

1940

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Flyve-Ambulance-Tjenestens Oprettelse	4
Beretning om Flyve-Ambulance-Tjenestens Virksomhed	9
A: De udførte Flyvninger og Situationen d. 30. September 1940.	9
Samtlige Flyvninger fra 18. April 1939 til 30. Marts 1940.	9
Patienternes Sygdom etc.	10
Landingspladser	12
Personel	12
Materiel	13
Situationen den 30. September 1940	15
B: Resumé af de opnaede Resultater	17
Tilsynsraadets Anerkendelse	18
Flyve-Ambulance-Tjenesten genoptages Januar 1941	19
Udførte Flyvninger fra 18. Januar til 28. Februar	19
Tilsynsraadet 1. Marts 1940	21
Overenskomst med Indenrigsministeriet	22
Brevet der var medvirkende til Flyve-Ambulance-Tjenestens Oprettelse	23

Flyve-Ambulance-Tjenestens Oprettelse.

Allerede fra 1933 begyndte Zone-Redningskorpset i Ambulance at afhente Patienter, der pr. almindelig Rutemaskine ankom til Kastrup Lufthavn. Disse Maskiner havde ganske vist ingen Baare, saaledes at Patienterne maatte transporteres siddende.

Dette, i Forbindelse med en Række Henvendelser fra Beboere paa de danske Smaaøer, førte snart Korpset ind paa Tanken om, hvorvidt den stedfundne tekniske Udvikling ikke nu havde gjort Banen fri for den flyvende Ambulance, der vilde have saa stor Betydning, især for de smaa danske Øer, men ogsaa for andre Egne med daarlige Kommunikationsmidler, og i det hele taget for en lang Række Tilfælde, hvor hurtig Transport af Patienter over længere Strækninger var paakrævet.

Senere bredte den Overbevisning sig i større og større Kredse, af Befolkningen og blandt Myndighederne, at vi i Danmark ogsaa paa dette Omraade burde følge med Udviklingen; og de deraf opstaaede Bestræbelser tog i første Række Sigte paa at raade Bod paa Ulemperne ved de smaa Øers isolerede Stilling, ikke alene med Hensyn til Sygtransport, men ogsaa med Hensyn til Tilførsler i vanskelige Perioder.

Det kan saaledes nævnes, at Militærflyverne flere Gange sattes ind til Hjælp, ligesom man paa forskellig Maade arrangerede sig med det forhaanden-

1941
1940

værende civile Flyvemateriel, herunder Overenskomst mellem Falck's Redningskorps og Det Danske Luftfartsselskab. Vanskelighederne ved at skaffe Ambulance-Flyvemateriel, der ogsaa var velegnet til Start og Landing paa smaa Pladser, gjorde dog, at alle disse *Bestræbelser ikke løste Problemet*, og at der ikke kom nogen virkelig Flyve-Hjælpetjeneste i Gang.

Af de Oplysninger, der er givet af Falck's Redningskorps vedrørende de Maskiner, der har været stillet til Raadighed af Det Danske Luftfartsselskab, og som interimistisk blev indrettet til Transport med Baare, fremgaar det saaledes (November 1938), *at der i 1½ Aar kun var foretaget 3 Transporter, hvoraf een rekvireredes for Behagelighedens Skyld*. I denne Forbindelse kan nævnes, at ingen af ovennævnte Maskiner kunde lande uden for de store Flyvepladser og slet ikke paa de danske Smaaøer.

Formentlig af disse Grunde samt de stadige Krav fra Øboerne, rejst af Direktør Holten Lützhøft, *nedsatte derfor Indenrigsministeriet et Udvalg* med den Opgave at afgive Indstilling om eventuelt Indkøb af en egnet Ambulancemaskine.

Havde Zone-Redningskorpset paa dette Tidspunkt haft Kendskab hertil, havde dette naturligvis straks tilbudt sin Medvirken og stillet sine Erfaringer og Oplysninger til Raadighed.

Som Forholdet nu laa, havde Zone-Redningskorpset maattet arbejde selvstændigt med Opgaven.

Paa en meget kraftig Henvendelse fra Anholt *havde Zone-Redningskorpset saaledes i 1938 besluttet at oprette en virkelig Flyve-Ambulance Tjeneste og i dette Øjemed foretaget sin første Prøveflyvning til denne Ø med den nedenfor omtalte »K.Z.«-Maskine (den 4. og 5. November).*

Denne Flyvning fandt Sted, efter at Korpset allerede i 1936 havde orienteret sig i Udlandet med

Henblik paa Køb af en Ambulancemaskine, og efter at det — da et saadant Køb paa dette Tidspunkt maatte opgives — havde forberedt Sagen ved at analysere de tilstedeværende Muligheder for Flyning paa de danske Smaaøer og for dansk Ambulanceflyvning i det hele taget, samt ved nøje at følge den flyvetekniske Udvikling her og i Udlandet.

Resultatet heraf fremgaar af Korpsets *Indberetning til Indenrigsministeriet (Sundhedsstyrelsen) i November 1938.*

Mod en fremsat Tanke om Anskaffelse af en Vandflyvemaskine til Ambulancetjeneste indvendes heri, at en saadan ganske vist er den eneste, der kan bruges til Hjælp for Skibe. Til Anvendelse for Patienter i Land maa der derimod tages i Betragtning, at Udtransporten af de Syge til Maskinen stadig vil volde alvorlige Ulemper, naar brugbare Havne med tilstrækkelig brede Indsejlingsforhold i al Slags Vejr eller Kaj ikke findes. Ved Afhentning af Patienter fra Smaaøer vil disse Ulemper træde særlig grelt frem, fordi Landingspladsen skal ligge i Læ og derfor under vekslende Vejrforhold maa skifte Øen rundt, ofte til Steder, hvor der er Klitter, dybt Sand, Brænding m. m.

Hertil kommer, at Vandflyverens haarde Start og Landing i Søgang ofte vil være til alvorlig Ulempe for Patienten, og at en Vandflyver jo i hvert Fald ikke kan hjælpe Egne, der ikke ligger ved Vandet, samt at dette Forhold derfor stærkt indskrænker Maskinens Aktionsomraade, ogsaa med Hensyn til de Langture, der bør kunne hjælpe paa Driftsøkonomien.

Endelig gør den høje Pris, der har været nævnt for en Vandflyvemaskine egnet til Formålet, ogsaa hvad Bæreevne og Aktionsradius angaar (150—200,000 Kr.), baade Anskaffelse og Drift meget kostbar.

Zone-Redningskorpset gik derfor ind for følgende Retningslinje:

Saalænge man maa nøjes med en enkelt Type Ambulancemaskine, bør Landmaskinen foretrakkes.

Samtidig paaviste Korpset imidlertid, at de hidtil anvendte Landmaskiner havde for lang Landing og Start til at kunne betjene de danske Smaaøer og i det hele taget Egne, der ikke raader over virkelige Flyvepladser.

Af Korpsets Rekognosceringer i Marken fremgik nemlig, at man paa de nævnte Øer og i de nævnte Egne ikke kunde regne med Start- og Landingspladser paa mere end ca. 300 Meters Længde, og at den egnede Maskines Landing og Start derfor maatte kunne ske indenfor 150 til 200 Meter.

For bl. a. at støtte den hjemlige Industri forsøgte Korpset som ovenfor nævnt i Praksis at løse denne Opgave med en »K.Z.II«, til en Pris af ca. Kr. 20,000. Forsøget gav imidlertid Erfaring for, at en Ambulancemaskine skulde være udstyret med Radio, hvilket ikke var Tilfældet med »K.Z.«-Maskinen, samt at Rumforhold m. m. i denne var for ringe til Formålet.

Korpset gik derfor ind for Køb af en amerikansk »Fairchild« Maskine med een Motor og Plads til tre Personer + Baaren. De opgivne Specifikationer viste, at denne Maskine kunde bruges. Prisen var ca. Kr. 30,000.

Samtidig pegedes imidlertid paa Ønskeligheden af at kunne anskaffe den mere egnede engelske specielt byggede Ambulancemaskine, en to-Motors »Monospar«, der dog kostede ca. Kr. 60,000, og Korpset tilbød Køb af denne Maskine, mod et Tilskud paa Kr. 30,000 fra Staten og et eventuelt aarligt Tilskud, hvis der skulde vise sig et større Driftsunderskud.

Imidlertid viste det sig, efter Indhentning af nøje-

re Oplysninger (under et Besøg i Amerika), at »Fairchild«-Maskinen ikke svarede til de modtagne Specifikationer, væsentligt hvad angik Anbringelsen af Baaren.

I Forventning om den Støtte fra Indenrigsministeriets Side, som man efter de første Forhandlinger havde Grund til at haabe paa, besluttede Korpset sig derfor til at købe den omtalte »Monospar«-Maskine, og senere oprettedes den nugældende Overenskomst mellem Zone-Redningskorpset og Indenrigsministeriet.

Zone-Redningskorpset løb saaledes alene en betydelig økonomisk Risiko og gennemførte selv Flyve-Ambulance Tjenesten.

Medvirkende hertil blev dog, at der fra anden Side er ydet en økonomisk Støtte, som man er meget taknemmelig for. Desuden viste ikke alene Smaaøernes Beboere, men ogsaa Kommuner og navnlig Enkeltpersoner fra alle Egne af Landet i vid Udstrækning Forstaaelse og Tilknytning til Flyve-Ambulance Tjenesten ved at tegne sig som Abonnenter i det billige Abonnementssystem, der er etableret.

Saadanne Abonnenter, Bortlodninger og lign. skulde da ogsaa efter Hensigten danne en væsentlig Del af det økonomiske Grundlag for Tjenesten, og man er Justitsministeriet Tak skyldig for dets Tilladelse til Bortlodning af et Automobil, der var medvirkende til et godt økonomisk Resultat.

København, den 1. November 1940.

ZONE-REDNINGSKORPSET.

Beretning om Flyve-Ambulance-Tjenestens Virksomhed.

A. De udførte Flyvninger og Situationen den 30. September 1940.

Nedenfor er redegjort for det samlede Antal udførte Flyvninger med særlig Omtale af Ambulance-flyvningen.

Samtlige Flyvninger fra 18. April 1939 til 30. Marts 1940.

Flyvningens Art	Monospar			Res. Maskine		
	Antal Ture	Flyve Tim./Min.	Flyve km.	Antal Ture	Flyve T./M.	Flyve km.
Ambulancer (A)	19	60,05	9074			
Medicinalvarer, (B) Proviant, Post m.m. (Isflyvninger)	19	20,25	2670	6	9,00	860
Politi, herunder (C) Eftersøgning	5	9,35	1420			
Recognoscering (D) af Flyvepladser Demonstration og Stævner	ca. 70	32,40 26,45	5100 3750			
	113	148,50	22014	6	9,00	860

Maskinen har haft et Motorstop paa den ene Motor, samt i den stærke Frostperiode et tilfrosset Olierør. En Tur kunde ikke gennemføres paa Grund af Taage, og paa en Tur i Udlandet maatte der landes paa Grund af Vand i Benzinen.

Til omstaaende Skema skal iøvrigt bemærkes:

1. Ialt er altsaa fløjet ca. 157,50 Flyvetimer over ca. 22,874 km, herunder er recognosceret Landingspladser, der giver Mulighed for at hjælpe indtil ca. 92 pCt. af Befolkningen paa de danske Smaaøer, for hvilke Flyve-Ambulance Tjenesten ifølge de af Amtslægerne til Sundhedsstyrelsen givne Oplysninger har særlig Betydning. Den resterende Recognoscering maatte indstilles paa Grund af Begivenhederne den 9. April 1940.

2. Ambulanceflyvningerne fandt i alle Tilfælde Sted, enten fordi anden Transportmaade ikke var mulig, eller fordi Lægen ansaa Flyvetransport for nødvendig, naar denne kunde opnaas. Herfra er dog undtaget Transport af en Datter til Faderens Dødsleje paa Sejro i en Periode, hvor anden Transportform ikke var mulig, samt et apoplektisk Tilfælde, hvor Flyvetransport ikke var nødvendig, men dog ønskelig.

Patienternes Sygdom var:

2 Dødspsyge, der ønskede at naa hjem — 4 Hjernesvulster — 1 Hjernerystelse — 4 alvorlige Benbrud — stærk Leddegigt, samt Lungebetændelse (i et Sommerhus paa Rømø), hvor Patienterne ikke taalte anden Transport — ondartet Nyrekolik — Apopleksi — Hjertelidelse.

Af de 19 Ambulanceflyvninger er iøvrigt 12 udført gratis, 3 for delvis Betaling paa Grund af Abonnement og 4 for fuld Betaling. De fleste Ture var til Smaaøer og interimistiske Flyvepladser. Se nedenstaaende Oversigter:

Gratis og fuldt betalte Ambulanceflyvninger.

	Antal Ture	Antal km.	Betaling Kr.
Gratis	12	3894	—
Delvis betalt	3	1150	310,00
Fuldt betalt	4	4030	3440,00

Ambulanceflyvninger skete fra — til.

	Udlandet	Smaaøer	Flyvepladser paa Fastl.	
			interimist.	faste
Antal Ture	2	8	6	3

3. Flyvninger med Medicinalvarer, Proviant, Post m. m. fandt for Størstedelens Vedkommende Sted til Smaaøerne.

Herunder forekom, under den særlige Vintersituation, 2 Flyvninger over Storebælt med Lig, der ikke paa anden Maade kunde bringes hjem.

4. De under (B) og (C) i Skemaet over samtlige Flyvninger anførte Flyvninger er sket for Betaling, herfra er dog undtaget Eftersøgningsflyvningerne, der udførtes gratis.

5. Landingspladser:

Der er — foruden paa de officielt godkendte Flyvepladser Kastrup, Aalborg, Esbjerg og Marslev landet paa (ved):

Landingspladser:

Flyveplads i Udlandet	Danske Smaaøer	Andre Interimistiske Pladser	Recognosc. Landing
Hannover, A	Agersø	Aarhus, A2 B3	Manø
Zürich, A	Anholt, A, 2B1	Gedser	Orø
	Bogø	Grenaa, A	Samsø
	Bornholm, A 2	Hald, A	
	Drejø	Horsens, A, B2	
	Endelave, B 2	Kalundborg, B 5	
	Fuur	Kolding, A	
	Hjelm	Lønstrup	
	Livø	Nakskov	
	Lyø	Ringsted	
	Læsø		
	Omø, A		
	Romø, A, C		
	Saltholm, B 4		
	Sejrø, A2, B2		
	Strynø		
	Tunø, B 2		

A: Ambulanceflyvninger. — B: Medicinalvarer, Proviant, Post m. m. — C: Politi og Eftersøgningsflyvning — Tallene angiver Antallet af de paagældende Flyvninger.

6. Vedrørende *Personel og Materiel* skal bemærkes:

a. *Personel*:

Flyveren Løjtnant Simonsen er fast ansat ved Korpset og saaledes altid til Disposition. Han er nu ved at tage Certifikat som Radiotelegrafist.

Som *Reserveflyver* har fungeret (fungerer) Flyveren H. I. M. Jensen, der har fløjet enkelte af de angivne Ture.

Som *Radiotelegrafist* har paa de fleste Flyvninger fungeret Løjtnant J. G. Bergh, yderligere har der som Reserve været anvendt en anden militær Radiotelegrafist.

En *uddannet Sygeplejerske* Frøken Valborg Nielsen har været (er) til øjeblikkelig Raadighed fra Dr. Værnets Klinik og har deltaget i adskillige Flyvninger.

b. *Materiel*:

Flyvemaskinen har — efter Erfaringer fra over 20,000 km Flyvning — vist sig fuldt egnet til at løse den stillede Opgave.

Motorerne har for nylig gennemgaaet det lovbefalede Eftersyn efter 250 Timers Flyvning og er saaledes i god Stand. *Krop og Stel* har holdt til Start og Landing fra de mange interimistiske Flyvepladser uden at vise noget Spor af Brud eller Skade paa Konstruktionen.

Reserve dele: Af saadanne findes en Del paa Lager, der maa dog gøres opmærksom paa de, under den nuværende Situation, tilstedeværende Vanskeligheder ved at fremskaffe *originale* Reserve dele.

Flyvemaskinens Stel har faaet gennemgaaende Eftersyn, og Maskinens Luftdygtighedsbevis er for nylig fornyet.

Sikkerhed: Personellet er vel kvalificeret. Radioen har fungeret tilfredsstillende, og Maskinen har vist sig i Stand til at flyve med een Motor. Som Helhed kan siges, at Maskinen er ypperligt indrettet til Ambulancemaskine, og at den tillige i Øjeblikket formentlig er den eneste Maskine, der baade er rummelig nok og samtidig opfylder Betingelserne med Hensyn til Start og Landing paa smaa interimistiske Pladser. Den store Aabning i Siden,

hvorigennem Baaren indføres, medens Sygeplejersken allerede er paa Plads, og den rummelige Kabine gør Patienten rolig og tillidsfuld overfor en forestaaende Flyverejse. Mange Udtalelser fra Patienter bevidner da ogsaa, at Patienten har følt sig tryk, samt at Transporten har været blødere og behageligere end ved almindelig Ambulancekørsel, hvorfor findes mange skriftlige Udtalelser. Ved et senere Køb af en ny Maskine kunde man maaske ønske sig en mere robust Konstruktion eventuelt med Bremseklapper, noget større Hestekraft og mere tilgængelige Motorer.

Dette vil imidlertid sikkert støde paa mange Vanskeligheder, og det har ikke tidligere været og er antagelig heller ikke i Øjeblikket muligt at opfylde disse Ønsker i højere Grad end Tilfældet er med »Monospar«-Typen.

Den omhandlede »Monospar«-Flyvemaskine er sammen med Motor og andet Tilbehør bygget forholdsvis let; det vil sige, at dens Planbelastning ikke er særlig høj. Dog er Planarealet holdt indenfor forholdsvis smaa Grænser for at faa en rimelig Flyvefart med ikke for stor Hestekraft. Med den for Maskinen gældende Planbelastning og Hestekraftbelastning, der er valgt for at faa en hensigtsmæssig Fart og forholdsvis ringe Start- og Landingsdistance og af Hensyn til et rimeligt Benzinförbrug pr. Time, er det givet, at Maskinkonstruktionen i den paagældende Maskine maa være meget let, og at der er sparet paa Tomvægten, hvor dette har været muligt. Det vil med andre Ord sige, at en Flyvemaskine af denne Type ikke er saa robust, som man kunde ønske sig, og at dens Vedligeholdelsesomkostninger, paa Grund af de ovennævnte Kompromisser, maa blive relativt store.

Vedligeholdelse: Eftersyn og Vedligeholdelse foretages efter Aftale af Det Danske Luftfartselskab i Kastrup Lufthavn.

7. Som *Reserve-Flyvemaskiner* har været (er) til Raadighed:

K.Z. Maskiner til Befordring af Enkeltpersoner (eventuelt siddende Patienter), Medicinalvarer eller lign. fra Nordisk Lufttrafik. En saadan Maskine har været anvendt nogle Gange, *Fokker F. 7*, efter Aftale med Løjtnant N. V. Jepsen, Aalborg. Denne Maskine, der kunde anvendes til Flyvning paa virkelige Flyvepladser, men havde Plads til Baare, har ikke været anvendt.

Desuden har Korpset Forbindelse med *Norrköpings Automobil- och Flygklubb*, Sverige, samt *Widersøes Flyveselskab*, Oslo, Norge, der begge raader over Ambulancemaskiner. Disse har ikke hidtil været anvendt.

Endelig har Korpset Aftale med *Luftmarinestationen* i København om eventuel Anvendelse af en Vandflyvemaskine. Heller ikke denne har hidtil været i Brug.

Desuden har *Hærens Flyvetropper* givet Meddelelse om de særlige (af Besaaningsforhold m. m. afhængige) Landingspladser, der hvert Aar har været recognosceret forskellige Steder i Landet.

Den nuværende Situation gør dog selvfølgelig disse Ordninger illusoriske i Øjeblikket.

Situationen den 30. September 1940.

Først i Begyndelsen af 1940 naaede Ministeriets Meddelelse om den trufne Ordning vedr. Flyve-Ambulancetjenesten ud til Omtale i Landets Presse, — og 2 Maaneder senere indtraf den Situation, hvori

vi nu befinder os, og som har umuliggjort al Flyvning i Sommerens Løb.

Det kan derfor ikke undre, at Flyve-Ambulance-tjenesten i 1940 har haft vanskelige Kaar, og at Abonnementstegningen er gaaet ned.

Til Trods herfor og til Trods for foran omtalte store lovpligtige Eftersyn, hvorefter Maskinen er fuldt flyveklar og pr. 1. Oktober 1940 staar nedskrevet med 20 pCt. pr. Aar, fra Kr. 46,916,22 til Kr. 30,495,55, er der skabt en Præmiereserve paa Kr. 11,293,65.

Det skal i denne Forbindelse understreges, at denne Præmiereserve er *uberørt* af de Besvigelser, der har fundet Sted i Zone-Redningskorpset i Løbet af Aaret 1940, idet Korpset har stillet sig som Garant over Flyvetjenestens Regnskab, hvad angaar de deri fremkomne Mancoer.

Alligevel maa det *lige saa stærkt understreges*, at der stadig i høj Grad vil tiltrænges Indtægter.

Dette skyldes bl. a. dels, at Maskinen afdrages med større Beløb end Afskrivningerne, dels at der ved fortsat Flyvning stadig skal skaffes Indtægter til Drift og Administration.

Disse Indtægter, til Afdrag, Drift og Administration, maa derfor, som hidtil, væsentligst skaffes ved Abonnement, Tilskud, Borflodning m. m.

Dette vil sige, at den *fremtidige* Aarsindtægt gerne skal holdes paa omkring samme Højde som Indtægten i 1940, ca. Kr. 50,000,00.

Fremtidens Maal, der næppe er gennemførligt for Øjeblikket, maa være 2 Ambulancemaskiner, saaledes, at der altid kan være en klar, selv naar den anden er til lovbefalet Eftersyn, eller anden Reparation.

Det skal til Slut meddeles, at Korpset senere af de respektive Myndigheder har opnaaet Flyvetilladelse paa visse Betingelser, som Korpset den 10. Oktober 1940 har tiltraadt.

Det er herefter en Kendsgerning, at Ambulance-flyvningerne vil blive genoptaget, saaledes at det atter er muligt at bringe hurtig og effektiv Hjælp til Beboerne paa Danmarks Smaaøer og til andre af Danmarks Indbyggere, der har Flyveambulancens Hjælp Behov.

B. Resumé af de opnaaede Resultater.

Af ovenstaaende Beretning fremgaar, at Stillingen for Flyve-Ambulance Tjenester i Danmark er følgende:

1. Det er lykkedes at fremskaffe *den bedste Type*, som forefandtes for en Ambulancemaskine, passende til vore Forhold.
Dette beviser den Række Flyvninger, der er gennemført til Smaaøer og interimistiske Flyvepladser andre Steder, hvorved der bl. a. indtil nu er skaffet Mulighed for at hjælpe indtil 92 pCt. af Smaaøernes Befolkning.
2. Den Kendsgerning, at 19 paakrævede Ambulanceflyvninger foruden Flyvning med Medicinalvarer m. m. er udført paa mindre end et Aar, beviser, at *Flyve-Ambulance Tjenesten var paakrævet, at Opgaven kunde løses og — er løst.*
3. Der er saaledes opnaaet:
at gratis Flyve-Ambulancehjælp kan bringes i praktisk alle Tilfælde, hvor denne er paakrævet,
at man i andre Tilfælde har Mulighed for at benytte Ambulance-Lufttransport bl. a. ved Hjælp af et billigt Abonnement,

at der ogsaa paa anden Maade kan bringes Hjælp til isolerede Egne, ved Fremførelse af Læger, Jordemødre, Medicinalvarer, Proviant m. m.

at der kan histaaes ved særlige Eftersøgnin-
ger.

Sagen er dermed godt paabegyndt og indtil nu gennemført.

Flyve-Ambulance Tjenesten staar i Dag med en god Organisation, rede til at møde den kommende Tid.

Paa den anden Side maa det stærkt understreges, at Virksomheden ikke kan bære sig alene paa Grundlag af de Indtægter, der stammer direkte fra Flyvningen, og at der derfor i høj Grad tiltrænges fortsat Forstaaelse og økonomisk Støtte paa anden Maade.

Det fremsendte Regnskab med ovenstaaende Beretning vedrørende *Flyve-Ambulance-Tjenestens* Virksomhed og Resultater er tiltraadt af Tilsynsraadet den 26. November 1940 med en Anerkendelse af det Arbejde, der er udført af *Zone-Redningskorpset* ved Flyvetjenestens Etablering og Udførelse i den omhandlede Tid.

Paa Tilsynsraadets Vegne

sign. *Paul Guildal.*

Overlæge.

Formand f. Tilsynsraadet.

Tilsynsraadet: Side 21.

Flyve-Ambulance-Tjenesten genoptages Januar 1941.

Flyve-Ambulancetjenestens reviderede *Regnskab pr. 31. December 1940* er godkendt af Tilsynsraadet og indsendt til Indenrigsministeriet. — De udviser en Præmiereserve paa Kr. 7,375,05.

Maskinen er nedskrevet fra Kr. 46,916,22 til Kr. 28,149,74.

Efter at de paagældende Myndigheder havde givet *Tilladelse til at genoptage Virksomheden*, begyndte Flyvningen igen den 18. Januar 1941.

I nedenstaaende Oversigt over *Flyvningerne indtil den 28. Februar d. A.* taler Tallene formentlig for sig selv om det Savn i Befolkningen, der er afhjulpet, og de turde samtidig vise, at Flyve-Ambulance Tjenesten er et uundværligt Samfundsgode.

Udførte Flyvninger fra 18. Januar til 28. Februar.

Fra den 18. Januar 1941, hvor Ambulanceflyve-maskinen fik sin første Tur i det nye Aar, er der indtil den 28. Februar d. A., altsaa paa mindre end 1½ Maaned, udført følgende Flyvninger:

Flyvningens Art	Antal Ture	Flyve Time/Min.	Flyve km.
Ambulancer (A)	11	16 Tim. 35 Min.	2580
Medicinalvarer, Post, Proviant, m. m. (Is-flyvninger) (B)	7	9 „ 20 „	1225
Politi, herunder Eftersøgning (C)	5	1 „ 40 „	100
Ialt:	23	27 Tim. 35 Min.	3905

Af de under A opførte Flyvninger er 5 udført som livsvigtige, efter Anmodning fra Læger, nemlig: En med en Barselspatient der omgaaende skulde under Lægebehandling. Tre med Patienter der led af henholdsvis en mærkelig Blodsygdom og en vanskelig Ernæringssygdom samt en alvorlig Øjensygdom. I alle Tilfælde krævedes der omgaaende Specialbehandling. En med en Patient med Hjernesvulst, der krævede omgaaende Operation.

Tre af Flyvningerne var vigtige Sygetransporter, henholdsvis Horsens, Randers og Odense.

Tre Flyvninger var Transporter til Dødslejer.

Af de under B opførte Flyvninger undsattes 3 Smaaøer og 4 nødstedte Skibe, hver med 18—20 Mands Besætning.

De under C opførte Flyvninger er udført for Rigspolitiets Kystbevogtnings-Tjeneste.

Denne Beretning om den første Maanedes Flyvninger i 1941 er iøvrigt kun medtaget for at vise, at Flyve-Ambulance Tjenesten nu atter er i fuld Virksomhed paa en Maade, der fortjener Støtte af hele vort Folk for ikke mindst i disse vanskelige Tider at bevare et dansk Foretagende, der i modsat Fald dog senere maa bygges op med nye Ofre.

København i Marts 1941.

FLYVE-AMBULANCE-TJENESTEN.

Tilsynsraadet bestaar for Tiden af:

Næstformanden for de samvirkende Sogneraadforeninger i Danmark, Amtsraadsmedlem,
Gaandejer Chr. Berthelsen,

Lufftartsingeniør M. P. Eskildsen,

Sekretær i Indenrigsministeriet Bent Fischer,

Direktør for Statens Lufftartsvæsen K. Gregersen,

Formand for Pressens Luftfartsmedarbejderforening, Redaktør Leif B. Hendil,

Forsikringsdirektør Holten Lützhøft,

Trafikminister, Ingeniør Gunnar Larsen,

Direktør H. Neumann,

Direktør E. J. Wiboltt,

Overlæge Paul Guildal, *Formand*.

I den mellem
Indenrigsministeriet og Zone-Redningskorpset
oprettede

OVERENSKOMST

har Zone-Redningskorpset paataget sig følgende
Forpligtelser:

- 1) Flyvemaskinens Anskaffelse og Flyveambulancens Tjenestens Oprettelse sker for Korpsets egen Regning, og der føres et særligt Driftsregnskab, der revideres af en statsautoriseret Revisor, godkendes af Tilsynsraadet og indsendes til Indenrigsministeriet. Eventuelt Overskud skal anvendes til Udvidelse eller anden samfundsnyttig Virksomhed efter Tilsynsraadets Bestemmelser.
- 2) Enhver Læge eller anden ansvarlig Person — Sygeplejerske eller Jordemoder — kan til enhver Tid (normalt) rekvirere Flyveambulancen, hvis det har Betydning for en Patients Liv eller senere Helbredstilstand, uden at der stilles nogen økonomisk Sikkerhed for Betalingen af Transporten.
- 3) Ambulance-Flyvetransport udføres gratis for ubemidlede.
- 4) I alle andre Tilfælde fastsættes Vederlaget for Ambulance-Flyvetransporten af det af Indenrigsministeriet nedsatte Tilsynsraad, — idet der tages skyldig Hensyn til Patientens økonomiske Stilling.
- 5) Zonen er berettiget til — udover sin Abonnementstegning — ved Overenskomster med for Eksempel Kommuner, Sygekasser, Forsikrings-selskaber, Institutioner, Salg af Emblemer eller Bortlodning, for saa vidt Tilladelse til at arrangere saadanne opnaas, at tilvejebringe et økonomisk Grundlag for den i Henhold til nærværende Overenskomst oprettede Ambulancetjeneste.

UDDRAG AF ET BREV FRA ANHOLT:

Til

ZONE-REDNINGSKORPSET, København.

...Jeg har flere Familier paa Fasilandet, som er Abonnenter paa »Zonen«, og de har forklaret mig, at hvor de end kommer til Skade i Danmark, bliver de afhentet af »Zonen«.

Den eneste Forbindelse, vi har med Omverdenen, er ad Søvejen, som er meget slem for en Patient, og vor Forbindelse er 2 Gange ugentlig København og Grenaa. Sejladsens Tid er, som Vejret er til, og Patienter er ikke sovante, og det kan være Livet om at gøre med Tiden, inden vi kan komme til nærmeste Sted. Farten er 7 Mil paa 3 Timer under fint Vejr, ellers 5-7 og 8 Timer, og det er en meget lang Tid for en Patient Vinterdage paa en Fiskerbaads Dæk, hvor store Søer ruller ind over Dækket, og Patienten kan kun dækkes med et Sejl. Ved en hæftig Blindtarmsbetændelse o. lign. kan vi ikke naa Sygehuset rettidigt. Vi havde et Tilfælde for nogle Aar siden, en ung Kone blev sendt til Sygehuset, og det var koldt og daarligt Vejr, hvorfor Baaden var længere Tid om Turen end beregnet, og det kostede den unge Kone Livet.

For Tiden har vi 3 Tilfælde. En ung Mand, der styrtede ned fra sin Lastvogn og slog Baghovedet, hvorved han fik Hjernerystelse og lidt Lammelse. Han maatte føres herfra i Skibet, som jo rystede en Del, hvilket jo var uheldigt under dette Tilfælde. Det næste er en ung Mand, som blev angrebet af Børnelammelse, men havde ingen Feber. Der maatte lejes en Fiskerbaad til at sejle til Grenaa; det var meget daarligt Vejr, og det tog godt 6 Timer at naa Grenaa, foruden Søsygens Kvaler. Den unge Mand kogte af Feber (da de naaede Grenaa, og døde nogle Timer efter, antagelig paa Grund af den daarlige Befordring. Det tredie Tilfælde: En lille Pige blev den 6. ds. ligeledes sejlet til Grenaa i meget daarligt Vejr: 5 Timers Sejlads.

Jeg haaber, at De vil give mig Oplysninger, og at der maatte findes en Løsning for os her. Jeg selv blev sendt til Sygehuset for nogle Aar siden, og den Sejlads varede 10 Timer.

Med Højtelse

sign. Snedker P. E. MØLLER, junior,

Anholt By.