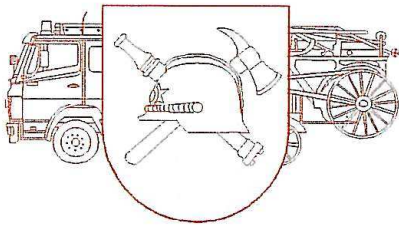


Vi melder fra!



Dansk Selskab for Brandkøretøjer

4/05





Vordingborg Brandvæsen, VB 7. Scania P94D med 9000 l.vand. Foto Lars Larsen



Ribe Brandvæsens indsatsleder R7. Toyota Landcruiser 2004. Foto John Hou

Formanden har ordet

Det er altid rart at være formand i en forening hvor folk er aktive deltagere. Vi har været så heldige at Henning var på rette tid og sted til en god artikel om London-bomberne. Hennings familie og venner vil nok mene, at det er en lidt skæv vinkel og at de hellere havde set familien et andet sted, men nu gik alt jo godt for dem, så vi kan glæde os over en god artikel, om et desværre alt for aktuelt emne.

Vi har også fået et godt tilbud fra Christian Aagaard, som er blevet ansat ved Gentofte Brandvæsen, vi siger tillykke. Det er lykkedes for Christian at skabe mulighed for at vi kan låne lokaler til arrangementer. Vi siger tak for tilbudet og glæder os over også at have denne mulighed at trække på - det vil fremgå af arrangementslisten i foråret.

Angående stillingsannoncen i sidste nummer: Leder af udflugter og aktiviteter. Der har kun været enkelte løse tilkendegivelser fra interesserede personer, vi mangler stadig et endeligt tilsagn fra et medlem, der vil påtage sig denne opgave. Det er vigtigt, at denne post bliver besat, hvis den ikke bliver det hurtigt, er der ingen fremtidige arrangementer.

De der har ønsket åbne medlemslister kan glæde sig: Kassereren er ved at få samlet de sidste oplysninger ind. Den endelige liste vil blive uddelt på førstkommande møde eller udsendt med næste blad.

Henning anmoder om, at jeg lige husker jer alle sammen på, at sig nærmer tiden for en tur til banken og et bidrag til kontingentkassen for 2006. Danske Bank konto 4001-182390.

Den samlede bestyrelse vil her gerne ønske alle medlemmerne Glædelig Jul og Godt nytår.

Claus Marott Pedersen

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: brandkoeretoer@hotmail.com

FORSIDEN

I august blev foreningens til dato længste udflugt afviklet. Her ses alle 10 deltagere samt vores vært Claus Tiedemann foran Feuerwehr Hamburgs 60 tons Liebherr mobilkran. Foto: Michael Jessens kamera betjent af tysk brandmand.

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 tydelig navn, adresse og anden relevant information bag på billederne. Ønskes tilsendte materiale retur bedes dette oplyst.

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



Ikke alle steder er lufthavnsberedskabet på hjul. På vende- og afsætningspladsen er her opsat: **3 spande med sand, 1 spade, 4 sæt træankre og 2 fire kg. CO2 slukkere...** Sand er der ellers nok af.! Foto Finn Uldall, DECEPTION AIR-STRIP, Kalahari-ørkenen

Det gode og onde London 2005

Af Henning Svensson

Sommerferien med familien gik i år til London, og det blev en ferie med mange oplevelser, der ikke var helt planlagt hjemmefra.

Onsdag den 6/7 stod vi midt på Trafalgar Square sammen med 10.000 andre mennesker og råbte, klappede og skabte os helt vildt, da London blev valgt som OL værtsby i 2012. Stemningen var høj og blev ikke lavere, da ni Red Arrows med røde, blå og hvide røgaler fløj hen over pladsen. Måske var farverne også en lille skjult hilsen til Paris, der jo som bekendt "kun" blev nr. 2.

Torsdag den 7/7 skulle bruges til indkøb i centrum. Før vi forlod hotellet i Camden, der ligger i den nordlige del af London (se kort), fik vi set på TV, at alle tog i undergrundsbanen var indstillede på grund af en eksplosion i en el-generator på undergrundsstationen Liverpool Street (se kort B). Denne station lå heldigvis i den modsatte ende af, hvor vi boede. Nu findes der jo også busser i London. Så vi fandt en bus, der kørte ind mod centrum. Dog kørte bussen kun til Mornington Crescent Station (knap én km fra vores hotel), før den blev sendt retur.

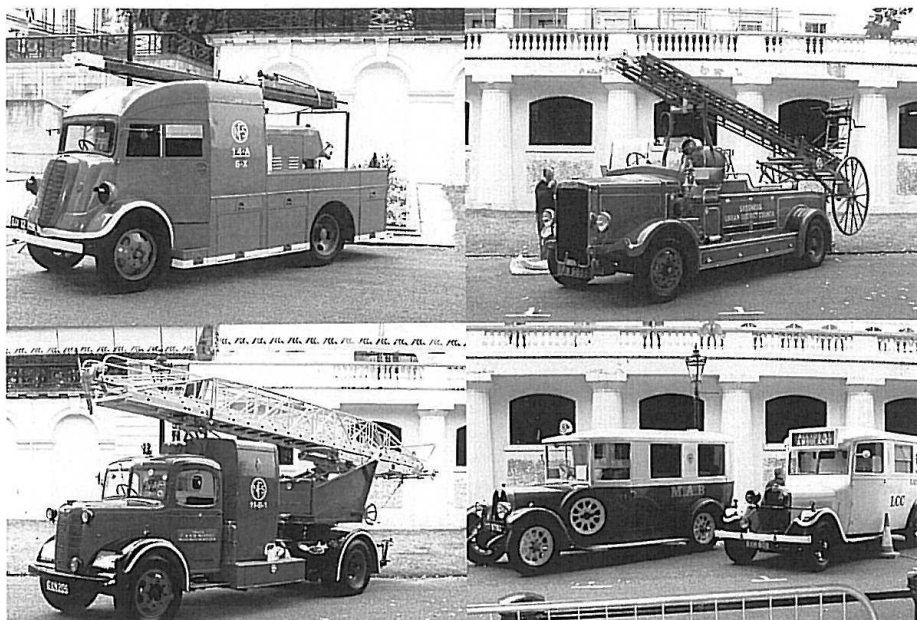
Nå, hvad gør man så, når bus og tog ikke kører? Man går. Så vi gik af Eversholt Street ind mod centrum sammen med mange andre mennesker. På det tidspunkt havde mobilnettet været helt dødt et stykke tid. På hjørnet af Eversholt Street og Euston Road blev gåturen stoppet af politiet, da gadekrydset blev brugt til at sende udrykningskøretøjer rundt i alle retninger af London. Her kunne vi godt fornemme, at der var sket noget, men vi vidste ikke lige hvad, og der var ingen panik. Vi tog nogle billeder i forskellige retninger, og fik faktisk taget et billede af den bus, som var blevet bombesprængt på Tavistock Square (se kort D) - uden at vide hvad der var sket. Billedet blev taget, fordi gaden var fyldt med redningskøretøjer. Uhyggeligt!!!

