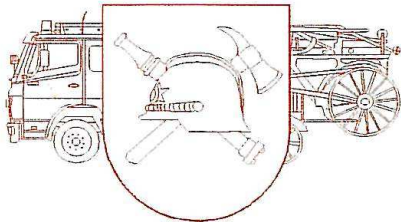


Vi melder fra!



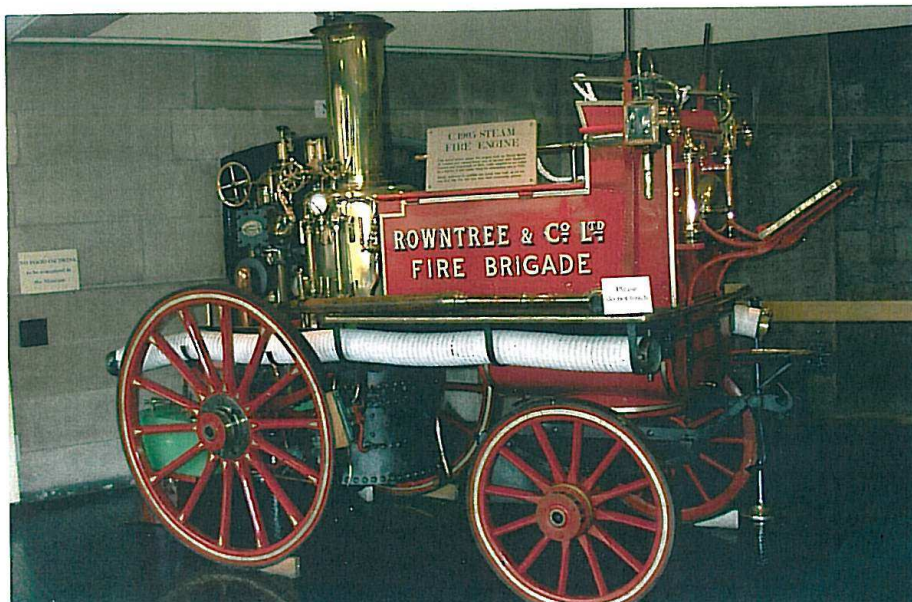
Dansk Selskab for Brandkøretøjer

2/05



London Fire Brigade, Euston brandstation.

Foto Ellen Hansen



Flot dampsprøjte på York Castle Museum, York, England. Foto Ellen Hansen

Formanden har ordet

Generalforsamlingen var ikke helt så velbesøgt som sidst, vi kan kun tage dette som et tegn på at I mener vi er på rette kurs. Der var genvalg på bestyrelsesposterne, så Jesper Lind Arpe er stadig sekretær og Henning Svensson er stadig kasserer. Der blev fra alle sider udtrykt stor tilfredshed med bladet og vi kunne med glæde konstatere, at Kenneth Mathiesen har lovet at styre bladet i lang tid fremover.

Hamborg-turen vil løbe af stablen som planlagt, den var hurtigt overtegnet, vi der ikke kan deltage glæder os til masser af gode billeder.

Bestyrelsen var fredag den 6. maj inviteret til at deltage i åbningen af: "Museet Danmarks Brandbiler". Vi var tre mand der drog afsted en tidlig morgen med meget store forventninger - der var ivrig samtale om hvilke køretøjer vi glædede os mest til at se. Jeg kan roligt sige at vores forventninger blev indfriet, til trods for de mange mennesker der altid er ved åbningsreceptioner, fik man klart en fornemmelse af en professionel opstilling i temaer. Der var allerede opsat skilte ved hvert køretøj, bestående dels af piktogrammer, dels tekst, således at man hurtigt kunne få de relevante data på køretøjet og - hvis man ønskede det - få en længere forklaring.

Som forsøg er der heller ikke afspærret ved køretøjerne, dvs. at der er mulighed for at måle og tage billeder, hvis man vil se på specielle ting.

Vi kan kun glæde os til at næste hal på 1200 m² står færdig, så der er endnu flere spændende køretøjer at se på. Hvis turen går til Jylland i ferien så læg trykt vejen forbi Oksbøl.

Husk nu kameraet og blyanten på ferien, det kunne jo være der var et køretøj vi ikke kendte, redaktøren vil så gerne have et par artikler.

God sommerferie

Claus Marott Pedersen

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

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

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, beredskabskorpset, militære brandberedskaber, luftthavne og bedriftværn m.v.

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

FORSIDEN

Camp Olaf Rye i Kosovo har denne tankvogn i beredskab. Læs mere på side 5
Foto Søren Rislund

Vi melder fra!

Medlemsblad for Dansk Selskab for Brandkøretøjer

Medlemsbladet udsendes 4 gange om året til foreningens medlemmer og samarbejdspartnere.

Billeder og artikler bedes sendt til ansvarshavende redaktør med tydeligt navn, adresse og anden relevant information bag på billederne. Ønskes tilsendt materiale retur bedes dette oplyses.

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

Redaktion:

Ansvarshavende Redaktør
Kenneth Mathiesen
Park Allé 249
2605 Brøndby
Telefon: 28977164
E-post: vimelderfra@hotmail.com

Jesper Lind Arpe
John Hou
Lars Larsen

Trykt på eget trykkeri



Rødékro Friv. Brandværn, Austin 100 årgang 1966.

Foto John Hou.

Bimsebil i brandberedskab

Af Søren Rislund

I forlængelse af NATO's indgriben i borgerkrigen i den autonome serbiske provins Kosovo i 1999, blev der oprettet en international militær styrke, KFOR. Formålet var at dæmme op for fortsatte stridigheder, afvæbne borgerkrigens parter, beskytte hjemvendende flygtninge o.m.a. med henblik på at bringe selvstyret tilbage og tilstandene Kosovo i retning af normalisering.

Danmark bidrog fra starten til denne styrke med 875 mand udstationeret i to lejre i den franske sektor. Idag er den danske bataljon (DANBN/KFOR) samlet i Camp Olaf Rye beliggende i Kosovo-albansk område ved byen Mitroviça. Styrken er på 450 mand, hvoraf dog 100 mand er fra en baltisk spejdereskadron.

Den gennem 6 år veludbyggede og velfungerende lejr har sit eget brandberedskab, som er normeret til 4 indsatsledere (ISL) og 16 brandmænd. Da en udstationering er 1/2 år, var således KFOR 12. hold tjenestegørende, da lejren besøgte i uge 15, 2005.

Inden afrejsen uddannes såvel indsatsledere som brandmænd på Søværnets Havariskole i Hvims nord for Frederikshavn, og efter ankomsten til Kosovo fortsættes uddannelsen med røgdykning, brandslukning og lejrkendskab (særlige forhold, farlige stoffer, ilt, gas, brændstof, ammunition, beboelsesområder).

Der rådes over to køretøjer, som er placeret i en stor telt-brandstation, hvor der også er god plads til folkenes personlige udstyr, samt det materiel og reservemateriel, som ikke medføres på køretøjerne.

Ved brandmelding i Camp Olaf Rye bliver vagtstyrken på 1 ISL, 4 røgdykkere og en pumpepasser alarmeret på Niros-radioer. Samtidigt alarmeres det vagtfri mandskab, som befinder sig i lejren, over "store mund" (højtalersystemet, som kan høres overalt i camp'en), og begiver sig straks til brandstedet. ISL og pumpepasser bemander *vandvognen*, mens de 4 røgdykkere befordres i *røgdykkervognen*, som normalt vil nå at få en fra frivagten som chauffør.

Vandvognen 64 033 er en Iveco Eurotrækker MP 260 E 37 Heavy Duty (6x6) med en 6 cyl. dieselmotor på 370 hk. I en container er indrettet brandslukningsmodul med 8.000 l glasfibertank og en Aster lavtryksbæresprøjte med RD-270 Ruggerini motor. Der medføres 4 kurve C-slange, 1 kurv B-slange, 2 dobbelt oprullede B-slanger og 8 diverse rør.

