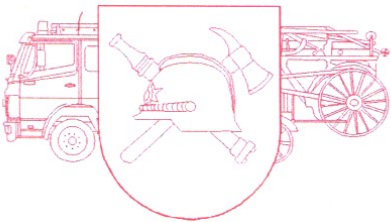


# Vi melder fra!



Dansk Selskab for Brandkøretøjer

# 2/04

## 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 oplyses.

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 lokal 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 egede brandberedskaber; brandvæsener. Her tænkes på kommunale brandvæsener m.v. Interesseområdet omhandler også frivillige brandværn, militære brandberedskaber, lufthavne og bedriftsværn, 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

Tele: 45 86 83 16 E. post: brandkoeretoerjer@hotmail.com

## Formanden har ordet

Det var rart at konstatere, at så mange (25 medlemmer) havde fulgt opfordringen til at deltage i generalforsamlingen, vi fik en god debat og kom til en enstemmig vedtagelse af fremtiden for vores blad.

Det vi blev enige om var, at kontingentet stiger fra næste år til 200,-kr, således kan vi udgive fire blade om året, der får en blanding af sorthvid og farve, farve forstået på den måde at der bliver farve på omslag og på midterarket.

Dette skulle gerne give mulighed for, at vi kan bringe spændende køretøjer i farver.

I år er der kun råd til tre numre, med mindre der skulle ske noget exceptionelt.

Der er sikkert nogen der har hørt et par rygter om at bestyrelsen havde planlagt et foreningsbesøg i udlandet, her i foråret. Det har vi desværre på grund af tekniske problemer været nødt til at aflyse, vi håber at kunne gennemføre det på et senere tidspunkt.

I øvrigt også som resultat af generalforsamlingen er sammensætningen af bestyrelsen den samme, i det der var genvalg på alle poster.

Således er der kun tilbage at ønske god sommer, husk nu at medbringe et kamera hvis I på ture ude i verden fanger et spændende billede redaktøren kan bruge til en artikel.

God sommer

Claus Marott Pedersen

## En hilsen fra redaktøren

Velkommen til Vi Melder Fra! 2/04, redaktionens tredje blad. En af de første ting du vil lægge mærke til er billedkvaliteten - den er blevet bedre. En anden ting du forhåbentlig også lægger mærke til er de mange indlæg, som fylder dette nummer ud. Vi har faktisk fået tilsendt så mange indlæg, at et par bidragsydere er gået med til at deres artikel er lagt i fryseren til næste nummer. Det betyder så ikke, at du skal holde op med at sende ind, vi modtager fortsat med glæde indlæg, billeder o.l.

Selv om du måske syntes at lige netop den ting du vil kunne bidrage med ikke er noget særligt, "*så er du måske ikke den eneste som samler på højre sidespejle fra nord-svenske Mercedes-stiger.*" Hvis du er i tvivl om noget omkring din artikel er du velkommen til at kontakte redaktionen. Jeg vil gerne slutte dette af med at sige mange tak til dem som har brugt tid på at skrive og sende artikler ind.

### FORSIDEN

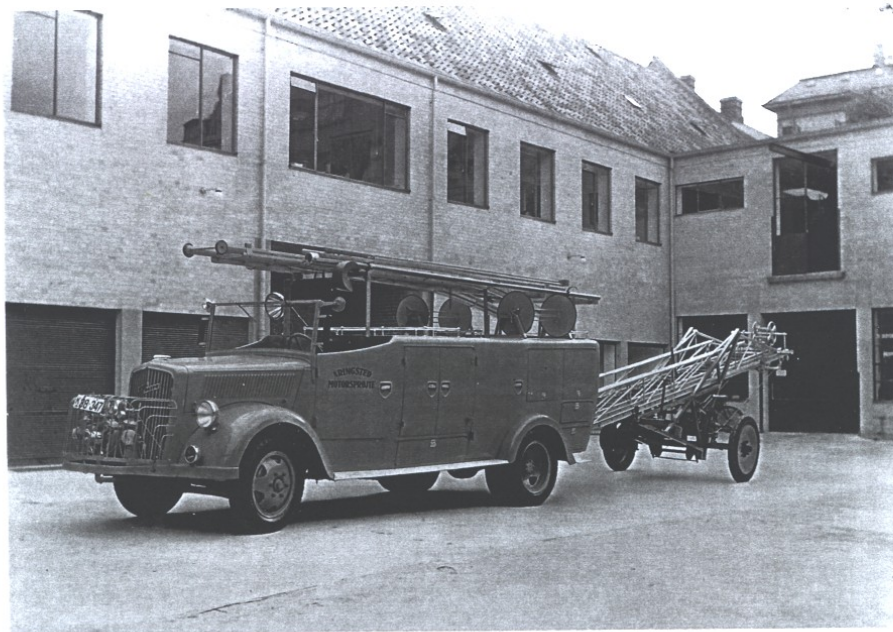
Tanksprøjte 1 fra Cambridge Fire Department i Ontario, Canada. En HME fra 1996, pumpen yder 3785 l/m og vandtanken er på 7938 liter. Foto Rick Maguire.

# Ringsted Brandvæsen jubilerer

Af Søren Rislund

Til nytår kan Ringsted Brand & Redning, som foretagendet jo hedder i dag, fejre sit 100års jubilæum. Jubilæet er en markering af, at byens faste brandkorps bestående af 1 assistent, 1 underassistent og 12 menige brandsvende pr. 1. januar 1905 overtog bekæmpelsen af de i byen opkommende ildsvåder.

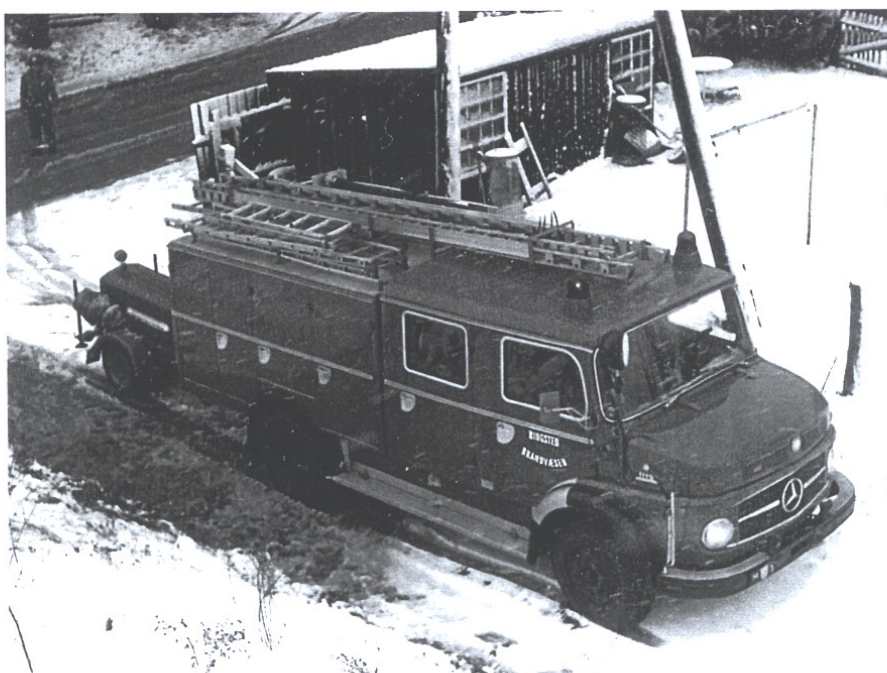
I anledning af denne mærkedag agter Ringsted Kommune at udgive et jubilæumsskrift. Skriftet forfattes af beredskabschef i Ringsted Kommune Per Carlsen og overtegnede med opgavefordeling således, at beredskabschefen tager sig af den kontinuerlige fortælling om brandvæsenets og I/S Ringsted Motorsprøjtes historie, -emner om hvilke han gennem sine 31 år i korpset har samlet en særdeles omfattende viden; overtegnede har derimod haft det held at få lov til at tage sig af køretøjsarkæologien og indsatsberetningerne. Forfatterne arbejder con amore, -uden vederlag, således at de penge som stilles til rådighed alene går til produktion og trykning af publikationen.



Opel Blitz automobilsprøjte og Magirus påhængsstige til Ringsted Motorsprøjte I/S fotograferet i H. Meisner-Jensen's gård på Bülowsvej ved afleveringen i 1938. 30 år senere vakte dette træk berettiget opsigt, da det rullede ind i Roskilde for at deltage i slukningen af den brændende domkirke. (Foto: Søren Rislunds arkiv)

I dette forum turde interessen primært at gælde Ringsted Brandvæsens køretøjer gennem årene. Mange har de måske ikke haft dernede, men man er i hvert fald altid gået sine egne veje. I 1968 stillede Ringsted Brandvæsen med deres åbne Opel Blitz sprøjte og påhængsstige fra 1938 til den historiske domkirkebrand i Roskilde. Historien om, hvorledes denne udrykning spændte af, er blandt de beretninger, man kan læse i det kommende jubilæumsskrift.

Skulle nu nogen af dette blads læsere ligge inde med viden om hjørner og kroge af Ringsteds ildebrands- og beredskabshistorie, som der kan være blot det mindste gran af sandsynlighed for, at d' herrer Carlsen og Rislund ikke er bekendte med, skal man straks give sig til kende og berette. Vi står i telefonbogen.



**Ringsted Brandvæsen M3.** Har man haft en sprøjte på Mercedes-Benz 1113F-chassis, så har man haft "en rigtig brandbil..." Sådan tale kan man høre ved mange brandvæsener, og Ringsted er ingen undtagelse. Det var firmaet Ole Rafn som i 1970 leverede M3 til afløsning af den i 1951 anskaffede Chevrolet/H Meisner-Jensen sprøjte M2. Der var reelt tale om en tysk standard TLF 16 opbygget af Ziegler, og den kørte som førstebil frem til anskaffelsen af M4 i 1978, hvor den gled over i 2. udrykning. I 1993 blev vognen reservekøretøj men kom igen til ære og værdighed, da Ringsted i 1998 fornyede brandslukningsovernskomsten med Suså, og som led heri skulle stille en oppakket sprøjte. Køretøjets karriere hos Suså Brandvæsen varede til d. 23/5-01 hvor den 31 år gamle sprøjte under udrykning rullede rundt og totalskadedes. (Foto: Søren Rislund, 1981)

# BEREDSKABSKORPSETS KØRETØJER, Del 1

Af: Jesper Lind Arpe

## Beredskabskorpset i Danmarks samlede beredskab

Foranlediget af selskabets særdeles vellykkede besøg hos Beredskabsstyrelsen Sjælland i Næstved i september 2003, vil vi gerne under denne titel bringe en artikelserie om køretøjer og materiel i Beredskabskorpset. Under besøget i Næstved var der rig lejlighed til at fotografere korpsets udstyr, men det nærmest overvældende udbud gjorde, at hver enkelt enhed måske ikke fik tilstrækkeligt mange ord med på vejen. Det betyder, at de medlemmer, som deltog i arrangementet sidder tilbage med en stor bunke billeder af køretøjer, hvis funktion de ikke kender ret meget til.

De fleste brandkøretøjsinteresserede kender korpsets orange køretøjer af udseende, men kun få har et mere detaljeret kendskab til dem, for på en eller anden måde er interessen ikke så stor – ”det er jo ikke rigtige brandbiler!”. De bruges sjældent i praksis, man ser dem ikke hver dag, de bemannes af værnepligtige og så har de ”en helt forkert farve”.

Samtidig har mange svært ved at skelne mellem de kommunale redningsberedskaber og det statslige redningsberedskab – Beredskabskorpset. Usikkerheden er til at forstå, idet ingen af parterne har forstået at slå deres navne fast, hverken i den brede befolkning eller i fagkredse.

For at undgå misforståelser i dette medium skal jeg starte med i korte træk at beskrive Beredskabskorpsets opgaver og placering i det samlede beredskabssystem. Beredskabskorpset er en statslig institution under Beredskabsstyrelsen. Det samlede redningsberedskab består af det statslige regionale redningsberedskab (dvs. Beredskabskorpset og de statslige støttepunktsberedskaber) og det kommunale redningsberedskab (dvs. de frivillige samt brandvæsenerne i de enkelte kommuner, hvad enten det er kommunale brandvæsener eller Falck). Det samlede redningsberedskabs opgave er at ”forebygge, begrænse og afhjælpe skader på personer, ejendom og miljøet ved ulykker og katastrofer, herunder krigshandlinger, eller overhængende fare herfor.” (citater, Beredskabsloven).

Det statslige regionale redningsberedskab skal yde assistance til de kommunale redningsberedskab, hvis det skønnes påkrævet på grund af karakteren eller omfanget af en ulykke eller katastrofe. Det er vigtigt at holde sig for øje, at Beredskabskorpset således *ikke* er en konkurrent til de kommunale beredskaber, men et supplement.

Det samlede beredskab er opbygget i 3 niveauer:

- Niveau 1. Den enkelte kommunes daglige beredskab til brandslukning, redning og miljøindsatser, dvs. brandvæsenet. På niveau 1 ydes ligeledes assistance til nabokommuner, når det er nødvendigt.

- Niveau 2. På dette niveau ydes assistance til brand- og redningsindsatser fra Beredskabskorpsets 5 beredskabscentre eller de siden 1999 oprettede 9 støttepunktsberedskaber.

- Niveau 3. Her kommer assistancen udelukkende fra Beredskabskorpset 5 beredskabscentre, dels ved langvarige og mandskabskrævende rednings-, miljø- eller brandindsatser, dels ved indsatser der kræver specialmateriel.

Udover dette primære beredskab har en del kommuner tilknyttet et frivilligt redningsberedskab (i visse kredse kaldet "klaphattene"), men de har ikke noget at gøre med Beredskabskorpset, selv om de to parter ofte forveksles.

Statslige beredskabscentre	Støttepunktsberedskaber
Beredskabsstyrelsen Nordjylland, Thisted	Støttepunkt Aalborg (Nordjylland)
Beredskabsstyrelsen Midtjylland, Herning	Støttepunkt Århus (Midtjylland)
Beredskabsstyrelsen Sydjylland, Haderslev	Støttepunkt Esbjerg (Vestjylland)
Beredskabsstyrelsen Sjælland, Næstved	Støttepunkt Fredericia (Østjylland)
Beredskabsstyrelsen Bornholm, Allinge	Støttepunkt Odense (Fyn)
	Støttepunkt Kalundborg (Vestsjælland)
	Støttepunkt Nykøbing Falster (Lolland-Falster)
	Støttepunkt Greve (Storkøbenhavn)
	Støttepunkt Fredensborg (Nordsjælland)

Assistancepersonellet udgøres ved beredskabscentrene hovedsageligt af værnepligtige, mens bemanningen af støttepunktsberedskaberne varierer fra by til by. Nogle steder er det de kommunale frivillige, der bemander materiellet, andre steder er det de "professionelle" brandfolk. På alle støttepunkter er det dog staten, der stiller materiel og køretøjer til rådighed. I denne artikelserie om Beredskabskorpsets køretøjer er det derfor også relevant at omtale støttepunkternes materiel.

I senere artikler (i kommende udgaver af "Vi melder fra!") berettes om de aktuelle køretøjer i Beredskabskorpset og på støttepunktsberedskaberne samt om køretøjerne i CF-tiden, dvs. 1949-1993. Denne gang vil jeg beskæftige mig med køretøjerne i det statslige CBU-Korps.

### CBU-Kolonnerne, 1941-1949

Forløberen for Beredskabskorpset var CBU-Korpset, som er så udmærket beskrevet i "Besættelse, beredskab og brandbiler" af Søren Rislund. For de, som ikke har benyttet sig af Rislunds generøse tilbudspris for DSFB-medlemmer, skal jeg her i korte træk omtale CBU-køretøjerne – bare for fuldstændighedens skyld. CBU-korpset var organiseret i 9 udrykningskolonner fordelt over hele landet, nemlig i Vrå (Nordjylland), Hobro (Østjylland), Herning (Midtjylland), Haderslev (Sydjylland), Kølstrup (Fyn), Roskilde (Sjælland), Næstved (Sydsjælland, halvkolonne), Nysted (Lolland-Falster, halvkolonne) og Sandvig (Bornholm, halvkolonne). Hver kolonne bestod af 3 slukningstog, et rydnings- og

gassporingstog, et sanitetstog samt nogle ledervogne. Kolonnerne rådede således i reglen over følgende køretøjer:

Enhed	Køretøj
Stabsvogne (ledervogne)	Chefvogn
	Motorcykel med sidevogn
	Motorcykel
Slukningstog I	Automobilsprøjte
	Udrykningsvogn med påhængssprøjte
Slukningstog II	Automobilsprøjte
	Udrykningsvogn med påhængssprøjte
Slukningstog III	Automobilsprøjte
	Udrykningsvogn med påhængssprøjte
Fælles for alle 3 slukningstog	Slangetender
Rydning- og gassporingstog	Entreprenørvogn
	Værktøjsvogn
	Tømmervogn
	Gassporervogn
Sanitetstog	Stor ambulance
	Lille ambulance
	Souschef- og lægevogn

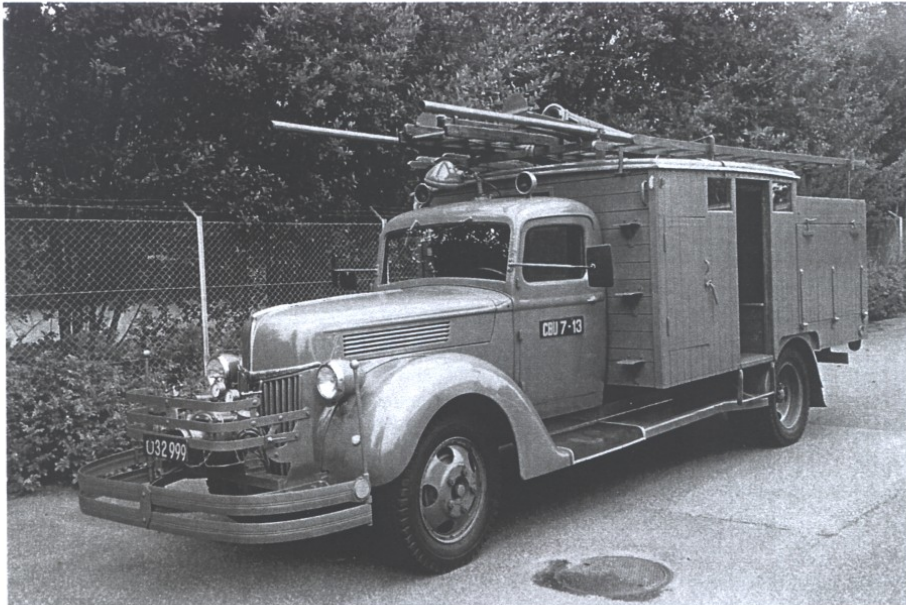
Chefvognen var en almindelig personbil, f.eks. Ford, Opel eller Plymouth, til brug for kolonnechefen. Motorcyklerne var danske Nimbus C-maskiner.

Til lastvognene blev der anvendt en lang række forskellige chassiser.

Forsyningssituationen gjorde det vanskeligt at stille krav til materiellet, og de udskrevne køretøjer – altså civile køretøjer udskrevet til CBU-tjeneste – blev inddraget fra mange forskellige virksomheder, hvilket betød at CBU-Korpset fik en meget blandet vognpark.

Automobilsprøjterne blev bygget i begyndelsen af 1940'erne på forskellige brugte og til dels også på fabriksnye lastvognschassiser. Der kørte således både Ford-, Bedford-, Morris-, Chevrolet-, Opel Blitz- og Triangel-sprøjter m.v. Opbygningen var – med en enkelt undtagelse – en standardiseret trækasseopbygning med mandskabskabine og materielrum. Disse trækarosserier byggedes hos forskellige karetmagere og den brandtekniske udrustning blev indbygget hos H. Meisner-Jensen. Sprøjterne blev således udstyret med 1500 l/m Aster-frontpumpe, 350 l. vandtank, 150 l. skumvæsketank, 1500 l/min skumpumpe og andet brandslukningsmateriel som man i dag fortsat ser på moderne automobilsprøjter. Bemanningen var hele 9 mand. I skrivende stund (april 2004) findes to restaurerede eksemplarer af de gamle blå CBU-sprøjter, nemlig en "Tønde"-Ford og en "Kølnere"-Ford.





Ford Køln-sprøjte, årgang 1940, fra Østjyske Udrykningskolonne i Hobro.  
Foto Jeper Lind Arpe



Opel Blitz-udrykningsvogn fra Sjællandske Udrykningskolonne i Roskilde.  
Foto Beredskabsstyrelsens Museumssektion

Udrykningsvognene var en slags lette automobilsprøjter uden pumpe. Til gengæld medførte de altid en 1500 l/m-påhængssprøjte. Køretøjerne blev opbygget på mindre lastvognschassiser og medbragte mindre materiel end automobilsprøjterne. Også på udrykningsvognene var bemanningen 9 mand. Slangetenderen var en lastvogn med en stor trækasse pakket med slangemateriel til etablering af slangevej fra vandsted til brandsted – præcis som det kendes i dag.

Rydnings- og gassporingstoget var en pionertjeneste, hvis opgaver bl.a. var frigørelse, opsamling af sårede til sanitetstjenesten, lænsepumpning, belysning, afstivning og gassporing. Entreprenør-vognene var tunge ingeniørtendere bemandede med 10 mand. Køretøjerne var opbygget efter samme princip som brandkøretøjerne, dvs. et lastvognschassis med påmonteret trækasse med mandskabs-kabine og materielskabe. Pakningslisten indeholdt bl.a. murgennembrydningsmateriel, taljer, 10 t donkraft, belysningsmateriel og stiger. Desuden var entreprenørvognene forsynet med Aster frontpumpe på 1500 l/m, ligesom de også medførte en 800 l/m-bæresprøjte og en lænsepumpe.



Entrepreneurvogn på Opel Blitz-chassis i model, skala 1:24. Modellen er en del af Poul Jørgensens samling af meget flotte CBU-modeller opbygget i træ!  
Foto Claus M. Pedersen

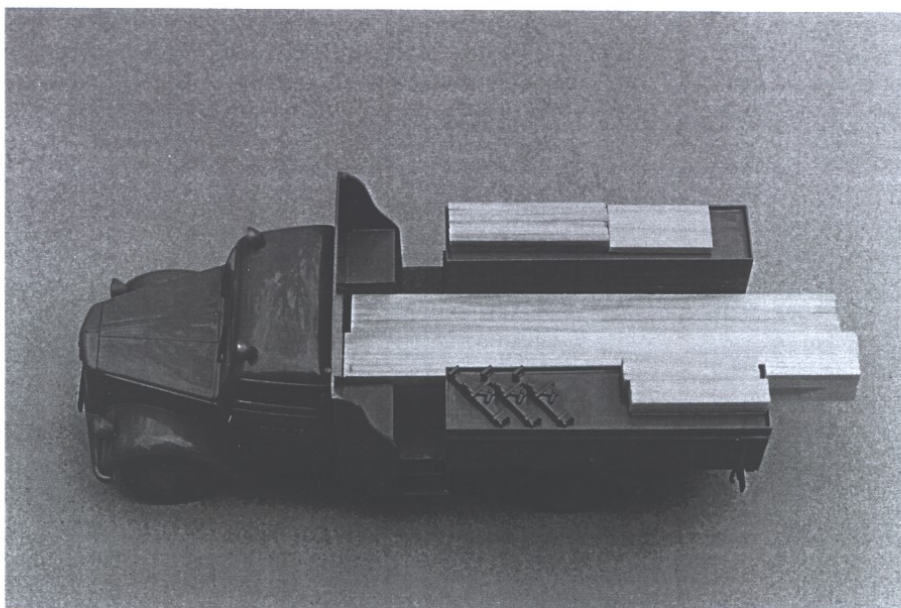
Værktøjsvognene var lette ingeniørtendere bemandede med 9 mand. Opbygningen skete på korte lastvognschassiser i stil med udrykningsvognene, og karrosseriet var også her i træ. Værktøjsvognene medførte bl.a. spader, hakker, koste, skovle, store løfteredskaber (lippertter), kobben, økser, slag-, save- og skæreredskaber, donkrafte og lænsepumpe.

Tømmervognene var lastvogne med åbent lad for tømmer, samt materielskabe for kiler, klammer, søm, save, slagværktøjer m.v. Tømmervognene bemandedes med 4 mand og de typiske opgaver var afstivning og brobygning. Gassporervognene blev bygget på lette lastvognschassiser, ofte International. Da bemanningen kun var 2 mand var der ikke behov for ekstra mandskabskabine i trækarrosseriet. Materiellet bestod i det væsentligste af sporeudstyr, gasdragter og rensmateriel.

Sanitetstoget var korpsets ambulancetjeneste. Opgaven var transport af sårede fra deres findesteder til centrale opsamlings- og visiteringssteder, vel nærmest en slags venteplasser som vi kender dem i dag. Sanitetstjenesten var således udelukkende dimensioneret til internt på skadestedet. Det kan lyde voldsomt med et særligt indsatstog til denne opgave, men det skal erindres, at CBU-Korpset var dimensioneret til indsatser med meget store udbredelsesområder og flere skadesteder, sådan som situationen ville kunne være i forbindelse med krigshandlinger.



Værktøjsvogn på Fordson V8-60 "Bulldog" fra Sjællandske Udrykningskolonne i Roskilde.  
Foto Beredskabsstyrelsens Museumssektion



Poul Jørgensens model af en Opel Blitz-tømmervogn. Foto: Claus M. Pedersen



International Harvester D-2 opbygget som let ambulance.  
Foto: Beredskabsstyrelsens Museumssektion

Både de store og de små ambulancer blev opbygget som lastvogne med trækarrosseri. Begge ambulancetyper havde plads til 6 liggende patienter placeret i 3 "lag" på et bårerestativ. De store ambulancer havde tillige plads til siddende patienter og var bemanded med 5 mand, mens de små ambulancer kun havde 4-mands besætning. De små ambulancer var ofte opbygget på Ford "Bulldog"-chassis (senere International med metalkarrosseri og 4 bårerpladser), mens de store opbyggedes på 3-tons chassis af samme fabrikater som de øvrige CBU-lastvogne.

Souschef- og lægevognene var almindelige personbiler af forskelligt fabrikat, dog ofte Ford. I praksis anvendtes køretøjerne kun meget sjældent som tjenestevogn for kolonellegen, og med tiden forsvandt lægebetegnelsen, så man fra 1945 blot opererede med 2 tjenestevogne i hver kolonne, uden at skelne mellem chefvogn og souschef-/lægevogn.

Halvkolonnerne – i første omgang på Bornholm, senere i Næstved og Nysted – havde en noget anderledes vognpark end de hele kolonner. Disse halvkolonner havde en mindre mandskabsstyrke, hvorfor også vognparken måtte reduceres, selv om opgaverne var de samme som for de hele kolonner. Det betød, at man måtte opfinde kombinationskøretøjer som kunne gøre det ud for to standardkøretøjer på samme tid. I Sønderjylland formeredes 3 fast udstationerede udrykningsstyrker – detachementer – i Tønder, Tinglev og Vollerup, pga. de tiltagende krigsaktiviteter i området. Detachementerne skulle med en lille mandskabsstyrke kunne indsættes på både brandsluknings- og pioneropgaver, hvilket også affødte behov for kombinerede køretøjer.

Således blev der til halvkolonner og detachementer opbygget forskellige kombikøretøjer, f.eks. entreprenør- og værktøjsvogne, tømmer- og gassporervogne, slangetender- og tømmerovogne og ikke mindst kombinerede automobilsprøjter og entreprenørvogne. Sidstnævnte kombiversion må ses som et tidligt eksempel på en pionersprøjte, som er indrettet til både brand og redning.

Efter krigen efterlod tyskerne en række brandkøretøjer i de mange militærforlægninger. Mange af disse etableringer blev i hast omdannet til flygtningelejre mod krigens slutning, og det blev CBU-Korpset som fik til opgave at stå for brandberedskabet i disse lejre. Til det formål anvendtes dels de gamle CBU-køretøjer, dels de efterladte tyske brandkøretøjer, som hovedsageligt var automobilsprøjter LF 15 (Löschgruppenfahrzeug, 1500 l/m), LF 25 (2500 l/m) og TLF 25 (Tanklöschfahrzeug, 2500 l/m), store slangetendere ST (Schlauchtender) og diverse flyvepladsbrandkøretøjer.

I 1949 erstattedes CBU-Korpset af Civilforsvarskorpset, eller CF-korpset om man vil, og Statens civile Luftværns centralstyrelse blev til Civilforsvarsstyrelsen. Samtidig hermed skiftede udrykningskolonnerne navn til CF-sektioner. Civilforsvarskorpsets vognpark bestod i første omgang af de gamle CBU-køretøjer, men allerede i 1950 skrev CF-Styrelsen kontrakt om levering af hele 242 nye lastvognschassis – FWD og Chevrolet – til opbygning af nye CF-køretøjer.

*...fortsættelse følger i næste nummer af "Vi melder fra!"*

## Rettelse til Frederiksberg artikel.

Af Bemo

I sidste nummer af bladet blev det oplyst, at Frederiksbergs reservestige, S-1, skulle til Søllerød for at stå i depot. Dette bliver ikke aktuelt, da Metz i Tyskland har købt den tilbage.

Og da vi nu alligevel er ved stigerne på Frederiksberg, så er den landsnudedede MAN fra 1976 (S-3) solgt for 40.000 kr. til et polsk brandvæsen, hvis navn jeg vil undlade at stave! Mange er sikkert bekendt med Volvo-stigen (Magirus 25+2h), som kom til Sønderborg Frivillige Brandværn i 1984. Den står i dag på brandværnsmuseet i Gram.

Brandmandsklubben på Frederiksberg har taget den anden Volvo-stige under deres vinger.



S-1 som nu er tilbage i Tyskland. Foto Kenneth Mathiesen.

## DET HANDLER OM AT SE LYSET...

Af Michael Jessen

Selv om vi alle i DSFB har en fælles interesse for brand- og redningskøretøjer er der alligevel forskel på, hvilket aspekt af hobbyen hvert enkelt medlem især dyrker. For 3-4 år siden begyndte jeg at samle på udrykningsblink – rotérblink, frontblink, lysbroer osv.

Det har altid været de blå blink jeg er blevet "fanget" af. Jeg synes det ser helt vildt godt ud om aftenen, når der kommer sådan et par køretøjer kørende med fuld udrykning, og så har jeg altid gerne villet have fat i sådan nogle blink.

Det startede med, at jeg fik to blå Hella-glas uden indmad. En kammerat skaffede mig så et gult blink, og glasset blev udskiftet med et blåt, og dermed var første blå blink i samlingen en realitet – og da jeg først fandt ud af, at det ikke var helt umuligt at erhverve sig blink, brød samlermanien for alvor ud.



Et udsnit af samlingen  
Foto Michael Jessen

I dag består samlingen af 29 blink, heraf 16 forskellige. Det ældste er fra 1968 og det nyeste er årgang 2000. En stor del af dem er købt på loppe- og kræmmermarkeder og enkelte af dem er købt i Tyskland via netauktioner på *ebay*. Der er faktisk en del, der samler på blink i Tyskland.

På diverse hjemmesider holder jeg mig orienteret om nye blinktyper m.v. og jeg har også fået en god kontakt hos Hella, som jeg også har besøgt og fået en masse reservedele af.

Flere har spurgt, hvorfor samle på blink, man kan jo samle på så mange andre brandrelaterede effekter – strålerør, horn, logoer, hjelme etc. Horn tror jeg ikke mine naboer vil synes om her på 4.sal. Men jeg samler også på ambulance- og branduniformer og hjelme. Jeg har en komplet ambulanceuniform og en komplet akutbiluniform begge fra Falck. Og så har jeg 6-8 brandhjelme, så jeg samler meget og er interesseret i stort set alt inden for brand og redning, men blinklys er hovedinteressen. Stod det til mig, samlede jeg på alt hvad jeg kunne få fat i, men man er jo nødt til at sætte en grænse – om ikke andet pga. pladsmangel.

Til gengæld har jeg intet specielt tema for blinksamlingen. Alt kan bruges – rotérblink, blitzblink, lysbroer, frontblitz... Samlingen indeholder for tiden kun blinktyper, der har været brugt i Danmark, men jeg prøver også at få fat i noget fra udlandet. Selv om det især er de blå blink, der trækker, har jeg også både gule og røde blink i samlingen.

Jeg savner specielt én blinktype i samlingen, nemlig en lysbro som hedder Twinsonic. Det er en stor firkantet klods, som blev brugt i alle amerikanske politifilm i 80'erne. Dansk politi har også brugt dem, og har den stadig på en af de grønne busser i København. Københavns Brandvæsen havde dem også på nogle af deres ambulancer (red.: Fra omkring årgang 1980).

Lad mig slutte med at bringe en lille efterlysning:

Jeg vil gerne i kontakt med andre, som også er interesserede i blinklys. Desværre kender jeg ingen i Danmark, der deler min interesse, men det kan være der blandt bladets læsere findes ligesindede. Det kunne også være at nogle af læserne kender en, der kender en, der har noget liggende, de gerne vil af med. Det behøver ikke være i tip-top stand – jeg kan godt lide at reparere, pudse og polere.

Jeg kan kontaktes på e-mail, telefon eller post:

Michael Jessen  
Leifsgade 25, 4.tv.  
2300 København S  
23 72 25 55  
michael.jessen@brygge.dk



## Foto-tema - 1113 drejestiger

Vi vil i dette nummer lægge fotogalleriet, som har pyntet midtersiderne de sidste par numre, på hylden. I stedet starter vi nu en temaserie op som gerne skulle køre de næste mange numre, og vi lægger ud med en af redaktørens favoritter, Mercedes Benz 1113 drejestiger. Det er desværre ikke et køretøj man finder mange steder mere, men skal vi være ærlige så er de heller ikke så pokkers tidssvarende mere. Selvom overskriften siger 1113 drejestiger, er 1313 også medtaget, da denne model også var at finde bl.a. i Odense og Gentofte. Grundet pladsen har det kun været muligt at vise et lille udpluk af de mange 1113'er som har været i drift gennem tiderne.

Første gang jeg stiftede bekendtskab med en brandbil, var som lille dreng i Brøndbyøster, hvor jeg med min mor i hånden så Vestegnens Brandvæsens S-2 under udrykning. Dette store køretøj som i mine øjne nærmest blæste om hjørnet på to hjul har altid stået stærkt i min hukommelse, og er måske også grunden til at stiger og især Mercedes 1113-stiger har en særlig plads hos mig. Det gjorde det jo heller ikke bedre at vi i 3. klasse var på besøg på Glostrup brandstation, hvor jeg fik lov til at sidde i stigen mens den blev kørt ud af garagen, hvilket gjorde den resterende del af drengene i klassen rimelig misundelige. Da besøget var slut ville undertegnede under ingen omstændigheder forlade brandstationen, og det blev i stærke vendinger påpeget over for min mor at jeg skulle have stigen i gave ved førstkommande fødselsdag. Dette skete ikke og S-2 fortsatte sin tjeneste på Glostrup indtil den blev solgt til Roskilde Brandvæsen, dog fik jeg 3 udrykninger sammen med den da jeg nogle år efter var i skolepraktik på station Glostrup.



Vestegnens Brandvæsen S-2, en Mercedes Benz 1113 fra 1970. Her fotograferet nogle år efter en renovering. Foto Kenneth Mathiesen



Hvidovre brugte i en periode denne lånestige fra Oslo, en Mercedes 1313 med Magirus-stigepark.  
Foto Kenneth Mathiesen



Aabenraa Friv. Brandværn har overtaget Aalborgs gamle stige, Magirus, årgang 1971.  
Foto Lars Larsen



Gråsten Friv. Brandværns Metz-stige, en Mercedes 1313 fra 1971. Foto John Hou



Birkerøds 1113'er, Magirus, 1973, som i dag er udskiftet med en Scania fra Sverige. Foto Kenneth Mathiesen



Odenses S-2, en Mercedes Benz 1313 (Magirus) fra 1976. Foto John Hou



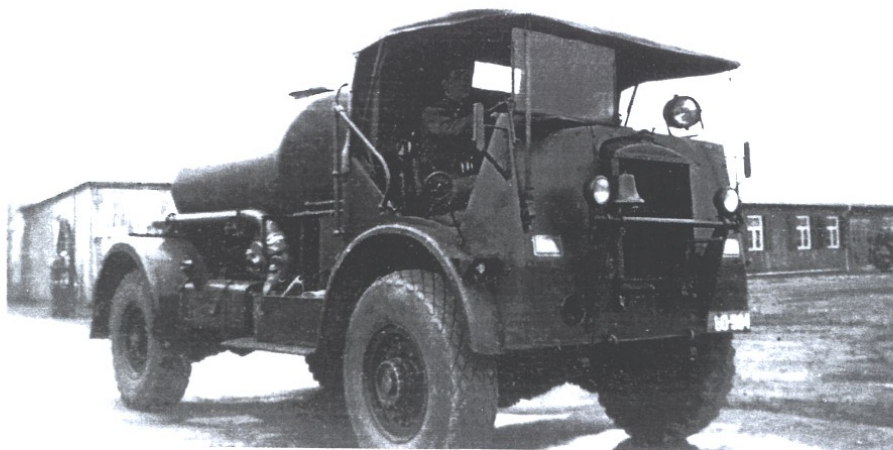
Først kørte denne Mercedes Benz 1113 fra 1963 hos Københavns Brandvæsen St. H og senere på St. Ø. I 1980 blev den solgt til Søllerød. Foto John Hou

## Nåmn her er de så...

Af Søren Rislund

Læsere af mine to seneste bøger kan med rette have haft klager over visse billeders kvalitet, men som "køretøjsarkæolog" kan man ikke gøre andet, end nøjes med det billedmateriale, som man har fundet inden dead-line. Man kan så være sikker på, at når ens bog engang er blevet trykt, så dukker der ud af intetheden fotos op, som man meget gerne ville have haft med. Så skal man som forfatter huske at glæde sig over, at ens skriverier har fået nogle til at kigge i gemmerne. Det nytter nemlig ikke at ærgre sig over, at billederne ikke dukkede op noget før. Det følgende er altså at betragte som et fotosupplement for læsere af overtegnedes bøger.

På side 21 i "Flyvevåbnets Brand- & redningskøretøjer" er et foto af en Oxford træningsmaskine, der ligger på ryggen. Der skal mere end et godt syn, en god lup og en vældig tillid til min dømmekraft for at tro på, at det er en ex-RAF Crossley Q-type fire crash tender, der holder (skjult bagved). Nu er der dukket noget bedre op, idet John Frandsen, Nørre Sundby som aftjente sin værnepligt i Værløselejren og hjemsendtes i marts 1951 har sendt mig en stribe fotos fra sin soldatertid. Der er Crossley Q-type på 3 af disse fotos. Frandsen skriver: "Udrykningssignalet var en "kirkeklokke" monteret foran på vognen og set med nutidens øjne, var det noget, der mindede om et Fred Flintstone køretøj." Man forstår, hvad han mener...

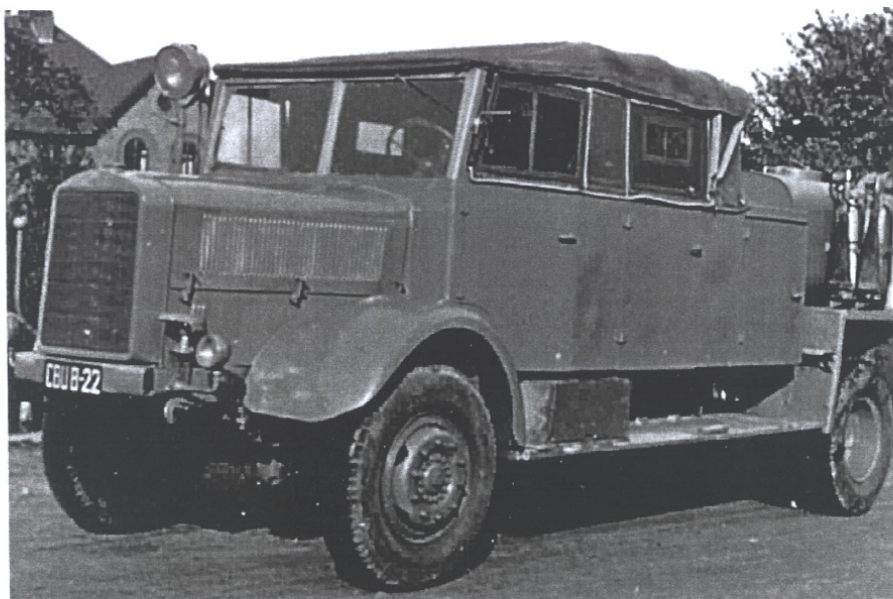


Crossley Q-type fire crash tender. Foto John Frandsen

I "Besættelse, beredskab og brandbiler" ses på side 190 et foto, hvis titel rettelig burde være "Pause på skrotpladsen". Et antal CBUere poserer på en afreven tank og bagved anes nogle køretøjsstumper. Læseren skal være ganske stærk i troen, når jeg fortæller, at der er tale om (rester af) en Mercedes-Benz L 4500A "Tanklöschfahrzeug TLF 25", men det var altså, hvad der var. Nu har Per Ryolf fra Århus under research på Sydhimmerlands Museum i Hobro fundet en billedserie optaget af en CBU-pligtig i en flygtningelejr 1945-1949 angiveligt i Rom (ved Lemvig) dog muligvis i Knivholtlejren (ved Frederikshavn). Her får vi et noget bedre indtryk af den statelige TLF 25 med sin karakteristisk kalessche over dobbeltkabinen. Der byggedes omkring 110 stk. af denne flyvepladsbrandbil, som var afløseren for den langt mere udbredte "Fliegertankspritze 2,5" på Henschel 33 FA 1, som også kørte i Danmark under og lige efter besættelsen.

Samtidig fås vished for min hypotese, at CBU-køretøjer, med numre ud over 17, kunne være køretøjer som var overtaget fra værnemagten. Her ses tydeligt den hjemmelavede nummerplade CBU 8-22, idet CBU 8 var Østjyske Udrykningskolonne med hjemsted i Hobro, som jævnligt havde detachementer i de førromtalte lejre. Vogn 22 var så denne "erobrede" tysker.

Tak til John Frandsen og Per Ryolf.



Mercedes-Benz L 4500A "Tanklöschfahrzeug TLF 25" (Arkivfoto Sydhimmerlands Museum)

---

# Cambridge Fire Department

Af Kenneth Mathiesen, Rick Maguire og Captain Silvio Da Silva

Som nævnt i 1/04 i artiklen om Canteen truck i Canada kommer her en lille artikel om Cambridge Fire Department.

Cambridge ligger i Waterloo amt som igen ligger i staten Ontario. Der er ca. 112.000 indbyggere i byen, og der findes alt fra tung industri til villakvarterer og parker, selve Cambridge og hele området omkring byen er under konstant udvikling og der skyder nybygninger op konstant, hvilket også gør at der kommer nye tilflyttere til.

De første tiltag til brandslukning i området, som dengang bestod af mindre byer, begyndte i 1850'erne. Byerne voksede sig større op gennem årene og i starten af 1970'eren var byerne Galt, Preston og Hespeler efterhånden vokset sammen og man besluttede derfor at sammenlægge byerne og dermed også brandvæsenet. I 1973 var sammenlægningen komplet og byerne skiftede navn til City of Cambridge. Cambridge Brandvæsen eller Fire Department - alt efter hvad man bedst synes om - består i dag af 5 brandstationer som dækker 114 kvadratkilometer. Der er ansat 138 personer i brandvæsenet.

Det daglige beredskab består af 2 sprøjter, 3 stigesprøjter, 1 tanksprøjte, 1 pionervogn, 1 miljøvogn og indsatsledervogn. Sprøjterne og stigesprøjterne er bemandede med holdleder og 3 brandfolk, pionervognen med 2 brandfolk, tanksprøjte og miljøvogn bemandede efter behov.

Hovedbrandstationen råder over stigesprøjte, tanksprøjte, pionervogn, miljøvogn og indsatsledervogn. Mandskabsstyrken er 5 brandfolk, 1 holdleder og indsatsleder.

På station 2 står en stigesprøjte (3+1) samt en reservesprøjte.

Station 3 råder over sprøjte (3+1) samt en reservestige. Det er også her man finder brandvæsenets museum, samt 2 ældre sprøjter fra 1938 og 1951.

Station 4 råder over en stigesprøjte (3+1) samt en reserve stigesprøjte.

Station 5 råder over en sprøjte (3+1) samt et bådberedskab + reservemiljøvogn.

En normal brandudrykning til bygningsbrand er 3 stationer + pionervogn og indsatsleder. De 2 nærmeste stationer kører til skadestedet og påbegynder indsatsen, den tredje station kører til en nærmere fastsat venteplads (ca. 50-100 meter fra branden) og afventer. Bliver der ikke brug for dem melder de radioklar. En lidt anderledes fremgangsmåde end vi er vant til. Ved større ting bliver de 2 andre stationer tilkaldt, ligesom man har mulighed for at indkalde det vagtfri mandskab, der så vil bemane reservekøretøjerne.

Man rykker ikke ud til ambulanceopgaver som det er kendt fra USA. Udrykningsstatikken stiger år for år, i 1997 rykkede man ud 4049 gange, i 2001 blev det til 5041 udrykninger.



Stigesprøjte 1 en American LaFrance. Man bruger ikke en endelig drejestige i førsteudrykningen, men klare sig fint med denne type. Foto Rick Maguire



Stigesprøjte 4 en Spartan/Saulsbury fra 1995. Stigen - hvis man kan kalde den det - går 15 meter op. Pumpen yder 4731 l/m. Foto Rick Maguire.





Sprøjte 5 er en Spartan/E-One fra 1990. Pumpen yder 4731 liter i minuttet og vandtanken er på 1893 liter.  
Foto Rick Maguire.



Reserve miljøvognen, en GMC Cube Van med den ene af brandvæsenets 2 både.  
Foto Rick Maguire



Brandvæsenets mini pumper som bruges til uddannelse o.l. Foto Rick Maguire

## KØB – SALG – BYTTE

### Bytte af stofmærker

Samler du på stofmærker og er du interesseret i at bytte stofmærker fra ind og udland så kontakt Henrik Olesen på e-mail : [danishfirepatches@e-mail.dk](mailto:danishfirepatches@e-mail.dk) eller gennem hjemmesiden: [www.danishfirepatches.webbyen.dk](http://www.danishfirepatches.webbyen.dk) Du vil kunne finde mange spændende ting på siden.

### Efterlysning

Er der blandt medlemmerne nogle, som rent tilfældigt har et ekstra eksemplar liggende af Københavns Brandvæsens jubilæumsbog: I ild, røg og vand af Steffen Lindvald. Ellers kan det være, der er en der ved, hvor man eventuelt kan forsøge at erhverve sig et eksemplar.  
Henvendelse kan rettes til mig på [jla@beredskabsinfo.dk](mailto:jla@beredskabsinfo.dk)

## Model nyt fra Code 3

Af Kenneth Mathiesen

Forsommerens modelprogram fra Code 3 også kaldet "Q2" er kommet på gaden og ser sådan ud:

- Maj: Chicago Fireboat (Marine Eng. Co 58)  
FDNY Engine 68 (Yankees) Seagrave  
FDNY Ladder 49 (Yankess) Seagrave. E68 & L49 er stationeret sammen.  
FDNY Engine 273 (Mets) Seagrave  
FDNY Ladder 129 (Mets) Seagrave E273 & L129 er stationeret sammen.
- Juni: Boston Fire Dept. Ladder 23. E-One.  
Harrison Fire Dept. Engine 11. Mack CF.  
Harrison Fire Dept. Engine 11. Mack CF. (speciel model, udsolgt på 1½ time)  
Miami Dade Fire & Rescue. Rescue 2. Freightliner ambulance.

Efteråret vil bringe en længe ventet Chicago stige, og et solidt rygtet siger at de nye New York'er pionervogne bygget af E-One/ Saulsbury også skulle komme.



På billedet ses bl.a. Dennis Olsen (stående), som sammen med Steffen Lund (siddende til højre), holdt et par timers spændende foredrag om modelbygning i 1:87 m.m. Dette foregik i de lokaler Københavns Brandvæsen velvilligt stiller til vores rådighed på station T.

# Løgumklosters tankvogn

Af Kenneth Mathiesen

I Vi Melder Fra! 1/03 bliver Løgumklosters nye tankvogn kort omtalt, redaktionen har senere modtaget billeder samt lidt mere information om dette "Atlantehav på hjul". Et køretøj som man må betegnes som kandidat til titlen Danmarks største tankvogn.

Ved en lille højtidelighed på brandstationen den 18. juni 2003 blev nøglerne til LGK-VT1 overrakt til brandværnet af borgmesteren.

Tankvognen, en Volvo FH 12 med 380 HK, har en fortid hos Haahr Benzin, inden den blev ombygget til vandtankvogn lokalt af Schmidt-Tip. Vandtanken kan rumme 21.000 liter, men er "kun" godkendt til 16.000 liter. Af øvrigt udstyr kan nævnes 3 C-kurve, skumvæske, skumudstyr, C-rør m.m.

Ud over tankvognen består brandværnets vognpark også af en Renault sprøjte fra 1995 med 2500 liter vandtank, en Mitsubishi L200 Strada slangetender fra 2000 og en VW Transporter T4 med div. udstyr.



Løgumklosters tankvogn fotograferet af Lars Larsen.



Og her set bagfra. Foto Lars Larsen

Ud over ovennævnte køretøjer har Løgumkloster også en pionervogn stående, denne har en lidt anderledes historie.

Den norske Hydro-koncernen har omkring 42.000 ansatte over hele verden. I Danmark er Hydro placeret i Tønder og omliggende kommuner. Sikkerhed er en stor mærkesag for Hydro, og hvert år bliver der tildelt en portion penge til den/de afdelinger som har kunnet fremvise særligt gode resultater som fx. i form af få eller slet ingen ulykker.

I 1999 kom den danske afdeling i betragtning, og i forbindelse med deres 25-års jubilæum blev pengene, 500.000 kr., givet videre til det lokale beredskab. Det lokale beredskab hedder Vesteregnens Beredskab og består af Løgumkloster, Tønder, Bredebro og Højer kommuner. Her blev man mere en almindelig glad for pengene, som blev brugt til køb af en pionervogn med udstyr.

Pionervognen, en Toyota Landcruiser årgang 2000, er som sagt stationeret på stationen i Løgumkloster, hvorfra den rykker ud til alle 4 kommuner i forbindelse med færdselsuheld, miljøuheld m.m. Den bliver ved alarm bemannet med specialuddannet mandskab og er bl.a. udstyret med frontspil, frigørelsesværktøj, udstyr til genoplivning m.m.



I Vi Melder Fra! 1/04 under Nye køretøjer omtales Roskildes Brandvæsens containertrækker. Lars Larsen har indsendt et par billeder til brug i bladet.



Der er tale om en Scania 114c med 340 HK. Foto. Lars Larsen.

## Nye køretøjer

Vi begynder et stykke fra Danmark. **Phoenix Fire Department**, Arizona, USA, har indgået en aftale med American LaFrance om levering af 56 sprøjter. Leveringen af de første er allerede startet og iflg. planen skulle de sidste være leveret om 5 år. Hele herligheden løber op i 25 millioner dollars. Sprøjterne som bliver bygget på et Eagle chassis, er lidt atypisk for hvad man normalt ser i USA, da motoren er placeret bag førerhuset, der hvor pumpen normalt sidder. Pumpen er der så ikke rigtig plads til, så den er flyttet ned i bagenden af sprøjten, noget vi i Danmark finder ganske naturligt. Man har også bestilt 2 lifte (Bronto), den ene skal afløse en tidligere Bronto-lift som var monteret på et E-One chassis men som væltede sidste år under udrykning.

**London Fire Brigade** er i øjeblikket i gang med en større udskiftning af deres udrykningskøretøjer, bl.a. sprøjter. I mange år har Volvo været at finde på brandstationerne rundt om i byen, dette bliver der nu lavet om på, og nej det bliver ikke til et engelsk chassis. Valget af sprøjter er faldet på Mercedes Atego, opbygningen foretages af et engelske firma, TVAC i Lancashire. De første sprøjter er leveret og den sidste skulle iflg. det engelske magasin Fire Cover blive leveret i februar 2006. Der er også blevet leveret 3 Simon snorkler bygget på 3-akslede Mercedes Benz 2628 Econic chassiser. At London er stor kan bl.a. ses på at man også har bestilt 60 stk. Nissan Almera.

**Ringe Karrosseri** har den sidste tid leveret en del køretøjer bl.a. en Scania 114 G 340 sprøjte (RK-3000 ASP) til **Bornholms Brandvæsen, station Aakirkeby**. Sprøjten afløser en ældre Mercedes Benz 1017, årgang 1978, som blev købt i Holland for nogle år siden. **Ry Brandvæsen** har også fået leveret en RK-3000 ASP, bygget på et Scania 94D 300 chassis. **Odense Brandvæsen** har ligeledes indsat en sprøjte, på et Scania 94 300 chassis.

**Nordsjællands Brandvæsen** har indsat den første af 3 Hyundai H-1 Van servicevogne som skal køre på stationerne Tikøb, Hornbæk og Espergærde. Brand- og Dykkerskolen som er en del af Nordsjællands Brandvæsen, har indsat en tidligere ambulance fra **Gentofte Brandvæsen** (A 14) som dykkervogn til uddannelsesbrug.

**Vestegnens Brandvæsen, station Glostrup** har indsat deres nye tankvogn. Der er tale om en Scania 94 D med 250 HK, med en tankkapacitet på 8000 liter. Med leveringen af denne, bringes Scania-flåden op på 7 stk. **Ringe Karrosseri** har leveret tankvognen.

**Moltrup Friv. Brandværn** har indsat en ny sprøjte, en Scania 94D med 260 hk. Sprøjten er leveret af **Apollo Brandmateriel** i samarbejde med Gråsten Karrosseriværksted. Sprøjten er bl.a. udstyret med 3000 l vandtank, Ziegler pumpe og lysmast.

## Nyt i Kastrup

Af Kaj Andersen

Ventepladstraileren som vi så under vores besøg i Kastrup i maj 2003 er nu bygget færdig og sat i drift på station Vest. Trækkeren er en Mercedes Benz 1622 som tidligere blev brugt til snerydning.

Den store tanktrailer med den nye MAN trækker som også blev set og fotograferet i forbindelse med vores besøg i Kastrup, er overflyttet til Marktjenesten. Den bliver dog stadig brugt af Brand og Redningstjenesten, bl.a. som vandforsyning på øvelsespladsen hvor den og i særdeleshed dens vand bruges til nedkøling af øvelsesflyet når der er "blus" på.

Man har også sat den første af de 2 Crashtendere som er bestilt hos Ringe Karrosseri i drift, der er tale om en Volvo FM12 6x6 med automatgear og 460 HK. Pumpen er en Rosenbauer og kan yde 7.000 liter i minuttet ved 10 bar. Tanken er på 12.000 liter vand samt 1.200 liter AFFF-skumvæske. Skumtender 3 som den hedder i daglig tale er bl.a. udstyret med varmesøgende kamera og 2 HT slanger af 90 meter stykket.

Den anden og foreløbig sidste Crashtender skulle gerne være sat i drift når du læser disse linier.



Den nye ventepladsvogn fotograferet af Kaj Andersen





Skumtender 3 på station Vest. Foto Kaj Andersen.

## Flyvestation Værløse

Som det er de fleste bekendt er Flyvestation Værløse lukket, i den forbindelse blev Værløses 3 Eagle6 tilovers. De er nu købt af NATO, og indsat i Kabul Lufthavn, hvor de skal indgå i det daglige beredskab og bliver betjent af tyske brandfolk. Der har været 3 danskere i Kabul for at undervise deres tyske kollegaer i brugen af Eagle6.

Til de fly interesseret kan det nævnes at transporten af køretøjerne til Afghanistan blev foretaget af et russisk Antonov An-124, en kolos som uden problemer kan læsse 150 tons.

I Vi Melder fra! 1/03 side 5, er der et billede af en af Værløses Crashtendere.

# Port Dickinson Fire Dept.

Af Nick Griswold og Kenneth Mathiesen

Små 3 timers kørsel fra New York City i nordvestlig retning ligger Port Dickinson, en lille hyggelig forstad til Binghamton. Byen, som har lidt over 2000 indbyggere, består for det meste af enfamiliehuse, dog findes der et par boligblokke, en skole, en park, fem mindre fabrikker og selvfølgelig brandstationen.

Port Dickinson Volunteer Fire Dept. (frivillige brandværn) blev oprettet i 1928, og består i dag af 15 aktive medlemmer. Brandstationen, som blev bygget i 1928 og udvidet i 1975, rummer 3 køretøjer - 2 sprøjter samt en "skovbrandbil".

Byens politistation er også placeret på brandstationen og styrken består af 4 betjente, samt en kontoransat som udover papirarbejde også tager sig af alarmopkald o.l. Man råder over 2 patruljevogne.

Som så mange andre steder har de frivillige brandfolk et arbejde i dagtimerne. Dette gør, at der ved alarm i hverdagen "kun" møder 4-6 medlemmer op. Da nabobrandvæsenene har samme problem samarbejdes der om løsningen. Man møder således op ved hinandens alarmer mellem 6-18 på hverdage efter et nærmere sammensat system, sådan at en bilbrand ikke afstedkommer 5 sprøjter. Ved aften og weekendalarmer er et fremmøde på 10-12 medlemmer ikke unormalt, og derfor er samarbejdet på halvt blus, så det kun er ved bekræftet bygningsbrand at samkørslen træder i kraft, eller som de siger i Port Dickinson: "Hvis vi kan se den på vej ud af porten!"



Brandgaragen som blev bygget i 1975, porten som lige kan ses til højre er hvad der var før 1975. I dag bruges den til politiets 2 vogne. Foto Nick Griswold

Slukningsområdet er ikke voldsomt stort, omkring 1,5 x 2 kilometer, dette gør også at man ikke har en udrykningsstatistik som en storby, men det bliver da til nogle pænt store flammer et par gange om året. I 2000 kørte man 130 alarmer, 98 i 2001 og 111 i 2002. I 2003 kørte man 137 alarmer og hvis vi deler dem lidt op var der 5 større brande, det man kalder en "Working Fire", desværre var den ene med dødelig udgang. Man kørte også til 3 naturbrande og 1 drukneulykke. Resten var småting, blinde alarmer o.l.

Som skrevet før råder man over 3 køretøjer:

Engine 35-1 er første sprøjte - en Ward LaFrance fra 1974 med en pumpe på 4731 liter i minuttet og en vandtank på 2839 liter. Sprøjten blev i 1995 totalrenoveret, bl.a. blev hele førerhuset lukket af samt forlænget. Man har en kompressor monteret på sprøjten og kan fylde luftflasker direkte på skadestedet. Desuden medbringes bl.a. frigørelsesudstyr og våddragter til søredning.

Brush 35-2 (skovbrandbil) er en Ford F-350 Super Duty fra 2001. Den er bygget op til at klare diverse naturbrande. Derudover er den også udstyret til "medical calls" hvilket vil sige den kører som akutenhed og yder førstehjælp m.m. indtil ambulancen når frem.

Engine 35-3 er en American LaFrance fra 1979, den blev i 1998 renoveret. Pumpen er på 5678 liter i minuttet og vandtanken er på 1893 liter. 35-3 er anden sprøjte og bliver kun bemanded hvis der er mandskab til det. Den er stor set pakket som 35-1, dog uden kompressor og frigørelsesudstyr. I stedet er den pakket til følgeskadebekæmpelse.

På mandskabsdørene på de 2 sprøjter ses et større hvidt klistermærke - det er sådan amtet Broome County, hvor Port Dickinson ligger, ser ud, og den sorte prik i midten markerer byens beliggenhed.



Brush 35-2 en 4x4 Ford F-350 med plads til 6 mand. Foto Nick Griswold



Engine 35-1, man er i øjeblikket ved at kigge efter en ny sprøjte til afløsning, og en sprøjte fra KME/Kovatch Fire Trucks er i kikkerten. Foto Nick Griswold



Engine 35-3 en American LaFrance fra 1979. Foto Nick Griswold.