Mobilnettet var "nede" i tre timer. Det var blevet slukket af sikkerhedsgrunde. Nu væltede det ind med sms'er fra mange, der vidste, vi var i London. Og først her fandt vi ud af, at vi stod midt i en by ramt af terror.

Oven i alt det uhyggelige overværede vi en sjov lille episode, som nok kun kan opleves i England. Midt i det værste trafik kaos på Euston Road kom en civilvogn kørende med fuld fart. I bilen sad fire betjente. Betjenten på bagsædet til højre havde rullet vinduet ned og sad med sin politikasket stukket ud. Og tænk, det virkede lige så godt som horn og lygter, vognen kom nemt og hurtigt igennem trafikken. Resten af dagen gik med at komme hjem til hotellet. Og heldigvis tog alle det utroligt pænt.

De næste dage undersøgte man lige, hvem der sad ved siden af en i bussen, og om alle huskede deres tasker, når de gik. Men igen - ingen panik.

Vi ramte også weekenden, hvor der skulle fejres 60 år jubilæum for anden verdenskrigs afslutning (National Commemoration week).



Nogle af de udstillede vogne på The Mall.

Fotos Henning Svensson



OL til London 2012 / Parade på The Mall.

Fotos Henning Svensson

For at fejre denne dag var der arrangeret følgende ting: Stor åben udstilling i St. James's Park, indvielse af monument for "Women in WWII" og en vognudstilling på The Mall. Vognudstillingen bestod af militærkøretøjer benyttet under krigen og et afsnit med gamle brandvogne og et par ambulancer. Her så vi for første gang de grå biler, som vi ellers kun havde set som modelvogne i 1:45 hos en modelbygger. Her var to, og de var lige så grå, som vi havde forestillet os.

Ved flere af vognene var der en meget flot original udrustning, og folk var iført originale uniformer. Udstillingen var ikke stor, men det var sjovt at se det materiale, som var til rådighed og blev benyttet under krigen. Der er godt nok sket en udvikling fra dengang og til i dag.

Den sidste store oplevelse var at stå søndag på The Mall sammen tusindvis af mennesker og synge sangen "We'll meet again, don't know where, don't know when" med selveste Vera Lynn som forsanger, og derefter se den engelske dronning i åben vogn køre ned af The Mall fulgt af krigsveteraner med militærfaner.

Det hele virkede som et klart signal til omverdenen om, at London aldrig overgiver sig. Og som der stod med kridt på flere af de udstillede vogne: "1945 V 2005 London Can Take It"



Diverse udrykningskøretøjer.

Fotos Henning Svensson

Kort beskrivelse af de fire bomber som ramte London den 7/7 2005

Russell Square (kort C)

Klokken 08.50 sprang en bombe i undergrundstog nr. 311 (Piccadilly Line), mens det var på vej fra King's Cross (KC) mod Russell Square (RS). Da bomben sprang, var toget 21,3 m under jorden og halvvejs imellem de to stationer. Toget bestod af seks vognsæt med cirka 1000 passagerer. Bomben sprang i forreste vogn, og det betød, at redningsmandskab og materiel måttet transporteres fra (RS) da sprængningen lukkede tilgangsvejene fra (KC). På dette stykke køres der kun i et spor med en tunnelbrede på 3,5 m. 26 passagerer samt bombemanden mistede livet ved eksplosionen. På grund af heden, samt fare for sammenstyrtning, var det det gerningssted, som sidst blev åbnet efter eksplosionen.

London Brandvæsen mødte op med 12 brandkøretøjer og 60 brandmænd.

Edgware Road (kort A)

Klokken 08.50 sprang en bombe i undergrundstog nr. 216 (Circle Line), mens det var på vej fra Edgware Road (ER) mod Paddington (P). Bomben sprang i andet vognsæt, og eksplosionen var så kraftig, at den sprængte hul i skillevæggen i tunnelen og skadede et tog, som passerede på modsatte spor. Seks passagerer samt bombemanden mistede livet ved eksplosionen. Efter eksplosionen var der omkring 120 tilskadekomne passagerer, der blev transporteret til et Marks & Spencer supermarked samt Hotel Metropole, som blev benyttet som førstehjælpssted og ventepads.

London Brandvæsen mødte op med 12 brandkøretøjer og 60 brandmænd.

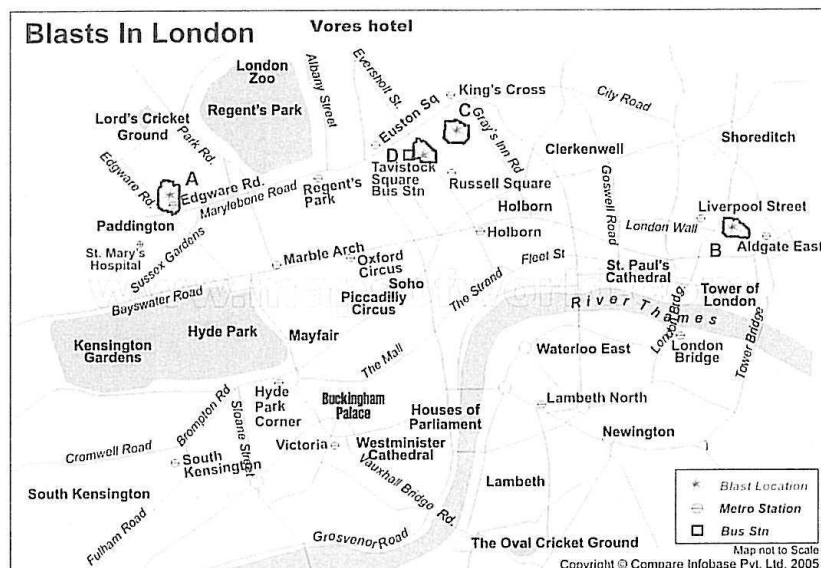
Aldgate (kort B)

Klokken 08.50 sprang en bombe i undergrundstog nr. 204 (Circle Line), mens det var på vej fra Liverpool Street (LS) mod Aldgate (A). Bomben sprang i andet vognsæt og dræbte syv passagerer samt bombemanden. Folk benyttede brandslukkere i toget til at smadre døre, så de kunne komme ud. Omkring 100 blev såret ved eksplosionen heraf 10 alvorligt.

London Brandvæsen mødte op med ti brandkøretøjer og 50 brandmænd.

Travistock Place (kort D)

Klokken 09.47 sprang en bombe i dobbeltdækkerbus nr. 30, der var på vej fra Marble Arch mod Hackney. Men på grund af bomberne i undergrundsbanen kørte bussen uden for rute. Bomben sprang på første sal bagest i bussen, og eksplosionen rev taget af. 13 passagerer samt bombemanden blev dræbt. Bussen sprang lige ude for de bygninger, som huser "The British Medical Association". 15 læger, som netop sad i møde, og sygeplejersker løb til området og begyndte at yde førstehjælp på de tilskadekomne passagerer. Så da den første ambulance nåede frem var alle under behandling.



Kort over området.

I forbindelse med skadestedsundersøgelsen blev hele området i en radius på 500 m afspærret og gennemgået for at finde sprængstykker. Selv hustage blev gennemsoget. Under hele efterforskningen var området pakket ind i en plastikmur for at forhindre nysgerrige blikke.

London Brandvæsen mødte op med fire brandkøretøjer og 20 brandmænd.

Diverse informationer

London er Englands hovedstad og har et indbyggertal på over 8 millioner. Byens centrum er på 2 kvadratkilometer, og der befinder sig dagligt ca. 2 millioner mennesker. Undergrundsbanen i London har en samlet længde på 408 km, og der indgår 275 stationer i nettet. 150.000 passagerer benytter banen hver time. Waterloo Station er den mest benyttede station.

I forbindelse med de fire eksplosioner blev omkring 700 personer såret. Alle hospitaler i London-området blev sat i alarmberedskab, og alt personel blev indkaldt. I forbindelse med transport af tilskadekomne blev der benyttet dobbeltdækkerbusser, som fik påmonteret sirener og blink. De fleste tilskadekomne var ramt af glas- eller metal stykker.

London har også et helikopterberedskab. Dette beredskab blev dog ikke brugt til at transportere tilskadekomne. I stedet brugte man beredskabet til at hente læger og andet personale fra omkringliggende hospitaler og derefter flyve dem til hospitaler i London, hvor der var brug for så mange hænder som muligt.



Diverse udrykningskøretøjer og den bombede bus. Fotos Henning Svensson



Diverse udrykningskøretøjer.

Fotos Henning Svensson

Det var selvmorderen (Hasib Hussain) i bussen, som ledte politiet på sporet af den gruppe, som havde udført angrebet. I bussen finder man en person uden hoved, torsoen er iført en markantfarvet trøje.

Efter eksplosionen havde en mor ringet til politiet for at efterlyse sin søn, og han bar en markantfarvet trøje. Skaderne på det hovedløse lig ligner ifølge israelske terroreksperter de skader, en person ville have påført sig efter at have udløst en selvmordsbombe. Ved at gennemgå film fra undergrundsbanernes overvågningskameraer CCTV (Closed Circuit Television) finder man et klip fra King's Cross station, der viser Hasib, som talte med tre andre mænd. Alle bærer rygsække. De tre andre mænd spores via videofilm, og alle fire mænd kan nu kædes sammen med bomberne.

I forbindelse med gennemgang af videofilm blev der i løbet af de 2 første døgn indsamlet film fra 2400 kameraer, og for at gennemse alle disse film blev 800 betjente indkaldt.

Terroraktioner i England samt mod tog og stationer

England har siden 1970'erne været ramt af forskellige terrorangreb. De fleste udført af IRA (Den Irske Republikanske Hær), og det har været medvirkende til at forme indsats- og samarbejdsprincipper mellem politi og beredskabsmyndigheder.

Nogle af de værste angreb i England siden 1970:

1974 februar: En bus med soldater og deres familier blev sprængt i luften på motorvej M62 i Yorkshire. 11 ud af 70 passagerer blev dræbt. (IRA)

1974 oktober-november: IRA springer bomber i engelske pubs 28 dræbt.

1977 januar. Moskva. En sprængladning under et sæde i et tog dræber syv passagerer. Tre armenere bliver henrettet for angrebet.

1982 juli: To IRA bomber dræber 11 engelske soldater, som spillede på en scene i Hyde Park.

1983 december: Seks dræbt af IRA bombe i Harrods Magasin i London

1984 oktober: 5 dræbt af en IRA bombe, som sprang på Grand Hotel i Brighton under en partikonference.

1989 september: 11 dræbt af IRA bombe på Royal Marines musik skole i Kent.

1992 april. Bilbombe sprænger uden for Baltic Exchange i London's City distrikt. Tre dræbt.

1993 april. Varevogn med IRA springstof springer i luften midt i finanskvartret i Bishopsgate. En dræbt og 44 såret.

1994 marts. Baku (Aserbajdsjan) En tidsindstillet bombe i et tætpakket tog slår 13 mennesker ihjel og kvæster 50.

1994 maj. Baku. (Aserbajdsjan) Bombe i tog udløses i en tunnel mellem to stationer. Syv dræbt .

1995 marts: Tokyo. Medlemmer af den japanske dommedagssekt "Den højeste Sandhed" står bag et giftgasangreb mod flere undergrundstog. 12 mennesker dør og 3800 bliver såret.

1995 juli. Paris. Algeriske islamister detonerer en bombe i et regionaltog ved undergrundsbanen Saint Michel. Otte mennesker dør, over 100 såres.

1996 februar: To dræbt af IRA bombe i London's Docklands område.

1996 juni. Moskva. En bombe placeret under et sæde dræber fire mennesker og kvæster 12 andre.

1999 april: Tre bomber pakket med søm eksploderer tre forskellige steder i London. Alle mål er relateret til etniske eller seksuelle minoriteter. Tre dræbt. Bombemand var højreekstremist.

2000 september: IRA affyrer panserværnsraketter mod MI6 hovedkvarter midt i London. Ingen sårede.

2001 september: New York (WTC), Washington D.C. (Pentagon) og Pennsylvania 2.996 dræbte.

2004 februar. Moskva. 40 mennesker bliver dræbt på et undergrundstog af en tjetjensk selvmordsbombe.

2004 marts. Madrid. 10 bomber i fire regionaltog. 199 dræbte.

2005 juli. London. 52 dræbte, 700 tilskadekomne og fire døde selvmordsbombere.

Bomberos Diputacion Alicante, st Benidorm

Feriebillede fra Spanien

Tekst & foto Maria V. Guardado & Steffen Lund

Brandvæsenet i Benidorm hører ind under Alicante Provins der råder over i alt 150 køretøjer og 550 brandfolk. Der alarmeres via 1-1-2 til vagtcentralen i En San Vicente del Raspeig. Brandstationen i Benidorm er beliggende i byens nordøstlige del tæt på motorvej E15, hvorfra man dækker beredskabet i 18 mindre byer fordelt på 549 km², med i alt 143.660 indbyggere. Læg dertil et stort antal turister (især "kloge" englændere) der nærmest overrender stedet i sommermånederne.

Selve Benidorm består i dag af en lille gammel bydel med smalle passager og gader, samt en sydlig og en nordlig del med primært hoteller der er skudt op som paddehatte efter eksborgmester Virrey's idé og med Manhattan's skyline som forbillede. I byen findes blandt andet hotel Bali der med sine 210 meter er Spaniens højeste bygning, så her rækker brandvæsenets 30 meter Magirus-stige ikke langt, hvorfor alle 67 brandfolk er uddannet i højderedning.

