet, men derfor kan jeg ikke lade være med at omtale og prise det, samt forevise farvebilleder af aktionen, når lejlighed gives dertil.

★

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det tredie brev af 16. januar 1964 er fra overkirurg, dr. med *Oluf Poulsen,* der ledsagede to patienter fra Lingen i Vesttyskland til henholdsvis Rigshospitalet i København og Øresundshospitalet i Helsingør. Overkirurgen beretter:

Transporten af en 18-årig kvinde med contusio thoracis og fissura anguli scapulae inf. dxt. og en 22-årig kvinde med fractura baseos cranii, commotio cerebri, paresis nervi abducentis sin. og contusio reg. oculi sin. udførtes den 13/1-64 uden vanskeligheder af nogen art. Fra Lingen til Bremen kørtes begge patienter i ambulance med 2 lejer (Tysk Røde Kors, Lingen); der var absolut ingen gener hos nogen af dem. 7 minutter efter ankomsten til Bremen, d.v.s. kl. 11.07 ankom Falck's 4-motorers de Havilland-maskine. Transporten af patienterne ind i maskinen gik glat, og stewardessen hyggede om patienterne og gav dem kaffe under den i alle henseender behagelige transport. Såvel opstigning som landing foregik fuldstændig uden rystelser, specielt må jeg komplimentere kaptajn Borup Jensens elegante landing i sne, slud og på glatte baner. Berøringen med jorden var således, at man næppe kunne mærke det. Transporten i Falck's ambulancer til henholdsvis Øresundshospitalet, Helsingør, og Rigshospitalets neurokirurgiske afdeling Tagensvej, foregik ligeledes uden besvær og rystelser.

Jeg kan i alle henseender udtrykke min dybeste anerkendelse og taknemmelighed overfor Falck's Redningskorps i anledning af denne transport efter en alvorlig automobilulykke.

★

Det er ungdommens tragedie, at den ikke kan finde udtryk for sine følelser, ligesom det er alderdommens tragedie, at den ikke længere har følelser at fylde på sine udtryk.

Agnar Mykle.

Vejmeldingen fungerer godt!

Fru Kaufmann på vej op til Ritzau med den færdige vejmelding.

– Nå fru Kaufmann, hvordan går det med Deres vejmelding?

– Min?

– Å, pardon, det var spøgefuldt ment. Hvordan går det med vores vejmelding?

– Fint – absolut fint. Den fungerer i enhver detaille som vi havde ventet, og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

på stationerne er de vældig flinke, allesammen.

– Er der stationer, vi særligt skal rose?

– Næ, det ville være synd, for det går perfekt alle steder. Vi har bestemt et godt samarbejde.

– Der må vel være nogle, der er mere friske end andre?

– Selvfølgelig er der differencer, men jeg vil slet ikke tillægge dem nogen større betydning. Hist og her kan jeg godt fornemme en grad mere venlighed eller humor i stemmen end andre steder, men jeg er skam også glad for min daglige kontakt med de mere korrekte og formelle. Vi er jo ikke alle lige frigjorte i vor væremåde.

– Som De?

– Årh, la' vær. Jeg er naturlig, og da jeg synes jeg kender alle mine mænd på stationerne, så kan det godt være, at jeg kan virke særlig frigjort på en, der ikke er så gammel i gårde. Husk, jeg er flerdobbelt bedstemor.

– Lad os høre lidt om gangen i vejmeldingen?

– Det er meget nemt. Jeg lægger ud hver morgen lidt i syv.

– Osse om søndagen?

– Ja, selvfølgelig, folk skal da også orienteres om søndagen.

– Og hvordan foregår det så?

– Jo, jeg har en fast aftale med rigstelefonen og mellembys, og på slaget 7 stiller damerne de første stationer ind til mig.

– Hvor mange ad gangen?

– Ja, jeg får stationerne én ad gangen, og så går det slag i slag; det hænder selvfølgelig, at jeg får et par stykker på tråden ad gangen.

– Er rækkefølgen tilfældig?

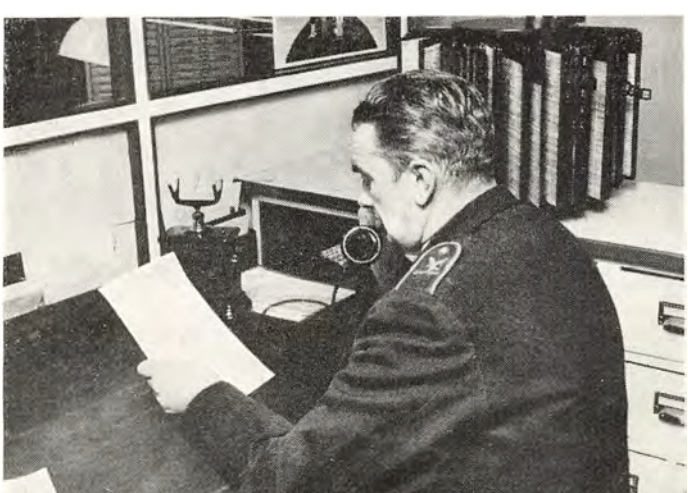
– Næ. den er i reglen fast, og vi begynder nordfra med Hjørring, Thisted og Aalborg, men naturligvis kan en station være optaget, og så putter rigstelefondamerne den ind i en senere gruppe.

– Og så?

– Når jeg så har fået meldingerne fra dem alle og nedskrevet dem med koderne på mit kort, futter jeg over til Ritzau. Der er jeg så ca. 7.45, og så begynder de strax at oversætte koderne til en melding.

– Hjælper De med?

– Strengt taget er det jo ikke mit job. Men jeg deltager aktivt, for jeg kender



Vagtmester Emil Mortensen ringer morgenmeldingen ind for Koldingområdet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

jo meldingerne til bunds, men jeg indtaler ikke den færdige melding – i hvert fald ikke endnu.

– Er der kikset noget?

– Nej, jeg må sige, at det er gået godt hidtil, men der har været en enkelt dag med lidt brok!

– Hvad var det?

– Det var på Sydfyn, som den pågældende dag ikke havde så meget som et snefnug eller en sølle istap at melde om, og så sker det sør'me, at der ved 8–9-tiden ryger en masse vogne i de sydfynske grøfter. Jeg satte mig i forbindelse med stationerne og fandt ud af, at vejene ved 6–7-tiden faktisk havde været fine, men henad kl. 8 lagde der sig is overalt, så det blev livsfarligt at bevæge sig derovre.

– Det var ikke så godt!

– Vi kunne ikke gøre for det, og Ritzau sendte også en forklaring ud, der sagde, at man aldrig kan være helt sikker. Under visse vejrforhold kan der danne sig et udbredt isslag på mindre end en time, og hvis det indtræffer om morgenen, så kan det godt betyde, at den første melding ikke holder stik ret længe.

– Ved De, at Deres vejmeldejob har givet Dem kælenavnet snedronningen?

– Ja, det har jeg hørt. Mænd er nu søde!

Fra og til stationerne

I Sønderborg skete sammenslutningen et år senere end andre steder, og først med udgangen af 1963 blev de to stationer i byen slået sammen. På billedet ses det samlede personale med de to stationsledere foran, hvoraf dog stationsleder Tychsen samtidig trak sig tilbage

Vi begynder med et par skulderklap, hvoraf det første har form af et visitkort fra redaktør *Poul Petersen, Berlingske Tidende,* som på kortet har noteret om personalet på st. Frederiksberg (Platanvej):

Tusind tak for fornem service og al venlighed i den tid De har befordret mig mellem mit hjem og Berlingske Tidende. Sikke' et mandskab!

Og så har der været en længere artikel i *Fyns Venstreblad* af redaktør *Aksel Dreslov,* der sendte os artiklen med bemærkningen:

Jeg beundrer virkelig Deres korps. De to reddere fra stationen i Glad-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

saxe, der her er tale om, var førsteklasses.

De skriver nu godt, de bladfolk. Det er kun engang imellem de er lidt uheldige, som f. ex. på *Svendborg Avis,* der i en overskrift hævdede, at vi nu kørte med stjålne biler!

At de vil være det bekendt –!

REDNINGSKORPSENE KØRER NU MED STJAALNE BILER

(Overskrift i Svendborg Avis).

Bare ikke saa tit

I aaret, der er gaaet, siden forlovelsen blev deklareret, har prinsesse Anne-Marie og kronprins Konstantin nydt deres unge lykke under de samme betingelser som andre nyforlovede par.

(Ritzaus Bureau).

Fra Informations lordagsrubrik „Hvad de dog skriver."

Vi vil også lige nævne en sygetransport fra Roskilde til Rødovre udført af *Erik Larsen* og *Fritz Petersen* den 9/1. Patienten insisterede på at blive kørt til sit hjem, hvor han boede alene, men vore redder vurderede hans tilstand sådan, at han burde indlægges og ikke overlades til sig selv. De kørte ham derfor til hospital, hvorfra vi den følgende dag fik meddelelse om, at det havde været en yderst fornuftig disposition, da patienten næppe ville have overlevet natten, hvis man havde rettet sig efter hans ønske om at komme hjem.

Denne hændelse giver os anledning til for det første at erindre om det vi skrev i artiklen om skader og erstatningsansvar i julinummeret side 67–72 med konklusionen, at man ikke altid skal rette sig efter kundernes ønsker. Hvis ønskerne er ufornuftige, kan de forårsage skader, som vi gøres ansvarlige for, og i tilfældet fra Roskilde ville det efter al sandsynlighed have kostet patienten livet, hvis vore folk havde givet efter for hans ønske.

Lad os så gøre endnu et lille spring til en situation, som har medført spørgsmålet til os, hvordan en redder retteligt skal forholde sig, hvis en bilabonnent kræver sig slæbt igang og vor mand mener, at abonnenten er påvirket af spiritus i en sådan grad, at han ikke bør køre selv. I det tilfælde, der har foranlediget spørgsmålet rejst, var der ingen tvivl om, at abonnen-

Stationleder Tychsen ønsker stationsleder Fedder Jensen held og lykke med den sammensluttede station i Sønderborg.

ten var påvirket, og at vor redder gjorde rigtigt i at overtale ham til selv at tage hjem, medens vi i kranen slæbte vognen til værksted. Men situationen kan forekomme i forskellige versioner. Spirituspåvirkningen kan være så åbenlys, at der overhovedet ikke kan være nogen tvivl

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

om, at bilisten bør forhindres i at køre selv. Lad os antage, at bilisten stiller sagen på spidsen og afviser ethvert forsøg på at få ham til at indse det fornuftige i at holde sig væk fra vognen. I så fald må redderen optræde høfligt, men bestemt. En med held anvendt metode består i at sørge for, at vognen simpelthen ikke er i stand til at køre uden at blive ordnet på et værksted. Enhver redder vil vide, hvordan den situation kan skabes, og vi skal her ikke beskrive de mulige fremgangsmåder.

Vanskeligere er det, hvis spirituspåvirkningen ikke er slet så åbenbar. Man kan have en fornemmelse af, at manden burde lade være med at køre selv, men man får måske sin fornemmele bekræftet ved at lugte sig frem. At give bestemte retningslinier om den optræden, der i en sådan situation bør lægges for dagen, er ikke muligt. Måske kan man tale sig til rette og åbent lade bilisten vide, at man vil være betænkelig ved at lade ham køre selv efter igangslæbningen. Det kan nævnes, at konsekvenserne jo kan blive meget alvorlige, og at vi faktisk ikke tør løbe risikoen. Ved en igangslæbning vil ansvaret ganske som ved bugsering påhvile den trækkende vogn, og redderen risikerer selv en bøde. Vi kan i et sådant tilfælde tilbyde, at vognen slæbes hjem eller på værksted i ophængt kran, og vi kan sørge for, at bilisten bliver kørt hjem. Dagen efter vil han være os taknemmelig.

Men nu kommer så det stillede spørgsmål: Hvad sker der, hvis kunden i virkeligheden ikke er *så* påvirket, at han er uegnet til at køre, medens vor redder vurderer ham som uegnet? Lad os sige det ligeud: Hvis redderen ellers har optrådt høfligt og ud fra bilistens adfærd har haft rimelig grund til at antage, at det ville være bedst, om han ikke fik lejlighed til at køre selv, så kan han fuldt ud regne med vor støtte, selv om vi får en klage. Vi tror nemlig, at folk vil have forståelse for, at vi gennem disse retningslinier gør bilisterne en tjeneste, selv om vi selvfølgelig *kan* komme ud for tilfælde, som vore folk vurderer forkert. Når man tænker på de fejlvurderinger, som læger og politi kan gøre sig skyldige i, er den margin, vi giver vore folk, yderst rimelig.

✶

En let flovhed bredte sig blandt alle redaktionens medlemmer, da vi den 12. januar modtog et brev fra redder *Karlo Hansen,* Nykøbing F., der syntes, at det var en god idé med koblingsanordningen på sidste nummers forside. Der var bare det at bemærke, at de på stationen dernede har brugt et sådant koblingsstykke de sidste ti år. Vi skal tale om sagen med Odense-folkene. Enten har de haft held til at binde os en historie på ærmet, eller også er de lidt bagefter i udviklingen.

Redder Karlo Hansen Nykøbing F.

Karlo Hansen har benyttet lejligheden til at sende os nogle fotografier af et bårebeslag, som stationens smed har fundet på. Som det fremgår af billederne er beslaget meget enkelt, og det kan anvendes i alle vogntyper både ved almindelig sygetransport og ved overflytninger, hvor f. ex. båren skal være løftet i den ene ende. Beslaget fastlåser båren i alle stillinger og sikrer mod glidning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Billederne på denne side viser det i texten omtalte bårebeslag, som er konstrueret af Nykøbing F-stationens mekaniker, Carl Christensen. På stationen er man naturligvis villig til at bistå interesserede stationer med råd og dåd.

Vi siger Karlo Hansen tak for billederne og hans brev. Vi har fået megen respekt for ham også fordi vi samtidig læste i B.T., at han har startet et tyskkursus på stationen. Om sommeren er næsten halvdelen af Falsters befolkning tyske turister, som vi tit kommer ud for at hjælpe, udtalte Karlo Hansen til B.T., så derfor har vi brug for lidt sprogkundskaber. Det er fornuftig snak. Men fald nu ikke fra dernede! Det ku' jo være, at vi kiggede ned inden sommerferiens begyndelse og lavede en lille prøve. Nu har I sat Odense til vægs, og så må man være forberedt på selv at stå for skud.

I øvrigt iler vi med at sige, at Mariboerne tidligere har arrangeret et tilsvarende tyskkursus med henblik på Rødby-forbindelsen.

★

Vi vender tilbage til Odense, som har sendt os et billede fra en flytransport den 9. januar fra Beldringe til København med en ung fynbo, der var blevet kvæstet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Afgangen pr fly fra Beldringe med den patient, der ved er færdselsulykke blev alvorligt kvæstet og forbrændt. Se beretningen fra Odense.

og dertil livsfarligt forbrændt ved en automobilulykke. Den unge mand, der ved sammenstødet med et lastvognstog havde sikkerhedssele på, mistede bevidstheden, og da der samtidig opstod brand i hans vogn, blev situationen vanskelig, da det var vanskeligt for de tililende at få ham fri. Der hengik det meste af to minutter med at få den tilskadekomne løst, og da havde han pådraget sig de alvorlige forbrændinger. Dertil kom, at selen formentlig har forårsaget, at et ribben brækkede og borede sig ind i den ene lunge.

Det er Rasmus Lehn, der har givet os disse oplysninger, som vi finder det rigtigt at give videre til stationerne. Det er selvfølgelig ikke hensigten hermed at bringe sikkerhedsselerne i miskredit, men vi synes på den anden side heller ikke, at man skal undlade omtale af virkninger af den skildrede art. Vi er ganske klare over, at sikkerhedsseler i mange tilfælde har reddet bilister og deres passagerer fra meget alvorlige kvæstelser og måske død, men det er ikke rigtigt at fremstille sikkerhedsselerne som risikofri. Vi har før været ude for ulykker, hvorunder meget alvorlige kvæstelser eller død måtte antages at skyldes sikkerhedsseler. Det drejede sig om sammenstød, hvorved føreren normalt skulle være slynget ud af sin vogn og derved haft en chance for at undgå den medfart, der som følge af sikkerhedsselen overgik ham. Til disse ulykkestilfælde, som utvivlsomt har udgjort et ringe antal i forhold til antallet af de ulykker, hvorunder sikkerhedsseler har haft en reddende virkning, må man altså også lægge

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redder Arne Pedersen og provst Engsnab betragter det smukke kirkeskib i Jordrup kirke.

forbrændingsulykker. I tilfældet fra Odense sprang to unge mennesker strax til, værnet med et uldtæppe, for at få bilens fører befriet, men der gik alligevel små to minutter med at få ham fri, og forbrændingen blev meget alvorlig.

★

Fra Odense vender vi til Store-Heddinge, hvor redder *Arne Pedersen* er i færd med at blive berømt som kirkeskibsbygger. Han har netop afleveret en nybygning på et 2 m langt og 1,6 m højt kirkeskib til *Jordrup kirke* ved Kolding. Kirkeskibet er en tro kopi af linieskibet »Dannebrog«, der var den danske orlogsflådes sidste sejlskib, søsat i 1850 og ombygget til panserklædt korvet med dampmaskine i 1862. Originalen blev lagt op i 1875 og ophugget i 1898 efter at have tjent som exercer- og kaserneskib.

Det har taget Arne Pedersen 800 timer at lave dette kirkeskib, der er hans 4. bygning, og dog er det kun et år siden han lagde kølen. Da skibsbyggeriet er foregået på stationen, vil vi for Arne Pedersen inderligt håbe, at han ikke har bragt sig i konflikt med loven om arbejderbeskyttelse, for hvis han har sovet normalt, har han ikke kunnet tilbringe den lovbefalede tid i familiens skød. Han hylder imidlertid princippet i Steinckes aforisme om, at det er bedre, at livet tager livet af loven, end at loven tager livet af livet.

★

Opmærksomheden henledes på, at det efter mørkets frembrud under visse forhold af det stedlige politi kan blive forlangt, at kranvognsarbejde i forbindelse med bjergning af køretøjer op fra grøfter eller ind fra marker udsættes til næste morgen, når det er blevet lyst. Et sådant forlangende blev fornylig stillet ved Kolding af hensyn til den øvrige trafik, den glatte vej og den omstændighed, at den havarerede vogn ikke ville tage yderligere skade af at henligge på marken til næste morgen.

★

Alle andre tænker kun på sig selv, så derfor tænker jeg på mig

Storm-P.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

To domme

I Ugeskrift for Retsvæsen nr. 49/1963 er gengivet en dom, som Østre Landsret har afsagt i sagen om en færdselsulykke, hvorunder et slukningstog ved kørsel mod rødt lys i et københavnsk gadekryds påkørte en personvogn, der kørte frem i krydset mod grønt lys. Sprøjten anvendte udrykningssignaler og kørte med ca. 50 km, medens personvognens fart var 30 km.

I dommen udtales, *at føreren af sprøjten ikke findes at have udvist den særlige forsigtighed, der kræves i færdselslovens § 25 stk. 1 og § 26 stk. 2, idet han ved kørslen ud i krydset burde være opmærksom på, hvor vidt hans fremkørsel mod rødt kunne ske uden fare for den trafik, som han måtte vide havde grønt lys for sig.* Føreren af personvognen fandtes at have tilsidesat færdselslovens § 26 stk. 2 ved at være kørt ud i krydset uden at holde vejen for sprøjten åben, idet han, der selv har ansvaret for, at udrykningssignalerne kan høres i hans vogn, ved fornøden agtpågivenhed kunne være blevet opmærksom på sprøjten tidligere end sket.

Landsretten har i dommen *lagt stor vægt på, at føreren af sprøjten ved kørslen mod rødt trafiklys ikke har iagttaget den i loven foreskrevne særlige forsigtighed,* og erstatningsansvaret er under hensyn hertil fordelt med ⅔ på sprøjten og ⅓ på personvognens fører.

Med gengivelse af denne dom har vi endnu engang gerne villet understrege nødvendigheden af, at der under udrykningskørsel udvises den yderste agtpågivenhed, ikke mindst ved kørsel mod rødt og gult trafiklys og udkørsel på hovedveje. Kørselsinstruxens regler ønsker vi nøje fulgt.

✶

En anden dom, der også er afsagt af Østre Landsret, angår slæbning med bugserstang af en lastvogn, som under bugsering veg lidt ud til venstre i forhold til kranvognen og påkørte en anden lastvogn, der var standset op på vejens midt for at afvente forbipassage af modgående trafik. Under denne sag hævdede den slæbte lastvogns fører, *at* han ikke havde været i stand til at orientere sig fremad, *at* han havde trukket vognen lidt ud til venstre for at give plads for en på hans højre side forbikørende motorcykle, *at* han aldrig før havde prøvet at styre en vogn, der blev trukket med bugserstang, og *at* kranvognens fører ikke havde givet ham nogen form for instruktion.

Landsretten fordelte i dette tilfælde skylden med ⅔ på kranvognens fører og ⅓ på føreren af den bugserede lastvogn.

I denne sag havde landsretten stillet Statens biltilsyn følgende spørgsmål:

1) Har det efter det om det transporterede lastautomobils tilstand, inden transportens påbegyndelse oplyste (ingen mulighed for brug af horn, afviservinge eller stoplys på grund af manglende strøm, knækket bagaksel m. v.) i enhver henseende været forsvarligt at lade transporten foregå som sket med fastgjort slæbestang i stedet for på slæbehjul?

2) Har føreren af det transporterede automobil under de givne omstændigheder (kranvognens bredde i forhold til det transporterede automobils bredde og placering umiddelbart bag kranvognen og fastgjort til denne med en kort stang etc.) haft nogen mulighed for at orientere sig fremefter?

3) Kan det siges at være vanskeligt for en med den slags bugsering uøvet person under de givne omstændigheder (manglende

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

oversigt, det bugserede automobils miserable tilstand etc.) at foretage styring af den bugserede vogn?

4) Hvis kranvognen umiddelbart før sammenstødet »drejede til højre om den foran holdende lastvogn«, vil en sådan drejning af kranvognen da under de givne omstændigheder (den bugserede vogns fastgørelse til kranvognen med en 3,5 m lang forbindelsesstang m. v.) bevirke, at forenden på den bugserende vogn tvinges ud til venstre?

5) Mener man, at transport med fast slæbestang i færdselen er sikkerhedsmæssigt lige så betryggende som transport med den havarerede vogns for- eller bagende ophængt i kranvognen eller anbragt på slidser på slæbehjul?

På disse spørgsmål har Statens Biltilsyn svaret:

Ad 1. Den knækkede bagaksel har ingen betydning i denne forbindelse. Da styreapparatet må antages at have været i orden før påkørslen, har det været forsvarligt at lade køretøjet køre på egne hjul under slæbningen med en stangforbindelse til kranvognen. Betydningen af, at signalhorn, retningsvisere og stoplys ikke har kunnet virke, vil være den samme, hvad enten køretøjet slæbes på egne hjul ved hjælp af en trækstang eller slæbes på særlige slæbehjul, dvs. en kort aksel med små hjul, der anbringes under vognens foraksel. Det må derfor i enhver henseende betegnes som forsvarligt at lade transporten foregå som sket ved hjælp af slæbestang, såfremt føreren af kranvognen er opmærksom på, at retningsvisere og horn på den slæbende vogn ikke virker, og han indretter sin kørsel derefter.

Ad 2. Føreren af det slæbte køretøj har ingen mulighed haft for at se lige fremefter, men skråt ud til siden, afhængig af den øjeblikkelige sideværs placering bag kranvognen.

Ad 3. Efter de foreliggende oplysninger om det slæbte køretøjs stand kan det ikke antages, at der har været særlige vanskeligheder med styring af denne vogn under bugsering, men styring af en vogn under bugsering er i almindelighed noget vanskeligere end styring af en selvkørende vogn og kræver nogen erfaring og øvelse, særlig under forhold, hvor den slæbende vogn foretager styringsmanøvrer.

Ad 4. Når kranvognen drejer meget brat til højere, vil dens bagende foretage et vist udsving til venstre, og da trækstangen er fastgjort til bagende et stykke bag bagakslen, vil trækstangen give den slæbte vogn en vis påvirkning til venstre. Da afstanden mellem kranvognens bagaksel og trækstangens fastgørelsespunkt på kranvognen imidlertid er temmelig kort, vil denne påvirkning i praksis blive så lille, at den ikke vil påvirke den slæbte vogns sporfølge i væsentlig grad. Kranvognens drejning til højre vil dog medføre, at den slæbte vogn over en strækning på nogle meter, inden føreren kan nå at reagere, vil følge et spor, der i forhold til kranvognens ligger noget længere til venstre end ved ligekørsel. Det er ikke muligt at udtale sig om, hvorvidt disse forhold har bevirket, at den slæbte vogn har raget længere ud til venstre end kranvognens yderside.

Ad 5. For så vidt styreapparatet på den slæbte vogn er i orden, skønnes slæbning med fast trækstang at være lige så sikkert og betryggende som en slæbning, hvorunder den havarerede vogn er ophængt i kranen eller understøttet af et sæt slæbehjul med trækstang, forudsat at begge førere er rutinerede og indretter kørslen efter de særlige forhold. Derimod er transport af et havareret køretøj, anbragt med alle sine hjul på en særlig, dertil indrettet påhængsvogn, mere betryggende.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nyordningen både effektiv og billigst!

En overenskomst i Hørsholm med De danske Redningskorps er økonomisk fordelagtig på længere sigt og bevirker hurtigere indsats, siger teknisk udvalgs formand

Overskrift i „Aktuelt" for 21. januar 1964.

Vi har i boligministeriet liggende flere ansøgninger om snarlig tilladelse til opførelse af nye stationsbygninger. En af ansøgningerne gælder en ny bygning i Hørsholm kommune, med hvilken vi har indgået overenskomst om overtagelse af brandsluknings- og redningstjenesten. Overtagelsen skal finde sted, når den projekterede bygning kan tages i brug. Indtil da fungerer kommunens hidtidige brandvæsen, om hvilket vi kan sige, at det nyder et ualmindeligt godt ry.

Da vi ikke er ukendt med indvendinger mod vor beskæftigelse med slukningsopgaver, kunne det ikke overraske, at der i dette tilfælde, hvor Hørsholm kommune netop råder over et brandvæsen, hvis personelle og materielle kvalitet er almindeligt anerkendt, rejste sig en kraftig kritik mod kommunalbestyrelsens disposition. Især kommunens brandinspektør gik hårdt i rette med kommunalbestyrelsen og fremsatte en række påstande, som skulle vise, at kommunen havde gjort bedre i at bibeholde det kommunale brandvæsen og efterhånden udbygge det. På en række punkter mindede brandinspektørens indvendinger om de påstande, vi har været ude for så mange gange før, men det bør dog tilføjes, at angrebet ellers var holdt i en rolig og saglig tone og lå langt fra de til perfidi grænsende antydninger, vi sommetider har set anvendt.

Et af de forhold, brandinspektøren kom ind på, og som især gav ham anledning til betænkelighed, var at vi kunne påtage os slukningsopgaverne på økonomiske vilkår, der var fordelagtige for kommunen. Her var han inde på et for kommunale brandfolk meget velkendt gebet. Det er dem virkelig uforståeligt, at vi er i stand til at hævde os overfor kommunal foretagsomhed, og det til trods for at man dog kan iagttage tilsvarende forhold på andre områder. At man i regeringskredse er opmærksom herpå fremgår af en udtalelse af trafikministeren, der er citeret andetsteds i bladet.

★

I anledning af den i Hørsholm rejste kritik har formanden for kommunens tekniske udvalg, ingeniør *Jeff A. Andersen,* redegjort for baggrunden for kommunalbestyrelsens vedtagelse, og af denne redegørelse citerer vi fra referatet i »Aktuelt« for 21. januar 1964:

– En nyordning af brandsluknings- og redningstjenesten i Hørsholm vil bevirke, at den første indsats på brandstedet kan iværksættes tre-fire minutter hurtigere end i øjeblikket. Det er i reglen brandens første minutter, der har betydning for, om

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

den skal kvæles i starten, eller udvikle sig til en storbrand, og det må være i enhver brandmands interesse at redde menneskeliv og bekæmpe ilden hurtigst muligt. I denne forbindelse er det uden betydning, om dette sker med et privatansat eller kommunalansat personale.

Med denne udtalelse belyste formanden for Hørsholm kommunes tekniske udvalg, ingeniør *Jeff A. Andersen,* i kommunalbestyrelsesmødet i aftes planerne for den fremtidige ordning af sluknings- og redningstjenesten i Hørsholm og Karlebo kommuner. Overenskomsten med De Danske Redningskorps blev første gang behandlet i kommunalbestyrelsens december-møde og her godkendt, og i aftes var den til 2. behandling. Herunder var det, Jeff A. Andersen nærmere redegjorde for baggrunden for det nye, der skal ske. Han fastslog, at Hørsholm kommunes brandvæsen i dag er både hurtigt og effektivt, og materialet karakteriseres af fagfolk som overmåde velholdt. En væsentlig årsag til effektiviteten var brandmændenes interesserede og dygtige arbejde, og det var da også at håbe, at en stor del af kommunens nuværende brandkorps ville fortsætte under nyordningen.

Formanden sagde videre, at forholdene på den projekterede nye brandstation på Ørbæksvej ville give et bedre grundlag end de nuværende for gennemførelse af brandslukningstjenesten. – Det gjaldt både materiellet og de lokaliteter, der bliver for mandskabet. Brandalarmerne ville nemlig fremtidig indgå til en vagtcentral på stationen og kunne ekspederes omgående. Det honorarlønnede mandskab ville blive tilkaldt ved hjælp af direkte telefonledninger, og det havde for beboerne den fordel, at sirenevarslingen ophørte. Man kunne straks afsende en udrykning med det faste mandskab til brandstedet, hvorefter det tilkaldte mandskab kunne afgå med det næste køretøj, så hurtigt de gav møde, eller eventuelt direkte på brandstedet. Denne ordning ville, sagde Jeff A. Andersen, medføre den nævnte hurtigere indsats på brandstedet.

Brandmændene i Hørsholm har alle anden beskæftigelse, og det har af den grund været muligt at rekruttere det tilstrækkelige mandskab blandt kommunens borgere, siges det videre.

– Det skyldes dels en stor interesse for brandslukning – som man jo også kan pleje under de nye forhold – dels, at arbejdet som brandmand ikke har grebet altfor forstyrrende ind i de pågældendes daglige arbejde. Det vil nok i fremtiden blive vanskeligt at skaffe personale i fornødent antal. Sådan er det i hvert fald andre steder i landet, ligesom kommunens og slukningsområdets vækst medfører, at brandmandsgerningen bliver mere byrdefuld. Man må, hvis man vælger kommunalt brandvæsen, formentlig inden for en kortere årrække gå over til at fastansætte kommunale brandmænd til supplering af den deltids ansatte, honorarlønnede styrke.

Tilsvarende problemer har man haft i en lang række kommuner landet over, men kun ganske få steder har man fastansatte brandmænd i et antageligt tal, nemlig i København, Frederiksberg, Gentofte, Ålborg, Århus, Odense og Roskilde. I nogle enkelte købstæder har man ansat et mindre antal, oftest dog kun en enkelt brandmand, til at tage sig af den daglige pasning og pleje af materiellet. 29 købstæder har sluttet aftale med De Danske Redningskorps.

Jeff A. Andersen nævnte de pågældende kommuner, og at der i kommunalbestyrelserne landet over var en stigende interesse for denne udvikling. Der var således ikke tale om noget særsyn, når man ønskede en lignende ordning i Hørsholm-Karlebo. Redningskorpsets brandsluknings-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

virksomhed omfattede nu 44 procent af befolkningen, idet der slukkes for ca. 2 millioner ud af landets 4,6 millioner indbyggere. Slukningsområderne omfatter 29 købstæder, ni kommuner med købstadsordnet styreform og 828 sognekommuner.

– Med hensyn til den økonomiske side af den nye overenskomst skal jeg oplyse, sagde formanden videre, at Hørsholm kommunes fremtidige årlige direkte udgift til brand- og redningstjenesten er opgjort til 102,000 kr., heri fradraget et årligt rentebeløb på 33,000 kr., nemlig renter af salgssum af det forhåndenværende brandslukningsmateriel til vurderingspris, renter af de midler, der er henlagt til opførelse af en ny brandstation, samt renter af salgssum af ejendommen på Ørbæksvej, hvor den nye brand- og redningsstation jo skal opføres. Årsafgiften svarer nogenlunde til, hvad det koster at drive kommunens brandvæsen i øjeblikket, hvor man endda ikke medregner forrentning og afskrivning af nyt brandmateriel, ligesom huslejen indgår med et meget lavt beløb. Især på længere sigt må overenskomsten anses for økonomisk fordelagtig for kommunen. Når vi kan få et mere effektivt brandvæsen for det angivne beløb, skyldes det, at redningskorpset nyder stordriftens fordele. Iøvrigt har korpset – såvidt mig bekendt – mange andre indtægter end betalingen for brandslukning. For hele landet udgør den ca. 7 procent af de samlede indtægter. Af andre indtægtskilder har De Danske Redningskorps mere end 90 procent af den offentlige ambulance- og sygekørsel, hvortil kommer en omfattende entreprenørvirksomhed. Jeg nævner dette, fordi det i et indlæg i dagspressen er blevet fremhævet, at tilbudet til kommunen af den aftalte størrelsesorden måtte være en underskudsforretning for redningskorpset, hvis brandtjenesten skal være lige så effektiv som nu. Efter den gældende brandlov, der trådte i kraft den 1. april 1961, bestemmer kommunalbestyrelsen formen for brandslukningstjenesten, herunder hvorvidt den skal være kommunal eller privat.

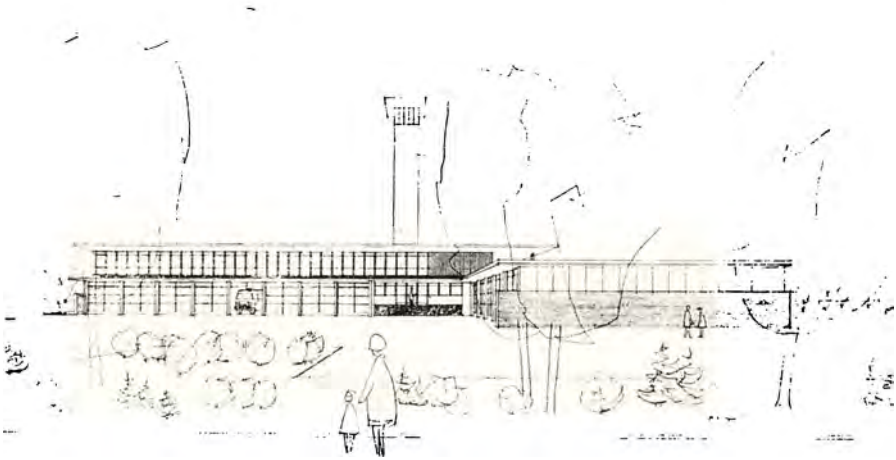
I redegørelsen blev der bl. a. sluttelig omtalt, at justitsministeriet er tilsynsmyndighed for brandslukningen og skal godkende overenskomsterne. – Videre nævntes koordineringen af brandslukningstjenesten inden for hovedstadsområdet, som redningskorpset er gået ind for at medvirke til. Korpset var i dag langt det største brandvæsen i landet, både hvad angår materiel, fastansat personale og honorarlønnede brandmænd. Formanden håbede, at mange af kommunens dygtige brandmænd ville overgå til det honorarlønnede mandskab i De Danske Redningskorps. Men det, der forestod nu, skete, fordi kommunen – som på så mange andre områder – måtte følge med udviklingen.

En vanskelig vogn at bugsere

Som det vil vides, er VW 1500 en vanskelig vogn at have med at gøre, når den skal hjælpes. Assistent *Wegeberg*, Ballerup, har med henblik på skolens instruktion i bjergning besøgt Skandinavisk Motor Compagni og med firmaets sagkyndige gennemgået *ophængningsmulighederne*. Det har vist sig, at disse er yderst dårlige, således at det i praxis må anbefales *aldrig* at hænge en VW 1500 op – hverken i for- eller bagtøj. Medens almindelig bugsering med vognen løbende på hjulene godt kan foregå ved hjælp af bugserstang, må bugsering med ødelagt for- eller bagtøj kun ske ved hjælp af bugservogn.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ny stationsbygning i Nykøbing F.



Under omtalen af planerne for de nye stationer i sidste nummer var Nykøbing F. desværre faldet ud. Der var flere andre, der heller ikke var nævnt, såsom Korsør, Kalundborg, Åbenrå m. fl., men det var særlig uheldigt, at netop Nykøbing F. ikke var nævnt.

For denne station er planerne nemlig udarbejdet og spørgsmålet om igangsætningstilladelse er til behandling i boligministeriet. Byggeriet kan altså gå i gang strax, når denne foreligger.

Stationen, der skal være distriktsstation for Lolland-Falster, bliver en af de største i landet, og naturligvis indrettes den efter de mest moderne principper. Vi skal senere bringe en mere detailleret beskrivelse og nøjes i denne omgang med en perspektivskitse, der viser stationen set fra hovedvej 2.

Foruden at give plads til vor brand- og redningsstation skal bygningen huse Nykøbing F. kommunale brandvæsen.

*

INDHOLD:

En bivirkning ..... side 3
En særlig patientgruppe ..... „ 4
Abonnementsbetingelsernes udvidelse..... „ 8
Brandslukningsproblemerne til debat ..... „ 9
Udlejning af brystpumper.... „ 14
Af en vagtmesters dagbog.... „ 16
Det første år ..... „ 18
Blomster til flyve- og udlandstjenesten ..... „ 19
Vejmeldingen fungerer godt .. „ 21
Fra og til stationerne..... „ 23
To domme ..... „ 29
Nyordningen både effektiv og billig ..... „ 31
En vanskelig vogn at bugsere. „ 33
Ny station i Nykøbing..... „ 34

Redaktion: Falck-huset, København, V
Ansv.: Børge G. Johansen

R. ARNSKOVS BOGTRYKKERI

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Overassistent *Kate Kaufmann* ved bordet under modtagelsen af vejmeldingerne fra stationerne.

Forsidebilledet:
Fra en operationsstue på et københavnsk hospital. Ved narkosen assisterer redder *Finn Højmark*, st. F, der ses midt i billedet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

30. ÅRGANG • JANUAR 1966 • NR. 1

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

INDHOLD:

	side
Omkring en genoplivning	3
EDB anlæg	4
Organisation af abonnementsområdet	8
Nøgleservice for abonnenter	10
Nye stationsbygninger	11
Nyt materiel	13
Commer universalsprøjte	13
Brand-lift	14
Frømandsvogn	15
Vejpatruljevogn	15
Autotransportvogne	16
Ny kranvogn	17
Ambulancetyper	18
Fra og til stationerne	19
Togulykken i Roskilde	19
Brand i biler	20
Vejmeldingen	22
Sophus Falcks Mindelegat 1965	27
Personalia	29

Redaktion: Preben Kjær (ansvh.)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, København V.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Omkring en genoplivning

De af dette blads læsere, som kun har halvandet års tjeneste bag sig, har formentlig hidtil kun kendt dette blad af omtale. Alle andre vil forstå at opfatte dette nummer som resultatet af en genoplivningsaktion. Lidt inde i den niogtyvende årgang opgav bladet ævred på grund af en slags iltmangel, men det var en sørgelig historie, som vi helst vil lade ligge. Nu er bladet kommet lidt til kræfter igen, og det vil efter bedste evne forsøge at erstatte det savn, som opstod i foråret 64.

Ret beset har pausen ikke været værdiløs. Et og andet har vi lært af den. Vi har lært, at et organ af denne art i virkeligheden er et nødvendigt led i en stor virksomheds kommunikationssystem, og at man ikke for fremtiden kan lade det være en ren con-amore-beskæftigelse at skrive og redigere det, således at den må vige for andre gøremål. Den tid er forlængst forbi, da man kunne klare sig med rapportering, cirkulærer, breve, distriktsledere o.l. Vi har erfaret, at man derudover må have et organ, som kan forklare og sige tingene på en anden, bedre og supplerende måde. Vi har måttet erkende rigtigheden i den kritik, der har været rejst mod vor kommunikation, og vi har med beklagelse måttet konstatere, at hullet i kommunikationssystemet har afstedkommet både misforståelser og en uheldigt virkende mangel på kontakt.

Vore to småblade er for specifike til, at de har kunnet dække behovet. Skolen har savnet et organ, hvori tidligere elever kunne få suppleret det læste stof, og forskellige oversigter og instrukser har det knebet med at følge op. Savnet af orientering om det, der foregår på de forskellige stationer har så vidt vi forstår af de modtagne henvendelser været føleligt, og de betydelige ændringer, der er indført fra årets begyndelse, nødvendiggjorde simpelthen, at man kunne give en regelmæssig orientering og vejledning.

Jo, vi har lært af bladpausen. Og det skal ikke skorte på god vilje til at undgå en ny!

ULYKKE

Den 22. december blev redder *Egon Bundgaard, Nr. Snede,* dræbt ved en ulykke på hovedvej A 13 ved Nørhoved.

Redderen kom kørende i kranvogn ad hovedvejen mod syd med forholdsvis ringe fart i tæt tåge og glat føre, da kranvognen frontalt blev påkørt af et modkørende vogntog mellem to sving. Vogntoget var på grund af den isbelagte vejbane kommet i slyng, og skønt føreren gjorde, hvad der var muligt, skete ulykken med det tragiske udfald.

Modparten har forklaret, at redder Bundgaard var fuldstændig uden skyld i færdselsuheldet, som alene skyldtes, at kørebanen var mere glat, end den umiddelbart så ud til.

Redder Bundgaard var meget dygtig og vellidt. Ulykken virker dobbelt tragisk, fordi netop korpset i sin egenskab af formidler af den officielle vejmelding forsøger at nedbringe ulykkesantal som følge af glat føre ved advarsler til de motorkørende om vejenes virkelige tilstand.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

EDB-ANLÆG

I de senere år har landet været præget af indførelse af databehandlingsanlæg i mange større virksomheder.

Da anlæggenes kapacitet og muligheder har hidtil ukendte dimensioner er det naturligt, at der i daglig tale står en vis sfære omkring EDB.

Korpsets overgang fra hulkortmaskineri til EDB har givet mulighed for allehånde rygter og meningsdannelser, men for at anlægget og dets betjening stadig kan blive på jorden, hvor det retteligt hører hjemme, har vi bedt vor afdelingsleder *E. Lilballe* om at redegøre for vort anlæg og de opgaver, det umiddelbart står for at løse ...

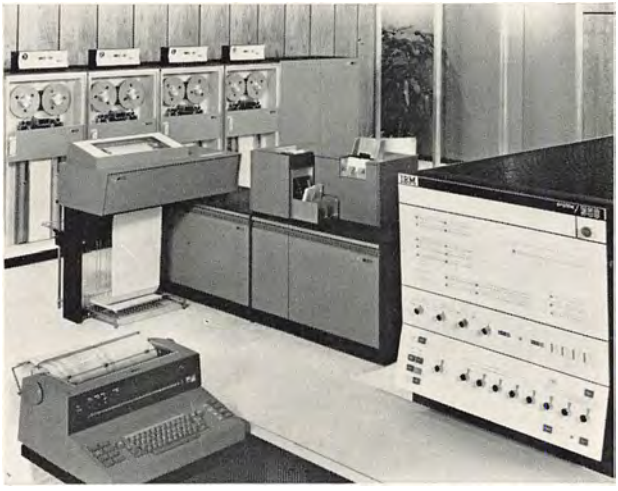
Efter næsten 2 års forberedelser med planlægning og programmering nærmer vi os det tidspunkt, hvor et EDB-anlæg skal afløse det nuværende hulkortanlæg. Det har længe været klart, at hulkortanlæggets kapacitet er utilstrækkeligt til også at omfatte de abonnementer, der kom til ved sammenslutningen med Zoneredningskorpset, og forøgelsen af assistancer har naturligvis også bidraget til, at det har været nødvendigt at overgå til elektronisk data-behandling.

En udvidelse af det nuværende hulkortanlæg ville antagelig kun for en kortere periode udskyde en sådan overgang, og når også de øvrige selskabers abonnementer overføres til EDB, når man op på ca. 600.000 abonnementer, hvilket måtte bevirke, at der skulle en 3-dobling til af det nuværende hulkortanlæg, og det ville være økonomisk uforsvarligt.

HVAD ER DET SÅ FOR ET ANLÆG?

EDB har været nævnt nogle gange, og disse tre bogstaver står for *elektronisk data behandling*.

Det, der adskiller det fra vort nuvæ-



Et IBM databehandlingsanlæg magen til det, korpset har fået installeret i Hellerup.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

rende anlæg er, at det bearbejder data elektronisk, i stedet for hulkort anlægget, hvis behandling er af maskinel art. At EDB arbejder med hastigheder, der næppe er til at fatte, gør det muligt at udføre og løse opgaver, man tidligere veg tilbage for rent tidsmæssigt.
Anlæggets tekniske betegnelse eller navn er

IBM, system 360/30

Det blev først præsenteret for offentligheden i april 1965, og dengang betegnet som den største sensation indenfor de elektroniske maskiner, hvor komponenterne var så små, at 50.000 af dem kunne rummes i et fingerbøl.

Anlægget består af:

1 procesenhed
1 kortlæser
4 båndstationer, samt
1 skriveenhed (1100 linier pr. min.)

Anlægget er mere sensibelt end hulkortanlæg – således kan det ikke fungere, uden at et særlig air condition system sørger for det rigtige klima, bestemt fugtighed og temperatur og luftkøling til maskinerne. Det har derfor været nødvendigt at investere i sådanne hjælpemidler. Anlægget, der er et af de første af sin art er kommet til Danmark den 20. december 1965 og installeret i nyindrettede lokaler i Hellerup.

Da beslutningen om erhvervelsen af et EDB-anlæg blev truffet, blev det samtidig vedtaget, at det i første række skulle overtage hulkortanlæggets funktioner indenfor

Abonnements-området
Rapport-området
Era-området
Lønoverførsel til bank.

Senere er også enkelte af hovedbogholderiets funktioner kommet til.

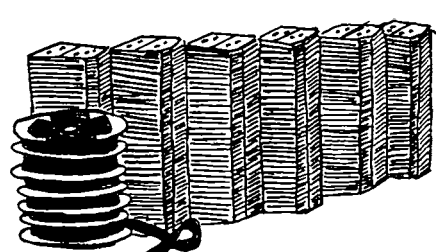
ABONNEMENTSOMRÅDET

Af de nævnte områder er abonnementsområdet det eneste, hvor EDB-afdelingen skal overtage en bestand – abonnementsporteføljen – der i forvejen findes på hulkort. Efter at Zoneredningskorpsets abonnenter også er overført til hulkort er antallet af abonnenter, der skal konverteres omkring 600.000. Det svarer til ca. 1½ million hulkort, hvis oplysninger skal overføres til magnetbånd. Samtidig med denne overførsel sker en oversættelse af abonnementsomfanget fra afdelinger til risikogrupper.

Der er herved skabt mulighed for at opdele abonnementsindtægterne i særlige risikogrupper.

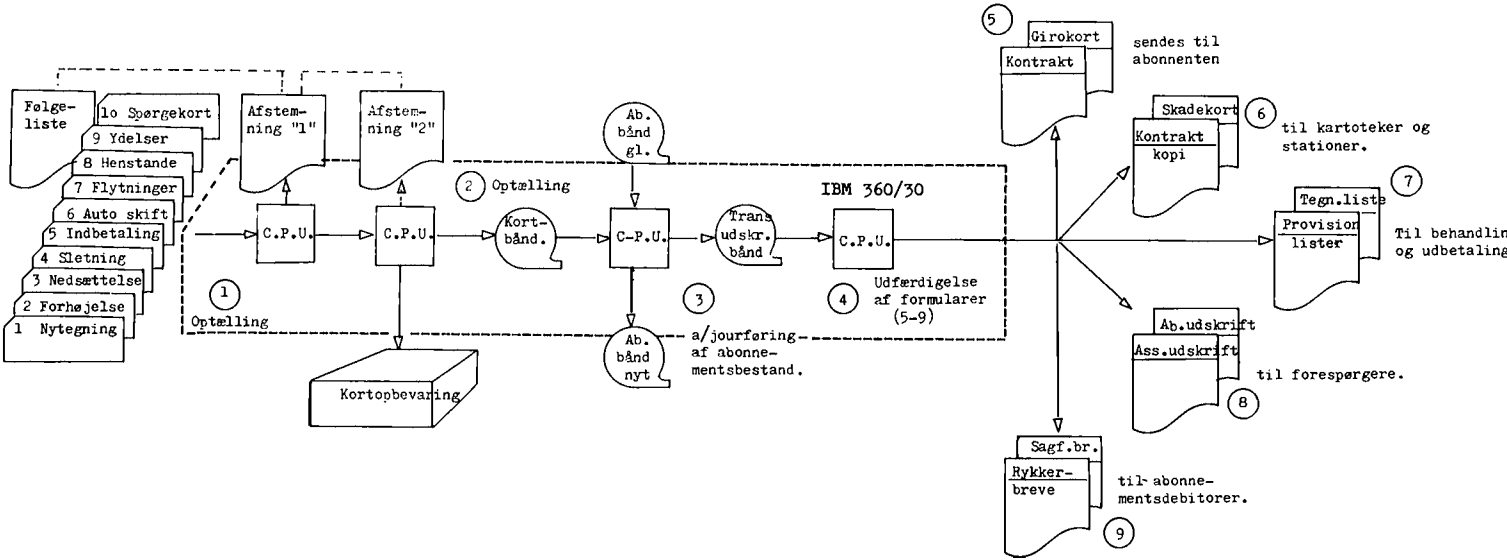
Hvad disse magnetbånd nu indeholder for de enkelte abonnementer der overføres, kan besvares ved at anføre de 10 felter, der foreløbig er planlagt på båndet for hver abonnent.

1. Station/selskab og abonnementsnummer
2. Forfaldsdage
3. Kommune- og posthuskoder
4. Debetfelt
5. Navne og adresselister
6. Risikogrupper
7. Antal vogne pr. vognart
8. Akkumulerede ydelser



Abonnementsporteføljens 6 databånd ville svare til 175 meter hulkort stablet oven på hinanden.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



Skitse over EDB-anlæggets funktioner på abonnementsområdet:

1. *Maskinel optælling af hulkort og afstemning med følgeliste.*
2. *Optælling af hulkort ved båndoverførsel.*
3. *Abonnementsbestandens databånd køres på båndstationen sammen med båndet over de foretagne ændringer, transaktionsbåndet, hvorved abonnementsbestanden føres ajour.*
4. *Anlæggets skriveenhed udfærdiger formularer, blandt andet med abonnementsnummer, abonnentens navn, adresse og beløb.*

5–9. *De af skriveenheden under 4 nævnte udfærdigede formularer.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

9. Indbetalinger
10. Felter for restancebehandling

Antallet af tal og bogstaver pr. abonnent bliver til noget i retning af 400 svarende til ca. 250 karakterer.

De magnetbånd, vi anvender, har en længde på 2400 fod eller 28.800 tommer. Da der på hver tomme kan være 800 karakterer, vil det sige, at der pr. bånd er plads til ca. 23 millioner karakterer, som imidlertid reduceres med det, der går med til start og stop, hvorfor antallet af abonnenter pr. bånd vil ligge omkring 60–70.000, og det vil sige, at København A/S 400.000 abonnenter f. eks. kun vil fylde 6–7 magnetbånd.

I et forsøg på at lette forståelsen af de transaktioner, som vil blive foretaget på abonnementsområdet, har vi gengivet en skitse over de funktioner, der skal udøves af EDB-afdelingens personale med henblik på udsendelse af girohulkort, skadekort, udbetalingslister etc. Skitsen læses fra venstre mod højre, og hvad der ligger indenfor det punkterede felt, kendetegner maskinens arbejde.

Yderst til venstre ser vi transaktionskortene fra nummer 1–10. Disse transaktionskort er alt, hvad der i første omgang er medtaget i ajourførings-processen på abonnementsområdet.
Vi skal prøve at se, hvad der gemmer sig bag disse kort:

Nytegningskort

For alle nytegningsbegæringer udfærdiges hulkort på de oplysninger, der er nødvendige for udskivning af de under funktionerne 5, 6 og 7 nævnte formularer.

Forhøjelseskort

Forhøjelser af bestående abonnementer hulles med selve forhøjelsen og søger de resterende oplysninger i abonnementsbåndet til brug for udfærdigelsen af funktionerne 5–6–7.

Nedsættelseskort

Ligesom for forhøjelser hulles kort på nedsættelser i bestående abonnementer og de resterende oplysninger til brug ved udskrivningen af de under funktionerne 5–6–7 nævnte formularer søges i abonnementsbåndet.

Slettekort

Hulkort fremstilles på abonnementer, der skal udgå. Også her er der tale om udfærdigelse af formularer som omtalt under funktionerne 7.

Indbetalingskort

Da abonnementsbestanden også indeholder skyldige afgifter, er betaling af tilgodehavender en transaktion, der hører under ajourføringen.

Autonummerskiftekort

Der, hvor der er tale om ændringer af autonumre, udfærdiges kort for afgang og tilgang til autobåndet.

Flyttekort

Ved adresseændringer udskrives nye adressekort til brug ved rettelser i abonnementsbestanden.

Henstandskort

Ofte må der gives henstand med betaling af skyldige afgifter. For ikke at risikere at fremsende rykkerbreve på abonnenter, der har bedt om henstand, udfærdiges kort med dato for henstand til indlæsning i abonnementsbåndets henstandsrubrik.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ydelseskort

På alle assistancer til abonnenter udfærdiges sådanne ydelseskort, som i anlægget gøres til genstand for en udgiftsberegning på grundlag af de kørte km, den medgåede tid og antal mand. Således udregnede beløb anbringes i abonnementets felt for ydelser.

Spørgekort

Da det meget ofte vil være nødvendigt at give oplysning om abonnementer videre til behandling, udskrives hulkort som i abonnementsbåndet udtrækker de ønskede oplysninger om disse abonnementer.

Af skitsen over arbejdsgangen fremgår det, at kortene (transaktionskortene) i funktionerne 1 og 2 gøres til genstand for talmæssig afstemning med de transaktionslister, der følger kortene.

I funktion 3 foretages en ajourføring af abonnementsbestanden, hvorved der fremstilles et nyt abonnementsbestandbånd, hvor transaktionerne har fundet sted, samt et transaktionsudskriftsbånd til skrivning af formularer med de oplysninger, der er nødvendige for i funktion 4 at udskrive formularerne nummererede fra 5–9. Som det fremgår af teksten fordeles disse formularer.

Organisation af abonnementsområdet

I et lille værk på 12 sider er i december udsendt en oversigt over akkvisitions- og abonnementsafdelingernes arbejdsgrundlag, funktioner og placering i organisationen.

I denne oversigt gennemgås først selve abonnementsbegrebet som et kontraktforhold mellem to parter, hvoraf den ene forpligter sig til regelmæssigt eller efter rekvisition at yde den anden nærmere bestemte vare- eller tjenesteydelser, medens den anden kontraktpart forpligter sig til at betale den i kontrakten aftalte betaling.

Det fundamentale i abonnementssystemet for os er klart, idet det som bekendt holder det meste af vort beredskab oppe. Omvendt nyder den enkelte abonnent godt af et stort udbygget system, idet han da har mulighed for at udnytte beredskabet overalt i landet efter de behov, han har for hjælp.

Grundlaget for vore abonnementsydelser, stationerne er dernæst beskrevet. Før i tiden anbragte man stationer i større bymæssige bebyggelser ud fra betragtninger om, at antallet af abonnenter og sluttede overenskomster nødvendiggjorde stationsplacering. I dag afpasses stationernes geografiske spredning efter befolkningsmæssige tyngdepunkter og trafikintensitet udregnet matematisk og afpasset efter lokale behov og overenskomster om hjælp.

I heftet gøres der endnu engang opmærksom på, at abonnenterne betragtes som vore faste kunder, hvorfor hjælpen til disse i travle perioder går forud for rekvisitioner fra ikke-abonnenter.

Dernæst omtales risikogruppering og tariffering. Abonnementstariffen er nu delt op i 16 afsnit, ét for hver risikogruppe. Denne nye opdeling er indført som følge af behandlingen i EDB-an-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

lægget, hvor man nu – i modsætning til tidligere – vil blive i stand til at analysere hvert enkelt afsnits indtægter og omkostninger med henblik på eventuel senere ændring af tariffen, der i dag er fastsat ud fra vort hidtidige erfaringsmateriale. At tariffens relevans, ligesom stationernes placering, i langt de fleste tilfælde vil harmonere med resultatet af mere avancerede beregningsmetoder, vidner ikke mindst det store antal abonnenter om, idet disse ved kontraktens underskrift må have forstået at vurdere vort afgiftsniveau som rimeligt.

De såkaldte normafvigende abonnenter er omtalt i et særligt afsnit. Under denne gruppe kan sammenfattes alle områder, der ikke hensigtsmæssigt kan indpasses i systemet med de 16 risikogrupper. Som eksempler på normafvigende aftaler kan nævnes forskellige abonnementsaftaler med kommuner om patientbefordring og brandslukningsforpligtelser eller individuelle lægevagts- og kørselsaftaler på stationerne. For disse abonnementer eller abonnementslignende kontrakter gælder, at de indgås enten på individuelle vilkår, afpasset efter den særlige risiko, der skal dækkes, eller på grundlag af rammeaftaler og standardoverenskomster, som organisationer eller myndigheder har tiltrådt eller anbefalet.

Man har udeladt de forskellige aftaler for selve det udøvende salgsarbejde for i stedet at forsøge at give de enkelte akkvisitører en baggrund og viden om hele abonnements-, akkvisitions- og administrationssystemets opbygning og virkemåde. Der er givet en kort beskrivelse af de hjælpemidler, som akkvisitøren kan benytte i sit arbejde, idet det i almindelighed må betragtes som mere vanskeligt at tegne abonnenter end at sælge en konkret vare, der kan vurderes håndgribeligt af køberen. Sådanne hjælpemidler kan være forbedret kommunikation og viden om enkelte stationers og områders størrelse, kapacitet og aktivitet, samt den fundamentale viden om korpsets forskellige virkefelter og de serviceorganisationer i ind- og udland, som samarbejder med os. Oplysninger herom kan være gavnlige for hver enkelt medarbejder, såvel i den tekniske tjeneste som i akkvisitions- og administrationsområdet, ikke mindst fordi befolkningen forventer en sådan viden fra korpsets medarbejdere, der jo er let kendelige som følge af uniformen.

Vore akkvisitører kan derudover drage nytte af mere specielle oplysninger såsom viden om takstregulering, monopoltilsynets fastsættelse af reguleringstillæg, samt abonnementsbegæringens gang i vort system.

Systemet i helheden er beskrevet og de forskellige akkvisitions- og abonnementsafdelingers funktioner er omtalt meget indgående, så misforståelser og fejlekspedition i den fra nytår ændrede forretningsgang skulle kunne undgås.

Begrebet ledelse og kommunikation er ligeledes beskrevet fyldestgørende, og da det meste har interesse langt ud over abonnementsområdet, vil dette afsnit blive omtalt som særlig artikel i et kommende nummer af bladet.

Såvidt det er oplyst er det tanken fremover at udarbejde lignende organisationsplaner for andre områder i korpset efterhånden som EDB-anlægget får andre administrative opgaver, der naturligt vil ændre de hidtidige placeringer og funktioner i systemet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Nøgleservice for abonnenter

Fra og med 1. januar 1966 har man vedtaget at udvide husstandsabonnementet med nøgleservice i hele landet.

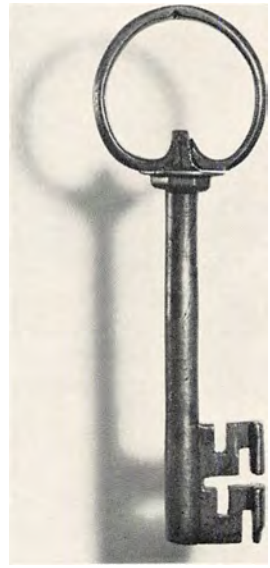
Nøgleservice giver ret for abonnenten til på korpsets nærmeste station at deponere reservenøgle til sin bolig. Dette skal forstås på den måde, at hver abonnent godt må deponere flere nøgler, men kun nøgler til gade- og entrédøre.

En abonnent, der f. eks. har én nøgle til gadedøren og én til entredøren, kan altså deponere begge på nærmeste station.

Nøgleservicen dækker fra denne dato alle – nye såvel som hidtidige – abonnenter, der måtte fremsende ønske herom, og det er korpsets ønske at medarbejderne gør opmærksom på denne nye service til alle abonnenter med gyldigt husstandsabonnement. Abonnement til bil alene giver altså ikke ret til denne service.

Hver abonnent, der ønsker denne service, kan på en udleveret kartotekskuvert anføre, hvem man ønsker berettiget til at afhente/rekvirere reservenøglen. De pågældende må anbringe deres signatur på kuverten, således at vi, når hjælp ønskes, kan være sikre på at udlevere nøglen til rette vedkommende. Når kartotekskuverten afleveres i underskrevet stand, lægger abonnenten reservenøglen i en nøglekuvert, som stationen anbringer i nøglekartoteksskabet.

Hver stationsleder har skriftligt fastlagt hvem der har adgang til dette nøgleskab og hvorledes udlevering skal foregå under hensyntagen til, at husstandsabonnenterne har adgang til nøgleservice hele døgnet.



Det voldte en del vanskelighed at skaffe en passende nøgle til akkvisitionsafdelingernes husstandsbrochure. Omsider fandt man en egnet nøgle – på Nationalmuseet.

Hjælpen foregår på den måde, at abonnenten henvender sig på den station, hvor nøglen er anbragt med anmodning om at få nøglen udleveret. Ved at underskrive på kartotekskuvertens forside vil vi da udlevere nøglen, efter at vagthavende har forvisset sig om, at underskriften svarer til den signatur, som den pågældende har anbragt ved udfyldelsen af kuverten. Det tilrådes dog at få forevist legitimation af ubekendte abonnenter.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Abonnenten har dog ret til at anmode stationen om at komme ud til bopælen med den ønskede nøgle. I så tilfælde sikrer redderen sig abonnentens identitet på samme måde, som hvis abonnenten havde henvendt sig på stationen. Vi har undersøgt forholdene omkring kørslen med nøgler til abonnenter, der har låst sig ude eller på anden måde vil gøre brug af nøgleservicen. Kørsel med brand- og sygevogne må naturligvis ikke forekomme i slige tilfælde, med mindre ildløs eller patienttransport er hovedopgaven. Kørsel med personvogne i forbindelse med nøgleservice må forekomme, hvis der er betalt fuld omsætningsafgift af vognen – ellers ikke. Hvor sådan personvogn ikke er til rådighed er vi altså henvist til at benytte kran- eller arbejdsvogne.

Som det ses er dette led i korpsets bestræbelser gennem de sidste år for at opfylde ethvert behov, som vore abonnenter måtte have for hjælp under abonnementsbetingelserne, og det bør da også opfattes som sådant og ikke som en yderligere arbejdsbyrde, man pålægger stationerne.

Nøgleservice er også gældende i ferietider, således at abonnenter med sommerhus kan gøre brug af servicen fra stationen i ferielandet på samme måde, som han ville have gjort det i sin hjemegn.

Et yderligere argument, der viser nøgleservicens berettigelse, er den omstændighed, at mange abonnenter – fortrinsvis ældre og enlige – kan risikere sygdom i hjemmet og derfor måske kan have hjælp behov. I så tilfælde kommer vi naturligvis med nøglen, selv om det af praktiske grunde måske bliver svært at holde instruksens bestemmelser om legitimation efterretteligt.

NYE STATIONSBYGNINGER

Den nye station i Silkeborg ligger ud til Nordre Ringvej ved hovedvej 15.
Den tidligere station, der lå inde i byen, havde længe trængt til en afløser, idet blandt andet kun ganske få vogne kunne stå i garage og mandskabsforholdene var meget små.

Den 15. juni flyttede man over på den nye station, der er 6 gange så stor som den gamle. Stationen, der er tegnet af en lokal arkitekt i samråd med stationsleder Troelsen, var så godt som færdig ved indflytningen, således at man undgik „flytterod".

Station Gladsaxe har fået ny facade, idet Gladsaxe kommune har bygget en stor bygning med kontorer og garagehaller uden om den hidtidige station. Forholdene er meget fine både i garager, på de store kontorer og i mandskabslokalerne. Herefter er brandkøretøjer og ambulancer anbragt i garagehallen, medens kran- og arbejdsvogne stadig er i den uderjordiske del. Værkstedet og afdelingen for opbyggelse af vogntyper er placeret bag stationen.

*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den nye station i Silkeborg som den tog sig ud umiddelbart efter indflytningen.

Gladsaxestationens nye facade.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

NYT MATERIEL

Ny type universalsprøjte på Commer-chassis

Som følge af, at den hidtil benyttede Volvo-type ikke mere kunne leveres med benzinmotor herhjemme måtte vor brandtjeneste til at udvikle en ny universaltype. Man fandt en Commer Vaks 541 med fremskudt førerhus bedst egnet til dette fomål, og har i det forløbne år bygget til flere stationer, samt leveret færdige sprøjter af denne type til kommunale brandvæsener.

Universalsprøjten er udstyret med en 1400 liter vandtank i direkte forbindelse med 2 kommutatorvinder, hver med 60 m højtryksslange med Cardox pistolstrålerør.

Pumpen foran er en Ruberg kombineret høj- og lavtrykspumpe med sekundær køler og oliekøler.

Karrosseriet er helt lukket med plads til 5–6 brandmænd med udstyr. Den er forsynet med jalousilukke til magasiner og medbringer ca. 650 meter slange. I betragtning af dens udstyr er dens totalvægt forholdsvis lille (8½ ton), så den skal nok fremover både vise sig meget anvendelig og manøvredygtig i praxis.