Røgdykkervognen 57 008 er en Volkswagen LT 35 med forhøjet tag, hvori der er indrettet 4 siddepladser med trykluftapparater anbragt i ryglænene. Desuden medføres et 35 liter Firexpress ultrahøjtrykståge-aggregat. Vognen er opbygget på Hærens Hovedværksted i Hjørring.



Volkswagen, røgdykkervogn

Foto Søren Rislund



Interiøret af røgdykkervognen.

Foto Søren Rislund

Ved større ildløs kan der trækkes på et par ekstra vand vogne. Hos "Forsyning, transport og bjærgning" rådes der over vandtankvogn 69 396. Den er opbygget på MAN 35.464 VFAE (8x8) med 460 hk motor og 14.000 l ståltank. Den er godkendt til transport af drikkevand og er derfor udstyret med køle- og varmelegemer, UV-filter samt recirkulationspumpe for at vandet ikke skal fordærve. Til brandslukningsformål er der monteret en ekstern 9 bar pumpe på højre bagende.

Yderste forsyningsreserve er slamsuger 69 675, kaldet "bimsebilen" som benyttes til tømning af lejrens toiletter. Igen en MAN 35.464 (8x8) monteret med et af J. Hvidtved-Larsen, Silkeborg fremstillet slamsugningsaggregat, med 9.000 l opsamlingstank og 1.000 l vandtank. Den har i højre side en Grundfos brandpumpe med 2 stk. C-afgange. Også opsamlingstanken kan bruges til transport af slukningsvand.

Som det kendes fra brandvæsener herhjemme, gennemfører brandmandskabet i Camp Olaf Rye også månedlig kontrol af håndslukkere og brandmeldere, ligesom en række flugtvejenes brugelighed kontrolleres. Civilt ansatte undervises tillige i elementær brandbekæmpelse. Man har endnu ikke haft en rigtig ildløs i lejren, men nuværende hold 12 har slukket græsbrand i en til camp'en hørende delingslejr. Det indebærer kørsel 1 gennem Mitroviça by! Brandberedskabet på KFOR hold 8 assisterede ved en større brand i værkstedsområdet i den franske lejr. De leverede et solidt stykke arbejde, og høstede store roser fra franskmændene for deres indsats.

Tak til kaptajn H. C. Rørvang for supplerende info.



Vandtankvognen fra "Forsyning, transport og bjærgning." Foto Søren Rislund



“Bimsebilen.”

Foto Søren Rislund



Efter endt branddemonstration poserer mandskabet sammen med komikerne Monrad, Rislund og Ougaard, som var i lejren for at levere feltunderholdning.

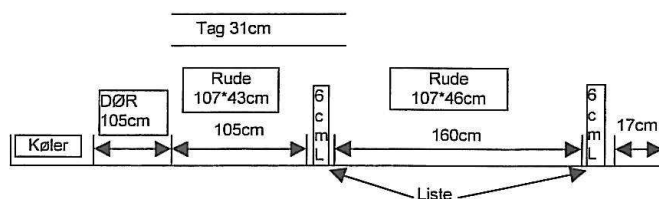
Hollændervogne som Modeller

Af Henning Svensson

Skulle man nu efter af have læst artiklen om Hollændervogne hos Københavns politi i 1/05 have lyst til at bygge de nævnte modeller i 1:87 følger her en fremgangsmetode, jeg selv har benyttet.

Gruppevogn

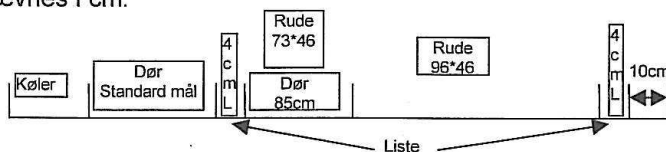
Herpa har en Mercedes Benz Vario varevogn, som passer i størrelsen. Alle forhøjninger på siderne slibes af og vinduer saves ud både på siderne og bagside. Derefter limes tynde plastikplader på hele vejen rundt op til tagkanten. Vinduer saves ud, og der ridses døre i plastikpladerne. Derefter sættes sidelister og dørhåndtag på. Taget laves af plastikstrips 3,5mm, som sættes på tagkanten, og oven på listerne sættes en tagplade. Alle mål nævnes i cm.



Front- |Dør -106-|--150 (rude 107*43)--|-6 liste-|--160 (rude 107*43)--|-6 liste-|--17 slut-|
Taget 31 høj, bagruder er standardmål (brug dem på modellen)

Civilanholdelse og kommandovogn.

Herpa har også en Mercedes Benz Sprinter varevogn, som kan benyttes. Også her slibes alle forhøjninger af. Efterfølgende ridses der op til alle døre, og der saves vinduer ud på siderne og bagside. Derefter påsætter jeg "varmeisoleringstape" på alle sider. Grunden til at jeg ikke benytter plastikplader, er at vognen stadig skal bevare sine former. Døre ridses ud i de på forhånd lavede riller og vinduer skæres forsigtigt ud. Sideliste og dørhåndtag limes på. Alle mål nævnes i cm.



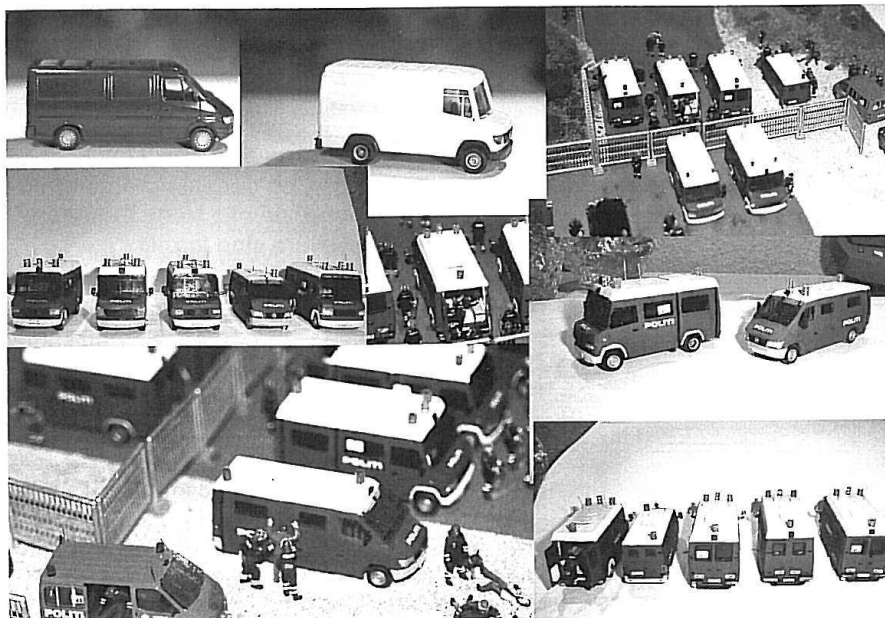
Font |dør standard|-4 liste-|--85 dør (rude 73*46)-|--(rude 96*46)--|-4 liste-|--10 slut|
Bagruder er standard mål (brug dem på modellen)

Begge vogntyper.

Gitter kan laves af Scale Link SLF60 eller man kan købe noget hos Tutein & Koch i København. Blink laves af klart plasticør, som derefter males blå. Politimærker kan købes hos Stoppel. Farveskema til begge typer vogne: Humbol 130 til taget, 104 til sider, 147 til skærme, 85 til rammer, 56 til blinkgitter

Laver man så en lille håndfuld hollændervogne, er det muligt at lave en modelopstilling. I forbindelse med EU-topmødet 2001 byggede Steffen Lund og undertegnede en modelplade, som viser Københavns Politis vognpark i forbindelse med demonstrationer. Pladen blev døbt "Klar til topmøde" og omfatter blandt andet syv hollændervogne, elleve gruppevogne, to patruljevogne, fire hundevogne, en bulldozer, en toiletvogn og 122 betjente.

Pladen var under hele topmødet udstillet på politigården i en glasmontre foran politidirektør Hanne Bech Hansens kontor. Året efter blev den udstillet på Egeskov Slot. Den har også flere gange stået hos Stoppel Hobby, Smallegade, Frederiksberg og kan muligvis stadig ses på hjemmesiden www.modelbiler187.dk under gæstebillede.



En mindre udsnit af omtalte modeller.

Foto Henning Svensson



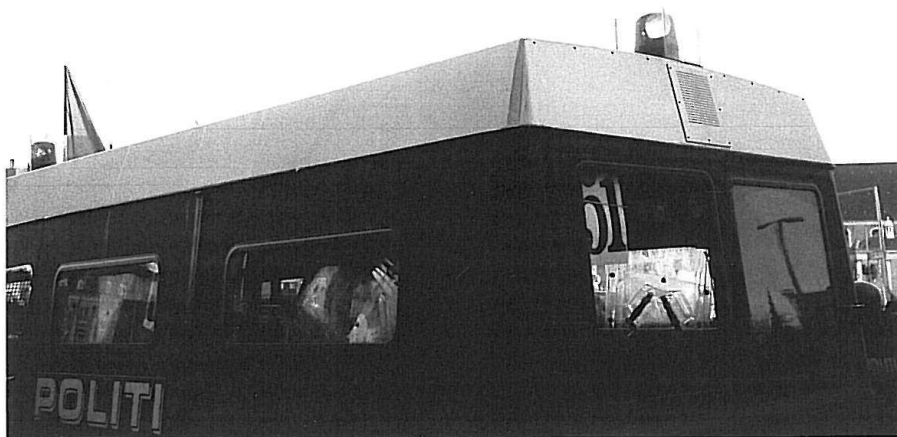
"Show of force" fra modeludstillingen i Rundetårn. Hollændervogne, gruppevogne, salatfade, teknisk tjeneste m.m. Foto Henning Svensson

Plexiglas

Af Steffen Lund

Her lige en lille tilføjelse til Henning Svensson's glimrende artikel omhandlende Hollændervognene ved Københavns politi.

De 2 første køretøjer der blev leveret var forsynet med beskyttende plexiglaskasser rundt om de blå rotorblink, men som det ses på billedet (næste side) var det ikke specielt holdbart og blev derfor udskiftet med metalgitter.



Det ødelagte plexiglas rundt om rotorblinket.

Foto Steffen Lund

Til salg

Efter en "lille" oprydning på kontoret er der fremkommet en del, som der nu ikke rigtig er plads til mere:

Byggesæt. 1/25 AMT/Ertl American LaFrance pumper. (komplet) Pris ide: 75 .-

Ældre årgange (komplet årgang) af Utrykning, medlemsblad for Svensk Utrykningsfordonsförening:

1994, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2002, 2003 samt et par løse fra 1993 (2/93, 3/94, 4/93) og 2004 (1/04, 4/04)

"Report from Ground Zero" af Dennis Smith.

Bogen omhandler terrorangrebet, eftersøgningen efter overlevende, oprydningen m.m. 365 sidder med en del s/h billeder. 75.-

Kenneth Mathiesen telefon :28977164

Nyt brandmuseum i Vestjylland

Af: Kai Andersen og Jesper Lind Arpe

Fredag den 6. maj 2005 åbnede Museet Danske Brandbiler i Oksbøl i Danmarks vestligste kommune, Blåvandshuk, med "snoroverklipping", taler, smørrebrød, øl, vand og hornmusik. Museet er baseret på samlingen af brandkøretøjer og -effekter fra det nu lukkede Dansk Brandværnsmuseum i Århus. Samlingen er optaget i Guinness Rekordbog som verdens største af sin art.

I en noget blandet vejrkulisse foretog Blåvandshuk Kommunes borgmester tømrermester Thoning den officielle indvielse af det nye museum ved overklipping af en til lejligheden frembragt rød snor, i skikkelse af en brandslange, vha. frigørelsesudstyr. Tinglev Frivillige Brandværnsorkester leverede musikken og bestyrelsesmedlem (samt i øvrigt også DSFB-medlem) Søren Rislund holdt åbningstale og fungerede tillige som toastmaster i forbindelse med de øvrige taler, herunder af borgmesteren, kommunens turist- og erhvervschef og formanden for foreningen af kommunale beredskabschefer, Peter Staunstrup fra Odense Brandvæsen.

I forhold til det tidligere museum i Århus er der levnet noget mere plads til hvert museums-køretøj, hvilket betyder, at store dele af samlingen fortsat må opbevares i Oksbøllejren og på en ikke nærmere defineret lokation på Djursland. Allerede nu har museet dog iværksat opførelse af en ny hal, der skal stå klar senere på året og som skal rumme yderligere en del af de mange bevarede veterankøretøjer.

Vi kan absolut anbefale alle et besøg på Industrivej 18 i Oksbøl - f.eks. i den forestående sommerferie. Der er åbent hver dag i tidsrummet 10.00-16.00, men i højsæsonen 13. juni til 17. september endda kl. 10.00-17.00.

Brandmandsminder kommer frem

Af Kenneth Mathiesen

Vi kender det godt, en pludselig lyst til lidt oprydning kan bringe de mærkeligste ting frem fra gemmerne, ting man for længst havde glemt alt om. I mit tilfælde frembragte oprydningen en kasse med bøger, som jeg for længst havde glemt alt om, bl.a. en lidt anonyt bog med Frederiksbergs Brandvæsens logo på...

Et hurtigt gennemkig og tingene faldt på plads! Bogen blev givet som gave i 1994 og omhandler en brandmands minder, bl.a. under besættelsen, ved Frederiksberg Brandvæsen. Bogen har aldrig været optrykt i et stort oplag, hvis der da overhovedet er lavet mere end nogle få stykker, ihvertfald kendes kun et eksemplar ud over dette.

Efter at have læst bogen er jeg især faldet over besættelsestiden, og da vi i år "fejrer" 60 årsdagen for befrielsen synes jeg, at andre end mig selv skal have glæde af det Knud Balschmidt har skrevet om besættelsen. Men lad os starte men et uddrag af forordet:

"Jeg var nok klar over, at mange var interesserede i at høre om, hvordan forholdene var den gang, og især om de mange både uhyggelige og spændende oplevelser, som krigens år førte med sig, men netop på grund af Danmarks stærke engagement i krigen denne gang var det meget vanskeligt at få nøjagtige oplysninger frem om alt, hvad der skete. Alt blev behandlet meget hemmelighedsfuldt af de forskellige myndigheder, som i øvrigt udskiftedes med korte intervaller af politiske årsager. Mange, som vidste for meget, blev henrettet, politiet og militæret stækkedes effektivt, og sidst men ikke mindst, skete der ofte så meget på én gang, at det var umuligt at få alt noteret ned, selv de ting man selv var involveret i.

Når man nu senere får tingene lidt på afstand og forsøger at samle alle de ting, der skete, i en forholdsvis numerisk rækkefølge, sker det, at man blander nogle oplevelser sammen, så de ikke får det helt rigtige forhold til hinanden. Hukommelsen er jo efterhånden heller ikke, hvad den har været. Jeg beder derfor mine læsere om lidt overbærenhed, hvis jeg blander enkelte hændelser sammen eller bytter om på dem. Helheden forrykkes dog ikke.

BRANDMANDSMINDER

*Tilbageblik over tjeneste ved Frederiksberg Brandvæsen
Af overbrandmester Knud Jørgen Balschmidt*

For at give et klart billede af denne ændring, må jeg først fortælle lidt om min ansættelse, årsagen til den og de første år som brandmand ved Frederiksberg Brandvæsen, og visse ting kan vel også give nogle af de nu ansatte grund til eftertanke. Det var, selv efter daværende forhold, ikke normalt en ønskestilling at blive brandmand. Jeg vil tro, at mange før mig søgte de stillinger af interesse for spænding eller som et kald i lighed med sygeplejergeneringen dengang. Lønningerne var meget lave i forhold til andre erhverv. Nærmest svarende til lave arbejdsmandsstillinger. Til gengæld kunne man så se hen til en pension, som var langt bedre end den aldersrente, man kunne opnå ved 70-års alderen i

det frie erhverv, hvis man vel at mærke var medlem af sygekassen, som dengang ikke var tvungen. Efter socialreformen i 1933 kunne et ægtepar opnå 1086 kr. årligt, hvis de var i sygekasse. Ved brandvæsenet kunne man opnå det dobbelte. Da jeg i 1932 blev udlært som tømrer, fik jeg 90 kr. om ugen på dagløn. I akkorder kunne man opnå 150-170 kr. om ugen, hvis det ellers var muligt at få noget arbejde. Begyndelseslønnen ved brandvæsenet var kun 266,67 kr. månedligt.

Da jeg i 1928 gik i lære, havde jeg håbet, at jeg som svend kunne komme ud som Naver (rejsende håndværkssvend). Men over hele verden plagede arbejdsløsheden landene. Alle porte var lukket for fremmedarbejdere, og herhjemme havde vi 500.000 arbejdsløse. Det var en kummerlig tilværelse. Jeg var dog så heldig, at jeg de første 3 år havde arbejde 6-7 måneder om året, hvilket var meget normalt for en tømrersvend, et sæsonbetonet arbejdsfelt, men det var også fordi, jeg tog imod alt arbejde overalt i landet, hvor der var noget at bestille, men man var pisket til det, hvis man ville have noget at leve af, for understøttelse under arbejdsløshed fik man kun i 70 dage á 3 kr. (4 kr. for gifte). Når dette var opbrugt, kunne man gå til "fortsættelseskasserne" stat eller kommune og få 140 dage til.

I 1935 blev jeg heldigvis indkaldt til livgarden. Så var det år da gået, men da jeg kom hjem igen, var tiderne ikke blevet bedre, tværtimod. Allerede inden hjemsendelsen havde jeg været på tæerne for at få noget at lave - lige meget hvad. Jeg var bl.a. oppe hos den daværende brandchef Folke på Mynstersvej, da det var kommet mig for øre, at man gerne optog bygningshåndværkere med aftjent værnepligt, dvs. velafrettede unge som forstod at adlyde uden diskussion. Det var just ikke min livret. Heller ikke inde ved militæret, for jeg har aldrig lært at holde min kæft, når jeg mente mig uretfærdig behandlet. Derfor fik jeg kun karakteren 1-B. A er bedste karakter for at holde kæft, trit og retning.

Jeg var oppe hos Folke i januar, som min hjemsendelse skulle ske i marts. Her fik jeg besked om at komme igen, når jeg var blevet lidt ældre. Jeg var 22, og de skulle bruge folk mellem 23 og 27 år. I februar kom der imidlertid en annonce i dagbladene, hvori der søgtes 2 mand til Frederiksberg Brandvæsen, og ansøgerne skulle medbringe papirer og stille på stationen den 1/3 kl. 0800 til nærmere undersøgelse (mål, vægt, alder, interesse m.v.). Jeg søgte fri og stillede i fuld uniform, dog uden bjørneskindshue, i den tro, at det kunne gøre indtryk.

Jeg mødte op kl. 7. da jeg af erfaring vidste, at mange søgte arbejde, men at der var 4-500 ansøgere forbavsende mig. De stod allerede i kø fra den daværende skolestue, brandmestrenes nuværende spise- og dagligstue, hvor der var opstillet vægt og målemeter til højdemål, i rodekolonne hen ad den lange gang til hovedtrappen, ned ad denne forbi de store remiser, langs de små remiser, forbi "ekspeditionen" ud af porten, hen ad fortovet til Jernbanestien. Kravene var bygningshåndværker, sømand eller skorstensfejer, 180 cm høj, ingen tilbøjelighed til fedme, sund (ikke have haft sygdomme udover forkølelser), ingen briller eller kunstige fænder, aftjent værnepligt med bedste karakter, sportsdyrker, stort eller lille kørekort (en sjældenhed dengang), samariterkursus og pletfri anbefalinger fra skole og tidligere arbejdsgivere. Havde man disse fordele, kunne det tænkes, at man ville komme mellem de 10 mand, der skulle sendes videre til skriftlig prøve, lægeundersøgelse, gymnastikprøve, stigeprøve og psykoteknisk prøve. Den skriftlige prøve bestod i, at man satte en skrivelse sammen til Folke, hvori man begrundede årsagen til, at man netop søgte ansættelse som brandmand, og hvilke fortrin man mente at have for dette job.

Det var forunderligt at tænke på i dag, at så mange var villige til at søge stillinger med så store kvalifikationskrav til en løn, der lå langt under håndværksmæssige normer. På trods af at jeg allerede i januar var blevet afvist af Folke, som åbenbart ikke havde lagt mærke til mig dengang, og at jeg var opereret for blindtarmsbetændelse, ikke indehaver af hverken stort eller lille kørekort og ikke havde samariterkursus, lykkedes det mig at komme imellem de 10 mand, som man skulle bruge 2 af. Resultatet blev, at Skals og jeg blev ansat på 2 års prøvetid. Det måtte betragtes som det store lod i lotteriet, for selv om det var sulteløn set i forhold til håndværkerlønnen, så var årsindtægten dog bedre, da man som håndværker selv i gode tider måtte regne med 6-7 måneders arbejdsløshed.

Arbejdstiden ved brandvæsenet var særdeles tiltrækkende. Vagt hvert andet døgn og én frivagt for hvert 7. vagtdøgn. Det var helt uvant at have fri hver anden dag især som ugift. Jeg var vant til at arbejde 8 timer i alle ugens 6 dage og vidste til at begynde med ikke, hvad jeg skulle bruge al den fritid til. Senere gik det helt godt, men for ens kone, børn og familie var det nok sværere at undvære farmand et helt døgn ad gangen. Der kunne også være døgn, hvor der virkelig havde været travlt med hårdt arbejde, så man var godt udkørt, når man kom hjem, men vi var unge og tog det ikke så højtideligt.

Den 1/4 1936 tiltrådte Skals og jeg vort nye job i en atmosfære, som i dag må kaldes autoritær, men man siger jo: "som herren er, så er hans svende", og Folke var meget autoritær. Tillige var han en mand af format både i samfundet og i Frederiksberg Kommune. Kort sagt en mand af den blå bog. Én, som man dengang ville være stolt og glad over at få lov til at trykke i hånden. Han var meget stolt over "sit" brandvæsen og satte meget ind på at "hans" brandvæsen var noget for sig. Han gjorde også meget for at Frederiksberg Brandvæsen lå i spidsen både med nye og moderne opfindelser og slukningsmetoder. F.eks. var Frederiksberg de første, som blev automatiserede. En elektrisk tårnstige købtes i 1910, og i 1914 fik brandvæsenet 2 Dennis motorsprøjter. Allerede i 1924 var brandvæsenet fuldstændigt motoriseret.

De første krigsår.

Den 9/4-1940 kl. 5 vækkedes københavnernes af en masseoverflyvning. Der var flere maskiner, end vi nogensinde havde oplevet selv ved de største opvisninger. Man var ikke i tvivl om, at der skete et eller andet dramatisk. Skulle vi bombes, eller gjaldt det Sverige? Vi havde intet hørt om krigserklæringer eller ultimatum. Vi var os ikke bevidst, at vi havde trådt nogen over tærne, og vi regnede med, at tyskerne var godt engageret både i syd og øst. Var det englænderne? Vi var helt desorienterede. Det var faktisk først ved 10-tiden, da tyskerne kastede flyveblade ned over København, at sandheden gik op for de fleste af os. Landet var blevet besat af tyskerne.

I denne periode var jeg på dagtjeneste. Jeg kørte sygevogn i tiden kl. 10-19 sammen med Velin, og så snart vi kom ud på den første tur, kunne vi ikke dy os for at se os lidt om i byen. Vi ville se lidt med vores egne øjne, da vi jo kun havde rygter og løgne fra radio og flyveblade at tro på. Det var en mærkelig fornemmelse at køre rundt i gaderne og se folks reaktioner og ansigtsudtryk. Vi kunne selvfølgelig ikke nære os for at køre nogle "små" omveje, når vi nu havde lejlighed til det. Man troede endnu ikke rigtigt, at det var så slemt, som man gisnede om, og vi følte os forholdsvis sikre. Vi kørte jo i en af brandvæsenets røde biler og var iført uniformer.

Januar 1943 tog sabotagerne til i omfang og størrelse. De efterfulgtes af "Schalburgtager", som gengældelsesbombninger fra tyskernes side blev kaldt. Det skabte ret voldsomme og farlige brande. Ikke alene farlige i den størrelsesorden, vi normalt oplevede, men særdeles farlige på grund af den hensynsløshed sprængningsobjekterne udvalgte med i tætte beboelsesområder. Også for redningsmandskabet var der særlig fare, da der ofte lå u-eksploderede bomber, som først detonerede efter slukningsarbejdet var i gang, men det forekom nu mest ved "Schalburgtagerne". Ved sabotagerne fik vi ofte besked, når der var noget, vi skulle tage os i agt for. Desuden gik det ofte ud over våbenarsenaler, maskinfabrikker med fare for ilt- og gasflaskeeksplosioner og transformatorstationer, så det var ikke ufarligt at være brandmand under de forhold.

Under folkestrejken, hvor den totale strejke i København "kun" varede i 4 dage, men herefter i meget vid udstrækning strejkedes ustandseligt, havde vi vore store problemer med at skaffe vand, hvilket var katastrofalt for et fag som vort. Heldigvis for os forekom der ikke de helt store brande i disse 4 dage, men helt undgik vi ikke brande. Det var sandelig ikke morsomt at gå til "vaflerne" med den tanke i sig, at der kun var 3-400 liter vand bag én i M-1's tank, og det ville mindst vare 10 min. at få etableret reservevandforsyning. Til gengæld blev vandskaderne i den tid minimale.

En del brande fik dog en større udbredelse end normalt, idet vi ofte måtte nøjes med at holde ilden skak, indtil vi havde fået etableret en lidt sikrere vandforsyning, mange gange meget langt fra. Nogen gange ærgrede det én, at man måtte trække sig tilbage, når vandtilførslen svigtede, netop som man mente at have ilden under kontrol. En enkel gang skete det også, at ilden udviklede sig til en større brand, end den var ved ankomsten. Det var en brand i en overtændt lejlighed i Rahbeks Alle på anden sal. Ilden stod ud af vinduerne til gadesiden, da vi ankom. Bjørn og jeg som ambulancefolk og holdrøgdykkere fik stukket en C-slange i hånden og fik til opgave at finde frem til en ældre dame, som man vidste boede i lejligheden. Ilden buldrede i korridoren bag hoveddøren, det vil sige, at man sandsynligvis nu fra gårdsiden kunne se ilden. Vi håbede på, at man var så fornuftige at vente med udlæg af 2. slange, indtil vi kunne nå frem til beboeren, da det ellers ville knibe yderligere med vandet. Der var også den fare, at de evt. ville føre en slange op ad stigen, som de var begyndt at rejse, da vi gik ind. Det kunne være fristende, eftersom ilden stod ud af vinduerne. Da vi sprængte døren, slog flammerne ud af den med sådan en voldsomhed, at vi var bange for, trappen skulle blive antændt. Vi gik ind i det brændende inferno med kun strålerørets bruser i brug for at få en så stor effekt som muligt med det vand, vi havde til rådighed.

Om det var fornuften eller travlheden med at etablere vandforsyning, der gjorde, at man ikke lagde flere angrebsslanger ud, ved jeg ikke i dag, men det var et held for Bjørn og jeg, for vi havde vand nok til at slå ilden væk fra trappen og korridoren. Værelset derimod havde vi mere besvær med, for vi kunne ikke tillade os at bruge fuld stråle mod det overtændte rum, før vi var sikre på, at de nede på gaden havde fået vand frem til sprøjterne. Det skulle hentes ovre fra KB-bryggeriets vandbeholdere, og det krævede udlægning af ca. 500 m B-slange. Alt imens jeg prøvede at holde ilden i skak, så godt jeg kunne, gennemsøgte Bjørn de øvrige værelser for at finde damen. Han fandt ingen, og da varmen i den brændende stue var så enorm, at fernisen i de tilstødende rums gulve boblede op og var klæbrig, så vi ingen anden udvej end at trække os tilbage og nøjes med at dække trappen, indtil vi fik besked om vandforsyningen var blevet etableret. Varmen kunne hvert

øjeblik antænde fernisdampene, så vi ville være omgivet af et flammehav og næppe kunne komme ud, hvis vandet pludselig slap op.

Vi trak os som sagt tilbage for at afvente besked om vandforsyningen, og vi var dårligt nok kommet ud på trappen, før vores slange blev flad. Vi trak døren til og håbede. Vi stod nu og samlede kræfter og fik kølet vor vejtrækning. Kredsløbsapparaternes luft var så varm, at det sved i svælg og lunger. Vi stod og hørte ilden tage til i styrke. Det vand, vi med bruseren havde slået ilden tilbage med, havde ikke været nok til at gennemvæde noget som helst og fordampede hurtigt. Kort efter mærkede vi, at slangen atter blev fyldt med vand, og regnede derfor med, at forsyningen nu var i orden. Vi ventede ikke til en mundtlig besked kom frem, men åbnede døren og gav den røde hane hele armen. Hele lejligheden stod nu i lys lue, så faren for et bagholdsangreb var elimineret. Vi regnede med, at 2.slange var nået frem til køkkenet fra køkkentrappen, og at stigen med 3.slange var ved facadevinduet. Det viste sig at slå til, og ilden var nu hurtigt under kontrol.

En brand af særlig farlig karakter især for slukningsmandskabet bør vel nok nævnes her for at belyse, i hvilken omfang heldet var med os, som slap gennem krigens dage med liv og lemmer i behold. Det var sabotagen af "Skandinavisk Motor" i Lundtoftegade. Under denne brand sprang 17 gas- og iltflasker, mens slukningsarbejdet stod på. Selve området indebar ingen fare for menneskeliv, da der på det tidspunkt ikke arbejdede nogen i firmaet. Til gengæld lå firmaet i et område, der var omgivet af 5-etagers beboelsesejendomme til 3 sider.

Ved ankomst blev vi advaret af frihedskæmpere. Alle bomber var endnu ikke sprængt, og vi kunne vente 2 detonationer endnu, så inden vi begyndte slukningen, gik vi i gang med at advare ejendommens beboere. Da de 2 sidste sprængninger var overstået, gik vi i gang sammen med københavnere, der nu var ankommet. Efter et stykke tids arbejde med slukningen begyndte fyrværkeriet. Det ene drøn efter det andet lød over kvarteret. Vi brugte alt lige fra ølkasser til betonmure at dække os bagved. Det pudsige var, i den nok så alvorlige situation, at en mur væltede ved en af eksplosionerne. Bag den befandt sig på det tidspunkt "kun" 2 brandfolk. De lå heldigvis helt nede på maven og fik kun enkelte mursten over sig. Havde de stået op, var det ikke sikkert, de var sluppet så billigt.

Således kom vi ud for mange prekære situationer. Det vil føre for vidt at omtale flere, for der var alt for mange, men er der noget at sige til, at man idag ofte tænker på den tid og ikke rigtig forstår, man slap igennem med skindet og livet i behold.

I næste nummer vil der komme et par linier mere fra bogen.

Tak til Frederiksberg Brandvæsen, Lone Andersen.



Frederiksberg Brandvæsen, M-1. Volvo fra 1960.

Foto Bemo's samling



Frederiksberg Brandvæsen, M-3. MAN 13.168 fra 1977.

Foto John Hou



Tønder Friv. Brandværn, M-1. Scania P94D CP31. Foto Jesper Lind Arpe



Tønder Friv. Brandværn, S1. Scania P94D/Bronto 32 m. Foto JLA



Tønder Friv. Brandværn, V-1. Volvo FL 7 årgang 1981 inden ombygningen i 2004.



...og her efter ombygningen på Gråsten.

Begge fotos Jesper Lind Arpe



Lunderskov Brandvæsen, LK 2. Scania 93ML fra 1989. Foto Lars Larsen



San Francisco Brandvæsen, "Service Squad" en Ford C fra 1992. Foto KM

Søllerød-Hørsholm Brandvæsen

Af Jesper Lind Arpe

Som annonceret i sidste udgave af "Vi melder fra!" følger hermed en artikel om det nye brandvæsen i min hjemby, Hørsholm.

Medio 2004 fusionerede de daværende Søllerød Brandvæsen og Beredskab Hørsholm til et nyt brandvæsen under navnet Søllerød-Hørsholm Brandvæsen. I første omgang var opgaverne de samme som hidtil, men fra og med søndag den 12. december 2004 kl. 1200 overtog det nye brandvæsen slukningspligten i Hørsholm Kommune fra Falck.

Søllerød Kommunes beredskabschef Jesper Djurhuus fungerer i dag som beredskabschef i begge kommuner, mens Hørsholm Kommunes tidligere beredskabschef Leif B. Johansen i dag er viceberedskabschef i begge kommuner.

Med oprettelsen af Søllerød-Hørsholm Brandvæsen splittedes det tidligere Hørsholm-Karlebo Brandvæsen (Falck) op. Det private redningskorps slukker fortsat i Karlebo Kommune, mens det nye brandvæsen slukker i Hørsholm Kommune.

Opsigelsen af brandkontrakten med Falck betød, at Hørsholm Kommune måtte finde en ny brandstation. Efter lang tids debat for og imod købte kommunen en tidligere busgarage i Kokkedal Industripark. En del af garageanlægget blev nødtørftigt ombygget og først i december stod garagefaciliteterne klar til indflytning. Siden flyttede også det tidligere Beredskab Hørsholms administration fra den gamle beredskabsgård til en garagebygning bag ved den nye brandstation. I løbet af 2005 skal der indrettes permanent kontorfunktion for brandvæsenet i en eksisterende sidefløj til brandgaragen.

Det samlede Søllerød-Hørsholm Brandvæsen råder således i dag over 2 fuldt udrustede brandstationer, idet Søllerød Kommunes brandstation på Rundforbivej fortsat eksisterer. Fra 2007, når Søllerød og Birkerød Kommuner slås sammen til den nye Rudersdal Kommune vil brandvæsenet få tilføjet endnu en station, nemlig Birkerød.

Styrken i Hørsholm udgøres af 5 brandmestre + 2 under uddannelse samt 26 brandmænd. Der er tilknyttet 8 tidligere Falck-brandmænd fra station Hørsholm, et antal med brandmandserfaringer andetsteds fra samt en del nyuddannede brandmænd. Indsatsledelsen varetages i dagtimerne separat i de to kommuner, mens hele udrykningsområdet, dvs. begge kommuner, uden for normal arbejdstid dækkes af én vagthavende indsatsleder, som har base enten i Søllerød eller i Hørsholm Kommune. I alt råder brandvæsenet over 5 indsatsledere.



Beredskabschef Jesper Djurhuus og viceberedskabschef Leif B. Johansen med den nye stationsklokke til Hørsholm.
Foto Jesper Lind Arpe



Mandskabet (stort set) samlet søndag den 12/12 kl. 12.

Foto JLA

Stationen i Hørsholm skulle selvfølgelig forsynes med køretøjer. Det har i mange år været Søllerød Brandvæsens indkøbspolitik at hente brugte brandkøretøjer i Holland, og ved etableringen af det nye fælleskommunale brandvæsen blev der da også indkøbt et par brugte hollændere. Men som noget helt nyt bestilte brandvæsenet også 2 helt nye brandkøretøjer til station Hørsholm.

Primærmateriellet består i Hørsholm af automobilsprøjte, automobiltanksprøjte, drejestige og pionervogn.

Fra brandvæsenets premieredag og til marts 2005 ventede man fortsat på den bestilte nye A-sprøjte. Derfor havde man lånt Nordsjællands Brandvæsens M 7, en MB 1113 årgang 1970 med en fortid i Vordingborg.



Den nye brandstation med 5 porte til de 4 primærkøretøjer samt rådighedsvagtens bil, og i forgrunden de to indsatsledervogne, begge VW Passat. Foto JLA



Midlertidig M 1 i skikkelse af Nordsjællands Brandvæsens M 7. Foto JLA

Den 28. februar 2005 leveredes så endelig den nye sprøjte, en MB 1328 Atego fra Apollo/Gråsten. Sprøjten er forsynet med 2000 liter vandtank og hækmonteret Ziegler-pumpe der yder 3000 l/m ved lavtryk og 400 l/m ved højtryk. Der er 2 stk. 90 m højtryksslangevinder placeret i mellemste skab på hver side. Endvidere er sprøjten forsynet med elgenerator Honda GX270, lysmast med 3 x 0,5 kW samt øvrigt materiel i henhold til normen for en 16/8-sprøjte.

Men allerede i slutningen af november måned 2004 leverede Apollo det første nye køretøj til Hørsholm. Tanksprøjten er ligesom sprøjten opbygget af Gråsten Karrosserifabrik, denne gang på MB 1828 Atego-chassis. Tanksprøjten medfører 7000 liter vandtank og en Ziegler-pumpe magen til M 1. Den er oppakket som en 16/8-sprøjte og har 2 stk. 90 m højtryksslangevinder. Generator og lysmast er også magen til M 1. Tanksprøjten har kørt som førstevoan siden brandvæsenets start - idet den "rigtige" sprøjte som nævnt var nogle måneder forsinket og desuden blev leveret med en lettere fejlbehæftet pumpe. Tanksprøjten går under den noget specielle betegnelse VM 1 - hvilket dækker over, at der reelt er tale om *både* en vandtankvogn (V) og en sprøjte (M).

Med disse to helt nye pumpekøretøjer er Hørsholm absolut blevet godt kørende - ja, faktisk betydeligt bedre end Søllerød, og det er da også planen at de sikkert lidt misundelige Søllerød-folk til næste år skal have en tanksprøjte magen til Hørsholms.



Hørsholm M 1.

Foto JLA



Hørsholm VM 1.

Foto JLA

I modsætning til pumpekøretøjerne var der derimod ikke økonomi til også at anskaffe et nyt stige-køretøj. Derfor blev der allerede i løbet af 2004 via "brugtvognsforhandleren" FTE købt en hollandsk 30 m drejestige til Hørsholm. Selve stigen er af typen Metz PLC - en type som er ganske velkendt herhjemme, ikke mindst i netop Hørsholm. Til gengæld er Hørsholms stige den p.t. eneste danske stige på DAF-chassis - mon ikke den er den første nogensinde i Danmark. DAF'en, i øvrigt en model 1900 turbo 6,2 med automatgear, årgang 1991, har tidligere kørt hos Brandweer Breda i Holland. Stigen medfører bl.a. en 36000 m³/h overtryksventilator fabrikat Leader MT236.

Også brandvæsenets pionervogn, en MB 811D, er købt brugt i Holland via FTE. Der er tale om en typisk hollandsk pionervogn med dobbeltkabine og den velkendte "knækkede" Doeschot/Rosenbauer-opbygning, årgang 1991 og så vidt vides fra Breda ligesom drejestigen. Vognen er pakket op med bl.a. generator fabrikat Honda EM 4500 (8 kW), 4 t frontspil, Lukas frigørelsesudstyr, løftepuder, kædesav, belysningsmateriel, Trin 1 miljømateriel, 2 stk. kemikaliedragter m.v.

Hørsholm Kommunes to indsatsledervogne, begge VW Passat CL Variant TDI model '97, er blevet forsynet med nye stafferinger og hedder nu hhv. P 2 (vagthavende) og P 3 (reserve).



Hørsholm S 1.

Foto JLA



Hørsholm I 1.

Foto JLA

Endelig skal det nævnes, at station Hørsholm udover de ovennævnte køretøjer råder over en Ford Escort akutenhed/rådighedsvagtvoan, nemlig den tidligere bagvagsbil P 5 fra Københavns Brandvæsen, en VW Transporter T4 færdselsvogn, en MB 310D hjælpemiddelvogn og to nye kørestolsvogne på VW LT 35 TDI.

Udrykningssammensætningen er temmelig varierende, alt efter meldingen, men som udgangspunkt rykkes der ud med sprøjte (1 + 5) og stige (0 + 2) i byområder og sprøjte (1 + 3) og tanksprøjte (0 + 4) i landområder.

Beredskabskorpsets køretøjer, del 5

Af Jesper Lind Arpe

...fortsættelse fra "Vi melder fra!" 1/05.

Beredskabskorpset, 1996-2004, nye tider, nye navne og brugte biler

Beredskabskorpsets vognpark overbelastes ikke af høje udrykningstal. Alligevel er vognparken udsat for meget høj belastning. De fleste køretøjer er i dagligt brug til uddannelsesformål. Internationale opgaver, de værnepligtiges daglige brug (og misbrug pga. fejlbetjening) samt skarpe indsatser slider hårdt på køretøjerne, ligesom det mod slutningen af 1990'erne i mange tilfælde kneb med at få undervisningsplanerne til at holde pga. mangel på materielressourcer.

20-25 års intens brug af den første generation egentlige fredstidskøretøjer (MB 1113-sprøjter og pionervogne) havde efterhånden slidt de ellers nærmest utrættelige "rundsnuder" op. Samtidig var udviklingen på såvel køretøjs- som udstyrsområdet gået stærkt op gennem 1980'erne og 1990'erne.

Beredskabsstyrelsen iværksatte en større investeringsplan for udskiftning af de primære udrykningskøretøjer, således at de eksisterende vogne i udrykningsvagten kunne frigøres til uddannelsesbrug.

Samtidig havde man erfaret, at brandvæsenerne sjældent rekvirerede Beredskabskorpsets standardiserede udrykningssammensætninger - "standardudrykningerne". Ofte ønskedes f.eks. tankvognsassistance, belysningsassistance eller trykluftpåfyldningsassistance. Andre gange rekvireredes f.eks. udrykningen "standard brand" (sprøjte, pioner, slangegruppe) *suppleret* med tankvogn.

Det var således tydeligt, at der i højere grad var behov for, at udrykningssammensætningen skulle ske individuelt ud fra meldingens ordlyd. Det betød at standardudrykningerne "brand" og "miljø" (sprøjte, pioner, miljøcontainer) blev nedlagt. Ønsket om en mere fleksibel udrykningssammensætning afstedkom tillige behov for mere fleksible enheder - altså endnu mere materiel over på containerbaserede enheder.

Som led i materielinvesteringen blev der via Hauberg Technique i Haslev bestilt 7 stk. nye automobilsprøjter efter svensk mønster, men skræddersyet efter Beredskabsstyrelsens ønsker. I begyndelsen af 1996 kom den første nye sprøjte til Danmark og senere fulgte resten. Sprøjterne fik benævnelsen ASP 3200 (efter tankkapaciteten) og blev fordelt til de 6 udrykningspligtige afdelinger samt 1 til Beredskabsstyrelsens Tekniske Skole i Tinglev. Disse sprøjter udgør i dag ryggraden i Beredskabskorpsets udrykningsvagter.

Sprøjterne er opbygget af Autokaross i Floby, Sverige, på MB 1824-chassis. De har 3000 l/m-pumper og 2800 liter vandtank samt 400 liter skumvæsketank. Pakningen omfatter desuden bl.a. 2 stk. 90 m højtryksslangevinder, 12 m skydestige, sektionsstiger, 8 røgdykkerapparater med reserveflasker, lysmast, generator, 5 t wirespil, overtryksventilator, frigørelsesudstyr, løftepuder, spineboard m.v.

De hidtidige førstesprøjter, ASP M/81 (MB 1017) og M/82 (MB 1217) blev degraderet til uddannelsessprøjter og de gamle sprøjter, M/70 og M/73 (MB 1113) blev dels flyttet til skolen i Tinglev, dels udfaset.

1990'erne indebar også eksperimenter med helt nye containerenheder. Der udvikledes en ventepadscontainer til brug på skadesteder med mange tilskadekomne, en personelrensecontainer til indsatser mod farlige stoffer samt en flexcontainer, der skulle kunne indrettes til flere forskellige formål - i første omgang som ny miljøcontainer og redningscontainer.

Redningscontaineren var udset til at erstatte de eksisterende pionervogne. I 2000 udgik de to sidste af de gamle MB 1113-pionervogne, mens Allinges MB 1017 som den sidste pionervogn udgik i 2003 efter en lang periode ude af drift med defekt gearkasse. Redningscontaineren medfører et væld af pionermateriel bl.a. generator på 32 kW, 10 m lysmast med 6 projektører, hydraulisk frigørelses- og løfteudstyr, luftpuder med løfteevne op til 67 tons, kædesave, skæreskiver m.v.



ASP 3200 fra Beredskabscenter Bornholm i Allinge.

Foto JLA



Redningscontainer fra BRSNS i Hillerød.

Foto JLA

I modsætning til de andre centre fik Bornholm ingen tankcontainer i 1990 - her klarede man sig med en brugt Scania-tankvogn. Denne blev dog i 1997 udskiftet med en 8000 liters MB 1824-tankvogn opbygget af Ringe Karrosseri, og det skulle vise sig at blive indledningen på et godt samarbejde med den midtfynske karrosserifabrik, der siden har leveret et stort antal specialkøretøjer til Beredskabsstyrelsen. Scania'en fortsatte i øvrigt karrieren på Teknisk Skole i Tinglev som uddannelsestankvogn.

I 1999 måtte Hillerøds tankcontainer skrottes med totalskade efter at være væltet under indsats. I stedet for at få opbygget en ny tankcontainer valgte man i stedet at købe en ældre benzintankvogn fra Farum Kaserne. Beredskabsstyrelsen lod Ringe Karrosseri totalrenovere og ombygge vognen til styrelsens brug. Tanken blev afkortet, så indholdet blev 12000 liter vand, og der blev indbygget en ny pumpe. Lige før årtusindskiftet kom den nye tankvogn til Hillerød og kørte her indtil kaserne som led i et politisk forlig om beredskabet blev nedlagt i pr. 1. januar 2003 og endelig afviklet i løbet af 2003. Efterfølgende blev tankvognen flyttet til Næstved, hvor den fortsat forretter tjeneste.

Med henblik på at øge uddannelseskapaiciteten i forbindelse med omlægning af værnepligten til bare 3 måneder måtte der indkøbes flere automobilsprøjter. Samtidig var flere af de ældre sprøjter ved at være godt slidte. Økonomien var ikke til investering i fabriksnye køretøjer, så i stedet valgte man - i lighed med mange andre danske brandvæsener - at undersøge mulighederne for at købe brugte sprøjter i Holland.



Vandtankvogn, MB 1824 SK'94, fra BRSB i Allinge.

Foto JLA



Hillerøds ombyggede tankvogn, MB 2628 - kører i dag i Næstved. Foto JLA



Brugt hollandsk MB 1317-sprøjte i Haderslev.

Foto JLA

I første omgang skulle der findes et erstatningskøretøj for Haderslevs M/82-sprøjte, som måtte udfases. Desuden skulle Allinge have en "ny" sprøjte som reserve for udryknings-sprøjten, idet også deres M/82-sprøjte efter næsten 20 års jævnlig brug (på Bornholm indgik kasernen i årevis som regulært brandvæsen på en tredjedel af øen) var ved at være træt.

Beredskabsstyrelsen købte i Holland en DAF 1500-sprøjte til Allinge og en MB 1318-sprøjte til Haderslev. Begge var opbyggede af Doeschot/Rosenbauer og begge blev lakeret orange og indsat som ASP 2 ved de respektive centre.

Derudover købte styrelsen 6 stk. små DAF 1100-sprøjter - én til hvert beredskabscenter - udelukkende til uddannelsesbrug. Sprøjterne blev ikke omlakeret og kørte derfor i hele deres levetid rundt i rød lakering med det typiske hollandske hvide "mavebælte". DAF'erne viste sig at være et af de dårligste indkøb i styrelsens historie. De 6 sprøjter var alle over 10 år gamle og de var ikke i en særlig god stand - men de var billige! Lidt efter lidt blev de i al ubemærkethed afhændet ved auktioner sammen med store mængder mobiliseringsmateriel, herunder talrige Landrovere og MB 911'ere.

Endelig indkøbtes yderligere to stk. MB 1017-sprøjter i Holland. Den ene blev stationeret i Haderslev, hvor den fortsat kører som orange ASP 3. Den anden kom til Hillerød som rød uddannelsessprøjte, og dens skæbne ved Hillerøds lukning er mig ikke bekendt.

Beredskabsstyrelsens Tekniske Skole i Tinglev har i flere år købt brugte danske brandkøretøjer og i slutningen af 1990'erne udvidede de vognparken med bl.a. en af Frederiksberg Brandvæsens MAN-sprøjter (som siden blev afhændet til Samsø) og en af Søllerød Brandvæsens hollandske MB 1017-sprøjter. Disse to sprøjter blev ikke omlakeret.

Omkring årtusindskiftet vendte bladet igen mht. sprøjteanskaffelser. Fra nu af blev der igen satset på fabriksnye sprøjtekøretøjer. I 1999 (i drift 2000) købte Beredskabsstyrelsen som en af de første i Danmark en helt ny type sprøjte, bygget af Rosenbauer og leveret af Ringe Karrosseri. Der er tale om en letvægts-konstruktion i aluminium, heraf Rosenbauers navn "AT" for aluminiumsteknologi. Sprøjten er bygget på et terrængående 4x4 MB 1528 Atego-chassis og er stationeret på Teknisk Skole i Tinglev. I 2002 fulgte endnu en sprøjte af samme type til Tinglev, denne gang dog i alm. gadeudgave 4x2.

I 2003 overtog styrelsen endnu en AT-sprøjte, som Ringe Karrosseri havde hentet til landet på bestilling fra et andet brandvæsen, som i sidste øjeblik fortrød og valgte en anden sprøjte type. Denne tredje AT-sprøjte i korpset kunne medlemmer af Dansk Selskab for Brandkøretøjer se på kasernen i Næstved på vort særdeles succesfulde besøg i 2003. Sprøjten fungerer i dag som lånesprøjte, som på skift udlånes til centrene i forbindelse med hovedreovering af de svenske ASP 3200-sprøjter.

Det forlyder, at der her i 2005 følger en fjerde AT-sprøjte til Beredskabsstyrelsen.



Rosenbauer AT-sprøjte på MB 1528 Atego til Teknisk Skole.

Foto JLA



Dobbeltkabine-slangegruppe fra Næstved.

Foto JLA

Sideløbende med de mange nye automobilsprøjter er der også skiftet ud i flåden af slangegruppevogne. Efter at Forsvaret havde oplevet flere alvorlige uheld ved transport af værnepligtige på ladet af lastvogne blev det ved lov forbudt at transportere personer på lastvognslad. Denne praksis var ellers meget udbredt både i Forsvaret og i Beredskabskorpset.

Som led i den generelle udskiftning af korpsets stamkøretøjer blev det derfor besluttet, at lastvogne fremover skulle forsynes med dobbeltkabine i lighed med f.eks. automobilsprøjterne. Endnu en gang blev det Ringe Karrosseri, der fik kontrakten. Til dato er der bygget mindst 12 dobbeltkabinelastvogne på MB 1523 Atego. En del af dem er oppakket som slangegruppevogne og sat i udrykning på de tilbageværende 5 beredskabscentre. Andre er stationeret på de nu 9 statslige støttepunkter, hvor de kører som slangegrupper, ventepladsvogne og en enkelt tung redningsvogn.

Apropos støttepunkter, så blev de oprettet for at styrke det statslige regionale redningsberedskab og reducere responstiden til visse dele af landet. Støttepunktsberedskabernes materiel omtales nærmere i næste del af artikelsekserien.

Også blandt de mindre køretøjer i vognparken skete der lidt i løbet af perioden 1996-2004. De internationale opgaver medførte, at mindre køretøjer i stigende grad blev leveret i hvid lakering. Således indgår der i dag en del hvide Toyota Landcruiser og Hilux i vognparken. For de helt små tjenestevognes vedkommende (personbilsstørrelsen) måtte Opel vige pladsen for Peugeot, og også lakeringen blev ændret. I erkendelse af, at meget få ønsker

at køre rundt i en orange privatbil, er de mange Peugeot'er blevet leveret i mørkeblå. De er betydeligt lettere at sælge videre. Der er indkøbt Peugeot i flere forskellige modeller bl.a. 106, 307 (så vidt vides er ingen af dem brændt endnu...), 406 og Peugeot Partner.

Som supplement til de i 1990'erne indkøbte VW T4 Syncro-busser er der tillige anskaffet en række lange og mellemlange busser MB Sprinter. De lange er hovedsageligt indrettet og udstyret som traditionelle kommunikationsvogne for udrykningsvagten, mens de halvlange blev indrettet som såkaldte mobile kommunikationsmoduler som led i investeringerne i terrorpakken. Indkøbet af Sprinterne har frigjort en del T4'ere, som til gengæld bruges som mandskabsvogne - endnu en konsekvens af forbudet mod persontransport på lad.

Beredskabsstyrelsens nye flagskib blandt kommunikationsvognene er dog den såkaldte LKM - Ledelses- og Kommunikations-Modul opbygget af HMK Industri A/S i Hjørring på MB 2528 Atego. Vognen er tænkt som en mobil kommandostation til brug ved de allerstørste indsatser - præcis som man kender konceptet fra udlandet.

Vognen er til dagligt stationeret på kasernen i Næstved og bemannes af specialuddannet personel, som ikke hentes fra den almindelige udrykningsvagt, men tilkaldes ved alarm. Til dato har LKM'en kun været brugt skarpt ved eksplosionsbranden i Kolding december 2004.



Kommunikationsvogn, MB 416 CDI Sprinter, BRSMJ Herning.

Foto JLA



LKM-vognen "pakket ud" ved Beredskabsstyrelsen i Birkerød.

Foto JLA

Til sidst kan det nævnes, at mediernes hyppige forvekslinger af de statslige beredskabscentre med visse kommunale brandvæsener, som af forskellige grunde har valgt at kalde deres stationer for beredskabscentre, valgte Beredskabsstyrelsen i september 2001 at omdøbe de 5 beredskabscentre for at understrege deres tilhørsforhold til Beredskabsstyrelsen i Birkerød. Det betyder, at de statslige beredskabscentre i dag hedder Beredskabsstyrelsen efterfulgt af navnet på den pågældende region f.eks. Beredskabsstyrelsen Nordjylland (Thisted) og Beredskabsstyrelsen Sjælland (Næstved).

I næste del af artikelserien, del 6, præsenteres støttepunktsberedskabernes materiel og i seriens 7. og sidste del berettes der lidt om den nærmeste fremtid i Beredskabskorpsets vognpark.



Rougsø-Sønderhald, Mercedes Benz 1313.

Foto John Hou



Rougsø-Sønderhald, VT1. Scania P94D.

Foto Lars Larsen



Vestegnens Brandvæsen, M-4. Mercedes Benz 1113. Foto Kenneth Mathiesen



Briançon i Frankrig. Iveco/Serre Chevalier.

Foto Steffen Lund