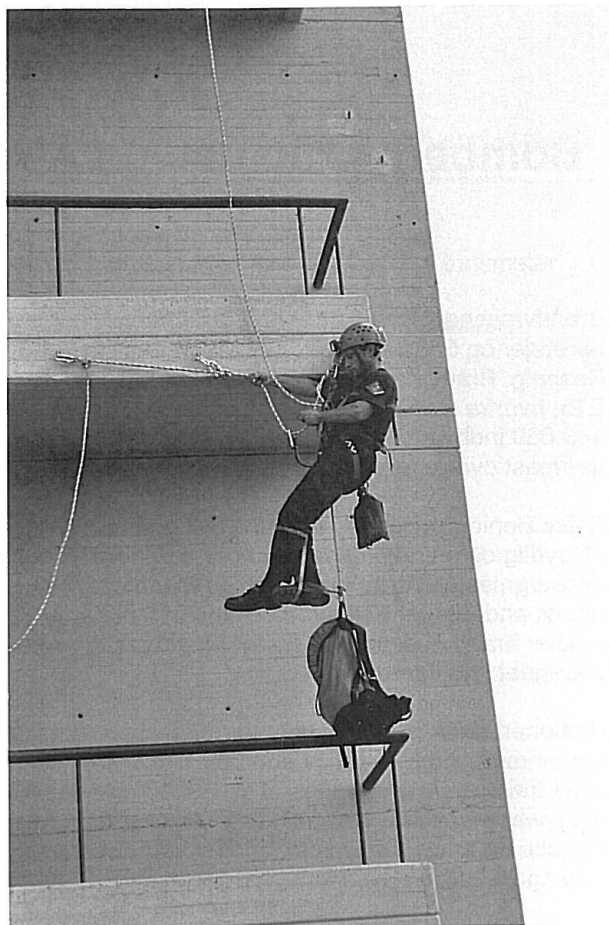
Stationen råder over 2 bysprøjter, 5 tanksprøjter/skovbrandbiler, 3 vandtankvogne, 1 pionervogn, 1 drejestige, 1 snorkel, 1 "gulvkludebil", diverse person- og færdselsvogne samt trailere. De bemannes af mindst 10 og højst 13 brandsvende, der er på døgnvagt. 2 af skovbrandbilerne blev i sin tid erhvervet for 1 Pesetas, de går under navnet "Gadaffi"-Pegaso og er de sidste som forlader stationen under en alarm. Dette skyldes deres dårlige køreegenskaber på almindelig vej.



Hovedgaragen på brandstationen i Benidorm.

Foto Steffen Lund

Træning i højderedning.
Foto Steffen Lund.



Af bemærkelsesværdige indsatser kan nævnes afstivning af et af ETA bombesprængt hotel for et par år siden. Brandvæsenet er også kendt for deres toppræstationer ved diverse brandmandskonkurrencer i ind og udland som man går meget op i og træner flittigt til.

Langt de fleste udrykninger er til naturbrande i det knastørre landskab, samt til færdselsuheld. Derfor er alle sprøjter og tanksprøjter, ligesom pionervognen, forsynet med Holmatro frigørelsesværktøj hvilket der ofte er brug for. Spanierne er ved selvsyn ikke verdens bedste bilister.



Ny tankvogn med 11.500 liter vand. Iveco Stralis/Protec-Fire. Foto Steffen Lund



Den ene af de 2 "Gadaffi"-Pegaso.

Foto Steffen Lund



Roskilde Brandvæsen I-1. VW Touareg, årgang 2005

Foto John Hou



Odense Brandvæsen SM-4. Ford D 1013 årgang 1974 med 18 meter Magirus-stige. I dag fadølsbil hos Albani.

Foto John Hou



Maribo Redningsberedskabs indsatsleder en Volvo XC90 4x4. Foto Lars Larsen



Vestegnens Brandvæsen V-1 Mercedes Benz 1413. Foto John Hou



Prototypen på ny basisbil til Beredskabsstyrelsen. MB 3341 Actros '02 6x6. Foto JLA



CBRN-vogn (miljøberedskab). MB 2032 Actros '02 4x4.

Foto JLA

Beredskabskorpsets køretøjer, del 7

Af Jesper Lind Arpe

Projekt NU, 2005-

Denne sidste del af artikelserien handler om fremtiden i den orange vognpark. Som følge af det politiske forlig om beredskabet for perioden 2003-2006 blev et nyt stort analyseprojekt sat i gang i Beredskabsstyrelsen. De i alt 38 millioner kr., der blev afsat til beredskabsområdet, skulle bl.a. fordeles ud fra resultaterne af dels en national sårbarhedsudredning, dels en analyse af Beredskabskorpsets rolle i beredskabet samt hvilke ressourcer korpset skal kunne stille til rådighed.

Den 20. juni 2003 etableredes i Beredskabsstyrelsen det såkaldte "Projekt NU" (Ny Udrykningsvagt). Projektet skulle i første omgang definere Beredskabskorpsets fredsmæssige assistanceydelser i det fremtidige beredskab ud fra de overordnede politiske beslutninger herom. Endnu engang er det blevet pointeret, at fagområderne miljø og redning skal fremmes, således at ressourcerne – og dermed det til rådighed værende materiel – i højere grad afspejler, at korpsets ydelsesområde er Niveau 3 og til dels 2, dvs. større indsatser som kræver man-power og/eller specialmateriel. Der burde således ikke være behov for at indkøbe store mængder standardkøretøjer, som man ser dem ude i kommunerne – bortset fra materiel til uddannelsesbrug selvfølgelig.

Der blev i 2003 nedsat 3 arbejdsgrupper – én for hvert fagområde (brand, redning, miljø) – som skulle arbejde med udvikling af kravspecifikationer det nye materiel, der skal sikre, at Beredskabskorpset er rustet til at løse fremtidens opgaver.

Hvis hele projektet bliver ført ud i livet, vil den samlede investering løbe op i over 100 millioner kr. Det siger sig selv, at dette ikke er muligt inden for ovennævnte forligsperiode. Derfor er der heller ingen endegyldig oversigt over, hvilket materiel der ved projektets afslutning skal indgå i hver af de 5 centres udrykningsvagt. De foreløbige planer er vist i tabellen på næste side.

Hovedhjørnестenen i det fremtidige udrykningsmateriel bliver en såkaldt basisbil. Den skal ses som en direkte afløser for den traditionelle automobilsprøjte, men skal desuden pakkes, så den kan indgå som første del af en "3-trinsraket" uanset om det drejer sig om en brand-, rednings- eller miljøassistance.

Det er tanken, at materiellet i de 3 fagområder inddeles i 3 trin, hvor "trin 1" er som nævnt er basisbilen, "trin 2" er typisk et specialbygget køretøj til det specifikke fagområde, mens "trin 3" typisk er den containerbaserede del af udrykningsmateriellet.

En del af det nuværende materiel vil fortsat indgå i den fremtidige udrykningsvagt, men der vil – som det ser ud lige nu – blive suppleret med følgende materiel:

- Basisbil (primært indsatskøretøj uanset assistancens art – afløser for A-sprøjten)
- 4-akslet vandtankvogn (12.000 liter vandtank med terrængående egenskaber. Prototypen bygges i skrivende stund hos HMK Ringe)
- Pionervogn (svær redningsvogn med hækmonteret læssekran)
- Redningskranvogn (svær terrængående lastvogn med hækmonteret 25 tonsmeter læssekran)
- CBRN-vogn (miljøvogn til Chemical/Biological/Radiological/Nuclear-indsatser)
- Terrængående ambulance
- Oversvømmelsescontainer
- Orkancontainer
- Nyt brandpumpemateriel



Prototypen på ny redningskranvogn. MB 3341 Actros '02 6x6.

Foto JLA

Fremtidens udrykningsvagt ved hvert beredskabscenter		
Fagområde	Materiel	Leveringsstatus
Basismateriel	2 kommunikationsvogne (MKM)	Eksisterende materiel (MB Sprinter 416 CDI og 313 CDI).
	Basisbil (BAS)	Prototype, MB 3341 Actros '02 6x6, leveret til Herning, øvrige afdelinger får basisbil i løbet af 2006.
Fagområde brand	Terrængående vandtankvogn (TTVG)	Prototype, MB 4150 Actros '02 8x8, har været i EU-licitation og leveres primo 2006. Oprindeligt var planen 2 til hvert center, men den er nu reduceret til 1.
	2 slangegruppevogne (SLGRP)	Formentlig eksisterende køretøjer med nye pumper (se påhængsbæresprøjter).
	Røg-/kemikaliedykkercontainer (RDCON)	Mindst 1 leveret (Næstved).
	Højtrykskompressor (HTKPR)	Eksisterende trailere.
	4 påhængsbæresprøjter på kørestel (PHBSP/KØST)	Eksisterende kørestel, 8 nye Rosenbauer "Fox II"-pumper leveret til hvert center.
	2 brandmaterielanhængere	?
Fagområde redning	Pionervogn (PIO)	Har været i EU-licitation, 5 køretøjer forventes leveret 2006, mig bekendt MB 2032 Actros '02 4x4.
	Redningscontainer (RECON)	Eksisterende materiel.
	Redningskranvogn	Prototype, MB 3341 Actros '02 6x6, leveret til Haderslev, flere følger efter endt afprøvning af prototypen.
	Terrængående ambulance	Længere ude i fremtiden.
	2 ventepladser (container + trailer)	Eksisterende materiel.
	Arbejdsbåd	Eksisterende materiel.
	Læsepumpecontainer+generatorer	6 stk. leveret november 2004 (Næstved 2 stk., alle andre 1). Pumpekapacitet pr. containerenhed: 27.600 l/min !
	Oversvømmelsescontainer	Mindst 1 leveret (Næstved).
	Orkancontainer	?
	2 belysningspåhængsvogne	Eksisterende materiel.
Fagområde miljø	CBRN-vogn	5 stk. MB 2032 Actros '02 4x4 leveret (1 til hvert center) i 2005.
	2 måle-/spore-/rekognosceringsvogne	Eksisterende materiel.
	Miljøcontainer (MILCON)	Eksisterende materiel.
	3 personelrensepladser (container)	Delvist eksisterende materiel.
	Materiel- og personelrensetrailer	Mindst 1 leveret.
	Røg-/kemikaliedykkercontainer (RDCON)	Mindst 1 leveret (Næstved).
	Højtrykskompressor (HTKPR)	Eksisterende trailere.
	Drikkevandsberedskab	Delvist eksisterende materiel (Næstved).

Som det fremgår er det kun en mindre del af de nye køretøjer, der er leveret i skrivende stund (1 basisbil, 1 redningskranvogn og 5 CBRN-vogne). På de følgende sider omtales de 3 køretøjstyper nærmere.

Bemærk i øvrigt, at det kun er et par år siden den sidste af de "gamle" pionervogne blev udfaset, fordi man ønskede at basere redningsindsatser på containerfremført materiel. Næste år genindføres så pionervognskonceptet. Som køretøjsentusiast kan man vist kun hilse et sådant initiativ velkomment – overtegnede synes i hvert fald køretøjer er lidt mere spændende end containere.

Den nye basisbil er opbygget hos HMK Ringe og er udstyret med bl.a. 4000 liter vandtank, 400 liter skumvæsketank, 2 x 90 m HT, Rosenbauer 2400 l/m-monitor og Rosenbauer 4000 l/m-pumpe, der er placeret "på taget" af køretøjet. Dette for ikke at "spilde" kostbar plads i materielkassen og for at lette adgangen til pumpen ved servicering og reparationer. Pumpebetjeningen foregår naturligvis fortsat fra bageste materielrum. Desuden har basisbilen 6 m høj lysmast (3 kW), 13 kVA generator, 6 tons spil, rednings- og miljømateriel. Basisbilen bemannes med 8 mand.

SAWO har på deres fabrik i Nørresundby opbygget prototypen til den nye redningskran på MB 3341 Actros '02 6x6-chassis. Det er lidt af en krabat på 24 tons og en totalhøjde på 4 meter! Helt tilbage i 1970'erne var der tanker fremme om at udstyre CF-korpset med svært kranmateriel, som det f.eks. kendes fra mange tyske brandvæsener. Dengang var konklusionen, at krævende løfteopgaver var særdeles sjældne og at man i påkommende tilfælde uden problemer kunne rekvirere mobilkraner fra private vognmænd som f.eks. BMS.

Men nu er tiden tilsyneladende moden til at udstyre Beredskabskorpset med svært løftmateriel. Korpset har således nu fået leveret en specialfremstillet kranvogn, der kombinerer gode terrænegenskaber med høj løfteevne og rækkevidde – forhold, som egentlig er hinandens modsætninger. Høj løfteevne kræver et meget robust og stabilt chassis, mens off-road-køreegenskaber kræver stor fleksibilitet i chassis'et. Derfor har man selvfølgelig måttet indgå et kompromis, der betyder, at helt store løfteopgaver fortsat må løses med "rigtige" mobilkraner, men at løfteopgaver på i bedste fald helt op til 9,6 tons kan klares i snart sagt ethvert terræn. Ved anvendelse af kranen låses chassis'et fast med hydrauliske stempler, så det opnår den nødvendige stivhed.

Den hækmonterede 25 tonsmeter HIAB XS 288-6-kran har et maksimalt udlæg på næsten 25 meter og kan i denne afstand stadig løfte 420 kg - f.eks. en krankurv med personer. Endvidere er kranvognen forsynet med et 10 tons wirespil.

Jeg ville gerne have vist et godt foto af redningskranvognen, men i mangel af bedre må læserne denne gang nøjes med et temmelig dårligt foto fra beredskabschefernes årsmøde i Frederikshavn i august 2005. Lad mig opfordre læserne til at sende redaktionen bedre billedmateriale af vognen, så vi kan få vist den ordentligt.

Tredje nyudvikling er den store miljøvogn, CBRN-vognen. Alle 5 stk. er leveret, men oppakningen er i gang hvorfor ingen af køretøjerne er sat i drift endnu. Der er tale om en MB 2032 Actros '02 4x4 med dobbeltkabine opbygget på HMK Ringe. I praksis er der tale om en trin 2-miljøvogn suppleret med en del helt nyt materiel, som ikke har været brugt før i Beredskabskorpset – bl.a. en tidsregistreringstavle for kemikaliedykkere, så holdleder m.fl. altid kan følge med i, hvor længe de indsatte kemikalie-dykkerhold har været indsat. Dette princip anvendes også i f.eks. Berlin, men her dækker systemet ikke bare kemikaliedykning men også almindelig hverdags røgdykning.

CBRN-vognen er opbygget som en almindelig lastvogn med læssebagsmæk for let adgang til materiellet. Desuden er der monteret lysmast forrest i materielopbygningen. Dobbeltkabinen er forsynet med et lille rum for kemikalieindsatsdragter, så man ikke skal ud af vognen for at klæde om.

Med beskrivelsen af Beredskabskorpsets fremtidige køretøjer er vi efterhånden nået til sidste del af serien om "korpsets" køretøjer. Jeg håber serien har kunnet kaste lidt lys over en væsentlig del af det danske beredskab, som mange ikke kender så meget til. Der er sikkert nogle af bladets læsere, som efterhånden er ved at blive trætte af de lange epistler om Beredskabskorpsets "fejlfarvede" køretøjer, men jeg håber da, at flertallet har haft glæde af artiklerne.

Jeg har bestræbt mig på at få nævnt så mange køretøjstyper som muligt og at få billeder med af de mest interessante eller mest karakteristiske. Men selvfølgelig lader "korpsets" omfattende vognpark over en periode på mere end 50 år sig ikke beskrive fuldstændigt i 7 artikler i dette forum. Artikelserien gør derfor ingenlunde krav på at være fuldstændig. En række køretøjer er sprunget over – enten pga. manglende kendskab til dem eller fordi man nu engang må begrænse sin fremstilling. Af sidstnævnte grund er også den relativt store flåde af påhængsvogne ikke medtaget, på trods af, at de udgør en ikke uvæsentlig del af specialmateriellet. Men hvem ved, måske giver chefredaktøren mig lov til at lave en enkelt tillægsartikel om påhængsvognene... ???

Selvfølgelig må du det! Hilsen redaktøren.

Besøg hos Feuerwehr Hamburg

Tekst & foto Kenneth Mathiesen

Torsdag morgen den 18. august tog 10 medlemmer hul på foreningens til dato længste "studietur", til Hamburg Brandvæsen. Det var en studietur, som man uden problemer kan kalde en succes, hvilket ikke mindst skyldtes Jesper Lind Arpe og Claus Tiedemann's store forarbejde i månederne op til afgang. Bl.a. blev turens deltagere nogle dage før "kick off" informeret om turen, området og brandvæsenet i en stil så en Spies-guide ved Gardasøen ville have forladt lokalet hulkende og på sammenbruddets rand.

Det at turen var en kør-selv-tur, og det skulle gøres i 3 biler, gjorde at nye begreber som østbil, nordbil og vestbil blev introduceret, desværre var turens budget ikke til at male disse kendingsbogstaver på køretøjerne og intern radiokommunikation mellem køretøjerne måtte vi desværre også afskrive, ligesom ens tætsiddende T-shirts til deltagerne.

Rastepladsen i Karlslunde blev vores første mødested, for lige at være sikker på alle var med, hvorefter turen gik mod færge og derefter Hamburg. Vores vært Claus Tiedemann afhentede os på en rasteplads lidt uden for Hamburg og fik os bragt sikkert igennem byen til vores "hotel" Rote Hahn på Hovedbrandstationen (Berliner Tor 22), et lækkert sted med alt hvad man kunne ønske sig, bl.a. en rigtig hyggelig og stor fællesstue med fadølsanlæg!

Vor vært Claus Tiedemann arbejder til dagligt i handelskammeret i Hamburg samt er frivillig på FF Wandsbek-Marienthal hvor han førhen betjente deres kommunikationsvogn. Han er i dag pga. alder trådt tilbage fra aktiv tjeneste. Claus er særligt interesseret i dansk civilforsvar, samt Danmark i det hele taget.

Efter alle mand havde fundet deres værelser, og Claus havde fortalt lidt om byen og brandvæsenet blev turens første brandstation besøgt, og da hovedbrandstationen jo ligesom lå lige for blev det denne. Køretøjer blev vist frem og fotograferet, spørgsmål blev besvaret og der blev mulighed for en tur i stigen.

Derefter blev det, som mange havde glædet sig til, besøgt: Miniatur Wunderland. Det er simpelthen umuligt at beskrive denne kolonorme modeljernbane, der var for mange detaljer og det ville fylde for mange sider at beskrive dette fantastiske anlæg. Bare at se kommandocentralen, fik en til at tænke på det største og ledeste atomkraftværk. Det er på Hamburgs top 5 liste over mest besøgte turistattraktioner - så forvent mange mennesker, men besøg det, og regn med at bruge mange timer på det. Konen kan man altid installere i en tøjbutik lidt derfra. Besøget i Miniatur Wunderland var det, der blev snakket om tilbage på vores hotel, og alle havde set en detalje som andre ikke havde bemærket.....

Fredag startede med et besøg hos Technikzentrum som er brandvæsenets centralværksted. Vi fik en rundvisning i de forskellige værksteder. Tysk grundighed forbød at man bare havde et stort værksted, næ nej, man havde værksted til køretøjer under 7,5 tons (ambulancer m.v.), til køretøjer over 7,5 tons, værksted til reparation af udstyr og et hvor man kunne "bytte" ambulancekasserne over på et nyt chassis osv. Hamburg har mange Metz-stiger, 21 stk., derfor har man også et specielværksted til reparation og autoriseret service på disse stiger. Brandvæsenets mekanikere kan selv udføre omkring 75 % af alle

reparationer, som bliver udført i en formålet opført værkstedshal med 16 meter til loftet. Kræver det at man skal ud i fuld stigelængde kan man åbne en loftslem og dermed stadig blive i hallen. Mekanikerne er løbende på videreuddannelse hos Metz.

At Hamburg er et stort brandvæsen kunne tydeligt ses i værkstedsgården, hvor der - da vi besøgte den - holdt 21 forskellige køretøjer, deriblandt 9 sprøjter som dels skulle til service dels til reparation.

Vi skulle videre og næste punkt var brandskolen, her blev "løbet givet frit" og vi gik rundt og udforskede dette store område, som både have jernbanespor til diverse øvelser, stor øvelseshal op til 6. etage samt store udendørsområder, hvor flere øvelser kunne foregå samtidig uden af forstyrre hinanden. Vi fik fremvist forskellige køretøjer bl.a. den nye type HLF (sprøjte) på et MAN-chassis. Disse blev dog for dyre i anskaffelse og man nøjes pt. med de 2 førstekøbte, som er blevet installeret på brandskolen indtil videre.

Efter brandskolen blev det tid til at modelbyggerne kunne få fyldt lageret op. Dette foregik bl.a. i Peters Modellbahnstübchen. Herefter var der indlagt en lille overraskelse, hvad dette var, kan du læse om i redaktionens politiansvarlige Henning Svenssons artikel på næste side.



En af de nye HLF'ere, pt. er der kun indkøbt 2 stk. Foto Kenneth Mathiesen

Grønne biler.

Fredag den 19.8.05 var der i vores ellers meget stramme besøgsprogram et hul på 2 ½ time, som skulle bruges på en overraskelse. Ingen vidste, hvor vi skulle hen, så der blev gættet vildt i "østbilen". Gættene gik på bomberydderne i Hamburg eller lufthavnen. Begge ting lige "kedelige".

Men overraskelsen var stor, da vi drejede ind ad indkørslen til Hamburg Politigård. (Polizeipräsidium Hamburg), Bruno-Georges-Platz 1, Hamburg. Nu skulle vi se grønne biler og allerede på parkeringspladsen blev der dømt fotojagt, "Så mange forskellige politivogne, som bare holdt og ventede på at blive fotograferet"!

Efter vi havde spist frokost i politikantinen, skulle vi besøge Bereitschaftspolizei (Beredskabsafdelingen) som lå bag ved politigården. Beredskabsafdelingen er den afdeling, som har og bemander alle specialkøretøjerne. Som en ekstra service for os danskere havde man i afdelingen hjemkaldt en dansktalende motorcykelbetjent, som havde været ude at køre patrulje. Vi så i afdelingen følgende vogne: Tre panservogne (A), fem "studentervaskere" dvs. vandkanoner (B), en Unimog med dozer og kran (C), to både, en dykkervogn (D) og en pionervogn (E). En del af disse køretøjer blev kørt frem og vendt og drejet i alle ønskelige positioner, og samtidig fik vi også en kort gennemgang af udstyr og funktioner.

Derfra gik turen tilbage mod vores biler. Undervejs kom vi forbi et parkeringsområde, hvor der holdt mindst 25 gruppebusser med plads til 12 personer (F), ambulance, højttalervogn, vogn med lysgiraf og en del lastvogne i forskellige størrelser, busser og varevogne. Disse vogne skulle også lige fotograferes. Nu troede vi, at det var slut, men vores guide, hvis vigtigste opgave var, at vi ikke overså noget, mente lige, at vi også skulle besøge parkeringskælderens under politigården.

Politigården er nybygget og blev taget i brug den 31.1.00. Oppefra forestiller den et stort tandhjul med ti tænder og et hul (gård) i midten, hele bygningen har en diameter på 140m. Bygningen har på sine 30.500 m² 1600 arbejdspladser og huser bl.a. alarm- og indsatscentral. Den nye politigård er en erstatning for den gamle, som havde ligget 38 år lige ved siden af hovedbrandstationen Berliner Tor. Da man flyttede fra den gamle, måtte man køre 413 vognlæs for at få flyttet 12.000 hyldemeter papir m.m.

Under hele politigården har man anlagt en parkeringskælder som benyttes til alle typer køretøjer. Vi så bl.a. ambulancer, panservogne, specielle skudsikre vogne til bevogtning af pengetransporter (G), salafade, KST (kommandostationer) som bliver benyttet hver gang man har en styrke på 100 mand ude, trailere med lysgiraffer, vogne fra kriminalteknisk afdeling, lastbiler, varevogne, civilvogne, patruljevogne og gruppevogne. Nævn det - og vi så det! På nær hundevogne.

Af andre spændende vogne i området kan nævnes køkkenvogne og en trailer der fungerede som toiletvogn hvor damer skulle gå til højre og herrer til venstre. Det var sjovt at se udviklingen i farvevalget på vognene. I "gamle dage" var tysk politi grønne og hvide, men i midten af 2002 begyndte man at bruge sølvfolie med en bred blå stribe.

I disse brede blå striber er der lavet refleksfirkanter, og det virker godt. Man kunne se det på alle blitzbilleder. Så måske er artiklens titel en sandhed med modifikationer.

Under vores besøg fik vi også set det tyske politis nye uniformer. Efter 25 år med spinatgrønne bukser og safrangule skjorter er man nu gået over til mørkeblå uniformer, både bukser, jakker og skjorter og planen er, at alle har fået de nye uniformer ved udgangen af 2005. Det skal nævnes, at Hamburg har været lidt af en foregangsby hvad angår overgangen fra grønne til blå biler og fra grønne til mørkeblå uniformer.

Efter at have takket vores guide for en rigtig god rundvisning, gik turen videre til næste brandstation.

Køretøjsbeskrivelse:

A: Panservogn Sonderwagen 4. Thyssen TM170 Unimog. Skudsikker med 9mm panser. ABC-sikker da man kan lave overtryk i vognen. Punktérfri dæk. Vadeevne 1,2 m. Besætning 9 mand. Kan påmonteres dozerblad eller rydningsgitter på hjul. Benyttes ved demonstrationer hvor man skal rydde barrikader. Rydningsgitteret benyttes til at styre marchretningen ved optog. I forbindelse med gidselsituationer, kan vognen beskytte specialstyrker eller bruges af præcisionsskytter, som kan stå i tårnet. Vognen vejer 11,2 tons. Denne vægt og sikring gør, at man på Island også benytter to panservogne af SW4 typen. De voldsomme storme af vindstyrke 12 gør, at man ikke kan benytte almindelige redningsvogne.

B: Vandkanon Wasserwerfer 9000 på Mercedes Benz 2628. Besætning 5 mand: Leder, chauffør, observatør, to vandkanonskytter. Alt bliver videooptaget. 9000 liter vand. To vandkanoner, tryk fra 0-20 bar. Vandet kan tilsættes tåregas, og vandkanonerne har en rækkevidde på max 65 m og en bredde på 30-40 m. Vognmål l/b/h 8,50m / 2,5m / 3,68m. Benyttes til at opløse demonstrationer. Et godt trick er at holde i sidegaderne og sende forstøvet vand ud over mængden. Våde mennesker gider ikke slås.

C: Unimog 5000 påmonteret dozer og Palfingerkran med en løfteevne på 6200 kg og en rækkevidde på 5,9 m.

D: Dykkervogn Mercedes Benz 510. Gummibåd på taget. Fyldt med iltflasker og dykkerudstyr. Benyttes ved eftersøgnings- og bevogtningsopgaver.

E: Pionervogn Mercedes Benz 1120 LN2. Fyldt med alt tænkeligt udstyr såsom generator, lysmateriel, graveudstyr, afspærringsudstyr, universalnøgler (rambukke i flere størrelser), save, svejseudstyr og meget mere.

F: Bus Mercedes Benz 711D. Plads til 12 personer. En bagdør og ikke to som i Danmark

G: Skudsikker vogn Sonderwagen 3 Toyota Survivor. Skud- og sprængsikker, udstyret med skydeskår. Benyttes som eskortekøretøjer ved pengetransporter.



Vandkanon og panservogn.

Foto Henning Svensson

Efter de grønne biler blev 2 brandstationer mere besøgt, station 24 Sasel og station 21 Wandsbek, begge steder blev vi som på alle de andre brandstation modtaget med åbne arme og 100% interesse i at hjælpe os med billeder o.l.

Dagens andensidste besøg var på Kaserne Jenfeld, en forhenværende militær kaserne. Her holdt brandvæsenets museumsforening til med en imponerende vognsamling. Et køretøj som tiltrak sig lidt ekstra opmærksomhed var en ældre grøn Mercedes Benz med et bekendt kendingsmærke stammende tilbage fra 1940'erne.

Sidste besøg var hos Wandsbek-Marienthal Frivillige Brandværn, vor vært Claus Tiedemann's brandstation. Efter køretøjsfotografering var maverne ved at være godt sultne og hovederne fyldt med brandbiler. En lokal italiensk beværtning fik besøg og mens maden blev spist blev dagens mange oplevelser diskuteret.

Lørdagens første besøg var station 25 Billstedt hvor 2 HLF og en stige alle på IVECO-chassis blev fotograferet. Stationens Bronto-lift på 53 meter var ikke hjemme. Brandfolkene var lidt "stille" i starten, hvilket skyldtes en del brandudrykninger i løbet af natten, men synet af en flok danske entusiaster løbende rundt på området fik dem til at kvikke lidt op, og køretøjer fra nær og fjern blev hentet frem til fotografering.

Næste stop blev station 26 Bergedorf, desværre var vores tidsplan lidt presset, og at man på stationen var yderst velvillige gjorde, at tiden pludselig blev om muligt endnu mere presset.



Vores taxa til spisestedet ved Warwisch.

Foto Kenneth Mathiesen

Videre til den tidligere station 26 som nu bliver brugt af 2 frivillige brandværn, Bergedorf og Bille. Bergedorf holdt til foran og Bille boede i baggården hvorfra udkørsel foregår gennem en snæver port.

Vi blev tilbudt transport til vores spisested ved Warwisch i Bergedorfs fine Magirus LF 8 fra 1982, hvilket ingen sagde nej til! Desværre måtte chaufførerne følge efter i deres egne biler. Frokosten blev indtaget i en tidligere jernbanestation med smuk udsigt til en sø med lokalt dyreliv i form af en lidt for glad "han-and"!

Warwisch frivillige brandværn stod klar efter spisningen og gav os en rundvisning samt en gennemgang af deres spændende materiel. FF Warwisch er udstyret til at klare alle tænkelige og utænkelige miljøopgaver, bl.a. fik vi set deres olieudskiller i en 20 ft. container. Efter fotografering var tiden igen til at vi måtte videre og turen gik ind mod byen igen.

Besøget på station 33 Veddel blev kort, slukningskøretøjerne var ikke hjemme, men stationens babyambulance - som også var en del af årsagen til dette besøg - var hjemme og blev vist frem. Den er bygget på et Mercedes Sprinter chassis ligesom resten af Hamburgs flåde af ambulancer. Opbygningen er den såkaldte "kuffert-ambulance" - et køretøj som samtlige medlemmer på turen nok stadig drømmer om. Vi så mange, rigtig mange af denne køretøjstype. Nogle stationer havde op til 4 styk. Så bar man rundt på en lille ambulance-fetich, blev den levet fuldt ud i Hamburg.

Vi var ikke de eneste der besøgte station 36 Süderelbe. Faktisk var der omkring 100 gæster på stationen, da der var åbent hus. Her blev det muligt at se brandvæsenets lift som ikke var hjemme da vi besøgte Billstedt, desværre var fotomulighederne begrænsede.

Efter en times tid blev dagens sidste station besøgt, station 32 Technik und Umwelt (pionerstation). Her var mange af Hamburgs specialkøretøjer samlet, bl.a. deres containere og mobilkranen, en Liebherr LTM 1060/2, kranen kan gå 42 meter op.

Dette var dagens sidste brandstation, og turen gik tilbage til vores hotel, hvorefter vi holdt en "afskedsmiddag" sammen med Claus på en lokal restaurant.

Søndag var sidste dag i Hamburg, men inden vi vendte snuden hjemad blev 4 brandstationer lige besøgt, bl.a. tunnelberedskabet hvor vi også fik mulighed for at se tunnelanlæggenes kommandocentral. Det var nogle rimelig trætte medlemmer der efter en pæn afsked med Claus begyndte hjemturen - mange oplevelser rigere. Det har af pladshensyn ikke været muligt at beskrive turen til mindste detalje, ligeledes er der blevet undladt billeder - ellers ville de næste 2 blade også være fyldt med Hamburg. Læs også "Vi Melder Fra 3/04" hvor der er en beskrivelse af køretøjstyperne ved Hamburg brandvæsen.

Feuerwehr Hamburg i tal.

Hamburg Brandvæsen blev grundlagt den 12. november 1872 som professionelt brandvæsen med 3 brandstationer. Byen havde dengang omkring 327.000 indbyggere.

I dag:

17 brand- og ambulancestationer	107 leder- og kommunikationsvogne
1 pionerstation	127 ambulancer og lægevogne
2 brandstationer for tunnelberedskabet	226 pumpe- og slangekøretøjer
9 ambulancestationer (delvis hos frivillige brandværn)	21 drejestiger 1 redningslift (53 meter)
91 frivillige brandværn (en del bor 2 og 2 sammen)	29 redningskøretøjer 11 containertrækkere 42 containere 1 mobilkran 50 færdsels- og tjenestevogne mv.

Facts om Hamburg Politi 2004

10.202 medarbejdere	242 patruljevogne
9.048 pistoler	126 mandskabsvogne og små busser
552 maskinpistoler	515 civile vogne
5.790 radioer	39 motorcykler
5.400 pc'er	129 specialkøretøjer 17 både 2 helikoptere, EC 135



18-09-2005

18-09-2005



18-09-2005

18-09-2005

Køkkenvogn, patruljevogn i nye farver, gruppevogn, gruppebus.

Foto H.S.



Mercedes Benz 311/36, Pullmann-Bauart.

Foto Kenneth Mathiesen



Köckenvogn, en Mercedes Benz Atego 812.

Foto Kenneth Mathiesen



Vores vært Claus Tiedemann og hans frivillige brandværn, Wandsbek-Mariantal.

Claus - sehr vielen Dank für deine wirklich tolle Reiseführung kreuz und quer durch die Freie und Hansestadt Hamburg. Viele Grüsse Dänisches Gesellschaft für Brandschutzfahrzeuge