Et af de første eksemplarer af den nye Commer-universalsprøjte blev leveret til Haslev-stationen i forbindelse med åbningen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Brand-lift

Hos Falck-Schmidt har Odense-stationen fået bygget en ny type stige, der kan indgå som supplement til eller afløsning for de hidtil kendte typer drejestiger. Dens officielle navn er brandliften, det uofficielle „snorkelen".

Typen har vagt betydelig opsigt både i dagspressen, ved udstillinger og demonstrationer, blandt andet i Helsingør, Hørsholm og Ålborg, hvorfra billedet stammer.

Brand-liften kan skydes 15 meter op og kan normalt tage 3 mand i kurven øverst. I særlige tilfælde kan der dog være op til 6–8 mennesker, hvilket kan have stor betydning, f. eks. ved redning af brandlidte gennem vinduer m. v.

Fordelen ved brandliften er blandt andet, at man ikke har nødig at bringe slanger med op under udøvelse af brandslukning, idet der i den hydrauliske rørkonstruktion er indbygget et slangerør med direkte forbindelse fra vognens vandtank til en fastmonteret vandkanon i kurven. Dette sparer både tid og mandskab i forhold til hidtil kendte stiger. Fra vandkanonen i kurven kan indføres 2 slanger i den brændende bygning, og foran kurven er monteret et sprinkleranlæg til beskyttelse af brandmandskabet i kurven.

Højttaleranlæg sørger for forbindelse med mandskabet i kurven og folkene på jorden, således at udrykningens leder eventuelt kan opholde sig i kurven og dirigere slukningen herfra.

Redningsinspektør *Rasmus Lehn*, Odense, oplyser, at man er meget glad for denne brand-lift, der allerede ved adskillige lejligheder har vist sig fortræffelig til brandslukning, ikke mindst på grund af sin store bevægelighed.

Derfor har Brandtjenesten hos leverandøren indhentet nærmere oplysninger om mulighederne for eventuel løbende produktion, idet man ved forhandlinger med kommuner om brandslukning agter at tilbyde brand-liften sideløbende med øvrige slukningsenheder.

Brand-liften afbildet ved en demonstration i Ålborg for interesserede myndigheder m. fl.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Frømandsvogn

Station Lyngbys Svømmedykkertjeneste har fået en ny frømandsvogn til afløsning af den hidtil anvendte type. Vognen udmærker sig ved sin størrelse, idet man kan stå oprejst og klæde om inde i den. Vognen medbringer bådtrailer og står udrykningsklar på Lyngby-stationen. Vognen er bygget på et Commer-chassis.

Ny vejpatruljevogn

I forbindelse med vor overenskomst med FDM, hvorefter vi som bekendt har overtaget vejpatruljekørslen efter nærmere angivne retningslinjer, har man fundet det ønskeligt efterhånden at udskifte de hidtil benyttede varevogne med køretøjer, der på stedet kunne foretage den aftalte vejhjælp til FDM-medlemmer, herunder slæbning.

Man kom herefter til det resultat, at Landrover-typen var fortrinlig til dette formål, idet den både kan indeholde det nødvendige udstyr og foretage småbugseringer samt hjælp med motorspil. Typen har vi indtil nu anskaffet 5 af, og efter de foreløbige udsagn tegner det til at blive en succes.

Vognene er – som de internationale vejpatruljekøretøjer – gule med tværgående skilt på taget. På siderne er anbragt de nødvendige bomærker. Ladet er bygget op med kasser ud til siderne og lad i midten, således at værktøj m. m. er lukket inde, samtidig med at der er plads til diverse klodser og lignende.

Øverst:
St. Lyngbys nye frømandsvogn.

Den nye vejpatruljevogn i Vejen på en rutinemæssig opgave.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

En af de sidst leverede autotransportvogne gik til Roskildestationen, der på grund af sin beliggenhed vil kunne drage stor fordel af, at vognen kan tage 2 ad gangen.

Autotransportvogne

Erfaringerne med autotransportvogne har hidtil været så gode, at man i det forløbne år har anskaffet sig en hel del. Vognene er nu fastsat i to typer. En type med det såkaldte knæklad, d.v.s. et lad, der skråner i den bagerste tredie-del med læsseskinner bagtil, således at man ved blot at trække disse ud kan trække den havarerede bil op på ladet med et motorspil. Denne type vil fremover blive leveret på et *Ford-chassis,* den nye engelske Ford „D" linie.

Den anden type leveres på *Bedford-chassis* med fremskudt førerhus og er bygget op med et fladt lad i relativ ringe højde. Ved hjælp af en hydraulisk løfteanordning kan redderen i højre side af vognen få ladet skråtstillet, så han kan skyde to læsseskinner ud og trække den havarerede vogn op på ladet med det indbyggede motorspil, hvorefter ladet hydraulisk sættes på plads igen. Antallet af skader på abonnenters vogne er dalet mærkbart som følge af det voksende antal autotransportvogne, og den omstændighed, at redderen ikke behøver at arbejde i vognes venstre side kan måske være medvirkende til, at ulykker som følge af forbipasserende biler så vidt muligt undgås.

Fordelen ved disse autotransportvogne er ydermere, at de er godkendt til transport af 2 havarerede biler ad gangen, forstået på den måde, at den ene forlades af føreren og anbringes på ladet, medens den anden med abonnenten ved rattet transporteres med bugserstang. Dette system har hidtil virket upåklageligt, blandt andet i Københavns omegn søndag aften, hvorved ventetid og kørselstid er reduceret.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ny type kranvogn

Stationerne Hjørring, Esbjerg og Sønderborg har fået nye kranvogne, som er bygget op på et Bedford-chassis med Leyland-motor.

Kranvognen er udstyret med en stor Falck-Schmidt-kran, der kan skydes 9½ meter ud og endda løfte 1½ ton. I indskudt tilstand kan kranen tage 5 ton. Station *Sønderborgs* kranvogn, der her er afbildet, er udstyret med et righoldigt udvalg af værktøj til entreprenøropgaver og færdselsuheld, blandt andet frigørelses- og afspærringsmateriel, således at den, som stationslederen udtrykker det, „kan rydde en hel vejbane". Bemærk den hvide bagsmæk, der skulle være særdeles gavnlig om aftenen og natten. Blandt andet Rådet for Større Færdselssikkerhed går ind for den hvide farve, idet den tilbagekaster lyset fra bagfra kommende færdsel. Vi synes, at arrangementet ser vældig godt ud, men erfaringerne fra den daglige rengøring er dog ikke indhøstet endnu.

Sønderborgs kranvogn med den hvide bagsmæk. Vognen har i øvrigt en godkendt slæbevne på 20 tons.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

AMBULANCETYPER

På et møde i Ålborg i oktober mellem korpsets direktion og lægekonsulenterne blev på grundlag af egne erfaringer og indhentede oplysninger fra Vesttyskland en eventuel fastlæggelse af vogntyper til patienttransport drøftet.

Man enedes om fastlæggelse af følgende vogntyper:

1. *Sengevogne*
2. *Ambulancer*
3. *Sygevogne.*

Sengevogne skulle stationeres i byer med modtagelsessygehuse. Med hensyn til indretning og udstyr må man formode, at dette vil blive nogenlunde som i de 10 sengevogne, der allerede er udstationeret.

Ambulancer skulle have et bårerum nogenlunde som de nuværende sengevogne. Dette indebærer en ændring af den hidtidige terminologi, idet man altid har benyttet begrebet ambulance og sygevogn som udtryk for noget nær det samme. Imidlertid knytter der sig et noget større problem end begrebet til denne drøftelse, fordi man må forudse indkøb af mindst én *ambulance* til hver station. Med hensyn til udstyret i disse vogne har man udbedt sig lægekonsulenternes mening.

Sygevogne vil fremover betegne vogne med et udstyr og bårerum som de nuværende Mercedes-typer. Dog skal hertil bemærkes, at man på mødet redegjorde for en hel del forsøg med båretyper, hvilket muligvis vil betyde, at den nuværede båre bliver udskiftet.

Disse drøftelser har resulteret i, at man sandsynligvis i januar 1966 vil holde et nyt møde med henblik på nogle betænkninger fra et udvalg under sundhedsstyrelsen, der beskæftiger sig med ambulancernes alarmering, bemanding, udstyr og indretning.

Dersom dette udvalg, hvor korpset er repræsenteret af korpsinstruktør *Å. Rørmark* og vor lægekonsulent, overlæge *Hening Poulsen*, ikke kommer til resultater, der væsentligt afviger fra de normer man vedtog på Ålborg-mødet, kan man altså forvente en ny terminologi indenfor begrebet ambulance- og sygevogne, således at man ikke mere lægger den store vægt på hurtig transport til og fra et ulykkessted, men mere på hensigtsmæssig og lægelig forsvarlig transport af tilskadekomne.

*

Apropos udstyr til ambulancer og sygevogne kan vi nævne, at et indblæsningsmundstykke fornylig blev præsenteret for en af hovedkotorets medarbejdere på et besøg på en station. Den pågældende station havde fået anbefalet køb af sådanne mundstykker af byens hospital, idet de skulle være mere hensigtsmæssige til indblæsning end de hidtil kendte hjælpemidler, som ikke hurtigt kan fjernes fra ambulancen. Mundstykket blev bragt til Redningsskolen, som videresendte det til en af vore lægekonsulenter, der imidlertid kraftigt understregede, at han under ingen omstændigheder turde tage medansvaret for dets brug i korpsets tjeneste.

Denne lille historie for at illustrere, at lægevidenskaben ikke altid er enig, og at vi bør forelægge alle idéer og nyskabelser for vore lægekonsulenter inden brugen. Disse lægekonsulenter er anæsthesiologer og som sådanne specialister indenfor alt vedrørende patienttransport.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

FRA og TIL STATIONERNE

Togulykken i Roskilde

Fra korpsinstruktør *Rørmark* har vi modtaget beretning om hændelsesforløbet af togulykken i Roskilde den 22. marts 1965 .....

Da der kun var enkelte let sårede, formede togulykken i Roskilde sig nærmest som en alarm- og meldesituation. Stationerne *Rødovre* og *Ballerup* hørte den lokale radioalarm fra Roskilde til dennes nærmeste nabostationer i provinsen, hvorfor station Rødovre over internt telefonnet varslede station *Vesterbro,* der søgte at telefonere til Roskilde, hvor alt imidlertid var blokeret. Et minut senere indgik dog katastrofealarmen telefonisk fra station Roskilde, der på daværende tidspunkt intet overblik havde over ulykkens omfang.

Udover hvad den lokalt ramte distriktsstation i Roskilde selv havde foranlediget afsendt af redningsmateriel, afsendte vagtcentralen på Vesterbro 10 ambulancer, 2 katastrofevogne og 2 kranvogne fra stationerne *Tåstrup, Glostrup, Rødovre* og *Vesterbro.*

Flere stationer sattes i udrykningsberedskab, og nogle blev orienteret om at passe en udvidet hjemmefront sålænge. Man fik ret snart over radio melding om situationen, hvorefter de fleste køretøjer blev beordret til at returnere, idet dog station Vesterbros vagthavende fortsatte, da distriktsstationens leder havde ferie og var bortrejst.

Efter en gennemgang af vognene og transport af de få tilskadekomne kunne katasrofealarmen afblæses.

På grund af ulykkestidspunktet blev der heller ikke tale om belysningsopgaver. DSB gik snart efter med egne styrker i gang med rydningen af de 4 blokerede spor.

*

Glimt fra forårets togulykke i Roskilde.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

BRAND I BILER

I det forløbne år er der sket adskillige automobilulykker, hvor en efterfølgende brand i de implicerede køretøjer har været medvirkende til at forøge ulykkens omfang væsentligt. Her kan blandt andet nævnes to ulykker, hvor soldater mistede livet, og en alvorlig ulykke, hvorved 3 mennesker blev dræbt ved Hjørring.

Autobrande kan ikke undgås, og de stiller store krav til dem, der yder første hjælp, idet det som regel vil være for sent at redde mennesker ud af brændende biler, når ambulancer og slukningshjælp kommer til ulykkesstedet. FDMs blad „Motor" har for et stykke tid siden indgående beskrevet forholden omkring biltyper med benzintanken foran – „benzintanken på skødet" – som man kaldte det, og uden at vi i øvrigt vil blande os i en teknisk diskussion om dette emne, kan vi konstatere, at den vogn fra Hjørring-ulykken, der udbrød brand i, netop havde benzintanken liggende foran. For at kunne yde bedre hjælp, hvis et af korpsets køretøjer tilfældigvis passerer en sådan ulykke, har korpset i alle køretøjer – også personvogne – installeret autopulverslukkere, og i betragtning af, at en sådan kun koster omkring 100 kr. for et godkendt eksemplar, skulle det være en foholdsvis overkommelig foranstaltning, også for privatbilister, selv om man naturligvis ikke derved kan forhindre, at lignende ulykker opstår.

Brandtjenesten er iøvrigt for øjeblikket i gang med at studere en ny type anhænger til bekæmpelse af benzinbrande og olieskader m. v. Anhængeren, der er tysk, vil blive stationeret på flere stationer, især hvor tankvognstransporter er almindelige i området. Endvidere skal specialister fra brandtjenesten deltage på kursus i Tyskland om slukning af bil- og tankvognsbrande, og man vil her i bladet senere redegøre for de resultater, der er opnået.

Station Tåstrup i aktion ved tankvognsbrand på motorvejen ved Hedehusene.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I henhold til den indsendte rapport til *Redningsteknisk Institut* forløb Hjørring-ulykken som følger ...

„I retning mod Hjørring kom en NSU Prinz med ejeren ved rattet kørende ad hovedvej A 11 ved Hundelev mellem Løkken og Hjøring i kraftig tåge med ringe sigtbarhed. Der var som passager førerens forlovede på forsædet i bilen. Ved Hundelev overhalede Prinz'en en anden vogn, men kolliderede frontalt med en Folkevogn, hvori der befandt sig 3 mennesker. Ved sammenstødet blev Folkevognen presset halvvejs ned i grøften langs vejen og Prinz'en kom til at stå på tværs af hovedvejen 4–5 meter fra Folkevognen. Prinz'en brød straks i brand, forårsaget af udstrømmende benzin fra den frontmonterede benzintank, og var i løbet af få sekunder omspændt af flammer. En tililende trafikant forsøgte straks efter ulykken at få Prinz'ens vogndøre op, men måtte opgive på grund af ild og varme.

Meldingen:

Meldingen indgik til vor Hjørring-station fra Hundelev central kl. 11.50 og lød: „To biler er stødt sammen på hovedvejen og der er ild i dem – formentlig passagerer i vognene."

Udrykningen:

Udrykningen afgik kl. 11.51 fra stationen og bestod af en ambulance med hydraulisk værktøj, og en universalsprøjte, samtidig med at man over radio kontaktede distriktslederen og endnu en ambulance, der ankom til ulykkesstedet umiddelbart efter første udrykning.

Prinz'en var i kraftig brand, og meterhøje flammer stod til vejrs. Det stod straks klart, at hvis der var passagerer i den, måtte de være omkommet i flammerne. Ilden blev øjeblikkelig bekæmpet med højtryksstrålerør, og efter kort tids forløb var ilden slukket. Skønt dørene var stærkt ramponeret og trykket ind, voldte det ikke besvær at få dem lukket op, og de omkomne var ikke fastklemte i bilen.

Glimt fra Hjørring-ulykken.

De i alt 3 omkomne og 2 kvæstede blev i de 2 ambulancer og en tilkaldt sengeambulance ført til sygehuset.

Vi har valgt at beskrive denne ulykke ret indgående, fordi den viser, at en kompliceret ulykkesform som denne ofte kræver indsats på tre fronter: brandslukning, ambulancekørsel og kranvognsassistance (stort frigørelsesmateriel) med samme prioritet. Stationer med brandslukningsforpligtelser vil blive stillet over for de største krav om bemanding af køretøjsarterne, hvorfor hjælpen bør organiseres, eventuelt fra flere stationer, således at alle former for hjælpemidler øjeblikkelig er til rådighed, ligesom vi i kommuner, hvor korpset ikke foretager brandslukning, må formode, at vi af de pågældende kommunale brandvæsener bliver tilkaldt i samme øjeblik alarmen indgår.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

VEJMELDINGEN

Vejmeldingen har nu fungeret i 2 år og er midt i den travleste tid af 3. år.

Med de erfaringer man fik de første år som grundlag, har korpset udarbejdet et reglement for vejmeldingens organisation og praktik. Vejmeldingen – hvis navn først var „Falcks vejmelding", siden „Falcks og FDM's vejmelding" – har vundet stor anerkendelse i radio, TV og presse for sin sikkerhed. Der har været meget få forkerte meldinger, og de fleste har vi kunnet klare frisag for, idet en melding på grundlag af oplysninger kl. 7 om morgenen f. eks. ikke kan være helt relevant 5–6 timer senere. Som det sås i efteråret med snefaldet på Lolland/Falster, kan grænserne for vejrforandringer ofte være skarpe, hvorfor det må være helt naturligt, at man hellere lader være med at afgive en melding end at opgive en melding, som ikke er helt konstateret. I det udsendte reglement er da også anført, at det for samfundet er af vigtighed, at vejmeldingen er så korrekt og overensstemmende med vejenes tilstand som overhovedet muligt.

Der skal kun meldes om vejstrækninger, hvorpå der er trafikvanskeligheder. Som meldegrundlag benyttes oplysninger, der fås

over radioen fra stationens vogne i området, eller

fra stationspersonale, der senest har været ude i området.

Herudover kan man sekundært forespørge rekvirenter, der henvender sig telefonisk, om vejforholdene.
Meget korte meldinger om særlige vanskeligheder eller trafikuheld må gives som supplement til vejmeldinger, idet Ritzaus Bureau ved modtagelsen da selv foretager sædvanlige opringninger.

Der er 8 forskellige kodemuligheder for melding om en vejs tilstand, men det skal dog lige nævnes, at det kan lade sig gøre i kodeformen at angive en umiddelbart forestående ventet forbedring i situationen, f. eks. hvis en vej som følge af snefald er vanskelig passabel, men sneplove er i færd med at forbedre situationen, således at man kan vente, at vejen bliver farbar med forsigtighed, kan dette angives ved, at den pågældende vej efter sin kendingskode bliver kodet med betegnelsen for „vanskelig passabel" (2) med efterfølgende kode for „farbar med forsigtighed" (1), altså situationskoden 21, der læses ligesom fodboldresultatet 2–1, eller kodningen får betegnelsen „vanskelig passabel" (2) *med tendens til* „farbar med forsigtighed" (1).

Fru Kaufmann, alias *Snedronningen,* som har det daglige slid med vejmeldingen, oplyser, at det i øjeblikket går fint.

Meldingerne går ind til tiden og er stort set korrekte. Ikke mindst snevejret har givet en kolossal træning i afgivelse af hurtige, korrekte og præcise vejmeldinger, der som bekendt er gengivet både i presse, radioavis og TV.

AFLØNNING

Aftalen med DASF om tillæg på 3,– kr. for afgivelse af *morgenvejmeldingen* anses stadig for gældende på de stationer, hvor assistenter, vagtmestre eller månedslønnede redningsførere ikke varetager afgivelsen af meldingen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

BENZINSALG

Abonnenter i benzinnød kan, hvis åben servicestation ikke findes i nærmeste omegn, få leveret *nødvendig* benzin mod betaling af dagsprisen.
Ikke-abonnenter må udover dagsprisen betale kr. 5.00 i nattakst, når ekspeditionen finder sted efter kl. 21.00, idet den redder, der foretager udleveringen efter dette tidspunkt, er berettiget til ½ times kørepengetillæg.
Der slås i alle tilfælde rapport på sådanne ydelser. For abonnenter vil kodningen være årsagskode 7 og ydelseskode 48. For ikke-abonnenter årsagskode 7 og ydelseskode 93.

*

At Lilleheden spænder vidt, som der står på bagsmækken af lastvognen, der er afbildet nederst, måtte stationen i *Hjørring* sande, da de blev kaldt ud til et uheld, hvor sættevognens bagerste hjulpar var kørt i grøften. Lasten bestod af laminerede trækonstruktioner, og det tog nogle timer, før såvel trækonstruktioner som lastvogn var bragt på ret køl.

Chr. IX transportklar til turen i Nyborg.

Stationen i *Nyborg* blev bedt om at flytte statuen af Chr. IX fra Nyborg Torv til biblioteket. Selv om det måske er en lidt utraditionel form at transportere kongelige personer på, forløb arbejdet glat, og takket være Nyborgredderne skuer Chr. IX nu ud over biblioteksh aven.

*

Erfaring er det navn, enhver giver sine fejltagelser. *Oscar Wilde.*

Hjørringstationen i færd med at få Lilleheden på ret køl.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fra badeulykken ved Vejrs Strand.

Station *Varde* blev den 21. juli kaldt til badeulykke ved Vejrs Strand. Det var en ung tømrersvend, der var drevet til havs sammen med sin forlovede på på en luftmadras. Kæresten svømmede i land, men den unge mand drev ca. 1½ kilometer til havs, hvorefter der blev slået alarm. En tysk turist svømmede ud til ham for at berolige ham og få ham til at blive på madrassen, indtil vi kom. Vi sejlede ud til ham og bragte både tømrersvenden, den tyske turist og luftmadrassen tilbage til land.

En af sommerens mange badeulykker, der dog heldigvis fik en lykkelig udgang ...

Stationen i *Roskilde* kom ud for en større opgave, da loftet på Roskilde Brødfabrik gav efter for 350 sække mel, som styrtede ned i stueetagen. Først måtte vi bære sækkene ud på sækkevogne, hvorefter et større arbejde med afstivning af loft og skillevægge forestod. Det varede ca. 6 timer, før de 40 reddere, der var beskæftiget med afstivningen, kunne køre hjem.

Roskildereddere i færd med afstivning på Roskilde Brødfabrik.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Frømændene *Rich. Jørgensen* og *Hugo Larsen* blev fornylig sendt ned i Odense Å ved „eventyrhaven", hvor en dreng skulle være blevet kastet i vandet. Heldigvis var der tale om en skulptur, som efter kort tids søgen blev fundet og bragt op på land til de vante omgivelser.

*

I dette efterår har havnen i Nexø haft et uheld med sin havnekran, der blev splittet efter et uheld. Derfor måtte byens fiskere klare sig med kranhjælp i Tejn, Allinge eller Rønne, hvis de f. eks. skulle have bådmotoren ud. Imidlertid blev vi tilkaldt til hjælp til en båd, hvis motor skulle ud i Nexø havn, og ved forenede anstrengelser af havnemyndighederne og stationen i *Rønne* lykkedes det at anbringe vores kranvogn, som billedet viser, på en rampe, hvorefter bådens motor kom op. Vi kan altså ikke alene rose os af at være kranspecialister på landevejen.

*

Meldinger modtages ofte under meget forskellige former, men en af de sælsomste var *Rønne-stationen* dog udsat for, da en dreng pludselig kom løbende og hæsblæsende afleverede en

håndskreven seddel i vagten. Vagtmesteren tog sedlen, hvorpå der stod: „Vil De komme med det samme og skyde en stor kat, som er blevet ramt af en bil."

Heldigvis kunne drengen vise vejen til ulykkesstedet.

Øverst ses Odensefrømændene med drengeskulpturen.

Nederst er Rønne og Nexø mandskab i færd med at tage bådmotorer op.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den 1. december blev der holdt rejsegilde på 2. og sidste etape af stationsbyggeriet i Hamburg. Når hele bygningsværket står færdigt i forsommeren 1966, vil det kunne rumme 55 hotelværelser, restaurant, kontorer og selve stations- og vagtlokalerne. Ved rejsegildet over garagerne og den egentlige hotelfløj på 33 værelser holdt murerformanden en smuk og klingende tale på vers. Med tyske rim udtalte han, at huset var prægtigt, selv om det ikke var færdigt endnu, samt håbet om, at lykkens sol måtte skinne på korpset og dets direktion.

*

VOGNAFLEVERING

Til brug for de storkøbenhavnske og sjællandske stationer skal vi oplyse – som det er meddelt i cirkulære fra vogntjenesten – at vogne til fa. E. Sommer, Upplandsgade 72, S, ikke må henstilles på gaden efter normal arbejdstids ophør. Nøglen til firmaet kan afhentes på Sundbyøster-stationen (Amager Strandvej 110), således at vi undgår erstatningsansvar som følge af tyverier af eller fra vognene.

*

Som bekendt har det ene af vore to småorganer, *Abonnements-nyt,* besluttet at ophøre som permanent organ fra nytår.

Bladet har i de forløbne år på udmærket måde sørget for kommunikationen mellem akkvisitører og hovedkontorer, selv om dets artikler – og ikke mindst vittighederne – naturligt har afstedkommet mange forskellige meningsdannelser.

Med de omstændigheder for trivsel, som *Abonnements-nyt* har haft, har opgaven nok ikke været så ligetil. Vi håber, at bladets skribenter vil vise sig aktive med stof til *Meddelelser* fremover, så det alsidige præg bibeholdes.

*

I *Siv Holms bog, Jeg – en kvinde,* har forfatterinden givet følgende definition af vort personale:

„En falckmand – én af disse tætte, stærke, sunde mænd, der kører ambulancer – én af dem, der drikker øl i køkkenet og flirter med alle . . ."

Da de reklamemæssige virkninger af definitionen kan være svære at teste på forhånd, skal der dog gøres opmærksom på, at korpset naturligvis ingen indflydelse har haft på forfatterindens ordvalg.

At der kan herske forvirring på et ulykkessted er vi vant til, men stationen i Nykøbing Sjælland oplevede dog noget ud over det sædvanlige, da de ankom til en ulykke, hvor en lastvogn med grise var impliceret.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sophus Falcks Mindelegat 1965

Den 3. oktober uddelte bestyrelsen for *Sophus Falcks mindelegat af 1956* i alt kr. 4.300 i 10 legatportioner til medarbejdere, som i årets løb enten havde udøvet en særlig snarrådig eller modig indsats under løsningen af sluknings- eller redningsopgaver eller agtede at søge en særlig uddannelse.

Hans Lunding

Peter Grønvold

Nødlanding

Luftkaptajnerne *Hans Lunding* og *Peter Grønvold* fik hver en portion som anerkendelse for den resolutte og perfekte nødlanding, de gennemførte med rutemaskinen fra Odense den 6. marts. Nødsituationen opstod, da korpsets Heron-maskine ved ankomsten til Københavns Lufthavn fra Odense ikke var i stand til at slå landingsstellet ud. Med maskinen var seks passagerer, som det lykkedes maskinens besætning at berolige, medens man kredsede over byen for at flyve maskinen tør for benzin, samtidig med at man i lufthavnen gjorde katastrofetjenesten klar til den forestående nødlanding. Maskinen landede først med agterenden og dansede herefter hen over landingsbanen ca. 60 meter, hvorefter såvel besætning som passagerer kunne forlade maskinen uskadte.

Drukneulykke

Redderne *Kurt Andersen* og *Børge Hugo Hansen,* Sundbyøster, modtog hver en legatportion som anerkendelse for resolut optræden i forbindelse med redning af to børn, der var faldet i Christianshavns Voldgrav. Begge reddere er tilmed af Carnegiefonden tildelt medalje og belønning for samme dåd.

Overfald

Redder *Helge Larsen,* Store-Heddinge, modtog en legatportion for resolut indgriben i et forsøg på overfald af en taxavognmand ved Faxe den 19. marts. Redderen, der var alene i en sygevogn, var på vej hjem fra Faxe til stationen i Store-Heddinge, da han observerede en hyrevogn, som holdt i vejens ene side. Idet han kørte forbi, mente han at se noget usædvanligt inde i vognen, hvorfor han stoppede op. Helge Larsen blev da vidne til, at en voldsmand forsøgte at slå taxavognmanden ned med en hammer, hvorfor han greb ind. Det lykkedes taxavognmanden og Helge Larsen i forening at overmande voldsmanden, hvorefter Larsen tilkaldte politiet over ambulancens radio. Herefter kørte Larsen vognmanden, der blødte stærkt efter slagene, til sygehuset i Faxe.

Helge Larsen, St.Heddinge.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

H. P. Olsen, Lyngby

Drukneulykke

Assistent *Hans Peter Olsen,* Lyngby, reddede den 14. april en 5-års dreng fra at drukne i kanalen ved hovedgaden i Kgs. Lyngby.

Drengen var med sin mor og mormor på indkøb, og medens disse var inde i en forretning, forsvandt den lille dreng. Forbipasserende så drengen falde i kanalen og slog alarm til Lyngby-stationen, samtidig med at tre mænd forsøgte at dykke efter ham.

Hans P. Olsen var med første ambulance ved ulykkesstedet, og i stedet for at afvente frømandsvognens ankomst få sekunder senere, sprang han ud i kanalen og fik dykket efter drengen og bragt ham op. Undervejs til amtssygehuset blev foretaget genoplivningsforsøg, og fire læger og assistenter behandlede drengen på skadestuen i over tre timer, før han gav livstegn fra sig. Som anerkendelse for sin optræden modtog Hans P. Olsen en legatportion.

Hjertemassage

Redningsfører *Esben Christensen,* Rønne, modtog en legatportion for den 19. april under en ambulanceudrykning i Rønne at have givet et ½ år gammelt barn hjertemassage.

Barnet havde fået en brødstump fast i halsen, og ved ambulancens ankomst til ulykkesstedet var det bevidstløs og med delvis blå ansigtsfarve. Esben Christensen gik øjeblikkelig i gang med genoplivning og hjertemassage og fortsatte med dette på sygehuset, til man var klar til at overtage behandlingen. Barnet blev kaldt tilbage til livet, og Esben Christensens indsats blev meget påskønnet – ikke mindst af forældrene.

Esben Christensen, Rønne.

Drukneulykke

Redningsfører *Kaj Verling Thomsens* indsats huskes nok fra forsiden af BT den 11. februar, hvor han besøgte „sin" patient på sygehuset.

Drukneulykken fandt sted ved Dybvadbro den 9. februar, hvor en 3-årig dreng var faldet i en å. Drengen var netop bjærget, da ambulancen med Verling Thomsen ankom, og uden tøven påbegyndte redningsføreren hjertemassage og genoplivning. Da han skønnede transport forsvarlig, påbegyndtes denne til sygehuset, og ved ankomsten til skadestuen var barnet kaldt til live. Verling Thomsens indsats er blevet meget påskønnet, og han modtog en legatportion for sin resolutte indgriben.

Endvidere modtog stationsleder *V. Krogh,* Thisted, og overinspektør *Helge Andersen,* København, hver en legatportion for eksemplarisk virke i og usædvanlig interesse for korpset og dets arbejde gennem mange år.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redningsfører Kaj Verling Thomsen, som BT bragte ham, da han besøgte sin patient på sygehuset i Kolding dagen efter genoplivningen.

PERSONALIA

Med virkning fra den 1. august 1965 blev korpsets statsautoriserede revisor H. Böges mangeårige assistent *Torben Hansen* ansat som regnskabschef i korpset med domicil i Falck-Huset. Torben Hansen er som følge af førnævnte virke kendt med så godt som alle administrative funktioner i korpset, hvilket sideløbende med teoretisk uddannelse (HD i regnskabsvæsen) skulle give ham alle muligheder for at løse opgaven med koordinering af regnskabsmæssige problemer ikke mindst ved korpsets overgang til EDB anlæg.

I første omgang har regnskabschefen dog haft rigeligt at gøre med at tilpasse en ny kontoplan til korpsets bogholderi.

Torben Hansen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den 1. januar 1966 trak stationsleder *Mogens Svendsen* sig tilbage fra stationen i Nakskov på grund af alder. Stationsleder Svendsen har været leder af Nakskov-stationen i 35 år, så det er naturligvis med nogen vemod, han forlod posten. Stationsleder Svendsen begyndte i Maribo som repræsentant og var således med til at oparbejde grundlaget for den station, han selv kom til at lede. Han er afløst af stationsleder *Knud Madsen.*

Som det fremgår af bagsidebilledet, er redningsfører *Erik Lørup,* Herning, valgt som formand for reddernes landsklub. Lørup har virket i 13 år i korpset som redder og redningsfører. Han afløste garagemester *Marcus Jensen,* Esbjerg.

Assistent *Leif Baden Nielsen* er fra og med 1. januar udnævnt til stationsleder i Vejen. Han har 16 års tjeneste bag sig på stationen som redder og assistent.

Overassistent *Per Sørensen,* Haderslev, er fra og med 1. februar udnævnt til stationsleder i Glamsbjerg. Han har tidligere gjort tjeneste på Fyn og er derfor kendt med forholdene. Han afløser stationsleder *O. Ljungdahl,* som fratræder på grund af alder.

Redningsfører *Svend Jensen,* Nørresundby, er fra 1. februar udnævnt til assistent i Haderslev.

DØDSFALD

Med sorg modtog man meddelelse om, at stationsleder *René Højland,* Vejen, den 19. november var død af en hjertelammelse. Stationslederen, der kun var 52 år, var kendt som en meget dygtig og handlekraftig mand, der havde forstået at skabe respekt om sine meninger gennem de 21 år, han havde virket i korpset.

Omtrent samtidig, den 21. november, afgik distriktsleder *Marnefrid Suhr,* Nykøbing Falster, pludselig ved døden, 61 år gammel. Suhr blev tilknyttet redningskorpset i Eskildstrup i 1928 og havde således gennem en menneskealder virket for redningskorpsenes trivsel på Lolland/Falster. Efter sammenslutningen i 1963 var Suhr kendt og anerkendt af alle som en dygtig og forstående distriktsleder i området.

Få dage senere, den 26. november, afgik stationsleder *Johannes Nielsen,* Rønnede, ved døden, 56 år gammel. Stationslederen blev i 1938 tilknyttet Zoneredningskorpset, og såvel ham selv som stationen i Rønnede var velkendt af alle, ikke mindst de, der daglig færdes på den trafikerede Hovedvej 2. Nødvendig rationalisering og tabet af sin svigersøn, der som redder på en kranvogn blev dræbt på hovedvejen i foråret, gjorde den sidste del af stationslederens liv problemfyldt, og megen medfølelse samler sig om de efterladte.

Korpset har i løbet af 1965 mistet i alt 17 medarbejdere.

Stationsleder Villy Andersen, Ringe
Vagtmester A. Kragelund, Rødovre
Redder Harry Larsen, Rønnede
Redder Erik Gårdbo, Skagen
Akkvisitør C. Lorenzen, Kolding
Akkvisitør H. Gormsen, København
Assistent Chr. Tychsen, Sønderborg
Direktør Johs. Hare, Nykøbing Falster
Direktør J. P. Kastberg, Århus
Brandmand S. Riddersholm, Nr. Nebel
Redder A. Mortensen, Nykøbing F.
Redder A. Hansen, Vordingborg
Assistent B. Corfixen, Dalum
Redder E. Bundgaard, Nr. Snede

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Den nye formand for reddernes landsklub, redningsfører Erik Lørup, Herning.

Fra en alvorlig bilulykke Vendsyssel. Se artiklen i bladet. ▶

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

30. ÅRGANG • MARTS 1966 • NR. 2

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

INDHOLD:

side

Siden sidst 35

Redningsarbejdet bliver nu et fag 36

Begæringsbehandling 38

Redning af redningskorps 43

Lidt ERA snak 45

Udstillinger 48

Nye stationer 49

Nyt materiel 50
- Sygevogn til siddende patienter 50

Fra og til stationerne 51
- Hårdt job i kulden 51
- Afmærkning af kranvogne m. m. 54
- Hvorfor blev hofteklemmen forbudt? 55
- Katastrofealarm til hospitalsbrand 56
- Pas på landroveren 58
- Løn under kursus 59

Personalia 62

Redaktion: Preben Kjær (ansvh.)
Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, København V.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Siden sidst . . .

Det vakte heldigvis en smule opmærksomhed, da *Meddelelser* efter næsten 2 års pause pludselig dukkede op igen i sin gamle kendte form. Heldigvis bliver udtalt, fordi det tyder på interesse for bladet. Det vil føre for vidt at opremse breve og opringninger, men bemærkes skal dog, at alle former for ændringsforslag og positiv kritik vil blive behandlet sagligt, så man kan nå den bladform, der tilfredstiller alle parter i vor virksomhed.

Stof til bladet modtages meget gerne, og for at bladet kan blive så alsidigt som muligt vil man naturligvis ikke omredigere indsendte bidrag, men kun indskrænke sig til det redaktionstekniske, herunder at forsyne artiklerne med forfatternavne.

Glæden over bladet var dog blandet med lidt malurt i bægeret, for ved fastsættelsen af oplag havde vi forregnet os. Fejlen er forhåbentlig rettet nu – i modsat fald hører vi meget gerne. Indpakningen har også vist sig mangelfuld. Vi eksperimenterer med nogle patentpapæsker til emballage, men indtil der er noget resultat i den retning, vil vi benytte bølgepap ved større forsendelser, så postvæsenet ikke arriverer med et løsbladesystem på stationerne.

– – –

Det nye år bragte sne og kulde med stort pres på mandskab og materiel. Stationer og tekniske afdelinger har lært meget i denne vinter. Behovet for koordination af hjælpeydelser fra station til station trænger sig mere og mere på, så myten om de 130 selvstændige redningskorps kan blive effektivt aflivet. Imidlertid er det ikke så såre nemt som mange tror – der må nødvendigvis saglig forskning og problemdebattering til, inden de endelige planer kan føres ud i livet. 0–0–0–alarmeringens strukturændring flere steder i landet må resultere i fornyede overvejelser med ændrede planer o.s.v.

– – –

I det nye år er kontorpersonalet i Nykøbing Falster gået i gang med andre opgaver som følge af EDB-behandling af abonnementsporteføljen. Man har udset Nykøbing Falster til hullecentral for rapporter, og det tegner foreløbig udmærket. Som det blev nævnt i sidste nummer vil de fleste afdelinger i de forskellige aktieselskaber blive berørt af den elektroniske databehandling, så det administrative område er også inde i en periode med problematik. I starten var der lidt vanskeligheder med udskrivningen af formularer på EDB-anlægget, f. eks. abonnementskontrakter og akkvisitørafregninger, idet anlæggets komponenter tilsyneladende ikke ville som abonnements- og akkvisitionsafdelingerne, men børnesygdomme er som bekendt uundgåelige, hvis opvæksten skal være sund.

– – –

Pensionering af ledere og gruppelivsforsikring for alt personale synes at være inde i en afgørende fase. Den første vil naturligvis blive gennemgået, når tegningen er fuldstændig. Med hensyn til gruppelivsforsikring vil vi i første omgang overlade informationen til *Personaleforeningen,* idet det synes at være en naturlig opgave for denne. På det øvrige arbejdsmarked er man nået langt i slige bestræbelser, og resultaterne har hidtil været gode, idet en arbejdsgruppe kan opnå sådanne væsentlige besparelser ved fuldstændig tilslutning, som den enkelte umuligt selvstændig kan erhverve sig.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

REDNINGSARBEJDET bliver nu et fag

Med virkning fra 1. marts d. å. er mellem korpsene og Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund indgået en overenskomst om en *aspirant-* eller *ungredderordning*, hvorefter korpsene på stationer med mindst 10 voksne medarbejdere kan antage og beskæftige ungreddere. Beskæftigelsen, der strækker sig over 3 år, kan karakteriseres som en læretid, og i denne periode skal ungredderen beskæftiges med det på en station forekommende arbejde og deltage i en teoretisk uddannelse på mindst 600 timer.

Baggrunden for denne overenskomst har været det urimelige forhold, at der i årenes løb fra skolerne er henvist mange praktikanter til os fra 8. og 9. klasserne; og de unge mennesker, som efter at have stiftet bekendtskab med vort arbejde og udtrykt ønske om ansættelse, når de var færdige med skolen, har så bagefter fået at vide, at de måtte vente til det fyldte 21. år. Dette forhold har skuffet mange og tvunget dem til en midlertidig beskæftigelse, der ikke interesserede dem.

En anden betragtning, der har ligget bag overenskomstens oprettelse, er den, at der efterhånden stilles så store krav til brand- og redningsarbejdets udøvere, at en egentlig læretid må anses for hensigtsmæssig. I tyverne havde man i korpset en elevordning, som ældre folk fandt særdeles værdifuld, og på en måde kan man sige, at det er en tilsvarende ordning, der nu genindføres. Blot er forholdet nu det, at vi kan give de unge mennesker en uddannelse, der ligger i faste rammer dels på redningsskolen på Ørnegården og dels på andre kursus, som redningsskolen har snæver kontakt med.

Meningen med ungredderordningen er ikke, som nogen måske kunne tænke, at vi ønsker stationerne tilført en billigere arbejdskraft. Tværtimod vil det nok nærmere være sådan, at ordningen forøger omkostningerne. Men på længere sigt kan vi regne med, at stationspersonalets kvalitet stiger. Ikke sådan at forstå, at vi anser hele den gamle stab for mindreværdig! Men det er et faktum, at nye folk hidtil har måttet anvende uforholdsmæssig lang tid til at komme ind i arbejdet, og så har den teoretiske uddannelse måttet komme efterhånden som vi kunne overkomme den.

I princippet kan ungreddere som nævnt kun antages på stationer med 10 mand og derover. Deraf følger, at en station skal beskæftige mindst 20 mand incl. ledere for at kunne antage 2 ungreddere. Denne regel er indført netop for at sikre, at man på en ganske lille station ikke skulle føle sig fristet til at antage en ung mand for at klare et beredskabsproblem. Ordningens mål er og bliver et langsigtet kvalitetsmål. Desuden fastslår overenskomsten, at der i læretiden *kun* kan være tale om *dagvagtstjeneste*.

Ansættelse af ungreddere skal ske efter sædvanligt ansøgningsskema, og af hensyn til den teoretiske uddannelses tilrettelæggelse skal redningsskolen i hvert enkelt tilfælde have ansøgningen tilsendt. Uddannelsesmulighederne er ikke

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ens alle steder, så derfor må vi nøje kunne følge ungreddernes fordeling.

M. h. til lønvilkårene gælder, at der aflønnes procentvis efter landsoverenskomsten, således at ungredderen efter tre års forløb opnår fuld løn efter overenskomsten. I øvrigt andrager procentsatserne efter det fyldte år ved ansættelsen:

16–17 år	50 %
17–18 år	70 %
18–19 år	75 %
19–20 år	85 %
20–21 år	90 %

For en ung mand, der ansættes efter det fyldte 18. år, skal således i den 3-årige periode anvendes de tre sidste satser. Er han kun 17 år ved ansættelsen, begynder han med 70 % løn og slutter med 85 %, og derefter får han fuld løn efter landsoverenskomsten.

Det har selvfølgelig været berørt under de forudgående drøftelser, at indførelse af ungreddere ikke bør have til følge, at der går arbejde fra redderne. Det vil der normalt heller ikke gøre, hvis ungredderen deltager som 2. mand på en auto-assistance eller går med som hjælper ved en brand. Men man kan selvfølgelig sige, at han optager en plads, hvis han er med som 2. mand på en ambulance eller en sygetur. Imidlertid er parterne af den opfattelse, at ungredderens beskæftigelse i det valgte forhold 1:10 kun i ringe grad vil påvirke det øvrige personales beskæftigelse, og skulle der kunne påvises misligheder, er parterne enige om omgående at gribe ind. Men når det er sagt, må det også tilføjes, at man på de stationer, der får ungreddere ansat, må betragte ungredderne ganske som svende i andre fag betragter lærlinge. Ungredderne skal lære noget, så de efter læretidens udløb er i stand til at arbejde selvstændigt og klare de opgaver, som den praktiske og teoretiske uddannelse har gjort dem egnede til.

Børge Johansen.

De lærenemme praktikanter har indirekte været årsag til, at redningsfaget er en realitet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Begæringsbehandling

Ved overgangen til EDB-behandling af korpsenes bestående abonnementsportefølje, den fremtidige nytegning og tegning af tillæg har man set sig nødsaget til at indføre et helt nyt system. Et EDB-anlæg er jo baseret på en på forhånd udført programmering og denne bør naturligvis være så hensigtsmæssig, at korpsenes ønsker med hensyn til formularer bliver efterkommet og selvfølgelig også udført på en sådan måde, at alle de statistiske oplysninger, der kan være tale om for at kunne bedømme fordelingen af indtægter og udgifter, akkvisitionens tegningsresultater og mange andre vigtige faktorer, som nødvendigvis skal belyses, bedømmes og tages til efterretning. Materialet til denne udvikling består af *tariffen, begæringen* og *kontrakten*. Dette materiale har vi gennem lang tid bearbejdet og omformet således, at det anvendt som grundmateriale videreføres via hulkort til EDB-anlægget.

Tariffen er grundbogen, hvori priser og vilkår bestemmes, men den vil vi i denne omgang ikke berøre nærmere, ikke fordi den ikke er interessant nok, men fordi den gennem selskabsvis instruktioner er klarlagt både for stationsledere og akkvisitører.

Derimod er begæringerne (nytegning og tillæg) vel nok det største problem i øjeblikket for de medarbejdere, der beskæftiger sig med tegning af abonnement. Begæringen er det stykke papir, som andre firmaer ved salg kalder for slutseddel – den der angiver, hvad der er solgt, hvad varen koster og på hvilke vilkår den er solgt.

En begæring består af tre dele: en original og to kopier. Originalen er den del, der altid skal tilbage til korpset (akkvisitionsafdelingen), kopi nr. 1 er til abonnenten og kopi 2 til akkvisitørens egen kontrol.

Det er naturligvis vanskeligt for akkvisitørerne, der i en årrække har anvendt en begæring inddelt efter helt andre principper og afdelinger, nu at overgå til risikogrupper, men der er vel ingen tvivl om, at den nye inddeling er både hensigtsmæssig og nem. I øvrigt er det jo en naturlig følge af systemet, at den nye begæring, opdelt på denne måde, vil kunne danne grundlag for hele vor statistiske oversigt over tegningsfordelingen og en solid bedømmelse af økonomien. Det er uden tvivl vigtigt at kunne konstatere, om en risikogruppe giver over- eller underskud, ligesom vi naturligvis gerne vil hjælpe den lokale akkvisitør med en reel orientering om de faktiske tegningsmuligheder i hans distrikt samt den afgang, der uundgåeligt må finde sted i en organisation som vor.

Der findes altså store muligheder i en begæring, blot den er rigtigt opdelt og rigtigt udfyldt.

Nytegningbegæringen er den letteste, man skal kun tænke på nye beløb, men det skal naturligvis gøres rigtigt. Vi arbejder i øjeblikket med et dyrtidstillæg på 25 %, et tal, der er nemt at arbejde med. Hver eneste begæring bliver efterkontrolleret, men det menneskelige øje er nu engang ikke den mest pålidelige faktor her i livet, og derfor forekommer der også fejl. Imidlertid er EDB-anlægget et følsomt apparat – og det

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

regner *ikke* forkert. Eventuelle fejl vil således altid blive opdaget, men så er en række funktioner allerede foretaget forgæves og man skal begynde forfra for at få rettet fejlen. Nøjagtighed er altså en meget vigtig faktor ved udskrivning af en begæring.

Ganske små ting kan uforvarende skabe irritation: hr. Kristiansen staver måske sit navn med K, og den pågældende akkvisitør har skrevet det med C – en petitesse vil De måske sige, men nok til at den nye abonnent føler sig dårligt behandlet.

Opdelingen i risikogrupper og koder vil i de fleste tilfælde ikke volde nogen vanskelighed, det er jo bare en naturlig fortsættelse af tariffens bestemmelser. I enkelte tilfælde kan der være vanskeligheder, f. eks. hvor en erhvervsgruppe ikke er nævnt ved navn; risikogruppe 05 kan sikkert spaltes op i utallige former for detail- og engrosforretninger. Vi har nævnt et par undergrupper, som vi kender og som vi næsten på forhånd kan bedømme risikoen af, og det er jo klart, at der findes lignende erhverv, som måske skal placeres i samme gruppe. Det er altså en bedømmelse, som i hvert enkelt tilfælde må foretages af akkvisitøren. Nogen fast regel kan man ikke sætte, men det er altid en god ting at bruge den sunde fornuft. Nogle akkvisitører sætter sig helt enkelt i korpsenes sted og siger:

Hvad kan det koste os?

Begæringen er en formular, om hvilken man kan sige, at den under hele processen stadig er på vandring, fra akkvisitør til overinspektør eller stationsleder, til akkvisitionsafdelingen, der igen fordeler arbejdet til en række medarbejdere inden for afdelingen, herfra til hulkortafdeling, videre til EDB-anlæg og tilbage til akkvisitionen igen for dér at blive sammenlignet med kontrakt og giro-indbetalingskort, hvorefter den endelig går til arkiv. Under hele denne proces er vore medarbejdere i begæ-

Akkvisitørens og kontorernes noteringer

AKKVISITØR				AKKVISITIONSAFDELING ELLER STATION			
Nr.	Behandling	Sign.	Dato	Nr.	Behandling	Sign.	Dato
1	Forbindelsesseddel udfærdiget			4	Kontrol af tekst og underskrift		
2	Forbindelsesseddel sendes			5	Kontrol af digit		
3	Plantegning ønskes	Ja	Nej	6	Kontant afregning - Nummerering		
	Sort lyde (U)			AKKVISITIONSAFDELING			
HULLECENTRAL				7	Kodning af station, postnr. og kommune		
13	Hulning og kontrolhulning			8	Kodning af provisionssats		
AKKVISITIONSAFDELING				9	Udskrivning af plantegningsadvis		
14	Afvendelse af kontrakt			10	Registrering i tegningsjournal		
RAPPORTAFDELING				11	Udskrivning af udleveringsadvis til forbindelsesfolder		
15	Notering på gadekort			12	Afregningsliste for kontantindbetalinger		

SPECIFIKATIONER

AUTOHUSIRE

PRIVATADRESSER

DIVERSE

Bagsiden af en abonnementsbegæring. Af hensyn til pladsen har vi udeladt de nederste linier. Begæringsbagsiderne er som bekendt ens for abonnements- og tillægsbegæringer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ringsbehandlingen afhængige af den, der lige har haft begæringen i sin hånd. Alle led har sine funktioner, det er således let at forstå, at en fejl opstået i starten hurtig vil lave ravage i en ellers veltilrettelagt procedure.

Enhver begæring indeholder nederst til venstre en rubrik til *repræsentantnummeret*. Dette nummer er *altid firecifret* og det første af de fire tal betyder altid selskabsnummeret, f. eks.: København A/S 1, Aalborg A/S 2 o.s.v. Det er vigtigt, at dette nummer altid angives af akkvisitøren, hvis han da vil gøre sig håb om at få sit arbejde betalt, men sligt glemmer den enkelte jo nok bare een gang.

Vi ønsker at give vore nye og gamle abonnenter den bedst mulige service, ikke bare når det drejer sig om ambulance- eller kranvognskørsel, men i lige så høj grad når det drejer sig om en beskeden ting som en forbindskasse. Den er efterhånden blevet en god salgsvare, fordi den virker tiltalende og hygiejnisk, men leveringen skal være perfekt, og det bliver den kun, hvis akkvisitøren selv har leveret kassen ved tegningen eller under alle omstændigheder sørget for en hurtig og effektiv leverance. Det har vi taget hensyn til på de nye begæringer, idet bagsiden af originalbegæringen bl. a. indeholder et nummereret rubriksystem, hvor man under 1 og 2 giver akkvisitøren lejlighed til at forklare den næste medarbejder, hvad han har foretaget sig, om han har udleveret forbindskasser eller om de evt. skal sendes til abonnenten. Det er ikke svært at udregne, hvad der sker, hvis man ikke har udfyldt disse rubrikker; vi standses da allerede i starten og skal tilbage til udgangspunktet og forespørge – og det sinker jo altsammen. Får vi derimod et klart svar, kan vi straks gå videre. Hvis forbindskassen skal sendes, vil vi i København A/S sørge for, at varen bliver leveret direkte fra vort centrallager i Hellerup; det giver os nemlig en mulighed for at få en samlet oversigt over vort forbrug, og vi er sikre på, at leveringerne sker i takt med tegningen.

Plantegninger forekommer jo sjældent, men skal naturligvis udføres, hvis kunden ønsker det – altså er et X i rubrikken nødvendig for at vi kan udskrive plantegningsadvis.

De næste rubrikker 4–5–6 er kontrolrubrikker, der skal udfyldes af enten stationsleder eller overinspektør eller for provins-selskabernes vedkommende i den pågældende afdeling, der er begæringsmodtager.

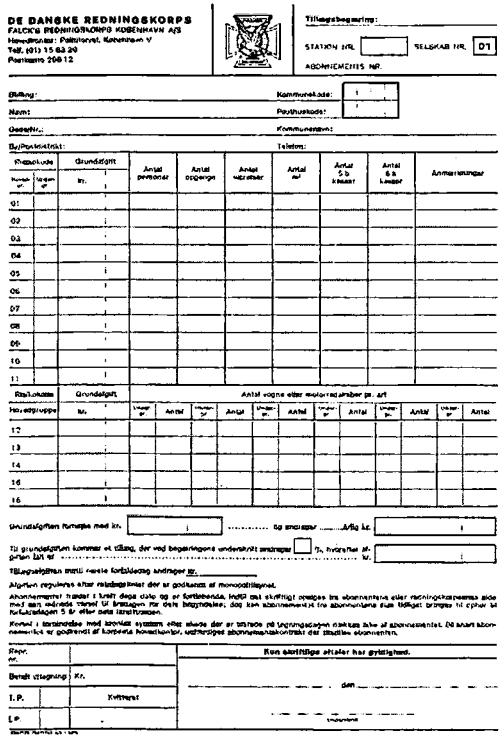
Herefter kommer den egentlige akkvisitionskontrol, provisionsudregning m.m., men det er interne opgaver, som akkvisitøren normalt ikke er indblandet i. Derimod er det vigtigt, at autonumrene angives nøjagtigt og altid med angivelse af de rigtige kodenumre i den lille rubrik. Skal abonnementet senere reguleres eller nedsættes, er det nødvendigt, at vi kender kodenummeret for at kunne behandle abonnenten korrekt og fradrage den rigtige pris, som altid skal være den, abonnementet blev tegnet til.

Sommerhuse bliver nu mere og mere hvermands eje; den nye tarif indeholder da også bestemmelser om tegningsmulighederne for disse, men vi skal naturligvis vide, hvor sommerhuset ligger. Adressen angives på originalens bagside *under privatadresser*.

Man synes måske, at alt dette er bagateller. Det er rigtigt, men mange bagateller bliver ofte til store problemer, og dem skulle vi med denne nye arbejdsform gerne kvæle i starten.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tillægsbegæringen er sikkert den vanskeligste i starten, fordi vi skal tage mange hensyn til den bestående portefølje, hidrørende fra både Falck og Zonen med en utrolig difference i gamle vilkår og bestemmelser. Dette vil vi altså bort fra og gennemføre en ensartet behandling af alle abonnementer. Når man i en årrække har arbejdet med „afdelinger", og når hele den gamle portefølje er indrettet efter dette system, er det jo ganske naturligt, at der opstår visse begyndervanskeligheder. Tag f. eks. et par timer midt på dagen i den døde tid og lav nogle prøveopstillinger, og tab ikke modet, hvis det ikke lykkes de første par gange. Det gjorde det heller ikke for dem, der fandt på systemet.


DE DANSKE REDNINGSKORPS
FALCKS REDNINGSKORPS KØBENHAVN A/S
Hovedkontor: Politiforvej, København V
Telf. (01) 15 63 20
Postgiro 20612

Tillægsbegæring:
STATION NR. SELSKAB NR. 01
ABONNEMENTS NR.

Stilling: Kommunekode:
Navn: Postnummer:
Gadenr.: Kommunenavn:
By/Postkontor: Telefon:

Husstandskode		Grundafgift		Antal personer	Antal opgange	Antal vaskesker	Antal ø	Antal 5 à kvæst	Antal 6 à kvæst	Anmærkninger
Hovedgr.	Undergr.	kr.								
01										
02										
03										
04										
05										
06										
07										
08										
09										
10										
11										

Husstandskode	Grundafgift		Antal vogne eller motorredskaber pr. art											
Husstandsgruppe	kr.		Undergr.	Antal	Undergr.	Antal	Undergr.	Antal	Undergr.	Antal	Undergr.	Antal	Undergr.	Antal
12														
13														
14														
15														
16														

Grundafgiften forhøjes med kr. ..... og udgør ..... Alle kr.

Til grundafgiften kommer et tillæg, der ved begæringens underskrift udgør ☐ % hvilket afgiften lig af ..... kr.

Tillægsafgiften inntil næste forbindelse ændinger kr. .....

Afgiften reguleres efter retningslinier der er godkendt af monopolbestyrelsen.

Abonnementet træder i kraft dags dato og er forbindende. Indtil det skriftligt opsiges fra abonnentens eller rednings korpsets side med sædvanlig varsel til fraflugen for dets begyndelse, dog kan abonnementet fra abonnentens side tidligst opsiges til ophør ved forbindelsen 5 år efter dets ikrafttrædelse.

Kontrol i forbindelse med abonnementsystem eller ønske der er tilstede på tegningsdagen omkaste ikke af abonnementet. De anført abonnementet er godkendt af kommunale myndigheder, udfærdiges abonnementsbekræftelse det skullesen abonnementet.

Repr. nr.		Kun skriftlige aftaler har gyldighed.
Beralt vilegning	Kr.	den .....
I. P.	Kvittenst	
I. P.		Underskrift

Dansk Kartotek A/S · 1.75

Ordet: TILLÆG siger jo egentlig det, der skal siges. *På tillægsbegæringens forside angives selve tillægget (det beløb vi forhøjer med) – intet andet.*

Der findes et utal af kombinationsmuligheder, fordi vi tegner abonnementer i alle befolkningsgrupper og ønskernes antal er legio.

I en allerede udsendt vejledning har vi omtalt de mange detaljer, men vi vil gerne her *gentage det væsentligste om tillæg.*

1. Tarifmæssige forhøjelser.

Ved forhøjelse af bestående abonnement *efter gældende tarif* benyttes den *røde tillægsbegæring. Forsiden må kun indeholde det beløb abonnementet forhøjes med.* Hvis beløbet omfatter flere risikogrupper, skal det naturligvis specificeres inden for hver gruppe som ved nytegning. Den rubrik, der på tillægsbegæringen står efter .... grundafgift forhøjes med kr. ...., skal indeholde det beløb, som svarer til sammentællingsbeløbet. Udover provision af grundafgiften skal også udbetales provision af dyrtidstillægget – altså skrives der umiddelbart til venstre for kolonnen det totale forhøjelsesbeløb. Herved fremkommer det beløb, som akkvisitøren i hvert enkelt tilfælde skal have provision af. Den forhøjede grundafgift tillægges naturligvis den tidligere gældende afgift, og dyrtidstillægget tillægges i den sædvanlige rubrik nederst til højre på tillægsbegæringen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

2. Forhøjelser og nedsættelser på samme begæring

Ved ekspedition af tillægsbegæringer, der indeholder *både forhøjelser og nedsættelser,* skal risikogrupperne i begæringens venstre side indeholde de beløb, de respektive grupper forhøjes med på samme måde som i stk. 1, men samtidig skal der på begæringens bagside anføres risikogrupper og de nedsættelsesbeløb, *som de enkelte grupper skal nedsættes med.* Ved behandling af sådanne begæringer vil det være praktisk først at notere den gamle grundafgift, herefter at fradrage nedsættelsesbeløbet og dernæst foretage den evt. forhøjelse i andre risikogrupper. Man skal således huske, at forhøjelsesbeløbet tillægges den nedsatte grundafgift. Herved fremkommer den årlige grundafgift + gældende dyrtidstillæg.

3. Regulering af bestående abonnement

Ved regulering af bestående abonnement med forhøjelse af *bestående risikogrupper* benyttes stationens skadekort. Hvis det abonnement, De skal behandle, er særligt stort eller kompliceret, kan De desuden ved henvendelse til EDB (angiv stations-nummer) få oplysninger om, hvorledes den bestående årsafgift er kodet. Når De har modtaget den ønskede oplysning, kan tillægsbegæringen udfyldes, idet risikogruppefortegnelsen i begæringens venstre side kun skal indeholde de beløb, de forskellige grupper er forhøjet med som i stk. 1 og 2.

4. Behandling af tidligere Z. R.-abonnementer

Indtil 1. marts d. å. skal omtegning som hidtil foregå på nytegningsbegæring. Fra 1. marts behandles gamle Z. R.-abonnementer som alle øvrige abonnementer, d.v.s. *man tegner tillæg,* hvis det drejer sig om tarifmæssig udvidelse. Omfatter tillægget derimod en regulering af bestående abonnement, skal der udfyldes en hvid nytegningsbegæring, som udfyldes på samme måde som det er tilfældet på nuværende tidspunkt. Husk: såvel tillæg som nytegninger skal indeholde begge Z. R.-numre, det gamle tredelte og det nye sekscifrede.

– – –

Det er jo en ordentlig mundfuld at sluge, men vi har før prøvet at overgå til nye systemer, og hver gang har der været tale om forbedringer. Overgang til automation er for en udenforstående en ubegribelig og meget kompliceret handling, men vi hører i hvert fald til de heldige, der i første omgang har fået rigtige resultater frem ad maskinteknisk vej. EDB-anlægget skal nok vise sig at kunne efterkomme selv meget vanskelige ønsker og spørgsmål, men tålmodigheden skal nok frem i rampelyset et stykke tid endnu. Ude omkring i landet sidder i dag medarbejdere, som spændt venter, og vi kan vel sige, at det kommer alt sammen og det kommer hurtigere, hvis alle de begæringer, vi dagligt modtager (og som vi er glade for), er udfyldt så rigtigt som muligt.

G. Lindehammer.

I *Johs. Brøndum-Nielsens* samling af danske ordsprog finder man gengivet det af korpset velkendte motto: *Hurtig hjælp er dobbelt hjælp.*

Det næste ordsprog i rækken er såmænd:
Hurtighed duer kun til loppefangst.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redning af redningskorps

DA Zone-Redningskorpset for nogle år siden måtte give op og blev sluttet sammen med Falcks Redningskorps, skabtes et monopol på redningstjenestens område i Danmark.

Monopoler er en farlig ting. Der har været rejst kritik af Falck-Zonen bl. a. på grund af takstpolitikken, efter at korpset blev ene hane i kurven, men hvor berettiget den er, kan det være vanskeligt for en udenforstående at afgøre. Et redningskorps er nok en forretning, men en forretning af en ganske særlig art, fordi reelle samfundsinteresser griber stærkt ind på dets virkeområder.

Det almindelige indtryk er, at både Falck og Falck-Zonen altid med stor ansvarsbevidsthed og på fortræffelig vis har løst de mangeartede og betydningsfulde opgaver, som korpset har påtaget sig. Det er et populært korps, og det er ikke tilfældigt, at der har kunnet udmøntes et slagord, som siger, at Falck klarer alt.

☆ ☆ ☆

Alligevel var det mere betryggende for offentligheden, da der i sin tid fandtes to konkurrencedygtige redningskorps. Monopolkorpset kan være nok så samvittighedsfuldt og Monopoltilsynet nok så effektivt – en mistanke om udnyttelse af monopolstillingen vil altid kunne opstå, og selv risikoen for mistanke bør helst undgås.

Det nye redningskorps Reko, som blev oprettet for et års tid siden, var derfor fra starten sikker på en bred sympati. Denne sympati har næppe holdt sig, dertil har korpsets skæbne i den korte levetid set lidt for broget ud. Kreditorkrav, konkursbegæringer og uro omkring korpsets ledelse har skabt en offentlighed omkring foretagendet, der ikke har styrket tilliden til, at det i sin nuværende form vil være i stand til, som det drømte om, at vokse til et landsomspændende redningskorps.

☆ ☆ ☆

Dette er højst beklageligt. Både kommunerne og offentligheden ville være bedst tjent med, at der fandtes to korps, som kunne konkurrere frit på pris, materiel og service.

Om Reko kan reddes over i en betrygget fremtid, står hen i det uvisse. Ny kapital er nødvendig, måske også en ny eller ændret ledelse.

En loyal stab af medarbejdere omkring Rekos hovedbastion i Århus har grund til med offentligheden at spørge: Er der nogen, der vil redde et redningskorps?

Gennem nogle måneder har vi vænnet os til at høre og læse, hvor beklageligt det er for kommunerne og offentligheden i øvrigt, at der efter sammenslutningen af Falck og Zonen kun findes ét redningskorps. Monopoler er farlige, kunne man den 28. januar d. å. læse i en lederartikel i *Jyllandsposten,* som visseligt ikke ellers har udmærket sig som nogen særlig drabelig modstander af monopoler på andre felter. Bladet har formentlig følt sig forpligtet til at lufte et par gammelliberalistiske dogmer om kræfternes frie spil og konkurrencens velsignelsesrige virkninger, og det er ikke vor sag at blive fornærmet af den grund. Derimod forbavser det os unægteligt, at blade, der tidligere har slået vældige slag for det planøkonomiske samfund og aldrig haft særlig høje tanker om kræfternes såkaldte frie spil, bed hovedet af al skam og sluttede sig til det jamrende kor, der så dybt begræd de konkursbegæringer og rodede forhold, som mere end noget andet kendetegnede det Rekofirma, der for et års tid siden dukkede op i en forstadskommune til Århus.

Man kunne have beklaget og med ganske god ret, at en del panthavere og leverandører syntes at skulle lide økonomiske tab. Man kunne også have beklaget, at en del småsparere var blevet franaret deres penge ved løfter om

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

overordnede stillinger og fine fortjenstmuligheder, og endelig kunne man have beklaget, at andre folk blev lokket til at opsige stillinger og boliger andre steder i landet i tillid til løfter om stillinger, løn- og arbejdsvilkår, som aldrig blev indfriede. Vi kender en del til de tragiske små forløb, der har knyttet sig til Reko-firmaet og dets entreprenante direktør. Ikke mindst disse sidstnævnte forhold kunne man godt have tænkt sig som egnet stof i *Demokraten*, når man nu interesserede sig så meget for sagen.

Det har imidlertid ikke for nogle af Århus-bladene været midlernes administration, de økonomiske tab eller de sørgelige skæbner, der har interesseret, men så vidt vi kan skønne en vis ærgrelse over, at der ikke rigtigt synes at være grobund for konkurrence med os.

Om det nu er uforstand eller skinbarlig hykleri, der ligger bag beklagelsen, skal vi ikke kunne sige, men besynderligt er det i hvert fald, at pressen for ikke så mange år siden deltog i en anden jammer. Dengang fandtes det uheldigt med de to store redningskorps' konkurence, der medførte uværdige situationer på ulykkessteder. De sommetider uundgåelige dobbeltudrykninger var en fare for trafikken, og fejlekspeditioner kunne afstedkomme forsinkelser af udrykningerne. Se, det var helt andre toner.

I mellemtiden har de to store korps rettet sig efter kritikken. Sammenslutningen har fundet sted på en fornuftig og sober måde, løn- og arbejdsforhold er blevet ordnet, og de sammenslutte korps har fået en kapacitet, der er større end den, de to korps tidligere rådede over. Man har kunnet hellige sig løsningen af problemer, som man før af hensyn til konkurrencen delvis måtte lade ligge, og man er helt blevet fri for de fejlmeldinger og dobbeltudrykninger, der var så kritisable. Vi mener med sikkerhed at kunne sige, at personalet i den sammensluttede virksomhed ikke ønsker sig konkurrencetiden tilbage, og mange myndigheder betragter monopoldannelsen som en lykke for samfundet. En så vigtig ting som uddannelsen ville formentlig ikke have fået det kraftige skub fremad, hvis konkurrencesituationen var fortsat.

Vi skal ikke gøre forsøg på at finde frem til de ædle motiver, der ligger bag den indirekte beklagelse af en samfundsmæssig gunstig udvikling. Muligvis er der blot tale om velment omsorg for landets økonomi. Men som *Information* skrev i en leder den 9. februar d. å. om „penge for menneskeliv", er det vist lidt taktløst at skele for stærkt til pengepungen, når det gælder om at hjælpe syge, tilskadekomne og skaderamte. Dermed sigtede bladet til den tilbageholdenhed, man har observeret under diskussionen om midler til en ordentlig trafikforskning – forøvrigt en forskning, som vi i kraft af vor landsdækning og udbyggede rapportsystem meget vel kunne yde et vægtigt bidrag til.

Men skulle der som sagt ligge en hentydning til vore priser bag beklagelgelsen, har vi såmænd ikke noget imod at lade os provokere. For vi kan godt klare for os. Prisstigningen for vore ydelser har da slet ikke kunnet følge med prisstigningen for en avis – for nu at nævne et tilfældigt eksempel.

B. Johansen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Lidt ERA snak

Læs det før Deres kone, som det alligevel ikke interesserer ....

Jo bedre danskerne får det herhjemme, des flere af dem kommer ud for uheld i udlandet; dette bemærket om den gennem det sidste tiår stadigt stigende velstand i Danmark, set i relation til ERA's skadesstatistik. Naturligvis er det en letsindig påstand at fremsætte, men en kendsgerning er det, at antallet af sager, hvor ERA på den ene eller anden måde har måttet optræde som „frelsende engel", i løbet af denne periode er steget til ca. det tidobbelte. Dette skyldes selvfølgelig også andre ting. Således er der i dag forholdsvis flere rejsende, der tegner ERA-abonnement, simpelthen fordi flere og flere heldigvis er kommet til den konklusion, „at har man ikke råd til at tegne et ERA, har man heller ikke råd til at rejse". Og dette er jo så sandt, som det er sagt.

Omfattende reklamering har aldrig været ERA's stærke side. Man har hyldet det princip – og til dels med rette, har det vist sig – at den bedste reklame er den tilfredse abonnent. Derfor er det af største betydning, at abonnenten bliver betjent 100 % korrekt lige fra det øjeblik, han anmoder om et ERA-abonnement, til det øjeblik hvor han, hvis uheldet har været ude, sammen med sin familie og sit køretøj er bragt sikkert hjem af ERA og – ikke mindst – har fået sin afregning.

Falck & Zonens salg af ERA-abonnementer sker dels gennem vore akkvisitører, dels gennem stationerne. Når en kunde henvender sig her angående ERA, er der flere ting, sælgeren gør klogt i at orientere ham om. For det første naturligvis, hvor meget abonnementet omfatter, hvor stort et dækningsområde og hvor lang en dækningsperiode man får for den latterligt lave pris. Læg i øvrigt mærke til, at både periode og område er blevet udvidet betydeligt. Men det kan i mange tilfælde være god politik at gøre kunden opmærksom på, at der *er* ting, som ikke dækkes under abonnementet, f. eks. reparationer. I modsat fald risikerer man meget let at få en utilfreds abonnent, idet en abonnent, der ved tegningen af abonnementet er blevet oplyst om, at dette dækker „alt", ofte vil føle sig snydt, ligegyldigt hvor meget man end forklarer, at det står i abonnementet, at reparationer eller hvad det nu drejer sig om, ikke afholdes af ERA. Endvidere bør man altid henstille til abonnenten, at han bruger et kvarters tid til at gennemlæse abonnementsbetingelserne, *inden* han tager af sted, og at han – hvis der er punkter han er i tvivl om – tager telefonen og får nøjagtig besked. Tvivlstilfælde vil der nemlig altid være, både for abonnenterne og for sælgerne. Et almindeligt spørgsmål er f. eks., om vogn og personer er dækket, hvis konen kører til udlandet på sin mands „kørende" ERA. Svaret er, at ERA i så fald *ikke* dækker. Kravet er, *at den person, i hvis navn abonnementet er tegnet, skal være med i vognen, hvis der skal være dækning.*

Lad os tage et eksempel for at illustrere, hvad der sker, hvis en af vore ERA-abonnenter virkelig kommer ud for uheld i udlandet ....

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Familien Hansen er på vej til 14 dages ferie i Italien. På autobanen ved Frankfurt bremser en forankørende pludselig op med det resultat, at Hansen, som ellers mente at holde tilstrækkelig standselængde, bliver den sidste mand i et meget umusikalsk harmonikasammenstød. Fru Hansen får kvæstet hovedet, og vognen får trykket forpartiet. Efter at politiet har sørget for at få bragt fru Hansen til et hospital, vognen til et værksted og resten af familien til et hotel, begynder Hansen at tænke på, hvad han nu skal gøre. Det varer dog ikke mange minutter, før han bliver klar over, at han hurtigst muligt må. se at få kontakt med ERA.

Fra dette øjeblik bliver familien Hansen faktisk „holdt i Hånden" af en lille samling folk i Hellerup. Efter at Hansen har afgivet de nødvendige oplysninger, får han besked om, at vor transportlæge vil kontakte det hospital, hvor hans kone er indlagt, og det aftales, at vi vil sættes os i forbindelse med ham på et nærmere bestemt tidspunkt senere på dagen. Ventetiden kan Hansen benytte til at undersøge, hvor slemt det står til med vognen. Vi underretter herefter straks vor *læge,* som ringer til hospitalet for at få oplyst, hvor alvorlig fru Hansens tilstand er. Hvis tilstanden er alvorlig, aftales det, hvornår og på hvilken måde en hjemtransport kan foretages. Dette får vi besked om på alarmcentralen, hvorefter vi går i gang med at tilrettelægge aktionen. Det aftales med flyvetjenesten, hvis fru Hansen skal hjemtransporteres i *ambulancemaskine,* hvornår man kan starte, og hvilken lufthavn man vil lande i. Dernæst underrettes hospitalet om, at patienten vil blive afhentet den og den dato, og vi sørger herfra for bestilling af *sygevogn* til transporten fra hospitalet til lufthavnen. Medens alt dette – ved hjælp af telefoner og fjernskrivere – bliver ordnet, holder vi til stadighed kontakt med Hansen. Såfremt resten af familien ikke kan komme med maskinen hjem, sørger vi for hjemrejse med *tog.* Medens denne del af ERA-hjælpen klares, er Hansens vogn ikke blevet glemt. Så snart det er afgjort, at familien skal hjemtransporteres, sørger vi for at få oplysningerne vedrørende vognen: hvor den står, hvor den skal afleveres i Danmark o.s.v. Dernæst bli-

Hjemtransport af forulykket turist – i dette tilfælde en ERA-abonnent fra Sundsvall i Sverige.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ver disse oplysninger efter en særlig kode videregivet til vor speditør pr. telex. Vognen bliver så afhentet af en dansk kølevogn og kørt til FZ-stationen i Hansens hjemby. Denne station er i mellemtiden blevet orienteret om vognens ankomst og skal sørge for at bringe den til det af Hansen ønskede værksted efter at have kontrolleret, om der skulle være opstået skader under hjemtransporten.

I ovenstående er vi gået ud fra, at fru Hansens tilstand er så alvorlig, at det er nødvendigt at hjemtransportere hende, men det kan jo også tænkes, at det ikke er værre, end at hun kan udskrives med det samme. I så fald har vi flere muligheder for at hjælpe: Hvis vognen kan repareres indenfor *3 arbejdsdage* – herved forstås dage, hvor værkstederne er åbne – er der ikke andet at gøre for Hansen end at vente, til den er færdig. Med hensyn til betalingen af reparationsregningen, kan vi, hvis han ikke selv har penge nok, sende et beløb som *kontantlån,* eller evt. få værkstedet til at sende regningen direkte til os. Hvis derimod vognen er så stærkt beskadiget, at det vil tage mere end tre dage at reparere den, afhænger det af Hansens videre planer, hvordan vi bedst kan hjælpe ham. Vil han gerne blive på stedet og afvente vognens færdiggørelse, kan vi afholde hans ekstraomkostninger i den forbindelse – herunder *hotelophold.*
Når vi går ind på at afholde hotelophold, skal det normalt forstås derhen, at det kun er selve *værelsesprisen,* idet de fleste mennesker plejer at spise, selv om maden ikke betales af ERA. Hansen har imidlertid endnu en mulighed for at blive hjulpet; han kan få stillet en *udlejningsbil* til rådighed, således at han kan fortsætte ferien som planlagt. Dette ordnes som regel på den måde, at vi herfra pr. telex anmoder vor forbindelse om at skaffe en vogn i samme størrelsesorden som Hansens egen vogn. Udlejningsvognen bliver derefter i løbet af ganske kort tid afleveret til Hansen på hotellet. Medens Hansen således glad og fro kører videre, går værkstedet i gang med reparationen for at få vognen færdig, til Hansen kommer tilbage. Nu er det jo muligt, at man pludselig finder ud af, at man mangler nogle *reservedele,* og at disse ikke kan skaffes inden for rimelig tid i Tyskland, men også dette problem klares her fra Hellerup. Delene bestilles hos forhandleren herhjemme og sendes som luftfragt ned til værkstedet – i nogle tilfælde kan det dreje sig om halve biler, vi må sende gennem det meste af Europa.
Efter at Hansen således er blevet hjulpet på den ene eller anden måde, er den tekniske side af hjælpeydelserne afsluttet, og tilbage er den administrative – nemlig *afregningen.* Vi beder Hansen om at indsende bilag på de udgifter, der kan være tale om, at ERA skal afholde, og fremsender derefter check eller faktura, alt efter om han selv har lagt ud, eller om vi har overført penge til ham eller værkstedet.

Den her nævnte sag er en af de såkaldte „rene sager". Hansen var en fornuftig mand, som havde læst sit abonnement igennem, og som forstod, at det ikke kan nytte, at abonnenten selv begynder at disponere og sørge for det ene og det andet – det må være ERA-alarmcentralen, der træffer alle afgørelser om transportmåde m. v. Endvidere kunne Hansen godt forstå, at det tog lang tid, inden han fik sin afregning, når vi forklarede ham, at vi naturligvis godt kunne ansætte mere personale, men det ville blot medføre en forhøjel-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

se af abonnementsprisen. Sagen er nemlig den, at afregningerne er vor achilleshæl, idet vi simpelthen ikke kan følge med i højsæsonen; denne strækker sig efterhånden fra juni til oktober, og i denne periode er alle på kontoret mere eller mindre beskæftiget med den tekniske afvikling af sagerne.

Dog – lad det være sagt med det samme, at de fleste abonnenter heldigvis er af Hansens type, selv om man desværre også møder en del, der er ulige mere vanskelige. De kan ikke forstå, at der, hvis de f. eks. er punkteret et sted nede i Sydfrankrig og ringer hjem, ikke straks kommer en af Falck & Zonens kranvogne for at bugsere dem til nærmeste værksted. Det er den slags abonnenter, der slider på tålmodigheden og tager tiden. Vi kan vel ikke selv helt fralægge os ansvaret, idet disse abonnenter ofte er blevet forvænt, dels gennem servicen herhjemme, dels gennem den service, som de måske tidligere har fået af ERA, og de kan derfor ikke selv trække grænsen for det rimelige.

Endvidere er det naturligvis heller ikke alle sager, der klares så let og smertefrit for alle parter. Der kan meget let og pludseligt opstå uforudsete komplikationer, som indebærer, at man må disponere på en anden måde efter at have tilrettelagt hele aktionen. Desuden er der jo mere end én sag af gangen; i sæsonen indløber meldinger om uheld over hele Europa ustandseligt på telefoner og fjernskrivere. Så er det om at holde hovedet koldt og ikke glemme nogen. Man må huske, at når en abonnent kontakter ERA, regner han med, at hans uheld er det eneste, vi har at tage os af. Dette indtryk skal han gerne have lov at beholde, så vidt det er muligt. Det betyder også meget, at man giver sig god tid til at tale med abonnenten første gang, man har ham i telefonen. Dette kan måske spare en time på et senere tidspunkt. Ofte er sagen den, at det eneste, abonnenten har brug for, er et par gode råd på et sprog, han kan forstå.

Endvidere må det ikke glemmes, at ERA har kontorer i *Hamburg* og *Genua* plus kontakter rundt omkring i hele Europa. Disse kontorer klarer på egen hånd en masse sager i årets løb, og det er altid rart for en nødstedt abonnent at kunne henvende sig, hvor han kan få virkelig sprogkyndig bistand på stedet.

Ovenstående er kun et lille blik bag kulisserne i ERA – der er mange facetter, der hver især fortjente en nærmere belysning. Dette skal blot tjene til eventuelt at øge forståelsen og interessen for denne del af korpsets virksomhed.

P. Wulff.

Udstillinger

I dagene 1. til 8. april arrangerer Forenede Danske Motorejere en stor og bemærkelsesværdig udstilling „Bil & Fritid" i Bellacentret i København. Den stigende levestandard har medført en ekspansiv udvikling indenfor bilindustrien og dermed beslægtede erhverv. Behovet for bilen som fritidsadspredelse er samtidig naturligt vokset, således at arrangørerne har set det som deres opgave at belyse de muligheder – og farer, der findes i dag i forbindelse med bilkørsel.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Udstillingen dækker områder som biltilbehør, sikkerhed, rejseliv, camping, feriehuse, fritidsinteresser, og derudover findes en række særarrangementer. Korpset deltager med en stand på 140 m². Den kommer til at indeholde de sidste nyheder indenfor materiellet samt billeder m. v. fra korpsets forskellige virkefelter. Desuden får korpsets akkvisitionsafdeling en stand. I udstillingens præsidium deltager præsident *W. Falck,* og tilrettelæggelsen af udstillingsarrangementet fra korpsets side er lagt i hænderne på arkitekt *Axel Nielsen* og akkvisitionschef *G. Lindehammer.* Det kan iøvrigt i denne forbindelse nævnes, at korpset også indirekte er repræsenteret i præsidiet, idet stationsleder *E. Assentorp,* Roskilde, deltager som præsident for Danmarks Sportsfiskerforbund.

På udstillingen bliver naturligvis også lejlighed til at stifte bekendtskab med hele det store hjælpeapparat, som ERA er opbygget over.

*

I Herning deltager korpset traditionelt i udstillingen „Ferie for alle" omtrent samtidig med „Bil & Fritid".

NYE STATIONER

I det første nummer af Meddelelser i år prøvede vi at medtage de fleste af de nyheder, der var kommet under bladpausen. Imidlertid var der ikke plads til *Haslev,* og vi iler nu med at bringe et billede af stationen, som den tog sig ud ved åbningen den 1.4.1965. Stationen har vist sin eksistensberettigelse. Alene i løbet af det første år vil man komme op på ca. 3000 ture. Til stationen bliver i øjeblikket bygget en garagefløj på 16 meters dybde med 4 porte til 12 vogne, hvorefter den nuværende bygning vil komme til at rumme ambulancegarager, vagtlokaler, opholdsrum og kontor. Korpsets arkitekt, *Axel Nielsen,* der forestår byggeriet, regner med, at den ombyggede station vil være klar til indvielse omkring 1. april i år.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

NYT MATERIEL

Sygevogn til siddende patienter

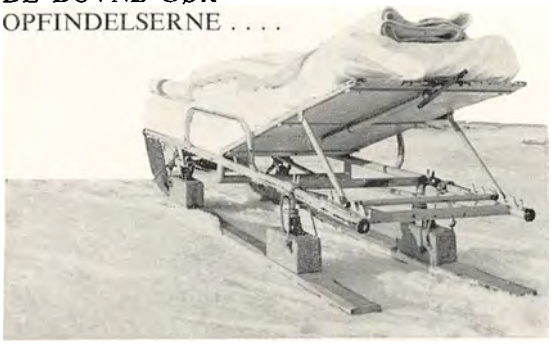
De første eksemplarer af den nye model, Ford Transit, er leveret til København A/S i personvognsudgave.

Som det er de fleste bekendt, er terminologien i korpset over materielbetegnelserne ændret, hvorefter udtryk som personvogn, donorvogn og minibus nu fælles bliver kaldt sygevogn til siddende patienter.

Den nye model adskiller sig væsentligt fra den tyske Taunus Transit, som korpset indførte for nogle år siden. Køreegenskaberne, køresikkerheden og pladsforholdene er ændret til det bedre, og motoren er den fra tyske Ford-personvogne kendte V4 motor.

Vognen kan rumme 8 personer incl. fører og leveres med 20 % omsætning, hvorefter den som bekendt kun må benyttes til transport af siddende patienter, herunder spastisk lammede børn m. v., donorer, læger, sygeplejersker og jordemødre. Desuden må vognen benyttes til transport af brandmænd til og fra brandsteder samt hjemkørsel af passagerer efter autouheld.

DE DOVNE GØR OPFINDELSERNE . . . .



. . . skrev Thisted Amts Tidende om stationens opfindelse af en slæde til sygevognsbåren.
Det var nu ment i spøg, for Thisted-stationens folk er som bekendt endog meget flittige og dygtige. Flere gange har man med held i vinter benyttet slæden, hvor sygevognen ikke kunne komme frem på grund af sne. Ideen er naturligvis til fri afbenyttelse.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

FRA og TIL STATIONERNE

HÅRDT JOB I KULDEN

Straks efter nytår fik stationerne for alvor vinterens strabadser at mærke. Hidtil havde vi kunnet klare os med lokalt ramte områder, men nu satte sne og kulde ind overalt. Det har været hårdt – nogle steder måske lidt for hårdt. Døgnvagt er de fleste steder blevet fulgt med ekstravagt den næste dag, og dagvagterne vænnede sig efterhånden til at få middagsmaden hjemme ved midnatstid. Det er meget få suk, vi har hørt, og af de indløbne rapporter kan vi se, at man har arbejdet med ufortrødent tempo.

Vi har haft en uvurderlig støtte i vort arbejde fra befolkning, myndigheder, politi, presse og mange flere. Den hyggelige sludder over en kaffekop, som man kan få sig en stille sommerdag, lønner sig, når samarbejdsbåndene skal styrkeprøves.

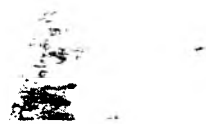
Redaktionen har indset det umulige i at give en alsidig orientering om alle små og store episoder fra de første rigtige vintermåneder. I stedet vil vi forsøge med små glimt at vise nogle situationer, der må anses som typiske for vort virkefelt.

I Ålborg assisterede vi nogle gange den berømte luftpudebåd, der tog beboerne på sight-seeing hen over fjordisen. Som følge af vor hjælp tilbød *Scanhover,* at de ville befordre os rundt med foder til de nødstedte fugle. Tanke blev til handling, og man tør vist nok antyde, at det var en teknisk fuldkommen og avanceret måde at fodre fuglene i fjordisen på. Vi lastede flyvebåden med flere sække og strøede foder ud i hele Limfjorden på Nibeegnen. Da redaktionen bad *Aalborg Amtstidende* om et billede af transporten mod sædvanlig betaling fik vi det tilsendt med et lille brev, som vi vil gengive i håb om, at det er udtryk for hele pressefolkets opfattelse af os. Brevet lød som følger:

Luftpudebåden læsses med fuglefoder inden turen over isen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

„Kære venner! Falck-folk over hele Danmark er guttermænd over for pressens folk, altid meget behjælpsomme, når vi ringer, og det gør vi tit. Derfor skal de sandelig heller ikke give honorar for dette billede, det er gratis, og kom bare igen en anden gang, hvis vi kan hjælpe jer med et billede."
Vi takker naturligvis og bukker for fotograf *Veiby Nielsen* fra Ålborg.
Som bekendt afsluttede Hoover-bådene issejladsen kort efter, men Ålborg-stationens sans for det utraditionelle fornægtede sig ikke – i stedet fodrede man fugle fra jethelikopter.



Ballerupstationen på sygetur i sneen.
Den anden redder? – han skubber såmænd bagpå.

På Bornholm bevirker sne og is ofte, at den kollektive trafik må indstilles. Behovet for at få nødvendige forsyninger tværs over øen kan da ofte være stort, og det kræver forøget indsats fra vor side. I år havde vi en ekstra kranvogn i drift – i første omgang til at hjælpe vore egne fri. *Bornholms Værn* stillede en gigant til vor disposition, og to „basser" kaldet 99 og 93 kom på en af deres hårdeste opgaver i militærtjenesten. Da de først var i gang med at hjælpe, blev de ved, for sneplove og traktorer kørte fast i flæng. I alt 30 assistancer udførte de, og når det var spisetid, blev de naturligvis befordret og trakteret af os.
Flere aviser og blade tog en tur med på kran- og redningsvogne, når det gik hårdest til. Således måtte redningsfører *Flindt Andersen* og redder *Tommy Nielsen* fra *Tåstrup* give plads i førerhuset til *Ekstrabladets* medarbejder, der udarbejdede en fin dagrapport over deres assistancer i den kolde sne. I *Vendsyssel Tidende* var journalisten også med og gav en god beskrivelse af vanskelighederne, som han kaldte „på døgnvagt som redder med radioen som hersker". I øvrigt var det nordlige Jyl-

Brandvagten i Løkken måtte have hjælp for at få slangeudlæggeren til vandforsyningsstedet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

land og Storkøbenhavn netop i den travle tid præget af mange og store brande, og en speciel anerkendelse bør rettes til de, der har ligget på tagene med stivfrosne presenninger eller brugt hakke og mejsel i branddammene for at få vand.

Flyvetjenesten har ligeledes haft en travl tid. Der har været mange ændringer i planerne for Odense- og Karupruten som følge af vejr og vind. Hertil kommer flere indenlandske ambulanceflyvninger, hvor patienterne på grund af muligheder for vanskeligheder ved landevejstransport er blevet fløjet. For 2 år siden måtte man som bekendt finde en afløser til den sagnomspundne KZ IV-maskine, og afløseren – Dornier 28 – har vist sig mindst lige så velegnet til øflyvninger om vinteren. I februar fløj den blandt andet 14 liter sødmælk og fyrmesterens familie til **den lille ø Vejrø i Smålandsfarvandet.**

Th.: Det er ikke morsomt at holde 300 meter fra en brændende gård, når vejen først skal ryddes. (Station Hjørring og Løkken).

I midten ses flyvetjenestens aktion til Vejrø.

Nederst assisteres en sneplov, der brød sammen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Afmærkning af kranvogne m. m.

Vi skal her gengive Justitsministeriets bekendtgørelse af 28. august 1964 om afmærkning af visse køretøjer.

I medfør af § 10 i færdselsloven, jvf. lovbekendtgørelse nr. 231 af 27. juni 1961, fastsættes følgende:

§ 1.

Snerydningskøretøjer, grusspredningskøretøjer, slamsugningskøretøjer, vejafstribningskøretøjer, kabelvogne, sporvejenes specialkøretøjer og andre køretøjer, der er særligt indrettet til at udføre arbejdet på vej, kan under sådant arbejde anvende en eller flere af Statens Biltilsyn godkendte lygter, der synligt fra alle retninger og uden at kunne virke blændende for føreren viser brandgult blinkende lys, når køretøjet holder stille, hvor standsning eller parkering ikke er tilladt, eller når det benytter vejen i strid med færdselsreglerne eller iøvrigt på en måde, som kan medføre fare for andre vejfarende. Tilsvarende gælder kranvogne under udførelse af redningsarbejde på vej, men lygterne må ikke anvendes under slæbning af andre køretøjer.

§ 2.

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 271 af 25. maj 1940 om motorkøretøjers anvendelse til snerydning, som ændret ved Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 14 af 29. januar 1953, stk. 5, samt Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 15 af 29. januar 1953 om anvendelse af lastmotorvogne med grusspreder, pkt. 3 ophæves.

Som følge heraf skal vi meddele, at brugen af det gule roterende blinklys på kranvognene forudsætter, at man er til gene for andre vejfarende, og at man holder stille under arbejde.

Man bør være opmærksom på, at erfaringerne desværre viser en tendens hos de motorkørende til først at bremse i sidste øjeblik, når de observerer det gule advarselslys. Om denne tendens skyldes, at sneplove og snerydningstraktorer i kraft af den nævnte lov kører med det gule blinklys tændt under udførelsen af deres opgaver, skal vi ikke udtale os om. Imidlertid viser mange situationer, vi i denne vinters løb har været ude for, at flere motorførere, når de observerer blinklyset, går ud fra, at der er tale om et køretøj *i fart* og derfor indretter hastigheden herefter. Først i sidste øjeblik konstaterer man så, at der er tale om en af vore kranvogne, der holder stille – eventuelt midt på vejen – i færd med at rydde vejbanen for havarerede vogne.

En af vinterens ulykker med korpset som part gik ud over en *Glostrupredder*, der ved udkørslen fra motorvejen ved Hedehusene blev kørt ned og bl. a. fik kraniebrud og benbrud. Ulykken skete, da han var posteret foran en katastrofevogn, der holdt modsat færdselsretningen og belyste vejbanen under et større harmonikasammenstød. Ud over 3 kranvognes blinklys havde katastrofevognen såvel blå udrykningslys som gult advarselslys og vognens nærlys tændt. Redderen var placeret i lysskæret fra vognen og skulle advare de fra motorvejen kommende trafikanter.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

En motorfører havde godt nok set blinklysene, men bremsede alligevel for sent, kurede på den isglatte vejbane ind i redderen og hen mod katastrofevognen.

I *Meddelelser* nr. 3 fra juli 1963 er beskrevet afmærkning af uheldssteder i praksis, men ulykken viser, at vi måske bør gentage principperne ved først kommende lejlighed. Imidlertid vil vi fastslå, at placering af advarselstavler og -lys i god afstand fra ulykkesstedet ikke må være et økonomisk eller tidsmæssigt problem. Det *skal* simpelthen foretages på motorveje og andre stærkt trafikerede vejstrækninger, hvor hastigheden normalt er høj – enten af politiet eller os, ud fra den betragtning, at anvendelsen af en redder som advarselstavle er så risikoforbundet, at ingen ansvarlig leder bør være vidne hertil.

Et eksempel, der viser en situation, hvor vejafspærring bør foretages inden hjælpearbejdet påbegyndes.

Hvorfor blev hofteklemmen forbudt?

I korpsets cirkulære nr. 39 blev den af korpset opfundne og fremstillede hofteklemme forbudt, hvorimod anvendelsen af den såkaldte Bagshawes kvægelevator stadig er tilladt.

For de fleste stationer kom forbudet som en overraskelse, idet man mange steder ikke havde observeret, at dyrene led overlast ved brugen af vor hofteklemme. Imidlertid er baggrunden den, at der i faglige tidsskrifter for dyrlæger fremkom rapporter om enkelttilfælde, hvor man på slagterier havde konstateret svære skader på køer, der var rejst med hofteklemmen. Dette medførte, at korpsets ledelse i januar 1965 udsendte en meddelelse om, at brugen af hofteklemmen skulle ske med yderste varsomhed, helst med assistance fra dyrlæge, og at udlån af hofteklemmen principielt ikke måtte finde sted. Efter den tid fortsattes en længere debat i veterinærtidsskrifter, idet nogle var for og nogle imod et forbud mod hofteklemmen på baggrund af de enkelte rapporterede skader.

Imidlertid vil hele sagen om hofteklemmens anvendelse formentlig blive indbragt for Det Veterinære Sundhedsråd, men da korpset naturligvis ikke kan være medvirkende til eventuel påstået dyremishandling, vedtog man – inden Sundhedsrådet har haft lejlighed til at indhente nærmere oplysninger – at destruere de anvendte hofteklemmer og kun anvende kvægelevatoren, der ganske vist er væsentlig dyrere. Kvægelevatoren kan rekvireres gennem Handelsafdelingerne.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

KATASTROFEALARM
til hospitalsbrand

Den 19. februar opstod ild i *Sct. Maria Hospital* i Roskilde. Hospitalet er en ældre bygning med mansard og loftsetage i vinkel, sammenbygget med en kirke. Hospitalet anvendes til sygehjem for ældre mennesker og kan normalt rumme 125 patienter. Formentlig har en svejseflamme, brugt i forbindelse med ombygning, været årsag til branden, der opstod i loftsetagen og bredte sig til mansard-etagen.

Meldingen:
Alarmen indgik til os kl. 11.00 fra *Roskilde Politi,* der meddelte, at det kommunale brandvæsen var kørt til ildløs på hospitalet. (Brandmeldingen er iflg. dagbladene indgået kl. 10.46).

Udrykningen:
Roskildestationen afsendte brandredningsvogn, der kl. 11.05 via radioen bad om ambulancer, bærestole og løse bårer, idet der var patienter på hospitalet. Stationen afsendte 3 ambulancer og en sygevogn.

Kl. 11.13 var stationsleder *Assentorp* ankommet og havde dannet sig overblik over situationen. 40 patienter, der var på hospitalet, måtte evakueres, hvorfor han over radioen bad stationen om at afgive katastrofealarm.

Station *Roskilde* alarmerede stationerne *Køge, Ringsted, Tåstrup* og derefter *Vesterbro* med besked om at videregive meldingen til indre og ydre ring.

9 ambulancer afsendtes mod Roskilde. Imidlertid havde station *Rødovre* på dette tidspunkt, ca. kl. 11.15 opfattet katastrofealarmen på radioen, hvorfor man henvendte sig til station *Vesterbro* og aftalte, at indre ring afsendtes fra station *V* og ydre ring af st. *Rødovre.* Station *Vesterbro* foranledigede herefter 13 ambulancer, 1 katastrofevogn og 1 redningsinspektørvogn afsendt fra stationerne *Sundbyøster, Tårnby, Frederiksberg, Vesterbro, Hellerup* og *Nørrebro.*
Station *Rødovre* kontaktede st. *Gladsaxe,* der imidlertid selv var kørt med 2 ambulancer, hvorefter *Rødovre* afsendte 4 ambulancer og 1 katastrofevogn fra stationerne, *Ballerup, Rødovre* og *Glostrup.*
Over radioen kontaktedes 4 ledige ambulancer i området, og i tiden fra kl. 11.15 til kl. 12.00 ankom 34 ambulancer og 1 katastrofevogn til ulykkesstedet.

Ulykkens omfang:
Roskilde Brandvæsen havde i mellemtiden tilkaldt slukningshjælp fra *Holbæk kommunale brandvæsen.* Brandvæsenets egne ambulancer var ikke mødt, så evakuering m. v. blev overladt os. Lærere og elever, hospitalssøstre og redningsfolk sørgede i fællesskab for transporten af patienterne til en nærliggende skole, der i forvejen efter evakueringsplaner var udset til dette formål. Allerede kl. 12.08 kunne de første ambulancer returnere, idet det viste sig, at ingen patienter var kommet alvorligt til skade. 20 patienter blev dog overført til Roskilde Amts og Bys Sygehus.
Brandredningsarbejdet blev gennemført hurtigt og effektivt. Fra Storkøbenhavn blev rekvireret to såkaldte vandsugere, og sideløbende med vandpumpningen

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Glimt fra hospitalsbranden.

blev udstyr og instrumenter bjærget. Inventaret blev tildækket med presenninger, og en del af vandet kunne umiddelbart fejes ud i en elevatorskakt, hvorefter det blev pumpet op fra bunden. Alt redningarbejde var slut kl. 17.00.

Erfaringer:
Meldingernes videregivelse ved større ulykker har ofte været genstand for saglige drøftelser. Problemerne er, hvorvidt man skal benytte sig af et system, hvorefter man primært tømmer alle omkringliggende stationer og rekvirerer sekundær hjælp fra fjernere egne til udstationering på de tømte stationer, eller om man bør lade enkelte stationer være uberørte af katastrofealarmen og passe udvidet beredskab. Disse drøftelser er ikke tilendebragt endnu, men *Redningsteknisk Institut* arbejder med at opbygge erfaringsmaterialet fra de sidste års ulykker til brug for de endelige instruktioner.
Et andet punkt, der bør fremhæves, er fjerntliggende ikke implicerede stationers opringninger kort tid efter katastrofealarmen. Dette må synes at være en unødig belastning af den i forvejen hårdt engagerede station. I dette tilfælde kom flere samtaler indenfor den første time efter alarmen fra Jylland og Fyn med forespørgsel om, hvad der var sket.

*

BORNHOLM
På Bornholm blev Rønne-stationen kaldt til havnen, hvor en slæbebåd var kæntret med 5 mand ombord. Slæbebåden var i færd med at hejse sten op fra dækket for med sin kran at anbringe dem ved havnemolen. Imidlertid satte en stor sten sig fast i grabben, medens kranen drejede, og dette fik båden til at krænge over. Ved krængningen rullede de øvrige sten på dækket over i den ene side, hvorefter båden tippede rundt og sank.
Vi ankom få minutter efter og kunne straks køre 4 af de ombordværende på hospitalet. Den femte blev eftersøgt med frømand og fundet kort efter.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Øverst: Fra Rønne havn. Få minutter forinden kæntrede en slæbebåd her.

Nederst: Fra nytårsparaden i København: Fra venstre ses kontorass. fru K. Rasmussen, kontorchef Løkkegaard, dir. E. Wibolt og de bogstaveligt talt bærende kræfter i motionsklubben „Falck".

Pas på landroveren

Antallet af knækkede bagaksler på Landrovere er stort, hvorfor korpset har bedt importørens ingeniører om en tilfredsstillende forklaring for fremtidig at undgå sådanne skader.

Forholdet er det, at Landroveren med firehjulstrækket tilkoblet er bygget til ens hastighed på for- og baghjul. Når forhjulene svinger, vil de gennemløbe en større bane end baghjulene, hvorfor hastigheden vil være forskellig fra forhjul til baghjul. Derved opstår en spænding i transmissionen, der ofte har til følge, at bagakslen knækker. I terrænet vil underlagets beskaffenhed og ujævnhed dog kunne udjævne hastighedsforskellene.

Derfor skal firehjulstrækket kobles fra på vej og fast plan grund – i modsat fald må kun køres nøjagtig ligeud. Når man er i færd med f. eks. slangeudlægning, bedes dette erindret, idet et sekunds forsinkelse med frakobling trods alt er bedre end en knækket bagaksel mellem brand- og vandforsyningssted.

NYTÅRSPARADE

Traditionen tro holdt Falck-Husets kontorer og stationen sin fælles parade nytårsaftensdag. Præsidenten for Fællesforbundet var bortrejst, så direktør *Mogens Falck* holdt nytårstalen. Mogens Falck omtalte korpsets trivsel i året, der svandt, og man mindedes dem, der ikke er mere. Derefter ønskede direktør *Jørgen Falck* hele den fremmødte forsamling glædeligt nytår, hvorefter repræsentanter for personalet talte.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

LØN UNDER KURSUS

Uddannelsen af stationernes personale har efter de første års erfaringer vist sig at være særdeles effektiv. Alene i 1965 gennemgik 438 elever de forskellige kurser på Redningsskolen, og omkring 200 reddere og ledere deltog på andre kurser i forbindelse med uddannelsen af stationspersonale. Flere problemer melder sig ved skoleophold. De fleste af disse har Redningsskolen udsendt cirkulærer om, men et tilbagevendende problem, der synes at volde vanskelighed, har været aflønningsformen.

Derfor vil vi i det følgende forsøge at systematisere de forskellige former for aflønning, der hidtil har været gældende. Vi er herunder nået til erkendelsen af, at kun 2 aflønningsformer er nødvendige i forbindelse med skoleophold.

Den ene form er den for Redningsskolen og motorskolerne gældende, hvor 3 måneders eller 8 ugers indtægt lægges til grund for en gennemsnitsudregning af én uges indtægt, hvorefter denne udbetales pr. skoleuge. Denne aflønningsform har til hensigt at sikre, at hver enkelt mand dækkes op til sin gennemsnitlige fortjeneste. Dette medfører naturligvis, at ingen på samme kursus får samme løn, men skulle modvirke indtægtsnedgang for den enkelte. I flere tilfælde kan den pågældende kursusdeltager opnå en højere løn, end han ville kunne få på stationen i samme tidsrum, f. eks. hvis gennemsnitslønnen er beregnet for en travl periode eller i et tidsrum, hvor der har været sygdom m. v. på stationen. Til gengæld kan han også risikere det modsatte, altså en indtægtsnedgang, hvis kursusperioden falder i en for stationen travl tid eller umiddelbart efter egen sygdom.

Det andet aflønningssystem er baseret på udbetaling af normal grundløn med et tillæg af kr. 15,– pr. hverdag, man har været på skole. Disse 15,– kr. er taget fra udstationeringstillægget i landsoverenskomsten med DASF og vil blive bibeholdt, så længe kriteriet for udbetaling efter overenskomsten er det samme.

AFREGNINGSFORM OG SPECIALAFTALER

Redningsskole og motorskole

For reddere under den såkaldte københavneroverenskomst vil der på grundlag af 8 ugers umiddelbart foregående indtægt blive udregnet en gennemsnitlig ugeløn, der udbetales pr. skoleuge. For redningsførere og reddere under provinsoverenskomsten samt månedslønnede redningsførere under københavneroverenskomsten summeres 3 måneders forudgående indtægt regnet fra den ved udstikningen sidst foretagne månedslønsudbetaling. Fra denne sum trækkes de 3 måneders grundløn, hvorefter resten er summen af 3 måneders kørepenge og overtid m. v. Denne sum divideres med 13, hvorved den ugentlige gennemsnitsfortjeneste udover grundlønnen fremkommer. Gennemsnitsfortjenesten udbetales som tillæg til sædvanlig grundløn pr. skoleuge. I praksis fradrages det af skolen udbetalte på lønsedlen. Udbetalingen af såvel grundløn som tillæg minus det af skolen udbetalte sker ved normal halv- eller helmånedsvis opgørelse.

På Redningsskolen ydes fuld kost og logi samt godtgørelse af hen- og tilbagerejse. Af hensyn til mellemregnska-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bet med staten betaler ikke-forsørgere for kost, men godtgøres beløbet ved hjemkomsten, så resultatet bliver det samme. Specielt for motorskolerne gør det forhold sig gældende, at undervisningen foregår i dagtimerne, hvorfor der ikke kan blive tale om overnatning. Deltagerne bor hjemme, hvorved kost og logi bortfalder. Til gengæld ydes af korpset befordringsgodtgørelse for daglig hen- og tilbagerejse ved billetrefundering til offentlige befordringsmidler eller benzinydelse til egen vogn efter aftale.

Statens brandskole, svømmedykkerskole og civilforsvarskursus

Til ledere i provinsen ydes under deltagelse på Statens Brandskole og Frømandsskolen et tillæg til månedslønnen på 15,– kr. pr. hverdag, d.v.s. 15,– kr. i 6 dage pr. uge. Rejsegodtgørelse m. v. ydes som omtalt nedenfor.

Alle redningsførere og reddere vil tilsvarende få udbetalt 15,– kr. pr. dag i 6 dage pr. uge som tillæg til sædvanlig grundløn, d.v.s. døgnvagtsgrundløn for døgnvagter og dagvagtsgrundløn for dagvagter. Dette skal ses på baggrund af, at retten til fridøgn m. v. ikke bortfalder for døgnvagter på grund af skoleophold, hvorfor det er fundet naturligt, at øvrige specialaftaler for døgnvagter og dagvagter, herunder lønnen, også bør være de samme, hvad enten man er på skole eller ej. Aflønning med 15,– kr. pr. dag svarer nogenlunde til middeltallet af de gennemsnitslønninger, der er opgivet til Redningsskolen siden maj 1965.

For alle deltagere ydes kost og logi samt refundering af hen- og tilbagerejse. Derudover ydes til alle på de 3 nævnte skoler en gratis week-end rejse til hjemstedet, for så vidt skoleperioden

Aflønning under kursusophold	LEDER/STORKØBENHAVN					REDNF.REDDER/STORKBHVN				
	Grundløn	Tillæg	Fri kost	Rejsegodtg.	Extra rejse	Grundløn	Tillæg	Fri kost	Rejsegodtg.	Extra rejse
Redningsskole	x					x	Gennemsn. af kør/ovt.	x	x	
Motorskole	–	–	–	–	–	x	Som redningssk.		x	
St.Brandskole	x					x	15,– kr. i 6 dg. pr.uge			
Frømandsskole	x					x	Som St. br.skol.			
Civilforsvar	x		x	x	x	x	do.	x	x	x
Hospitalsprak. lægekonsulent	x			x		x			x	
Specialkursus		Aftale ad tjenesteve.					Aftale ad tjenesteve.			

En skematisk fremstilling af aflønningen under kursus. Det her afbildede skema viser de lønformer, der er gældende for ledere og mandskab i Storkøbenhavn. Hvor intet er anført i skemaet er ingen aftale om vederlag.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Aflønning under kursusophold	LEDER/PROVINS					REDNF. REDDER/PROVINS				
	Grundløn	Tillæg	Fri kost	Rejsegodtg.	Extra rejse	Grundløn	Tillæg	Fri kost	Rejsegodtg.	Extra rejse
Redningsskole	x		x	x		x	Gennemsn. af kør/ovt	x	x	
Motorskole	-	-	-	-	-	x	Som Rednsk.		x	
St.Brandskole	x	15,-kr. i 6 dg. pr.uge	x	x	x	x	15,- kr i 6 dg. pr.uge	x	x	x
Frømandsskole	x	Som St. brandsk.	x	x	x	x	Som St. brandsk	x	x	x
Civilforsvar	x		x	x	x	x	do.	x	x	x
Hospitalsprak. lægekonsulent	x			x		x			x	
Specialkursus		Aftale ad tjenestevej					Aftale ad tjenestevej			

Samme skemaform som på side 60, blot er dette gældende for ledere og mandskab i provinsen, d. v. s. udenfor den storkøbenhavnske redderoverenskomsts område.
Som nævnt i artiklen er der tale om de vederlag, som hver kursusdeltager vil kunne få, uanset om de udbetales af korpset, skolen eller staten.

strækker sig ud over 14 dage. Rejsepenge udbetales ved skolens, civilforsvarets eller korpsets foranstaltning som refundering efter bilag. Dersom flere kører i samme vogn ydes kun kørselsgodtgørelse til vognens ejer. Hvis den pågældende skole yder refunderingen, hvilket bl.a. er tilfældet på civilforsvarsskolen, er der naturligvis ikke tale om refundering fra korpsets side ved hjemkomsten fra skole.
Et par undtagelser gøres der dog. F.eks. kan Statens Brandskole og Frømandsskolen i København ikke have københavnere på kost og i logi, hvorfor disse må tage rejsen frem og tilbage.
Rejsegodtgørelse ydes ikke, hvis ledere transporteres frem og tilbage i korpsets køretøj. Forudsat, at en leder skønner det nødvendigt med et besøg på sin station under et kursus af mere end 14 dages varighed, kan han foretage hen- og tilbagerejse efter rejseregulativ. Der kan ikke blive tale om både en weekend rejse med billetrefundering og en rejse til stationen efter rejseregulativ – disse rejser må kunne kombineres.

Hospitalspraktik og lægekonsulentundervisning

Da disse – meget kortvarige – former for undervisning skønnes at høre med til sædvanlig træning for personalet, gives der ikke tillæg for deltagelse. Dog betales rimelig befordring efter bilag, og nødvendig fortæring vil kunne refunderes efter aftale.

Andre kurser

Hvis man efter ønske eller opfordring vil deltage på andre kurser end de førnævnte må anmodning og aftale om eventuelt vederlag træffes ad tjenestevejen, således at uddannelsesafdelingen får mulighed for at skønne betimeligheden i en sådan uddannelse.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

PERSONALIA

Den 15. januar blev redder *Eilif Nielsen, Sorø,* dræbt i kranvogn ved Roskilde. Han var på vej hjem til stationen efter endt bugsering, da kranvognen af uopklarede årsager drejede over i et modkørende lastvognstog. Kranvognen blev fuldstændig knust, og Eilif Nielsen blev dræbt på stedet. Vejen var glat som følge af snefygning.
Eilif Nielsen havde kun været i korpset i 1½ år, men havde en solid motorvognsuddannelse bag sig i forsvaret. Han blev 31 år.
Han efterlod sig kone og tre små børn, hvorfor kolleger over hele Sjælland og Lolland/Falster spontant startede en indsamling til de efterladte. Den blev fulgt op af indsamlinger i Storkøbenhavn og på kontorerne. Derudover har Falcks Redningskorps' Pensionsfond bevilget 10.000 kr.

Kontorchef Niels Jørgen Bille, død 23. januar

I en alder af kun 46 år døde kontorchef Niels Jørgen Bille, udlandstjenesten, pludselig af en hjertelammelse. Gennem 31 år havde han forstået at præge sin arbejdsplads med snilde, humør og dygtighed. Han var afholdt og kendt i en stor kreds og havde i de sidste år virket meget aktivt med opbyggelsen af ERAs nuværende struktur til gavn for den sag, der stod hans liv nær.

Børge Johansen – 50 år

Som det er karakteristisk for ham, blev direktør Børge Johansen i forholdsvis ubemærkethed 50 år. Ingen, der kender korpset, kan have undgået at støde på Johansens navn, der har stået bag mange store beslutninger gennem 31 år.
Blader man i Falcks publikationer ses Johansen som redaktør og flittig skribent, med en karakteristisk blændende sprogbehandling, hvilket ikke mindst *Meddelelser* har nydt godt af.
Den alsidige teoretiske uddannelse hos „BJ" er vist velkendt af alle. En skarp hjerne kombineret med medmenneskelig forståelse, evne til at delegere ansvar og organisationstalent kendetegner resultaterne af hans hidtidige virke i korpset. Men fremfor alt ville det være utilstrækkeligt, hvis man ikke nævnede den humoristiske sans og smilet, der altid er vokset med problemerne. Vi iler med at bringe en – omend forsinket – fødselsdagshilsen.

*

Et af ERAs kendte ansigter, *Carl C. Clemmensen,* er fra 1. februar udnævnt til fuldmægtig i udlandstjenesten. Clemmensen har på ganske særlig måde gjort sig fortjent til udnævnelsen. Han har i 2 år varetaget tilrettelæggelsen af hjælpeydelserne til nødstedte ERA-abonnenter i udlandet. I sæsonen har hans telefon – såvel dag som nat – bogstavelig talt ikke stået stille, for at han, som han selv udtrykker det, kunne holde enhver rejsende i hånden under udlandsturen.

– – –

Fra og med 1. marts at regne er overassistent, frk. *Wally Krogh* udnævnt til sekretær i Revisionsafdelingen. Frk. Krogh har i de sidste år beskæftiget sig med lønningsbogholderiet for ledere og de storkøbenhavnske stationer, og vil fremover fortsat være beskæftiget hermed.

– – –

Overassistent *Hans J. Møller,* Herning, er fra 1. april udnævnt til stationsleder i Ikast.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Direktør Børge Johansen, København fejrede sin 50 års fødselsdag den 25. februar.

Kombinationen BRAND og FROST stiller store krav til mandskab og materiel.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

30. ÅRGANG * MAJ 1966 * NR. 3

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

INDHOLD:

side

Skal vi puttes i en kasse? 67

Trafikulykkesanalyse 68

Ny normaloverenskomst om brandslukning 73

Uddannelsen på Statens Brandskole 76

Omhu og omtanke 78

Rapportbehandling 81

Vejhjælpen 83

Nye stationsbygninger 83

Nyt materiel 85

- Transit sygevogn 85
- Entreprenørkran til Ålborg 86

Fra og til stationerne 87

- Samarbejde med amtsvejvæsenet 87
- Rapid'ens sidste rejse 89
- Fin indsats i Hillerød 91
- Mund- og klovesyge 93

Personalia 94

Redaktion: Preben Kjær (ansvh.)

Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, København V.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skal vi puttes i en kasse?

På det sidste er vi kommet lidt i søgelyset. Folkesocialisten, *professor Morten Lange* har i forbindelse med et forslag til folketingsbeslutning, som han fremsatte den 31. marts d. å., foreslået os lavet om til en koncessioneret virksomhed. Han har ikke fundet nogen grund til at kritisere vor hidtidige aktivitet – tværtimod synes han den har været god – men han mener, at det offentlige i højere grad bør have indsigt med vore dispositioner. Omtrent samtidig udtalte den socialdemokratiske *folketingsmand Peter Jørgensen,* Århus, at han agtede at stille spørgsmål i folketinget til de respektive ministre om betimeligheden af at indføre en koncessionsordning for patientbefordring. Næsten hele transportmarkedet er koncessioneret eller underkastet regler, som i virkeligheden har en koncessionsvirkning, og det kan unægteligt forekomme besynderligt, at man ikke må befordre en rødspætte fra fiskeauktionerne uden tilladelse, men uden nogen form for kontrol kan påtage sig at transportere tilskadekomne og syge mennesker til behandling.

Lad os først se på forslaget fra Morten Lange, denne højt begavede politiker og svampeekspert, der ifølge indenrigsministeren ofte kommer med gode ideer og forslag med tankevækkende indhold. Morten Lange er en troens mand. Marxistiske dogmer er ham hellige, og når han klamrer sig til dem på bekostning af fornuftige ræsonnementer, kniber det for os at følge ham. Kan han få puttet os i en koncessionskasse, stemmer det med hans religiøse opfattelse af, hvordan tingene bør være, og så vil han være glad. Men så simpelt er det jo ikke.

Vi er slet ikke uenige med Morten Lange i, at det offentlige bør have indsigt med det, vi laver. Men det er jo ikke særligt begavet sagt. På brandslukningsområdet er vi vist nok under betydeligt strengere kontrol end noget kommunalt brandvæsen, og på patientbefordringsområdet er det os og ikke det offentlige, der har indført de forbedringer og den kontrol, som samfundet og især patienterne efter vor opfattelse har rimeligt krav på.

Vi kunne godt nævne mere af den slags, men lad os nøjes med at minde om de tusinder af hjælpeydelser, som vi udfører i al stilfærdighed til gavn for mennesker, der er i knibe, og som vanskeligt kan få hjælpen andre steder uden meget store armsving. Vi ved af smertelig erfaring, at mennesker kan være i vældigt bekneb, og at det sommetider hos det offentlige kan være svært at trænge igennem med anmodninger om hjælp, for hvilken der ingen normal hjemmel er at finde.

Vi drømmer ikke om at sige noget dårligt om offentlige virksomheder. Men ingen kan tage os det ilde op, når vi hævder, at netop vores særlige status sætter os i stand til at vise den smidighed i det daglige, som embedsmænd ikke så sjældent misunder os. For at tage et enkelt eksempel fra de sidste dage: To ældre mennesker, bror og søster, boede i hver sin ende af landet. Broderen lå på det sidste, og søsteren havde svært ved at bevæge sig. Socialkontoret kunne nok bistå med en togbillet, men det var i virkeligheden ingen løsning. En af vore folk hørte om de to gamles dilemma, sludrede med stationslederen, og fandt ud af en løsning, så den gamle dame liggende kunne

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

komme over til sin brors dødsleje. Den slags situationer er samfundet rig på, men det ved man ikke i folketinget. Spørgsmålet er så, om man har mulighed for at løse den slags problemer, hvis man først er puttet i en box med det offentliges stempel på.

Mon ikke selv Morten Lange vil kunne forestille sig, at vi aldeles ikke er i stand til at skeje ud på de hovedområder, der er underkastet statens, kommunernes, amternes, politiets og endnu flere myndigheders stadige kontrol, og at vi på andre områder, som ingen offentlig myndighed interesserer sig for eller har hjemmel til at beskæftige sig med, gør en ganske god nytte. Når sandt skal siges, er vi endda en lille smule stolte over det sidste, og vi ville være kede af at skulle indstille den side af vor aktivitet.

Peter Jørgensens tanke om en koncessionsordning tiltaler os mere end Morten Langes forslag. Den bygger på de virkelige forhold og tilsigter ikke at ændre noget, der egentlig ligger i et godt leje. Læsere af dette blad kender i detailler den udvikling, der er sket på patientbefordringens område. Det er en god udvikling, som alle sagkyndige anerkender. Og når vi sådan er kommet i søgelyset, er der ikke noget galt i at mene, at halvdelen af æren tilkommer os. Den anden vil vi gerne overlade anæsthesiologerne, som vi har haft et vældigt godt samarbejde med. Det er imidlertid ikke nok at sørge for en kvalitetsmæssig helt forsvarlig befordring af patienter. Den kan man nemlig ikke yde gratis. Nogen skal betale, og der vil altid være dem, der mener, at man skal slippe så billigt over det som muligt. Sygeforsikringsloven antyder ligefrem, at man skal spare på transportomkostningen. Et sådant forhold kan friste svage sjæle til at indlade sig på opgaven uden at være i besiddelse af de fornødne forudsætninger. Vi har set sørgelige eksempler, og kan man undgå dem for fremtiden, gør man en god gerning. Så vidt vi forstår Peter Jørgensens oplæg, er det netop dér, han vil hen.

B. J.

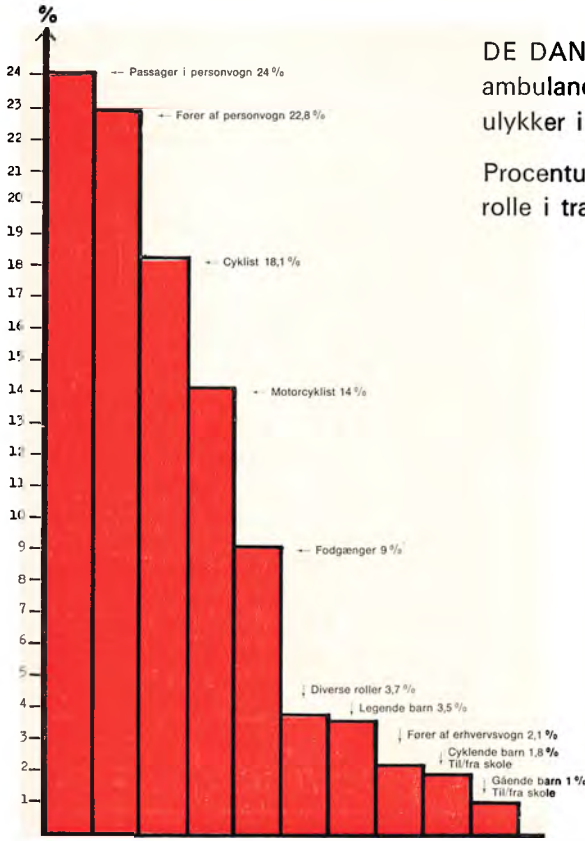
TRAFIKULYKKESANALYSE

Til brug for en lægekongres i Sverige i denne sommer bad overlæge *Willy Dam,* Bispebjerg Hospital, korpsene undersøge mulighederne for et bidrag fra vor side til statistikken om færdselsulykker i Danmark. Man mente, at korpsene efter sammenslutningen som følge af sin landsdækning ville have de bedste chancer for at tilvejebringe et omfattende, men relevant billede af virkninger af og årsager til færdselsulykker.

Derfor påbegyndte vi som bekendt fra 1. august 1965 udfyldelsen af en speciel formular efter hver ambulanceudrykning til færdselsulykke, og den første del af materialet, dækkende perioden 1. august–31. december 1965 foreligger nu i bearbejdet form.

Erfaringerne med disse specialrapporter om ambulanceudrykninger til færdselsulykker på offentlig vej og gade har været så gode, at det blev besluttet indtil videre at fortsætte indsamlingen af materialet, idet koderubrikkerne som bekendt blev trykt på stationsrapporterne fra 1. januar i år. Således kan der hvert år offentliggøres en statistik fra os, dækkende det foregående kalenderår. Herved er skabt mulighed for at få

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



DE DANSKE REDNINGSKORPS ambulanceudrykninger til trafikulykker i 1965.

Procentuel fordeling på kvæstedes rolle i trafikken.

(figur 1)

konstateret signifikante ændringer af ulykkesårsager og kvæstedes rolle i trafikken, så man eventuelt kan blive i stand til statistisk at måle resultatet af ændringer i forholdet mellem de forskellige transportmidler eller generelt indførte hastighedsgrænser ved hjælp af antallet og rollerne af trafikofre.

Trafikanalysen er som nævnt foretaget på alle stationer og i alle tilfælde af ambulanceudrykninger til offentlig vej eller gade, hvorfor man i betragtning af korpsenes landsdækning, der resulterede i, at der på 5 måneder indkom 7.000 rapporter, svarende til *ca. 15.000* pr. år med tilnærmelse kan betragte analyseområdet som *hele Danmark ÷ de tre hovedstadskommuner, København, Frederiksberg og Gentofte.*

Kvæstedes rolle i trafikken

Figur 1 viser den procentuelle fordeling på kvæstedes rolle i trafikken. Bemærkelsesværdigt er, at passager og fører i personvogn indtager en altovervejende plads, idet 24,0 % af samtlige kvæstede var passager i personvogn og 22,8 % af samtlige kvæstede var fører af personvogn. *Næsten 47 % af samtlige kvæstede ved gadeulykker har altså været fører af eller passagerer i personvogne.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Cyklister og motorcyklister tegner sig for henholdsvis 18,1 % og 14 %, hvorefter fodgængere følger med 9 %. Af de kvæstede har 2,1 % været fører af erhvervsvogne, og trafikanter med anden rolle i trafikken tegner sig for 3,7 % af ulykkerne.

Vi har specielt undersøgt forholdene med henblik på børns rolle som kvæstede i trafikken. 3,5 % kvæstede har været legende børn, og cyklende børn til eller fra skole tegner sig for 1,8 % af ulykkerne. Gående børn til eller fra skole har været impliceret i 1,0 % tilfælde. *Børn har ved leg eller på vej til eller fra skole i alt været kvæstet ved 6,3 % af ulykkerne.*

Bemærkelsesværdige resultater er fundet ved undersøgelse af kvæstedes køn og alder i forhold til rollen i trafikken. Vi har fundet det mest hensigtsmæssigt at gengive dette forhold i figur 2, men redaktionen kan ikke undlade at kommentere flere interessante ting, der dukkede op ved bearbejdningen af rapporterne. I antallet af kvæstede børn fra kategorien legende børn viser det sig, at ca. *dobbelt så mange drenge som piger i alderen 0–6 år er kommet til skade.* Næste aldersgruppe går fra *6–15 år, hvor ca. 3 gange så mange drenge som piger kvæstedes i trafikken.* Som fodgængere er drengene også mere uheldige end pigerne, idet dobbelt så mange drenge fra 0 til 15 år kommer til skade end piger i tilsvarende alder.
Som cyklister tegner drenge og mænd sig for ca. dobbelt så mange ulykker end piger i alderen 0–20 år. Herefter synes det stadig mest farligt at være mandlig cyklist, og efter 50-års alderen stiger ulykkestallet meget for mandlige cyklister, men det skyldes sandsynligvis en stor forskel i antallet af mandlige og kvindelige cyklister som helhed.

Køn / Alder	Pct. Drenge/mænd	Pct. Piger/kvinder	Pct. I alt
0 - 6 år	3,1	1,8	4,9
6 - 15 "	6,1	3,6	9,7
15 - 20 "	11,6	5,1	16,7
20 - 30 "	19,2	6,4	25,6
30 - 50 "	16,1	7,7	23,8
50 - 70 "	12,1	4,3	16,4
over 70 "	2,0	0,9	2,9
I alt	70,2	29,8	100,0

Figur 2: Kvæstede i trafikken fordelt på alder og køn.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Som motorcyklister er det også mændene, der tegner sig for de fleste ulykker, men det skyldes utvivlsomt, at antallet af kvindelige motorcyklister i landet er meget ringe. I den forbindelse kan nævnes, at der ikke i noget tilfælde er konstateret ulykker med kvindelige motorcyklister over 70 år.

Det kan ikke undre nogen, at mandlige førere af automobiler var mest udsat for uheld med personskade, når man tager forholdet mellem mandlige og kvindelige motorvognsførere i betragtning. Derimod er det bemærkelsesværdigt, at mænd i alderen 20–30 år var mest udsat for uheld som autoførere, medens kvindelige bilister mellem 20 og 50 år var lige udsat for uheld.

Som passagerer i personvogne var 12,4 % kvinder impliceret, medens det tilsvarende tal for mænd var 11,6 %. Det er især de unge piger mellem 15 og 20 år samt kvinder i alderen 30–50 år, der har været udsat for uheld.

46,8 % af samtlige kvæstede var fører af eller passager i personvogne. Her er en week-ends „høst" i Fredericia.

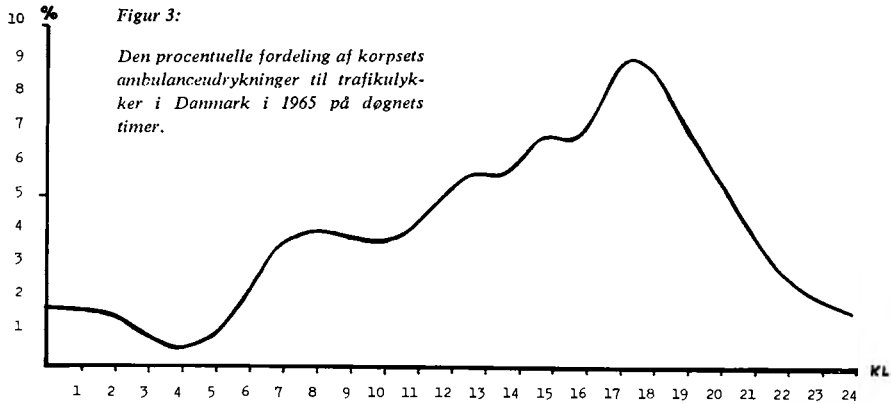
Ulykker fordelt på ugedage

Som det var ventet, tegnede week-end trafikken sig for de fleste ulykker med personskade, idet lørdagstrafikken alene havde det procentuelt højeste antal ulykker, 17,2 %. *Trafikken fredag-lørdag-søndag tegner sig for 50 % af samtlige ulykker fordelt på ugedage.*

På mandage er foretaget 14,1 % ambulanceudrykninger til trafikulykker, og tirsdage viser sig som den bedste ulykkesdag, idet kun 11,8 % ulykker er sket her. Onsdage og torsdage stiger det procentuelle ulykkestal, efterhånden som man nærmer sig week-end'en.

Det har været nævnt, at de tre hovedstadskommuner ikke er med i undersøgelsen, men en stor del af de i disse kommuner boende indbyggere vil dog alligevel være indirekte omfattet af analysen, idet det er en kendsgerning, at forholdsvis flere københavnere tager ud af byen end provinsboere tager til hovedstaden, hvorfor nogle københavnere uden for byen bliver involveret i færdselsuheld.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



Figur 3:

Den procentuelle fordeling af korpsets ambulanceudrykninger til trafikulykker i Danmark i 1965 på døgnets timer.

Ulykker fordelt på døgnets timer

Det fremgår af figur 3, at de fleste ulykker er sket i dagtimerne, og det kan i og for sig ikke undre nogen. Imidlertid er der tale om en skæv fordeling, idet det åbenbart er forbundet med større risiko at vende hjem fra arbejde end at tage ud, forudsat man har normal arbejdstid. Tidspunktet *fra kl. 15 til kl. 18 tegner sig alene for 24 % af samtlige ulykker,* hvorimod tiden fra 6 til 9 om morgenen kun forårsager 12 % af ulykkerne. I tidsrummet fra kl. 17 til kl. 18 skete flest ulykker i døgnets timer, idet den procentuelle andel var 9,1 %. Antallet af ulykker fra kl. 6 om morgenen til kl. 18 om aftenen stiger støt med timeslaget, hvorefter antallet falder brat til kl. 21. Kl. 3–5 om morgenen sker færrest ulykker.

Udover de nu offentliggjorte tal for ambulanceudrykninger til trafikulykker i Danmark indeholder de behandlede rapporter en række interessante oplysninger, som i første omgang vil blive stillet til rådighed for vore anæsthesiologiske lægekonsulenter, først og fremmest som nævnt overlæge Willy Dam. Disse oplysninger drejer sig i hovedsagen om personskadernes art og grad, samt hvor de kvæstede er transporteret hen og hvilken behandling de har fået i vore ambulancer. Om muligt vil vi offentliggøre resultaterne senere.

Over 60 billeder fra trafikulykker i Esbjerg-området blev indsendt i de første måneder af året. Her er et, der – ligesom de øvrige – taler for sig selv.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

NY NORMALOVERENSKOMST OM BRANDSLUKNING

Hvad indeholder den?

Hvorledes bliver den til?

Hvad er en overenskomst –?

En overenskomst – eller om man foretrækker et andet udtryk: kontrakt – er en samling bestemmelser, der beskriver, hvad to parter gensidigt skal yde hinanden. Vi kender det fra f. eks. *landsoverenskomsten,* der indeholder bestemmelserne om, hvad redningsmændene skal yde korpset. Den siger også, hvad de skal have i løn, og mange andre ting, altså hvad korpset til gengæld skal præstere.

Der var i og for sig ikke noget i vejen for, at korpset kunne aftale en overenskomst med hver enkelt redningsmand, det gjorde man i – de såkaldte gode – gamle dage. Men en vis ensartethed er nu engang ganske praktisk, derfor altså landsoverenskomsten.

En overenskomst kan udmærket være en mundtlig aftale, men det forudsætter naturligvis, at parterne har en betydelig gensidig tillid til hinanden. Den første vejpatruljeaftale med FDM var således mundtlig, og det gik ganske udmærket. Men det er nu alligevel mest praktisk at have bestemmelserne nedfældet. Der kan jo opstå divergenser – de, der træffer aftalen, kan falde bort – og så ved ingen besked, og endelig er det lettere at instruere medarbejderne og at administrere.

Ensartetheden er væsentlig

De to sidstnævnte ting er jo meget vigtige. Og har man mange aftaler, der vedrører et bestemt område, er det meget vigtigt, at disse er ensartede. I de tilfælde, hvor afvigelser måtte være nødvendige, er det vigtigt, at særaftaler eller særordninger ikke nedbryder systemet. For så vokser administrationen unødigt.

Vi kender dette fra et andet område. Alle stationer benytter de samme rapporter, der udfyldes og behandles på samme måde landet over. Abonnementerne er også ens. Tænk engang, hvilket kaos der ville blive, om hver station brugte sit eget system.

Brandudrykninger giver ofte anledning til mere eller mindre humoristiske tegninger.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Normaloverenskomstens forhistorie

I mange år – siden 1942 – har man til aftaler om brandslukning med sognekommuner anvendt normalformularer. Den fra 1942 blev afløst af en anden i 1950, og nu duer den heller ikke mere. Bl. a. fordi der kom en ny brandlov den 1. april 1961 – lov nr. 247 af 10. juni 1960 om brandvæsenet i købstæderne og på landet. Den blev ændret ved lov nr. 190 af 26. maj 1965 – den lovændring, der førte til brandskolens oprettelse. Den gælder for hele Danmark med undtagelse af selve byen København, for hvilken der gælder en særlig lov af 15. maj 1868 – ja, det er rigtigt nok, loven har snart 100 års jubilæum. Den nye brandlov afløste to ældre love, nemlig lov nr. 28 af 21. marts 1873 om brandvæsenet i købstæderne og lov nr. 174 af 31. marts 1926 om brandpolitiet på landet m. v. Samtidig kom der i øvrigt nye byggelove.

Nu må man jo ikke tro, at disse gamle love ikke var blevet ændrede i tidens løb. Det har jo simpelthen været nødvendigt, for i 1873 kendte man ikke noget til biler. Korpset var der slet ikke tænkt på, og selv da det blev stiftet i 1906, stod brandslukning ikke på programmet.

I medfør af loven – som det hedder med en ministeriel vending – er der i tidens løb udsendt en række bekendtgørelser og cirkulæreskrivelser, ligesom der er givet retningslinier for mange ting. Mange af disse har kunnet fungere videre under den nye lov.

En lille praktisk oplysning: en lovbestemmelse kan kun vedtages eller ændres af folketinget, en bekendtgørelse eller en cirkulæreskrivelse kan derimod udsendes af ministeriet.

Korpsets brandslukning begynder i 1923

Korpsets brandvæsen – i lovsproget „privat brandvæsen" – omtaltes første gang i brandpolitiloven af 31. marts 1926. Men de første overenskomster var oprettet allerede i 1923, bl. a. med Ballerup-Måløv kommune, der fik slukningshjælpen fra Tietgensgade (!). Den første købstadsoverenskomst oprettedes i 1924 med Svendborg.

Korpsets ydelser kræver mandskab og materiel. Til historien om brandoverenskomsterne er afbildet typiske slukningsenheder. Øverst en sprøjte fra midten af 20'erne, nederst det første slukningstog fra 1922

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det kunne altså i disse fjerne tider – som dog er oplevet af nogle af de, der endnu er aktive – gøres uden lovbestemmelser, uden bekendtgørelser og uden normaloverenskomster. Men efterhånden som det bredte sig, var det nok praktisk at få det reguleret, både på den ene og den anden måde. „Godkendelsen" blev dengang ordnet ved, at ordningen med privat brandvæsen blev indføjet i brandvedtægten, som enhver kommune skulle have godkendt.

Senere er det blevet til, at den overenskomst, der oprettes mellem kommunen og korpset, skal godkendes. Eller som det hedder i lovteksten: „justitsministeren kan helt eller delvis fritage en kommune for opretholdelse af udrykningskorps . . ." (brandlovens § 6).
I årene indtil 1942 blev aftalerne med sognekommunerne truffet stationsvis. Betalingen var forskellig fra station til station, men stort set overalt et beløb pr. indbygger – alt efter beredskabets størrelse og hvad man kunne få. Også dengang var der kommuner, der mente, de betalte for meget, og derfor kom De samvirkende Sognerådsforeninger i Danmark ind i billedet. Resultatet af forhandlingerne blev 1942-normaloverenskomsten med grundtakst 25 øre pr. indbygger. Med denne indføres i øvrigt hjælpebrandmændene, der nu nok snart forsvinder.

1950-normaloverenskomsten

I 1950 gik man i gang med nye forhandlinger, der førte til 1950-overenskomsten. Hermed kom reservebrandmændene (nu deltidsbeskæftigede brandmænd) til verden. Og de bliver, ja vi får måske endda mange flere af dem.

For købstadsområdet har der aldrig været nogen normaloverenskomst. Den Danske Købstadforening har hidtil

En typisk automobilsprøjte fra 30'erne.

ikke været indblandet, simpelthen fordi ingen af medlemmerne har anmodet den om at tage sig af spørgsmålet. Ganske vist ligner vore nyere købstadsoverenskomster hinanden, men det skyldes, at vi selv har tilstræbt en vis ensartethed.

Den opmærksomme læser vil måske på dette tidspunkt sige: „ja, men hvad skal vi overhovedet med en overenskomst, man kan jo i et brev med nogle få linier bekræfte, at brandslukningstjenesten varetages i overensstemmelse med brandloven. Materiellet og udrykningsordningen m.v. kan jo blot stå i brandvedtægten."

Ja, det var såmænd nok muligt, men det er altså mest praktisk med en overenskomst. Og det vil justitsministeriet næppe heller fravige.

Man kan så undre sig over, at man først i 1966 udfærdiger en ny normaloverenskomst-formular, når loven vitterlig trådte i kraft i 1961. Det må erkendes, at vi er lidt bagefter, men det er nu slet ikke så tosset endda. For det første har man haft lejlighed til at se lovens virkning i praksis. Og for det andet har det været meget væsentligt for korpset at få EDB-anlægget ind i billedet, bl. a. for at få den enklest mulige administration.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Forberedelserne til den nye normaloverenskomst

Men naturligvis har vi ikke ligget stille. Forberedelserne har stået på gennem lang tid. Bl. a. har „Arbejdsgruppe „Brand" (Meddelelser nr. 1/1964) behandlet emnet. Det har også været drøftet indgående i direktionen, der i slutningen af 1965 overdrog sagens videre behandling til et udvalg, bestående af direktørerne *A. Andersson* (formand), *H. Jørgensen, B. Johansen* og *P. Straarup* – og med afdelingsleder *K. Byg* som sekretær. Senere er udvalget tiltrådt af distriktsleder *E. Johnson,* Kolding, fordi man ønskede en praktiker med – det er jo så kedeligt, om man kommer til at lave noget, der ikke kan administreres i praksis.

Udvalget udarbejdede en længere redegørelse for brandslukningsproblemerne, såvel de tekniske som de økonomiske. Den blev sendt til justitsministeriet, de kommunale sammenslutninger og forsikringsselskaberne m. fl. og – så vidt vi kan skønne – modtaget med stor interesse.

Efter et møde med justitsministeriets brandråd i januar i år blev vi anmodet om at udarbejde et udkast til en ny normaloverenskomst-formular. Derom forhandles f. t. med justitsministeriet, idet vi jo må være sikker på, at bestemmelserne i den er rigtige, inden man går videre med forhandlingerne med de kommunale foreninger, hvor økonomien jo nok bliver en væsentlig ting.

Udover de allerede nævnte to kommunale foreninger kan der blive tale om forhandlinger med Bymæssige kommuner og Københavns amts sognerådsforening.

P. Straarup.

(Fortsættes i næste nummer)

Uddannelse på statens brandskole

Statens Brandskole er oprettet i henhold til lov nr. 190 af 26. maj 1965, og de nærmere retningslinier for dens drift er fastlagt i justitsministeriets bekendtgørelse af 3. januar 1966. Den foreskriver en alsidig uddannelse af det mandskab, der daglig beskæftiger sig med brandslukning. For det heltidsbeskæftigede brandmandskab – og herved forstås også vore stationers faste personale – skal uddannelsen foregå på Statens Brandskole, der hører under justitsministeriet. Skolen har lejet lokaler på brandstationen i Gentofte. Den ledes af tidligere brandinspektør i København, civilingeniør *G. Haurum.*

Foreløbig er de første kurser gennemført med ret stor deltagelse fra korpsenes side, nemlig

brandmandskursus på 4 uger, hvortil heltidsbeskæftiget mandskab inden 2 år efter deres ansættelse skal tilmeldes, gennemgå kurset og bestå prøve med tilfredsstillende resultat. For korpsenes vedkommende finder uddannelsen sted i 2.–4. ansættelsesår.

befalingsmandskursus på 2 × 3 uger, hvor brandinspektører, stationsledere, overassistenter og assistenter helst inden udnævnelsen, men i hvert fald senest 1 år efter, skal deltage og bestå prøve med tilfredsstillende resultat.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Når bekendtgørelsen læses, vil mange føle skolen som en skærsild, der skal gennemgås. Det er dog ikke tilfældet, og de første kursers erfaringer viser da også, at korpsenes personale ikke har nogen som helst grund til at frygte den afsluttende prøve.

På stationen i *Gladsaxe* samlede brandtjenesten fornylig korpsdeltagerne fra det første befalingsmandskursus for at høre de forskelliges meninger om uddannelsen og dens værdi. Vi vil her gengive hovedsynspunkterne for at give kommende elever på brandskolen lejlighed til at få en smule forhåndsorientering inden skolegangen.

Hovedindtryk

Det var det første holds overbevisning, at kurset var godt tilrettelagt såvel med hensyn til undervisningsplanen som lærerkræfters og undervisningsmateriellets kvalitet. Man havde indtryk af, at ikke én time blev spildt, og at det absolut kunne betragtes som en både grundig og solid uddannelse. Man mente heller ikke, det kunne være kortere.

Teori

Kurset strækker sig som nævnt over 2 × 3 uger. 1. afdeling var præget af teoretisk uddannelse. Flere mente, at nogle af timerne her måske var præget af lidt for teoretiske ting, såsom Newtons lov og gennemgang af kræfternes parallellogram, men det skal hertil dog siges, at en befalingsmandsuddannelse i højere grad end andre former for uddannelse må tage sigte på tilvejebringelsen af en almen teoretisk baggrund fremfor optræning i et i forvejen kendt speciale. Til gengæld mente flere af deltagerne, at slukningstaktik, vandledningslære og pumpelære måske kunne gennemgås mere grundigt i teorien.

I øvrigt har stationsleder, ing. *L. E. Andersen,* Tåstrup, lovet at give supplerende aftenundervisning i teori i kursusperioden. Endvidere er stationsleder, ingeniør *H. Lund,* Hørsholm, i gang med en teoribog til indledende studium.

Praktik

Skolens praktiske undervisning synes at være fortræffelig efter deltagernes udsagn. Blandt andet var faget instruktørvirksomhed genstand for megen ros. I betragtning af, at korpsene med 115 stationer og 1829 mand beskæftiger sig med brandslukning landet over, syntes deltagerne, at uddannelsen måske var præget for meget af Københavns Brandvæsen, altså det, der kan karakteriseres som decideret bybrandslukningsteknik uden vandforsyningsproblem. Man skal dog være forsigtig med at kritisere dette forhold for kraftigt, idet udviklingen herhjemme som bekendt viser en stadig industriel fremgang over hele landet med tilsvarende tilbagetrækning af rene landbrugsområder. Derfor kan et såkaldt landbrandvæsen i dag hurtigt blive forvandlet til mere bypræget brandvæsen, og da al uddannelse netop er baseret på fremtid, er det måske klogt at benytte erfaringerne fra andre egne af landet.

Uden for undervisningen er der livlig diskussion, selvfølgelig også om forholdet privat/kommunalt brandvæsen. Det er jo efterhånden et trivielt emne i tider, hvor man fra alle sider prædiker medmenneskelig forståelse etc.

Også korpsets materiel – ikke mindst landroveren som slangeudlægger – er genstand for diskussioner, men denne gang på mere sagligt plan. Vi synes dog brandtjenesten fortjener al mulig hæder for, at 10–15 brandfolk og tilskueres skubben og trækken af en „hund" over mark og sten efterhånden er en sjælden

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

oplevelse. Alle diskussioner og problemdrøftelser foregår efter deltagernes udsagn på en fredelig og kammeratlig facon, og aftenen tilbringes som regel med læsning og fjernsynskiggeri i opholdsrummet. Forplejningen fortjener megen ros – som en af deltagerne udtrykte det: „det er søndagsmad – hver dag".

Flere kursusdeltagere vil måske undre sig over, at de ikke hver dag møder repræsentanter for korpsenes ledelse og uddannelsesafdeling. Det skyldes, at man med vilje ikke vil blande sig i den yderst veltilrettelagte og effektive kursusplan, men man er løbende underrettet fra skolen. Hvis det lader sig gøre, er det tanken efter nogle måneders forløb at arrangere informationsmøder, hvor man gennemgår uddannelsen, så alle bliver fortrolige med den – inden de tager på brandskole.

Desværre er det ikke muligt at sende hele det tekniske personel fra korpset på brandskolen. Det har den simpelthen ikke kapacitet til, og hovedparten af de lidt ældre medarbejdere kan således ikke påregne at få denne værdifulde uddannelse. Til brandmandskurser kan vi kun sende redningsmænd med 2–4 års anciennitet, og til befalingsmandskursus de, der som ledere af assistent og højere grad kan komme til at føre kommando på brandsteder. Vi må således regne med ca. 120 mand om året. Dertil kommer dog materiel- og røgdykkerkursus.

Der skal suppleres med kursus rundt om i landet, blandt andet for deltidsbeskæftigede brandmænd.

Det bliver således stort set kun de yngre medarbejdere, der kommer på brandskolen. Men vi håber, at de ældre – der selvfølgelig har en større praktisk erfaring – vil tage ved lære, når eleverne vender hjem og fortæller nyt.

Kundskab skal man altid ønske for dem, der forstår at meddele den videre.
Samuel Johnson.

Omhu og omtanke

Landets befolkning betragter korpsenes personale som specialister inden for vort egenartede område. Derfor vil personalets handlinger også medgive korpset et forpligtende ansvar udover, hvad Chr. V egentlig havde tænkt sig, da han udgav Danske Lov, hvis bestemmelser om arbejdsgiveransvar endnu anses for gældende.

Vort ansvar kan anskueliggøres ved omtale af en hændelse, hvor større omhu og lidt mere omtanke kunne have medvirket til, at en autoskade af et stort omfang måske var undgået.

Indledningen er ganske dagligdags. En frue ringer til en af vore stationer og meddeler, at hun ikke kan komme videre med familiens nyerhvervede vogn, en D.K.W. årgang 1965. Stationen sender en bugservogn til assistance. Vor redder anbringer bugserstangen mellem de to vogne og instruerer fruen om at køre lige bag bugservognen og undlade opbremsning af DKW'en på grund af sneglat føre. Herefter finder følgende replikskifte sted:

Fruen: *„Hvad med tændingsnøglen – skal den sidde i vognen?"*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redderen: »*Det er ikke nødvendigt.*« Så langt – så godt. Men vor redders svar var ikke så godt, for i DKW-modellen er ratlås og tændingslås sammenbygget, og når nøglen er taget ud, er ratlåsen slået til, og vognen kan kun køre i én retning.

– – –

Glad og fro kører vor redder af sted med fruen og vognen på slæb, de små sidebevægelser på vejen udjævnes af det sneglatte føre, så ingen aner uråd, før man skal igennem et større sving med et vejtræ. Her sker, hvad mange læsere allerede har anet. *Landroveren svinger, og DKW'en kører ligeud* med det resultat, at den sidste rammer vejtræet for ikke at køre i grøften.

– – –

Lykkeligvis kom fruen intet til, men hendes vogn fik et udseende, som bilmodeskaberne i Tyskland sandsynligvis ikke vil lægge navn til. Den efterfølgende ansigtsløftning af vognen kostede næsten 7.000 kr.

Hvem har ansvaret?

Dette spørgsmål stilles naturligt efter enhver skade, og problemet er det samme. Ligger ansvaret hos vor mand, d.v.s. korpset, eller kan det placeres hos fruen, der til daglig kører vognen og derfor burde vide, at rattet låses, når tændingsnøglen tages ud. Korpset har ladet sine forsikringseksperter se på sagen, idet den naturligt rummer principielle perspektiver, og resultatet er blevet, at man i det væsentlige må placere *ansvaret på korpset*, der foretager bugseringen. At nogen skyld tilfalder føreren af det bugserede køretøj er evident, men graden af denne medskyld vil sandsynligvis af en domstol blive betragtet som

PAS PÅ RATLÅSEN. *I de fleste vogne med ratlås har nøglen 3 stillinger, så man kan slå ratlåsen fra uden at sætte tændingen til.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

så ringe, at der ikke tages hensyn hertil. Dette har sin baggrund i, at korpsene, som de største her i landet, anses for specialister i kranvogns- og bugseringsopgaver, hvorfor spørgsmål fra abonnenter m.v. om tekniske detaljer må kunne forlanges opfattet på rigtig måde. Vort ansvar og den måde, hvorpå domstole og forsikringsselskaber sandsynligvis vil betragte os på, stiller store krav til omhu og omtanke. Teknisk viden forudsættes af publikum hos vort personale, og besvarelser udfra almindeligt forekommende tilfælde kan altså få store konsekvenser. Man er nødt til at undersøge sagen tilbunds, inden svar gives.

I bilismens barndom og ungdom var manden den typiske bilist. Han kendte sin vogn lige så godt som han kendte sin kone, og vort problem var ikke så stort, idet den nødstedte bilist selv tog alle forholdsregler inden en bugsering.

I dag, hvor udlejningsbiler og hurtige modelskift ikke giver samme afhængighedsforhold mellem bil og fører, sideløbende med, at mand, kone og børn ofte skiftevis kører i den samme bil og betragter den som et forbedret kollektivt trafikmiddel, er vor redder den sagkyndige, der kommer til uheldsstedet, sætter sig ind i netop dette specielle tilfælde og afhjælper skaden med ansvar over for såvel bilisten som korpset – derfor må omhu og omtanke være kendetegnet på redningsmanden af i dag.

G. D. Harkamp.

Redaktionen har undersøgt problemerne omkring ratlåse gennem *Forenede Danske Motorejere,* og resultatet er gengivet i skematisk form. Det viser sig, at især *tyske* og *franske* vogne er forsynet med ratlås, hvorfor særlig forsigtighed bør udvises ved transport af disse. Endvidere kan alle andre vogntyper være forsynet med en sådan ratlås som uoriginalt ekstraudstyr. I så fald er det almindeligst, at der er to nøgler – 1 til tændingslåsen og 1 til ratlåsen.

VOGTYPER MED RATLÅS

Vogntype/ fabrikat	*Bemærkninger*
D.K.W.	*Alle modeller*
Ford	*Tyske modeller*
Glas	
Mercedes	*Alle modeller*
Neckar	*De fleste mod.*
N.S.U.	*Prinz-modeller*
Opel	*Nyere modeller*
Peugeot	*Ekstraudstyr*
Renault	
Saab	*GEARLÅS*
Simca	*Ekstraudstyr*
Skoda	*Nyere modeller*
Trabant	
Wartburg	
V.W.	*1500-1600 mod.*
Med forbehold for ændringer m.v.	

ÅRSBERETNINGEN

Som de fleste sikkert har erfaret, er årsberetningen for 1965 længe om at udkomme. Det skyldes visse tekniske vanskeligheder i forbindelse med korpsets overgang til ... o.s.v.

Vi håber, at beretningen kan udsendes i begyndelsen af juni måned.

Apropos årsberetning kan der – så længe oplag haves – rekvireres eksemplarer af tidligere udgaver af denne og *Meddelelser* ved henvendelse til Falck-Huset i København.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Rapportbehandling

Tiden må efterhånden være inde til at gøre status over de forløbne måneder siden årsskiftet og vurdere resultaterne af de bestræbelser, som stationerne har udfoldet for at imødekomme vore ønsker om en mere detailleret kodning af 1966-rapporterne.

Den strenge vinter var os naturligvis en slem streg i regningen, og man kunne nok have ønsket sig mildere vejrforhold i en periode, hvor vi alle havde nok at gøre med at tilpasse os de ændrede arbejdsformer som følge af overgangen til EDB-behandling. Rapportmæssigt har det været sådan, at årets 2 første måneder stort set bibragte os det dobbelte antal rapporter, end hvad der er normalt for denne periode.

Dette taget i betragtning kan det ikke undre, at vi jævnligt har konstateret visse uoverensstemmelser i rapportkoderne i strid med den instruktion, som både mundtligt og skriftligt blev givet stationerne umiddelbart inden årsskiftet. De hidtidige fejl og mangler tillader vi os da også at tilskrive travlheden som følge af vinterens pres, idet vi ikke med vor bedste vilje kan få øje på en sammenhæng mellem visse rapporters indhold og vor instruktion i sammes udfyldelse.

Flere stationer må på nuværende tidspunkt have modtaget rapporter retur fra hullecentralen i Nykøbing Falster, hvor man har grebet til denne udvej for at få rapportmaterialet kompletteret til hulning. Disse stationer vil sikkert give os medhold i det synspunkt, at det almindeligvis i højere grad er glemsomhed end uvidenhed, der har forårsaget, at rapporterne ikke i første omgang er blevet korrekt udfyldt.

Vi har derfor valgt ikke at fordybe os nærmere i de gængse former for kodning, idet vi ikke anser det for formålstjenligt at gentage os selv, når en detailleret instruktion om emnet allerede er tilgængelig. Vi skal derfor indskrænke os til varmt at anbefale de implicerede parter at *gennemlæse instruktionen* og i tvivlstilfælde *forespørge de respektive hovedkontorer.*

I forrige nummer af *Meddelelser* omtales begrebet begæringsbehandling, og herunder kommer man ind på spørgsmålet om de muligheder, som risikokodningen af abonnementsporteføljen giver os i hænde med henblik på en økonomisk vurdering af en tilsvarende risikokodning af ydelsesrapporterne, således at der opstår et samspil mellem indtægter og udgifter for den bestemte abonnementsgruppe. Er derfor grundmaterialet – abonnementsbegæringen eller ydelsesrapporten – behæftet med fejl, kan man ikke tillægge det endelige resultat den værdi, som man kunne ønske.

Risikokoderne skal som nævnt kun tjene som middel til at foretage skønsmæssige vurderinger, men ganske anderledes vigtigere ting står på spil, når der er tale om betalingskoder. Ordet betalingskode siger egentlig alt, men det kan aldrig skade at lade interessen samle sig om den del af ydelsesrapporterne, for hvilke vort hele grundlag for opnåelse af betaling er afhængig af et korrekt firecifret kodetal.

I slutningen af marts måned udsendtes EDB-opgørelser over patientbefordringen i perioden 1. april–31. december 1965 for de kommuner og sygehuse, der har indgået overenskomst med korpset, og vi har til stationernes orientering ladet aftrykke en sådan opgørelse i bla-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

det. Vi har selvsagt været spændt på resultaterne af opgørelserne, der med hensyn til afregningsmetoderne brød med tidligere praksis, men vi kan allerede nu sige, at vi stort set har grund til at være tilfredse.

Dette være sagt på baggrund af, at der som nævnt var tale om radikale omlægninger af forretningsgangen, for helt tilfredse bliver vi næppe, hvilket måske også turde være for meget forlangt med et årligt rapportantal på ca. 1½ million.

Vi har imidlertid alle høstet erfaringer i den periode, hvor systemet med betalingskoder har fungeret. I adskillige tilfælde har det vist sig, at en befordring ikke er blevet registreret korrekt, fordi man enten har undladt at påføre betalingskoden eller sjusket ved anbringelsen af denne, og EDB-anlægget har derfor ikke formået at placere befordringen på rette sted. Forholdet er uheldigt, da rapporten repræsenterer en værdi, som bliver unddraget korpset, og trods påpasselighed ved gennemgangen af rapporterne, kan det ikke forhindres, at der smutter enkelte igennem nåleøjet.
Vi skal derfor benytte lejligheden til *på ny at henstille til vore stationer,* at den daglige rapportmængde *gennemses* og *kontrolleres* af lederen eller en af ham udpeget ansvarlig. Med henblik herpå skal vi resumere, hvilke rapporter, der skal være forsynet med betalingskoder. *Dette gælder alle rapporter over patientbefordringer for kommuner og sygehuse, og uanset om vi har indgået aftale eller ej med pågældende kommune eller sygehus.*

Undtaget herfra er rapporter, hvor kørslen er foretaget for Forsvarets Lægekorps. Disse rapporter er som bekendt omfattet af risikokode 25, der alene bestemmer betalingspligten (Forsvaret), *hvorfor betalingskode ikke skal anføres,* da betalingspligten herved bliver flyttet fra Forsvaret til det pågældende sygehus eller lignende.

Dette turde være nemt at huske, og vil man yderligere erindre sig, at kodenumrene skal være tydeligt læselige og overstregninger m. m. ikke må finde sted, kan vi ikke forlange mere.

Til slut vil vi gerne imødekomme de stationer, der har anket over, at der i den udsendte kodetabel mangler en ydelseskode i 40-gruppen". Man har ønsket at råde over en kode for småassistancer, der ikke umiddelbart kunne henføres under de bestående kodenumre, og vi skal derfor anmode alle stationer om at tilføje *kodetal nr. 49, mrk. „i øvrigt", til brug herfor.*

P. Søborg Nielsen.

FATTIATLEZCHEKTAL I 1965 I FENHOLD TIL REGENSTAENCE OPGØRELSE.

CCTALENCE KOMMUNE/SYGEHUS C3CE

SIDE 1

STAT	HAENE	DATE	KL	YD.KOD	P.GRP	FRA	TIL	KØRTE KM.	ANTAL PIN	ANT.MSNC	BEVOEJ	DIV.OPLYS
172	C5646	26.03	22	2C	1	C3CE	C2CC	25	8C	2	51,75	
173	C5808	26.03	12	3C	1	G4C4	C3C8	29	16C	2	55,15	
						ANTAL RZF		KØRTE KM.	ANTAL PIN		BEVOEJ	DIV.OPLYS
			TOTAL			2		54	24C		107,90	
173	C6703	05.04	11	3C	1	C2C3	C3C8	11	72	2	26,41	
172	C6654	06.04	1C	3C	1	C2C6	C3C8	6	58	2	17,09	
173	C6534	07.04	1C	3C	1	C2C6	C3C8	1C	76	2	26,36	
116	C7275	01.04	12	1C	2	C2C4	C4C8	17	42	1	49,56	
118	C7457	01.04	15	3C	1	C2C6	C3C8	11	28	1	11,45	
118	C7562	03.04	11	3C	1	C2C6	C3C8	6	31	1	7,99	
116	C7520	03.04	12	3C	1	C2C6	C3C8	0	43	1	15,32	

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vejhjælpen

På et møde i „FDM og Falck's kontaktudvalg" blev drøftet forskellige sager angående vejhjælpen.

Igangslæbning

I korpsenes cirkulære nr. 58 af 14.–4. 1966 er angivet, at igangslæbning ikke er omfattet af vejhjælpen til FDM-medlemmer. Dette er for så vidt rigtigt nok, idet der ved igangslæbning normalt inden for korpset tænkes på start af et motorkøretøj, der har været parkeret i kortere eller længere tid. Imidlertid må man godt inden for den aftalte vejhjælp slæbe motorklub-medlemmer i gang på de anførte hoved- og motorvejstrækninger, når dette er den fornuftigste løsning på medlemmets vanskelighed. Altså forstået således, at et FDM-medlem, der f. eks. efter høj fart på en motorvejstrækning går i stå ved et lysreguleret kryds på vejen, kan inden for den aftalte vejhjælp slæbes i gang, idet denne løsning på problemet som regel er både hurtigst og bedst fremfor slæbning til værksted, hvor en mekaniker alligevel blot ville give vognen et skub.

Assistancekvitteringer

Assistancekvitteringerne er nu trykt på hulkort-pap, og da de af FDM behandles som og indgår i et større statistisk materiale, har vi lovet, at stationerne fremtidig vil udfylde disse med om muligt endnu større omhu. Alle rubrikker bør udfyldes, og ingeniør *P. Krøigaard* fra FDM oplyser, at det især kniber med udfyldelsen af hovedvejsnumre, ugedag, måned og klokkeslet. Derudover skal der kun sættes kryds i rubrikkerne for assistancens art – altså ingen forklaring i rubrikkerne – en eventuel sådan anføres som notat på formularen. Medlemsnumre og organisationsforhold for udenlandske motorklubs-medlemmer er også meget ønskelig, hvorfor stationerne for at få oplyst disse ting bør benytte samme fremgangsmåde som ved oplysning af korpsenes abonnementsnumre på almindelige assistancer.

Indsendelse

Som led i vore rationaliseringsprocesser – ikke mindst på forsendelsesområdet – kan FDM-assistancekvitteringer fremover i lighed med selskabs- og stationspost indsendes til Falck-Huset med påhæftet „til og fra" seddel, mærket „til FDM".

NYE STATIONSBYGNINGER

At korpset er overgået til elektronisk databehandling er kendt af enhver. Det er hørt så mange gange, enten som en oplysning eller en undskyldning, i enkelte tilfælde endog som en dårlig vittighed. Imidlertid skylder vi en afbilding af de udmærkede lokaler, der er skabt for anlægget og dets personale. Som vi angav i vor gennemgang af de funktioner, der i første omgang blev overtaget af EDB, er anlægget placeret i Hellerup, og da der kræves speciel ventilation og konstant temperatur hele dagen, blev man enige om at ombygge en del af station Hellerups garageanlæg til dette formål. Til gengæld har stationen fået flere garager bagtil, så forholdene er ikke blevet forringet ved ombygningen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Man er inde i en stille periode med nybygninger. Til gengæld er der så meget desto større aktivitet på ombygnings- og planlægningsområdet i Bygningstjenesten. Som det blev angivet i sidste nummer af *Meddelelser* er der bygget om i *Haslev,* så stationen nu har fået sin endelige form.

I *Herning* har man også bygget om. Stationens mandskabs- og vagtstueforhold var efterhånden utilstrækkelige, og derfor byggede man en ny administrationsfløj til stationen. Denne tilbygning er led i en langtidsplan, idet der med tiden skal bygges en garagefløj i vinkel ud mod Ringkøbingvejen. Det fornødne grundareal til hele byggeriet er erhvervet, og for at man ikke skal have kran- og entreprenørvogne i fri luft, indtil garagefløjen bliver bygget, har stationens mandskab selv opført en carport med plads til 6 store kranvogne og entreprenørmateriel. Carport'en er helt opført i træ og for at gøre den billigst muligt har redderne, hvoraf flere er bygningshåndværkere, foretaget byggeriet i ledige stunder. I forbindelse med den nye vagtstue er der grund til at fremhæve garagemester *Børge Mathiasens indsats,* idet han selvstændigt

har samlet og opbygget vagtbord med radiobetjeningspulte og kontrollamper, der viser stationens vognes placering, samt lys- og kaldeanlæg. Det var så fint udført, at alle lamper og knapper virkede i samme øjeblik, elektrikeren tilsluttede bystrømmen, hvilket forbavsede adskillige, der har overværet flere tilslutninger rundt om i landet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

På side 84 ses øverst de nye lokaler, som EDB-afdelingen har fået i Hellerup. Nedenunder er programmør Ib Andersson i færd med at kontrollere, at anlægget udfører de forventede operationer.

Øverst ses station Hernings nye tilbygning med kontor og vagtstue.

Til venstre ses station Haderslevs nye garageanlæg.

Nyt materiel

TRANSIT SYGEVOGN

Den første Ford Transit sygevogn er leveret til København A/S. Vognen udmærker sig ved sit regulære bårerum med støre rumindhold end tidligere. Da vogntypen i øjeblikket kun bliver prøvekørt, skal vi lade øvrige fordele eller eventuelle ulemper være uskrevne. Indtil videre har man bestilt yderligere et par stykker, der dog får bagdøren hængslet foroven. Derudover eksperimenterer man med endnu større ambulancer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

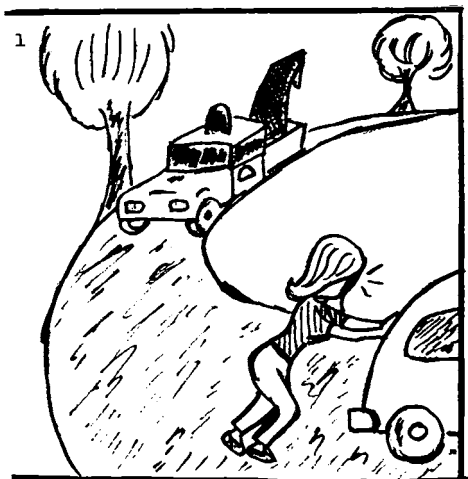
Entreprenørkran til Aalborg

Øverst ses Ålborg-stationens nye entreprenørkran i arbejde. På billedet nederst er der tale om flytning af en interimistisk bankfilial i Ålborg. På døren i huset står sámænd lakonisk „Banken er lukket".

Under direktør *J. Falck* og driftsleder *E. Bødkers* ledelse er man i Ålborg A/S i gang med en omfattende materieludskiftning. Sidste nyerhvervelse er en entreprenørkran til Ålborg-stationen. Kranvognen, der er noget af det største, vi hidtil har erhvervet, er bygget med et svingbart løfteaggregat. Kranen kan skydes ud i 28 meters længde og kan endda løfte 2½–5 tons i udskudt tilstand alt efter løftevinklen. I normal tilstand kan kranen løfte 25 tons. Som nævnt er der tale om en mobilkran, der selvfølgelig fortrinsvis viser sine anvendelsesmuligheder på entreprenørområdet, men blandt andre råder Vejle A/S over en tilsvarende mobilkran, som man med held har anvendt ved specielle former for redningsarbejde.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

FRA og TIL STATIONERNE



Vinter igen

Vinteren gik blot for at komme igen, da fejemaskiner og rydningsmateriel var stillet af vejen. En af Falck-Husets unge damer, frk. *Rørmark,* tog tuschpen og papir, hvorefter hun fremtryllede en nydelig lille tegning, som bedre end ord illustrerer en af årstidens små episoder, selv om vi i sagens natur skal lade usagt, om den er typisk. Vi bringer den her – og håber samtidig det er de sidste ord, vi har skrevet om sne og is i denne omgang – selv om vi flere steder har hørt, at de kommunale skøjtebaner åbner pinsemorgen.

Samarbejde med Amtsvejvæsenet

At holde det danske landevejsnet farbart under alle forhold kræver forenede anstrengelser af vejmyndigheder, politi og redningskorps, der hver især varetager deres opgave på bedst mulig måde, ikke mindst under ekstraordinære forhold, såsom ved snefygning, isbelægning, eller hvor der opstår tøbruds-skader. Korpsenes opgave begrænser sig naturligvis til kranvognshjælp ved uheld, der medfører trafikulemper, men denne hjælp vil i de nævnte situationer ofte være afhængig af de pågældende vejmyndigheders indsats. For at fremhæve et område, hvor det er bekendt, at samarbejdet mellem amtsvejvæsnet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og korpsene er forbilledligt, har vi besøgt *amtsvejinspektør, civilingeniør H. Buchwald Christensen, Roskilde,* i et forsøg på at belyse korpsenes opgaver og samarbejdsvilje set fra vejmyndighedernes side. Endvidere har det været vort håb med dette interview, at andre stationer end Roskilde vil forstå at udnytte de muligheder, som et snævert samarbejde giver.
På vor forespørgsel forklarer amtsvejinspektøren, at amtsvejvæsnet i Roskilde fra november til april foretager flere patruljekørsler i døgnet, navnlig i aften- og de tidlige morgentimer. Patruljernes opgave er udelukkende via radio i vognene at melde om vejenes tilstand, ikke mindst hvis der er risiko for mærkbart snevejr m. v. Ved melding om forhold på vejene, der giver anledning til indsats fra amtsvejvæsnets side lader den vagthavende ved radiostationen i Roskilde meldingen videregive efter en forud lagt plan for hele distriktet, hvorefter snerydnings- eller grusvogne i løbet af meget kort tid ankommer til området.

Hvorledes kommer Falck & Zonen ind i dette billede?
Forholdet er det, at fastkørte vogne samler den fygende sne, og på meget kort tid opstår snedriver, der kan medføre blokader og ofte også ulykker. Derfor er det af væsentlig betydning for vejvæsnets folk, at sådanne vogne fjernes hurtigt, og via radioen kontakter vor sneplov radiostationen, der rekvirerer Falck i Roskilde, hvorefter sneploven venter til kranvognen ankommer til stedet.

Betragter De vor bistand som en samfundsopgave?
Ja – set fra et snerydningssynspunkt er det væsentligt, at vejbanen længst muligt holdes farbar.

Hvis korpsets kranvogne kommer til uheldssteder før vejvæsnets køretøjer?
I så tilfælde formoder jeg, at kranvognen kalder stationen. I hvert fald får vi melding fra korpset om tilfælde, hvorefter vor vagtmand sender en sneplov til hjælp.

Er det Deres indtryk, at korpset ankommer hurtigt?
Ja, og den gensidige aftale om melding er til stor hjælp.

Hvad med tøbrudsskader?
I de få dage, der er chance for pludselige tøbrudsskader, foretager amtsvejvæsnet selv stadige eftersyn og patruljekørsler med erfarne vejfolk, hvorfor tøbrudsskader næsten altid vil være opdaget af patruljerne.

Sætter man fra vejvæsnet pris på, at Falck & Zonen giver meddelelse om større tøbrudsskader?
For så vidt korpset observerer en vejstrækning, hvor det klart fremgår, at en meget pludselig tøbrudsskade er opstået, sætter man naturligvis pris på at få et vink, men som nævnt vil vejvæsnets egne patruljer og vejmænd som regel opdage disse skader meget hurtigt.

Hvad med melding om ødelagte vejskilte og afmærkning?
Hvis der ikke er tale om ting, der ordnes på stedet eller af politiet, er man naturligvis interesseret i en sådan melding, og sådanne får vi, når der er tale om tilfælde af færdselsmæssig betydning.

Kan De på grundlag af erfaringerne fra Roskilde-området anbefale en tilsvarende ordning andre steder?
I betragtning af de gode erfaringer, vi har, kan en sådan ordning naturligvis anbefales.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Et praktisk eksempel på samarbejde mellem amtsvejvæsenet og os er hentet fra Esbjerg, hvor redder Frode Bjerrum det meste af en formiddag hjalp fastsiddende vogne gennem hovedvej 1, der var ramt af en svær tøbrudsskade. Imedens var amtsvejvæsenet i fuld gang med at udbedre og skaffe omkørselsmuligheder.

Konklusionen af oplysningerne om dette samarbejde i Roskilde-området synes at være, at det virker udmærket, såvel set fra amtsvejvæsnets som fra vor side. *Stationsleder Assentorp* understreger som en anden væsentlig ting ved et snævert samarbejde, at vi altid ved hastende sygetransporter eller ambulanceudrykninger under snefygning m. v. kan få en hurtig håndsrækning.

Rapid'ens sidste rejse

Rapid'en på ambulanceflyvning i sine velmagtsdage.

Tirsdag den 5. april 1966 kan bemærkes som en slags mærkedag i vor flyvetjenestes historie, selv om man kun indirekte har været impliceret.
Den igennem 15 år som ambulanceflyvemaskine trofaste De Havilland Dragon Rapid blev overført af vor Kalundborg station fra privatflyvepladsen i Kalundborg til en forhåbentlig i det danske vejr bedre plads på Teknisk Museum i Helsingør.
Pludselig opdager man, at tiden løber endog meget hurtigt i teknisk henseende. Da der skulle skrives et par smukke,

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

velmente ord om den flyvemaskine, der var alfa og omega i flyvetjenesten for få år siden, stødte vi på følgende overskrift i *Meddelelser* fra december 1947: „Den nye De Havilland-Rapid opfylder alle krav til en moderne ambulancemaskine". Se sådan skrev man for blot 19 år siden.

Tilbage til Rapid'en, der under 2. verdenskrig gjorde 2 års tjeneste hos englænderne, for efter krigen at blive købt af os. Dens tjeneste hos os, som den første ambulancemaskine i Falcks flyvetjeneste, fik dog en meget vanskelig start. Den blev købt i december 1946, men måtte tilbringe mere end et halvt år i hangar uden flyvetilladelse, fordi den uforskyldt blev indviklet i endnu en krig – denne gang dog en papirkrig. Først i oktober 1947 kom starttilladelsen, og den 22. oktober blev den sendt ud på sin første luft-sygetransport til Frankfurt am Main.

Senere kom mange flyvninger til, og i 15 år tjente maskinen korpset uden et eneste motorstop og med en driftssikkerhed, som mange kunne have som forbillede. I begyndelsen af 1960'erne var dens dage som ambulanceflyver hos os imidlertid talte, og den indgik derefter i forskellige handler for til sidst at ende i Kalundborg, hvor grev *Chr. Lerche* som ejer af flyet forærede det til Kongelig Dansk Aeroklub.

Engang ad åre er det tanken, at Rapid'en skal anbringes på et kommende flyvemuseum, men indtil da vil den være opmagasineret i Helsingør. Som dens gamle arbejdsgiver fik vi til opgave at transportere den, og efter flere forhandlinger med myndighederne fandt vi en egnet transportmåde. Vi modtog efter den vellykkede tur en lille hilsen, der lød som følger:

Falck & Zonen, Kalundborg.

„På sektionens og egne vegne vil jeg gerne takke Dem og Deres mandskab for den udmærkede bistand ved demontering og transport af det gamle ambulancefly fra Kaltred til Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Det var dejligt at samarbejde med folk, der var lige så interesserede i opgaven som vi selv. Jeg aner ikke, hvad vi skulle have stillet op, hvis vi ikke havde haft Dem og Deres folk at trække på."

Med venlig hilsen
Kongelig Dansk Aeroklub
Flyvehistorisk Sektion.

Transporten fra Kalundborg til Helsingør så mere sørgmodig ud, men efter restaurering vil maskinen fremtræde som ny, selv om den ikke kommer i luften mere.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

FIN INDSATS I HILLERØD

Vagtmester *Harry Nielsen,* redningsfører *Julius Wedderkopp* og redder *Evald Olsen* fra Hillerød deltog den 29. januar i redningsarbejdet ved en bemærkelsesværdig ulykke på Hillerød jernbanestation.

En lastvognschauffør var i færd med at læsse jernskrot i beholdere på 2 tons fra lastvognen til en jernbanevogn ved hjælp af en elefantkran.

Da elefantkranen med den sidste beholder svingede vinkelret ud fra lastvognen for at aflæsse beholderen på jernbanevognen, gav støttebenene efter for vægten, og chaufføren, der stod på lastvognens trinbræt, var så uheldig at komme i klemme mellem jernbanevognen og lastvognen, der væltede over mod jernbanevognen.

Kl. 12.54 blev stationen i Hillerød alarmeret og afsendte straks en ambulance, en sygevogn og en kranvogn med udrykning. Lastvognens elefantkran havde sat sig fast, så det blev nødvendigt at rejse lastvognen på ret køl ved hjælp af kranvognens motorspil. Chaufføren, der var i klemme, havde været livløs i ca. 5 minutter, da han blev befriet, hvorfor vagtmester Harry Nielsen straks påbegyndte genoplivning ved hjertemassage. Ved ankomsten til centralsygehuset gav chaufføren livstegn fra sig. Såvel på sygehuset som i chaufførens hjem og hos os blev der glæde, da det blev kendt, at chaufføren tilsyneladende var kommet sig efter 5 minutters skindød tilstand. Af hensyn til Redningsteknisk Instituts rapporter bad vi overlæge i anæsthesiologi i Hillerød, *P. Nørskov Petersen,* om en udtalelse, som vi gengiver i uddrag:

„Ved ankomsten til sygehuset er patienten dybt bevidstløs med stærkt udvidede og lysstive pupiller, arme og ben er fuldstændig slappe, og der er stærk blåfarvning af hoved, hals og øverste del af brystkassen. Vejrtrækningen er langsom (10 pr. minut), dyb og snappende. Pulsen er meget uregelmæssig . . .

. . . *Konklusion:* Efter beskrivelsen har patienten haft hjerte- og respirationsstop i 4–6 minutter, og man må formode, at den iværksætte hjertemassage på ulykkesstedet i væsentlig grad har bidraget til, at patienten har overlevet ulykken."

Det glade trekløver i Hillerød, vagtmester Harry Nielsen, redningsfører Julius Wedderkopp og redder Evald Olsen efter redningsdåden.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fra Hillerød tager vi til station *Ballerup,* hvor man en dag blev kaldt ud til redning af et mindre dyr. Det viste sig at være en nyfødt harekilling, der var fundet af nogle villabeboere. Da det ikke er hver dag, vi undsætter harekillinger, blev denne taget med hjem på stationen, hvor den kom i de bedste hænder hos vagtmester *Stæcher Jensen,* der selv bor lidt uden for Storkøbenhavn, og derfor er mere dyreminded end de fleste.
Ingen ville tage sig videre af harekillingen, så Stæcher Jensen tog den med hjem og har passet og plejet den siden.

*

Det nye Rødovre-Centrum nær København er som bekendt åbnet. Blandt andet rummer centret en fødeklinik, og *Rødovre-stationen* sørgede for mandskab og sygevogne til flytning af de på klinikken, der før lå i Brøndbyøster, værende patienter. 14 vordende eller lige nedkomne mødre blev transporteret over i de nye omgivelser, og tidspunktet var således afpasset, at Rødovre-redderne ikke en eneste gang skulle agere fødselshjælpere.

Slet så godt gik det ikke i *Nakskov,* hvor stationen under den forrygende snestorm efter påske blev anmodet om at assistere en jordemoder, der på vej ud til en kompliceret fødsel en halv snes kilometer fra Nakskov var kørt fast. Stationsleder *Knud Madsen* startede i en personvogn med snekæder og skovle, og det lykkedes ham at befordre jordemoderen et par kilometer mod fødestedet, hvorefter han måtte give op på grund af vejret. Imidlertid ilede en kranvogn og en landrover til undsætning, og med jordemoderen i førerhuset på kranvognen kom man endnu nogle kilometer frem, men skønt både stationslederen og redderne *Villy Johansen* og *Johs. Nielsen* gravede sig bravt igennem, måtte man opgive kort før bestemmelsesstedet. Nu var der ingen anden mulighed end at tilkalde en højbenet traktor, og med jordemoderen stående bagpå kørte man til gården, hvor faderen stolt fremviste resultatet af en fødsel uden hjælp tre kvarter i forvejen – et par tvillinger.

*

Hvis man skal tro dagspressen, har redderne i *Roskilde* fundet en ny måde at motionere sig på – de fanger biltyve til fods. Historien er den, at en „mistænkelig" bil blev observeret fra stationen, medens den kurede sidelæns i glat føre på hovedvejen. Da vognen endelig standsede, stak fører og passager af, og i løbet af få sekunder var en af vore personvogne og en politipatrulje på

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vej efter synderne. Det blev os, der fandt dem, og til slut gik jagten gennem et villakvarter til fods, hvorefter vi meddelte politiet, at man kunne afhente de unge mennesker på vor station – dog ikke på et sølvfad.

*

I Odsherred skete et alvorligt uheld, hvor en militærlastbil med ammunitionslast kørte ligeud i et sving, hvorved den ramte en modkørende lastvogn. Som det fremgår af billedet, så uheldet meget alvorligt ud, idet den ene chauffør var fastklemt i bilen. Heldigvis var personskaderne dog ikke så slemme som først antaget, men uheldet medførte stort trafikkaos på den befærdede Nykøbingvej, idet lastvognene blokerede vejen og var svære at fjerne med det forhåndenværende kranmateriel.

MUND- OG KLOVESYGE

Vore akkvisitører har allerede fået indprentet, at sygdomsramte gårde skal besøges med stor forsigtighed, uden gennemgang af staldene. Vi bringer denne advarsel videre og gør opmærksom på, at redningsmandskab, der ankommer til gårde med mund- og klovesyge, naturligvis må udføre deres assistance på normal vis, men bagefter bør iagttage den største omhu med rengøring efter veterinærmyndighedernes forskrifter.

FRA ADMINISTRATIONEN

Ulykkesforsikring

I forbindelse med optællingen til den lovpligtige ulykkesforsikring skal det oplyses, at der til forsikringsselskaberne også i år er medtaget et antal stations- og feriedrenge som tilknyttet stationerne. Eventuelle sådanne drenge *er* altså omfattet af ulykkesforsikringen, men da man formoder, at deres beskæftigelse som frivillige hjælpere uden betaling ikke er af nævneværdig størrelse beregner forsikringsselskaberne sig ingen præmie for disse.

Postforsendelser

Flere gange er der opstået tvivl i forbindelse med postforsendelser til og fra stationerne. Forholdet er det, at mange i administrationen og på stationerne

Fra den alvorlige ulykke i Odsherred lige efter Nykøbing Sjælland stationens ankomst.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ofte adresserer breve med navns nævnelse. Er adressaten sygemeldt, eller har han eller hun ferie, får brevet så lov til at ligge, skønt der ofte kan være tale om verserende sager, der skal besvares.

Det understreges derfor, at post til afdelinger ikke stiles til enkeltpersoner, men til *selve afdelingen*. Kun i tilfælde, hvor en bestemt sag vedrører én bestemt person, vil man kunne angive personnavn på kuverten, men må da affinde sig med, at en udpeget stedfortræder åbner posten under sygdom og ferie. Er sagen personlig, kan man uden på kuverten anføre »personligt«, hvorefter den vil ligge til den pågældende vender tilbage til arbejdet.

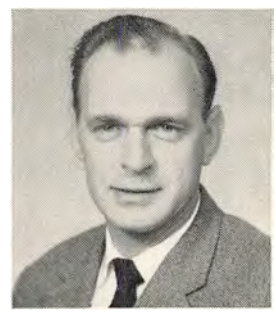
PERSONALIA

Efter 30 års virke i korpset er overassistent *Preben Sonne* fra og med 1. april at regne udnævnt til stationsleder på station Sundbyøster, hvor stationsleder *K. Såbye Jensen* trak sig tilbage på grund af alder. Sonne, der i årenes løb har gjort tjeneste på flere stationer i Storkøbenhavn, er kendt som en slagfærdig herre og nyder desuden den ære at være formand for Personaleforeningen.

Redder *Kaj Steffensen* er fra 1. april udnævnt som assistent på station Rødovre. Steffensen har siden 1961 været ansat på Rødovre-stationen og er således godt kendt med forholdene.

Det blev en kort æra for redderklubbens landsformand, *Erik Lørup* i Herning. Fra 1. april at regne blev Lørup udnævnt til assistent på Herning-stationen, idet han i første omgang skal have den praktiske ledelse af stationens entreprenørafdeling. Han måtte, som følge af sin udnævnelse til arbejdsledergruppen, frafalde sine tillidshverv.

Som ny formand er valgt redningsfører *Johannes Hansen* fra Vejle-stationen.



Redningsfører Johs. Hansen, Vejle.

Johs. Hansen, der er 42 år, er kendt for sit rolige og stabile væsen.

I Roskilde opfyldtes pr. 1. maj et længe næret ønske om en assistent på hvert vagthold. Da stillingen blev opslået ledig, meldte adskillige kvalificerede ansøgere sig, og efter en grundig gennemgang udvalgte direktionen redder *Sv. Å. Larsen*, Roskilde, og redder *Ove Engell Pedersen*, Køge, til assistenter. Sv. Å. Larsen har 19 års uafbrudt anciennitet, og Ove Pedersen har virket som redder på Køge-stationen i 14 år.

*

Antallet af ansøgere til den ledige stilling i Hamburg har været meget stort. Det er i hovedsagen uden for korpset, ansøgere har meldt sig. Der har været holdt flere udvælgelsesmøder, men stillingen er ikke besat endnu.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redningsinspektør Edvard Christiansen, Århus, der under en brand i Lystrup reddede en kollega, som var faldet gennem en ovenlysrude ned i den brændende bygning og havde fået alvorlige kvæstelser.

I Esbjerg var man ikke lige begejstret over foråret, blandt andet fordi åerne løb over. Lastvognen står på noget der engang var vej.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

30. ÅRGANG • JULI-AUGUST 1966 • NR. 4

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

INDHOLD:

	Side
Statsbesøg hos korpset?	99
Hvad der ikke stod i årsberetningen	100
Korpsets kørende materiel	102
Tankvognsbrande	105
Ændringer i færdselsloven	109
Kranvogne og lygteføring	112
Manden bag rattet	112
Det er ikke mig	112
Stænklapper	114
Læserundersøgelse	115
Redningsteknisk Instituts arbejde	116
Nye stationsbygninger	120
Fra og til stationerne	120
Hammerum katastrofen	120
Kæntret skib	122
Korpset i korpset	123
Af en frømandsstations dagbog	125
Redningskorpsenes ølforbrug	126
Reklame?	126
Hjertesuk og hjertemassage	127
Kodefortegnelsen	127
Strafporto	127
Kontorliv	128
Person-nyt	131
Hjertevarm direktør med masser at tage sig til	131
Surrealistisk redder, frømand og billedskærer	133
Redder og skibsbygger	134
Personalia	134
Organisationsstriden i Esbjerg	135

Redaktion: Preben Kjær (ansvh.)

Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, København V.

Næste nummer af Meddelelser udkommer i forbindelse med korpsenes 60-års dag, den 3. oktober 1966.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Statsbesøg hos korpset?

Når der er udenlandsk statsbesøg, trækkes de arme gæster rundt på en række institutioner og virksomheder. Efter hvilket system, udenrigsministeriet lægger programmet, er ikke bekendt. Men de besøgte steder kender gæsterne, dels hjemmefra, dels fra statsbesøg i andre lande. Der er i almindelighed næppe tale om andet end nuanceforskelle. Med andre ord, programmet trænger til en ansigtsløftning, selv om gæsterne – høflige, som de jo er – har udtrykt en interesseret tak. Men hvordan kan man ændre?

Det er i og for sig ganske ubegribeligt, at ingen endnu har fundet på at indlægge et besøg hos korpset i programmerne. Her kunne man for en gangs skyld vise noget, som overhovedet ikke kendes i andre lande.

Vi ved fra udenlandske besøg, at vor virksomhed interesserer. Man finder kombinationen: alle former for redningshjælp, hvortil brandslukning jo også hører, samlet under ét tag, for både hensigtsmæssig og fornuftig. Man undrer sig nok lidt, når man hører, at virksomheden er privat og arbejder uden offentlige tilskud af nogen art, men føjer så til: det ville man også gerne have hjemme.

Man kunne fristes til at tro, at de embedsmænd, der tilrettelægger statsbesøgene, havde nogen animositet mod korpset. Fordi det på privat grundlag har løst en række vigtige samfundsopgaver til samfundets tilfredshed – for ellers gik den ikke. Det burde de ikke have, for der er mange offentlige institutioner, der – ganske gratis – har fået en håndsrækning fra korpset.

Men vi foretrækker at tro, at der er tale om almindelig tankeløshed, og siger: *velkommen til de udenlandske gæster ved næste statsbesøg.*

P.-p.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Hvad der ikke stod i årsberetningen

Efter en svær fødsel med adskillige komplikationer lykkedes det at få årsberetningen udsendt. Forudsat at komponenter m. v. tænker i samme baner som os – eller omvendt – bliver det dog bedre næste år.

Imidlertid er der i en årsberetning ikke plads til en fyldig beskrivelse af hele koncernen og dens aktiviteter, idet man samtidig må bestræbe sig på, at udenforstående hurtigt kan få et lille indblik i korpsenes arbejde. En hel del materiale, der derfor er udeladt og har mere interesse inden for korpsene, vil vi forsøge at gengive her.

Ved årsskiftet bestod korpsene af *130 danske og 1 tysk station*. Fordelt på områder bliver det 15 i Storkøbenhavn, 33 på Sjælland, Møn & Lolland/Falster, 16 på Fyn og 66 i Jylland. Hertil kommer 5 hjælpestationer og brandvagter på Sjælland & Lolland/Falster, 7 på Fyn og 13 i Jylland, *ialt 156 stationer, hjælpestationer og brandvagter.*

Personale

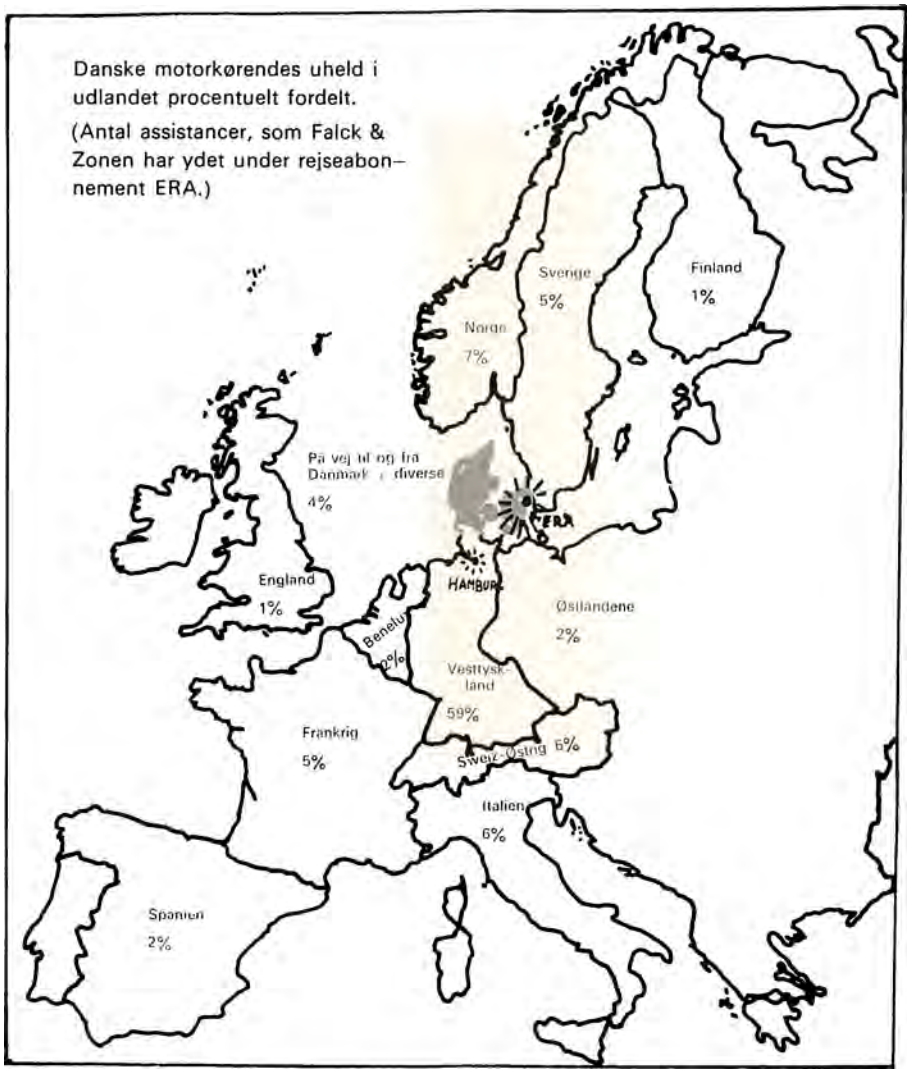
Som det fremgår af figur 1, er 3.113 mennesker tilknyttet korpsene. På stationerne landet over er ansat 25 redningsinspektører og distriktsledere, 119 stationsledere, 163 overassistenter og assistenter, 111 vagtmestre og telefonister, 182 redningsførere og garagemestre, 1.170 reddere, 65 mekanikere og 117 entreprenørfolk, reservereddere og lærlinge m. v. Hertil kommer 132 akkvisitører, 26 brandvagtsledere og 700 honorarlønnede brandmænd og reserver. I administrationen er ansat 62 direktører, afdelingsledere og fuldmægtige, 42 sekretærer og kontoroverassistenter, 151 kontorassistenter, 21 elever, og 27 er ansat som lagerpersonale eller kontorbude.

Revisionsafdelingen i København har udarbejdet en oversigt over stationernes mandskabsudnyttelse samt den såkaldte personaleomsætning, d.v.s. forholdet mellem antallet af fragåede og hele mandskabet på de enkelte stationer. Det vil være for omfattende at viderebringe resultaterne her, blot skal nævnes, at stationspersonalet i alt har ydet assistancer svarende til *1.650.000 mandskabstimer i 1965.*

Figur 1: Oversigt over Falck & Zonens personale fordelt på geografiske områder og personalegrupper.

Personalegruppe	Storkøbenhavn	Sjælland, Møn, Loll/Fal.&Bornh.	Fyn	Jylland (+ Hamburg)	I alt
Fast stationspers	545	406	176	825	1.952
Akkvisitører	26	26	10	70	132
Honorarlønnede	94	144	117	371	726
Administration	191	16	25	71	303
Falck & Zonens personale i alt	856	592	328	1.337	3.113

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



ERA

Falck & Zonens udlandstjeneste, ERA, der som bekendt også tilbydes gennem motororganisationerne, har naturligvis også sidste år haft en meget travl sæson. Fremfor flere tørre tal har vi valgt at afbilde en oversigt over det procentuelle antal assistancer, der er ydet danske motorkørende fordelt på lande i Europa. Som bekendt udvidedes ERA til østlandene, hvilket dog i 1965 kun betød en forøgelse af assistanceantallet på 64.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Materiel

Alene i nyt materiel er der i 1965 investeret *knap 10 mill. kroner*. Der er i årets løb anskaffet 238 køretøjer fordelt som:

14 automobilsprøjter
11 slangeudlæggere (Land-Rovere)
1 brand-lift
59 ambulancer
75 kran- og arbejdsvogne
23 autotransportvogne
24 personvogne og »siddende sygevogne«
2 dyreambulancer
3 svømmedykkervogne
6 både
20 diverse enheder.

De enkelte stationers materiel pr. 31.12.1965 fremgår i øvrigt af tabellerne nedenfor.

Korpsets kørende materiel

(pr. 31. december 1965)

	Ambulancer og sygevogne	Kran- og arbejdsvogne	Autotransportvogne og „fejeblade"	Personvogne	Svømmedykkervogne & -både	Automobilsprøjter og landrovere	Motordreje- og redningsstiger	Diverse kørende materiel	Ialt
Hovedstadsområdet									
Ballerup	4	3	1	3		3	2	3	19
Birkerød	3	3		1		1	1	2	11
Frederiksberg	5	4	1	3				1	14
Gladsaxe	7	5	2	4		5	2	9	34
Glostrup	5	3	1	3				1	13
Hellerup	3	3	1	4				2	13
Hørsholm	4	3	1	2		3	2	4	19
København V.	5	12	2	6	1			10	36
Lyngby	5	4	1	3	4	3	1	5	26
Nørrebro	5	2	1	1					9
Rødovre	5	3	1	2		2	2	4	19
Sundbyvester	2	1	1	2				1	7
Sundbyøster	4	3	1	2				3	13
Tårnby	4	3		4				1	12
Tåstrup	3	4	1	2		3	1	3	17
	64	**56**	**15**	**42**	**5**	**20**	**11**	**49**	**262**
Sjælland og Møn									
Faxe	3	2				1		2	8
Frederikssund	1	4	1						6
Frederiksværk	3	3	1		1				8
Haslev	2	2	1	1		3	1	1	11
Helsinge	3	4	1		1	3		3	15
Helsingør	4	3	1	2	2	2	3	3	20
Hillerød	5	6	1	1		2	1	1	17
Holbæk	5	6	1	1	1	2		2	18
Kalundborg	3	5	1						9
Korsør	3	2	1	1		2	2	1	12
Køge	6	7	1	1		3	1	4	23
Nykøbing Sj.	2	2	1						5
Næstved	6	5	1	2				3	17
Præstø	2	3			1	2	1	2	11
Ringsted	3	4	1	1		2		1	12
Roskilde	3	8	2	1	1			4	19

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

	Ambulancer og syge-vogne	Kran- og arbejdsvogne	Autotransport-vogne og „fejeblade"	Personvogne	Svømmedykker-vogne & -både	Automobil-sprøjter og landrovere	Motordreje- og redningsstiger	Diverse kørende materiel	Ialt
Ruds Vedby	2	3	1			2		1	9
Rønnede		1	1						2
Skælskør	3	3			2	1		2	11
Slagelse	6	5	1	1	1	2		2	18
Snertinge	2	2				1		1	6
Sorø	2	5	1					2	10
Stege	3	2	1			2		2	10
Store Heddinge	2	2				2		1	7
Vordingborg	3	3	1						7
	77	**92**	**21**	**12**	**10**	**32**	**9**	**38**	**291**
Lolland-Falster									
Maribo	5	3	2	1		2		4	17
Nakskov	5	4	1	1	1	2		4	18
Nykøbing Falster	6	7	2	3	2	3		7	30
Nysted	2	3	1	1		1		3	11
Saxkøbing	1	2	1					2	6
	19	**19**	**7**	**6**	**3**	**8**		**20**	**82**
Bornholm									
Nexø	1	1							2
Rønne	5	4	1	2	2			2	16
Svaneke	1	2				1		1	5
	7	**7**	**1**	**2**	**2**	**1**		**3**	**23**
Fyn og Langeland									
Assens	4	1				2	1	5	13
Bogense	2	1			1	2	1	2	9
Dalum	4	6		1		1	1	4	17
Ejby	2	2	1			1		3	9
Faaborg	2	2	1			2	1	3	11
Glamsbjerg	2	2	1			2		1	8
Kerteminde	2	3			1	1		2	9
Kværndrup		1	1			1		1	4
Middelfart	2	2	1			1		1	7
Nyborg	3	4	1			1		2	11
Odense	10	12	2	6	3	3	1	11	48
Otterup	1	1				1		3	6
Ringe	3	2				1	1	2	9
Rudkøbing	3	3	1			2	1	4	14
Svendborg	4	4	1	1	2	5	1	7	25
Aarup	2	3	1			1		2	9
	46	**49**	**11**	**8**	**7**	**27**	**8**	**53**	**209**
Jylland									
Bjerringbro	2	2				1		1	6
Brande	2	2	1			2	1	3	11
Brovst	2	2	1			1		1	7
Brædstrup	2	2	1	1		1		2	9
Brønderslev	3	3	1			3	1	2	13
Brørup	3	2				2		1	8
Byrum (Læsø)	2	1				1		1	5
Dronninglund	2	2	1			1		1	7
Esbjerg	6	6	1	1	2	4	2	13	35
Farsø	2	2						1	5
Fjerritslev	2	2	1			1		1	7
Fredericia	4	3	1	1	1				10
Frederikshavn	4	3	1	1	1			3	13
Give	2	2				1		3	8
Grenaa	4	4	1	1	1			1	12

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

	Ambulancer og syge-vogne	Kran- og arbejdsvogne	Autotransport-vogne og „fejeblade"	Personvogne	Svømmedykker-vogne & -både	Automobil-sprøjter og landrovere	Motordreje- og redningsstiger	Diverse kørende materiel	Ialt
Grindsted	3	3	1	1		2	1	3	14
Haderslev	5	5	1	1		4	1	3	20
Hadsten	1	1		1				1	4
Hadsund	2	3	1	1		2	1	4	14
Hammel	1	1				1		2	5
Herning	6	7	1	1		1		3	19
Hjørring	5	6	1	2		6	1	5	26
Hobro	3	4	1	1		2	1	3	15
Holstebro	4	3	1	1		3		4	16
Hornslet	2	2				1		2	7
Hornsyld	3	2	1	1		1		3	11
Horsens	6	5	2	1		4		9	27
Hurup	2	2				2		3	9
Ikast	2	3				1		1	7
Kjellerup	3	2	1			2	1	2	11
Kolding	5	5	1	2		3		3	19
Lemvig	3	3	1					1	8
Løgstør	2	2	1		1	1	1	2	10
Nibe	2	2						1	5
Nykøbing Mors	4	2	1			2	1	4	14
Nørre Snede	2	1	1			1		1	6
Nørresundby	4	4	1		1	1		2	13
Randers	8	7	1	4		7	2	9	38
Ribe	3	3	1			1		1	9
Ringkøbing	2	3	1	1		2	1	3	13
Rønde	2	3				1		2	8
Silkeborg	6	4	1	1	1			3	16
Skagen	2	2				2	1	2	9
Skanderborg	2	2	1	1	1			2	9
Skive	5	3	1		1			1	11
Skjern	2	2		1		1		3	9
Skærbæk	2	2	1			2		2	9
Struer	2	2							4
Sæby	2	2	1						5
Sønderborg	5	5	1	2				1	14
Tarm	2	1				1		1	5
Terndrup	2	2	1			1		1	7
Thisted	3	3	1			3		1	11
Toftlund	2	3	1			1		2	9
Tønder	4	3	1			2		1	11
Varde	4	3	1	1	1	3	1	6	20
Vejen	2	3	1			3	1	1	11
Vejle	7	6	3	3		3	1	11	34
Viborg	6	6	1	1	1			4	19
Ørsted	1	2				1		1	5
Øster Vraa	1	2				1		2	6
Aabenraa	3	4	1	1				1	10
Aalborg	6	8	1	5		3	1	8	32
Ålestrup	2	2				1		2	7
Århus	12	14	1	7	3	5	2	12	56
Ærs	2	3	1			1		1	8
	214	**212**	**50**	**46**	**15**	**103**	**22**	**180**	**842**
Brandvagter og Hjælpe-stationer	2	9				19	1	19	50
I alt Danmark	**429**	**444**	**105**	**116**	**42**	**210**	**51**	**363**	**1.760**
Hertil kommer reserve- og administrationsvogne, lænsepumper m. v.									317
De Danske Redningskorps materiel i alt									**2.077**

Rubrikken „diverse kørende materiel" omfatter katastrofe- og redningsvogne, dyreambulancer, påhængssprøjter, varevogne, blokvogne m. v.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Tankvognsbrande

Af GUNNAR HAURUM skolechef, civilingeniør. Fhv. brandinspektør i Københavns Brandvæsen, nu leder af Statens Brandskole.

Talrige tankvognstog med enorme mængder af brændstof færdes dagligt på vore gader og veje. Antallet af uheld eller ulykker med disse køretøjer er vel ret beskedent, men enhver, som har stået over for en brand i blot nogle få hundrede liter benzin, vil umiddelbart kunne forestille sig, at en brand i en tankvogn med flere tusinde liter brændstof vil stille slukningsmandskabet over for en meget vanskelig opgave. For at finde frem til, hvordan en sådan opgave skal løses, er det nødvendigt at analysere hele problemet punkt for punkt og derefter forsøge at nå frem til en konklusion.

Den værst tænkelige situation må vel være følgende:

En tankbil, indeholdende store mængder af benzin, er midt i en tæt bebyget bydel impliceret i et færdselsuheld, hvorved tanken beskadiges og den udstrømmende benzin antændes.

Brandvæsenet vil i denne situation stå over for 3 opgaver, nemlig

a. Bekæmpelse af den primære brand

b. Bekæmpelse af sekundære brande

c. Sikring mod genantændelse.

Primærbranden

Ved primærbranden forstås i denne forbindelse branden i selve tankvognen og dens indhold af brandfarlig væske.

Først må man gøre sig klart, om der er personer i umiddelbar fare, f. eks. fastklemte i tankbilens førerhus eller i et eventuelt andet køretøj, der har været impliceret i uheldet. Er dette tilfældet går – som altid – *redningsarbejdet* forud for alt andet. Den næststørste risiko består i en eksplosion i tankvognen, og der må derfor omgående træffes foranstaltninger til at *hindre en eksplosion*.

Eksempel på en primær tankvognsbrand i Frederiksværk.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Først når tanken er afkølet, kan stråleføreren nærme sig tankvognen.

Dernæst må der sættes ind på at *hindre brandens udbredelse til bygninger* m. v. i nærheden, og først nu kan man påbegynde den egentlige *slukning* af primærbranden.

Hvordan skal dette nu foregå i praksis? For redningsarbejdet kan der ikke gives bestemte regler, dets gennemførelse afhænger fuldstændig af omstændighederne. At forhindre en eksplosion i tankvognen kan derimod kun ske på én måde, nemlig ved *afkøling*. Førsteindsatsen efter et eventuelt redningsarbejde bør derfor bestå i en udlægning af B-strålerør for hurtigst muligt at iværksætte en afkøling af tanken. Stråleførerne placeres i en passende afstand fra køretøtjet, om muligt i dækning og *aldrig uden for tankens ender,* idet en eksplosion i tanken kan bevirke, at endebunden slås ud og slynges med en voldsom kraft i tankens længderetning, efterfulgt af et brølende flammehav.
Ved at arbejde med strålerøret kan man opnå en hurtig afkøling af hele tankens overflade, og hvis det er muligt, kan man bruge vandstråler til at spule brændende brændstof væk fra køretøjet for at forhindre, at tanken yderligere opvarmes nedefra. I samme øjeblik afkølingen påbegyndes, er eksplosionsrisikoen væsentlig nedsat.

Forhindring af brandudbredelse til bygninger, andre køretøjer o.s.v. sker også med vandstråler. Her vil som regel tågestråler, anbragt mellem primærbranden og det truede objekt være mest effektive, men også samlede stråler kan yde en god beskyttelse mod antændelser. Er den først mødende styrke fåtallig, kan det blive nødvendigt at lade det samme strålerør påbegynde både afkølingen og begrænsningen af brandudbredelsen.

På denne måde vil det være muligt med *vand alene* at bringe primærbranden under kontrol, således at eksplosionsrisikoen er afværget og brandudbredelsen standset.

Men naturligvis er opgaven først løst, når primærbranden er slukket. Dette vil normalt kunne ske ved anvendelse af skum. Med pulver vil det nok være muligt at dæmpe branden, men faren for øjeblikkelig genantændelse er stor på grund af tilstedeværelsen af de stærkt opvarmede metaldele på køretøjet. Inden skumangrebet påbegyndes, må man sørge for, at man har tilstrækkelig vandforsyning og tilstrækkelige mængder af skumvæske til rådighed, således at man kan angribe med en overlegen indsats. I så fald byder slukningen ikke på særlige vanskeligheder.
Skulle forholdene ved brandvæsenets ankomst til brandstedet være så heldige, at det umiddelbart kan skønnes, at en omgående slukning af branden kan gennemføres, er dette naturligvis den hurtigste måde at afværge faren på. I alle andre tilfælde bør man gå frem efter de retningslinier, der her er angivet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sekundære brande

De sekundære brande opstår som følge af direkte flammepåvirkning eller strålevarme fra den primære brand. Antændelserne vil kunne forekomme op til 4.–5. etage, men til gengæld vil antændelsesmulighederne til siderne være begrænset til relativt få meter fra målet. De sekundære brande vil være ganske normale bygningsbrande m. v., der ikke stiller særlige slukningsmæssige krav.

I forbindelse med sekundærbrandene vil der også kunne forekomme *redningsarbejde,* såfremt der befinder sig personer, der som følge af branden ikke kan forlade deres opholdssted.

Et sådant redningsarbejde har naturligvis samme prioritet som redning i forbindelse med primærbranden. I alle tilfælde vil der blive tale om evakuering af truede ejendomme.

Endelig bekæmpelse af sekundærbrande vil naturligvis først kunne gennemføres, når primærbranden er bragt under kontrol. Indtil da må man søge at begrænse sekundærbranden, dels som omtalt foran ved udefra at hindre yderligere udbredelse af primærbranden, dels – såfremt man har styrker til rådighed – ved at indsætte mandskab inde i den eller de antændte eller truede bygninger.

Sikring

Fra ethvert brandsted kendes begrebet sikring mod genantændelse i form af oprydning og eventuelt udsættelse af sikkerhedsvagt. Når der i dette tilfælde specielt tales om sikring, skyldes det, at sikkerhedsforanstaltningerne i forbindelse med udstrømmet brandfarlig væske er langt mere omfattende og strækker sig over et væsentligt større areal end ved almindelige bygningsbrande.

For at forhindre genantændelse må man dels fjerne mulige antændelseskilder, dels forsøge at fjerne den brandfarlige væske og dens dampe. Det første sker ved at foretage en *afspærring af hele det område,* indenfor hvilket der befinder sig brændstof eller brændstofdamp, samt sørge for at der i dette område ikke findes åben ild m. v.

Langt vanskeligere er fjernelse af brændstof eller brændstofdampe. Ved større lækager vil der allerede før brandvæsenets ankomst være strømmet store mængder af brændstof i kloakken,

Brændstoffet spules i kloakledningerne.

og selv om der består en vis risiko for brand og eksplosion i kloakledningerne, bør man fortsætte med at lede brændstoffet til kloak. Ved spuling med kraftige vandstråler kan man forøge strøm-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ningshastigheden i kloakken, således at eksplosionsrisikoen hurtigere formindskes. Drejer det sig om sværere brændstoffer, som f. eks. svær brændselsolie, bør man derimod søge at standse brændstofstrømmen og opsamle eller opsuge brændstoffet. I alle tilfælde må man søge at standse udstrømningen fra lækagen eller eventuelt opsamle brændstoffet i beholdere, spande o. lign., indtil utætheden kan tilstoppes.
Såfremt der er løbet brændstof i kloakken, skal *kloakvæsenet omgående underrettes.*

Konklusion:
Sammenfattes foranstående, må hovedretningslinien for indsats ved tankvognsbrand i bebygget område blive:
Efter at et eventuelt redningsarbejde er gennemført, udlægges omgående B-strålerør til afkøling og hindring af brandudbredelse. Efterfølgende styrker indsættes i et koncentreret skumangreb mod primærbranden og med almindelige strålerør til bekæmpelse af sekundærbrande. For at hindre genantændelse foretages en afspærring af området, og brændstoffet søges fjernet.
Det foran anførte princip vil også kunne anvendes, selv om opgaven er af simplere karakter. Er der således ingen sekundærbrande, kan hele den disponible styrke indsættes på primærbranden, men fremgangsmåden er den samme som ovenfor. Ved tankvognsuheld, hvor der ikke er sket antændelse af udstrømmet brændstof, foreligger kun sikringsopgaven, som imidlertid må løses på samme måde som her anført. I denne situation bør man dog straks ved ankomsten dække tankvognen og al

Eksempel på tankvognsuheld uden brand. Den udstrømmende svære brændselsolie er opsuget og opsamlet med savsmuld, cement og spande.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

udstrømmet brændstof med skum for hurtigst muligt at *reducere antændelsesfaren.*

Den her skitserede situation – tankvognsbranden midt i byen – vil naturligvis stille de største krav til brandvæsenet. Sker tankvognsbranden ude på landevejen, er risikoen for brandudbredelsen naturligvis meget mindre, men til gengæld optræder der nu andre vanskeligheder. På en stærkt befærdet vej vil der hurtigt forekomme en sådan trafikophobning, at tilkørslen med brandkøretøjer kan blive yderst vanskelig, og samtidig opstår der nu problemer med vandforsyningen. Udstrømmet brændstof vil i denne situation løbe i grøften eller opsuges af jorden, hvorved faren for brandudbredelse nedsættes, men til gengæld sker der en forurening af jorden, som kan virke ødelæggende for plantevæksten, og som i vandindvindingsområder kan blive katastrofal.

Mange andre komplikationer kan tænkes i forbindelse med en tankvognsbrand, og indsatsens resultat vil i høj grad afhænge af, om den ansvarlige leder træffer de rigtige dispositioner. Jo mere man har gennemtænkt problemet på forhånd, og jo flere ting, der derfor næsten automatisk kan sættes i gang, des mere tid har lederen til at arbejde med de uforudsete vanskeligheder.

Få minutter forinden et flammehav i bebygget område. Indsatsens resultat vil afhænge af rigtige dispositioner.

Ændringer i færdselsloven

I en virksomhed som vor, hvor en stor del af personalet daglig færdes på landevejene, er et grundlæggende kendskab til færdselsloven af endog meget stor betydning. Derfor vil vi også i det efterfølgende redegøre for de ændringer, der er foretaget i nævnte lov fra *1. juli 1966.*

Kørsel i tåge

Ofte har redningskorpsene savnet faste retningslinier for lygteføring ved kørsel i tåge, ikke mindst fordi vore vogne af og til er observeret med positions- eller intet lys under sådanne vejrforhold.

Dette afhjælpes nu, idet det i færdselslovens § 2 VIII fremtidigt er gældende, at kørsel i tåge eller lignende dårlige lydforhold *skal* ske med den for kørsel i mørke gældende lygteføring. Bestemmelserne er udbygget i samme lovs § 40 stk. 1 og 2, der nu lyder som følger:

§ 40

Belysning.

Stk. 1.

Ved kørsel i lygtetændingstiden(red.: altså også i tåge og under lignende dårlige lysforhold, jvf. § 2, VIII) skal de foreskrevne lygter holdes tændt. På flere sammenkoblede køretøjer er det kun nødvendigt at holde baglygte tændt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

bagerst på vogntoget og nummerpladelygte tændt ved vogntogets bagerste nummerplade.

Stk. 2.
Ved kørsel på vej, der er tilstrækkeligt oplyst, må *blændende* lys ikke anvendes. På *fuldt* oplyst vej må motorkøretøj kun benytte positionslys (parkeringslys). Blændende lys må heller ikke anvendes ved *møde* med andet køretøj. Nedblænding skal ske i passende tid. *Ved kørsel i tåge, under kraftigt nedbør eller lignende dårlige lysforhold skal nærlys (kort lys)* anvendes. Om dagen *kan* dog i stedet anvendes *fjernlys (langt lys).*

Bemærkninger hertil: Reglerne for lygteføring er altså ændret nu, og det må for god ordens skyld bemærkes, at forkert lys under kørsel i korpsets tjeneste er at betragte som *overtrædelse af færdselsloven* og bliver behandlet derefter. Især i større byer kan man måske fristes til en lygteføring, som mange hyrevogne f. eks. hidtil har praktiseret, men det er altså overtrædelse nu.
Vi vil minde om en god »tommelfingerregel«, som Københavns politi engang publicerede: Hvis man kan se sit eget nærlys på kørebanen, skal dette benyttes. Hvis ikke betragtes vejen som fuldt oplyst og positionslys kan anvendes.

Hastighed
Reglerne for de enkelte køretøjers hastighed er ligeledes ændret. Disse regler er som hidtil fastsat i færdselslovens § 44 stk. 1–3. Pladsmæssige hensyn gør, at vi kun kan citere hovedpunkterne, der bestemmer, at motorvogne, hvis totalvægt overstiger 3.500 kg, samt motorvogne med påhængsvogn, hvis tilladte totalvægt er under 1.500 kg, nu har højeste tilladte hastighed, *70 km i timen.* Motorvogn med påhængsvogn, hvis totalvægt overstiger 1.500 kg, sættevogn eller indregistreret påhængsredskab må nu højst køre *60 km* i timen. Motorvogn med påhængsredskab med luftgummiringe eller halvmassive gummiringe m.v. har som højeste tilladte fart *30 km i timen.*
Motordrevet køretøj eller vogntog, på hvilket noget hjulpar har massiv hjulbeklædning (red.: f. eks. selvkørende kraner m. v.), har højeste hastighed som *15 km i timen.*
Som noget nyt er i færdselslovens § 44 efter stk. 1 indsat:
Justitsministeren fastsætter regler om største hastighed for blokvognskørsel og for slæbning.
(Disse regler er ikke meddelt endnu, hvorfor de hidtil gældende regler bør benyttes indtil videre). *De nævnte hastighedsgrænser gælder naturligvis stadig ikke ved udrykningskørsel.*

Førerbeviser
Færdselslovens § 18 stk. 6 er nu (i uddrag) affattet således:
Førerbeviset gælder, indtil indehaverens fyldte 70. år. Førerbevis til motorkøretøjer, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, gælder dog kun i 5 år fra udstedelsesdagen.
Korpsets kørende personale har altså kun gyldigt førerbevis i 5 år ad gangen til erhvervsmæssig personbefordring. Det forekommer dog lige så naturligt, at personalets kørekort er under stadig kontrol fra myndighedernes side som vognparkens stadige tilsyn fra Justitsministeriets bilinspektører.
I loven om ændringer i færdselsloven, som her er citeret, er indskudt en § 3, der bestemmer, at førerbeviser gældende for 5 år, der er gyldige ved ændringernes ikrafttræden (1. juli d. å.), gælder uden fornyelse indtil indehaverens fyldte 70. år, samt som stk. 2, at dette (jvf.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ovenfor) ikke gælder førerbeviser til motorkøretøjer, der benyttes til erhvervsmæssig befordring af personer.

Påhængsnummerplade

En følge af ændringerne til færdselsloven bliver også, at der – som de fleste allerede har erfaret – kun udleveres 2 nummerplader til hver vogn i fremtiden. Kranvogne og bugserervogne får herved et problem, idet nødvendigt ekstraudstyr omfatter en nummerplade med lys til påsætning bag det bugserende køretøj i mørke, f. eks. hvor der er vanskeligheder med køretøjets el-installationer. Foreløbig må stationerne fremstille en metalplade med lys og påmalede numre.

De behøver ikke at fortælle, hvem Deres kollega er!

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kranvogne og lygteføring

Af A. JUEL ERIKSEN, overpolitibetjent i Københavns Politi. Leder færdselsundervisningen på Redningsskolen.

Man ser ikke så sjældent, at kranvogne slæber motorkøretøjer ophængt i bagpartiet, og man klarer så lygteføringen ved at tænde den ophængte vogns parkeringslygter. *Dette er strengt forbudt,* og det indebærer en stor fare, idet bagfra kommende trafikanter misforstår situationen og tror, at de møder en modgående bil.

Det er heller ikke tilladt at benytte kranvognens hvide arbejdslygte som baglys, og den ekstra *røde baglygte* øverst på kranen kan selvfølgelig ikke opfylde kravene til baglys under slæbning eller ophæng.

Slæbes en vogn eller hænges *forpartiet* op i kranen, så er der ikke noget problem, hvis den slæbte vogns lys er i orden – vi tænder positionslyset (parkringslyset). Er den slæbte vogns lys i uorden, skal der anbringes en rød baglygte på vognens venstre side (ud mod vejmidten), og den røde lygte *skal kunne ses 150 meter bagud.*

Det kan i visse tilfælde blive nødvendigt, at man efterlader en påhængsvogn på en vej, og er det i lygtetændingstiden, skal påhængsvognen bagpå være forsynet med *rød baglygte i venstre side og 2 hvide lygter foran.* De skal kunne ses i en afstand af mindst 150 meter.

DET ER IKKE MIG . . .

Der er nu blevet mere spænding ved at køre kranvogn, siden alle de rotererfiduser er kommet . . .

Før var det kun ved udrykningskørsel jeg fornemmede den selvtilfredshed, at alle andre flyttede sig, når vi kørte med »blæs«.

Når jeg nu holder med ladvognen inde i Sct. Pederstræde og skal hente en vogn, der holder i rækken af parkerede biler, sætter jeg blot ladvognen midt på kørebanen, tænder det gule advarselslys – og fluks standser alle andre op eller viger udenom. Ingen springen og fægten med arme mere – jo, lyset er godt.

Ved en færdselsulykke forleden fortalte et par betjente mig, at man syntes, der var gået ligesom *inflation* i brugen af de gule rotererlys. Sådan noget pjat, for enhver kunne da tænke sig, at redningskorpset måtte have mulighed for at kunne udføre sit arbejde.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Men alligevel – det kan jo være, at alle de private kranvogne og mekanikere, der nu og da dukker op, bruger lyset helt vildt. Der står i loven, at man ikke må bruge det under kørsel, men jeg synes nok, jeg engang så sådan en mekanikervogn bruge lyset, medens den kørte tværs over Frederikssund i vinter.

Det gjorde *jeg* ganske vist også engang ... Lad mig nu se ... det var ved den store færdselsulykke på Roskildevej, men det var fordi jeg kom kørende efter at have skiftet ved Baldersbrønde med Ringsted, og lige med et var der kø, og da jeg så Rødovre holde med kranvogne længere fremme med lys og udrykning på, tændte jeg da også det gule lys. For det første kunne jeg være til gene for trafikken, når jeg holdt i køen med en havareret vogn på slæb – for det andet kunne jeg så advare bagfra kommende biler, der aldrig bremser før i sidste øjeblik – og for det tredie kunne jeg med 2 hjul i midterrabatten køre forbi køen og uheldet, for så generede jeg da ikke mere. Alle den slags ting fra praksis kender loven ikke.

Men tilbage til alle de andre, der altid bruger lyset, så ingen mere respekterer det. Det her har ganske vist ikke noget med det *gule* lys at gøre, men alligevel – sidste gang jeg inde på en station i ydre ring, fortalte man, at man af og til kørte med udrykning i kranvogn til motorvejsulykker – det er da at ødelægge respekten for udrykningslys. Herinde i byen gør vi det kun, når der er sammenstød i sporvejsskinner – men selvfølgelig, hvor er der ikke sporvejsskinner?

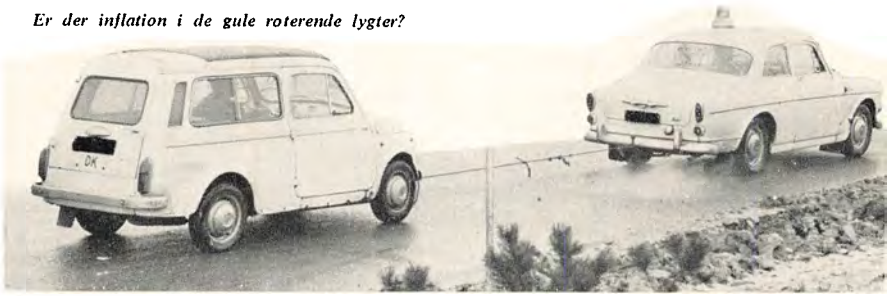
Det gule lys er nu en god ting, når man bare som jeg altid husker at slukke det straks der sættes i gang. Jeg kan huske på Hausers Plads engang, hvor jeg nok har kørt over 10 minutter med lyset tændt – der var ved at danne sig trafikpropper for min skyld. Så er det bare med at se hård ud og skynde sig at slukke.

Jeg læste i *Meddelelser*, at en redder var ved at blive slået ihjel, selv om man brugte flere lys. Der er nu noget galt med bilisterne, når de ikke bremser så

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

meget op i glat føre, at de kan nå at standse, inden de får øje på en kranvogn på tværs af vejen. Men selvfølgelig – de tror nok, at det er fejemaskiner eller sporvognsrensere, der bare er ude på den sædvanlige tur. Vi bruger i hvert fald ikke det lys for meget, men det er dejligt at have i en snæver vending . . .

Er der inflation i de gule roterende lygter?



Stænklapper

En manglende stænklap på en kranvogn har i en færdselssag givet os anledning til at fremhæve, at på køretøjer over vægtgrænsen *3.000 kg* er det stadigvæk påbudt at anvende disse, idet ophævelsen af det så omstridte påbud om benyttelse af stænkelapper kun gælder vogne under denne vægtgrænse.

Årsagen til, at vi vil omtale stænkelapper, er en bugsering i fast stang med en kvindelig bilist, på hvis vogn den elektriske installation svigtede, så hun under bugseringen ikke var i stand til at bruge hornet til at signalere til føreren af kranvognen, såfremt det blev nødvendigt. På grund af denne mangel var vor mand så fornuftig at bede fruen træde på bremsen, såfremt hun ville kontakte ham, da han mente, at han da straks ville mærke dette for derefter at standse. Bugseringen strakte sig over 12 km og foregik i et roligt tempo, men kranvognen manglede den venstre stænkelap, og da føret var sølet, varede det ikke så længe, før opsprøjtet snavs fra kranvognens venstre tvillinghjul gjorde udsigten mindre god for fruen, som ifølge aftale begyndte at give fodbremsen små tryk. Dette kunne bare ikke mærkes af vor mand i den så meget større og kraftigere kranvogn, så han fortsatte uanfægtet, og man var omtrent nået til bestemmelsesstedet, da han gjorde et lille udsving for at passere en cyklende dame. På dette tidspunkt var ruden på fruens vogn så tilstænket, at hun ikke så dette udsving, men ramte cyklisten, som væltede, men i øvrigt ikke kom nævneværdigt til.

Vi har en del at lære af dette uheld, og det første må unægteligt blive, at stænkelapper har sin mission, især i en situation, hvor en havarist er lænket til en bugservogn og derved ikke har mulighed for at unddrage sig det snavs, som nu engang slynges bagud af et sæt baghjul. Det næste må blive, at vor mand har svigtet på afgørende måde ved ikke til stadighed at have kontakt med den bagvedkørende gennem kranvognens bakspejl. Det havde heller ikke været nogen dårlig idé at have standset op efter nogen tids kørsel for at forvisse sig om, at alt gik godt, især da

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

han var vidende om den manglende stænklap, og endnu mere fordi den anden part i høj grad var afskåret fra at kontakte ham. Det er derfor vi må fremdrage dette uheld for at slå fast med syvtommersøm, at der er et stort ansvar forbundet med at bugsere, og at dette ansvar ikke må forflygtiges i den daglige rutinemæssige arbejdsgang, men at hver eneste bugsering må gennemføres med den størst mulige årvågenhed og med en udstrakt hensyntagen til de mennesker og det materiel, som bliver betroet os. *G. D. Harkamp.*

En manglende stænklap kan være årsag til ulykker når man bugserer.

Læserundersøgelse

Indlagt i bladet findes et stykke papir med en hel jungle af spørgsmål påtrykt. Enhver bladredaktør og -udgiver, hvilket i dette tilfælde jo er korpsets ledelse, føler et naturligt behov for at vide noget om læserskarens indstilling og opfattelse. Læserskaren og personalet i en virksomhed føler også et naturligt behov for information om ledelsen – men den skulle de jo netop få gennem bladet.

Det er altså en lidt »skæv« situation. I dette tilfælde ved læserne en hel del om udgiver og kan læse mellem linierne, hvordan redaktøren er, medens udgiver og redaktør til gengæld ikke på dette område ved meget om læserne, hvis behov for viden de skal tilfredsstille.

Derfor tyer man til midler som læserundersøgelser m. v. Vi kender alle de små mærkater og papkort, der følger med nye barbermaskiner, vaskepulver og meget mere. Hvis man returnerer dem, risikerer man at vinde en hel masse eller få vasken udført gratis o. s. v. Det er en dårlig løsning, når man skal vide noget om et såkaldt firmablads læsere. For det første forudsætter præmieudsendelse, at man ved, hvem der skal have dem – og hvis man skal opgive navn i en læserundersøgelse, får man sandsynligvis ikke mange med – og i hvert fald kun dem, der har – eller foregiver at have – rosende ord om bladet.

Men det er vigtigt at rubricere læserne, derfor indeholder spørgeskemaet krydsrubrikker om alder, stilling o.s.v. Men hvis man læser artiklen foran, hvor der står, hvor mange der er af hver kategori af personalet, bør man ikke være bange for at miste sin anonymitet.
Det eneste vi altså kan love læserne som præmie for udfyldelse er, at offentgøre resultatet, blot tilstrækkelig mange returnerer spørgeskemaet.

Alle bedes udfylde skemaet – uanset om de er ansatte eller ej. Undersøgelsen tjener endnu et formål, idet redaktøren agter at benytte resultaterne til en op-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

gave i forbindelse med et studium ved siden af korpsjobbet. Spørgsmålene er affattet således, at eventuelle besvarere, der kun vil lave »gas«, efter svarene kan sorteres fra. Men, som de fleste kan se ved at studere spørgsmålene, er de nemme at besvare, og hvis man ikke rigtig ved, hvad man skal svare til et eller flere spørgsmål, springes de blot over.

Påny skal altså henstilles, at *spørgsmålene besvares,* og spørgeskemaerne kan blot indsendes til Falck-Huset, Polititorvet, København V, via stations- eller selskabspost, sammen med f. eks. rapporter eller lignende. Vi sorterer selv posten fra i København.

Hvis et tilstrækkeligt antal – hvad vi stærkt håber – besvarer spørgsmålene, vil resultatet, som nævnt, blive offentliggjort i *Meddelelser,* og redaktøren vil gøre, hvad han kan for at opfylde flertallets ønske med hensyn til udformning m. v. Hvis De har et eller andet at kritisere med hensyn til blad, artikler eller andre meddelelsesmidler, der benyttes – så gør det nu.

Af praktiske grunde skal spørgeskemaer returneres inden den 15. august d. å., og det understregeres, at alle kan – og bedes udfylde dem.

– – –

Døm hellere en mand efter hans spørgsmål end efter hans svar. *Voltaire.*

Redningteknisk instituts arbejde

»Ingen ulykke bør ske forgæves –«

Det er rimeligvis kun et fåtal af korpsets folk bekendt, at dets forskningsafdeling i år fylder 10 år. Ved skrivelse af 27. august 1956 bemyndigede direktionen korpsinstruktør *Å. Rørmark* til at føre hans forslag om oprettelse af et *redningsteknisk institut* ud i livet fra og med 3. oktober 1956 – korpsets 50-års dag.

De opgaver, instituttet skulle løse, havde man arbejdet med i mange år under så løse former, at de trods deres ofte meget udadvendte præg ikke optrådte med samme vægt som resultatet af en mere intensiv forskning.

Det var ikke noget tilfælde, at instituttet kom til verden netop omkring 50-års jubilæet. De tekniske arkiver havde leveret stof til jubilæumsskriftet, og der var en stærk udvikling i patientbefordringen, hvilket gav sig praktisk udslag i nedsættelsen af narkoselægernes transportudvalg året efter. Initiativet blev da også i dagspressen omtalt som korpsets jubilæumsgave til befolkningen.

Af de ikke få opgaver, instituttet beskæftiger sig med, såvel inden for fagets historie gennem museum og arkiv som internationalt og nationalt med hensyn til ulykkesefterforskning og teknisk samarbejde, skal denne artikel i det væsentlige kun beskæftige sig med indsamling af materiale fra stationerne til registratur og undervisning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ULYKKESREGISTRATUREN

Igennem årene har en del stationer modtaget et rapportskema med anmodning om at udfylde det efter en ulykke. Det har af og til foranlediget, at stationen mente, der var noget galt med det ydede arbejde, og at man var ved at opspore et eller andet ubehageligt.

Der skal hertil bemærkes, at dette absolut ikke er hensigten. Formålet er alene til undervisningsbrug at få klarlagt alle enkeltheder ved et arbejde, der er stort, sjældent eller teknisk interessant. Hvis en station har nyttige erfaringer, bør disse komme alle andre stationer til gode snarest, og derfor spørges der. Disse erfaringer vil efter endt forskning om muligt blive publiceret.

Instituttet, der bearbejder spørgeskemaerne, vil *aldrig sætte sig til doms, ikke rose, ikke dadle*. Det vil kvittere for indsendelsen med en tak for hjælpen og så bearbejde materialet – til gavn for os selv og til lige så megen gavn for fremtiden.

Det er derfor vigtigt, at man virkelig skriver, hvad der foregik, og ikke angiver en løsning, man ved hjemkomsten kom i tanker om måske var bedre. Derved tilslører man problemerne for sine kolleger.

En ulykkesefterforskning har til formål at redegøre for faserne i arbejdet, men ikke at tage stilling til skyldspørgsmål i forbindelse med situationens opståen. En kort omtale af det, der førte til den forefundne skadestedssituation, vil som regel være nødvendig, men den bør være neutralt beskrivende.

Skemaets forside rummer udover en registerrubrik en vejledning til rapportens opbygning for ensartethedens skyld, men ellers kan den enkelte station blot skrive løs, som om det var en dansk stil.

Vejledningen er delt i 3 punkter:

1. *Lokale forhold,* hvor man oplyser om det mandskab og materiel, man disponerede over i alarmeringsøjeblikket, sygehusforhold, politiforhold og brandvæsensforhold, hvis man ikke selv varetager denne tjenestegren.
2. *Ulykkesforløbet,* jvf. det lige nævnte.
3. *Redningsaktionen,* d. v. s. alarmens indhold, udrykningens sammensætning og evt. rekvireret assistance, en teknisk beskrivelse af skadestedet, hospitaliseringsproblemerne og endelig diverse bemærkninger og sammenfattende konklusioner.

Man kan bilægge rids, tegninger og billeder.

Et egnet udsnit af disse rapporter anvendes f. eks. på Redningsskolen i faget disponering på grund- og patientbefordringskursus. Men også i lægmandsuddannelsen og i forbindelse med udtalelser i inden- og udenlandske tekniske kommissioner og udvalg har rapporternes lære vist sig værdifuld.

Den første egentlige rapport efter det

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

nuværende mønster kom fra station *Grindsted* i marts 1957, og det er denne stations enestående klare opstilling, der har dannet mønster for det nuværende skema, der er blevet efterlignet ude i verden og f. eks. har sat gang i efterforskningsarbejdet i Schweiz, der efter et kongresforedrag af korpsinstruktør *Å. Rørmark* i Zürich i 1960 oprettede en tilsvarende efterforskningscentral og et lægeudvalg for Sydeuropa. I øst arbejder man med Budapest som central efter de samme principper.

læumsskriftet i 1956 forblev billedarkivet ved *Meddelelsers* redaktion, således at kun de fotoserier, der naturligt burde følge en rapportsag, samlet ligger i ulykkesregistret. Det er nemlig som hovedregel billeder af rent teknisk og detaljeret indhold, der ofte unddrager sig offentliggørelse. Derimod fremkommer der jo løbende fotos, som er velegnede til almindelig publikation i bladet, kalender og årsberetning, og det er derfor naturligt, at sådanne tilgår redaktionen direkte.

AVISUDKLIP OG FOTOS

Sideløbende har instituttet fra 1939 en meget omfattende samling af avisudklip og fotos. Efter udarbejdelsen af jubi-

Avisudklip haves i ubrudt række til 30. september 1964. De er alle inddelt i fagrupper og opklæbet på standardiserede løsark i kronologisk rækkefølge, således

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at de samlet i årspakker er opstillet som bind i store reoler. De repræsenterer korpsets historie, skrevet af den danske presse gennem en menneskealder.

Pr. 1. oktober 1964 steg omkostningerne ved en bureauanskaffelse af de løbende udklip (ca. 36.000 årligt) så brat, at korpset bragte abonnementet herpå til ophør, og arkivet udsendte da en anmodning til stationerne om at indsende udklip om større ting (og altså ikke bare fra ulykker, instituttet spurgte om med en rapportformular) løbende fra de lokale aviser. Denne anmodning er desværre kun i meget ringe grad blevet efterkommet, og da også *Meddelelser* kan have megen gavn af den foreslåede ordning, vil vi gerne slå til lyd for, at f. eks. en bestemt mand på hver station interesserede sig herfor og således blev bladets lokale reporter med hensyn til udklip og fotos. Udklippene vil efter redaktionens granskning gå videre til instituttets udklipsarkiv og blive behandlet som tidligere, og tekniske ulykkesfoto vil blive behandlet på samme måde og måske udløse fremsendelsen af et spørgeskema om den pågældende ulykke.

Det er ikke altid de helt store ting, der alene har værdi. Det kan således eksempelvis nævnes, at instituttet i 1952 på basis af sine samlinger gennemførte en kampagne mod børns drukning i havebassiner o. lign., hvor udklippene som kartotekskort hjalp politiet til at stedfæste ti års ulykker geografisk, således at politirapporterne kunne findes frem som dokumentation.

Sagen nåede helt op i folketinget, og selv om der ikke kom lovbestemmelser ud af sagen, har vi det indtryk, at den offentlige debat siden har holdt ulykkestallet nede på et meget lavt niveau. Men disse udklip fremtrådte jo hverken som femspaltede eller rigt illustrerede – og dog havde de forskningsværdi.

Vi vil til slut gerne understrege, at formålet med denne omtale dels har været at informere stationerne om dette arbejde, der altså ikke er af ny dato, dels at prøve at aktivere en lokal indsats til gavn for helheden og sidst, men ikke mindst at påpege, at der ikke er tale om hverken støv, gemmesyge eller samlermani, men at det virkelig drejer sig om et stykke praktisk efterforskningsarbejde til gavn for fremtiden.

I praksis bedes stationer og selskaber altså indsende fotos og avisudklip fra korpsets virkefelt til Meddelelsers redaktion. Hvis de pågældende billeder ønskes retur, angives dette på bagsiden af hvert enkelt foto.

Avisudklip om korpsets arbejde og interessefelt kan følge fotos til Meddelelser, brandrapporter til hovedkontoret eller sendes direkte til Redningsteknisk Institut på Ørnegaarden. Hovedsagen er, at de indsendes, ikke til hvem eller hvordan de sendes.

*

NY NORMALOVERENSKOMST OM BRANDSLUKNING

I det oplæg, som direktør *P. Straarup* i sidste nummer af *Meddelelser* gav til den nye normaloverenskomst, blev det anført, at der denne gang ville komme en fortsættelse af artiklen.

Imidlertid er dette udskudt, fordi der i øjeblikket forhandles i Justitsministeriets Brandråd om overenskomsten. Hele overenskomsten og den nutidige baggrund kunne udmærket lade sig trykke og kommentere på nuværende tidspunkt, men vi har valgt at lade forhandlingerne afslutte først i erkendelse af, at det er bedre med ingen artikel end en, der måske bagefter skal rettes.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

NYE STATIONSBYGNINGER

I et af landets skønneste områder, Mols, ligger station *Rønde*. Man har længe trængt til en ny station, idet der ved sammenslutningen af Falck & Zonen var 2 små stationer i byen. Der blev skaffet plads på Falck-stationen, som var den nyeste – men pladsen var knap. Ved byggeriets afslutning i 1965 savnedes endnu et par småting, og indvielsen blev da udskudt til begyndelsen af dette år, hvor den fandt sted i snestorm i forbindelse med Falcks 10-års jubilæum i byen.

Aktiviteten i området er stadig stigende, hvorfor endnu en station på Mols, *Ebeltoft,* sandsynligvis vil se dagens lys inden længe. Foreløbig bringer vi et billede af station Rønde, som den tager sig ud efter at være blevet gjort helt færdig og indviet.

Station Rønde, fotograferet efter indvielsen i 1966.

FRA og TIL STATIONERNE

HAMMERUM KASASTROFEN

Søndag den 1. maj indtraf i Hammerum midtvejs mellem Herning og Ikast en katastrofe, der kostede 10 mennesker livet. Ulykken skete som bekendt i jernbaneoverskæringen, hvor en rutebil blev ramt af iltoget og slæbt ca. 100 meter hen ad jernbanestrækningen.

Meldingen:

Den første melding om ulykken indløb til station Herning kl. 19.29 og var lidt uklar med hensyn til ulykkens omfang, men få minutter efter havde stationen et meget tydeligt billede af situationen på grundlag af utallige meldinger.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Glimt fra Hammerum-katastrofen.

Udrykningen:
Straks efter at første melding var modtaget, afsendte station Herning 4 ambulancer, og i minutterne derefter blev yderligere 2 ambulancer, 2 kranvogne med frigørelsesmateriel og katatstrofevogn afsendt fra stationerne *Herning* og *Ikast*. Distriktsleder *Tage Jensen* deltog selv i første udrykning og fik meget hurtigt et klart overblik over situationen. Udrykningsvognene var bemandet med ialt 18 mand.

Ulykkens omfang:
Specielt for Hammerum-katastrofen, som ulykken kaldes, er, at der i modsætning til flere andre større ulykker kun var tale om kategorierne dræbte og let tilskadekomne, dog bussens chauffør undtaget. Derfor skønnede distriktslederen og politiet, at flere ambulancer intet formål tjente, og i stedet tilkaldte man 8 læger fra Herning, Hammerum og Ikast, der mødte på få minutter. Efter en hurtig gennemgang af ulykkesstedet kørte 4 af lægerne til Herning sygehus for at assistere på skadestuen, hvortil dræbte og tilskadekomne blev kørt.
50 minutter efter alarmen havde lægerne afsluttet deres arbejde, og ambulancerne kørte de sidste dræbte bort. Herefter forestod en omfattende oprydning.

Vi gengiver her »Herning Folkeblad«s stemningsbillede fra ulykkesstedet:

Efter at ambulancerne havde sluttet deres arbejde, tog kranvognene fat, og ved 21,30-tiden havde Falck-Zonen ryddet omraadet nærmest overskæringen. Der var almindelig beundring for den baade hurtige og omfattende redningsindsats, som Falck-Zonen havde været i stand til at yde. Denne præstation fortjener i høj grad at nævnes som et lyspunkt i alt det tragiske, som denne 1. maj-aften bød paa.

Politiet havde vanskeligt ved at holde publikum borte fra baneomraadet, især efter at mørket ved 20,30-tiden havde sænket sig. Der var kun afspærret delvist, fordi redningskøretøjerne skulle have mulighed for at køre frem og tilbage for at hente dele af den ødelagte bus. Ved 21,45-tiden kunne redningsfolk og politi foretage en sidste gennemgang med lygter af omraadet for at finde ejendele, der var spredt vidt om.

Omkring en signalstander ind mod Hammerum station laa nogle damesko, en mappe, halstørklæder, der var fundet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kæntret skib

„Lotte Skov" på vej mod sin rette stilling.

Station *Nakskov* ledede i foråret et usædvanligt redningsarbejde. Efter de kraftige snestorme i midten af april måned opdagede arbejderne på Nakskov Skibsværft en morgen, at en af værftets nybygninger, m/s »Lotte Skov«, var krænget over og sunket ned på bunden.

Årsag:
Årsagen til uheldet må tilskrives en række uheldige faktorer, idet nattens storm har haft hovedansvaret. Montering af maskiner på nybygninger foregår ofte ved, at en eller flere plader i skibssiden udtages. I dette tilfælde var sådanne plader netop genindsat, men stormen havde medført højvande, hvorved de kraftige fortøjninger fik skibet til at krænge over. Herved løb vand ind ved de endnu ikke fastnaglede plader, hvilket medførte yderligere krængning af skibet o. s. v.

Redningsarbejdet:
Kl. 06.15 den 14. april blev vi anmodet om øjeblikkelig assistance. Skibet krængede på dette tidspunkt 45°, og vandet fossede kraftigt ind. Stationsleder *Knud Madsen* organiserede bl. a. pumpningshjælp fra *Nakskov Brandvæsen,* og i løbet af en lille times tid var 12 pumper i aktivitet med en samlet kapacitet af 8.000 liter i minuttet. Derefter gik 2 Nakskov-frømænd fra korpset ned og udbedrede skaderne i skibssiden interimistisk.
Imidlertid måtte pumpearbejdet indstilles et stykke tid, idet værftets ingeniører måtte beregne den kraft, hvormed skibet ville rette sig, idet man i modsat fald kunne risikere krængning til den modsatte side. Svære øjer blev svejset på skibssiden og forbundet med taljer på kajen under den videre pumpning, og skibet var på ret køl efter uheldet 20 timer senere, hvorefter kun en enkelt pumpe fortsatte.

Erfaringer:
Redningsarbejde af den art giver en del erfaring, som andre senere kan drage lære af. Det væsentlige her var problemerne omkring tilbagesvingningerne, der – forkert løst – kan betyde ny kæntring til den modsatte side og skade for meget betydelige summer. En passant skal nævnes, at trods det, at redningsarbejdet efter sagkyndiges udsagn var skyld i, at den helt store skade blev undgået, androg korpsets regning for assistancen, d.v.s. alt pumpearbejde m.v., kun *2 % af skadesummen.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Korpset i korpset

Kære redningsmænd på Lyngbygaard!

En meget taknemmelig mor sender Dem denne lille hilsen med en uendelig stor tak for Deres uforfærdede hjælp til vores søn, som De lykkedes at redde fra døden derude på søen. Han ligger endnu med lidt vand i den ene lunge. Kan vi hjælpe Dem engang med noget, så skriv til os, det vil være os en glæde. Da jeg ikke ved, om jeg må sende en flaske spiritus til stationen, bliver det denne ting, for en kop kaffe må De da drikke i vagterne. Endnu en gang tak fra

en moder.

På nuværende tidspunkt er en del af redningskorpsenes virksomhed, uden vi selv er særlig lykkelige derfor, genstand for en hel del omtale i dagspressen. Årsagen er dog ikke, at vi synes omtalen er dårlig – tværtimod, ofte bliver der brugt endog meget store og smigrende ord. Næh – sagen er den, at *frømandsvirksomheden* nødvendigvis og heldigvis påkalder sig en hel del interesse i håb om, at ofte meningsløse ulykker i overværelse af før så glade ferieturister på strandene undgås.

I 1965 assisterede korpset ved 265 ulykker i forbindelse med både og badning. I 72 af tilfældene var vore frømænd tilkaldt og deltog i eftersøgning m.v. De triste ulykker har blandt andet medført, at *Dansk Røde Kors* i samarbejde med blandt andre korpset har fundet frem til og opstillet redningsposter med standardiseret udstyr og brugsanvisning på badestrandene. Omkring 100 redningsposter er opstillet på nuværende tidspunkt, og flere følger.

Vor opgave i forbindelse med posterne er som bekendt at foranledige melding om manglende udstyr m.v. videregivet og i samarbejde med de lokale Røde Kors afdelinger at etablere tilsyn etc. Det er naturligt, at en organisation som Falck & Zonen deltager i sådant ulykkesforebyggende arbejde i lighed med, hvad vi forsøger at yde inden for oplysning om trafikulykker, genoplivning, bilbrande og lignende.

Det vil dog være givet, at badeulykker ikke kan undgås som følge af opsætning af redningsposter, og derfor vil vore 18 frømandsstationer landet over sikkert kunne påregne stadig aktivitet sommeren igennem. »Jyllands-Posten« har for nylig gennemført en hel uges kampagne mod sådanne meningsløse ulykker og er herunder nået til det resultat, at vor frømandstjeneste kan karakteriseres som et *elitekorps til bekæmpelse af ulykker.*

Mon de når derud ?

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fra frømænds eftersøgning af københavnsk dreng. Kriminalkommissær Kn. Hornslet sammen med frømændene Bent Møller og Flemming Hansen fra Lyngby.

Vi har grebet tråden og vil med denne artikel give nogle supplerende oplysninger om »korpset i korpset«.

På nuværende tidspunkt er 3 nye svømmedykkere uddannet i 1966. Det drejer sig om *Knud Nielsen,* Odense, *Arne Frederiksen,* Skælskør, og *Gøsta Jacobsen,* Rønne. Der indsættes stadig både og frømandsvogne rundt omkring på stationerne, og siden vi i *Meddelelser* nr. 1 afbildede den nye specielbyggede frømandsvogn fra Lyngby har *Helsingørstationen* erhvervet sig en Tanus-frømandsvogn. Selv om uddannelse normalt ikke bør gøres op i penge kan nævnes, at korpsets omkostninger ved uddannelse af egnet redder til svømmedykker andrager flere tusinde kroner excl. udrustning m. v.

Århus-frømændene oplevede det forholdsvis sjældne, at redde 2 unge mænd, der var kæntret med deres sejljolle. Det sjældne ligger i, at begge havarister ved redningen havde en meget lav legemstemperatur og således blev reddet i sidste øjeblik i live. Som det fremgår af »dagbogen« på næste side, er det alsidighed, der præger de ydelser, hvor frømænd deltager, fra den sidste tid kan f. eks. nævnes en assistance i Odense til en lille dreng, der var jaget ud på en lille ø i en dam, eftersøgning af en – som det senere viste sig druknet – dreng i københavnske parker, undsætning af en tysk sømand i en »luftlomme« i sunket skib i Kattegat, og så, som nævnt, alt for mange assistancer til kæntringer og badeulykker, så udtrykket »elitekorps« er måske ikke så misvisende endda . . .

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Af en frømandsstations dagbog

1/6	Kæntringsulykke i Furesøen	4	frømænd
2/6	Optagning af rør i Københavns Havn	2	„
3/6	Udsætning af bøjer til afmærkning af badested	2	„
4/6	Frigørelse af wire i skrue på rutebåd, Københavns Havn	2	„
4/6	Frigørelse af tov i skrue på lystbåd, Skovshoved	2	„
7/6	Optagning af tabt skærestok, Københavns Havn	2	„
8/6	Optagning af plomberertang for Toldvæsnet, København	2	„
9/6	Optagning af tabt påhængsmotor, Københavns Havn	2	„
11/6	Drukneulykke i Øresund 3 km fra land, 5 timers eftersøgning	3	„
13/6	Optagning af tabt egestamme ved skib i København	2	„
13/6	Rensning af skibsventil i Københavns Havn	2	„
14/6	Rørledningseftersyn i Køge Bugt	2	„
14/6	Eftersøgning af forsvundet dreng i Københavns parker	2	„
15/6	Tætning af flydedok i Københavns Havn	2	„
15/6	Eftersøgning af tabt gebis (blev fundet)	2	„
16/6	Eftersyn af skibsskrue i Kastrup Havn	2	„
19/6	Eftersøgning af ur i Øresund ved Rungsted	2	„
21/6	Slukning af brand i lystbåd og bjergning af båden i Øresund	3	„
23/6	Drukneulykke, Sjælsø	3	„
23/6	Eftersøgning af druknet, 26 timer	4	„
26/6	Mystisk sæk hentet op af voldgrav	2	„
27/6	Eftersyn af bunden på rutebåd, Københavns Havn	2	„
27/6	Roreftersyn på skibsværft	2	„
27/6	Optagning af truck i Københavns Havn	2	„
28/6	Rensning af friluftsbad	2	„
28/6	Optagning af elektrode ved atomenergistation	2	„

Uddrag af svømmedykkerstationen i *Lyngbys rapporter* for juni 1966.

En mere morsom frømandsopgave, hvor Sv. Aa. Nielsen fra Lyngby ikke er på jagt efter et havfruehoved, men deltager i en demonstration af redningsveste i Bella-centret, København.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

USÆDVANLIGT REDNINGS-ARBEJDE I VARDE

kom redderne *Vagn Wonsbeck* og *Poul Erik Jensen* ud for, da de i vindstyrke 10 blev bedt om at kravle 90 meter op i Blåvands radios VHF-mast. Ganske vist kan man af og til lide at se tingene lidt fra oven, men dette var lige ved at være slemt nok. Mastens kabel til antennen havde revet sig løst i stormvejret, og enhver kan tænke sig til den ubehagelighed, det kan være for en skibsradiostation at have havareret mast. Det lykkedes at sikre kablet igen, og bortset fra 2 ødelagte lommetørklæder, der i småstykker blev brugt som øreproppper for vindens sus, nåede de to reddere velbeholdne ned 2 timer efter.

Selv om både sygeplejerske og øl ser indbydende ud er begge dele dog ikke beregnet for bloddonoren.

Redningskorpsenes ølforbrug

er ikke stort. Det siger sig selv, at et personale, der i hovedsagen kører på landevejen eller deltager i sygetransport m. v. ikke tolereret kan have et endog beskedent forbrug under vagttjeneste. Derfor var det i og for sig ikke noget at skrive om noget, der ikke findes. Årsagen er imidlertid, at det er blevet redaktionen bekendt, at nogle københavnske reddere havde fundet en smart fidus – at drikke bloddonorers traditionelle øl, medens donoren blev tappet. Om det var flaskens indhold eller sygeplejersken, som tiltrak sig opmærksomheden, vides ikke, men det er givet, at det ikke kan gå upåtalt hen. Derfor må den slags ikke finde sted, og er man alt for tørstig findes f. eks. mere alkoholfattige drikke, såsom dansk vand m. v. På de fleste større stationer forhandles de endog i køkkenet, så tørsten kan slukkes inden kørslen.

Reklame?

Af en tilsendt avis kan vi se, at en korpsmedarbejder sandsynligvis har fået betaling i naturalier for at medvirke i en annonce, hvor han i fuld mundering reklamerede for en bestemt ølsort. Flere firmaer er blevet opmærksomme på en mulig reklameidé ved at lade repræsentanter for faggrupper, f. eks. chauffører, reklamere for et cigaretmærke, en ølsort m. v.

Til orientering for de som skulle blive opfordret til sligt, kan meddeles, at korpset principielt er modstander af sådan reklame i uniform, men mener man, at der bør dispenseres, skal der opnås tilladelse hos direktionen først.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Hjertesuk og hjertemassage

I disse dage bliver stationerne udstyret med et huskeopslag om vor indsats ved hjertestop. Adskillige har lært hjertemassage på Redningsskolen eller under hospitalspraktik, og nogle har med held anvendt hjertemassage ved genoplivning af skinddøde under transporten til hospitalet.

Rundt omkring i landet bliver stationspersonale ofte opfordret til at holde foredrag og vise film i skolerne om korpset og eventuelt om første-hjælp, hvortil man medbringer et Ambu-fantom. Altsammen udmærket, og en passant kan foredrags effektivitet bedst forklares ved omtale af en række kurser i elementær brandslukning og foredrag om korpset, som stationsleder *Jens Nødgaard* i Løgstør har haft. Ved et af disse foredrag blev vist en film om brandslukning, og et par dage senere reddede en af eleverne – en 14-årig pige – sine forældres hjem fra at nedbrænde. Hun erklærede bagefter, at det lykkedes takket være stationslederens foredrag og film. Naturligvis høstede hun megen anerkendelse fra forsikringsselskab og politi for sin dåd.

Tilbage til hjertemassage, der tilsyneladende også er vist i en skole af vort personale. Med ovenstående lille historie som baggrund bør bemærkes, at hvad redningsmanden fortæller bliver husket – og det er en absolut betingelse, at hjertemassage *kun må udføres af fagfolk*. Derfor må vi erindre os, at når der i skoler eller lignende steder fortælles om redningsmandens arbejde, kan man godt fortælle – hvad aviserne jo tit skriver – at der findes noget, som hedder hjertemassage, men at vise det kan få uoverskuelige følger.

OVERENSKOMSTEN MED RIGSPOLITIET

I forbindelse med ændringerne i reguleringstillægget er det værd at nævne 2 forhold, hvor der efter aftale med Rigspolitiet ikke køres efter overenskomsten.

Kørsel med tvangsindlagte til hospitaler m. v.

Kørsel med lig.

I disse tilfælde sendes regning til politiet – når det har påtaget sig betalingspligten – efter det af monoplotilsynet godkendte takstregulativ, og ved ligkørsel tillægges det overenskomstaftalte vederlag.

Kodefortegnelse

Sammenslutningen af kommuner til storkommuner sætter sit præg – også i vores kodebog.

Sidst er i *Ribe Amt* foretaget en sammenslutning af:

Grimstrup Kommune		kode	3717
Næsbjerg	»	»	3741
V. Starup	»	»	3760
Øse	»	»	3765
Årre	»	»	3768
Fåborg	»	»	3714

Disse 6 kommuner er sammensluttet i *Helle Kommune*, der får kodenummeret *3714*.

(De øvrige numre bedes streget).

Strafporto

Vi er et par stykker, som har den glæde at modtage post til vort firma – *ja, det er os virkelig en glæde* – for de mængder post, som går igennem vore hænder, beviser netop, at korpset er en »levende« virksomhed med en stærk aktivitet. Kort og godt: vi er en travl beskæftiget virksomhed, som er inde i en rivende udvikling, som både tiden og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

samfundet forventer, vi følger med i. Og vi skal helst være foran, – det har vi været siden starten 1906.
Hvorfor så tage den glæde fra os med den meningsløse ufrankerede og underfrankerede post, vi modtager fra stationerne. Der findes formentlig en brevvægt på stationen, hvis ikke, så tror vi, at man ved korpset vil se velvilligt på en rekvisition på en sådan.
Vi ved udmærket godt, at der ved tidligere lejligheder er blevet appelleret til stationerne om at sørge for korrekt frankering, men vi forsøger nu alligevel engang til – også fordi vi skylder korpset at spare netop denne »sløsede« udgift.
Så, kære kolleger, fremover forventer vi *korrekt frankering* til gavn og glæde for alle parter.

Agerholm/Clemmensen

P.S.
Nok har vi travlt, men aldrig mere travlt, end at vi kan hjælpe med at skaffe andre glæde. (Det gør vi jo dagligt udadtil, så hvorfor ikke også indadtil?)

Det, der er galt med postforsendelserne, er, at man sender stationspost m.v. som *tryksag* eller *forretningspapirer* – og lukker kuverterne.
Sådanne kuverter skal være åbne eller må kun lukkes med specialtape, der fås på posthusene.
Forretningspapirer må endvidere ikke indeholde skriftlige kommentarer eller andre ytringer, der kan opfattes som et slags brev.
– og så er der det med overvægtige forsendelser . . .

*

TRAFIKKAOS
Ifølge dagspressen skal hovedbrandstationen være rådhus-anneks, og brandfolkene skal med tiden måske flytte til Mitchellsgade overfor Falck-Huset i København.
I forvejen huserer både politiet og vi ud til polititorvet, og det er en trøst at vide, at Københavns Politis Færdselsafdeling har hjemme i Falck-Huset, når man tænker på en eventuel situation, hvor over 60 udrykningsvogne på samme tid skal afsted over torvet.

Kontorliv

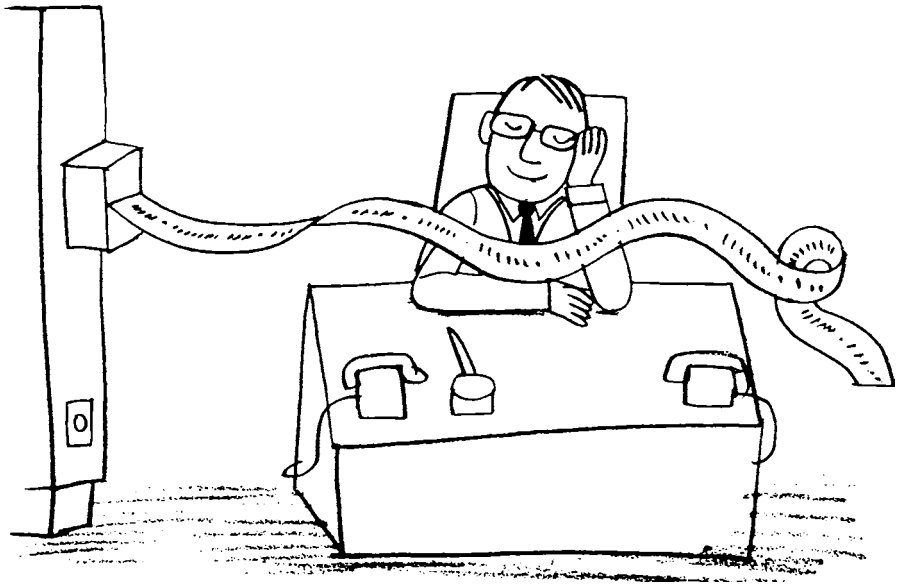
Fra flere stationers side er det nævnt, at administrationspersonalet mangler humoristisk sans **og** selverkendelse, idet de tilsyneladende kun kan sidde med den berømte løftede pegefinger. Da kontordamerne samtidig savner lidt stof i »Meddelelser«, der er mere henvendt til administrationen, er de næste sider udtryk for redaktionens forsøg på at tilbagevise den første påstand og imødekomme det sidste ønske.

BOGNYT:

VARIATION og FORNYELSE i Kontorlivet

Læs den før De går i stå

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



Den medarbejder, der før sled med kuglepen og regnemaskine, får nu i stedet det færdige materiale, så han kan bruge sine kræfter på andre ting.

VI KENDER HAM PÅ KONTORET ...

Han lader altid telefonen ringe flere gange, for så føles han optaget og betydningsfuld.

Han sørger altid for at høre andres mening før han slutter en sag med sin egen – for det er en demokratisk arbejdsplads.

Han ser aldrig på den han taler med, og taler aldrig ned i en telefontragt, men med utydelig lavmælt røst ud i lokalet – for så virker han bedre som manden med enhver situation under kontrol.

Han ser kun på de unge kontorpiger, når de vender ryggen til, så de ikke fornemmer hans interesse.

Han prøver på at virke som firmaets autoritet – og hvis det lykkes, stiger hans selvagtelse betydeligt.

Han lytter tilsyneladende uinteresseret til sladder og historier, men gengiver dem straks med dramatik og glæde til sine overordnede.

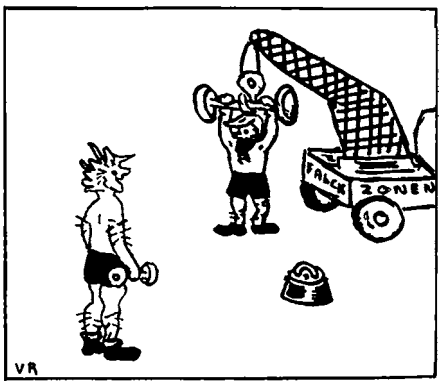
Vi kender hans væsen uden at kende HAM.

– – men han er der.

I Falck-Huset er aktiviteten stor på fritidsområdet. Kontordamerne oprettede en håndboldklub og spillede indtil flere kampe til stor fryd for tilskuerne. Desværre måtte man skilles ad og gå fra hinanden, idet det eneste man blot manglede, var det fornødne antal spillere. Som det fornylig fremgik af »Billed-Bladet« er motionsklubben »Falck« efterhånden velkendt – ikke mindst på grund af direktionens protektion. Vægtløftning er motionsklubbens hovedprogram, og vi har her ladet udarbejde en idéskitse, som måske kan finde anvendelse ved kommende styrke-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

prøver i kælderen – og det fortælles forøvrigt, at man takket være klubben efterhånden har lært at løfte i takt . . .



Mærkeligt, at man ikke har fundet på dette før . . .

På et skrivebord blev fornylig fundet en seddel, hvorpå der var skrevet:
Dykker N. N. bør fyres omgående – – han er for overfladisk.
Imidlertid kan sagen ikke have været så slem, for næste dag lå på samme skrivebord en tilsvarende seddel, men nu var ordlyden:
Dykker N. N. bør alligevel ikke fyres – man har konstateret, at han er god nok på bunden.

– – –

Eller historien om de ca. 150 embedsmænd i Benin i Nigeria, der en dag i februar blev nægtet adgang til deres kontorer, fordi de kom for sent til arbejde. Militærkommandanten lod dem derefter samle på byens torv til offentlig udskældning.
Det er ikke absolut givet, at H & K ville akceptere en sådan løsning herhjemme.

– – –

Sluttelig skal der for at imødegå eventuel kritik anføres nogle betragtninger om personalebladsredaktører, der i denne sammenhæng også bør stå for skud.

Hvis vi er spøgefulde, siger man, vi er naragtige, hvis vi ikke er det, siger man, vi er alvorlige.

Hvis vi trykker noget, der er skrevet specielt for vort blad, siger man, vi har for lidt afveksling.

Hvis vi trykker noget, der har stået i andre blade, siger man, vi er for dovne til selv at skrive.

Hvis vi sidder ved vort skrivebord og passer vort arbejde, burde vi være ude for at opspore nyheder.

Hvis vi er på jagt efter stof, burde vi være at træffe på redaktionen.

Hvis vi ikke optager indsendte bidrag, har vi ikke forstand på, hvad der er godt.

Hvis vi optager dem, er bladet fyldt med noget bras.

Det skulle såmænd ikke undre os, om nogen vil sige, at vi har »hugget« dette fra et andet blad.

Det har vi forøvrigt også.

☆

Vor fotograf, redningsfører H. Svane fra Ballerup snuppede et par kolleger, der studerede „lykkeligt ægteskab" på vagtstuen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

PERSON-NYT

Hjertevarm direktør med masser at tage sig til

Straks man træder ind ad døren, føler man sig velkommen. Det er noget, der ligesom hænger i luften eller stråler ud fra væggene. Scenen er en stor herskabelig lejlighed på Frederiksbergallé i København. Indretningen – den er svær at beskrive, for et par dage før er lejligheden blevet invaderet af malere og andre håndværkere, så vi må nøjes med at sige, at den ligner alle andre boliger, der har malerbesøg med bøtter, pensler, overdækkede møbler o.s.v.

Midt mellem farveprøver og malerbøtter sidder direktør *Wiboltt*. Så åndsfrisk og levende interesseret i alt, hvad der foregår, at man for en sikkerheds skyld haler sin lille seddel op af lommen og med undren endnu en gang konstaterer, at det var 70 år, der var anledningen til besøget.

Vi får os en hyggelig sludder om løst og fast inden for og uden for korpset. Herunder noterer man sig, at direktøren faktisk begyndte i redningskorps-virksomhed i 1923 på Lolland/Falster. Men allerede i 1924 forlod han »Sydhavsøerne« til fordel for hovedstaden, hvor nogle humørfyldte dage med Sophus Falck begyndte.

Direktør Wiboltt liver endnu mere op ved samtalen om disse gode, gamle dage, om hvorledes den daværende overdirektør med en ligefremhed og et humør besmittede alle sine medarbejdere og gjorde skeptiske sognefolk begejstrede for redningskorps-ideen. I forbifarten noteres endnu et årstal – 1926 – hvor direktør Wiboltt forfremmes til underdirektør i Falck, altså *40 års direktørjubilæum* inden for dansk redningstjeneste.

Ved oprettelsen af Zoneredningskorpset var De jo med, og jeg har ladet mig fortælle, at De for så vidt senere har æren af Danmarks første ambulanceflyvemaskine, er det rigtigt?

Tja . . . direktøren tøver lidt med svaret, man kan mærke, at det med den personlige ære ikke rigtig harmonerer med hans karakter. Men så følger beretningen om, hvorledes patienttransporten fra øerne til større byers hospitaler indtil trediverne var et stort problem, der forværrede mangen en patient tilstand undervejs på havet i hårdt vejr. Videre hvorledes man i ZR prøvede en énmotores billig maskine til ambulanceflyvning, men måtte opgive på første tur, fordi maskinen var for klejn til formålet.

Et næsten historisk billede. Direktørerne W. Falck og E. J. Wiboltt ønsker hinanden glædeligt nytår i 1963.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Men vi var glade for den første mislykkede prøvetur, fortsætter direktøren, *for nu kunne vi i stedet for at vise maskinen for pressen og myndighederne forklare dem, at vi var blevet klogere, og indkøbte en engelsk to-motorers Monospar, der fløj ambulanceflyvning fra 1939.*

Vi fortsætter samtalen med småerindringer fra tiden, der er gået, og på spørgsmålet om, hvorledes direktør Wiboltt nu er kommet på den tanke at oprette fond til hædring af dagliglivets helte og køre ensomme mennesker på udflugt, fortæller han, at ideerne i den retning har spøgt længe i hjernen, men ikke kunne kombineres med praktisk virkelighed gennem Zonen af økonomiske grunde i årene op til sammenslutningen.

Det er ordsproget om, at når man taler om solen o.s.v., der bevises, for i samme øjeblik ringer det på døren, og redder *Finn Højmark* fra Frederiksberg bekendtgører udenfor, at han holder nede på gaden med udflugtsvognen, og de taknemmelige ensomme mennesker vil meget gerne sige direktøren hjertelig tak for turen ud i den grønne skov. Vi går ned og åbenbares for et unikum af en vogn, indrettet med specialbyggede lænestole til gangbesværede, hydraulisk kørerampe og meget mere. Ved at betragte den rørende tak til direktør Wiboltt fornemmer man først rigtigt, hvad glæde filantropi kan bringe. Man får ligefrem samvittighedsnag ved til daglig at være tilfreds med sine materielle goder og sit nummer i rækken.

Tilbage til stuen, hvor et spørgsmål har brændt længe på tungen. Det er spørgsmålet: »om De, direktør Wiboltt – selv om det principielt er forkert at stille det 3 år efter sammenslutningen mellem Falck & Zonen – synes og føler, at de tidligere ZR-folk har nogen grund til at føle sig svigtet?«

Nej ... gennemgående har det gamle ZR-personale fået bedre forhold, løn og ikke mindst pensionsordning, hvor den nuværende direktion har været meget large, så de problemer, der dukker op, bunder mest i småting m.v., som vil være alle vegne.

Det lille firma havde sin egen hygge, når der f.eks. kom en ny vogn, skulle alle prøve den og se dens indretning o.s.v. uden skelen til klokken – det går ikke i dag.

Situationen er som en familie, hvor alting er i lave og ånder fred og ro. Men pludselig er børnene vokset op – hvilket jo er den naturlige udvikling – og nye situationer opstår.

Det er mit indtryk, at alle i korpset behandles lige.

»De har fulgt levende med efter sammenslutningen, direktør Wiboltt. Er det af interesse for tidligere ZR-personale og -abonnenter, eller er det interesse for redningsvirksomheden i Danmark?«

Den nuværende direktion var interesseret i, og jeg forbeholdt mig ret til, at jeg var med til at varetage de nævnte interesser. Men det er redningskorpsenes udvikling som helhed, der har min interesse.

Til slut må det vel være naturligt at spørge, om direktør Wiboltt vil nyde sit otium, og svaret bliver som ventet, at man fra Frederiksbergallé sagtens kan nyde tilværelsen og samtidig beskæftige sig med fondet og tilrettelægge kørsler for ensomme mennesker.

Og til slut, tilføjer direktør Wiboltt – *har jeg som nævnt min forpligtelse over for den øvrige direktion til at varetage visse personalespørgsmål, hvis der skulle opstå problemer – men i den retning håber jeg at kunne nyde mit otium ...*

Kjær.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Surrealistisk redder, frømand og billedskærer

kunne vi passende karakterisere *Anders Jelle* i Rønne som. Når døgnvagten er endt går Jelle hjem og få minutter efter lyder høje kølleslag fra hans kælder. Det er dog ikke – som mange allerede

Jelle som billedskærer.

frygter – konen, der må stå for skud, men store drøje egeplanker. En af Jelles mange hobbies er billedskærerarbejdet, og ideen hertil hentede han for 6–7 år siden på en ferie i Lapland. De første forsøg var dog ikke vellykkede, men takket være en sprælsk fantasi og et par gode hænder lykkedes det – og nu kan man rundt omkring på Bornholm finde mange af Jelles billedskærerarbejder i kunst- og souvenirboder.

Maler gør han også. Til stor fryd for Rhesusaben »Hartvig« er arbejdsrummet fyldt med pensler, farver, småsten, jernspåner, grus og sand. Resultaterne af maleriet vidner stadig om fantasi og skabertrang. Jelle forstår at sammensætte de nævnte ingredienser og forsyne dem med farver, så man ikke er i tvivl om, at motiv og farver er fra »Danmarks Perle«, som Bornholm kaldes.

Den opmærksomme læser vil på nuværende tidspunkt spørge, hvad alt dette egentlig angår os. Derfor må lige tilføjes, at Jelles hovedinteresse er dykning. Og hvor på Bornholm kunne man bedre forene denne interesse med en daglig fast beskæftigelse end hos os. Når station Rønnes snart aldrende dykkervogn kører øens vejnet tyndt, finder vi hver anden dag en frisk Jelle, der udfører assistancerne samtidig med, at han under vandet henter ny inspiration til sin farvesammensætning ved lærredet dagen efter.

Korpset kan i sine mangeartede opgaver ofte have brug for reddere med fantasi og initiativ. Disse 2 ting forstår Jelle at kombinere.

Jelles fremstilling af en dansende myre i en bornholmsk granskov.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redder og skibsbygger

Arne Petersen i Store Heddinge er en kendt mand – naturligvis ikke mindst på grund af tidligere omtale i *Meddelelser*. Nu har Arne Petersen udført en ny bedrift på hobbyområdet, der har givet genlyd i selv det amerikanske senat. Historien er den, at præsten i den lutherske bekendelseskirke i Cleveland, USA, under et besøg i Danmark blev så begejstret for de smukke skibsmodeller i danske kirker, at han besluttede at skaffe en til sin egen menighed. Et skib med tilknytning til menigheden, fregatten »Olberts« af Bremen, blev udvalgt som bygningsobjekt, idet denne havde ført de såkaldte »saksiske fædre«, som de gamle emigranter blev kaldt, fra Europa til Amerika.

Arne Petersen, der som bekendt har forsynet flere kirker på Stevns og i Norge med skibsmodeller, blev udstyret med de nødvendige tegninger til skibet og byggede modellen. Den blev bygget med den for Petersen berømte akkuratesse og omhu, og Petersen brugte over 1000 timer til byggeriet. Selve skibsmodellen er 130 cm lang, og hver enkelt detalje er nøjagtig som originalen. Materialet er i hovedsagen 250 år gammelt egetræ. Det kan vel ikke undre nogen, at leveringstiden var på ca. 1 år.

Ved en særlig festgudstjeneste blev skibet ophængt i Cleveland i overværelse af bl. a. fjernsyn og presse. Imidlertid har der været forskellige toldspørgsmål, og dette har givet anledning til, at det amerikanske senat fik forelagt et lovforslag om, at kirkeskibe for fremtiden skal kunne indføres toldfrit i USA.

Kirkeskibet i Cleveland, USA, Fregatten „Olberts", bygget af Arne Petersen.

Dette er altså en sandfærdig historie om, hvorledes en lille skibsmodel kan ændre en stor stats toldparagraffer.

PERSONALIA

Fra 1. juni d. å. er redder Evald Skov Mikkelsen udnævnt til assistent på station Tårnby. Skov Mikkelsen har 6 års tjeneste som redder og vagtmester på Rødovrestationen bag sig.

★

Redningsfører Jens Hansen, station Lyngby, er fra 1. august udnævnt til assistent på Lyngbystationen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Organisationsstriden i Esbjerg

Flertallet af vore reddere på stationen i Esbjerg har været genstand for en del omtale i dagspressen i anledning af, at de har udmeldt sig af den arbejdsløshedskasse, som de efter landsoverenskomsten har pligt til at være medlemmer af. Da det for de fleste mennesker er god skik at respektere indgåede aftaler, har Esbjerg-reddernes adfærd været godt avisstof. Man kan så diskutere, om det har været særligt flatterende for de Esbjerg-folk at blive omtalt på den måde. Mange vestjyder har utvivlsomt græmmet sig.

I sagens anledning har vi haft et møde med LO, som krævede overenskomsten respekteret, da man ellers ville indklage os for arbejdsretten. Vi kunne selvfølgelig ikke erkende at have misligholdt en forpligtelse, der ikke påhviler os, men redderne, og derfor måtte vi afvise kravet om at afskedige dem. Vi har dog ikke dermed ønsket at udtrykke sympati for reddernes despekt for overenskomstbestemmelsen. Vi tror ikke, at arbejdsretten vil påtage sig at afsige kendelse efter LO's påstand. Vi anser det for mere sandsynligt, at retten vil henvise LO til at indklage redderne, men det er nok tvivlsomt, om LO vil følge henstillingen. Skulle arbejdsretten mod vor forventning afsige kendelse, der på en eller anden måde pålægger os pligt til at sørge for, at redderne opfylder den forpligtelse, de er indgået på, må vi selvfølgelig rette os efter kendelsen, og i så fald er vi tvunget til at pålægge redderne medlemsskabet af DASF's arbejdsløshedskasse. Vil de ikke rette sig efter et sådant påbud, må de gå. Hvordan sagen vil ende, er der på det tidspunkt, da disse linier skrives, intet menneske, der kan sige, men det er næppe tænkeligt, at vore folk derovre slipper helt smertefrit ud af affæren.

For en ordens skyld vil vi gerne understrege, at landsoverenskomsten er indgået med DASF, og at dette forbund er og bliver den eneste forhandlingsberettigede modpart for os, så længe overenskomsten løber. Det nye Chaufførernes Forbund, som vi i København altid har haft et udmærket forhold til, har ikke overenskomst med os udenfor hovedstadsområdet, og vi agter selvsagt ikke midt i overenskomstperioden at indlade os på ændringer af dette forhold. Det må vore folk i Esbjerg kunne forstå.

BJ.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Direktør Eigil Juel Wiboltt, der den 6. august bliver 70 år.

Gammelt og nyt mødes. Station Thisted og Hurup sammen til gardbrand Thisted med en ny universalsprøjte og Hurup med en gammel normaltype II.

Læg mærke til, hvor meget mindre universalsprøjten der indeholder betydeligt mere materiel og er langt mere slagkraftig er i forhold til normaltypen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

30. ÅRGANG • OKTOBER 1966 • NR. 5

DE DANSKE REDNINGSKORPS

1906 * 3. OKTOBER * 1966

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I anledning af 60-årsdagen for Sophus Falcks stiftelse af Falcks Redningskorps udsendes vor sædvanlige publikation MEDDELELSER i en lidt fyldigere og festligere udgave.

INDHOLD:

Side

Omkring de 60 139

Brandslukningstjenesten 1956–1966 – og fremover 152

Udviklingen i sygetransporten 1956–1966 161

Dobbeltambulancen er en realitet 169

En ud af tusinde 170

Assistancen til motorkøretøjer 173

Det begyndte med en skotøjsæske 182

Personalia 187

Redaktion: Preben Kjær (ansvh.)

Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, København V.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

OMKRING DE 60

Af PREBEN KJÆR

Når en epoke i en virksomhed omtales vil en eller flere kendte skikkelser som regel give beretningen karakter. Oftest er det virksomhedens stiftere og initiativtagere, der nævnes, og deres levnedsløb vil altid pådrage sig opmærksomhed. Det har heller ikke i de forløbne år skortet på beretninger om *Sophus Falck*, hans fødsel, liv og de oplevelser, der animerede til starten af Redningskorpset i 1906. Men om dette er skrevet så meget, at vi i det følgende mere vil beskæftige os med den periode, hvor korpset har ændret struktur fra et rent københavnerforetagende til en landsomfattende institution i hele det danske samfunds tjeneste.

I en sådan beretning kan man ikke undgå at nævne den person, der i 54 år har været primus-motor på en lang række områder, og de sidste 32 år har siddet som direktør for det samlede Falcks Redningskorps og nu præsident for De Danske Redningskorps Fællesforbund, *William Falck*.

Som den yngste af Sophus Falcks 3 sønner, Rudolf, Harry og William, regner han sig selv som fastansat i 1912, da han var 18 år og havde fået sit kørekort. Flere vil vide, at man med fuld ret kunne regne William Falck som medarbejder i Redningskorpset flere år før. Dynastiets Benjamin vil som regel være den, der har det hårdest, og William Falck var ingen undtagelse – han startede med at feje gaden uden for stationen i Ny Kongensgade. Men med det fåtallige personale og de krævende opgaver for Sophus Falck, bl. a. med agitation for idéen i provinsen, fik alle tre sønner snart andet at bestille, og op mod den første verdenskrigs udbrud begyndte deres indflydelse at blive mærkbar i korpset. Den ældste søn, Rudolf, blev i København sin fars højre hånd, og på de to yngre sønner ventede opgaver i Jylland og på Fyn. Det blev William Falck, der fik tildelt den første alvorlige opgave, nemlig oprettelsen af den første provinsstation i *Odense*.

„Her har Du en driftskapital på 300 kr. Rejs til Odense og etabler redningskorps for dem". Sådan omtrent er ordene faldet i 1918 fra Sophus Falck til sønnen William. Selv om 300 kr. efter datidens forhold var mange penge, kan enhver tænke sig, at der skulle næsten overnaturlige økonomiske evner til at oprette en virksomhed for dette

Dagens Emne.

Redningskorpset!

– Det er dog underligt, som folk er på nakken af den stakkels Falck og hans redningsfolk.
– Ja, min pige, der er sgu snart ingen redning for ham! (Ekstrabladet 7/11 1907).

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Falcks Redningskorps' grundlægger, Sophus Falck.

beløb. I sandhedens interesse skal dog siges, at Sophus Falck i forvejen havde sikret køb af ejendom. Overdirektøren var også kendt for sin håndhævelse af disciplin, og sønnerne blev der ikke gjort undtagelse med. Til eksempel kan nævnes, at William Falck dagen efter sin ankomst til Odense ringede faderen op for at aflægge rapport. Da Sophus Falck hørte, at sønnen havde slået sig ned på Grand Hotel, fik han en ordentlig opsang med besked om at flytte til et billigere hotel. Stationen i Odense blev åbnet den 1. april 1919, og der blev oprettet et aktieselskab, Fyens Redningskorps A/S, hvis kapital sikrede ejendom og materiel. Det var som nævnt den første station udenfor København, og enhver kan tænke sig, at William Falck har haft de samme problemer at løse på Fyn, som faderen havde haft 13 år tidligere i hovedstaden.

Omkring 1922 var der nogle misforståelser mellem den daværende branddirektør for „Den almindelige Brandforsikring for Landbygninger" og Odense Brandvæsen. Da William Falck efterhånden havde opnået at vise korpsets eksistensberettigelse i byen, foreslog branddirektøren, at Redningskorpset skulle tage sig af brandslukningsopgaven. Korpset slog til med det samme, og i 1922 indkøbte man

Udrykning med materielvogn til Hareskoven 1913. Ved rattet ses William Falck i kørepels.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

en American-La France sprøjte med noget så bemærkelsesværdigt og nyt som en Delahaye-påhængssprøjte. William Falck tog fat på agitationsopgaven overfor kommunerne i Odense amt, idet det hurtigt viste sig at være utilstrækkeligt kun at rykke ud, når forsikringsselskabet alarmerede. Den første kommune man traf aftale med var *Ubberup kommune,* der skulle give den formidable pris af 10 øre pr. indbygger for brandslukning. Da William Falck i Odense fik den nye sprøjte en forårsdag i 1922, kunne han ikke forudse, at resultatet af det arbejde, han nu begyndte på, skulle blive et for hele verden enestående brandvæsen, der allerede få år efter blev lovmæssigt

Til højre: Willam Falck som assistent-elev i 1912. Nederst: Sophus Falck besøgte ofte sin søn William i dennes egenskab af chef for Odense-stationen. Her ses de sammen til brandøvelse.

sikret. Han kunne heller ikke forudse, at han selv 12 år senere skulle stå som øverste leder for dette Danmarks største brandvæsen, der nu efter overenskomst møder til brand i 30 købstæder og 842 sognekommuner, hvilket vil sige brandslukning i 65 % af alle landets kommuner og for 44 % af landets befolkning.

I modsætning til flere andre steder i landet, hvor Redningskorpset gik ind i arbejdet med at oprette de såkaldte zone-brandvagter, sørgede William Falck for, at man på Fyn blev ene om brandslukningsforpligtelserne. Til gengæld gik han igang med ivrig agitation for udbredelsen af korpset med flere stationer på Fyn. I 1924, 5 år efter William Falcks etablering på Fyn, oprettedes den første filial, den kombinerede brand- og redningsstation i Svend-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

borg. Leder blev storebror, daværende assistent *Harry Falck*. De følgende år gik med fortsat aktivitet, ikke mindst på brandslukningsområdet, hvor Fyn dannede forbillede for Falcks landsit 25 års jubilæum med et redningskorps, der på dette tidspunkt kunne betegnes som landsdækkende med 500 mand, 250 vogne og 68 stationer. Fremgangen var meget stor fra år til år. Så-

Tilvenstre ses 20-ernes måde at agitere for redningskorps på. Her er det Sophus Falck, der demonstrerer en brandsprøjte i Aalborg.

Nederst: Direktør William Falck ved sit 25-års jubilæum i 1937.

brandvæsen. William Falck stod i spidsen for en udvikling, hvor brandvagter og stationer fra slutningen af 20'erne blev oprettet rundt om på hele øen.
Sophus Falck døde i 1926. Arbejdet skulle fortsættes, og *Rudolf Falck* blev administrerende direktør for det københavnske redningskorps, medens *William Falck* blev i Odense. Samtidig blev han udnævnt til meddirektør i København, og i 1927 blev *Harry Falck* direktør for det af Sophus Falck planlagte Århus-redningskorps.
I januar 1933 udnævntes William Falck til administrerende direktør for moderselskabet i København efter broderen, Rudolf Falcks død. Han forlod Fyn med et velorganiseret redningskorps, der talte 12 brand- og redningsstationer. Et ganske imponerende resultat efter 14 års forløb.
Kort efter sin overtagelse af direktørposten i København kunne William Falck fejre sin 40 års fødselsdag og ledes var antallet af udrykninger fra 1933 til 1934 steget med 62 % og antal kørte kilometre steget med 68 %. William Falck blev også i hovedstaden hurtigt respekteret som en dygtig og handlekraftig mand, og i årene fra 1934 kan fortælles om mange nye idéer, der blev taget op sideløbende med en kraftig aktivitetsforøgelse. Flere humanitære institutioner kom til at nyde godt af hans bevågenhed, og blandt andet

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I 1916 fik man bedre plads på den nye station i Tietgensgade, der blev hovedstation for Falcks Redningskorps i 45 år.

blev oprettet lægevagt i København, så korpsets ambulancer rykkede ud med læge. Endvidere blev Dansk Redningsmuseum oprettet i 1936 på Falcks Amager-station, og korpset gik for alvor ind i et ulykkesforebyggende oplysningsarbejde. Privat havde William Falck overtaget tjenesteboligen på „Ørnegården", der dengang var redningsstation og tillige fungerede som brandstation for Gladsaxe kommune.

På „Ørnegården" havde direktøren rig lejlighed til konstant at være underrettet om, hvad der skete indenfor korpset, også når det for andre mennesker var fyraften. På en journalists spørgsmål om, hvorvidt direktøren levede som herremand, var svaret, at jorddrot med herremandsvaner ikke lå til ham, hvorimod det at kunne passe sit arbejde tidligt og sent gav ham fuld tilfredshed.

I årene op til 2. verdenskrig var William Falck i spidsen for en konsolidering af redningskorpset og en udbygning af stationsnettet til 84 stationer med en stadig stigende aktivitet. Med Falcks Redningskorps København A/S som moderselskab havde man nået en struktur med 6 aktieselskaber sammensluttet i De Danske Redningskorps Fællesforbund. I juli 1940 blev direk-

William Falck deltog aktivt i 30'ernes mandskabsuddannelse på den daværende redningsskole på Amager. Det er er W. Falck i midten af billedet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tør William Falck udnævnt til ridder af Dannebrog, og i 1941 modtog han Dansk Røde Kors Hæderstegn.
Efter krigens slutning var den første store opgave reetablering og tilpasning til samfundets ændrede struktur. Anskaffelsen af ambulanceflyvemaskiner havde længe været et udtalt ønske fra korpsets ledelse, og Falcks Flyvetjeneste påbegyndte sin virksomhed i 1947. Da det netop har været meningen med denne artikel at nævne de områder, hvor William Falck ved personlig indsats i spidsen for korpsets ledelse har ladet redningskorpset udvide og tage nye opgaver op, ville det for så vidt være nemt at slutte de sidste 20 år med en opremsning af, på hvilke områder og hvorledes korpset er udvidet til sin position i dag – for William Falck har været med allevegne, og mange gange i mindste detalje fulgt en sag op. Imidlertid bør det ikke altid være det nemme, der tiltrækker, hvorfor vi hellere vil give nogle glimt fra den hverdag, hvor alle i skrift og tale har mærket ham.

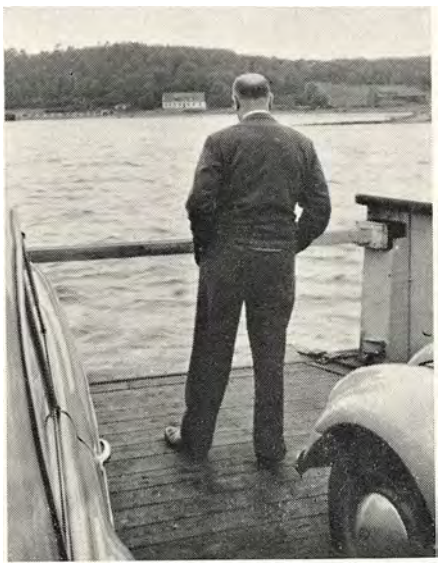
På en biludstilling i 1933 demonstrerer W. Falck en ny sprøjte for daværende kronprins Frederik.

Når stationerne skulle have nye vogne, kom W. Falck ofte personligt med dem. Her er en skumkanon på vej til Esbjerg i 1939.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Brandøvelse i Dalum. Direktørerne H. Falck, W. Falck og N. Nielson i 1941.

Med omkring 90 stationer var der i begyndelsen af 50'erne nok at rejse efter for William Falck.



I 1951 havde „Ørnegården" 25-års jubilæum, og på denne gennem tiderne så kendte og anerkendte „borg" mødte talrige gratulanter op, for både at takke direktør W. Falck personligt og korpset for udmærket hjælp og beredvillighed i årene der var gået. Blandt gratulanterne var Hs. Kgl. højhed, *Prins Knud* og prinsesse *Caroline-Mathilde*.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

„Vi håber, at vi fremover kan bestride det os betroede arbejde på den rette måde, således at omegnskommunerne fortsat vil samarbejde med os. Og vi håber også på et godt og fornuftigt samarbejde med de andre brandvæsener i det Storkøbenhavnske område. Vi skal naturligvis ikke standse op ved det resultat, der er nået i dag. Udviklingen går stadig fremad, og den må følges op."

I sommeren 1954 var „Ørnegården"s dage som brandstation for Gladsaxe kommune forbi. I overværelse af blandt andre justitsminister *Hans Hækkerup* åbnedes den nye brand- og redningsstation i Gladsaxe. Ved den lejlighed udtalte direktør William Falck bl. a.:

Øverst til venstre ses hvorledes den fra radioen så berømte kaptajn Jespersen lærer korpsets personale stavgymnastik. Fra venstre direktør W. Falck, kaptajn Jespersen og direktør J. P. Kastberg.

Til højre og nederst demonstrerer William Falck en ildslukker og motordrejestigen for de indbudte gæster ved Gladsaxestationens åbning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Samme år, den 9. sept., fyldte W. Falck selv 60 år, og udtalte i den anledning, at det aldrig havde været hans fars, brødres eller hans eget ønske, at de skulle samle til bunke i korpset. Det at virke for det offentlige og yde hjælp til folk, der er i vanskelige situationer, kan aldrig være foreneligt med store formuedannelser. Der blev ved samme lejlighed spurgt om et fødselsdagsønske, hvortil William Falck svarede:

„Såmænd ja, men jeg har mange. Jeg er ikke spor beskeden. Jeg ville for eksempel ønske, at alle vore folk ville blive enige om, som en række gode eksempler at hjælpe med til en noget bedre færdselskultur her i landet, og jeg ville ønske, at ambulancekørslens betimelighed ikke skulle drøftes en gang om ugen i aviserne, og jeg ville ønske, nej forresten ... det vil føre alt for vidt, det er jo rart at beholde nogle ønsker for sig selv. Ellers risikerer man, at de alle bliver opfyldt."

I 1907 lod tegneren Axel Thiess sin fantasi sprælle, da han i Blæksprutten illustrerede de besynderlige ting, som det nystartede redningskorps måske kunne benyttes til.

50 år senere lod Ekstrabladet samme scene udspille sig på hjørnet af Strøget og Købmagergade. Men her var det rigtige personer og vogne, der optrådte. Selv om Storkespringvandet blev benyttet, var alle dog nyklippede.

En mærkedag blev korpset 50-års dag for 10 år siden. Optakten til dagen blev fuldendt ved, at William Falck modtog *ridderkorset* af 1. grad. Det ville være unaturligt, hvis ikke denne korpsets store dag blev højtideligholdt landet over, og i tilslutning til dagen blev der givet meddelelse om, at der ville blive etableret et *Redningsteknisk Institut*. Den kontante del af korpsets

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Deres kongelige højheder arveprins Knud og arveprinsesse Caroline Mathilde ankommer til reception på korpsets 50 års dag og modtages af dir. William Falck og redningsinspektør Sv. Elstoft.

jubilæumsgaver, blev brugt til et belønningslegat, kaldet *Sophus Falcks Mindelegat af 1956*". Samtidig indtrådte den ene af W. Falcks ældste sønner, *Mogens Falck,* i moderselskabets direktion.

Selv om man er over 60, kan en kranvogn da stadig betjenes.

Den 17. juni 1957 modtog William Falck Civilforsvarsforbundets hæderstegn som en anerkendelse for sin indsats som en af pionererne i civilforsvarsarbejdet. I 50'erne oplevede flyvetjenesten sin store opgangsperiode med hensyn til indførelse af nyt og mere hensigtsmæssigt materiel. I april måned 1958 åbnede man København-Odense ruten og gik således ind i et nyt virkefelt. Som nævnt har William Falck været med overalt, ikke alene fra Gedser til Skagen, men siden 1954 også i Tyskland, da korpsets Hamburgstation så dagens lys.

I 1960 oprandt, den 2. juni, endelig den dag, som så mange havde set hen til. Grundstensnedlæggelsen til et nyt *Falck-Hus* på Polititorvet, der skulle afløse de efterhånden utidssvarende lokaler i Tietgensgade og kontorerne rundt om i

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

byen. Den blev foretaget af præsidenten for De Danske Redningskorps Fællesforbund, overretssagfører *V. Falbe-Hansen,* borgmester *Julius Hansen* og direktør *William Falck*. I et interview har W. Falck senere erklæret, at han under byggearbejdet blev enig med sig selv om at flytte fra sin bolig på „Ørnegården" for også at kunne *bo* på Polititorvet. »Ørnegården" havde tjent som direktionsbolig i næsten 30 år, men vejen frem og tilbage var jo efterhånden blevet trættende.

Samtidig med en levende interesse for det under bygning værende Falck-Hus på Polititorvet begyndte idéerne til en sammenslutning af de to redningskorps Falck & Zonen så småt at tage form. Desuden var der det daglige, og midt i det hele kunne W. Falck fejre 50-året for sin faste ansættelse.

Flere kender kun William Falck af omtale. Nogle har set ham en enkelt gang, andre har fulgt ham i mange år. Sammenslutningen har gjort sit til, at den mere personlige tilknyt-

Fra grundstensnedlæggelsen til Falck-Huset i København den 2. juni 1960. Direktør William Falck nedlægger den tredie sten, medens redningsinspektør H. Tharsgaard, arkitekt A. Nielsen, borgmester Julius Hansen og overretssagfører Falbe-Hansen ser til.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ning til direktionen bliver en sjældenhed. I den retning må man sige, at korpset er blevet for stort. Nye navne, våben og medarbejdere følger med i kølvandet, men sådan er udviklingen, og den har trods alt sine store fordele. Flere vil nikke genkendende til beretninger om, hvorledes William Falck kunne ofre mange timer af en travl

Da William Falck blev 70 år og samtidig trak sig tilbage fra direktørposten. Øverst ses W. Falck sammen med assistent Knud Christensen og redder Gustav Wulff fra Hellerup. I midten W. Falck med sine tre sønner, William jr., Mogens og Jørgen ved mindetavlen for dræbte i korpsenes tjeneste, og nederst ønskes W. Falck til lykke af direktørerne H. Jørgensen og B. Johansen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

dag ved at kalde en mand ind på sit kontor og trøste ham, hvis han lige havde mistet en af sine kære. Andre vil kunne huske, hvorledes der blev stillet vogne og mandskab til rådighed, når kone eller børn skulle på hospital eller rekreation. Det er mennesket bag direktøren, der påkalder sig sympati og respekt. Som bekendt overdrog William Falck i oktober 1964 den daglige ledelse til sønnerne *Jørgen* og *Mogens Falck*, „for her i huset holder vi op, når vi er 70", udtalte W. Falck dengang. Imidlertid har han dog som bestyrelsesformand og præsident for De Danske Redningskorps Fællesforbund stadig haft indflydelse på og føling med virksomheden, og hans nærmeste vil vide, at han fortsat med sin karakteristiske personlighed trods svigtende helbred har forstået at blive informeret om korpsenes trivsel.

PK

Når man skal fotografere William Falck, kan en bedre baggrund næppe tænkes.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Brandslukningstjenesten

1956 - 1966 og fremover

Af PETER STRAARUP

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I 1966 udfører korpset brandslukning for 2.058.200 indbyggere eller 43,7 % af Danmarks befolkning. I 1956 var det kun for 1.610.600 eller 37,8 % af befolkningen.

Brandslukningstjenesten udføres i henhold til lov nr. 247 af 10. juni 1960.

*

Brandslukningsmateriellet

	1956	1966
Brand- og redningsstationer	100	131
Hjælpebrandstationer	31	25
Automobilsprøjter	136	177
Påhængssprøjten	172	188
Slangetendere med pumpe	2	36
Motordrejestiger	4	8
Påhængsstiger	27	40
Andre enheder		37
I alt antal materielenheder	341	486

Standardmateriel 1966

Som det eneste brandvæsen i Danmark har korpset gennemført en vidtgående standardisering for at øge aktiviteten og lette samarbejdet mellem stationerne.

UNIVERSAL
SPRØJTE:

Med kombineret høj- og lavtrykspumpe, der yder 350 l/m × 500 m VS. og 1800 l/m × 80 m.VS. Vandtanken indeholder 1400 liter. Pakket med moderne brandslukningsmateriel.

Korpset råder over 56 universalsprøjter, der med pakning koster kr. 177.000,– pr. stk.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

VAGT-SPRØJTE:

Mellemtrykspumpe med ydeevne 1800 l/m × 80 m.VS. eller 350 l/m × 300 m.VS.

3000 liter vandtank.

Korpset har 13 vagtsprøjter, der med pakning beløber sig til kr. 109.000,– pr. stk.

SLANGETENDER M/ PUMPE:

En god kombination med vagtsprøjten.

Slangetenderen er en landrover med frontpumpe. 1800 l/m × 60 m. VS. Den er pakket med 450 meter slange, som kan lægges ud under kørsel.

Korpset har 34 sådanne slangetenderе, der med pakning koster kr. 52.000,– pr. stk.

PÅHÆNGSSPRØJTE:

Fabrikat RUBERG
moderne og effektiv 2200 l/m × 80 m. VS.
lille vægt: 500 kg.

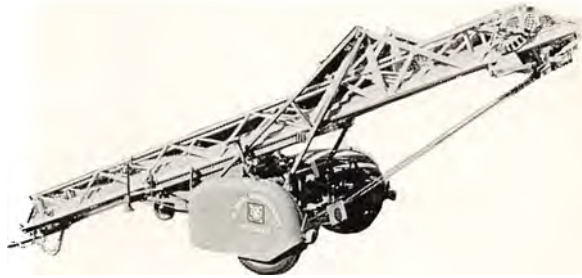
Af denne har korpset 16 stk., der hver koster 22.650,– kr.

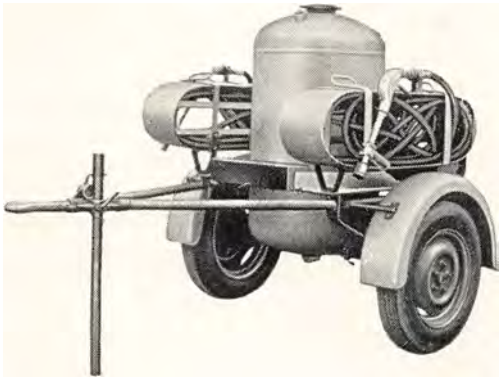
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

PÅHÆNGSSTIGE:

Fabrikat: MAGIRUS
18 eller 22½ meter, nem at betjene.

Af denne type har korpset 25 stk., der koster henholdsvis kr. 27.000,– og 42.000,–.





PULVERSLUKKER:

Fabrikat: TOTAL
250 kg pulver, kort affyringstid, særdeles anvendelig ved benzin og oliebrande.

Korpset har 17 sådanne pulverslukkere, der hver koster kr. 8.500,–.

Specialmateriel 1966

MOTOR-DREJE-STIGE:

Korpsets motordrejestiger er standardiseret som 25 og 30 m Magirus-stiger, med fuldautomatisk betjening og flere af dem kan fjernbetjenes. Pris for en 30 m. motordrejestige ca. kr. 245.000.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

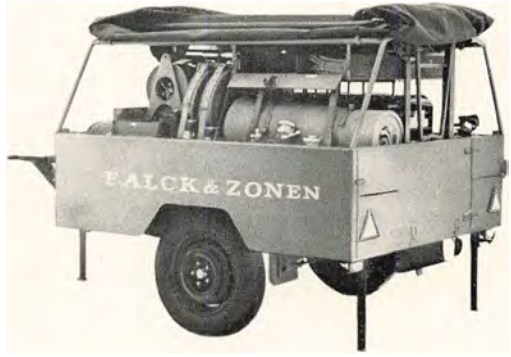
BRAND-LIFT (snorkel):

Som det første brandvæsen i Danmark har korpset anskaffet en fuldhydraulisk brandlift til personredning og brandslukning. Yderligere 2 stk. er for tiden under bygning.

Arbejdshøjde ca. 16 m., pris ca. kr. 150.000.

TANKLÆKAGEVOGN (ØSA):

Til forebyggelse af brande ved tankvognsuheld samt for at mindske muligheden for forurening af grundvand og åer med udstrømmende benzin og olie er der indkøbt 7 tanklækagevogne af fabrikatet Ziegler, der er fordelt over hele landet.



SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

KULSYREVOGN:

Kulsyrevognen kan dels anvendes som selvstændig slukningsenhed – dels kan den tilkobles stationære kulsyreanlæg, der på nogle fabrikker er opsat som „sprinkler-anlæg".

Stationsbygningerne

Nye stationsbygninger bygges hvert år. Men desværre har forskellige restriktioner bevirket, at det ikke er blevet til så mange, som vi kunne ønske.

Brandslukningstjenesten stiller særlige krav, fordi den kræver meget mandskab og fordi slukningsenhederne og -materiellet optager megen plads. Enkelte stationer indeholder tillige centraler, hvor brandslangerne vaskes og repareres.

Nogle steder bygges brand- og redningsstationerne af kommunen, der så lejer den ud til korpset. Det gælder f. eks. Gladsaxe, hvor stationen færdigbyggedes i 1965.

Allerede et år efter sin endelige færdiggørelse kunne stationen i Gladsaxe notere sig et meget stort antal besøgende brandfolk og civile, der alle har været meget anerkendende over for stationens rationelle indretning og effektive udstyr.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Som eksempel på en moderne brand- og redningsstation, der er opført af korpset, kan nævnes Haderslev, der blev færdig i 1962.

Den moderne redningsstation i Haderslev. Nederst til venstre alarmeringsanlægget og til højre et vue ind i garagehallen med brandslukningsmateriellet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

En af forudsætningerne for godt redningsmandskab er gode opholdslokaler, som her i Haderslev. De nederste billeder viser slangevask på depoterne og undervisning på stationerne.

Mandskabet

Korpsets samlede heltidsbeskæftigede personale i stationernes tekniske tjeneste var pr. 31. december 1965 1.952 mand. Heraf er 1.331 ansat ved stationer, der udfører brandslukning. Ved de sidstanførte er der desuden 726 deltidsbeskæftigede brandmænd. I forhold til 1956 er det en *forøgelse på over 80 %*. Uddannelsen i brandslukning sker i henhold til lov nr. 190 af 26. maj 1965. Alle nyansatte skal gennemgå brandmandskursus ved *Statens Brandskole*, og alle nyudnævnte ledere skal deltage i skolens befalingsmandskursus. Brandmændene uddannes på stationerne, hvor også supplerende uddannelse finder sted. Korpset sender hvert år over 100 mand til brandskolen, hvilket er ca. 60 % af det samlede elevantal. Vi håber, at skolen snart kan øge sin kapacitet.

✶

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Fremtiden!

Det var i 1923, at *Sophus Falck* begyndte med den private brandslukning, som nu ved 60-årsdagen betjener op mod halvdelen af landets befolkning. I de forløbne 43 år har der været en stadig tilvækst. Det kan kun skyldes, at kommunerne – som jo stadigt er ansvarlige efter loven – har været tilfredse med tjenestens udførelse og fundet betalingen rimelig. Tilvæksten er i reglen kommet som en følge af, at det hidtidige kommunalt drevne brandvæsen af en eller anden grund skulle omlægges.

Det er naturligt at spørge, om korpsets brandslukningstjeneste stadig vil vokse i årene fremover. Det lovmæssige grundlag herfor er i orden, eftersom *folketinget* så sent som i 1960 pany har godkendt principper ved vedtagelsen af den nye brandlov, der trådte i kraft den 1. april 1961. Desuden er netop med *justitsministeriet* aftalt nye retningslinier for overenskomsternes udfærdigelse. Disse søges nu fulgt op med aftaler med de kommunale foreninger om standardbestemmelser for beregningen af betalingen.

Baggrunden for den fortsatte vækst er således i orden. Den vil utvivlsomt fortsætte endnu en tid og vel nok standse ved de brandvæsener, der har en stor tjenestemandsansat mandskabsstyrke – som f. eks. København, Frederiksberg, Gentofte, Århus, Ålborg og Odense. Men hvorfor vil det blive således?

De fleste kommunalt drevne brandvæsener arbejder hovedsagelig med deltidsbeskæftiget mandskab, der får et meget beskedent honorar. Det er således mere lysten end pengene, der driver værket. Men det bliver vanskeligere og vanskeligere at få tilstrækkeligt med mandskab, der kan møde, hver gang klokken eller sirenen lyder. Justitsministeriet siger, at ethvert brandvæsen skal kunne præstere en udrykning med *mindst 6 mand indenfor højst 5 minutter* – hvilket der rent brandteknisk ikke kan indvendes noget imod. Der vil blive stigende vanskeligheder med at kunne leve op hertil med deltidsbeskæftiget mandskab – særlig i dagtimerne og ganske særligt sommerweekends og helligdage. Det er en ganske naturlig følge af den almindelige samfundsudvikling med koncentreret arbejdstid og øget fritid, der i stigende grad tilbringes udenfor bopælen.

Alternativet hertil er en gradvis overgang til fastansat mandskab, og dettes arbejds- og vagttid bliver stadigvæk kortere. I begyndelsen af 70'erne vil den ugentlige vagttid formentlig være 50 timer, eller med 4 ugers ferie 2.400 vagttimer pr. år. *Skal justitsministeriets krav opfyldes med fast mandskab alene, skal dette producere 52.560 vagttimer pr. år, hvilket kræver en ansættelse af 22 mand plus en reserve på 2–3 mand ved sygdom, kurser o. l.*

Der er meget få kommunale brandstationer her i landet, der kan rumme en sådan styrke – for blot at nævne et enkelt af de problemer, der ville opstå. Det vil føre for vidt at komme ind på de mange andre. Men det vil være både det letteste og det billigste for samfundet at lade korpset løse problemerne. Simpelthen fordi det ved sin mangeartede virksomhed har muligheden for at kunne produktivisere en del af vagttiden således, at kommunerne ikke alene skal bære den fulde personaleomkostning ved de foran omtalte 24 mand. Dertil kommer, at korpset gennem sin hidtidige virksomhed har vist, at det magter opgaven.

Men lad os se på det igen i 1976!

P. Straarup

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Udviklingen i sygetransporten

1956-1966

Af AAGE RØRMARK

Ved udgangen af korpsets 50. funktionsår 1956 rådede man over 240 ambulance- og sygevogne. Pr. 31. december 1965 var dette tal steget til 429. Selv med sammenslutningen mellem *Falck* og *Zonen* in mente må denne stigning siges at være betragtelig. Det svundne tiår frembyder da også tegn på en høj teknisk udvikling, der endnu langt fra er afsluttet.

I 1956 stod man på tærsklen til en ny tid for såredes behandling på skadestedet og i ambulancen på vej til lægerne. Gennem den fra 1934 opretholdte københavnske lægevagtordning på hovedstationen havde mange unge læger fået et indtryk af rimeligheden af et snævert samarbejde med ambulancemandskaberne, og dertil kom, at anæsthesiologerne var på march frem i hospitalsbilledet, hvorved der skabtes de rette rammer for en solid uddannelse af det professionelle redningsmandskab i genoplivning med poseventilation, udvendig hjertemassage og antichoklejring – det vi nu næsten som en selvfølge betragter som den uundværlige henholdende hjælps princip.

Kampen om de hårdtkvæstedes liv på den yderste barske front – skadestedet – kunne begynde.

Under en svømmedykkerøvelse i Odense i slutningen af 1955 viste det sig, at det under relativt gunstige forhold ville være muligt at bjerge en fører af en vogn, der var kørt i havnen, og indbringe ham på hospitalet i løbet af ca. 8 minutter. Den 4. januar 1956 blev man i Århus kaldt til havnen, hvor en vogn var set køre ud over bolværket. Det lykkedes stationens svømmedykkere at få føreren ud af vognen, og 7 minutter efter alarmeringens modtagelse var han på vej til hospitalet, hvor lægerne var klar til at forsøge genoplivning. Uagtet at det ikke lykkedes at redde patientens liv, vakte udrykningen opmærksomhed blandt læ-

Grundlaget for redningskorpsets ambulance- og sygetransportvirksomhed blev skabt med Sophus Falcks indkøb af en såkaldt ruf-ambulance i 1908. Det var Skandinaviens første automobilambulance.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I 1956 kørte redningskorpsene i stort tal med Ford Mainline ambulancer. Bårerummet var regulært, og vognenes køreegenskaber var fortræffelige til ambulancebrug.

ger og andre sagkyndige, og fra mange sider udtaltes anerkendelse af den organisation, der gjorde en så hurtig udrykning mulig. Forøvrigt gav aktionen anledning til etablering af en lokal ordning, hvorefter man fremtidig i lignende tilfælde fra hospitalet kunne rekvirere en narkoselæge, som så på stedet kunne gå i gang med genoplivningsforsøg. Personaleforhold har siden de fleste andre steder vanskeliggjort sygehusenes afgivelse af læger med alarms virkning, og udviklingen er mere gået i retning af uddannelse af ambulancemandskabet og radiovarsling til sygehusene, men tilbage står en klar erkendelse af, at der er vitale ting, hvis iværksættelse skal ligge på skadestedet og fortsættes på vej ind. Dette rejste uvilkårligt problemet om, hvad der skulle ske med de tilskadekomne i tidsrummet fra tilskadekomsten til ambulancens ankomst. Udrykningens køretid kunne man ikke afskaffe. Med trafikkens tiltagende intensitet kunne man endog forudse, at udrykningstiderne ville blive længere og landevejenes skadesteder ved harmonikasammenstød vanskeligere tilgængelige. Det var uomgængeligt nødvendigt, at myndighederne satte ind på en folkeuddannelse i simpel livreddende førstehjælp. Heldigvis var Sundhedsstyrelsen sig sit ansvar bevidst, og i 1958 indstiftedes et kursus i „Elementær Førstehjælp" på 12 timer, der sætter lægmand i stand til at holde selv hårdt sårede i live ved etablering af fri luftvej og antichokleje på stedet. Denne uddannelse er i disse år givet til et så overordentlig stort antal personer, at virkningen kan spores i dagliglivet – selv om der er lang vej endnu. Indstiftelsen af Genoplivningsdagen og

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Skolernes Førstehjælpsmærke vil forhåbentlig i en nærmere fremtid fuldkommengøre denne udvikling, så vi i næste generation når dertil, at ingen går fra skolen ud i den så farlige samfundshverdag uden at være i besiddelse af disse basale kundskaber som en naturlig del af sin almene uddannelse. De 2 samaritterorganisationers og civilforsvarets instruktører fortjener en varm tak i denne anledning.

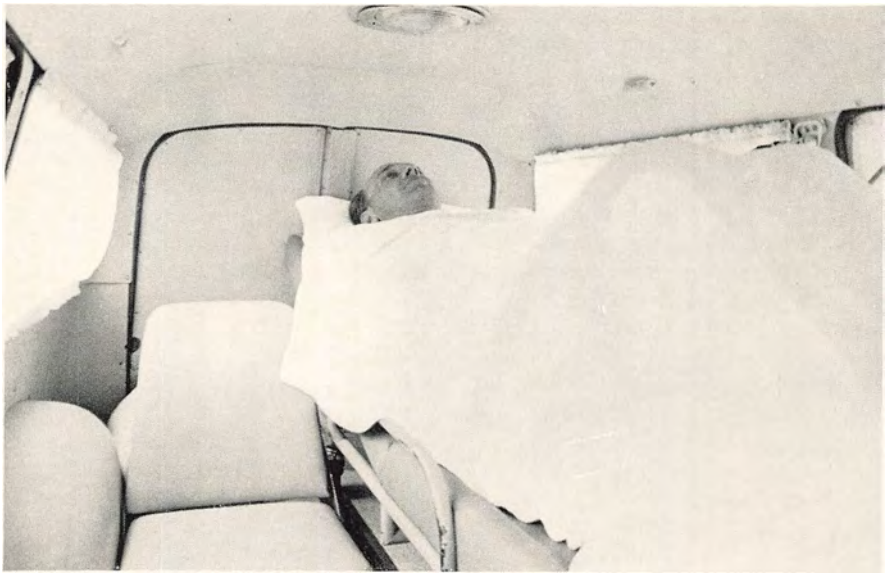
I jubilæumsåret 1956 havde man indledt et samarbejde med *Anæsthesiologisk Selskab* og nedsat et fællesudvalg angående transporten af bevidstløse patienter. Dette „transportudvalg" gav retningslinier for ambulancers udstyr, båretyper og for mandskabets uddannelse, der indledtes regionalt. I 1957 afholdtes en kirurgkongres i Stockholm, hvor udvalget afgav betænkning og fremsatte en række synspunkter og ønsker med henblik på befordring af især respirationstruede patienter. Man ønskede karbogenet udskiftet med ren ilt, indførelse af sugeapparater og ventilationssæt i ambulancerne og en ændring af båretyperne og patienternes lejring under transporten. Korpslæge, dr. *Ole Juhl* begyndte en række mandskabsinstruktioner, ofte i samarbejde med lokale narkoselæger, og en ny båretype sattes i produktion i 1958 efter en række forsøg. I denne periode steg antallet af patienter, der i ind- og udland befordredes med flyveambulancetjenesten, også stærkt, og også her kom lægesamarbejdet ind i billedet.

I april 1957 oprettedes sammen med FDM de første vejpatruljer, der også uddannedes på det sanitære område og som under deres patruljering ofte blev de første hjælpere ved landevejsulykker. Samme år uddannedes på korpsets daværende svømmedykkerskole i Århus på 2 kursus 24 mand, og på kursus deltog 3 narkoselæger i studieøjemed.

Mens man hidtil ikke fra lægelig side i større omfang havde berørt problemet med *ambulancernes rummelighed*, gav udviklingens krav om behandling i vognene af personalet eller læger ganske naturligt anledning til ønsker om, at selve patientkabinen skulle give bedst mulig plads for sådan behandling, og i Århus indsattes i foråret 1958 en ny ambulance, hvis indre udstyr og indretning adskilte sig fra alle

I 1957 begyndte begge korps at ombygge Mercedes personvogne til ambulancer. Hurtigt viste det sig, at man havde fundet en fortrinlig vogn til sygetransport. Desværre var bårerummet ikke stort.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



andre ambulancer derved, at man i enhver henseende havde imødekommet de ønsker, som fremsattes af Århus kommunehospitals anæsthesiologiske afdeling. En medfølgende læge kunne i dette køretøj give blodtransfusion, udføre genoplivningsforsøg og suge patientens mundhule og luftrør. Foruden fast installation af ilt-, overtryksventilations- og sugeapparater m. v. medførte vognen transportable apparater til brug på badestrande, i baggårde og oppe på etagerne. Store vogne er siden under det måske lidt misvisende navn „Sengeambulancer" indsat regionalt rundt i

Et eksempel på de små bårerum, der var fremherskende i ambulancer fra slutningen af 50'erne.

Øverst ses hvorledes en stor patient må bøjes for at være i bårerummet. I midten ses, hvorledes der også i længden mangler nogle centimeter for at give plads til en patient, der ligger udstrakt. Nederst ses forholdet mellem reddernes højde og ambulancen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Danmark, dels til brug ved store ulykker, dels ved transport mellem sygehuse af patienter i hospitalssenge. Senest er i sommeren 1966 indkøbt en tysk „clinomobilambulance" til Århus. Ved korpsjubilæet 3. oktober 1956 havde *Redningsteknisk Institut* set dagens lys som en sammenlægning af en hel række faglige og efterforskningsprægede uddannelsesfunktioner. I 1959 deltog man dels i en livredningskongres i Wiesbaden, hvor man forbavsedes over de afvigende og umoderne hjælpeprincipper i det øvrige Europa og dels i det hollandske „Het Oranje Kruis"'s 40 års jubilæum, ved hvilken lejlighed man genoprettede den internationale redningsunion, *Interrescue,* hvor korpsets repræsentant valgtes til teknisk vicepræsident. Samtidig autoriseredes Redningsteknisk Institut som Interrescues center for Nordeuropa. Samme år begyndtes en forsøgsskole i Roskilde, der gennem en frivillig undervisning med to klasser søgte at afgrænse fag og fagområder til en kommende regionaluddannelse. Dette medførte fra 1963 en central redningsskole under arbejdsministeriets lov om ikke-faglærtes uddannelse på „Ørnegården" i København, mens alene den sanitære uddannelse under narkoselægekonsulenter fortsætter distriktsvis.

Korpset havde gennem årene modtaget talrige besøgende fra udlandet med studier for øje, deriblandt mange læger. Interrescue udbyggede i den følgende tid disse forbindelser, og i 1960 deltog man i kongresser i Østberlin og Zürich og medvirkede til oprettelse af kollegiale centre i Budapest og Zürich, hvorfra yderligere oversøiske faglige forbindelser udgår.

Den her omtalte virksomhed nævnes blot, fordi dette samarbejde er grundlag for en indsamling og à jourføring af en viden, der som ulykkesberetninger danner en væsentlig basis for det stof, der undervises i på Redningsskolens patientbefordringskurser. I 1960 havde man på 3. år uddannet mange tusinde skolebørn i lejring og genoplivning af bevidstløse, og dette videreførtes på bredere udvalgsbasis som den omtalte

Omkring 1960 ombyggede korpsene stadig amerikanske personvogne til ambulancebrug. Hurtighed og affjedring var udmærket, men efterhånden som modellerne blev forøget i længde og bredde uden tilsvarende mulighed for at øge højden, blev bårerummene for små i forhold til vognen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

En ny type – her i en varierende udgave fra Tønder – blev indført til ambulancebrug omkring 1962. Det var den amerikanske International Harvester, og den væsentligste ændring fra hidtil består i, at korpsene indrettede store stationcars til ambulancebrug i stedet for at ombygge personvogne. Dette må ses som en følge af lægers ønske om større og mere regulære bårerum.

genoplivningsdag, og samtidig toges Ambufantomet i brug ved reddernes indøvelse af poseventilation. Siden er der så sent som i 1965 deltaget i udvalgsarbejde vedrørende nye redningsposter og revision af danske forbindskassenormer. Dette er alt sammen arbejde, der sigter på en forbedring af patienters kår før ambulancen kommer. Uddannelse af mandskaberne begynder nu at bære frugt. Af mange beretninger kan det ses, at meget lykkes, som blot for få år siden næppe ville være forløbet så glat. Den 6. juli 1961 kunne man glæde sig over, at det i Brørups stationsområde lykkedes at bjærge et 2-års barn op fra en 10 m brønd og med indblæsningsmetoden at få barnet bragt til live. Disse tilfælde er siden blevet glædeligt talrigere. Ja, det er endog hændt ved landbrande, at husdyr er genoplivet efter ganske samme metoder. Ved indgangen til korpsenes 60. år har 86 % af alle landets kommuner og 62 % af alle sygehuse tiltrådt den standardoverenskomst om patientbefordring, hvorom aftale er truffet med Den danske Købstadforening, De samvirkende Sognerådsforeninger og Sygehusforeningen i Danmark i henhold til sygeforsikringsloven og loven om offentlig forsorg, og som omfatter de tilfælde, hvor betalingspligten påhviler det offentlige.

Patienttransporten er stadig i brændpunktet. Som et udtryk for dette må det også ses, at Sundhedsstyrelsen i 1965–66 ved en kommission under forsæde af overlæge *Waino Andersen* som styrelsens konsulent og med deltagelse af bl. a. korpsene lod foretage undersøgelser og overvejelser vedrøren-

I 1963 indførte Falck & Zonen de første såkaldte sengeambulancer, hvor patienten kunne overføres mellem sygehuse i hospitalssenge.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

de ambulancers indretning, mandskabernes uddannelse og hospitalernes fremtidige modtagefunktion af skader og andre akutte tilfælde.

Undersøgelserne tilsigtede væsentligst en undersøgelse på langt sigt af udviklingen i Danmark og var ret så interessant i sine perspektiver. En større køreafstand til modtagende centralsygehuse – motiveret med bedre personel og materiel udnyttelse – vil nødvendiggøre større vogne med bedre arbejdsplads og udvidet mandskabsuddannelse. Sammenligner vi imidlertid disse generelle ønsker med de baner, ad hvilke udviklingen i korpsene allerede løber, er større uoverensstemmelser ikke at finde.

Ved en milepæl er det skik at standse op og skue både tilbage og vel også frem. I et lille land vil det også være gavnligt at se ud i verden.

Som international mand i De Danske Redningskorps blues man ikke ved at sammenligne, men man skal heller ikke opfatte dette som en selvglad bemærkning. Danmark ligger i europæisk selskab givet i den forreste tredjedel blandt europæiske kolleger, men sygetransportens principper er så forskellige, at en sammenligneligheed er næsten umulig. I Østlandene baserer man sig på en herhjemme ubekendt lægerigelighed, medens vi andre må sværge til en solid, lægekontrol-

Øverst ses den tyske „clinomobil"-sygevogn, som forsøgsvis er indkøbt til Århus-stationen.

Over 400 patienter fik sidste år en livreddende behandling i korpsets ambulancer, muliggjort ved bl. a. store bårerum.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Korpset er i 1966 gået endnu videre med hensyn til at forøge bårerummets højde. Her ses en ny ambulance, der er mandshøj.

leret mandskabskunnen som basis for ambulance- og sygetransporttjenesten. Men sammenligner vi resultaterne i henseende til menneskeredning, da må vi med glæde erkende, at vi på grund af vor særlige organisationsform med al slags hjælp under eet tag er et udenfor misundt hestehoved foran – og det er det, der giver os den slagkraft i nødens stund, der i højere grad end andetsteds sikrer menneskelivs bevarelse.

Aa. R.

Antallet af siddende patienter medfører også, at korpset må bestræbe sig på at gøre ind- og udstigningsforhold til større bårerum bekvemme, så transporten bliver behagelig og hensigtsmæssig.

Mercedes-ambulancen er stadig meget anvendelig, ikke mindst som følge af affjedringen. Nu er bårerummet opbygget til at være stort og regulært.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Dobbeltambulancen er en realitet

Ved færdselsulykker med flere tilskadekomne kræver det et stort beredskab at kunne rykke ud med mange ambulancer på én gang. Derfor har man følt behovet for og eksperimenteret med ambulancer, der kunne rumme flere bårer, uden at mulighederne for behandling undervejs blev forringet. De i 60'erne indførte sengeambulancer er således – uden seng – beregnet til transport af 2 liggende patienter på bårer, men vognene er primært bygget til transport med hospitalsseng og har vist sig at være mindre egnede til ambulancekørsel. Nu indføres en vogntype – en *dobbeltambulance* – som umiddelbart synes at kunne løse opgaven med transport af flere patienter fra skadested til hospital. Det er Ford Transit ambulancens „storebror".

Vognen er udstationeret på *Tåstrup*-stationen på grund af denne stations beliggenhed ved motorvej og hovedvej, der er udsat for mange og alvorlige ulykker. Endnu et eksemplar er lige leveret til *Odense*.

Ambulancen har tvillingemontering på baghjulene og ligner en moderniseret udgave af en ambulance, man i sin tid forsøgte sig med på „Ørnegården". Den er beregnet til udrykningsbetjening af 3 mand – men erstatter til gengæld to ambulancer (4 mand). I bårerummet findes 2 standard-bårer og en sofabænk til siddende patienter. Der er dobbelt-installationer af ambulancers normaludstyr, herunder suge- og iltapparatur. Den er udstyret med en benzinmotor af V-typen og er forholdsvis hurtig i acceleration og hastighed. Blandt andet viste den sin anvendelighed ved en større motorvejsulykke i eftersommeren, hvor denne ambulance alene bragte 4 af 10 tilskadekomne til amtssygehuset. Højden er ikke ændret ved ombygning til ambulance, således

Taastrup-stationens dobbeltambulance.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

at vognen er højere end normale ambulancer, men lavere end sengeambulancer. *red.*

Dobbeltambulancen indvendig. Læg mærke til, at selv om bårerne af tekniske grunde er højere end normalt, er det muligt at behandle patienterne uden gener. Ventilations- og sugeapparatur er anbragt, så det uafhængig af hinanden kan benyttes samtidigt til begge patienter.

En ud af tusinde

Klokken er 17.15. Man kører og nyder udsigten over Limfjorden med en skarp augustsol, der afslører hver en detalje i det høstmodne landskab. Vejen snor sig som en sognevej nu skal. For lidt siden passerede man en stejl skråning, hvor buskene var klippede, så de dannede ordet *Nibe,* og vejskilte om sildefester og andet gøgl fortalte, at man var nået til byen med dette lidt sjove navn, der minder om en forfinet måde at udtrykke det, vi alle havde lyst til, når der sad en sød pige foran os på skolebænken.

Byen er nu et godt stykke bag os, og medens solen stadig spejler sig over fjorden, hvad enten vandet nu kaldes Aggersund eller Nibe Bredning, fornemmer vi, at vi skal over en lille bro ved Sebbersund. Den er af træ og så smal, at der må et lyssignal til for at klare trafikken fra begge sider.

– – –

Så pludselig er det over en. Denne uhyggelige fornemmelse af, at der er noget galt et eller andet sted. Man styrker agtpågivenheden og kører langsomt over broen. Lidt længere fremme er det. Henne ved kroen står en klump af mennesker, nogle endog med servietten siddende i skødet endnu. Den første tanke er, at der må være slagsmål. Det hører jo nogle gange til forlystelserne på en kro. I næste øjeblik

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

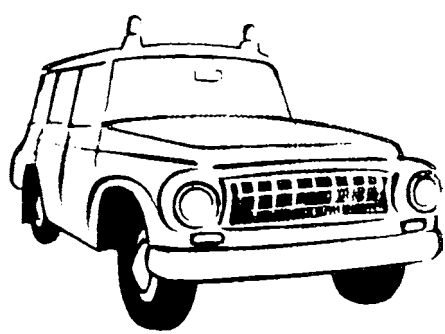
åbenbares den sørgelige sandhed for en. Igen en af årets tusinde trafikulykker. Der står bilen med det ødelagte forparti, og lige foran ligger resterne af en scooter. Sådan noget må vel kaldes køler mod forhjul eller anden sagkyndig betegnelse i avisreferatet dagen efter.

Som gammel redningsmand standser man naturligvis op og famler efter sin forbindskasse i vognens handskerum. *„Måske kan Du være til nytte, for der lå en på den anden side af vognen“*, flyver tankerne igennem hovedet, medens en selvsikker håndbevægelse fortæller familien i vognen at dette ikke er noget for dem.

I samme nu man har forladt den firehjulede herre og tjener, fornemmer man uhyggen. Det er en ung pige, der ligger på vejen. Hendes smertensudbrud og stønnen høres tydeligt. Alle fra kroen og de omliggende huse er ude på vejen og en klynge mandfolk er bøjet over hende. Det første man konstaterer er, at hun tilsyneladende er anbragt rigtigt. Natostilling eller sidelejring kaldes det vist. Jo, fjernsynsundervisningen må have haft sin mission.

Nu er er forbindskassen åbnet, og efterhånden må hele indholdet tømmes ud, for den sterile forbinding ligger naturligvis i bunden af kassen. *„Pas på mit ben – hvor er jeg – jeg vil ikke ligge her“* jamrer pigen sig, og umiddelbart er man åbenbaret for noget, der ligner et åbent benbrud. Ud af munden løber blodet også. Vi hjælpes ad så godt vi kan, fiskeren, krogæsten, landmanden og jeg, københavneren. En pude er dukket op og medens den ene støtter her, holder den anden den kvæstede piges arme.

„Kommer den ikke snart?“ siger en kone ved siden af, og alle er klar over hvad hun mener – *ambulancen*. I sit stille sind tænker man sig, ihukommende forgangne års redningsarbejde, en arme reservemand eller forpagter, der hoster af sted i en gammel Mercedesambulance med raslende skærme, og man forestiller sig nødvendigheden af at måtte tage med på sygehuset for at holde pigen undervejs, og hvorledes man med diskrete tegn og fakter skal få gjort familien opmærksom på, at man nødvendigvis må tage med og snart kommer tilbage. Så høres den i det fjerne. Et stjålent blik på uret afslører, at der såmænd dårligt er gået mere end et par minutter siden ens eget heltemodige indtog på arenaen, og ulykken var da lige sket, kunne man se. Hurtigt bliver denne vedvarende tuden stærkere, og nu kan en stor ny sorthvid vogn med blå lygter ses på broen 100 meter borte.



Den trykkede stemning er borte. Flere styrter ud på vejen og giver alle mulige tegn med arme og hænder. En dame løber råbende efter sin hund, der hylende har taget opstilling lige hvor ambulancen skal holde. Tilsyneladende uanfægtet af alt dette vender chaufføren vognen og kommer hurtigt baglæns, til vognen står nogle meter fra

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

vores stade ved den kvæstede pige.
Et lettelsens suk drager igennem en. Der er to reddere, der hurtigt, men sikkert har båren ude. Ulastelige i deres påklædning og med et rutineret, men forstående blik overskuer de ulykkestedet. *„Det er benet"*, siger en af de mange tilskuere. Med et nik fra redderne opfattes det, og den ene anbringer straks en tæppepølle på båren. Nu har begge fat i pigen fra samme side, men naturligvis holder ham fiskeren stadig fast, og med voksende irritation ser man, hvorledes han ikke kan få ind i sit hovede, at han sidder mellem båren og pigen, og derfor pladask vil sidde på båren, når vore reddere prøver at bære pigen derhen. Endelig går det op for ham. Han flytter sig, og medens pigen udstøder endnu nogle klagesuk bliver hun lejret forsvarligt på båren. Den løftes ind, dørene smækkes, og ambulancen kører forsigtigt bort.
Det var *Falck-Zonen fra Nibe,* der assisterede. Med en håndbevægelse tørrer man sveden væk, medens man langsomt nærmer sig sin vogn med forbindssagerne hastigt proppet i kassen. *„Det må være samfundet, der står for sligt"*, siger tankerne undervejs. Men så huskes studier af brochurer og beretninger om, hvorledes redningskorpset er privatejede aktieselskaber, der drives uden støtte fra offentligheden. Og samtidig vågner i erindringen oplevelser fra udlandet ved færdselsuheld, hvor ambulancen blev hentet 30–40 kilometer borte og betjeningen var af en halvsøvnig portør, der formåede det kunststykke at anbringe 6 kvæstede i en folkevognsambulance. Dernede var det samfundets offentlige forvaltning, der havde etableret hjælpen. Man fornemmer, at vi herhjemme er i en kvalitetsmæssig bedre situation, og medens vognen igen starter, og vi fortsætter familieturen, erindres *Bedford-Magazins* sidste udgave, hvor en af vort hjemlige redningskorps vogne var afbildet og korpsets organisation beskrevet under overskriften: *„There is nothing quite like this"* . . .

Fhv. redningsmand.

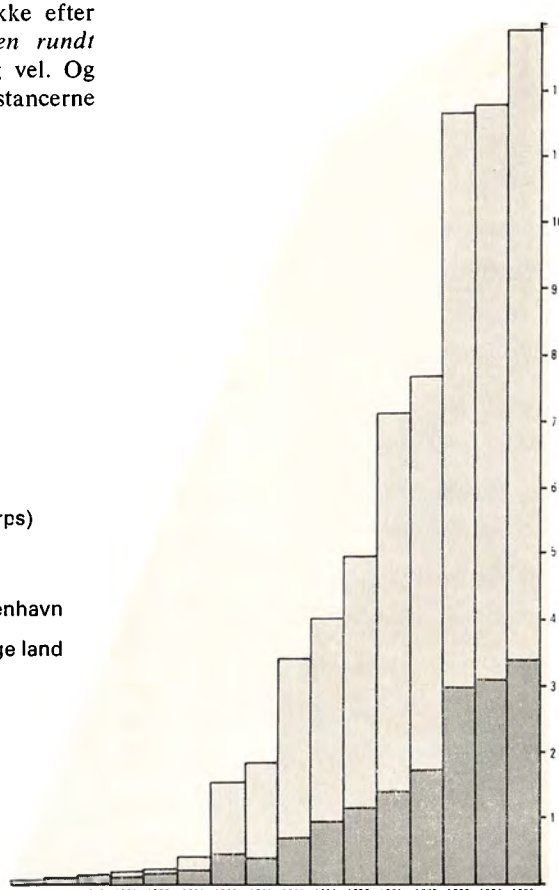
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Assistancen til motorkøretøjer

af BØRGE JOHANSEN

Siden 1906 har vi rapportregistreret 6 millioner assistancer til motorkøretøjer, og hvis vi lidt forsigtigt skønner, at Zonen i årene 1930–1962 har ydet 2 millioner assistancer til havarerede vogne, når vi op på 8 millioner assistancer! Det er et tal, man godt kan være fristet til at lege lidt med. Det er let at regne ud, at hvis man stillede de assisterede vogne op i en række efter hinanden, ville den nå *Jorden rundt ved ækvator* – endda godt og vel. Og tænkte man sig den til assistancerne medgåede tid ført tilbage i historien, ville man havne i den periode, da *Inkariget i Peru* var ved at blive grundlagt og *Einar Tamberskælver* indlagde sig berømmelse som nordisk mester i bueskydning.

Vi skal imidlertid ikke lege med tal. Vi skal bare gøre det klart, at assistance til



DE DANSKE REDNINGSKORPS
1906-1965

Assistancer angivet i 100.000

(1906-1962: Falcks Redningskorps)
(1963-1965: Falck & Zonen)

mørk grå = assistancer i Storkøbenhavn

lys grå = assistancer i det øvrige land

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Kranvogn fra 20'erne. Den såkaldte „lille Krupp", kranvogn nr. 2, assisterer ved Langelinie en vogn, der var kørt i havnen. Kranen var aftagelig og forsynet med kædetræk.

motorkøretøjer er en omfattende og værdifuld funktion, som samfundet slet ikke kan undvære. 1965-tallene fortæller os, at 554.000 eller 43 % af samtlige vore hjælpeydelser var assistancer til motorkøretøjer, og disse assistancer kan vi ved hjælp af de på rapporterne kodede oplysninger fordele på mange forskellige måder. I årsberetningen har vi fordelt dem på personvogne og lastvogne, der tegner sig for henholdsvis 65 og 35 % af assistancerne. Man kan flytte assistancerne til erhvervspersonvogne over til lastvognsassistancerne, så man får en privat personvognsgruppe og en erhvervsvognsgruppe. I så fald bliver assistancefordelingen ændret til *55 % på de private personvogne og 45 % på erhvervsvognene.*

Men disse satser gælder kun antallet af assistancer. Fordeler vi assistancernes varighed, bliver de to gruppers assistancebehov omtrent lige store.

Det er en fordeling, som nok er værd at lægge mærke til, og som de organisationer, der repræsenterer grupperne, er alt for tilbøjelige til at negligere.

Man kan også fordele assistancerne efter årsager. Vi skal ikke gå i detailler, men blot nævne tre hovedgrupper, hvoraf den første og væsentligste omfatter bjergning og skader på fortøj, bagtøj, differentiale, kobling, styretøj, bremser og karrosseri. Den anden gruppe kan vi desværre ikke specificere. Den har fællesbetegnelsen motorskade og er ikke særlig homogen. Vi kan kun sige, at den ikke omfatter rene småting, og at skaderne som hovedregel kræver værkstedsbesøg for at blive udbedret.

Det ville være rart, om vi kunne sige noget mere om fordelingen af disse skader, men vi har kun få muligheder for at gruppere dem. De specifike årsager kommer først for dagens lys på værkstederne, og da er vi ude af billedet. Den tredie gruppe omfatter start- og lysvanskeligheder, værkstedstransporter, afhentninger som f. eks. efter tyveri og assistance ved fastsidden i blød jord, sne o. l.

Fordelingen af assistancerne på skadesårsager er vigtig, fordi vi deraf kan

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

udlede, hvilket materiel og hvilke assistanceformer, vi skal interessere os for. Vi beskæftiger os med flere andre fordelinger. Lad os nævne erhvervsvognenes fordeling efter vægt og assistancernes geografiske og tidsmæssige spredning. Det er fordelinger, der sætter os i stand til at vurdere stationernes personelle og materielle beredskab.

Hele dette rapportmateriale hidrører fra et assistancesystem, hvorunder det

En såkaldt „Ford service-kran" fra 1930. Seriefremstillet fra fabrikkerne i USA og her overtaget af Falck, Varde.

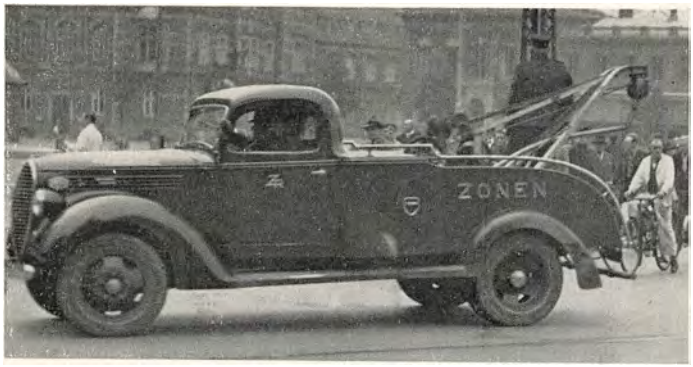
forudsættes, at assistancen kan ydes døgnet rundt, søn- og helligdage og overalt i landet. Ikke alle finder denne forudsætning nødvendig, men vi er nu af den opfattelse, at den er både hensigtsmæssig og ønsket. Vi skal komme tilbage til dette spørgsmål. Det ville være rart, om man kunne supplere forudsætningen med en maksimal tid for assistancernes ydelse efter rekvisition. Men det lader sig ikke gøre. Man kan simpelthen ikke tænke sig et beredskab, der er så stort, at det altid kan honorere samtlige ønsker om assistance på én gang. Vi har på en af de værste vinterdage i år skønnet, at der om formiddagen på stationerne lå henved 10.000 rekvisitioner på assistance til motorkøretøjer. I sådanne perioder må der naturnødvendigt blive nogen ventetid.

Ved udgangen af 1965 havde vi 444 kranvogne og 105 transportvogne. Det svarer til godt 4 enheder eller 3 kranvogne og 1 transportvogn på hver station. Fordeler man årets samlede antal assistancer på disse køretøjer, bliver der i gennemsnit 2,8 assistance til hvert køretøj pr. døgn. Det siger noget om beredskabets størrelse og værdi og om muligheden for hurtigt fra en nærliggende station at yde den assistance, der er brug for.

Vi må selvfølgelig til stadighed stille os selv det spørgsmål, om assistanceformen, materiellet og stationernes vilkår for at yde hjælp nu også er tilpasset behovet, og vi må være opmærksomme på, at ønskerne ingenlunde er de samme overalt i landet. Også for køretøjsgrupperne gør sig mærkbare forskelle gældende. Vi holder os derfor orienteret om det, der sker i andre lande. Vi gør selv forsøg med nye hjælpevognstyper, og som enhver véd indgår ydelsen af hjælp til motorkøretøjer nu i redningsskolens undervisningsprogram.

En del kranvogne blev dog bygget af korpset på korte lastvognschassis'er med Løwener-kraner. Denne er fra 30'ernes slutning.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



Kranvognen med det afrundede bagparti var karakteristisk omkring 2. verdenskrig i Danmark. Men de korte chassis'er gjorde, at løfteevnen ikke var stor. Her er det en såkaldt „Tøndeford".

Vi tør godt hævde, at ingen andre er i stand til at bygge på et så omfattende erfaringsmateriale, og at ingen andre har de tilsvarende muligheder for at tilpasse assistancen, så den altid ydes effektivt og hensigtsmæssigt. Vi hører selvfølgelig gerne efter gode råd, og bliver vi bekendt med idéer, undersøger vi dem og fremmer dem, hvis de viser sig anvendelige hos os.

Da hollænderne umiddelbart efter krigen begyndte at bygge deres vejpatruljesystem op, var vi på pletten for at kigge på organisationen og prøve systemets effekt. Resultatet af vor undersøgelse gav os ikke anledning til at ændre vort hjælpesystem, for vejpatruljesystemet var i næsten enhver henseende vort system underlegent. Dækningen var for ringe, tomkørslen for stor og vejpatruljens hjælpemulighed begrænset. Man måtte ved siden af opretholde de lokale garagers kranvogne. Men vi var ikke blinde for, at vejpatruljer måske kunne blive et gavnligt supplement til vort bestående system.

Hollandske vejpatruljefolk, som i 1947 besøgte os, lagde heller ikke skjul på, at den kørende trafik var bedre tjent med de assistancemuligheder, vore stationer bød på, end hvad vejpatruljeordningen kunne præstere.

Mange vil erindre, at Zonen for en del år siden sammen med den kongelige automobilklub forsøgte sig med en assistanceordning, der skulle baseres på en lang række værksteder. Disse værksteder skulle efter rekvisition sende mekanikere ud til havarerede vogne og udbedre skaderne i løbet af en halv time. Arrangementet blev slået stort op. Det var nærmest de vises sten, man havde fundet, for det forholdt sig efter sigende sådan, at hovedparten af alle skader var småskader, som sagtens kunne ordnes på stedet og på bogstaveligt talt ingen tid. Når arrangementet kun blev til noget på papiret, skyldtes det vel nok først og fremmest, at man ikke rigtigt vidste, hvad man talte om. Det forholder sig nemlig slet ikke sådan, at hovedparten af skader kunne udbedres på stedet endsige udbedres på en halv times tid. Vi ved det fra oplysningerne på vore 554.000 rapporter fra 1965, og vi vidste det fra vore rapporter dengang!

Selv med det forbehold, vi må tage med hensyn til motorskaderne, kan vi med sikkerhed sige, at man ikke kan regne med skadeudbedring på stedet i mere end 25 % af tilfældene, og så må man endda tage i betragtning, at forholdene på stedet ofte kan gøre det vanskeligt

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

og risikabelt at arbejde med de havarerede vogne. *Og vi er ikke interesserede i at udsætte vore folk for unødig risiko på strækninger med stærk trafik.* De, der mener noget andet, bør tænke på de reddere, der har mistet livet, fordi de prøvede at ordne skader på vogne, der holdt i vejkanten.

Betragter vi materiellet gennem årene, ser vi tydeligt udviklingen. Tyvernes svage og primitive kranvogne genfinder vi i noget stærkere udgaver i årene op til krigen. Soliditeten og hestekræfterne tager til efter krigen, og motorspillet bliver standardudstyr. En lille vogntype dukker op i form af jeep'en og land-

Solid efterkrigskranvogn med motorspil som standard-udstyr. Kranen er nu placeret foran baghjulene, hvilket forøger løfteevnen væsentligt.

Vi har ikke på noget tidspunkt erklæret os som modstandere af skadeudbedring på stedet, men vi vil på den anden side gerne imødegå den opfattelse, at denne form for assistance er den eneste saliggørende. Den er efter vore erfaringer kun én af flere assistanceformer, og man kan ikke satse for kraftigt på den. Vi må tværtom se i øjnene, at tilladelsen til at parkere hjælpevogne på stærkt trafikerede veje vil blive begrænset, og at man i højere grad må indstille sig på krav om, at havarerede vogne fjernes hurtigst muligt.

roveren, der er anvendelig både i byernes smalle gader og i terræn, hvortil dens firehjulstræk gør den særligt egnet.

På store stationer langs de gennemgående hovedveje får vi de meget større kranvogne med stor løftehøjde. Det er eksportvognene, der kræver stort materiel. De gammeldags almindelige ladvogne med lange slidsker finder efterhånden deres afløsere i transportanhængere, de såkaldte „fejeblade", og i de seneste år er disse igen afløst af de egentlige transportvogne.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vognparkens fornyelse i 50'erne: Større kranvogne med tilsvarende forøgelse i løfteevne og -højde.

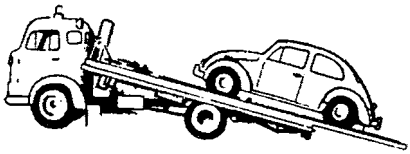
En mindre kranvogn fra 1956, der var karakteristisk ved at være dieseldrevet.

Vejpatruljevognene var ingen nyhed, og deres anvendelse bekræftede, hvad vi vidste i forvejen, at tomkørslen var for stor og assistancemulighederne for få. Det var bedre at lade dem udgå fra stationerne og dirigere over radioen til de skader, man kunne vurdere som småskader. Kranvognen er blevet et anseeligt stykke køretøj efterhånden, men omfanget af dens anvendelse har toppet. Vi må forudse, at vi nok fortsat vil have god brug for den til en mængde assistancer, men at transportvognen om føje tid vil gøre den rangen stridig som autoassistancens væsentligste værktøj. Vi regner i hvert fald med en vognmaterielfordeling, der vil nærme sig det omvendte af forholdet i dag. Den første type vejpatruljevogn var ingen stor succes. Landroveren var betydeligt bedre og vil fortsat være anvendelig til at løse småskade-opgaver, hvortil den dirigeres pr. radio. Derudover tror vi, at vi må udvikle en ny lille vogntype, der kan gøre sig i byernes efterhånden meget sammenpakkede trafik.

Antallet af transportvogne, kranvogne, landrovere og minireparationsvogne må selvsagt tilpasses efter et normalbehov, og om det ved vi, at det er jævnt stigende i takt med den almindelige vognparks udvidelse, karrosseriudbygningen, og den almindelige bilists aftagende evne til selv at bidrage til nedbringning af motorstoppenes antal. Det er ikke så ligetil at bestemme normalbehovet, for det danske vejrlig driller tit. Men vi

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Omkring sammenslutningen kom der for alvor gang i anskaffelsen af autotransportvogne, samtidig med at antallet af de firehjulstrukne landrovere forøgedes væsentligt.



kommende, men til gengæld meget væsentligt under anskaffelsesprisen for en kranvogn af senest anvendte type.

Der er gjort nogle forsøg på at stable autoassistance-organisationer på benene. Forsøgene er imidlertid ikke faldet heldigt ud, og det er klart. Skal man kunne byde på en service, der ikke er strengt geografisk begrænset, og som heller ikke indstiller driften kl. 16 om

gør vort bedste for at finde balancen, hvormed menes, at investeringerne også skal være fornuftige. Alting har sin pris, og det er ikke vanskeligt at forøge materiellet, hvis man kan få det betalt. Tænkte man sig blot den ændring, at det gennemsnitlige assistanceantal pr. hjælpekøretøj reduceredes med en halv assistance pr. døgn, måtte antallet af hjælpekøretøjer forøges med 150, hvilket ville kræve en nyinvestering på 7,5 millioner kr.! Vi har så kun regnet med en gennemsnitlig anskaffelsespris på 50.000 kr., hvilket ligger en smule i overkanten for en transportsvogns ved-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Efter Falck & Zonens overtagelse af vejpatruljekørslen har man udskiftet de fleste varevogne med små hjælpekøretøjer, der udover at kunne rumme det samme tillige kan yde den nødstedte bilist slæbe- og bjergningshjælp af mindre omfang.

Men nederst illustreres, at kranvognen stadig vil være uundværlig til forskellige opgaver, først og fremmest rydning af blokerede kørebaner.

hverdagen og til middag om lørdagen, må man ofre, hvad det koster. Og man må derudover gøre sig klart, at vort samfund ganske som de øvrige vesteuropæiske samfund vil stille stadigt større krav til alle servicefunktioner. Selv om vi i samfundsøkonomisk henseende er placeret under transportsektoren, er vore vilkår nærmest som service-sektorens, der tegner sig for den relativt stærkest stigende aktivitet. Menneskene i et velfærdssamfund stiller krav om service i en stærkt stigende grad, og denne udvikling har vi også søgt at følge gennem revisionen af abonnementsbetingelserne. Vi tænker på den senest gennemførte ændring, som mange i begyndelsen nærmest var forfærdede over, men allerede nu betragter som naturlig. Så hurtigt går det med at vænne sig til, og det er da også givet, at det ikke er sidste gang abonnementsbetingelserne for motorkøretøjer udvides.

Som allerede nævnt følger vi opmærksomt vilkårene og assistancemulighederne i udlandet. Det er ikke svært, for vi får mange besøg af interesserede udlændinge, og et ganske anseligt materiale har vi i de bilag, vi får ind fra ERA-abonnenter, som har udlagt betaling for assistance i udlandet. Vi ved, at Sverige og Norge er to dyre lande at få assistance i, hvis man ikke har abonnementsikret sig i forvejen. De lange afstande og de tyndt befolkede områder må nødvendigvis gøre assistancen kostbar, men også enhedspriserne pr. time og/eller kilometer ligger betydeligt over vore. Fra *Falken Redningskorps* i Norge ved vi imidlertid, at priserne ikke er urimelige, og at der bestemt ikke spindes guld på hjælpevirksomheden.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

I Vesttyskland kender vi ADAC's vejpatruljeorganisation, som talmæssigt er ganske imponerende. Men landet er også stort, så man når egentlig aldrig at føle sig omringet af patruljerne. Når sandt skal siges, kan man godt komme til at vente nogle timer på, at en vejpatruljemand dukker op, og så skal man endda have det held at få uheld på en autobane eller hovedvej. Kan han så ikke hjælpe, kan man komme ud for at vente lige så længe på en kranvogn. Hvor mange garage- og værksteds-kranvogne, der findes i alt, ved vi ikke, men udenfor de store byer og langs autobanerne er det i hvert fald svært at få dem vækket efter solnedgang. Fornylig havde vi lejlighed til i en af *Norddeutscher Rundfunk* arrangeret udsendelse for automobilister at drøfte assistancemulighederne, og det var meget karakteristisk, at tyskerne uden undtagelse fandt vor assistance-organisation langt bedre og billigere end vejpatruljerne og kranvognsfirmaerne i forbundsrepublikken. Det er en opfattelse, som vi forøvrigt får bekræftet hvert år på den måde, at tyskerne ikke finder årsafgiften for vort abonnement urimelig, selv om de kun har brug for at sikre sig vor assistance under et ferieophold.

Nu spiller det selvfølgelig ikke så stor rolle, hvad udlændinge mener. Langt vigtigere er det, at vore kunder her i landet, og her tænker vi især på automobil-abonnenterne, er tilfredse. Det er et forhold, vi følger nøje. Selvfølgelig vil vi ikke påstå, at vi aldrig modtager klager. Det sker, at der klages over for lang ventetid, at en redder ikke har haft kendskab til en bestemt vogntypes svagheder, eller at vi har beskadiget en skærm under ophængning o. l. Men når det er sagt, kan vi også tilføje, at disse klager simpelthen drukner i mængden af tilfredshedstilkendegivelser, og at vi forlængst er holdt op med at rødme, når folk roser vore reddere for deres hjælpsomhed, venlighed og evne til at reducere virkningen af de ubehageligheder, de har fået til opgave at afhjælpe. De viser, at forståelsen for en serviceorganisations virke er dybt rodfæstet hos os, og denne forståelse kan vi passende benytte lejligheden til at sige personalet tak for. **BJ**

Eksempel på en mindre firehjulstrukken kranvogn, der i 1966 er udstationeret i Nr. Nebel, hvor den viser sig anvendelig til bjergning i mose- og strandarealer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det begyndte med en skotøjsæske

Af ERNST MØLLER

Vittige tunger vil hævde, at *Falcks Udlandstjeneste* startede i en skotøjsæske. Og noget er der om snakken, for starten i et trangt og mørkt baggårdslokale i Tietgensgade var så beskeden, at det første års – 1952 – „sager" med lethed kunne rummes i en enkelt papæske. Abonnenterne var ikke flere, end at man let kunne være på hat med dem alle – 124 ialt – og assistancerne dette første år var så få, at de kunne tælles på to hænder.

Ideen til den nuværende udlandshjælp: ERA kom fra direktør *Peter Straarup*, der dengang sammen med nuværende distriktsleder *Børge Gullach*, Hillerød, passede korpsets brand- og vogntjeneste på den gamle hovedstation i Tietgensgade. Det var Straarups tanke, at danske bilister på en eller anden måde burde have mulighed for den samme hjælp i udlandet, som de havde på deres almindelige danske Falck-abonnement, altså både til bilen og personerne. De valutamæssige restriktioner efter 2. verdenskrig var under afvikling, og folk var begyndt at søge sig feriemål i udlandet i stadig større omfang; først i de nordiske lande og siden under sydligere himmelstrøg. Der gik frasagn om alle de besværligheder, danske bilister kom ud for i udlandet, når de blev ramt af uheld, og det var disse beretninger, der fik Straarup til at omsætte tanke til handling.

Det hele begyndte med, at Falck lavede overenskomster med et antal svenske autoværksteder, som ville påtage sig at yde danske Falck-abonnenter hjælp i Sverige i tilfælde af uheld, dog kun bugsering til nærmeste værksted. Det var afdøde redningsinspektør *Lindell*, der tog sig af dette.

Da rejsestrømmen et par år senere begyndte at gå sydover, var det naturligt, at også korpset rettede blikket mod syd og søgte muligheder for at komme nødstedte danske bilturister til hjælp. Det blev til en aftale med den tyske automobilklub *ADAC* om, at man kunne benytte dennes assistancesystem. Samtidig blev udlandstjenesten oprettet som en selvstændig afdeling under Straarups ledelse. Man flyttede fra gårdlokalet i Tietgensgade til en stuelejlighed i Colbjørnsensgade, hvor udlandshjælpen dirigeredes ind imellem arbejdet med brand- og vogntjenesten.

DANSK EUROPÆISK TURIST ASSISTANCE

D E T A

F.D.M. FALCK K.D.A.K.

Abonnementsbevis nr: 150501

for danske rejsende (excl. private motorkørende) i Europa.

Gyldig fra / til / 1955 for:

....
(stilling) (navn)

....
(nøjagtig postadresse) (tlf-nr:)

Abonnementet dækker i følgende lande som afkrydset i vedkommende felt:

SKANDINAVIEN	ØVRIGE EUROPA
a .. Sverige	1 .. Vesttyskland
b .. Norge	2 .. Holland, Belgien, Luxemburg
c .. Finland	3 .. Østrig, Schweiz, Frankrig
	4 .. Italien
	5 .. Jugoslavien, Spanien, Portugal
	6 .. Storbritanien, Eire

Abonnementet giver ret til hjælpeydelser i henhold til omstående betingelser.

Abonnementet er strengt personligt, og rettigheder ifølge dette kan ikke overdrages til andre.

DANSK EUROPÆISK TURIST ASSISTANCE.

.....
(abonnentens underskrift)

For rejselselskaber udfærdiges en liste over rejsens deltagere. En kopi af denne liste opbevares sammen med begæringen.

Sådan så de første primitive udlandsabonnementer ud på duplikerede A5-ark.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det gik altsammen så stærkt, at de første abonnementsbeviser under denne ordning blev udskrevet på maskinskrevne, duplikerede formularer, og de første brochurer om denne nydannelse blev udarbejdet af folk i huset med en smule tegnesans. Meget primitivt og meget billigt. Egentlige reklametryksager havde man af økonomiske grunde slet ikke i tankerne dengang.

Men man blev ikke overbebyrdet med arbejde det første år. De 124 abonnementer, som var tegnet, gav ikke anledning til det store besvær.

1954 blev det år, da der virkelig kom skred i tingene. Abonnementstallet var vokset til godt 4.000, og der kom den sommer så mange anmodninger om hjælp til syge og tilskadekomne, at korpset besluttede at købe et moderne ambulancefly. Den gamle *„Rapid"* og *„Tyrken"* var ikke tidssvarende, og derfor købte man i England den første *De Havilland Dove,* der med en marchhastighed på 325 km/t og plads til fire liggende patienter og tre siddende måtte formodes at kunne tilfredsstille behovet for mange år frem i tiden. Der blev også knyttet en sygeforsikring til abonnementet, fordi dette efter de almindelige bestemmelser ikke kunne afholde udgifter til lægebehandling og medicin. Man kunne kun lægge pengene ud.

Samme år oprettedes *Falcks Rettungsdienst* med station i Hamburg, og dette skridt viste sig at være en afgjort succes. Der blev herfra ydet assistance og udstrakt service til danske abonnenter. Ikke alene dirigerede man herfra assistancer og hjælp i hele Vesttyskland, men man fungerede også som en højst uofficiel ambassade. Der var så at sige ikke det problem, man ikke påtog sig at løse herfra. Der arbejdedes i døgndrift med at skaffe folk teaterbilletter, reservere hoteller langt ned i Europa, hjælpe med tilrettelæggelse af rejseruter, udlevere kort, give gode råd om både det ene og det andet, etc. etc.

Øverst den i 1954 oprettede station i Hamburg. Nederst: Mulighederne for afhentning af danskere over lange distancer blev forøget væsentligt ved indkøb af et De Havilland Dove fly.

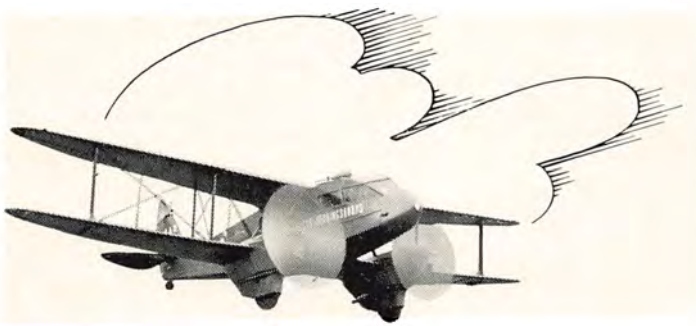
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det stod helt klart, at det, der var brug for, var en effektiv organisation, som alle bilister kunne drage nytte af, og derfor optog korpset forhandlinger med *FDM* og *KDAK* med det formål at danne verdens første gennemorganiserede udlandshjælpeorganisation. Dette samarbejde resulterede i oprettelsen af *„Dansk-Europæisk Turist-Assistance"* – *DETA,* som straks fra starten i juli 1955 blev en overvældende succes. Nu var det ikke alene Norge, Sverige og Vesttyskland, der kunne ydes hjælp i. Abonnementsområdet blev udstrakt til hele det vestlige Europa.

Abonnementstallet nåede det år op på næsten 7.000, og assistancerne satte rekord med hjemflyvning af 5 patienter fra Svejts, Tyskland og Frankrig. Endvidere blev 8–9 havarerede biler hentet hjem.

Den udstrakte hånd, som DETA-abonnementerne var for det kørende publikum, blev grebet med begejstring. Det første år – altså 1955 – kunne det ganske vist ikke læses i abonnementstallet, fordi ordningen trådte i kraft midt i feriesæsonen, men i 1956 tegnede ca. 13.000 bilister sig ind hos DETA, og samme år tog man også ikke-bilister med – de såkaldte „gående". Assistancetallet steg naturligvis i takt med tilgangen, og da året var gjort op, havde man ydet 1277 assistancer, herunder foretaget 62 hjemtransporter af havarerede biler, og 39 patienter blev hentet i ambulancefly.

Det var det år (1956), man foretog den første langdistanceflyvning, som gik til *Ljublijana i Jugoslavien.* Den blev udført med den gamle dobbelt-dækker „Rapiden", og *Børge Gullach,* der var med som sygepasser, fortæller, at man fløj efter meget primitive metoder. Vejret var klart, og Gullach sad med et landkort og dirigerede chefpiloten *Blæsild Henriksen:* „Tredje biflod til højre og efter femte krumning til venstre. På den anden side af den store skov, skal du så igen til højre, og så skal du bare følge den største af floderne under dig." Sådan omtrent gik det fra København til Ljublijana, og da man kom dertil, viste det sig, at patientens tilstand var forværret, så han i hvert fald ikke kunne flyttes de første 14 dage. Det kunne man ikke have fået at vide i forvejen, for det var simpelthen umuligt at telefonere til Ljublijana dengang.



Den gamle „Rapid" på langdistanceflyvning til Jugoslavien i 1956. Maskinens sparsomme udstyr stillede store krav til pilot og observatør.

Det følgende år bragte ny udvikling med godt 16.000 abonnementer, omfattende skønsmæssigt 55.000 personer, men med udgangen af året revnede det gode samarbejde. KDAK gled ud, og FDM og Falck fortsatte alene, og udlandshjælpen tog samtidig navneforandring til *ERA* (Europa Rejse Abonne-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ERA i billeder:
Øverst en danskers vogn ved hjemkomsten fra udlandet. Til højre redningsfolk og stewardess på vej til afhentning af patienten i udlandet. Nederst, et eksempel på, at sydlandsk temperament på hospitalerne må tages i betragtning ved afhentning af de syge eller kvæstede danskere.

ment). Det bristede samarbejde medførte dog ikke nogen tilbagegang – tværtimod betød det det følgende år en fremgang i abonnementstallet på over 52 % til 24.500.
På forskellig måde blev organisationen tømret endnu fastere, end den hidtil havde været. Kontaktnettet over hele Europa blev stadig udbygget, nye ambulancefly blev anskaffet, og ERAs kontor i *Genua* blev etableret. Det var også det år, udlandstjenesten tog det endelige skridt til erhvervelse af den grund, hvorpå det nye Falck-Hus i *Hamburg* nu står.

Udviklingen var i 1958–59 kommet i så faste rammer, at man kunne tage fat på den rent servicemæssige udbygning af ERA. De svenske, norske og finske *AIT-motorklubber* sluttede sig til i 1959, og ERA-abonnementerne skød smukke knopper i form af forskellige supplerende ydelser. Personalet blev

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Det nye „Falck-Huset" i Hamburg, Kielerstrasse 333, bygget 1964–66. Indeholder ERA-vagtcentral, redningsstation og et hypermoderne hotel med restauration.

øget betydeligt, og der blev anskaffet fjernskriver, så man hurtigt kunne komme i forbindelse med de mange hundrede kontakter, som var skabt over hele Europa. Og et lyspunkt var det, at udlandstjenestens kontor kunne flyttes ud på den nye station i Gladsaxe, hvor man blev indtil Falck-Huset på Polititorvet kunne tages i brug. I 1963 flyttedes til den nuværende adresse i Hellerup.

Den voldsomme udvikling, som har kendetegnet rejselivet i de senere år, har naturligvis også sat sit præg på udlandstjenestens arbejde. Hvert år i de sidste 6–7 år har man kunnet indføre forbedringer af abonnementsbetingelserne. Adskillige nye, betydningsfulde ydelser er kommet til, samtidig med at man har kunnet nedsætte priserne til et fast beløb, der ligger på det halve af, hvad der var gennemsnittet for 10 år siden, samt også udvide abonnementsområdet betydeligt. I dag er ERA-abonnementet således udformet, at det rent faktisk garderer sin indehaver og hans familie 100 % mod alle ubehagelige overraskelser under en rejse, og det dækker ikke alene i Europa, men langt ned i Afrika og et stykke ind i det mellemste Østen.

Inden 1966 er omme, vil udlandstjenesten formentlig have udført assistance nr. 40.000. Desværre findes der ikke nøjagtige statistikker fra de første år af udlandstjenestens arbejde, men ser man bare tilbage på udviklingen i de sidste 10 år, er der anledning nok til at blive imponeret. Efter sommeren 1966 er det *samlede antal patienter,* som udlandstjenesten i de forløbne 10 år har fløjet hjem fra alle egne af Europa, nået op på *1637*. I de samme 10 år er mere end *3600 havarerede biler* transporteret hjem, og det totale assistancetal står som nævnt for at skulle runde de *40.000*.

I dag er det sådan, at næppe nogen dansk bilist begiver sig udenlands uden at have et udlandsabonnement. De 124 abonnementer, som lod sig indtegne i 1952, er nu vokset til ca. 112.000.

Udviklingen er dog ikke standset hermed. Hos ERA regner man med, at rejselivet i de nærmest kommende år vil tiltage med samme styrke som de sidste seks år, og det er en udvikling, som udlandstjenesten er parat til at tage højde for. Rejsemålene bliver stadig fjernere, og ERA vil følge med!

em

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Personalia

Blandt ansøgerne til de opslåede ledige assistentstillinger i Storkøbenhavn er redningsfører *Jørgen Frausing* udnævnt til assistent på station *Tåstrup* pr. 1. august d. å. Frausing har 6 års anciennitet som redder og redningsfører på Tåstrup-stationen.

— — —

Ligeledes er redningsfører *Axel Jacobsen* udnævnt til assistent i *Ballerup* fra 1. august. Jacobsen har 13 års virke bag sig som redder i Herning, Hillerød og Brørup samt redningsfører i Ballerup.

— — —

Redningsfører *Kaj Werling Thomsen* er fra og med 1. september d. å. udnævnt til assistent i *Kolding*. Werling Thomsen har i 7 år været redder og redningsfører på Kolding-stationen.

— — —

Blandt de først indsendte ansøgninger til den ledige assistentstilling i *Ballerup* har man ved Preben Petersens overflytning til Lyngby udpeget assistent *Ernst Daugaard Hansen, Hillerød.*

Daugaard Hansen har 7 års anciennitet. Han blev antaget som redder i Gladsaxe og siden overført til Ballerup-stationen som redder og redningsfører, indtil han i 1964 blev udnævnt til assistent i Hillerød.

Til den ledige stilling som overassistent i *Lyngby* har direktionen udvalgt assistent *Preben Petersen,* Ballerup, der tiltræder pr. 1. oktober d. å.

Petersen har 10 års anciennitet i korpset, først som redder i Gladsaxe, siden vagtmester, og de sidste 5 år har han virket som assistent i Ballerup.

— — —

Den 1. november d. å. forlader stationsleder *Chr. Riisager,* Nykøbing M., korpset på grund af alder. Som hans efterfølger er blandt ansøgerne udpeget stationsleder *Johannes Harbo* fra Års. Stationsleder Harbo begyndte som redder i Nykøbing Mors i 1955, og har siden 1962 virket som assistent i Herning og de sidste 2 år som stationsleder i Års.

— — —

Blandt de øvrige ansøgere til stationslederstillingen i Nykøbing Mors har direktionen derefter udpeget overassistent *Lynge Bjørnskov Madsen,* Lyngby, til stationsleder i *Års* fra 1. november d. å.

Lynge Madsen blev ansat som redder i Gladsaxe i 1957 og 3 år efter udnævnt til assistent, hvorefter han blev overført til station Lyngby og siden udnævnt til overassistent. Ved siden af sin overassistentstilling har Lynge Madsen gjort et stort arbejde på Redningsskolen, hvor han har undervist i elevator- og ellære.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Sophus Falck begyndte redningskorpsvirksomhed i Ny Kongensgade i København med 5 mand, 2 automobiler, 1 motorcykel og 2 almindelige cykler.

Falck & Zonen består nu af 2.500 fastansatte på 131 stationer. 1800 udrykningsvogne står til samfundets rådighed døgnet rundt.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

30. ÅRGANG • DECEMBER 1966 • NR. 6

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

INDHOLD

side

Ambulance til sygdomstilfælde 191

Nye forbindskasser 192

Ambulancekørslen 194
Ambulanceudrykningerne i 1965 196

Samarbejde 197
Opgivelse af abonnementsnumre 200

Nye stationsbygninger 201
Svendborg 201
Terndrup 202

Nyt materiel 203

Fra og til stationerne 204
„Skagerak"s forlis 204
Løn under kursus 212
Pas på nye dæk 212
Hjulskift kan være afgørende 213
Autohjælp i udlandet 213
Personalet på ikke-brandstationer 214
Skal vi overtages af stat og kommune? 214
Læserundersøgelsen 215
Indbinding af Meddelelser 215

Sophus Falcks Mindelegat af 1956 216
Legatuddelingen 1966 217

Hæderstegn til stationsleder 221

Personalia 222

Advarsel 223

Redaktion. Preben Kjær (ansvh.)

Bladets adresse: Falck-Huset, Polititorvet, København V.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ambulance til sygdomstilfælde

I forbindelse med den sidste tids debat om ambulancekørsel til sygdomstilfælde uden lægebesøg, føler korpset sig foranlediget til at præcisere sin stilling i dette spørgsmål.

Studeres den her i landet værende litteratur om førstehjælp, lige fra overlæge *Svendsens* navnkundige røde „Nødhjælp" til *overlæge A. Lippmanns* udvidede første hjælp fra 1965, konstateres det, at der i kapitlerne om pludselige alvorlige sygdomstilfælde, eksempelvis apoplexi, hjertetilfælde og insulinchok, synonymt benyttes vendingen *„tilkald læge eller ambulance"*. Der skelnes ikke mellem sygdomstilfælde i hjemmet eller på offentlig gade og vej. Forfatterne til den omtalte litteratur må betragtes som specialister inden for deres felt, og den instruktion, som de videregiver til landets befolkning, må samfundets hjælpemaskineri leve op til.

Fra de steder, hvor korpset administrerer lægevagtsordninger, kender vi en smule til f. eks. en natlæges vilkår. Vi ved, at det ikke er manglende lyst eller forståelse, der gør, at han ofte ikke kan komme med minutters varsel. Men fra disse stationer kan også nævnes en række eksempler på, at vor vagtmester har skønnet, at tilfældet krævede øjeblikkelig hjælp, og derfor har foranlediget patienten transporteret med ambulance til hospitalet – og høstet anerkendelse såvel fra sygehuset som fra natlægen.

Flere henvender sig altså ex litteraturen eller manglende mulighed for at få tilkaldt en læge til korpset med anmodning om hjælp i sådanne situationer. Disse anmodninger kan vi ikke påtage os ansvaret for at afvise.

Derfor er det givet, at hvis vore stationer modtager anmodning om ambulancehjælp til pludselige sygdomstilfælde, og korpsets vagthavende skønner, at tilfældet vil kunne falde ind under bestemmelserne for livsvigtig kørsel – *så kommer ambulancen,* uanset hvilke faglige kvalifikationer til diagnosestillelse den pågældende rekvirent har.

Det må blive op til de lokale sygehuse, hvorvidt patienten skal indlægges, behandles eller afvises, men får vi besked om at returnere, er ansvaret ikke vort. Tager vi imidlertid den nylig udgivne betænkning om sygehusforhold, som Sundhedsstyrelsen har udsendt, hvorefter sygehusene skal udbygges med en sådan lægelig kapacitet, at en læge via radiokommunikation til vor ambulance skal afgøre, hvorvidt der i hvert enkelt tilfælde skal blive tale om udrykningskørsel til sygehuset, kan vi ikke tænke os, at afvisningernes antal – begrundet i lægemangel – bliver stort.

PK

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

NYE FORBINDSKASSER

Akkvisition og forbindsstoflager har udviklet en ny type forbindskasse, der adskiller sig på væsentlige punkter fra tidligere kasser.

Det er *fabrikskassen* af træ, der nu skiftes ud med den nye. Men da lageraftrapningen for denne type ikke er så stor, vil det måske vare et stykke tid, før alle distrikter har opbrugt trækasserne og fået den nye. Forbindskassen er fremstillet af slagfast plastic i den internationale grønne farve for bedriftsnødhjælp. Låget er ligeledes af slagfast plastic, men det er hvidt og forsynet med grønt nødhjælpskors og de nødvendige inskriptioner. Det er ved prøver bevist, at kassen kan falde fra et bord og ned på gulvet uden at gå itu. Også indvendig er kassen en nyskabelse. Når låget tages af, får man et glimrende overblik over indholdet. Der er ikke noget med dobbelte lag og andre generende faktorer. Kassen er opdelt i 9 rum, men rumadskillelserne kan ændres i overensstemmelserne med individuelle ønsker. Det gøres blot ved at tage plastic-adskillelsen op fra den ene rille og sætte den ned i en anden. Indholdet består af 3 sterile fingerforbindinger og 3 sterile forbinding I. Derudover findes vandskyende vat, plaster, jod, trekantet tørklæde, sikkerhedsnåle, saks, pincet og en stor steril forbinding II.

Uden tvivl vil kassen blive en succes såvel i akkvisitionsarbejdet som når uheldet er sket.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DSB-forbindskasser

Den nye „fabrikskasse"s muligheder for individuel opbygning har allerede givet resultat, idet man ved forskellige møder med DSB har drøftet og vedtaget levering af standardforbindskasser til jernbanestationer, -tog og -personale fra korpset.

Alle statsbanestationer, godsekspeditioner, billetsalgssteder og maskindepoter vil fremover blive forsynet med en forbindskasse, kaldet *forbindskasse A*. Af ydre ligner den arbejdstilsynets kasse, grøn med hvidt låg – dog her påtrykt *DSB forbindskasse A*. Indvendig adskiller den sig ikke væsentligt fra arbejdstilsynskassen, og levering af forbindsstoffer sker fremover fra vort lager i Hellerup.

I lyntog, motorvogne samt på MX og MY tog vil fremover være stationeret en *forbindskasse B*, af ydre magen til de to andre. Kassen er dog plomberet, men bemærkelsesværdigt er det, at førstehjælps-udstyret flyttes fra statsbanernes rejsegodsvogne til lokomotivet. I og for sig er det paradoksalt at omtale type B som én kasse, idet der er tale om to kasser med hver sit indhold, plomberet ved hjælp af snore. Indholdet henvender sig mere til udvidet første-hjælp, idet det i det væsentlige består af forskellige størrelser sterile forbindinger og tørklæder.

Nødhjælpspakning

Til togpersonale, banekolonner og vognopsyn bliver fremtidig udleveret såkaldte nødhjælpspakker. De svarer i udseende til den autobox, som korpset i forvejen udleverer til sine bilabonnenter, og indholdet er det samme. Som grund for denne udlevering må ses, at man ved at flytte bårer og førstehjælpskasser til de omtalte lokomotiver afskærer personalet muligheden for at klare småuheld under kørslen – medmindre man standser toget. Disse småuheld kan nødhjælpspakningen klare. DSB er altså med sin aftale med korpset om leveringen af disse pakninger gået ind i en omfattende standardisering af forbindsudstyret. Kun fra forsvaret kendes ellers enkeltmandspakningen som standardudstyr, men nu har DSB altså gennemført lignende udleveringer. Nødhjælpspakningen er påtrykt korpsets og DSBs mærke samt skriften „DSB nødhjælp".

Nødhjælpspakningen, der udleveres til togpersonale og banekolonner m. fl.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ambulancekørslen

Som det er bekendt fra dagspressen har korpset været indblandet i en debat omkring en tragisk hændelse i Aalborg. Vi skal ikke ribbe op i forholdene, men blot fortælle, at der har været holdt flere møder mellem de implicerede parter, og man har nu fundet en ordning, der tilsyneladende vil virke til alles tilfredshed. Internt skal blot oplyses, at der ikke er rejst nogen kritik fra korpset mod den vagtmester, der modtog anmodning om at sende en ambulance til sygdomstilfældet, idet han efter at have forstået på meldingen, at der var tale om et alvorligt tilfælde, kontaktede stationens vagthavende og i samråd med denne afsendte en ambulance – inden patientens læges søn rekvirerede. Ambulancen var således på vej, og vi kan ikke fortænke vagtmesteren i at kontakte den vagthavende inden afsendelsen, når der er tale om et tilfælde, der falder uden for de på stedet gældende normer.

Hasarderet udrykningskørsel?

Endelig stillede en af deltagerne forslag om, at Sundhedsstyrelsen nedsætter et udvalg til at se på ambulancekørslen. Det er et spørgsmål, blev det sagt, om ikke den hasarderede udrykningskørsel medfører flere ulykker, end de formentlig minimale fordele den hurtige transport kan give.

På grundlag af ovenstående referat fra *Berlingske Tidende* af en drøftelse i *Dansk Medicinsk Selskab* har vi foretaget en undersøgelse af forholdene. Som bekendt har korpset fra 1965 et stort materiale om trafikulykker, hvor også fordelingen på skadevoldende trafikmiddel indgår. På grundlag af dette materiale og oplysninger fra Statistisk Årbog har vi foretaget et statistisk test, der klart viser, at der *ikke er nogen forskel på ulykkeshyppigheden for ambulancer og udrykningsvogne contra almindelige personvogne*. Et forslag om, at Sundhedsstyrelsen skulle se på ambulancekørslen kan altså ikke sagligt begrundes med, at der er tale om hasarderet udrykningskørsel – med mindre al automobilkørsel af forslagsstiller betragtes som hasarderet. Korpset har da også siden sammenslutningen i 1963 noteret det glædelige, at der ikke har været den fra før i tiden så kendte livlige debat om dette spørgsmål. Det kan jo være, at spørgsmålet delvis blev løst med sammenslutningen af Falck & Zonen?

Men.

Dagen efter vort statistiske test indtraf en ulykke, hvor en ambulance var indblandet. Uden at vi vil tage stilling til det endnu uopklarede skyldsspørgsmål, kan vi imidlertid endnu engang slå fast, at den kørselsinstruks, der er udgivet af korpset som et lille lommehefte til hver mand, skal *læses og overholdes*. Vi henleder samtidig opmærksomheden på, at *vor* kørselsinstruks med føje er mere vidtrækkende end politiets og brandvæsenets, idet:

> *Udrykningskørsel mod rødt og gult lys kun må ske på den måde, at chaufføren stopper op, går ned i 1. gear og forsigtigt kører over efter først at have overbevist sig om, at den tværgående trafik holder tilbage.*

I samme kørselsinstruks gør vi opmærksom på, at der netop for at begrænse

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

udrykningskørslen er givet klare oplysninger om, hvornår der må køres til og fra et ulykkessted med udrykning. Skulle der undtagelsesvis være en mand, der ikke har fået kørselsinstruksen udleveret, må dette ske straks, ellers er der noget i juraen, der hedder solidarisk ansvar.

Natten mellem fredag og lørdag blev vor datter på 5 år syg. Hun har sukkersyge, og vi regnede med, at det var insulinchok. Men da hele hendes krop, arme og ben og hoved fortrak sig i ryk, og da hun skreg højt, blev vi bange, og min mand ringede efter en ambulance, og da han havde snakket med Falckstationen og opgav, at det var insulinchok, blev der sagt, at der med det samme ville blive sendt en vogn af sted. Samtidig gav jeg vor datter mælk med sukker i. Pludselig var det overstået, faktisk i samme øjeblik vi hørte ambulancen.
Da den ene af falckredderne kom op, sagde min mand: „De må undskylde, men jeg tror, vi har forhastet os." Og så forklarede vi, hvordan det var gået til. Men sikke et ansigt, der blev sat op, og den herre vidste dårligt, om han ville svare min mand på et spørgsmål.
På hospitalet sagde falckredderen til min mand, at vi først skulle have sendt bud efter natlægen, da det jo ikke drejede sig om en tilskadekomst. Men sæt nu, at vi ikke kunne have fået vor datter til at spise (vi kunne dårligt lukke munden sammen på hende, for at få hende til at synke), så var hun blevet bevidstløs, og så skulle hun have været af sted med det samme, uanset om det havde været en tilskadekomst.
På hospitalet sagde lægen til min mand, da han havde fortalt, hvad falckredderen sagde, *at vi bare en anden gang skulle ringe efter en ambulance med det samme og komme med hende.*
Noget helt andet er, at vi nu er blevet klogere, så vi ved, at vi først skal prøve at få noget spiseligt i hende, inden vi ringer.
Oversygeplejersken, der leder et hospital for diabetikere har også fortalt mig, at man altid kan sende bud efter en ambulance i tilfælde af insulinchok, hvis man mener, at man ikke selv kan klare det.
Da vi tegnede abonnementet, fik vi samme besked. Og vi har sandelig ikke misbrugt vort medlemsskab, da det er første gang, vi har gjort brug af dette. Men det er nu ikke sjovt at skulle se sure miner og være bange for en anden gang at blive irettesat, når vi tilmed er så chokerede over at se, hvordan vores datter havde det. Hun har før haft chok, men ikke på den måde med krampe, så vi har taget det roligere.
Hvis det kun er ved tilskadekomst, at vi kan ringe, er der jo ikke nogen grund til at abonnere, da vi jo alligevel kan ringe efter ambulance.
Jeg vil blot høre, om vi i samme situation skal være bange for at sende bud, hvis vi mener, at det er nødvendigt (altså hvis hun bliver bevidstløs)?
Den 31. oktober 1966.

Med hilsen
Lise Hansen
(pigens mor)

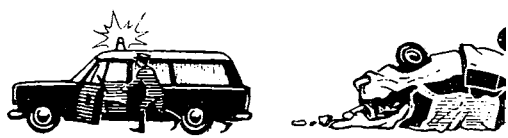
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Som altid, når korpset modtager en klage over en transport eller personalets adfærd, bliver stationen forsynet med en fotokopi og skal afgive en forklaring til hovedkontoret. Det er også sket i dette tilfælde, hvor den omtalte redder – støttet af kollegaen – imidlertid ikke mente, at der var optrådt ukorrekt. De har gjort gældende, at bemærkningerne var udslag af almindelig fornemmelse af, at de måske blev afvist på hospitalet.

Vi skrev til fru Hansen, at vi naturligvis udmærket forstod hendes reaktion, og at vi for en anden gangs skyld gerne ville præcisere, at hun ganske roligt kunne rekvirere en ambulance fra os. Vore redderes optræden er meget ofte genstand for rosende anerkendelse efter forskellige tildragelser, men som her kunne der være tale om en misforståelse. Fra alle sider blev de pågældende imidlertid karakteriseret som dygtige og rutinerede, hvorfor vi fortsatte korrespondancen til fru Hansen med at beklage, hvis de pågældendes adfærd stadig måtte betragtes som kritisabel, men det var ikke tilsigtet, og spørgsmålene om, hvorvidt læge havde været tilkaldt, bundede i den almindelige debat og vore erfaringer fra hospitalerne.

En ting har vi lært af denne historie. Den vagthavende hospitalslæges udtalelser understreger, at der er adskillige hospitaler og læger, der deler vor opfattelse med hensyn til ambulancekørsel til pludselige, alvorlige sygdomstilfælde.

Ambulance-udrykningerne i 1965



Fra „Hvem, Hvad, Hvor" 1967.

I MEDDELELSER nr. 3 gengav vi de første resultater af den analyse over trafikulykker, som korpsene med ambulance var kaldt til i 1965. Nu har overlæge *Willy Dam* bearbejdet de af korpset givne oplysninger, og i et foredrag i Stockholm den 10. august blev resultatet forelagt på den 2. internationale trafikkongres.

Behandling i ambulancerne

Af speciel interesse for læger og ambulancefolk knytter sig oplysningerne om, i hvor stort et omfang vore reddere har foretaget genoplivning eller assisteret med det i korpsets ambulancer stationerede udstyr. Procentuelt er resultatet ikke overvældende stort. I 2,2 % af de udførte ambulanceudrykninger blev givet ilt, i 0,5 % tilfælde poseventilation, i 3,7 % af tilfældene blev vognens sugeapparater benyttet og i 0,2 % tilfælde blev foretaget udvendig hjertemassage. Der blev altså ikke foretaget behandling af patienterne i 93,4 % af ambulanceudrykningerne.

Men overlæge Dam har med god grund beskæftiget sig mere med de reelle tal. Tager man årets udrykninger, ca. 15.300, vil det sige, at mere end *300 patienter har fået iltilførsel i ambulancen, 15 patienter har fået udvendig hjertemassage og 75 patienter er blevet poseventileret.* Dette viser vigtigheden af et *veluddannet ambulancemandskab.*

Kvæstelsernes art

Først og fremmest har analysen vist, at over *50 % af kvæstelserne ved tra-*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

fikulykker alene vedrørte kvæstelser i hovedet. Af disse kvæstelser i hovedet var de 39 % af lettere grad, de 10 % var af alvorligere grad og 2 % havde medført død inden ankomsten til sygehuset. Ekstremiteterne, skulder/arme og underekstremiteter tegnede sig for *21 %* af samtlige kvæstelser, bryst/ryg, mellemgulv/underliv blev kvæstet i 7 % tilfælde, medens *kombination af de nævnte kvæstelser blev fundet i 21 % tilfælde.* Overlæge Dam påpegede på grundlag af disse ambulanceudrykninger betydningen af neurokirurgiske centre i nærheden af motorveje og trafikknudepunkter.

Den udfyldelse af en specialrapport over ambulanceudrykninger til trafikulykker, som stationerne foretog i 1965, har altså ikke vist sig resultatløs. Såvel trafikkongressens deltagere som læger og redningsfolk herhjemme har fået et kendskab til trafikulykkerne i Danmark, som man vanskeligt havde kunnet skaffe sig ad anden vej. Fortsat registreres disse ambulanceudrykninger i specialkode, men nu som led i den almindelige rapport. Det betyder først og fremmest, at *hele* indeværende års ambulanceudrykninger registreres, men samtidig, at analysen fremover må foretages på grundlag af antallet af *ambulanceudrykninger* og ikke på grundlag af antallet af *kvæstede,* idet en ambulance, der medtager 2 patienter til hospitalet, som regel kun kan registrere den ene i kode for ambulanceudrykninger.

Et par berettigede klager . . .

Samarbejde

Navnet DE DANSKE REDNINGSKORPS forleder umiddelbart en udenforstående til den tro, at der er tale om en sammenslutning af flere forskellige korps med hver sin målsætning og struktur.

Dette er som bekendt fejlagtigt; der findes ét redningskorps Falck & Zonen, der tæller 130 redningsstationer i Danmark. Rent administrativt har man fra gammel tid en opdeling i flere aktieselskaber, men det er en helt anden sag og er i denne forbindelse ligegyldigt. Hovedsagen er, at hjælpen og behandlingen af abonnenter m. fl. er den samme, hvad enten man bor i Jylland eller i Storkøbenhavn.

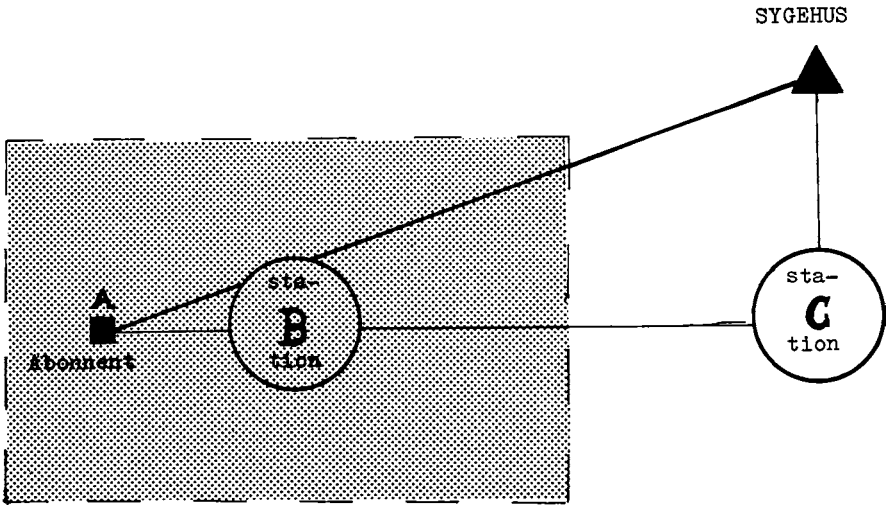
Vi vil her prøve at belyse et par sørgelige eksempler på, at nogle ansatte her i korpset åbenbart stadig skelner mellem „mit" og „dit" område, når det gælder den praktiske udførelse af den hjælp, man er ansat til at yde.

En abonnent bor i byen A og skal indlægges på sygehuset i byen C. Byen A ligger i station B's område, og på turen til sygehuset C vil man passere byen B. Abonnenten slår op i sin telefontavle, og da hun skal indlægges i byen C, ringer hun til stationen her.

Hvad sker der så?

Vagtmesteren i byen C konstaterer, at fruen ikke tilhører „hans" distrikt og beder hende derfor ringe til station B med den motivering, at hvis *han* (vagtmesteren) ringer til B, vil de ikke køre turen, medens B er nødt til at tage turen, når abonnenten selv ringer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK



1. *Stationerne har pligt til at modtage enhver anmodning om assistance.*
2. *I dette tilfælde har station B ligeledes pligt til at modtage enhver melding – også når den kommer fra station C.*
3. *Kan station B ikke klare sin kørsel, må station C træde hjælpende til – men efter anmodning fra B.*

Vor stakkels abonnent undrer sig såre, men gør naturligvis som hun får besked på, og turen bliver kørt til alles tilfredshed. Imidlertid er sagen kommet os for øre, og selv om den måske hører til enkeltundtagelserne, er der visse generelle ting, der kan og må udledes.

For det første er der ikke noget, der hedder „mit" og „dit" distrikt, når det gælder modtagelse af meldinger. Det er en del af korpsets mål at yde den hjælp, som samfundet og vore abonnenter forventer af os – og disse hjælpeydelser må ikke blive vanskeliggjort af administrative forhold, såsom stationsopdeling og abonnementstilhørsforhold. Det er altså enhver stations *pligt* at modtage de henvendelser, der kommer – uanset om de kommer indenfor eller udenfor eget område. Naturligvis kan der være tilfælde, hvor det er nemmere for abonnenten at foretage fornyet opkald til den nærmeste station. Dette kan f. eks. være, når det er umuligt på grund af manglende lokalkendskab at få forklaret abonnentens nøjagtige position, men i så tilfælde bør den nærmeste stations telefonnummer naturligvis opgives.

For det andet ligger der sikkert en hel del praktisk viden bag vagtmesterens bemærkning om, at det er umuligt at få en anden station til at „tage" en tur – selvom den er i eget distrikt. Det er altså her, myten om de 130 selvstændige redningskorps finder sin oprindelse. *Dette må omgående stoppes* udfra den betragtning, at det såvel teknisk som økonomisk er irrationelt.

Hver station har som nævnt sit stationsområde af praktiske administrative grunde. Rent teknisk har det den fordel, at man i de fleste tilfælde mini-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

merer spildkilometre m. v. og får den hurtigst mulige udrykning. Men så er alt også sagt. Det vil være naturligt, at stationen er herre over, hvilke assistancer der skal udføres *i* eller *fra* stationsområdet, hvorfor den har *pligt* til at modtage enhver henvendelse om sådanne kørsler – også når den kommer fra nabostationerne. Det vil også være naturligt, at stationen selv kører de kørsler, der kilometermæssigt er mest hensigtsmæssigt, men resten *skal* afleveres til den station, der har mindst spild på kørslen.

Imidlertid er der som bekendt noget, der hedder travlhed og ekstraordinær arbejdsbyrde. Hvis vi udelukkende holdt os til det før nævnte, ville det bevirke, at en station måske lå med ventetider, medens nabostationen havde „rent bord". Her er det, det lille ord med den store virkning kommer ind i billedet – SAMARBEJDE.

Samarbejde er i slægt med ordet Fællesskab, og dette slægtskab bør mane til eftertanke. Lad os bruge en lille historie til at illustrere dette forhold.

En mægtig konge erobrede en gang en stor og velhavende stad. Medens hans folk plyndrede og stak huse i brand, sagde han til sin tilfangetagne rival: „Dér kan du bare se, hvad mine folk gør ved *din* by." Den overvundne konge smilede blidt og svarede: „Nej, jeg ser, hvad dine soldater gør ved *din* by." Så åbenbar var visdommen i dette svar, at den stolte sejrherre straks beordrede den nytteløse ødelæggelse standset.

Denne historie har bud til enhver af os, som er ødsel med materialer og bevillinger inden for vort specielle arbejdsområde.

Den har bud til alle, som er uforsigtige i omgangen med det arbejdsudstyr, der er en nødvendighed for vort job.

Den har bud til alle, som får omkostningerne til at stige unødvendigt.

Hvis vi alligevel gør disse negative ting, så er det *vor egen* „by", vi „brænder og hærger". Det er vor egen virksomhed, vi gør dårligere – den arbejdsplads, hvor vi alle skal hente vort daglige udkomme.

Når vi vender tilbage til ordet samarbejde, hænger det også sammen med begrænsningen af unødvendigt spild. Det er spild, at den ene station må rekvirere taxaer og mekanikerhjælp for at få sin arbejdsbyrde mindsket, medens nabostationens personale spiller kort. Det er spild, når vagtmestre nægter at hjælpe en nabostation, selv om de ved en lille anstrengelse godt kunne presse en enkelt eller flere ture ind i kørselstilrettelægningen – for nabostationen har henvendt sig, fordi den havde hjælp behov, og afslås denne henvendelse, må nabostationen prøve et nyt sted med f. eks. flere spildkilometre.

Derfor må stationsområderne ikke virke som en „Berlinmur", men skal hensigtsmæssigt gennembrydes ud fra den betragtning, at det er den fælles hjælp fra korpset, det gælder. Abonnenten eller kommunen i det ene område er lige så god som i nabostationens område. Og er der nogen, der stadig efter at have læst dette ikke rigtig forstår meningen, må beklagelige tjenstlige undersøgelser blive en nødvendig følge.

Nu er det meget nemt at skrive en sådan artikel – for i teorien passer alle brikker, hvis man lægger dem rigtigt. Alvoren bag er en erkendelse med udgangspunkt i en klage. De enkelte stationers ledere og vagtmestre må distriktsvis drøfte problemerne og tilrettelægge det daglige arbejde, og det er disse drøftelser, vi gerne skulle have igang igen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Opgivelse af abonnementsnumre

Den næste klage angår en episode, hvor en storkøbenhavnsk abonnent blev *nægtet hjælp,* fordi han ikke kunne finde sit abonnementsnummer. Abonnenten tog en taxa hjem, fandt sin kontrakt frem og konstaterede, at det ikke af denne fremgik, at opgivelse af abonnementsnummer var en forudsætning for hjælp. Dagen efter stod han på hovedkontoret med krav om øjeblikkelig opsigelse.

Det er rigtigt, at der i det udsendte cirkulære nr. 82 står, at såfremt kunden ikke kan dokumentere, at der foreligger et abonnementsforhold, må der betales. Men læser man videre, vil man opdage, at stationen naturligvis skal gøre sit yderste for internt at få konstateret dette abonnementsforhold.

Baggrunden for cirkulæret var bl. a. en „fidus", som flere storkøbenhavnske beboere med søndagstur i sommerlandet fandt på. Hvis vognen gik i stå, sagde man bare, at man var abonnent, og nogle opgav endda forkert adresse på sit domicil. Herved foretog vi en række dyre bugseringer tværs over Sjælland til København – uden at få en krone for det – fordi kunden ikke kunne findes. Det ville omtrent svare til, at folk på deres glatte ansigt kunne få udstedt en billet på Slagelse jernbanestation til København – uden at erlægge penge, pant eller andet. Den trafik måtte stoppes ud fra betragtningen, at den på langt sigt ville medføre en fordyrelse af abonnementerne.

Skal der handles korrekt, skal en hvilken som helst påstand om et gyldigt abonnementsforhold efterprøves ved opringning til den station, i hvis område abonnenten hører hjemme. Dette kan *også lade sig gøre i Storkøbenhavn* udenfor normal arbejdstid, idet vagtmestre og den vagthavende på station *Vesterbro* har det som en af sine opgaver at foretage kontrol i det på hovedkontoret værende abonnementskartotek.

Vi må altså først og fremmest ved forespørgsel forsøge at vænne abonnenterne til at kunne give abonnementsnummer. Dernæst må vi internt forsøge at kontrollere, om en påstand om abonnement er sand. Lykkes ingen af delene, må der vurderes i hvert enkelt tilfælde med det udsendte cirkulære som rettesnor. Og er det en længere tur, må sikkerhed kræves.

Forklarer man abonnenten baggrunden – at alt for mange lukrerer på manglende kontrol, samt at et elektronisk forespørgselskartotek vil være meget bekosteligt, og begge ting vil medføre forhøjelser i afgiften – forstår han det uden tvivl.

En anden lille praktisk detalje er, at når et abonnementsnummer er konstateret, f. eks. fra station Vesterbro, er det ikke meningen, at der skal ske flere forespørgsler om samme sag.

Den station, der påbegynder transporten, har ansvaret for dens gyldighed med hensyn til abonnementsforhold, og må videregive abonnementsnummeret på samme måde, som man videregiver de øvrige oplysninger, hvis der skal skiftes undervejs. Dette er også en lille ting, der kan komme ind under det fælles ord – SAMARBEJDE.

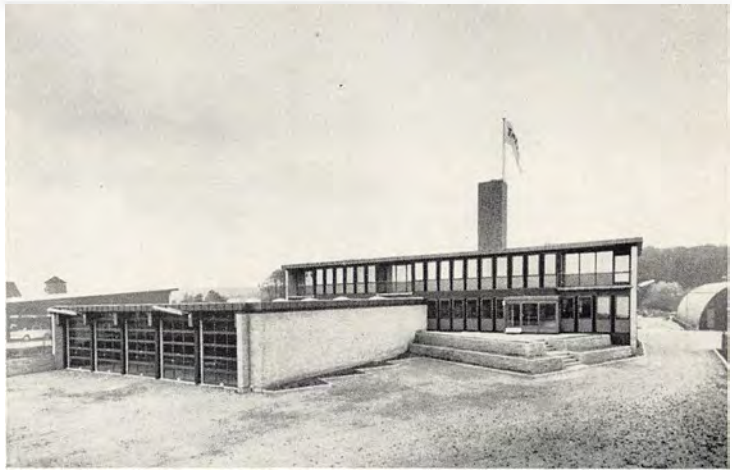
Benyt transportkuvert – den er til det samme.

★

Det bedste, man kan ønske for en ny brandsprøjte, er, som en norsk brandkaptajn udtrykte det, at den må få det som ældre jomfruer: altid rede – men sjældent efterspurgte.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

NYE STATIONSBYGNINGER



Den nye stationsbygning i Svendborg.

Svendborg

Den nye kombinerede brand- og redningsstation i Svendborg blev taget i brug den 17. november i år. Svendborgstationen har de sidste 42 år haft til huse inde i byen i meget små lokaler efter nutidige forhold. Stationen var i øvrigt en af de første, som korpset oprettede. Den nye station er bygget med korpset som bygherre, men huser ud over vort eget materiel brandenhederne for Svendborg Købstads Brandvæsen, der har slukningsoverenskomst med os. Civilforsvarets materiel findes også på stationen.

Stationen er placeret på Odensevej 48 (Hovedvej A 9) og kan beliggenhedsmæssigt ikke placeres bedre, idet såvel kørsel til Odense, Fåborg og Tåsinge kan ske uden at komme gennem byens trange gader. Med tiden bliver en omfartsvej bygget lige i nærheden, så kørsel til Nyborg ligeledes kan ske uden besvær. Den store bygning indeholder i stueeetagen mandskabs- og vagtlokaler, bl. a. med et nyt udringningsanlæg til 50 brandmænd m. v. Desuden findes der stationslederkontor og belægningsstuer efter 2-mands princippet. På første sal beboes 3 tjenestelejligheder henholdsvis af stationsleder *Nilsson*, assistent og redningsfører (frømand). I kælderen findes skolestue, nødcentral og lagerrum.

Den store garagehal er 32 m dyb og forsynet med 5 vippeporte. Den kan rumme 5 slukningstog og 5 ambulancer samt redningsmateriel. Overfor er bygget garager til kranvogne og entreprenørmateriel, og bag stationen er anbragt en bygning med vaskehal, slangevaskeri, værksted og civilforsvarsmateriel.

Det er en hårdt tiltrængt udvidelse, der her er foretaget, og skulle det blive nødvendigt med yderligere udbygning, er der 8000 kvadratmeter grund. Stationen er bygget af lokal arkitekt og korpsets bygningstjeneste i forening.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Byggeriet og model af Terndrupstationen.

NYE STATIONSBYGNINGER

Arbejdet med ny station i *Terndrup* er påbegyndt. Det er en hårdt tiltrængt stationsbygning, der opføres, idet de nuværende garageforhold får egnens beboere til at synge H. C. Andersens vise om „væggene lidt skæve står", når de passerer trægaragerne. Den nye station, der kommer til at ligge ud til Roldvejen, bliver forsynet med dobbelte garager og 5 vippeporte. Vagtstueforholdene bliver som korpsets nuværende standard på nye stationer, og i tilslutning til stationen opføres bolig for stationslederen. Stationen forventes færdig i løbet af sommeren 1967.

I *Frederikssund* er man i gang med en ombygning af mandskabslokalerne til det mere hensigtsmæssige.

I *Ruds Vedby* er foretaget en tilbygning, idet mandskabslokalerne var blevet for små. Såvel tilbygningen som indretningen er nydelig og hensigtsmæssig. Mandskabet har allerede efter flytningen vist, at 'e forstår at sætte pris på en sådan nyindretning, idet f. eks. kolleger fra andre stationer er velkomne i de nye lokaler – uden snavsede gummistøvler.

NEDLAGT STATION

Fra Fyn er det blevet meddelt, at station *Kværndrup* er nedlagt. Stationerne bedes rette telefontavler m.v. i overensstemmelse hermed.

Stationsleder Zohnesen i nyindrettede kontorlokaler. Stationslederen var iøvrigt en af årets legatmodtagere.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Station Ruds Vedbys nye tilbygning.

NYT MATERIEL

Også *Brandtjenesten* indsætter nye vogne og enheder rundt omkring. Trods efterlysning i det navnkundige brandinspektørblad af standardisering på brandslukningsområdet i købstæder og på landet er en sådan standardisering forlængst indført af korpset. Principielt arbejder man med universal- og vagtsprøjter på Commer-chassis, firehjulstrukne slangeudlæggere og motordrejeeller efterløberstiger. Den nye brandlift vil måske med tiden indgå som standard, og nedenfor præsenteres en *Toyota-skumenhed,* der på forsøgsbasis er indsat på stationen i *Gladsaxe.*

Den firehjulstrukne *Toyota-skumenhed* medbringer 690 kg almindelig skumvæske fordelt på 23 dunke. Til dette skum benyttes skumrør af typen KR 2. Derudover medbringer Toyotaen 120 kg let skumvæske med skumtal 100. Denne skumvæske er fordelt på 4 dunke. Til sprøjtning med let skum benyttes et *Total* letskumrør, type KR 200, der vejer 9 kg.

Af materiel på Toyotaen kan endvidere nævnes 12 længder C-slange, 4 længder B-slange, 1 afgrener, 2 stk. skumtilblandere type Z 2 med C-storz-koblinger, diverse håndværktøj og overgangsstykker, og vognen er – som korpsets øvrige brandenheder – forsynet med frontpumpe af Ruberg-typen. I betragtning af vognens lasteevne og smidighed er den meget slagkraftig til skumangreb.

Toyotaen yder f. eks. 20–30 m³ letskum pr. minut ved 5 atm.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

FRA og TIL STATIONERNE

Lønstrup Flyveplads som opsamlingssted for de reddede fra „Skagerak". Bemærk, at der både er svømmedykkervogn og universalsprøjte med skum til rådighed, hvis det skulle vise sig nødvendigt.

»Skagerak«s forlis

Onsdag den 7. september deltog de nordjyske stationer *Hjørring, Øster Vraa, Frederikshavn, Skagen, Brønderslev, Sæby, Ålborg, Nørresundby* og *Brovst* i den hidtil største redningsaktion i området. Det, som ingen troede var muligt, en færges undergang i hårdt vejr, fandt sted. Og det, som for få år siden ville være en teknisk umulighed, redning af samtlige overlevende fra gummiredningsflåder og redningsbåde, lykkedes. Erfaringsmæssigt ved vi, at redningsmandskab ikke ynder – og for øvrigt som regel heller ikke tåler – at blive rost, men vi kan som professionelle redningsfolk alligevel ikke lade være med at slutte os til den anerkendelse, som flyvevåbnets helikoptere, Hirtshalsfiskerne og de omkringliggende fartøjers besætninger har modtaget.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Vor egen indsats kan bedst belyses ved hjælp af den fra station *Hjørring* til *Redningsteknisk Institut* indsendte ulykkesrapport:

Forhåndsmeddelelse

Onsdag den 7. september 1966 indgik til stationslederen i Hjørring forhåndsmeddelelse om, at m/f „Skagerak" var i vanskeligheder i Skagerrak på vej fra Kristiansand i Norge til Hirtshals.

Stationen var ved meddelelsens indgang ca. kl. 11,30 bemandet med 1 stationsleder, 1 kontorassistent, 1 assistent, 2 redningsførere, 1 mekaniker og 8 reddere.

Materiel:

1 kranvogn bemandet med to mand var på entreprenørarbejde, men ellers var alt materiel hjemme på stationen, nemlig 5 ambulancer, 5 kran- og arbejdsvogne, 1 autotransportvogn, 1 Taunus (siddende patienter), 1 inspektionsvogn, 6 automobilsprøjter og Land Rover, 1 redningsstige samt 5 diverse køretøjer såsom dyreambulance, varevogn m. v. Ved den rigtige alarms indgang, jvf. nedenstående, var stationen bemandet med yderligere 2 reddere af frivagten.

Sygehusforhold:

Der er centralsygehus i Hjørring, som blev adviseret om forhåndsmeddelelsen.

Politiforhold:

Der er politistation med døgnvagt i Hjørring, bemandet med både ordens- og kriminalpoliti. Politistationen havde på vor forespørgsel modtaget meddelelse om færgens vanskeligheder og bad os være afventende, indtil nærmere forelå.

Ulykkesforløb

Undervejs til Hirtshals havn var m/f „Skagerak" kommet i vanskeligheder, idet skibets agterport var slået ind af en voldsom sø. Situationen var den, at skibet tog vand ind og havde omkring kl. 11,17 udsendt SOS.

Vindstyrken var på stedet 10–11, og i Hirtshals kunne man i orkanen hverken se havn eller hav for skumsprøjt. En af vore folk på frivagt befandt sig i Hirtshals og erfarede blandt folk på havnen, at færgen befandt sig i vanskeligheder og truede med at synke. Denne oplysning videregav han pr. telefon til stationslederen i Hjørring.

Spørgsmålet var for stationen i Hjørring herefter dette, at hvis der var skib-

De første reddede fra forliset hjælpes over til de ventende ambulancer.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

brudne, hvor kunne de så tænkes at blive landsat? Vi underrettede Hjørring politistation om vor viden, og det oplystes over for os, at færgen havde udsendt nødsignaler ca. 2 timers sejlads fra Hirtshals. Man var imidlertid ikke rigtig klar over, hvad der var sket, og bad os om at være afventende.
Vi adviserede herefter Centralsygehusets modtagelsesafdeling, og samtidig tilkaldte vi frivagtsmandskab og underrettede vore stationer i området om at være i alarmberedskab med personel og ambulancer. Endvidere blev st. V. underrettet.
Pressen blev underrettet, og vi holdt os herefter i forbindelse med politistationen og aflyttede Skagen Radio.
Efterhånden blev vi klar over færgens situation og erfarede, at passagererne havde fået ordre til at gå i både og redningsflåder. Centralsygehuset fik herefter af os bekræftet, at man måtte gøre klar til at være i alarmberedskab, idet det måtte forventes, at de skibbrudne enten var tilskadekomne, søsyge eller forkomne. Fra Hirtshals udgik med stor fare for mandskab og materiel en halv snes kuttere for at deltage i redningsarbejdet. Endvidere erfarede vi, at en del skibe var undervejs til uheldsstedet. Vi kunne imidlertid ikke afsende ambulancer på dette tidspunkt, da det måtte forventes, at de skibbrudne blev ilandsat mange forskellige steder.

Redningsaktionen

Alarmeringen:
Via Skagen Radio erfarede vi, at Flyvertaktisk kommando i Karup var alarmeret med helikoptere, og kl. 12,18 blev vi af Hjørring politi rekvireret med én ambulance til Lønstrup Flyveplads. Meldingen lød på, at der ville komme skibbrudne ind her med helikopter, hvormange vidste ingen.
Vi bad politistationen foranledige, at der blev sendt nogle læger til flyvepladsen, og der var under hele aktionen 3 læger til stede.

Udrykningen:
Kort efter afsendelse af den første ambulance sendte vi endnu en ambulance til flyvepladsen, nemlig stationens sengeambulance, da vi mente, denne – med sit udstyr – kunne være til stor hjælp. Ved vore ambulancers ankomst til flyvepladsen viste den sig tom og øde. Kort efter ankom landoverbetjent *Sletten Thomsen,* der bad os blive holdende. Kl. ca. 13,05 landede den første helikopter med 8 skibbrudne, der af vore to ambulancer blev bragt til Centralsygehuset. Samtidig blev vi af politistationen rekvireret med alt disponibelt ambulancemateriel, idet en meget stor del af de skibbrudne måtte forventes indbragt til Lønstrup pr. helikopter. De skibspassagerer, der eventuelt blev taget om bord i skibe og kuttere, kunne ikke forventes landsat før efter flere timers sejlads.
Kl. 13,07 blev stationerne i Øster Vraa, Frederikshavn, Skagen, Brønderslev, Sæby, Nørresundby, Ålborg og Brovst alarmeret af station Hjørring via radio, og alarmen blev endvidere kontrolleret via telefon. De alarmerede stationer var da på vej med ambulancer, afsendt under hensyn til opretholdelsen af fornødent beredskab på stationerne (der var i alt 29 disponible ambulancer i området).

Ulykkesstedet:
Flyvepladsen i Lønstrup måtte af os betragtes som ulykkesstedet, idet det var her, vi var tilkaldt. Der mødte hurtigt i alt *15 ambulancer, 1 Taunus til siddende patienter, 1 svømmedykkervogn og 2 inspektionsvogne.*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Udsnit af aktionen på Lønstrup Flyveplads.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Efterhånden som helikopterne bragte skibbrudne i land, blev de af os kørt til Centralsygehuset i Hjørring, og under hele aktionen havde vi rigeligt med ambulancer til rådighed. Endvidere stod vor vagtstue og den på flyvepladsen indrettede kommandopost i en inspektionsvogn i stadig forbindelse med Skagen Radio, politistationen, Centralsygehuset og især med søredningstjenesten i Karup, der hele tiden holdt os underrettet om hvornår og hvormange, samt angav den skønsmæssige tilstand om skibbrudne på vej ind.

Straks fra aktionens start stod det klart for os, at registrering af de indbragte måtte foretages på Centralsygehuset under rolige forhold, idet der var tale om tilskadekomne, chokerede, forfrosne og søsyge, og storm og spektakel fra helikopterne gjorde endvidere samtaler på flyvepladsen umulige. Politiet havde mandskab til registreringsopgaver på Centralsygehuset og havde foruden ordenspolitiet på flyvepladsen også indsat færdselspoliti på landevejen mellem Lønstrup og Hjørring for at skaffe fri adgang for vore ambulancer.

Via stationens radioanlæg og kommandoposten blev Centralsygehuset adviseret om hver eneste ambulance på vej ind, og vagtstuen kunne under hele aktionen have føling med, hvor mange man endnu kunne forvente indbragt.

I Hjørring by havde vi i krydset ved Bispensgadebroen udstationeret en inspektionsvogn, der fra stationens vagtstue pr. radio blev adviseret om ambulancer på vej, og herfra adviseredes den stedlige politibetjent med henblik på regulering af lyskurvene.

Under aktionen udstationerede Flyvertaktisk kommando benzintankvogne på flyvepladsen i Lønstrup for tankning af helikopterne, og af hensyn til brandfaren under denne tankning udstationerede vi en automobilsprøjte med stor skumkapacitet.

Arbejdet på flyvepladsen foregik hurtigt og sikkert, og vi havde hele tiden ambulancer nok til rådighed, således at vi kunne have klaret endnu flere transporter, også på grund af den korte afstand til Centralsygehuset i Hjørring, en afstand på 12 km.

Kun i enkelte tilfælde måtte vi foretage førstebehandling af skibbrudne på flyvepladsen og i ambulancerne. En livløs mand fik således hjertemassage. En læge forestod dette bistået af os, og han fulgte med ambulancen ind til Centralsygehuset.

Hospitaliseringen:

Vore ambulancer bragte i alt 69 skibbrudne til Centralsygehuset i Hjørring, hvor man havde både læger og sygeplejersker i alarmberedskab. Tre skadestuer var gjort klar, ligesom et meget stort antal senge var disponible. Efterhånden som de skibbrudne blev bragt ind i modtagelsesafdelingen, blev de tilset af læger samtidig med politiets registrering. De fleste skibbrudne kunne derefter anbringes i kantinen, hvor de blev forplejet og iført tørt tøj. Sygehusets kapacitet var meget stor og blev ikke udnyttet fuldt ud.

Diverse:

Kl. ca. 17,00 kunne vi, efter de fra søredningstjenesten modtagne meldinger, lade mandskab og ambulancer fra de omliggende stationer sende hjem. Hjørringstationen blev fortsat på stedet med et beredskab på 4 ambulancer og automobilsprøjten, idet der på dette tidspunkt kun var kaptajnen og 10 besætningsmedlemmer tilbage på færgen.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Disse indbragtes ved 19-tiden sammen med skibshunden til Centralsygehuset. Aktionen i Lønstrup blev ledet af distriktsleder *P. Gullach* og driftsleder *E. Bødker*.
Koordinationen ved vagtbordet blev foretaget af redningsførerne *K. Mikkelsen* og *H. Thomsen*.
Af skibets 144 passagerer og besætningsmedlemmer blev de 69 som anført indbragt via helikoptere. 39 skibbrudne var reddet om bord på en russisk trawler, og andre var taget op af skibe, der fortsatte til Norge og England. Alle 144 blev landsat.

Fra Frederikshavns politi blev stationen i Frederikshavn kl. 20,00 anmodet om at have ambulancemateriel klar til kl. 22,45, hvor den russiske trawler ville lægge til kaj i Frederikshavns havn.
Der afsendtes i alt 13 ambulancer til det pågældende klokkeslæt, nemlig

Frederikshavn	5
Hjørring	5
Øster Vraa	1
Skagen	1
Sæby	1

Kun én af de skibbrudne måtte bringes i land på båre, de øvrige kunne selv gå til ambulancerne. Der indbragtes 39 skibbrudne til Frederikshavn Kommunehospital.

mest hensynet til patientens liv. Vi citerer læge *Erik Münster*, der i anledning af forliset bl. a. har udtalt til Ekstra Bladet: „Kombinationen af væde og kulde er langt farligere end *tør* kulde ved selv betydeligt lavere temperaturer, fordi tøjet, når det bliver gennemvædet, mister sin isolationsevne. Derved øges varmeafgiften fra kroppen i en sådan grad, at produktionen ikke kan holde trit med afgiften, og legemstemperaturen falder . . ." „Der går kun kort tid – ca. et par timer – fra de første symptomer til patienten dør."
Et problem har vist sig at være registreringen af patienter. I dette tilfælde valgte man – på grund af sygehusets store kapacitet – ikke at foretage nogen registrering af patienterne undervejs, også fordi den oprettede pendulkørsel mellem modtagelsesstedet og sygehuset umuliggjorde en videregivning af oplysninger.

Erfaringer

Flere har umiddelbart undret sig over, at patienter, der efter TV's billeder m.v. tilsyneladende så forholdsvis friske ud efter redningsaktionen i Skagerrak, skulle transporteres så hurtigt til sygehuset under udrykning. Det skyldes forskellige omstændigheder, først og fremmest hensynet til patientens liv. Vi citerer læge *Erik Münster*, der i anledning af forliset bl. a. har udtalt til Ekstra Bladet: „Kombinationen af væde og kulde er langt farligere end *tør* kulde ved selv betydeligt lavere temperaturer, fordi tøjet, når det bliver gennemvædet, mister sin isolationsevne. Derved øges varmeafgiften fra kroppen i en sådan grad, at produktionen ikke kan holde trit med afgiften, og legemstemperaturen falder . . ." „Der går kun kort tid – ca. et par timer – fra de første symptomer til patienten dør."
Et problem har vist sig at være registreringen af patienter. I dette tilfælde valgte man – på grund af sygehusets store kapacitet – ikke at foretage nogen registrering af patienterne undervejs, også fordi den oprettede pendulkørsel mellem modtagelsesstedet og sygehuset umuliggjorde en videregivning af oplysninger.

De sidste erfaringer er bedst gengivet ved endnu et citat fra ulykkesrapporten, hvor distriktsleder *P. Gullach* konkluderer på grundlag af de indsamlede indtryk:
„Jeg finder anledning til – uagtet vor egen deltagelse i aktionen – at udtale min beundring for det rent ud sagt fan-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

tastiske redningsarbejde, der blev udført ved „Skagerak"s forlis. Ingen, selv ikke de mest optimistiske af os, troede, på baggrund af den storm, vi oplevede, at alle passagerer og mandskab ville blive reddet. – Men det blev de – takket være en række hjælpeorganisationer, der, da ulykken indtraf, smeltede sammen til én stor maskine, hvor de forskellige hjul på en fantastisk måde greb ind i hinanden og på forbilledlig vis gennemførte og tilendebragte den største redningsaktion på vore breddegrader."

Tilkendegivelser

Hjørring, den 20. september 1966.

Den tyske ambassadør i Danmark, dr. Friedrich Buch, har under 18. d.m. tilskrevet mig således:
„Jeg føler oprigtig trang til overfor Dem at give udtryk for min beundring for den – under vanskelige omstændigheder – udførte redningsaktion ved færgen „Skagerak"s forlis. Ved modig og uselvisk indsats af danske kvinder og mænd er en katastrofe af største omfang blevet forhindret. For den handlekraftige og storstilede hjælp, som alle myndigheder i Hjørring, Hirtshals og Frederikshavn ydede de tyske skibbrudne, takker jeg Dem hermed meget hjerteligt.
De reddede tyske statsborgere har til ansatte ved ambassaden på den mest rosværdige måde berettet om redningen og modtagelsen i Hjørring. Jeg vil gerne bede Dem om at overbringe de reddedes og den tyske ambassades tak til alle, der indenfor Hjørring amt deltog i redningsaktionen, specielt til lægerne og plejepersonalet på centralsygehuset i Hjørring."
Hvilket jeg herved skal meddele.

Med venlig hilsen
K. O. Møller
Amtmand

Hjørring, den 9. september 1966.

Det er mig en stor glæde at kunne overbringe følgende smukke hilsen fra Kristiansand byråd:
„Kristiansand by ber Dem motta og overbringe vår varmeste takk til alle dem, som deltok i det strålende redningsarbeidet ved Skageraks forlis. Det var en kamp mot hav og storm, som har vakt vår største beundring. Nordjyllands historie er rik på slike bedrifter, men denne vil likevel bli husket gjennom alle tider.
Leo Tallaksen, ordfører."

Med venlig hilsen
K. O. Møller

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

TELEGRAM til FALCK-ZONEN, Hjørring

fra Flyvertaktisk Kommando, Karup:
ref. nr. 00-10527
Chefen for Flyvertaktisk Kommando ønsker herved at udtrykke sin påskønnelse og tak for assistance til Flyvevåbnets Redningstjeneste under redningsaktionen omkring og i „Skagerak".
den 8. september 1966.

Det øvrige beredskab

Når 10 stationer deltager i samme redningsarbejde, som det skete ved „Skagerak"s forlis, rejser problemerne sig straks med hensyn til det øvrige beredskab og hvilke forpligtelser, der må vige for nødretsreglerne. Vi har undersøgt problemerne i forbindelse hermed og kan fortælle, at det i tidsrummet fra kl. 12 til kl. 24 den 7. september kun var nødvendigt at henvise anmodninger fra Nørresundby til Ålborg, idet stationerne fandt det mest praktisk at koordinere disse hjælpeydelser. I samme tidsrum ydede de implicerede stationer følgende assistancer uden for hjælpeaktionen til „Skagerak":

6 udrykninger til brandslukning
14 assistancer ved redningsarbejde, storm eller vandskader
13 ambulanceudrykninger
42 sygetransporter
54 assistancer til motorkøretøjer
20 diverse assistancer.

I alt ydede de 10 nordjyske stationer altså 149 assistancer samtidig med redningsaktionen. Blandt andet kan nævnes, at den ene brandslukning fandt sted i Vildmosen og varede 7 timer. Under diverse er medtaget flere nødslagtninger, og f. eks. kan nævnes, at station Skagen alene kørte 218 km samtidig med redningsaktionen. Kun ganske enkelte anmodninger om entreprenørarbejde eller småting, der kunne udsættes, blev afslået, og den udmærkede måde, hvorpå alle forpligtelser og anmodninger blev efterkommet, samt vor deltagelse i hele redningsaktionen kan vi takke det nordjyske personale for.

De sidste af de reddede ankommer til sygehuset i Hjørring.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Løn under kursus

I MEDDELELSER nr. 2/1966 var opstillet to oversigter over de forskellige personalegruppers aflønning under kursus. Disse oversigter var blevet til efter oplysninger, indhentet til formålet.

Imidlertid har problemet været, hvorvidt lederne fra stationerne i Storkøbenhavn skulle have tilsvarende udstationeringstillæg som deres kolleger fra provinsen ved kursus på Statens Brandskole. Vi har været af den formening, at provins-ledernes tillæg var en følge af de ulemper, der var forbundet med at være borte fra hjemstedet i 2×3 uger, medens lederne i København teoretisk kunne køre hjem om aftenen og derfor ikke kunne betragtes som udstationerede. Imidlertid kan vi ikke afvise, at der kan være forskellige udgifter i forbindelse med ændret tjenestetid også for de storkøbenhavnske ledere, hvorfor uddannelsesafdelingen ved et møde med direktionen har opnået godkendelse til, at *storkøbenhavnske stationers ledere, der deltager på Statens Brandskole,* kan oppebære tillæg på 15,– kr. pr. dag i 6 dage pr. uge. Dette er bl. a. til dækning af transport, så der ingen ekstraomkostninger bliver i denne forbindelse. Til gengæld vil udbetalinger til ledere, der kører frem og tilbage til skolen i tjenestevogn, blive nærmere vurderet.

Pas på nye dæk

Stationen i *Tønder* har været ude for en grim og tankevækkende oplevelse. Et fabriksnyt dæk, der netop var leveret fra vor gummi-indkøbsafdeling, eksploderede under en sygetransport på første tur. Man kan altså ikke helt stole på fabrikkernes færdigvarekontrol, hvilket er så meget desto mere sørgeligt som en lignende oplevelse under udrykningskørsel kan få katastrofale følger for mandskab og patienter. Derfor bedes stationerne ved modtagelse af dæk til udskiftning af nedslidte bemærke sig, om der skulle være brister eller revner, og i så fald returnere dækkene. Af denne grund må bestilling foretages i god tid, hvilket der ikke skulle være nogen hindring for, da dæk ikke nedslides fra den ene dag til den anden. Selv om det er meget sjældent med en oplevelse som den her skitserede, bør man være på vagt.

Det nye dæk efter første tur.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Hjulskift kan være afgørende

I vort skadearkiv har vi fundet en lille sag om en redder, der skiftede hjul og derved fik rejst tiltale mod abonnenten. Historien er den, at der fornylig blev rejst tiltale fra politiet mod en trafikant for kørsel med nedslidte dæk, hvilket var konstateret ved et færdselsuheld, han havde været indblandet i. I retten protesterede trafikanten mod tiltalen, idet han gjorde gældende, at han ganske vist havde et nedslidt dæk, men det sad på reservehjulet i vognens bagegerum.

Vognen var efter uheldet slæbt bort af os på politiets foranledning, og en forespørgsel afslørede, at redderen havde måttet udskifte et punkteret hjul inden bortslæbningen. Da vognen kom bilinspektørerne i hænde, sad reservehjulet altså på, uden at politiet eller den uheldige trafikant selv vidste det.

I denne sag frafaldt politiet naturligvis tiltalen, men hele sagen kunne være undgået, hvis redderen eller stationen havde gjort opmærksom på forholdet. Derfor må det være en gylden regel, at ændringer i vognens udseende, f. eks. midlertidig opretning af skærme m. v. samt hjulskift, fjernelse af inventar og lignende, der er nødvendige for bugseringer og bortfjernelse af havarerede motorkøretøjer, meddeles på afleveringsstedet (politi, bilinspektør, værksted af hensyn til taksatorer) og påføres køreseddel/rapport af hensyn til senere efterforskning.

G. D. Harkamp.

Autohjælp i udlandet

I bladets sidste nummer var vi lidt inde på størrelsen af de regninger, man i andre lande må betale for assistance til en havareret vogn. Vi vil gerne supplere denne omtale ved at fortælle om en regning, som en dansk bilist for nylig blev præsenteret for af et bugseringsfirma i Hamburg.

Der var tale om en almindelig bugsering af en personvogn, der løb på hjulene efter en kranvogn, og den sidstnævnte var ingenlunde noget teknisk vidunder eller særlig stor.

Assistancen fandt sted om eftermiddagen på en hverdag, og fra tilkaldelsen til vognens aflevering på værksted kl. 16.48 gik 1 time og 42 minutter. Regningen så således ud:

2 kranvognstimer	DM	40,00
2 chaufførtimer	DM	24,00
Overarbejdstillæg	DM	12,00
25 km bugsering m. kran..	DM	37,50
10 km tomkørsel à 0,80 ..	DM	8,00
	DM	121,50

hvilket svarer til *215,– kr.* Og beløbet måtte erlægges kontant.

BJ

★

Det var en septemberaften ved 19-tiden på en storkøbenhavnsk station. Der var vild panik, telefonerne kimede, og vagtmestrene sad febrilske og legede radiojongløre. Oppe på taget kravlede to reddere, og i vagtlokalerne gik bølgerne højt omkring en firkantet kasse. Stationslederen havde allerede fremdraget den udsendte katastrofealarmeringsplan og studeret den for tilfældets skyld.

Årsag til det hele: teknisk uheld i fjernsynet ved en fodboldtransmission.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Personalet på ikke-brandstationer

I forbindelse med læserundersøgelsen og som direkte spørgsmål indkom der anker fra forskellige assistenter og redningsførere på ikke-brandstationer. Årsagen er, at korpset efter deres mening diskriminerer personalet ved besættelse af nye stillinger, idet man hos ansøgeren fordrer et kendskab til brandslukning, som det pågældende personale, der efter sammenslutningen tæller 1/3 af korpsets stationspersonale, ikke kan honorere.

Vi har ladet ankerne formulere i et konkret spørgsmål, der er sendt til de implicerede direktionsmedlemmer og uddannelsesafdelingen. Spørgsmålet lød:

Hvilke muligheder har redningsførere og ledere på ikke-brandstationer for at opnå tilsvarende og/eller højere stillinger på brandstationer (efter ansøgning naturligvis)?

Spørgsmålet har været diskuteret på et direktionsmøde, hvorefter direktør *Peter Straarup* og uddannelsesleder *W. Ric-Hansen* har drøftet sagen videre. Der er indkommet et svar med følgende ordlyd:

Spørgsmålet til „MEDDELELSER" har medført, at brandtjenesten og uddannelsesafdelingen nu prøver at kulegrave problemet. Det gælder jo om at finde frem til en fornuftig løsning, som direktionen kan godkende, og som lader sig gennemføre i praksis. En overordnet på en brandstation skal kunne lede en brandslukning, hvilket kræver både erfaring og specialuddannelse, der jo nu foregår på Statens Brandskole.

Tjeneste på en redningsstation, hvor der ikke er brandslukning, er et særdeles godt grundlag. For derved har man jo opnået træning i hurtigt at tage stilling til, hvilken indsats der skal ydes. Og det er også meget væsentligt for brandmanden.

Vi vil gerne vide lidt om, hvor stort problemet er, og beder derfor interesserede sende et par ord direkte til Ric-Hansen, Ørnegården. Disse er uden forbindende, idet den endelige ordning formentlig vil forudsætte opslag af særlige uddannelsesstillinger.

Som det tydeligt fremgår af svaret, er meningen, at *alle,* der mener, at problemet er af betydning for dem selv og deres fremtidsmuligheder, må sætte sig i forbindelse med uddannelsesleder Ric-Hansen, Redningsskolen. På denne måde får brandtjenesten og uddannelsesafdelingen en rimelig chance for at skønne, hvor stort behovet er for oprettelse af eventuelle uddannelsesstillinger.

De pågældende kan ikke forvente, at korpset af sig selv skal udpege eventuelle interesserede, uden at de selv har meldt sig. Derfor må de vise nu, at problemet virkelig er et problem.

Skal vi overtages af stat og kommune?

Et læserbrev til personaleforeningens blad indeholder med ovennævnte titel en serie klageråb om manglende orientering til personalet. Brevskriveren kalder sig *„en af de mange"*, hvilket foruroliger os en del. For hvis det virkelig er tilfældet, at han er en af mange, står det sørgeligt til med læseevnen og -lysten inden for korpset. Det tyder de indsendte besvarelser i vor informations-

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

undersøgelse ikke på, men selvfølgelig kan det være, at de mange foretrækker at skrive læserbreve fremfor at svare konkret på, hvor man mener, en bedre orientering kunne indsættes.
Vi kunne sagtens påvise over for eneren ud af de mange, at vi i flere tilfælde fra den sidste tid har forsøgt at give personalet orientering om forventede ændringer. Det konkrete eksempel her går ud på, at eneren med udgangspunkt i en debat og en masse rygter spørger, om vi skal overtages af det offentlige. Hele denne debat er sat i gang på grund af et folketingsforslag om koncessionering af redningstjenesten, og hvis brevskriveren havde læst MEDDELELSER nr. 3, ville han have opdaget, at en af korpsets direktører havde omtalt sagen udførligt under overskriften: „Skal vi puttes i en kasse?". En passant kan det fortælles, at nævnte nummer med vilje blev udsat, så artiklen kunne nå at komme med, netop for at give personalet orientering. At man i dagspresse og internt har kogt videre på den suppe er kun naturligt, men hvis der var sket afgørende ændringer, havde vi også skrevet om det.
Det kunne altså tænkes – og er tilfældet – at der ikke er kommet nyt siden. Så ud fra den betragtning må vi afvise bemærkningerne om manglende gensidighed i personalepolitikken.

Vi kan altså blot konstatere, at en af de mange ikke læser den information, der er givet. Vi kan også fortælle, at en mundtlig information til alle stationer om nyheder ville koste 2–300.000 kr. pr. år, hvilket beløb vi ikke tror, personalet vil give afkald på ved næste overenskomstforhandling – til dette formål. Men vi kan samtidig fortælle, at vi ikke mener, nogen har grund til at føle, at de kan komme til at „stå med håret ned ad nakken", medmindre de ikke jævnligt besøger en frisør.

Læserundersøgelsen

De besvarede spørgeskemaer er nu behandlet og hullet. Der er udarbejdet en interessant rapport om undersøgelsens resultater. Imidlertid er en ting noget skuffende: Der indkom kun ca. 800 svar, hvilket vil sige, at kun 30 % har besvaret spørgsmålene og indsendt svaret. I betragtning af, at forsendelse m. v. var uden udgift for andre end korpset, og der både i juli-nummeret og i interne cirkulærer m. v. blev opfordret til besvarelse, er resultatet ikke strålende. Det svarer dog til, hvad der er normalt for lignende undersøgelser andre steder, hvorfor vi altså kan konstatere, at korpsets personale i den retning såmænd ikke er spor bedre end alle andre. Til gengæld kan de jo så heller ikke med større vægt forlange mere information m. v. end alle andre steder – det er også en slags trøst.

Resultaterne er ved at blive underkastet en nærmere vurdering og vil naturligvis – både i sprog og handling – blive gengivet senere.

Indbinding af Meddelelser

Med dette nummer slutter 30. årgang. Vi er kommet lidt bagefter med den traditionelle indbinding, men indhenter det forsømte nu. Årgangene 28, 29 og 30 omfatter i alt 11 numre, der kan indbindes i én bog med den sædvanlige

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

røde farve med guldtryk for en pris af *ca. 17,– kr.* pr. bog. Interesserede kan indsende de 11 eksemplarer til redaktionen senest den *31. december* d. å., hvorefter de vil få tilsendt bogen i løbet af ca. 1 måned (med girokort). Husk at binde en snor om alle 11 og forsyne pakken med *tydeligt navn og station*.
Manglende eksemplarer kan kun påregnes suppleret herfra, hvis det drejer sig om:

28. årg. nr. 3 .... juli 1963
28. årg. nr. 4 .... december 1963
30. årg. nr. 2 .... marts 1966
30. årg. nr. 5 .... oktober 1966.

Dersom De mangler eksemplarer af ovennævnte til indbinding, må seddel herom lægges i pakken.

Sophus Falcks mindelegat af 1956

Hvert år omkring den 3. oktober uddeler bestyrelsen for Sophus Falcks mindelegat et antal legatportioner til ansatte i Falck & Zonen. Mange kender kun legatet af omtale, og vi har fundet det opportunt at redegøre nærmere for, hvornår man kan opnå en legatportion, og hvorledes legatet er blevet til.
Da Falcks Redningskorps i 1956 fyldte 50 år, blev der til korpset skænket en del kontante jubilæumsgaver. I forvejen eksisterede der et legat, kaldt Sophus Falcks Mindelegat ved Kaj Lippmann, men for at give flere medarbejdere lejlighed til en tildeling i årene fremover, blev det vedtaget at oprette et nyt legat, der skulle lyde navnet „Sophus Falcks Mindelegat af 1956".
Af fundatsen for mindelegatet fremgår det:

§ 1.
Direktør Sophus Falcks mindelegat af 1956 er stiftet den 3. oktober 1956 i anledning af 50-årsdagen for oprettelsen af Falcks Redningskorps København A/S.

§ 2.
Legatet består af den kapital, som er skænket i anledning af ovennævnte 50-års jubilæum, og hvad der eventuelt senere måtte blive skænket legatet.
§ 4.
Legatportionerne uddeles af legatets bestyrelse enten *som påskønnelse af en heltemodig eller snarrådig indsats*, blandt andet udøvet under bekæmpelse af ildebrande, eller *til uddannelsesformål eller studierejser*.
Legatportionerne, der uddeles efter indstilling af den administrerende direktør for Falcks Redningskorps København A/S, kan tildeles ansatte – såvel mandskab som kontorpersonale – hos Falcks Redningskorps København A/S eller hos et andet af de under De Danske Redningskorps Fællesforbunds stående redningskorps.
§ 7.
Legatbestyrelsen, som er ulønnet, består af tre eller fire personer, nemlig den administrerende direktør for Falcks Redningskorps København A/S og yderligere to eller tre personer, valgt af De Danske Redningskorps Fællesforbund.
De øvrige afsnit i fundatsen omhandler administrative spørgsmål. I praksis foregår indstillingen til legatet på den måde, at der til hvert distrikt/afdeling i september måned sendes et cirkulære omhandlende indsendelse af *ansøgnin-*

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ger eller *indstillinger* til legatet. Som det fremgår af cirkulæret skal ansøgningen eller indstillingen være fyldestgørende motiveret og eventuelt med henvisninger til rapporter eller bladomtale.

Som nævnt uddeles legatet omkring Falcks Redningskorps fødselsdag, og legatmodtagerne får direkte meddelelse, samtidig med at navne på legatmodtagere og årsagen til uddelingen bliver gjort til genstand for omtale i korpsets publikationer. Da det første mindelegat stadig uddeler portioner den 15. november på Sophus Falcks fødselsdag, vil den samlede omtale først kunne ske omkring nytårstid i *Meddelelser*, men redaktionen kan oplyse navnene til fagligt interesserede omkring uddelingstidspunktet.

Vi har ment, det ville være interessant at oplyse om 1956-legatets virke i de første 10 leveår (9 uddelinger) og kan meddele, at der indtil nu i alt er uddelt *87 legatportioner*, fordelt som *58 uddelinger i forbindelse med hurtig og snarrådig indsats under udøvelse af brand- og redningsarbejde eller svømmedykning, 11 uddelinger i anledning af bemærkelsesværdige gennemførte forsøg på genoplivning, 10 uddelinger til uddannelse eller studierejser og 8 diverse uddelinger, der blev anset for omfattet af fundatsens bestemmelser.*

Legatuddelingen 1966

Den 3. oktober uddelte legatbestyrelsen i alt 14 legater.

BÅDULYKKE

Overassistent Poul Petersen og *redder Tonny Christiansen* modtog hver en legatportion for en redningsdåd i Århusbugten den 1. juni d. å.

Politiet var alarmeret af nogle strandbeboere, der havde observeret en kæntrende båd ved Åkrogen. Søværnet havde ingen både i området, og meldingen blev videregivet til korpset, der med Poul Petersen og Tonny Christiansen om bord rykkede ud med redningsbåden „Falken".

Overassistent Poul Petersen og redder Tonny Christiansen fra Århus.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Ved ankomsten til det opgivne ulykkessted i Århus-bugten, hvor søen var meget urolig, kunne den kæntrede båd ikke observeres. Det lykkedes ved et fortræffeligt samarbejde med politiet, der befandt sig på stranden, at få „Falken" dirigeret til den drivende båd, hvorefter Tonny Christiansen sprang i vandet – iført frømandsudstyr – og eftersøgte området for bådens passagerer. Efter 10 minutters eftersøgning fandt man en 17-årig ung mand liggende delvis bevidstløs i vandet. Han var iført redningsvest, men på grund af sin tilstand ved at glide ud af den. Det lykkedes at bjærge ham og få oplyst, at der havde været endnu en passager. Denne – en 16-årig gymnasieelev – blev fundet ca. 100 m længere væk og bjærget.
Ved ankomsten til stranden holdt ambulancer klar, der bragte begge til sygehuset. Det viste sig senere, at de forulykkedes legemstemperatur var ca. 31°, så det var i sidste øjeblik, de blev reddet.

Redder E. E. Knutzen, Kolding.

DRUKNEULYKKE

Redder *Erling Knutzen* modtog en legatportion for sin indsats på Marielundssøen i Kolding den 18. marts. En ældre dame var observeret i søen råbende om hjælp, og det var ikke lykkedes for de tilstedeværende at redde hende med det på bredden værende redningsmateriel.
Da ambulancen ankom til søen, sprang Knutzen øjeblikkelig i vandet, iført alt tøjet, og svømmede ud til søens midte, hvorefter han bjærgede damen til søbredden. Det har ikke gjort hans indsats mindre påskønnelsesværdig, at han på daværende tidspunkt kun var med i ambulancen som observatør, idet han havde orlov i civilundervisningsøjemed fra forsvaret. Han er fast ansat redder i Kolding i dag.

REDNING AF GASFLASKE

Redningsfører Johs. Andersen, Snertinge, modtog en legatportion for sin indsats i forbindelse med en brand i Eskebjerg den 21. 3.. Under udførelsen af slukningsarbejde ved en gårdbrand, forårsaget af en utæt oliekamin, opdagede Johs. Andersen, at en gasflaske, der stod ved en trappe til loftsetagen, pludselig brød i brand, idet reduktionsventilen var bortsmeltet og derfor virkede som flammekaster. Sammen med brandinspektøren lykkedes det redningsfører Andersen at begrænse ilden omkring flasken samtidig med, at træværket blev brækket løs, så flasken kunne fjernes gennem et smalt vindue og bringes i sikkerhed. Opgaven lykkedes, og skaden i forbindelse med branden blev mindsket betydeligt.

Redningsfører Johs. Andersen, Snertinge.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

REDNING EFTER SAMMENSTYRTNING

Redder Frode Bjerrum, Esbjerg, oplevede den 6. 10. 1965 nogle nervepirrende minutter i en udgravning, hvor en mand lå begravet under en flere hundrede kilo tung betonblok og flere tons jord. Den sidste del af jorden omkring patientens ben kunne ikke fjernes på grund af betonklodsen, og Bjerrum kravlede derfor ned i udgravningen samtidig med, at en kranvogn og en gravemaskine løftede i betonklodsen. Imidlertid kunne klodsen ikke holdes, idet vognene skred, og medens Bjerrum gravede mandens ben fri, kom betonklodsen langsomt ned mod ham igen. I sidste øjeblik kom begge væk, og Bjerrum har nu modtaget en legatportion for sin indsats.

Redder Frode Bjerrum, Esbjerg.

„SKAGERAK"s FORLIS

Redningsførerne Kjeld Mikkelsen og *Hermann Thomsen* har hver modtaget en legatportion for deres indsats ved station Hjørrings vagtbord under redningsaktionen i forbindelse med „Skagerak"s forlis (se i øvrigt artiklen om samme).

Redningsførerne Herman Thomsen (tv) og Kjeld Mikkelsen (øverst) fra Hjørring.

Kjeld Mikkelsen og Hermann Thomsen sørgede på forbilledlig måde for at videregive og koordinere de meldinger, der indløb fra opsamlingsplads, skibsradio, politi, myndigheder og sygehus. Samtidig sørgede de for orientering internt og havde altid et fuldstændigt overblik over vor indsats og det øvrige beredskabs udnyttelse i området.

Poul Erik Jensen

Vagn Wonsbeck

90 METER OP I MAST

Som tidligere omtalt i MEDDELELSER kravlede redderne *Poul Jensen* og *Vagn Wonsbek* under et uvejr den 24. maj 90 meter op i Blåvand Radios antennemast og sikrede et kabel, der var gået løs i vindstyrke 10. For denne indsats har begge modtaget en legatportion.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

SKOLEEKSEMPEL PÅ HJERTESTOP

kom redder *Leif Reckeweg,* station *Rødovre* ud for på en ambulanceudrykning til Hvidovre. Ved ambulancens ankomst til villaen, hvorfra der var rekvireret, kom patienten selv gående ud til vognen. Som instruktionen påpeger, satte Reckeweg sig ind ved siden af patienten i bårerummet, hvorefter man stille og roligt kørte mod Diakonissestiftelsen. Reckeweg forklarede patienten, at det var forkert selv at gå til vognen, når man havde haft hjerteanfald, og pludselig efter få minutters kørsel blev patienten stiv og fik et nyt anfald.

Medens ambulancen med redder *Frank Grønlund Larsen* ved rattet fortsatte under udrykning, gav Reckeweg patienten hjertemassage og ilt. Ved ankomsten til sygehuset kaldte redderne skadestuelægen til vognen for ikke at forværre patientens tilstand ved at foretage flytning af båren. Patienten kom tilsyneladende lidt til sig selv, og lægen beordrede transport til skadestuen.

Undervejs forværredes patientens tilstand igen, og Reckeweg måtte nu fortsætte hjertemassagen på skadestuens gulv i ca. 10 minutter, hvorefter den blev overtaget af en læge.

Overlæge *Hans Pahle,* Diakonissestiftelsen, der har et stort arbejde med undervisning og hospitalspraktik for personalet på de storkøbenhavnske stationer, konstaterede, at den udførte genoplivning var helt i overensstemmelse med undervisningen. Patienten overlevede og har det godt i dag.

Redder Leif Reckeweg har for sin indsats modtaget en legatportion.

Leif Reckeweg, Rødovre.

T.v.: redder Kjeld Nielsen – t.h.: redningsfører Willy Sørensen, Helsinge.

MUND TIL NÆSE GENOPLIVNING

Stationsleder Arne Olsen, redningsfører Willy Sørensen og *redder Kjeld Nielsen* modtog en legatportion for deres indsats under en af sommerens mange badeulykker ved de nordsjællandske strande. Den 8. juli var de i færd med en anden opgave på stranden ved Rågeleje, da de pludselig blev klar over, at der var sket en ulykke. Kort efter kom en bilist kørende og bogstavelig talt kastede en livløs 5-års dreng i armene på dem. Stationslederen begyndte straks genoplivning ved mund til næse-metoden, medens de øvrige sørgede for tilkaldelse af ambulance. Drengen, der var faldet om under badning, kom til sig selv i ambulancen og blev således reddet.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Stationsleder Arne Olsen, Helsinge, der har adskillige års redninger af badegæster bag sig.

Sluttelig modtog stationsleder *V. Zohnesen* en legatportion som en almindelig anerkendelse af sit arbejde gennem mange år i korpset. Zohnesen har været stationsleder i Ruds Vedby i 31 år.

Hæderstegn til stationsleder

Stationsleder *Chr. Riisager*, Nykøbing Mors, modtog fornylig som øens første civilforsvarets 25-års hæderstegn for trofast tjeneste. *På medaljen står ordet »fortjent", og det er det ord, der med rette kan anvendes i denne forbindelse,* udtalte borgmester *Ths. Have*, Nykøbing Mors, da han overrakte Riisager tegnet i overværelse af repræsentanter for civilforsvarsmyndigheder m. fl.

Stationsleder Riisager fratrådte sin stilling ved korpset med udgangen af oktober måned. Riisager begyndte som akkvisitør i Aalborg for 35 år siden, på et tidspunkt, hvor der ikke fandtes sådan noget som en abonnementstarif. Man snakkede sig til rette om prisen. Senere, i 1937, blev Riisager så minded for den tekniske tjeneste, at han fik stillingen som stationsleder i Nykøbing Mors. *„Det har været et ønskejob, fordi det har været så alsidigt,"* udtalte han på forespørgsel, og for de, der gennem årene har fulgt udviklingen, er det vist ingen fremmed udtalelse. Riisager har gennem tiden fået utallige tillidshverv i området, formand for arbejdslederforeningens lokale afdeling, næstformand i CF, sekretær i Dansk Røde Kors og brandinspektør på hele Mors. Stationsleder Riisager slutter med at fortælle, at han ikke synes, det er for tidligt at gå af i korpset, når man er 67 – med den aktivitet der er i dag. *Og slet ikke, når man kan slå sig ned i Viborg og nyde livet med børn og børnebørn.*

Som omtalt i sidste nummer af MEDDELELSER skulle stationsleder Riisager være efterfulgt af stationsleder *Harboe* fra Aars. Imidlertid var der forskellige dispositioner, der gjorde, at

Stationsleder Chr. Riisager modtager Civilforsvarets hæderstegn.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Harboe efter aftale med Direktionen har besluttet sig til at forblive i Aars, hvor han i forvejen er faldet godt til på den nye station. Den nyudnævnte stationsleder *Lynge Madsen* fra Lyngby er da udpeget som efterfølger i Nykøbing Mors, hvor han tiltrådte pr. 1. november.

PERSONALIA

Overinspektør Johs. Pedersen, Odense, død 7. november.

Med sorg er det meddelt, at overinspektør *Johannes Pedersen,* Odense, pludselig afgik ved døden, 66 år gammel. Johs. Pedersen begyndte i 1931 som incassator, og 10 år senere blev han akkvisitør. I 1964 blev Pedersen forfremmet til overinspektør og havde ved sin død været 35 år i korpset.

– – –

Vagtmester *Svend Aage Jensen* fra vagtcentralen på station V er fra 1. september d. å. udnævnt til assistent i *Sundbyøster.* Svend Aage Jensen begyndte som redder på Amager i 1958 og blev i 1962 udnævnt til vagtmester på Hovedstationen. Svend Aage Jensen indgik i den på stationen værende vagtordning med telefonpasning.

– – –

Blandt ansøgerne til den ledige assistentstilling i *Birkerød* har direktionen udpeget vagtmester *Emil Holger Bergstrøm* fra Ballerup. Bergstrøm blev antaget som redder i Rødovre i 1960, men allerede et halvt år senere udnævnt til vagtmester i Gladsaxe, hvor han gjorde tjeneste med henblik på flytning til den under bygning værende station i Ballerup.

– – –

Fra 1. oktober 1966 er redder *Danni Holten Larsen* udnævnt til assistent ved stationen i *Grindsted.* Danni Larsen blev antaget som redder den 12. oktober 1961 og har således 5 års anciennitet bag sig.

Den opslåede ledige assistentstilling i *Hillerød* er fra 1. november d. å. besat med redder *Jens Sofus Mortensen.* Jens Mortensen begyndte i 1959 som reserve i Hillerød, og efter sin fastansættelse et halvt år senere har han været der siden.

– – –

De to opslåede ledige assistentstillinger i Århus er blevet besat med redder *Birger Palmtoft* og redder *Hans Schmidt,* begge fra Århus. Forud var gået en hel dags udvalgsmøder og testprøvning af samtlige ansøgere. Birger Palmtoft havde en solid marineuddannelse bag sig. inden han begyndte ved ZR i Århus i 1961 som redder og frømand. Han har været ansat på Århus-stationen siden. Hans Schmidt har været redder i Horsens fra 1961, men blev forflyttet til Århus i 1964 som redder. Begge er udnævnt pr. 1. november.

*

De københavnske redderes mangeårige fællestillidsmand, redningsfører *Aage Nielsen,* nedlagde sit tillidshverv pr. 1. oktober d. år. Aage Nielsen, der har 32 års anciennitet bag sig, har som fællestillidsmand gjort sig til talsmand for en rolig og saglig politik og har formået den kunst at være vellidt og afholdt af alle. Hans ophør som fællestillidsmand må ses på baggrund af svigtende helbred. Han efterfølges som fællestillidsmand af redningsfører *Bent Jensen* fra station Gladsaxe.

*

Hørt i Revisionsafdelingen:
Hellere mistænke end slet ikke tænke.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

ADVARSEL

Pas på udrykningskørsel, ikke mindst på glatte veje.

1. Følg kørselsinstruksen
2. Skynd dig langsomt.

Én forsinket udrykning er bedre end to reddere på hospitalet.

Jul i Skærbæk.

DE DANSKE
REDNINGSKORPS

ønsker alle
en glædelig jul
og et godt
nytår.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Redningsfører Aage Nielsen, Nørrebro, der den 1. oktober nedlagde sit hverv som fællestillidsmand for redderne i Storkøbenhavn.

»Skagerakes forlis
(se artiklen inde i bladet)

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

William Falck død 5. december

Med stor sorg modtog vi meddelelsen om direktør William Falcks død natten mellem den 5. og 6. december.

Redningskorpset var William Falcks liv og værk. Han overtog 40 år gammel ledelsen af Falcks Redningskorps, der på dette tidspunkt var en 28 år gammel institution, begyndt som et lille københavnerforetagende, men nu i hastig udvikling.

For de, der kendte redningskorpset og dets ledelse, var det personificeret i William Falck. Han var den til tider autoritære personlighed, der ledede en hastigt voksende virksomhed med en karakteristik, der kun er få undt. Menneskelige lidelser og ulykker er noget, vi hver dag ser og kender til inden for korpset. Det hærder enhver, men når det gælder en person, der ikke er mere i vore egne rækker, standser man alligevel op et øjeblik og dvæler ved fortiden med dens uforglemmelige episoder. William Falcks livsværk er tidligere omtalt, og selv om der kunne skrives en hel bog om dette, vil vi lade det ligge og i stedet mindes ham som den person, der sammen med fru Mette tilbragte sine sidste år i lejligheden på Polititorvet med følelsen af, at en pionergerning var ved at ændre sig til en mere fasttømret og vidtspændende organisation.

Sygdom er hver mands herre og blev også William Falcks. Han vil blive savnet såvel inden for familiens kreds som af ansatte og talrige venner af korpset og ham selv. William Falck var den sidste af korpsets anden generation, og blandet i sorgen over, at han ikke er mere, findes erkendelsen af, at en ny generation er trådt i stedet.

Æret være hans minde.

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

DE DANSKE REDNINGSKORPS FÆLLESFORBUNDS

MEDDELELSER

28., 29. og 30. årgang 1963 - 1966

I n d h o l d:

ABONNEMENTSFORHOLD OG -YDELSER.	årg.	nr.	side
Abonnenterne kommer først.....	28	4	108
Lidt om abonnementsservice.....	28	4	122
Abonnementsbetingelsernes udvidelse.....	29	1	8
Udlejning af brystpumper.....	29	1	14
Organisation af abonnementsområdet.....	30	1	8
Nøgleservice for abonnenter.....	30	1	10
Begæringsbehandling.....	30	2	38
Nye forbindskasser.....	30	6	192
Opgivelse af abonnementsnumre.....	30	6	200

AMBULANCEKØRSEL OG SYGETRANSPORT.			
Konference om patientbefordring.....	28	1	7
Særaftaler om patientbefordring.....	28	1	15
Betalingen for militærkørsel.....	28	1	18
Trafik og kirurgi.....	28	2	43
Når uheldet er ude.....	28	2	52
En donorkørsel.....	28	3	82
Udrykningskørsel og færdselsloven.....	28	3	86
Overordnet myndighed for ambulance og sygekørsel?	28	4	106
Nye kommunepriser for patientbefordring.....	28	4	114
Sundhedsstyrelsen og vort rapportmateriale.....	28	4	120
Respirations- og kredsløbssvigt.....	28	4	124

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

	årg.	nr.	side
En særlig patientgruppe.....	29	1	4
Udviklingen i sygetransporten 1956-1966.....	30	5	161
Ambulance til sygdomstilfælde.....	30	6	191
Ambulancekørslen.....	30	6	194
Ambulanceudrykningerne i 1965.....	30	6	196
Advarsel.....	30	6	223

ANSVAR, ERSTATNING, FORSIKRING og SKADER.

Skader og erstatningsansvar.....	28	3	67
Ansvarsforsikring af entreprenørarbejde.....	28	3	93
Forsikringen for kranvogne i det øvrige skand....	28	4	117
Ansvarets byrde.....	28	4	118
Skader, havarister og ihjeltrådte roer.....	28	4	121
To domme.....	29	1	29
Omhu og omtanke.....	30	3	78
Stænklapper.....	30	4	114
Hjulskift kan være afgørende.....	30	6	213

AUTOHJÆLP.

Kortlægning af bugseringsmetoder.....	28	2	56
Om bugsering af biler med automatisk transmission	28	3	73
Engelske jordankre.....	28	3	125
Vognforsendelse pr. bane.....	28	3	127
En vanskelig vogn at bugsere.....	29	1	33
Samarbejde med amtsvejvæsnet.....	30	3	87
Assistancen til motorkøretøjer.....	30	5	173
Autohjælp i udlandet.....	30	6	213

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

	årg.	nr.	side
BRANDSLUKNING.			
Vandforsyning fra markvandingsanlæg.....	28	2	36
Dyreredning ved brand om vinteren.....	28	3	129
Brandslukningsproblemerne til debat.....	29	1	9
Nyordningen både effektiv og billigst.....	29	1	31
Brand i biler.....	30	1	20
Ny normaloverenskomst om brandslukning.....	30	3	73
Tankvognsbrande.....	30	4	105
Brandslukningstjenesten 1956-66 og fremover.....	30	5	152
CAUSERIER.			
På eventyr i sneen.....	28	1	29
Ord kan være farlige.....	28	2	35
Om konformitet.....	28	2	53
Sophus Falck, kulfanden og russeren.....	28	3	75
Historien om Susan.....	28	4	131
Af en vagtmesters dagbog.....	29	1	16
Kontorliv.....	30	4	128
En ud af tusinde.....	30	5	170
DIVERSE.			
Anvendelse af isspejl.....	28	2	51
Den unødvendige tomkørsel.....	28	3	89
Siden sidst.....	28	4	103
Siden sidst.....	30	2	35
Udstillinger.....	30	2	48
Hårdt job i kulden.....	30	2	51
Hvorfor blev hofteklemmen forbudt.....	30	2	55
Pas på landroveren.....	30	2	58
Rapid'ens sidste rejse.....	30	3	89
Mund og klovesyge.....	30	3	93

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

	årg.	nr.	side
Manden bag rattet	30	4	112
Læserundersøgelse	30	4	115
Læserundersøgelsen	30	6	215
Redningskorpsenes ølforbrug	30	4	126
Reklame?	30	4	126
Strafporto	30	4	128
Pas på nye dæk	30	6	212
Indbinding af "Meddelelser"	30	6	215

FLYVE- og UDLANDSTJENESTEN.

ERA i 1962	28	2	55
Blomster til flyve- og udlandstjenesten	29	1	19
Lidt ERA-snak	30	2	45
Det begyndte med en skotøjsæske	30	5	182

FRA og TIL STATIONERNE.

28	2	58	28	3	98	29	1	23	30	1	19
30	2	51	30	3	87	30	4	120	30	6	204

FÆRDSEL.

Afmærkning af færdselsuheldssteder	28	3	78
Afmærkningsarbejdet i praxis	28	3	80
Kørsel med udenlandske vogne	28	3	85
Afmærkning af kranvogne m.m	30	2	54
Trafikulykkesanalyse	30	3	68
Ændringer i færdselsloven	30	4	109
Kranvogne og lygteføring	30	4	112

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

	årg.	nr.	side
NYE STATIONSBYGNINGER.			
Ny station i Nykøbing F.....	29	1	34
Silkeborg, Gladsaxe.....	30	1	11
Haslev.....	30	2	49
EDB, Herning, Haslev.....	30	3	83
Rønde.....	30	4	120
Svendborg, Terndrup.....	30	6	201
NYT MATERIEL.			
Commer universalsprøjte.....	30	1	13
Brand-lift.....	30	1	13
Frømandsvogn.....	30	1	15
Vejpatruljevogn.....	30	1	15
Autotransportvogne.....	30	1	16
Ny kranvogn.....	30	1	17
Ambulancetyper.....	30	1	18
Sygevogn til siddende patienter.....	30	2	50
Transit sygevogn.....	30	3	85
Entreprenørkran til Ålborg.....	30	3	86
Dobbeltambulancen er en realitet.....	30	5	169
Toyota-skumenhed.....	30	6	203
ORIENTERING.			
Sammenslutningen.....	28	1	3
Svar på et læserbrev.....	28	3	92
Det er ganske vist.....	28	4	133
Det første år.....	29	1	18
Omkring en genoplivning.....	30	1	3
EDB-anlæg.....	30	1	4
Redning af et redningskorps.....	30	2	43
Skal vi puttes i en kasse ?.....	30	3	67

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

	årg.	nr.	side
Statsbesøg hos korpset.....	30	4	99
Hvad der ikke stod i årsberetningen.....	30	4	100
Korpsets kørende materiel.....	30	4	102
Redningsteknisk Instituts arbejde.....	30	4	116
Omkring de 60.....	30	5	139
Samarbejde.....	30	6	197

PERSONALE- og OVERENSKOMSTFORHOLD.

Talsmandsordning i Storkøbenhavn.....	28	1	14
Hovedaftalens tryghedsbestemmelser.....	28	1	25
Ændring i uniformsregulativet.....	28	2	42
Landsoverenskomsten med DASF.....	28	4	130
Organisationsstriden i Esbjerg.....	30	4	135
Personalet på ikke-brandstationer.....	30	6	214
Skal vi overtages af stat og kommune?.....	30	6	214

PERSONBESKRIVELSER, PERSONALIA og LEGATER.

Medaljer til 10 redningsmænd.....	28	1	13
Legattildelingen i 1963.....	28	4	112
Sophus Falcks Mindelegat 1965.....	30	1	27
Sophus Falcks Mindelegat af 1956.....	30	6	216
Legatuddelingen.....	30	6	217
Ændringer i ledelsen.....	28	3	90
Fine præstationer.....	28	3	96
Hjertevarm direktør med masser at tage sig til...	30	4	131
Surrealistisk redder, frømand og billedskærer....	30	4	133
Redder og skibsbygger.....	30	4	134
Hæderstegn til stationsleder.....	30	6	221
Personalia..... 30 1 29..... 30 2 62.....	30	3	94
" ..... 30 4 134..... 30 5 187.....	30	6	222
William Falck død 5. december.....	30	6	225

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

	årg.	nr.	side
RAPPORTBEHANDLING.			
Rapportudskrivning.....	28	1	20
Rapportbehandling.....	30	3	81
Kodefortegnelsen.....	30	4	127
REDNINGSBERETNINGER.			
Fint arbejde af Nykøbing F.....	28	4	132
Togulykken i Roskilde.....	30	1	19
Katastrofealarm til hospitalsbrand.....	30	2	56
Fin indsats i Hillerød.....	30	3	91
Hammerum katastrofen.....	30	4	120
Kæntret skib.....	30	4	122
"Skagerak"s forlis.....	30	6	204
SVØMMEDYKNING.			
Svømmedykning i Frankrig.....	28	3	95
Korpset i korpset.....	30	4	123
Af en frømandsstations dagbog.....	30	4	125
UDDANNELSE og UNDERVISNING.			
Redningsskole på "Ørnegaarden".....	28	1	10
Stikpilleri.....	28	2	40
En bivirkning.....	29	1	3
Redningsarbejdet bliver nu et fag.....	30	2	36
Løn under kursus.....	30	2	59
"	30	6	212
Uddannelsen på Statens Brandskole.....	30	3	76

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

	årg.	nr.	side

VEJHJÆLP og VEJMELDING.

Ritzau og vejmeldingen.....	28	4	109
Vejmeldingen fungerer godt.....	29	1	21
Vejmeldingen.....	30	1	22
Vejhjælpen.....	30	3	83

FORSIDEN.

Undervisning på Redningsskolen.....	28	1	1
Station Taastrup.....	28	2	33
Forbindskasse.....	28	3	65
Kugletræktøj til transport af campingvogne.....	28	4	101
Operation på københavnsk hospital.....	29	1	1
Fra en alvorlig bilulykke i Vendsyssel.....	30	1	1
Brand og frost.....	30	2	33
Lastvogn på oversvømmet vej.....	30	3	65
Gårdbrand i Thy.....	30	4	97
Fra redningskorpsets start i 1906.....	30	5	137
"Skagerak"s forlis.....	30	6	189

BAGSIDEN.

Redder Rich. Jørgensen, Nyborg.....	28	1	32
Stationsleder Viggo Christensen, Varde.....	28	2	64
Redder Henning Lund, Køge.....	28	3	100
Redder Frede Moesgaard Jensen, Herning.....	28	4	136
Overassistent Kate Kaufmann, Falck-Huset.....	29	1	36
Redningsfører Erik Lørup, Herning.....	30	1	32
Direktør Børge Johansen, Falck-Huset.....	30	2	64
Redningsinspektør Edvard Christiansen, Århus.....	30	3	96
Direktør Eigil Juel Wiboltt, København.....	30	4	136
Vagtmester Steffen Andersen, Hørsholm.....	30	5	188
Redningsfører Aage Nielsen, Nørrebro.....	30	6	224

SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK