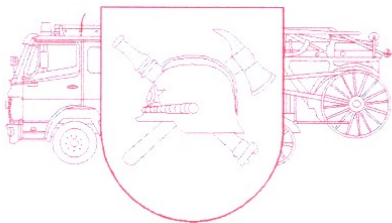
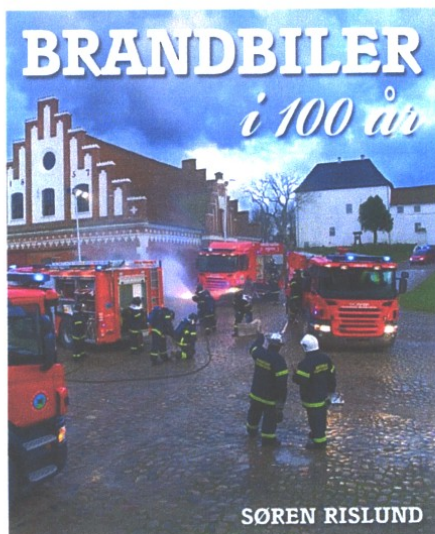


Vi melder fra!



Dansk Selskab for Brandkøretøjer

2/07



BRANDBILER I 100 ÅR

For de af jer, som ikke var så heldige at der lå et eksemplar af Søren Rislunds nye bog "Brandbiler i 100 år" under juletræet, hermed en lille hilsen fra os, som var så heldige.

Der er tale om en fremragende, meget omfattende bog, spækket med informationer og billedmateriale af 100 års brandbiler i Danmark.

Selve brandkøretøjerne er i "førersædet", men værket kommer automatisk også til at beskrive automobiliseringen og den tekniske udvikling af brandvæsenets udstyr. Endvidere gives et overblik over de danske producenter og leverandører af brandmateriel gennem tiden.

Så hvis DU endnu ikke er den lykkelige ejer af bogen, så skynd dig i Nyboder Boghandel eller din lokale "faglitteraturlipsher":

Brandbiler i 100 år, Søren Rislund, ISBN: 978-87-92294-00-5



Nyt slukningstog på Nørrebro, 1/9 2007: Politigruppevogn, inspektørvogn, sprøjterne F+V, Politiets tekniske tjeneste med brandslukningstrailer, flere gruppevogne og bagest politiets Unimog-bulldozer. Foto Steffen Lund

Formanden har ordet

Af Jesper Lind Arpe

I foråret 2006 dumpede der en konvolut ind ad brevsprækken fra Svensk Utrykningsfordonsförening (SUF) – den svenske pendant til vores DSFB. Det var deres medlemsblad nr. 1/2006. For første gang forsøgte foreningen sig med et decideret temablade, idet hele udgivelsen var én lang kavalkade af svenske brandbiler på International-chassiser – et sandt overflødhedshorn af billeder fra vel nærmest hver en svensk flække, der på et tidspunkt havde haft en International i deres lokale "Brandkår".

Efter vores foreningsbesøg på de to københavnske stationer Vesterbro og Dæmningen i maj 2007 fik jeg idéen om at rydde et helt nummer af Vi melder fra! og lave et temablade om Danmarks største kommunale brandvæsen – Københavns Brandvæsen.

Uanset hvordan man vender og drejer det, så indtager hovedstadens brandvæsen en særstilling pga. dets størrelse, dets historie, dets særlige tjenestegrene, dets mange specielle køretøjstyper, dets ret enestående udrykningsområde, hvad angår bebyggelsesforhold og særlige objekter osv.

Mange danske brandvæsener har i forskellige forbindelser ladet sig inspirere af Københavns Brandvæsen – og København har gennem tiden leveret adskillige brandmænd og brandkøretøjer til andre danske brandvæsener.

Baseret på det forhåndenværende og til rådighed stillede materiale har redaktionen – efter bedste evne – forsøgt at sammensætte et alsidigt temanummer med både historisk og aktuelt stof, både gamle og nye billeder samt både indlæg om køretøjer og om brandvæsenets øvrige forhold. Som en kendt dansk entertainer ville sige: Vi håber I kan li' det – vi kan ik' lave det om!

...men vi kan måske gøre det bedre næste gang – hvis I vel at mærke begaver os med billeder, historier og andre bidrag, der kan berige vores noget slunkne samling af stof.

På grund af det fremskredne tidspunkt er det ikke længere realistisk at udgive et blad 4/07, så det må desværre bortfalde.

Hermed en stor tak til de, der har bidraget med materiale til dette og tidligere blade.

Ellers er vel blot tilbage at ønske god fornøjelse.

Forside: Automobilsprøjte M17, Triangel, H. Meisner-Jensen, fotograferet ved station Tomsgårdens 100 års jubilæum i 2007. Vognen blev indregistreret første gang som M7 den 3. juli 1939 og blev efter indfasningen af Dodge-sprøjterne omregistreret til M17 pr. 13. september 1960. Foto: JLA

Uddrag af brandvæsenets historie, del 1

Redigeret af Jesper Lind Arpe

Før brandvæsenets oprettelse

I årtusinder har mennesket betragtet ild, som et element, der aftvang allerhøjeste frygt og respekt. Mennesket har via opfindsomhed lært at udnytte ilden i både gode og onde sagers tjeneste, og har på den hårde måde måttet erkende, at ilden – ubevogtet – kan tage kontrollen fra os. Et gammelt ordsprog siger, at "ilden er en god tjener, men en streng herre".

Når det brændte, sagde man, at "ilden var løs" – i øvrigt et udtryk der, som så mange andre, er bevaret i brandvæsenets terminologi helt op til i dag, hvor man taler om "ildløstjenesten" og "ildløskøretøjer". Man kendte ingen effektive, offensive måder at bekæmpe ukontrolleret ild på. Indtil for 150-200 år siden var det således ikke ualmindeligt, at hele byer brændte ned, hvis først ilden fik fat.

I erkendelse af, at bekæmpelse stort set var umuligt, har de forskellige kulturer forsøgt sig med forebyggelse i stedet. Forebyggende tiltag kan med sikkerhed dateres tilbage til den romerske kejser Cesar's tid, hvor en berømt militæringenieur, Vitruvius, udgav et stort værk om, hvordan man skulle bygge basilikaer, teatre, arenaer og andre større bygværker.

Københavns og brandvæsenets grundlæggelse

Roskilde-biskoppen Absalon opførte i 1167 en borg på Strandholmen (i dag Slotsholmen) ved landsbyen Havn/Hafnia. Den ældste kendte bebyggelse i Hafnia lå mellem Vestergade og stranden. Her byggedes Skt. Clemens Kirke. Den næste kendte bebyggelse opstod omkring det nuværende Amagertorv og bestod af boder for kræmmere, købmænd, fiskere og sildesaltere. Her byggedes Skt. Nikolai Kirke. De to små samfund smeltede sammen og byen voksede støt. Man kaldte den "købmændenes havn" – eller København.

København var selv efter datidens danske målestok blot en lille by. Først i 1400-tallet samledes rigets magt mere og mere til en centralmagt i én by – en hovedstad.

På initiativ fra den tyskfødte officer fra Norge, Herman Garding, oprettede Kong Christian den 5. i 1687 et kongeligt brandvæsen for København – nemlig "Hoveddirektion for brand-, lygte- og vægtervæsenet". Garding kendte til brandslanger og brandsprøjter fra Holland, og kunne se fornuften i at indføre et lignende system i København.

Københavns "første brand"

I 1700-tallet var København stadig en landsby bestående af træhuse, lerklinede huse, bindingsværk i højst 2 etager, mange side- og baghuse (både 4. og 5. baggård), stråtage, hølofter, smalle krogede gader og rendestene som åbne kloakker. København var derfor et let offer for epidemier og storbrande.

Den 20. oktober 1728 udbrød der om aftenen brand i byens Vester Kvarter. Ilden hærgede i 3 dage og hele byens nordlige del mellem Vestervold, Nørrevold, Gothersgade og kanalen i Nybrogade brændte ned (i alt ca. 1670 huse og gårde). Dette område svarede til mellem en tredjedel og halvdelen af byen.

At branden kunne blive så omfattende skyldtes først og fremmest de store mængder brændbare materialer i bygningerne. Men også en række uheldige omstændigheder var medvirkende til brandens katastrofale omfang.

Netop den pågældende dag, hvor branden brød ud, havde der været mønstring af brandkorpset, og den slags plejede brandsvendene at fejre ved at indtage byens kroer og ølstuer om aftenen. En del af mandskabet mødte slet ikke op til branden, og dem, der kom, var aldeles ude af stand til at bekæmpe ildebrand.

De havde nu heller ikke kunnet stille meget op, for det kneb gevaldig med vandforsyningen. De åbne vandrender var netop i denne del af byen blevet gravet op med henblik på reparation, og voldgraven uden for bymurene kunne man ikke bruge: Portene var om aftenen aflåst, og kun militæret kunne åbne dem. Brandbekæmpelse sorterede imidlertid ikke under militæret, så de nægtede at åbne byportene af frygt for at soldater skulle desertere...

Ved byens genopbygning indførte kongen nye bestemmelser for hvorledes og med hvilke materialer man skulle bygge. Han krævede bl.a. at alle forhuse (altså dem, der lå ud mod gaderne) skulle grundmures – altså slut med bræddevægge, bindingsværk osv.

Der var ingen økonomisk kompensation at hente for byens borgere og der opstod stor utilfredshed med Kongens nye byggregler. Af frygt for en større opstand lovede Kongen dog, at han ikke ville kontrollere husenes gårdfacader, men kun gadefacaderne. Endvidere var korrupsion ikke et ukendt begreb dengang, så selv med ganske få, men velplacerede bestikkelsesmidler kunne man få lov at bygge præcist efter eget ønske!

Kongen ville også rette de små krogede gader ud og gøre dem bredere, ligesom der skulle anlægges flere åbne pladser i gadenettet. Alt sammen for at begrænse muligheden for brandspredning. Igen løb Kongen ind i problemer, fordi den private ejendomsret ikke alle steder var forenelig med kravene om bredere gader og pladser. Der måtte indgås talrige kompromisser.

Den forbedrede brandsikring ved genopbygningen blev derfor blot et halvhjertet forsøg og konsekvensen udeblev ikke.

Københavns "anden brand"

I 1795 opstod der brand i et større tømmeroplæg på havnen. Stærk blæst førte gnister ind over byen og København blev vidne til sin anden store bybrand. Store dele af de sydlige og vestlige kvarterer brændte ned og efter branden lå en tredjedel af byen i aske.

Som direkte konsekvens af branden udstedte bystyret (Magistraten) den første egentlige bygningslov – Rådstueplakat – for København. Der blev stillet strenge krav til nybyggeriet. Endnu en gang rettede man gader ud og mange steder "skar" man gadehjørner af for at lette fremkommeligheden for brandsprøjterne.

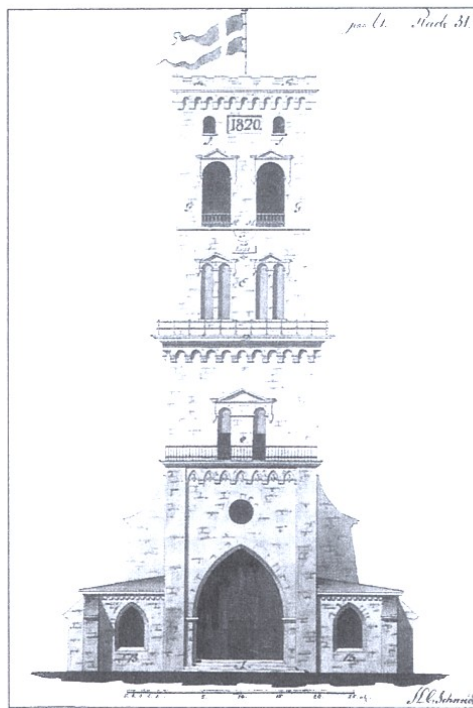
Branden havde imidlertid medført akut bolignød. Da man altså havde behov for mere plads til gader og pladser var man tvunget til at bygge i højden. Allerede efter den første store brand havde arkitekt Krieger udarbejdet tegninger af grundmurede gavlkvisthuse i

4-5 etager og disse typer huse – efterfølgende kaldt ildebrandshuse – opførtes nu i stor stil efter den anden store brand. Flere steder i København kan man stadig i dag genfinde disse ildebrandshuse, bl.a. Gråbrødretorv, Nybrogade og Gammelstrand.

I 1807 – efter den store genopbygning – var den imidlertid gal igen. Englænderne havde fået opfattelse af, at Danmark havde allieret sig med Napoleon og truede nu København fra vandsiden. De beordrede den samlede danske flåde udleveret og interneteret i en engelsk havn indtil krigen var overstået. Da Danmark afslog, blev København offer for verdens første terrorbombardement mod civile mål. Store dele af byen blev udbombet.

Hovedbrandstation samt modernisering og udbygning af det kongelige brandvæsen
Bombardementet fik myndighederne til at erkende nødvendigheden af et effektivt brandvæsen, og på denne baggrund bevilgedes der midler til udbygning og modernisering af brandvæsenet.

Allerede ved den "anden brand" i 1795 var Skt. Nikolai Kirke brændt og var aldrig blevet genopbygget. Efter bombardementet i 1807 fik brandvæsenet overdraget resterne af kirken (i praksis stod ikke meget andet end tårnet tilbage) med henblik på opbevaring af brandmateriel. Nikolai Kirketårn fungerede således som Københavns (hoved-)brandstation i 85 år indtil ibrugtagningen af den nuværende station på H. C. Andersens Boulevard.



Nikolai Kirketårn. Affoto fra "Med flid, kunst og vand"

I 1860 oprettedes yderligere 5 brandvagter og i 1865 blev tre brokvarterer uden for voldene, Østerbro, Nørrebro og Vesterbro, ligeledes udstyret med en brandvagt. Brandvagterne blev forbundet indbyrdes og med hovedstationen vha. telegrafforbindelse.

Brandvagterne var placeret således:

- Nikolai Kirketårn (hovedvagten)
- Store Kannikestræde 13 (ved brandmajorens kontor)
- Adelgade 37
- Dronningens Tværgade 1
- Gothersgade 62 (med depot)
- Langebrogade 10 (med depot)
- Lygtevej 5, Nørrebro (1865)
- Gasværksvej 11, Vesterbro (1865)
- Guldbergsgade 3, Nørrebro (1865)

Brandvæsenet bestod af over 4000 menige brandmænd – typisk håndværkere og andre sunde, raske mænd med praktisk og teknisk snilde.

Formentlig på baggrund af udlandsrejser og dermed erhvervet kendskab til brandvæsenets organisering andre steder i verden var der dog i byens bedre kredse kritikere af det københavnske brandvæsen. Brygger I. C. Jacobsen foreslog, at man lod brandvæsenet overgå til kommunen og at man i stedet for den store flok utrænede "deltidsbrandmænd" etablerede en egentlig professionel styrke med brandslukning som deres hovedbeskæftigelse. Jacobsen mente, at man på denne måde kunne opnå et langt mere kompetent, tidssvarende brandkorps.

Staten nedsatte en kommission til behandling af brygger Jacobsens forslag og i 1868 blev "Lov om Brandvæsenet i København" vedtaget i Rigsdagen. Den nye lov betød, at det kongelige brandvæsen pr. 1/8 1870 overgik til kommunalt styre, således at Københavns Brandvæsens eksistens som kommunalt brandvæsen begynder denne dag.

Erindringer fra en københavnerbrandmand

Redigeret af Jesper Lind Arpe

Denne beretning er blevet til som opfølgning på et interview vort medlem Tony Frimodt Rasmussen og jeg lavede med forhenværende brandmand og vagtcentralmester Kaj Gents den 24. april 2006.

Mit navn er Kaj Gents og jeg vil her berette om min karriere hos Københavns Brandvæsen. At jeg i det hele taget kom til brandvæsenet lå ikke i kortene. Jeg er oprindeligt handels- og kontoruddannet og min farbror anbefalede mig at søge ind hos stat eller kommune. I 1942 søgte politiet kontorpersonale, og jeg blev ansat i krisepolitiet samme år.

Krisepolitiet var en afdeling, hvor man behandlede krisesager – dvs. sager om overtrædelse af en række særlove, som staten havde indført for at regulere økonomiske forhold under og efter krigen. Normalt ville den slags sager henhøre under kriminalpolitiet, men pga. enormt arbejdspress blev der i København og andre større byer oprettet særlige afdelinger til behandling af disse sager.

Den 18/7 1945 blev jeg indkaldt til Den Kongelige Livgarde. Garden led, ligesom de fleste andre institutioner, naturligvis fortsat under krigens følger. I løbet af de første måneder blev en del af mine med-værnepligtige hjemsendt med prædikatet "uegnet". I virkeligheden handlede det snarere om, at Livgarden simpelthen intet materiel og udstyr havde – det lod sig ikke gøre at gennemføre værnepligtsuddannelsen på det forhåndenværende grundlag. Efter 8 måneder blev det så min tur til at blive hjemsendt som "uegnet". Jeg vendte tilbage til mit gamle arbejde i krisepolitiet, men pga. en aftagende sagsmængde blev den særlige afdeling reduceret kraftigt i oktober 1948.

I lighed med flere kolleger, som var blevet overflødige i krisepolitiet, forsøgte jeg at blive betjent, men det store korps af reservebetjente blev foretrukket, når politiet søgte nye folk.

Årene i krisepolitiet havde givet mig mod på mere arbejde i offentlige institutioner. Min kones fætter var brandmand og han forsøgte flere gange at overtale mig til at søge ind til brandvæsenet. Selv om jeg jo egentlig var uddannet til kontorarbejde søgte jeg alligevel ind til Københavns Brandvæsen. Der var slået 20 stillinger op og ansøgninger skulle indsendes inden 1. januar 1950. Man fik intet mindre end 3000 ansøgninger, så der måtte en del udvælgelsesrunder til før brandvæsenet havde udpeget 600 ansøgere, der skulle til den egentlige optagelsesprøve.

Den samlede optagelsesprøve bestod af en skriftlig prøve, en psykologisk prøve og en fysisk prøve. Det lykkedes mig at komme gennem nåleøjet og jeg blev ansat pr. 1. april 1950 med tjenestenummer 546.

Den første måned skulle man tilbringe på brandskole – jeg kendte jo intet til brandslukning og redning. De første måneder herefter indgik man på prøve i erstatningsstyrken og måtte eksempelvis ikke køre ambulance. Honoraret var 600,- kr. pr. måned + weekend- og nattillæg.

Jeg begyndte karrieren i brandvæsenet på station Fælledvej. Min allerførste brand var en stråttækt ejendom i Husum den 8. maj 1950. Ligesom i dag var station F en af byens travleste – men brandene var flere og større dengang. Jeg husker særligt en vagt på fælledvejens sprøjte, hvor vi deltog i 32 brandudrykninger!

I perioden 1951-1955 gjorde jeg tjeneste på station F. I 1955 byttede jeg med en kollega, så jeg kom til at køre på hovedbrandstationen og station Adelgade. Jeg var ikke så teknisk anlagt og jeg kørte primært ambulance, men jeg havde lejlighedsvist også vagter på ildløskøretøjerne.

Jeg husker flere forskellige stige-køretøjer som noget af en udfordring. Vi havde nogle drejestiger af det engelske fabrikat Merryweather. Det var en højst ejendommelig konstruktion, hvor man skulle dreje stigen med knæene, mens man stod på selve stigetårnet.

Afprodsstigerne var også en historie for sig. Dengang kørte man 4 mand på afprodserne – det var simpelthen nødvendigt for at få dem bakset i stilling og rejst dem. Engang var vi kørt til brandassistance på Mågevej i station T's distrikt med den gamle Triangel-afprodsstige fra Fælledvej. Vognen havde massive gummihjul og var meget stiv at køre. I et sving nægtede vognen at dreje og vi havde retning direkte mod en bagerbutik på Frederikssundsvej. Til alt held blev vognen bragt til standsning, da vi blev stoppet af kantstenen.



Triangel afprodsstige S 9 på Teknisk Museum. Foto JLA

En anden episode var med Adelgades afprodsstige, som vi fik problemer med ved en brand i indre by en iskold vinterdag. Vi havde fået stigen kørt ind i baggården og rejst den. Under indsatsen frøs stigeløbene til og vi kunne ikke klappe stigen sammen igen – så vi måtte lade ekvipagen stå til dagen efter...

Apropos vintervejr, så deltog jeg også i en af de rigtig store brande i 1950'erne, nemlig branden på Restaurant Bellahøj den 8. marts 1952. Den vagt kørte jeg på hovedbrandstationens tender.

Men den indsats, der gjorde størst indtryk på mig indtraf allerede meget tidligt i min brandmandstid – den 23. november 1951 – eksplosionskatastrofen på Holmen, som kostede i alt 16 mennesker livet, heriblandt brandinspektør Mønsted.

Jeg var chauffør for bagvagten den aften. Da jeg var ved at gå til ro bemærkede jeg godt et stort skær på himlen fra mit værelse. Kort efter sendte vagtcentralen sendte mig ud efter reservevagthavende og vi kørte direkte til Holmen. Der var behov for alle disponible hænder til brandslukningen, så jeg blev tildelt et strålerør. Senere blev jeg kommanderet til inspektørvognen, hvor jeg passede radio til kl. 05.30 næste morgen, hvor jeg blev afløst. Reservevagthavende og jeg fik tidligt om morgenen den tvivlsomme fornøjelse at køre ud til brandinspektør Mønsteds kone og hans forældre for at overbringe den triste nyhed. Jeg var hjemme på Bispebjerg den morgen kl. 09.00 efter vedvarende indsats hele natten.

Katastrofen på Holmen gjorde det største indtryk på mig pga. voldsomheden. Brandvæsenets ledelse hyldede princippet om, at arbejdet er forbundet med stor risiko, men at "brandmændene går ind hvor andre går ud". Det blev et skæbnesvangert slogan den nat.

Kort efter katastrofen blev jeg indstillet som inspektørordonnans, men det blev en fastansat brandmand, der fik stillingen i stedet for mig, som jo kun var honorarlønnet brandmand.

Andre storbrande jeg var med til var dødsbranden den 4. maj 1960 i Borgergade 142, hvor 2 mennesker omkom, og senere samme år storbranden i Kongens Bryghus ved Christians Brygge, hvor der blev indsat intet mindre end 47 strålerør og 3 sprøjtebåde.

I hvert fald én gang i løbet af min brandmandstid har jeg været i overhængende livsfare – og det var ikke engang i en skarp indsats, men under en af vores øvelser med slukning af skibsbrande på Margrethesholm. Man havde bygget en stor jern-mockup af et skib og øvelserne foregik i gummidragt og uden åndedrætsbeskyttelse. Vi blev udstyret med D-slange og det var meningen, at vi skulle suge luft gennem strålerøret. Under en af mine røgdykningsture skete der pludselig en voldsom eksplosion og min makker og jeg måtte flygte over hals og hoved fra "skibet". Vi slap heldigvis med skrækken og en kraftig tilsodning, men øvelsesformen blev som direkte konsekvens stoppet øjeblikkeligt.

Derimod var jeg ikke med til hverken Valby Gasværk (1964), Hafniabranden (1973), Stengade (1975), Sojakagefabrikken (1980) eller Pia Lys (1982, den største brand i København siden krigen).

I løbet af tiden i ildløstjenesten havde jeg uden held søgt ind til røgdykkertjenesten. Jeg ville gerne ind i en specialtjeneste, for der var lønnen bedre og man havde også bedre udviklingsmuligheder. Pionertjenesten virkede ikke så tillokkende på mig – der var for meget teknik. I stedet blev jeg af en vagtcentralmester opfordret til at søge ind på vagtcentralen, og det synes jeg lød spændende. Det mindede mere om kontorarbejde, og jeg synes efterhånden jeg havde aftjent min "værnepligt" i ildløstjenesten.

I 1969 startede jeg som afløser på vagtcentralen, mens jeg fortsatte på station Adelgade. Jeg blev hurtigt glad for at sidde på vagtcentralen, og da der blev en mesterstilling ledig i 1971 søgte jeg – og fik den. Fra 1973 gik jeg under titlen "stormester" på vagtcentralen. Vagtbelastningen var 2 dagvagter og 2 nattevagter pr. uge. Dengang var vi 5 mand på vagtcentralen i dagtimerne og 4 om natten. Arbejdsbelastningen var normalt noget lavere om natten, til gengæld skulle der også være mulighed for lidt hviletid – derfor 4 VC-medarbejdere. I det traditionelt travleste vagtdøgn, nytårsaften, fordoblede man bemandingen, og alligevel havde vi rigtig travlt. Som regel var der nogenlunde ro indtil klokken 22, men så gik det også løs uafbrudt indtil ved 4-tiden næste morgen.

I løbet af årene på vagtcentralen blev jeg også formand for Brandfolkenes Organisation. Jeg havde for så vidt ingen fortid som politisk aktiv, men jeg blev på et tidspunkt valgt som tillidsmand for hjælpergruppen på vagtcentralen og interesserede mig generelt for vores arbejdsvilkår.

Efter 33 år i brandvæsenet stoppede jeg i aktiv tjeneste med udgangen af januar 1983 og blev pensioneret. For at bevare kontakten med nogle af kollegerne meldte jeg mig ind i brandvæsenets seniorklub. Det er en selskabelig klub, som årligt arrangerer 2 udflugter hvor vi som regel er af sted ca. 100 mand. Desuden er der klubmøder hver måned i vinterhalvåret.

Vi har bl.a. deltaget i Fire Brigade Unions kongres i England. Der var tale om et årsmøde for sammenslutningen og den foregik over 4 dage med 3200 deltagere, som blev indlogeret på 5 forskellige badhoteller. Vi medbragte, som gave, en stor træviking som i dag står som et monument uden for Fire Brigade Unions hovedsæde på Tottenham Road i London.

Så selv om jeg fra starten af mit arbejdsliv på ingen måde havde gjort mig tanker om en karriere i brandvæsenet endte det alligevel med at jeg blev grebet af det, da først jeg var kommet indenfor, og det har jeg aldrig fortrudt!

Pionertjenesten i model, skala 1:87

Af Dennis Olsen, Steffen Lund og Henning Svensson

Ingeniørtender I3, årgang 1944

Vognen, en Ford V8, tilgik Københavns Brandvæsen som ambulance A14 i februar 1944 hvor den blev indsat på station V. Den blev i 1951/52 ombygget til ingeniørtender af brandvæsenet. Basismodellen i 1:87 er fra det tjekkiske firma CMK. Se foto på side 15.

Pulvertender I2, årgang 1961

Havnevæsenet oprettede pr. 1. december 1962 en brandstation i Prøvestenshavnen. Brandstationen, som kaldes station P, bemannes af brandvæsenet og køretøjet er en pulvertender, MB Unimog 404S. Da modellen er bygget for ca. 15 år siden er den bygget på en Wiking-model. Hvis jeg skulle have bygget den i dag havde jeg valgt en Roco-basismodel. Materielkassen er opbygget af forskellige plasticplader og graveret med kniv og passer. Se foto på side 16.

Skumtender Sk3, årgang 1962

Til brandstationen i Prøvestenshavnen anskaffedes en Dodge D500. Udover 800 l skumvæske medførte tenderen også 750 kg pulver og 8 stk. 20 kg kulsyreflasker. Førerhuset på modellen er et Matchbox metalførerhus. Opbygningen er lavet af plasticplader og graveret med kniv og passer. Se foto på side 16.

Pionerkran I1, årgang 1962

I 1962 stod den gamle I1, en tyskbygget såkaldt "Rüstkranwagen" – altså en svær pionervogn med hækmonteret kran – for udskiftning efter 23 års tjeneste. Brandvæsenet fik bygget en Dodge D500 med Falck-Schmidt-kran. Begge kranvogne eksisterer i øvrigt stadig, om end i en sørgelig forfatning, på Museet Danmarks Brandbiler i Oksbøl. Dodge-modellen er med Matchbox-førerhus og opbygningen samt kranen er lavet af plasticplade og -profiler. Wirerne er lavet af sprue, som med tiden er blevet lidt slap. Se foto på side 15.

Ingeniørtendere I2, årgang 1971 og I3, årgang 1973

Begge køretøjer er bygget på MB L508D. Modellerne er bygget af basismodeller fra Preiser. Da Preiser's modelforbilleder er af en nyere generation med en anden kølergrill, var den første ændring at ombygge grillen. Dette er gjort med plasticplade, -strips og spartelmasse. Lejderne er opbygget af Evergreen-plastprofiler og gummibådene er ombyggede Preiser-både model Technisches Hilfswerk. Blink og stiger er fra Roco. Se fotos på side 14 og 17.

Ingeniørtender I4 (miljøvogn), årgang 1975

Som en konsekvens af Simmersted-ulykken i 1972 begyndte danske brandvæsener at etablere miljøberedskaber. Ligesom de daværende I2 og I3 var også I4 indrettet i Mercedes' såkaldte "Düsseldorfer" kassevogn, denne gang dog en L608D. Basismodellen er igen fra Preiser og kølergrillen er ombygget i lighed med I2 og I3. En del af siden er skåret ud og erstattet med rillet plade som skal illudere jalousilåger. Smådelene på taggalleriet er alurør og olieskimmer. Skimmeren er lavet som et hjul beklædt med alufolie og malet orange. Blink og stiger er også denne gang fra Roco. Se foto på side 17.

Ingeniørtender I3, årgang 1983

Igen en Preiser-bil – i dette tilfælde dog med den rigtige kølergrill. Men da Herpa laver et pænere kølergitter har jeg udskiftet Preisers med et Herpa-gitter. På taget er der opbygget en lille kasse, hvor gummibåd og lejder ligger. Kassen er selvfølgelig i plasticplade. Båden er en ombygget Preiser og lejderen er lavet af plasticstrips. Blink og stiger fra Roco. Se foto på side 18.

Ingeniørtendere I2, årgang 1995 og I3, årgang 1993

I 1990'erne udskiftede brandvæsenet såvel "dykkervognen" I2 som "redningsvognen" I3. Den gamle I3 overgik til reservebestanden med nummeret I5, mens I2 udgik helt. De to 90'er-biler er begge bygget af Herpa-grundmodeller. Den ene er forkortet så den passer i længden til I3. