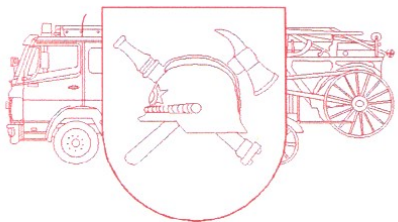


# Vi melder fra!



Dansk Selskab for Brandkøretøjer

# 1/04

## Vi melder fra!

### Medlemsblad for Dansk Selskab for Brandkøretøjer

Medlemsbladet udsendes efter behov til foreningens medlemmer og samarbejdspartnere. Billeder og artikler bedes sendt til ansvarshavende redaktør, med tydelig navn, adresse og anden relevant information bag på billederne. Ønskes tilsendte materiale retur bedes dette oplyst.

Foreningsskadelige meninger samt negativ omtale af private eller offentlige brand- og redningsberedskaber vil ikke blive trykt. Eftertryk kun efter redaktørens tilladelse.

#### Redaktion:

Ansvarshavende Redaktør  
Kenneth Mathiesen  
Park Allé 249  
2605 Brøndby  
Telefon: 22 93 19 19  
E. post: vimelderfra@hotmail.com

Jesper Lind Arpe  
John Hou  
Lars Larsen  
Trykt på eget trykkeri

#### Hører du til dem der:

Drejer hovedet af led for at se efter et brand eller redningskøretøj ?  
Der med jævne mellemrum lige skal forbi den lokale brandstation ?  
Kan navnene på alle køretøjerne hos det lokale brandvæsen, men ikke kan huske konens fødselsdag?  
Sjældent går hjemmefra uden kamera for hvis nu lige?  
Samler på røde brandbiler, hjelme, stofmærker, strålerør osv.

#### **Hvis JA! Så meld dig ind i Dansk Selskab for Brandkøretøjer, for du er ikke alene.**

Foreningens hovedformål er at skabe et forum for interesserede i offentligt ejede brandberedskaber; brandvæsener. Her tænkes på kommunale brandvæsener m.v. Interesseområdet omhandler også frivillige brandværn, militære brandberedskaber, lufthavne og bedriftværn, mv.

NB: Foreningen optager kun personer, der er fyldt 15 år.

Iflg. vedtægterne § 3 stk. 3 er forenings adresse hos sekretæren:

Jesper Lind Arpe  
Hørsholm Park 1  
DK-2970 Hørsholm  
Telefon: 45 86 83 16 E-post: brandkoeretoerjer@hotmail.com

## Formanden har ordet

Tak for de mange positive tilkendegivelser om det nye blad, redaktionen har ønsket at kvittere med endnu et. Vi ved godt at der var et par skønhedsfejl i det første, den værste var at der blev byttet om på Per og Peter i artiklen om CPH. For god ordens skyld - det var Peter Kofoed der viste rundt.

Det blad Du som læser sidder med nu adskiller sig på væsentlige punkter fra det første, vi bruger her kun farve i begrænset omfang, som det fremgår. Årsagen er selvfølgelig økonomi, vi skal til at foretage en række valg hvis vi skal foresætte med at udgive et blad. Bestyrelsen og redaktionen har derfor udvalgt disse to modeller for et blad. Når dette blad når frem til dig kender vi i bestyrelsen den endelige pris.

Ud fra de to typer blade vil der blive udarbejdet et par oplæg til generalforsamlingen om fremtidige bladudgivelser. Det er derfor meget vigtigt at du sammenligner de to typer blad og finder ud af hvilken du foretrækker. **Derfor husk at møde op på den kommende generalforsamling, og deltag i denne for foreningen meget vigtige beslutning.** Jeg kan med det samme afsløre, at lige meget hvilken model der vælges kommer der sandsynligvis en kontingentstigning. Der kan også blive tale om, at det bliver nødvendigt med kontingentstigning med tilbagevirkende kraft. Således, at vi får forhøjelsen allerede for kontingentet for 2004.

Redaktionen venter stadig på dit indlæg til bladet, husk du skal medvirke til at vi alle får et spændende blad. Et emne for en artikel kunne f.eks. være det aspekt af vores hobby der interesserer dig. Redaktøren vil gerne have en serie artikler om de forskellige aspekter af vores hobby, alt fra modelsamlinger til mærker, billeder, genstande etc. Skriv et par linier til redaktøren om det der interesserer dig, det kunne være vi andre opdagede en niche vi ikke kendte, eller at du fik et par gode kontakter.

God læselyst - god fornøjelse.

Claus Marott Pedersen

PS:

Vi har i den sidste tid i tv og radio hørt om den kraftigt stigende tendens til, at folk stimler tæt sammen ved trafikuheld og brande for at se bedre. Det er nu så grelt, at brand- og redningsfolk bliver generet i at udføre deres job. Jeg synes, at vi som medlemmer af denne forening, med det interesseområde vi har, skal huske, når vi taler med andre om vores interesse, at understrege, at dette ikke er vejen frem. Lad os som medlemmer af denne forening prøve at påvirke positivt til en ændret holdning i samfundet på dette punkt.

### FORSIDEN

Nordsjællands Brandvæsen. Parade på Helsingør Havn, 18 november 2003.  
Foto Jesper Lind Arpe.

# Besøg hos Frederiksberg Brandvæsen.

Af Kenneth Mathiesen

Søndag den 14. september var 18 medlemmer mødt op på Frederiksberg brandstation, til efterårets første tur. Vi fik ved besøget gennemgået samtlige køretøjer samt fotograferet dem, dog forlod røgtenderen stationen da vores besøg startede og nåede desværre ikke tilbage mens vi var der. Dem som ikke led af højdeskræk fik en tur i den nye drejestige, vi fik også set den gamle MAN drejestige inden den blev sendt til Søllerød Brandvæsen hvor den skal stå i reserve. Søllerød har, som tak for lån af pladsen, lov til at låne stigen hvis deres egen skulle blive meldt ude fra drift.

Der er 19 mand på vagt i døgnet, fordelt på 1 mand på vagtcentralen, 14 i ildløstjenesten og 4 i ambulancetjenesten. Man har i gennemsnittet 3 brandudrykninger i døgnet.

Af "aktive" køretøjer er der på ildløssiden:

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| M-1                   | Reservesprøjte. MB 1117, Rosenbauer. Ex Holland.            |
| (1+3 mand) M-4        | A-sprøjte. MB 1320, Rosenbauer, 1998.                       |
| (1+5 mand) R-4 (Kbh.) | Røgtender. MB 1324, Rosenbauer, 1997.                       |
| (2 mand) I-2          | Pionervogn. Volvo FL6.14, Rosenbauer, 1988. Ex Holland.     |
| S-1                   | Reservestige. MAN 14.192 F-DL, Metz PLC2, 1988.             |
| (2 mand) S-2          | Drejestige. IVECO 150E28 Tector, Magirus CC Vario, 2003.    |
| S-10                  | Afprodsstige. MB 412D Sprinter, "2001". Ex autotransporter. |

Og af ambulancer er der:

- |                      |                                       |
|----------------------|---------------------------------------|
| A-2                  | Ford Econoline E-300, Tristar, 1995?. |
| (2 mand) A-4         | Ford Econoline E-350, Tristar, 1999.  |
| (2 mand) A-14 (Kbh.) | VW Transporter T4 TDI, Miesen, 2002.  |



Røgtenderen var som skrevet før ikke tilstede ved vores besøg, så den er her fotograferet ved en tidligere lejlighed af Bemo.

Som de fleste er klar over indgik Frederiksberg og Københavns Brandvæsener et samarbejde i 1999, samarbejdet har medført at der bl.a. er etableret fælles retningslinier for disponeringen for ambulancekørsel, samt fælles uddannelse m.m. En ting som især er kendt var "lukningen" af Frederiksbergs tender og flytningen af St. Vesterbros røgtender til Frederiksberg. Røgtenderen er i dag delt mellem de to brandvæsener med 4 pladser (bl.a. brandmesteren) besat af brandfolk fra København og 2 fra Frederiksberg. Røgtenderen kører til brand i både København og Frederiksberg, og er i modsætning til gamle dage udformet som pumpekøretøj, og kan hvis nødvendigt indsættes som dette. Udover røgtenderen er den ene af de 2 ambulancer også delt mellem Frederiksberg og København.

Der skal lyde en stor tak til mandskabet som tog sig tid til at vise og fortælle en masse om Frederiksberg og deres køretøjer.



Fællesambulancen A-14. Foto John Hou



Afprodsstigen, S-10 en MB 412D Sprinter. Selve stigen er fra den gamle MB 1113-afprodsstige, som man købte af København. Foto John Hou



I-2 bliver betjent af 2 mand og kører altid sammen med sprøjten og danner på den måde et 6 mandshold. Foto John Hou.

# Næstved Brandvæsens historie

Af Kenneth Mathiesen

Den 1. januar 1890 blev Næstved brandvæsen oprettet som kommunalt brandvæsen, og kan således fejre sin 114 års fødselsdag i år. Dog foregik der en form for brandslukning i byen før dette, da det som andre steder i landet var de mandlige borgere mellem 18 og 50 års pligt at møde ved brand. De blev efter særlige brandsessioner indrulleret i korpset og skulle en gang om året møde på Axeltorv til den årlige sprøjtemønstring.

I 1888 blev Næstved forsynet med vandværk, og der blev flere steder opsat brandventiler, så man nu var i stand til at sprøjte direkte mod branden med vandværkstrykket.

Den daværende Brandcapitain Emil Hansen foreslog byrådet i 1889 at man oprettede et fast brandkorps, da han længe havde været utilfreds med den gammeldags facon brandkorps var bygget op på, samt det faktum at den årlige sprøjtemønstring mere var en festdag, end en øvelsesdag.

Byrådet vedtog på sit møde den 7. november at ansætte et fast brandkorps på 22 mand til at *"foretage det hårdeste arbejde ved brandslukningen"*. Brandcapitain Emil Hansen fortsatte som leder indtil sin død i 1898. Udover 22 brandsvende blev der også anskaffet 2 slangevogne så de selv kunne trække af sted med deres materiel, man anskaffede også en fritstående stige på 16 alens længde, som hører til i den tunge ende af skalaen. Man fortsatte med mødepligt blandt borgerne, men det var hovedsagligt det faste korps som lavede arbejdet.

Hen mod slutningen af halvfemserne flyttede sprøjtehuset ind i den ene ende af nogle kvægstalde, og skulle udover sprøjtehus også anvendes til kødkontrol!

Dette fortsatte indtil 1908 hvor der blev bygget en rigtig brandstation, dog slap brandfolkene ikke helt for deres tidligere værested, da brandstationen delvis blev bygget af materialer fra nedlagte kreaturstalde.

Den 1. april 1912 blev al tjenestepligt samt borgerkorpset ophævet, og det faste korps som nu blev på 35 mand, skulle herefter selv stå for brandslukningen.

Den 1. oktober 1927 blev brandvæsenet motoriseret da man anskaffede en Chevrolet sprøjte med en 1000 l/min. pumpe, samt en påhængssprøjte. Mandskabet blev nedskåret til 22 mand. Motoriseringen fortsatte i 1930 da man købte en ældre automobil, som blev omdannet til udrykningsvogn, og i 1936 blev en Ford V8 automobilsprøjte med en pumpe på 1100 l/min. og skumpumpe på 500 l/min. købt. Der udover blev der også købt en Ford A påhængspumpe og en påhængsstige på 16 meter, stigen som var med faste ringe udgik først fra brandvæsenets tjeneste i 1978.

I 1939 påbegyndes opførelsen af en ny brandstation, indeholdene garager, vagtstue, og 6 lejligheder, som udelukkende blev udlejet til brandmænd. Brandstationen stod klar i 1941.

Krigen bragte nye opgaver til brandvæsenet, og ligesom andre steder i landet blev vagtværn, beskyttelse af civile o.l. udført af brandvæsenet.

På brandvæsenets 60 års dag i 1950 bestod materiellet af 4 sprøjter, 3 påhængssprøjter samt 1 påhængsstige på 16 meter. Mandskabet var på i alt 28.

I perioden 1962-1965 leverede firmaet Ole Rafn 3 køretøjer til brandvæsenet, de 2 første var en sprøjte på Volvo-chassis og en slangetender af mærket Landrover, det sidste køretøj var også en slangetender. Sidstnævnte køretøj blev allerede udskiftet efter 12 år og blev erstattet af "Ørkenrotten". Dette køretøj var en Morris Commercial som under anden verdenskrig havde deltaget i Montgomery's ørkenfelttog og det var derfor naturligt at give den øgenavnet "Ørkenrotten".

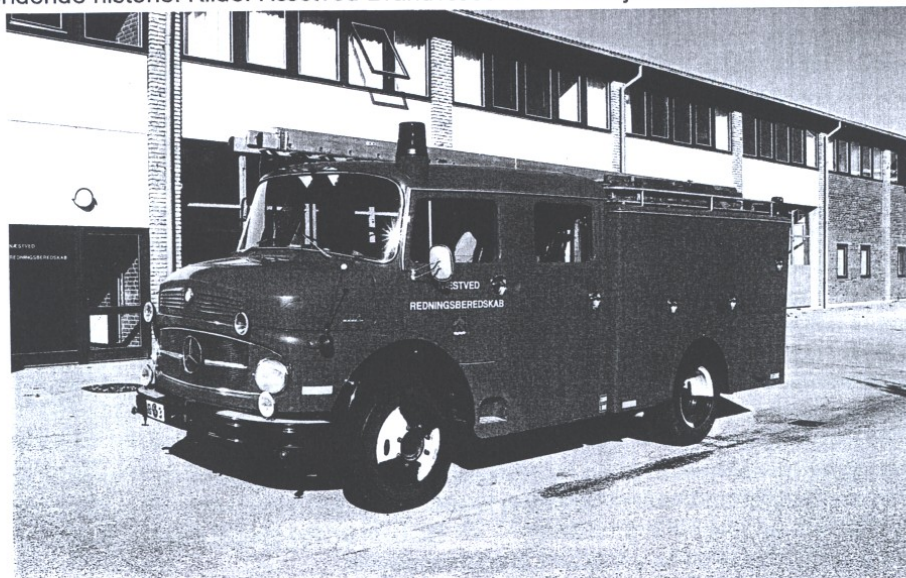
I 1959 blev der installeret radio i køretøjerne og i 1970 blev brandfolkene udstyret med Niros radioer, hvilket betød at den eksisterende ordning med alarmklokker i brandfolkernes hjem og på arbejdspladsen kunne sløjfes. Også radioerne i køretøjerne blev udskiftet.

I 1972 blev brandvæsenets første tankvogn taget i brug, desværre fik den en kort levetid da den i oktober 1973 under en udrykning blev totalskadet.

I 1980 købte Næstved kommune en ca. 2.500 m<sup>2</sup> stor lagerhal på Manøvej, og efter ombygning m.m. kunne man holde indvielse af den nye brandstation den 8. oktober 1983. Ved indvielsen kunne den store garage med 8 pladser, lagerhal, undervisningslokaler, kontor m.v. beses. Brandvæsenet var glade for den nye brandstation, da der længe havde stået mere plads på ønskesedlen.

Ved brandvæsenets 100 års jubilæum i 1990 talte vognparken bl.a. 3 sprøjter, 1 stige, 1 vandtankvogn, 2 slangetendere og 4 påhængssprøjter. I slukningsområdet som også tæller Holmegaard og Fladså kommuner var der i jubilæumsåret ca. 56.000 personer.

Det du lige har læst er kun en hurtig gennemgang fra Næstved Brandvæsens lange og spændende historie. Kilde: Næstved Brandvæsens 100 års jubilæumsskrift.



NB 3, en MB 1113 fra 1967. Køretøjet står i dag næsten 34 år efter anskaffelsen stadig utroligt flot – ikke mindst efter en renovering i 86. Foto Kenneth Mathiesen.



# Besøg hos Næstved Brandvæsen

Af Kenneth Mathiesen

Søndag den 12. oktober mødte 13 medlemmer op hos Næstved Brandvæsen, vejret var med os på trods af at efteråret lå og lurede om hjørnet. Vi blev budt velkommen af Viceberedskabsinspektør Erik Andersen, der trods brandmandsfest om lørdagen velvilligt stillede op. Vi fik serveret kaffe mens Erik gennemgik brandvæsenets historie, dens fremtid og deres køretøjer krydret med morsomme historier.

Det kan nævnes, at man rykkede ud 351 gange i 2002, og betjener omkring 58.500 indbyggere, med 2 slukningstog. Man er 10 fastansatte og 24 deltidsfolk, samt 34 frivillige. Derefter fik vi en rundvisning på stationen, hvor vi bl.a. så vagtcentralen som er et vigtigt led i kommunens service – man havde over 61.000 ekspeditioner sidste år. Til sidst gik vi i garagen for at se den imponerende vognpark.

Vi fik velvilligt kørt alle køretøjerne ud til fotografering, og bagefter fik vi mulighed for en tur i den nye Bronto lift, med "Store Klaus" som guide. Han var forinden dukket op for at hjælpe med køretøjerne. Især en velholdt Mercedes Benz 1113 fra 1967, samt deres Dodge slangetender, fik mange anerkendende ord med på vejen.

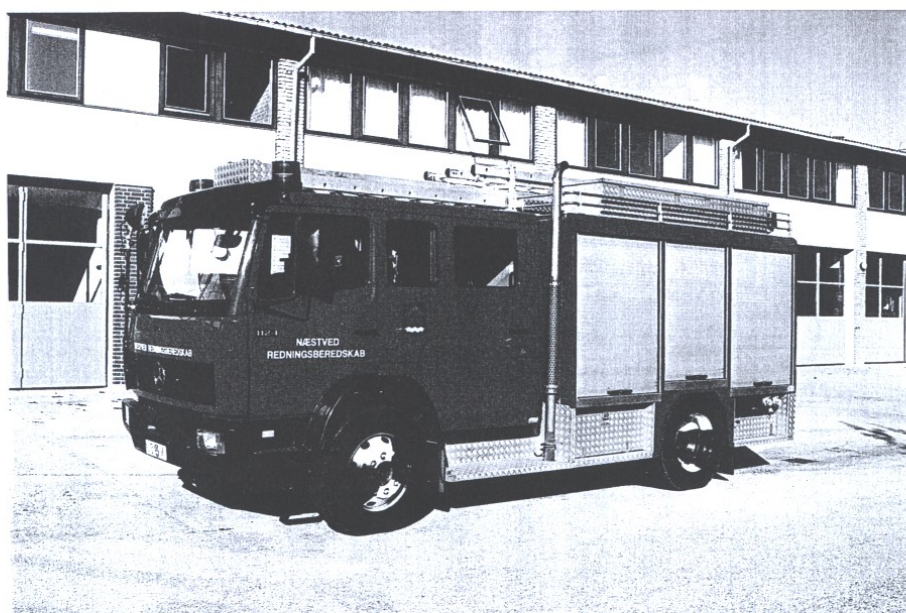
En stor tak til Erik Andersen og "Store Klaus" for nogle hyggelige timer og deres hjælp til fotografering af samtlige køretøjer.



NB-5 Dodge slangetender, årgang 1976. Foto Kenneth Mathiesen.



Andensprøjten NB-2, en MB 1017 fra 1983. Foto Kenneth Mathiesen



Førstesprøjten NB-4, en MB 1124. Foto Kenneth Mathiesen



Tankvognen NB-7, en MB 1729 SK'88. Foto Kenneth Mathiesen



Svend Aage og Store Klaus gør klar til en tur i liften. Foto Kenneth Mathiesen

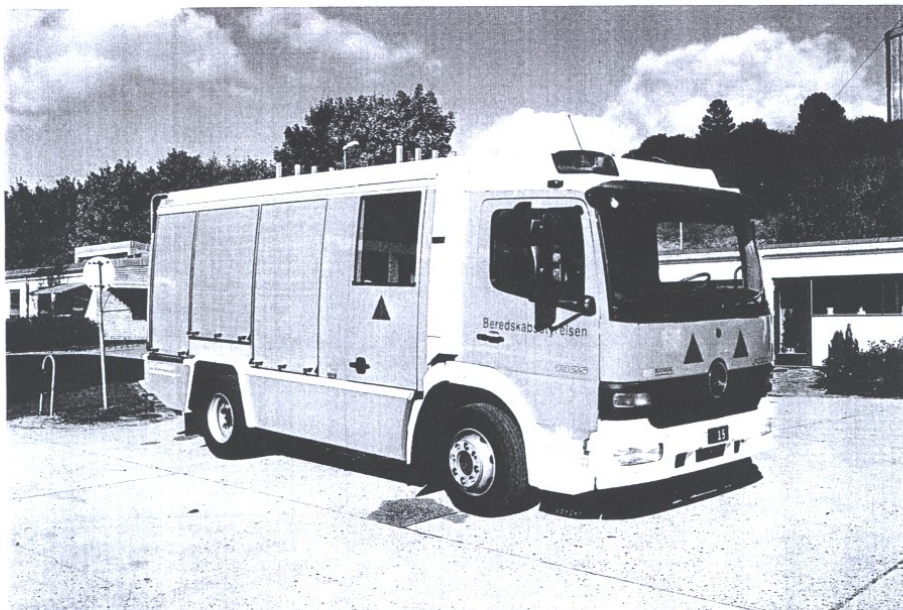
## Besøg hos Beredskabsstyrelsen Sjælland.

Af Kenneth Mathiesen

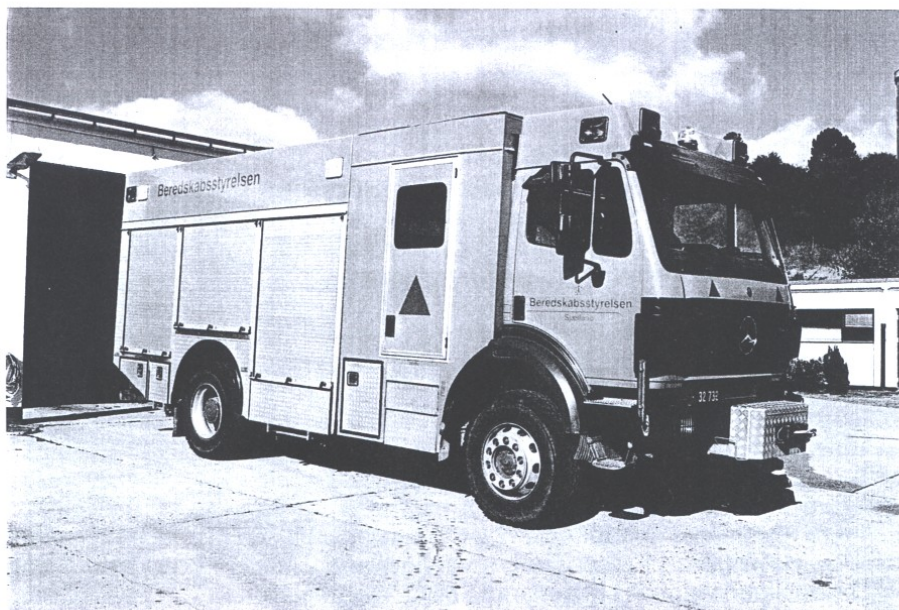
Efter besøget hos Næstved Brandvæsen kørte vi efter et kort pit-stop på DSB grilla, videre til Beredskabsstyrelsens kaseme. Også her blev vi mødt af åbenhed og velvilje, og der blev stillet chauffør til vores rådighed. Vi skulle derefter sådan set bare pege på et køretøj, og inden vi så os om var det kørt frem til fotografering og demonstration. Undertegnede indrømmer gerne at jeg ikke er særlig meget inde i Beredskabsstyrelsens køretøjer og udstyr, men efter dette besøg er jeg blevet meget klogere, vi så og fotograferede stor set ALT hvad der var på kasernen! Lastbiler fra den fjernest afkrog af området blev hentet frem, og de forskellige containere blev åbnet og pakket ud. Vi så bl.a. skumcontainer, redningscontainer, container med flydespærring, røgdykkercontainer, og jeg kunne blive ved. Hen mod besøgets slutning var der mange som var ved at gå tom for film, og vi fik alle en masse biler med hjem på film, som vi normalt ikke ser.

En stor tak til alle på vagtholdet den 12. oktober 2003 ved vores besøg – og tak for hjælpen med fremkørsel og svar på spørgsmål.

Jesper Lind Arpe vil i næste nummer af "Vi Melder Fra!" starte en serie om Beredskabsstyrelsens mange forskellige køretøjer, og de næste par billeder vil derfor kun vise et lille udpluk af de køretøjer, vi så i Næstved.



MB 1325 Atego. Sprøjten er leveret af Ringe Karosseri, og har en 2000 liter vandtank og en pumpe på 2400 l/m. Foto Kenneth Mathiesen



MB 1824 SK'94. Er leveret af Autokarross Floby i 1996. Vandtank på 2800 liter samt skumtank på 400 liter. Pumpen er på 3000 l/m. Foto Kenneth Mathiesen



MB 2635 Actros containertrækker, en af 6 stk. som Beredskabsstyrelsen fik leveret i 2002. Foto Kenneth Mathiesen

# Nordsjællands Brandvæsen

Af Jesper Lind Arpe

Som det vel efterhånden er enhver brandinteresseret bekendt, er den stort anlagte fusion mellem brandvæsenene i Helsingør og Fredensborg-Humlebæk kommuner nu en realitet. Etableringen af Nordsjællands Brandvæsen skete officielt den 1. januar 2004. Allerede i slutningen af 2003 blev der dog taget forskud på løjerne, idet det nye fælles brandvæsen midt i november modtog 5 fabriksnye brandkøretøjer.

Den 18. november – en kold, mørk og regnfuld dag i det nordsjællandske – var der arrangeret en fælles overrækkelse af det nye materiel fra flere forskellige leverandører. Leverancen omfattede 3 automobilsprøjter, en vandtankvogn og en redningslift (eller brandsnorkel om man vil) – alle bygget på Scania 94-chassis' er. Der er således tale om Scantias største samlede leverance af brandkøretøjer i Danmark.

Det nye brandvæsens stationsstruktur minder lidt om den, man hyppigt ser i Sverige – nemlig en større region med en eller flere hovedstationer suppleret med et antal mindre hjælpestationer. Helsingør og Fredensborg bliver hovedstationerne, mens Tikøb, Hornbæk og den helt nyetablerede station i Espergærde bliver hjælpestationer.



Tikøbs sprøjte, M-5. Foto Jesper Lind Arpe

De 3 sprøjter er leveret af Hauberg Technique og opbygget hos Autokaross i Floby, Sverige, på Scania P 94 DB 4x2-chassis med automatgear og 6-cylindret turbodieselmotor på 300 HK. Sprøjterne, der er af typen BAS 1, er bl.a. udstyret med 3000 l. vandtank, 2 x 90 m HT-slange samt Ruberg-pumpe der yder 3000 l/m. Køretøjerne er placeret i henholdsvis Helsingør, Tikøb og Espergærde. I 2002 leverede Hauberg/Autokaross en næsten identisk sprøjte til det daværende Fredensborg-Humlebæk Brandvæsen (se "Vi melder fra!" 1/03), hvorfor Nordsjællands Brandvæsen i dag råder over 4 topmoderne Scania-sprøjter.

Den nye tankvogn er leveret og opbygget af Ringe Karrosseri. Chassiset er det samme som sprøjterne, og tankopbygningen er den efterhånden velkendte RK-8000 VTV fra Ringe. Vandtanken er på 8000 l. og pumpeydelsen er 3000 l/m. Endvidere er tankvognen bl.a. udstyret med Rosenbauer-monitor (vandkanon), 90 m HT-slange og frontspil. Tankvognen er stationeret i Helsingør.

Liften er leveret af TAKO i Hvidovre og opbygget af Vema Lift, Finland, på Scanias 3-akslede P 94 GB 6x2-chassis. For at lette manøvredegtigheden af det lange køretøj er chassiset forsynet med drejelig bagaksel, ligesom man også ser det på visse konventionelle drejestiger. Liften er af typen 323 TFL, og kan række 32 m i vejret. På redningskurven er der monteret monitor og halogenlamper, og køretøjet er endvidere udstyret med elaggregat. Liften er stationeret i Helsingør.



Helsingørs tankvogn, V-2. Foto Jesper Lind Arpe

Det første nye køretøj, der kom i drift var Tikøbs sprøjte. Brandstationen i Tikøb er for lille til den store Scania, så indtil der er penge til en ombygning stationeres sprøjten hos en af de lokale brandfolk. De øvrige køretøjer blev indsat efterhånden som brandfolkene var uddannede i at betjene dem.

Med anskaffelsen af de 5 nye Scania'er er Nordsjællands Brandvæsen blevet Scantias højborg blandt de østdanske brandvæsener. Udover de 5 nye "svenskere" råder brandvæsenet også over den tidligere nævnte Scania-sprøjte i Fredensborg samt lidt ældre Scania-tankvogne i både Tikøb og Fredensborg. Reelt er det vel i Danmark kun Århus Brandvæsen (12 x Scania), der kan følge med...

Herunder er vist uddrag af vognlisten for Nordsjællands Brandvæsen. Diverse tjeneste- og færdselsvogne samt påhængsvogne er udeladt.

Station	Enh.	Type	Køretøj	Opbygning	Årg.	Diverse
Helsingør	M 2	Automobilsprøjte	Scania P 94 DB 300	Autokaross	2003	
	M 3	Automobilsprøjte	MAN VW 9.136	H. F. Nielsen	1985	ex Fredensb.
	V 2	Vandtankvogn	Scania P 94 DB 300	Ringe K.	2003	
	S 2	Redningslift	Scania P 94 GB 300	Vema Lift	2003	
	I 2	Dykkervogn	MB 314 Sprinter		1999	
	P 1	Indsatsledervogn	Audi A4 Avant		1998	
	P 2	Indsatsledervogn	Audi A4 Avant		1998	
		Bådtrailer	Brenderup	Brenderup	1999	
Fredensborg	M 1	Automobilsprøjte	Scania P 94 DB 300	Autokaross	2002	
	V 1	Vandtankvogn	Scania PL 93 M 210		1990	
	S 1	Drejestige	Magirus Deutz 256M12	Magirus	1981	<sup>1</sup> , ex Tårnby
		Indsatsledervogn	Hyundai Santa Fe		2002	
		Indsatsledervogn	Skoda Octavia		1996	
		Trailer, Trin 2	PHV Trailer	PHV Trailer	2003	
Tikøb	M 5	Automobilsprøjte	Scania P 94 DB 300	Autokaross	2003	
	V 5	Vandtankvogn	Scania PL 92 M			
	T 1	Slangetender	Toyota Landcr. FJ45		1977	ex Fredensb.
Espergærde	M 4	Automobilsprøjte	Scania P 94 DB 300	Autokaross	2003	
Hornbæk	M 7	Automobilsprøjte	MB 1113	Ziegler	1970	ex Vordingb.
Brandskolen, Skibstrup	M 6	Automobilsprøjte	MB 1113	Bachert		
	M	Automobilsprøjte	MB 1113	Ziegler	1975	ex Fredensb.

<sup>1</sup> "slotsstige", stationeret i Helsingør til redningsliftten kan sættes i drift.





Helsingørs lift, S-2. Foto Jesper Lind Arpe.

## Model nyt fra Code 3

Af Kenneth Mathiesen

Code 3 løftede den 8. januar sløret for de første modeller som vil komme på markedet i år. Der er tale om et "let" kvartal, med kun 5 modeller, men de har før trukket en kanin op af hatten nogle uger efter offentliggørelsen af et kvartal, så hvem ved!.

Den første model er en brandstation fra New York, helt præcis sprøjte 82 og stige 31 fra Bronx, en station som under "The War Years" var et af de travleste steder i New York, og nok også i verden. "The War Years" er en periode i 60erne og 70erne hvor man havde unaturlig mange brande i New York.

Til brandstationen skal der jo også høre køretøjer. Code 3 har allerede i 2000 udgivet et moderne sæt af sprøjte 82 og stige 31 på Seagrave chassis, men udgiver nu også et ældre sæt. Der er tale om en Mack CF "Tower Ladder" (Aerialscope) og en Mack CF sprøjte. Desværre er der en lille "fejl" ved sættet, da sprøjten var i tjeneste fra 1978 til 1983 og "Tower Ladder'en" startede sin karriere i 1986, men man kan også vende det om, og så sige, at man har 3 tidsperioder man kan putte i brandstationen.

Marts vil byde på 2 modeller fra Orlando Fire Department i deres nye bemaling, sort over rød, som Chicago F. D. Der er tale om en Sutphen sprøjte (Engine 5) og en Sutphen "Tower ladder" (Ladder 9). Også her er der tale om en opfølgning på tidligere udgivelser, da man i sommeren 2001 udgav et sæt, også bestående af Sutphen sprøjte og stige, dog fra station 2 (Engine 2/Ladder 2) og i den daværende bemaling, hvid over rød.



Svensk Toldvæsen i Göteborg har denne Saab 9,5 st.car. Foto Lars Larsen



Sjöbo i Sverige, en Scania 94 G sprøjte fra 1997. Foto Kenneth Mathiesen



Vejle Brandvæsens indsatsledervogn, en Ford Fiesta fra 2003. Foto Lars Larsen



Horsens Miljø og redningsvogn. Foto Lars Larsen

# Brand- og redningskøretøjer på internettet.

Af Tony F. Rasmussen

Kan man sige brandbilsentusiast uden også at sige Internet ? Ikke i mit univers. Mit lidenskabelige forhold til brand- og redningskøretøjer (i det efterfølgende blot kaldet brandbiler) hænger i dag uløseligt sammen med interessen for at "surfe på nettet", som det så smukt hedder på nydansk.

Jeg bruger mange timer af min fritid – ja og af min arbejdstid for den sag skyld (kære gud, lad ikke mester læse dette), på at "surfe på nettet" efter billeder, artikler, videoklip mv. af og om brandbiler.

Naturligvis *kan* de to ting adskilles. Brandbiler og Internet behøver ikke at hænge sammen. Der findes jo trods alt stadig stort set normale og relativt velfungerende mennesker i kongeriget Danmark, som ikke er online. Mennesker, som blot får styret deres lyster ved at rejse landet rundt og besøge respektive brandvæsner. For andre, som undertegnede, ville det imidlertid afstedkomme et u hensigtsmæssigt indhug i privatøkonomien, at gennemføre den type udflugter, da jeg har en særlig lidenskab for amerikanske (læs USA) brandbiler.

Hvad enten man er til danske, svenske, engelske, tyske, græske eller amerikanske brandbiler, er Internettet stedet, hvor man kan finde stort set alt og således spare økonomien for en del rejseudgifter. Er man ikke selv i besiddelse af en PC med tilhørende Internetopkobling, kan man alliere sig med et bibliotek eller en "netcafé", hvor hele herligheden kan lejes på timebasis.

Når man er så vidt at man – efter at have indgået forlig med den lokale netcafé – sidder foran PC'en, så er det det for alvor bliver svært. For hvor skal man starte og hvor skal man slutte?

Mine erfaringer har lært mig, at de to bedste måder at finde de gode sider på er: 1. Få links fra venner og bekendte, der som én selv er besmittet med brandbilsygen eller: 2. Gå på [www.google.dk](http://www.google.dk) og skriv brand, brandbil, fire, firetruck eller lignende i søgefeltet. Så er der blot tilbage at gennemtræve de ca. 9.876.317 sider, som popper op i form af links på skærmen.

Se nu – kære læser, før De mister modet, er det at jeg vil træde hjælpende til i skikkelse af "den besmittede bekendte". Det er så heldigt at jeg, som ovenfor nævnt, har tilbragt min anden ungdom foran PC'en og derfor kender til en del, efter min mening, ganske udmærkede brandbilsrelaterede links.

Jeg skelner mellem typisk tre kategorier af websider, når det handler om billeder. Der er de regulære foto-websider, altså fotografer, bureauer mv., som slavisk gengiver køretøjer af én eller flere typer samt ofte også billeder af forskellige indsatser mv., der er køretøjproducenternes hjemmesider og der er de respektive brandvæsners hjemmesider. For sidstnævnte gælder at kvaliteten, både på siderne som helhed; men også på billedmaterialet, i den grad er meget svingende samt at der er stor forskel på hvor mange

køretøjsbilleder siderne har.

Til gengæld er producenternes og brandvæsneres websider ofte rige på tekniske data, i fald man måtte interessere sig for den slags. Nogle vil mene, at det ene ikke duer uden det andet.

Er man, som undertegnede, til de store amerikanske brandbiler må en af de ypperste sider på nettet bestemt være **FDNY Trucks**. Siden ejes og drives af Michael Martinelli, der udover at være brandmand ved *Hackensack Fire Department*, fungerer som fotograf for *Fire Apparatus Journal Magazine*, et stort og velrenommeret tidsskrift, der beskæftiger sig med amerikanske brandvæsners rullende materiel. Siden findes på: [www.fdneytrucks.com](http://www.fdneytrucks.com)

"**Sutphen**" er navnet på en af de store, gamle amerikanske brandbilproducenter. Sutphen har i mere end 100 år bygget brandbiler og deres hjemmeside er et overflødhedshorn af billeder, tekniske data, historie mv. Da jeg begyndte at interessere mig for amerikanske brandbiler, faldt jeg straks for Sutphens meget karakteristiske udseende. Nogle kalder den en klods, jeg syntes den er smuk. Døm selv. Siden findes på: [www.sutphen.com](http://www.sutphen.com)

Banker hjertet for tyske, herunder ældre DDR køretøjer, vil et besøg på siden **Feuerwehr** utvivlsomt kunne give anledning til åndenød i middelsvær grad. Linket herunder henviser direkte til sidens "Fahrzeug-Galerie"; men der er mange andre spændende sager på siden, blandt andet en online markedsplads, beskrivelser af forskellige indsatser, nyheder og artikler mv. Siden findes på: [www.feuerwehr.de/auto/](http://www.feuerwehr.de/auto/)

I Danmark er det efter min opfattelse småt med gode sider, der viser billeder af brandbiler. Dog ville det nærmest tangere helligbrøde ikke at nævne **Beredskabsinfo**. Jeg vil dog tro, at alle med interesse for brandbiler, der blot lejlighedsvis besøger Internettet, er bekendt med denne udmærkede danske side. Siden findes på: [www.beredskabsinfo.dk](http://www.beredskabsinfo.dk)

Det var *lidt* om sider med billeder af brandbiler på Internettet. Da det er min erfaring, at et besøg på én side ofte fører andet og mere med sig (man falder næsten altid over et interessant link) har jeg valgt kun at bringe fire links; men jeg skal meget gerne være behjælpelig med at videregive eller søge andre links. Jeg kan kontaktes på e-mail: [firebuff@os.dk](mailto:firebuff@os.dk)

# Brandsnorkler i Danmark

Af Jesper Lind Arpe

Som så mange andre gode opfindelser (f.eks. Coca Cola ☺), stammer også snorklen fra USA. Den blev "opfundet" af Chicagos brandchef Robert Quinn i 1958. Han havde set et lignende køretøj i brug ved rengøring af et stort skilt og indså straks, at sådan et køretøj måtte kunne bruges ved brandvæsenet. Allerede i oktober samme år fik Chicago Fire Department sin og dermed verdens første brandsnorkel. Siden da er der leveret utallige snorkler til amerikanske brandvæsener.

I løbet af de tidlige 1960'ere begyndte de første snorkler at dukke op i Europa, som konkurrent til de traditionelle drejestiger, der gennem en menneskealder var leveret til hele verden, især fra Tyskland (Metz og Magirus), Frankrig (Camiva og Riffaud) og England (Merryweather).

Det er ikke ufarligt at kravle på en stige udskudt til 25-30 meter over terræn – og slet ikke for personer, der er reddet ud af en brændende bygning. Den mest markante fordel ved snorklen frem for drejestigen var således, at den var forsynet med en redningskurv, så den besværlige trafik på en stige kunne undgås.

Herhjemme blev den første snorkel, en Falck-Schmidt 16 m lift på Volvo L 430-chassis, sat i drift hos et kendt privat firma i Odense i 1964. Året efter fulgte yderligere to på Commer VCKS 762-chassis til Tåstrup og Hørsholm.

I 1969 indkøbte Københavns Brandvæsen deres første snorkel. Sn 1 var en amerikansk 21,5 m Hi-Ranger-snorkel på MB 1418-chassis. Snorklen var indtil 1988 i drift på station T. Herefter blev den solgt til Vestegnens Brandvæsen, hvor den kørte på station Hvidovre indtil udfasningen i 1999.

Dengang var det Statens Brandinspektion under Justitsministeriet, der udstak regler og normer for de danske brandvæsener. Fremkomsten af snorklerne betød, at brandinspektionen måtte tage stilling til, om en snorkel kunne erstatte en drejestige, i de tilfælde hvor en brandstation efter reglerne skulle råde over en drejestige. Der blev lavet undersøgelser både af brandinspektionen og af Københavns Brandvæsen. Begge undersøgelser viste, at en snorkel efter datidens forhold ikke kunne opfylde de krav, der stilledes til en drejestige. Snorkler måtte derfor gerne køre som *supplerende* køretøjer, men ikke *i stedet* for drejestiger. I Tyskland var man kommet til samme konklusion.

Denne godkendelsesbegrænsning for snorkler i Danmark betød reelt, at kun brandvæsener med mere end ét højderedningskøretøj kunne tillade sig at have en snorkel. Iøvrigt mistede snorklen relativt hurtigt den afgørende fordel i forhold til drejestigen – allerede i 1965 leverede det kendte tyske firma Magirus fra Ulm den første drejestige med redningskurv. To år senere kunne også Metz fra Karlsruhe præsentere drejestiger med kurv. Samlet betød disse forhold, at snorklerne dengang ikke blev den store salgssucces i Danmark. I perioden 1970-1998 blev der således kun indkøbt to snorkler i Danmark, nemlig i Århus og København.



Københavns Brandvæsen Sn 1. En meget almindelig snorkeltype  
i andre lande. Foto Jesper Lind Arpe



...og her samme bil hos Vestegnens Brandvæsen. Foto Kenneth Mathiesen

Efter en dødsbrand i Ørumsgade i Århus, hvor brandvæsenets stiger ikke havde været tilstrækkelige, bevilgede kommunen midler til indkøb af en snorkel. I 1975 blev en Simon-snorkel på et langsnudet Scania L 110-chassis sat i drift som stige S 4 ved Århus Brandvæsen.

Snorklen kørte kun i en meget kort periode i førsteudrykningen, og kun når en bestemt brandmester havde vagten. Ellers var S 4 et specialkøretøj, som kunne rekvireres ved behov. Det viste sig imidlertid, at der kun yderst sjældent var behov for snorklen. I de 17-18 år den kørte hos brandvæsenet kan udrykningerne tælles på én hånd – bortset fra den korte periode i førsteudrykningen. Som det fornemmes på billederne var det et stort, tungt køretøj, som bestemt ikke var egnet til udrykningskørsel i midtbyen, hvor hovedbrandstationen "Munkebakken" ligger.

S 4 må således betegnes som en fiasko af de store. Den udgik af vognparken i 1992-93, hvor den blev solgt. Det har ikke været muligt at finde frem til køberen, men til gengæld vides det med sikkerhed, at den så sent som i februar 2000 tilhørte en malermester i Randers. Han brugte den bl.a. ved udvendig maling af vinduesrammer – en anvendelse, der i øvrigt minder lidt om den situation der i 1958 i Chicago blev starten på brandvæsenernes snorkelhistorie!



Århus S 4. Den hidtil eneste snorkel i "Smilets by". Foto Preben Mortensen



Københavns Brandvæsen indsatte i 1982 deres anden snorkel, Sn 2. I modsætning til den første snorkel, som var en standardsnorkel fra et anerkendt amerikansk firma, var Sn 2 en total nyudvikling. Hos firmaet Falck-Schmidt i Odense fik man fremstillet en 27 m teleskopsnorkel på et treakslet MB 2632-chassis. Sn 2 blev sat i drift som stige på station Christianshavn.

Denne snorkel blev heller ikke nogen succes. Køretøjet var svært at manøvrere rundt i byen – særligt på Christianshavn med de mange smalle gader. Endvidere viste konstruktionen sig at være mindre heldig, hvilket resulterede i jævnlige reparationer. Selvom det jo nok er en overdrivelse, så påstår onde tonger, at Sn 2 tilbragte mere tid på værkstedet end på station Christianshavn. Snorklen udgik ifølge pålidelig kilde af vognparken i 1994, men den eksisterer endnu. I skrivende stund står vognen stadig til salg hos en brugtvognsforhandler i Kenzingen i Tyskland, så hvis én af læserne skulle få lyst til at eje en meget sjælden danskbygget snorkel, var det måske en idé med en lille smuttur syd for grænsen!

I dag er en snorkel – eller en lift som den normalt kaldes – noget helt andet end i 70'erne og 80'erne. Køretøjstypen er blevet videreudviklet, så den til fulde opfylder de relativt strenge sikkerhedskrav, der er til brandvæsenernes højderedningsudstyr. Brandvæsenernes arbejdsområder har også ændret sig, ligesom det i dag godt kan tillades at erstatte en drejestige med en lift. Derfor er det ikke så mærkeligt, at liften efterhånden igen er blevet interessant for mange danske brandvæsener.



København Sn 2. Et sandt unikum. Foto: Henning Svensson

Andre nordiske brandvæsener, især i Finland og Sverige, har siden 1970'erne købt adskillige snorkler/lifte. Således kan man endnu i 2003 finde mange ældre Hi-Ranger-snorkler i Sverige. Finland har udviklet sig til et rent "snorkelland" – der findes næsten ingen drejestiger. Bronto er Europas (og formentlig også et af verdens) førende firmaer, når det gælder produktion af lifte til brandvæsener. De senere år er også Vema kommet godt med – i hvert fald på det europæiske marked. Begge firmaer er finske!

Siden 1999 har der igen været købt lifte til danske brandvæsener. I skrivende stund (januar 2004) kører der i alt 14 køretøjer i Danmark, hvoraf Bronto har leveret 10 stk. og Vema 4 stk (alle 32 m). Dermed ser det ud til snorklerne har fået en opblomstring også her til lands. Men der købes dog stadig mange traditionelle drejestiger. Senest har Slagelse og Frederiksberg fået fabriksnye Magirus-drejestiger.

Herunder bringes et lille fotoudvalg af aktuelle lifte i Danmark, og slutteligt er samtlige nye lifte, dvs. fra 1999 og frem, nævnt på tabelform.



Vestegnen S 2. Hovedstadsområdetets første "nye" lift. Foto Kenneth Mathiesen



Roskilde S 1. Den første Vema-lift i Danmark. Foto Jesper Lind Arpe



Fredericia ST 3. En af de foreløbigt fire lifte på MB Actros. Foto Jesper Lind Arpe



Herning HB 1. En anden af de fire Actros'er. Foto Jesper Lind Arpe



Odense RL 1. Den første lift på Volvo-chassis. Foto Jesper Lind Arpe

Beredskab	Enhed	Type	Lift	Årgang
Sønderborg FB	S 2	MB 1828 Atego	Bronto Skylift F 32 MDT	1999
Horsens B&R	S 1	Scania P 94 D 310	Bronto Skylift F 32 MDT	2000
Vestegnens BRV	S 2	Scania P 94 D 260	Bronto Skylift F 32 RL	2000 <sup>1</sup>
Roskilde BRV	S 1	Scania P 114 G 340	Vema Lift 323 TFT	2000 <sup>1</sup>
Fredericia BRV	ST 3	MB 1840 Actros	Bronto Skylift F 32 RL	2000 <sup>1</sup>
Herning B&R	HB 1	MB 1831 Actros	Bronto Skylift F 32 RL	2001
Silkeborg B&R	S 2	MB 1840 Actros	Vema Lift 323 TFT	2001
Odense BRV	RL 1	Volvo FM 12.340	Bronto Skylift F 32 RL	2001
Næstved RBR	NB 6	MB 1831 Actros	Bronto Skylift F 32 RL	2002 <sup>3</sup>
Tårnby BRV	S 1	MAN 15.285 F	Bronto Skylift F 32 RL	2002 <sup>3</sup>
Gentofte BRV	SM 1	Volvo FM 12.340 facelift, 3axl	Vema Lift 323 TFT	2003
Vejle BRV	SL 1	Scania P 94 G 300	Bronto Skylift F 32 RL	2003
Nordsjællands BRV	S 2	Scania P 94 G 300, 3axl	Vema Lift 323 TFT	2003 <sup>4</sup>
Gladsaxe BRV	S 1	MB 1828 Eonic	Bronto Skylift F 32 RL	2003 <sup>4</sup>

<sup>1</sup>: I drift 2001. <sup>3</sup>: I drift 2003. <sup>4</sup>: I drift 2004.

Tak til jer, der hjalp med at fremskaffe oplysninger og fotos: Gunnar Haurum, Bjarne Knudsen, Preben Mortensen, Tony Rasmussen og Henning Svensson.

Til sidst, kære læser: Som bekendt er ingen jo fuldkommen. Skulle jeg have overset en snorkel/lift, der er eller har været i drift ved et dansk brandvæsen, hører jeg meget gerne herom. Det ville også være spændende med et foto og/eller et lille indlæg i bladet.



Århus S-4 "foldet ud". Foto Preben Mortensen

# Sommersted Frivillige Brandværn

Af Finn Uldall samt tidligere Brandkaptajn Nis Skau Hansen

Efter at have læst Vi Melder Fra! og set billeder af Sommersteds nye sprøjte kom jeg til at tænke på dette frivillige brandværn. For en del år siden besøgte jeg den tidligere Brandkaptajn Nis S. Hansen, som fortalte lidt om hvordan dette værn opstod.

I efteråret 1944 opstod en større brand i SPECHT's hus ved ettiden om natten. Dette og efterfølgende problemer var egentlig årsag til oprettelsen af: Sommersted Frivillige Brandværn. Det var ikke muligt at komme i forbindelse med centralen i Stepping, hvor man havde overenskomst med Stepping Frivillige Brandværn. Det besluttedes da at kalde Falck i Haderslev, men nu opstod et noget andet problem - Der skulle stilles en kommune-garanti på 150 kroner! Før man ville køre fra garageanlægget!!! - Hvor får man en sådan garanti midt om natten, stående overfor totalt overtændte bygninger. Endelig blev Vojens Kommunale Brandvæsen tilkaldt, men resultatet kan man sikkert gætte - tilbage var kun aske.

Nedenstående er direkte efter første side i den originale protokol, der desuden rummer mange spændende sider.

*Onsdag den 22 nov. 1944 indbød flere interesserede beboere i Sommersted, til et møde på MARKUSSENS CAFE, for at drøfte spørgsmålet om oprettelse af et frivilligt brandværn. Der var mødt ca. 50 beboere, sognerådet var til stede og som særligt indbudte var endvidere Brandkaptajn Schilling fra Christiansfeldt, sammen med flere af det derværende værns medlemmer. Brandkaptajn Schilling gav en del praktiske oplysninger angående dannelsen af et frivilligt værn, og flere af de tilstedeværende havde ordet, og alle støttede tanken om oprettelsen af et frivilligt værn. Derefter gik man over til den stiftende generalforsamling. Det Vedtages enstemmigt at oprette et frivilligt brandværn der skulle have navnet:*

**SOMMERSTED FRIVILLIGE BRANDVÆRN**

Man starter med 30 aktive brandmænd, og den 6. april 1945 modtager man en motorsprøjte fra firmaet Smedegaard i København. Kort efter, den 16. august samme år, modtages en ny udrykningsvogn ligeledes fra Smedegaard. Uniformeringen blev også bragt i orden, og desformedelst 10 kroner fra hver mand og resten fra "kassen" var garderoben på plads, og endelig den 2. oktober 1945 var alt klar til kamp med den RØDE HANE. Den 22 november betragtes som fødselsdag!

## KØB – SALG – BYTTE

### Bøger til salg

"Feuerwehrfahrzeuge der USA" (brandbiler i USA) af Manfred Gihl. Udgivet i 1987.

Tysk bog om amerikanske brandbiler, 179 sider med flotte s/h og farve billeder. Bogen er med rød front med 4 billeder. Pris 175.-

### Bøger om 11.sept.

"Report from Ground Zero" af Dennis Smith.

Bogen omhandler terrorangrebet, eftersøgningen efter overlevende, oprydningen m.m. 365 sider med en del s/h billeder.

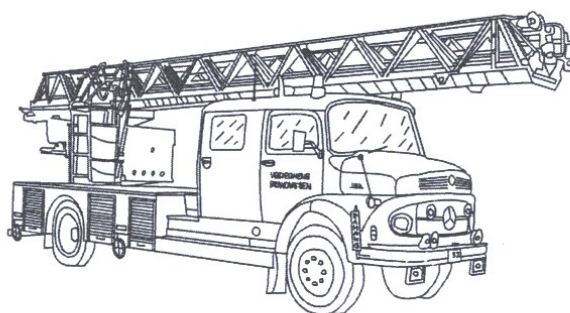
"LAST MAN DOWN, The fireman's story" af Richard Picciotto, indsatsleder i FDNY. Bogen handler om hvordan Richard og nogle af hans folk overlevede det andet tårns sammenstyrning imens de stadig befandt sig i trappetårnet. 191 sider med s/h og farve billeder. Samlet pris for begge bøger 200.-

Kontakt Kenneth på 43420747

### Efterlysning

Er der medlemmer, som kan hjælpe redaktionen med billede(r) og oplysninger om Sommersteds Bedford-sprøjte. Nærmere bestemt en Bedford KGL C3 fra 1963 som før Sommersted fik den, kørte som ingeniørtender i Tirstrup Lufthavn. (vinge 30.719)

M.v.h. Redaktionen



# Canteen truck i Canada

Af Kenneth Mathiesen og Rick Maguire

Canteen truck? Ja hvad er det? Så lad os først se på hvad det egentlig betyder, direkte oversat fra en ordbog betyder *canteen* frokoststue, kantine eller feltflaske, hvilket egentlig også er i overensstemmelse med sandheden, en form for mobil kantine.

Men hvad bruges så en canteen truck til? Jo, det er ikke unormalt at klubber i Canada og USA med interesse i brand- og redningsvæsen også har en form for canteen service for det lokale brandvæsen. Det går kort sagt ud på at klubben møder med canteen trucken ved større brande/ulykke samt andre opgaver, og serverer drikkevarer og mad, samt anden form for service for brandfolkene så som varme tæpper (hvis det er vinter!) o.l. Dette arbejde udfører klubberne frivilligt og får kun "materialerne" dækket, resten af udgifterne får klubberne dækket gennem forskellige velgørhedsarrangementer, feks. lotteri. Visse større brandvæsener har deres egen canteen service, f.eks. Los Angeles og New York.

Køretøjerne der bliver brugt som canteen kan være alt fra en varevogn skænket af den lokale autoforhandler til en udfaset redningsvogn fra brandvæsenet.

Box 690 i den canadiske stat Ontario er en lille gruppe bestående af 7 medlemmer som, med base i byen Kitchener, servicerer områdets brandvæsener. De tre største byer er Kitchener med 6 brandstationer, Waterloo med 3 brandstationer og Cambridge med 5 stationer. I området ligger der også andre små byer som bliver betjent af i alt 11 frivillige brandværn. Området ligger ca. 80 kilometer vest for Toronto, med omkring 200 kilometer til Detroit og dermed også grænsen til USA. Der er ca. 452.000 indbyggere i området og det er blandt et af de hurtigst voksende områder i Canada. Der vil i næste nummer af "Vi Melder Fra!" være en kort artikel og billedserie om Cambridge Fire Department.

Box 690 bliver "slået" når en tredje station bliver tilkaldt til et skadested, eller hvis en brand/ulykke kræver brandfolkenes tilstedeværelse i mere end en time. De bliver alarmeret af alarmcentralen gennem personsøgere, dog har alle 7 politiscannere og er som regel allerede undervejs når personsøgeren bipper. Canteen trucken er stationeret på Station 5 hos Kitchener Fire Department og man afgår som regel mod skadestedet når man er mødt 3-4 mand. Man rykker ud omkring 100 gange om året, det højeste var 120 på et år. Som tak for hjælpen bliver gruppen hvert år inviteret til en stor middag hos Kitchener Fire Department, med alt hvad hjertet og maven kan ønske sig.

Box 690 har netop taget et nyt køretøj i drift, der er tale om en udfaset redningsvogn fra Kitchener Fire Department, en C-Max/International Cargostar. Køretøjet startede som redningsvogn (Rescue No. 8) i 1982 og efter 10 år med tusindvis af redningsopgaver blev køretøjet udskiftet, den gik derefter på "skånejob" som miljøvogn. Efter endnu 10 års tjeneste blev køretøjet endelig pensioneret. Som tak for godt samarbejde blev køretøjet doneret til Box 690 i efteråret 2002, og efter en del arbejde kunne man den 6. december 2002 tage køretøjet i drift som canteen truck. Den nye canteen fik kun lov at stå klar i 8 timer før den første brand krævede dens tilstedeværelse, og det fortsatte med 5 alarmer på 6 dage, hvilket er rekord.



Før Internationalen brugte man en Chevrolet Van fra 1978, med ringe plads, så det var med stor glæde at man tog det "nye" køretøj i drift.

Canteen trucken er udstyret efter alle kunstens regler med hensyn til servicering af brandfolk på et skadested. Der er en Honda generator ombord som leverer strøm til køretøjets to store køleskabe, en fryser, to mikroovne, en kogeplade, to kaffemaskiner og en kraftig varmekanon. Den leverer også strøm til belysning af køretøjet og skadestedet, derudover kan man rulle 60 meter kabel ud og sætte lys op til yderligere hjælp. Der er installeret et bord og en bæk i køretøjet så brandfolkene kan komme i læ, for den til tider voldsomme vinter. Under en villabrand som et af de frivillige brandværn slukkede, var det omkring minus 20 grader, og der var konstant 8-10 brandfolk inde i canteen trucken for at blive optøet.

Af drikkevarer har man 100 flasker juice og 100 flasker vand som ligger på køl, man har yderligere 100 flasker som ligger i reserve som kan chokfryses om nødvendigt. Der er også mulighed for brygning af litervis af kaffe, te og varm chokolade. Af spiseligt kan nævnes, at der er mulighed for at servere hot dogs, pizzastykker, supper m.v.. Til den søde tand er der chips, chokolade, kager o.l.



Box 690s logo. Foto Rick Maguire.



Box 690s tidligere canteen, en Chevrolet Van årgang 78. Foto Rick Maguire



I dag er pladsen overtaget af denne vogn. Foto Rick Maguire

## Nye køretøjer

**Roskilde Brandvæsen** har indsat endnu en Scania, denne gang en containertrækker. K-1, som den hedder, er en Scania 114c med 340 HK, den skal bl.a. bruges til transport af brandvæsenets båd, der udover er der også monteret en kran.

Det nye fælleskommunale brandvæsen mellem **Helsingør** og **Fredensborg-Humblebæk Brandvæsener**, har fået navnet **Nordsjællands Brandvæsen**. Brandvæsenet har den sidste tid inden start indsat en del nye køretøjer. For meget mere information læs artiklen om Nordsjællands Brandvæsen andetsteds i bladet.

**Horsens Brandvæsen** har i 2003 indsat 2 nye køretøjer, en Scania 94D med 260 HK og en VW Transporter T4. Scania'en har fået betegnelsen R-1 og er opbygget som miljøredningsvogn med lukket kasse (se midtopslaget). Transporteren er opbygget som slangetender og har fået betegnelsen T-2.

**Københavns Lufthavne** har bestilt i alt 3 nye Crashtendere hos Ringe Karrosseri. De bliver bygget på et Volvo FM12 chassis med 460 HK og 12.000 liter vand samt 1.200 liter AFFF-skumvæske. Den første nye vogn – skumtender 3 – er sat i drift ultimo 2003. De to sidste ventes leveret i løbet af 2004. Mere info følger i et senere nummer af Vi melder fra!

**Nuummi Qatserisartut** eller bare Nuuk (Godthåb) Brandvæsen på Grønland har en indsat en Scania 4x4 sprøjte bygget af Autokaross og leveret af Hauberg Technique. Der er bl.a. en isoleret vandtank på 2500 liter, dieselfyr, lysmast m.m.



Godthåb Brandvæsens nye sprøjte. Foto Jesper Lind Arpe



Brandmandskabet på Rhodos prøver at få dagen til at hænge sammen.



Slangevasken og slangedepotet!. Begge fotos er taget af Steffen Lund under en ferie på Rhodos.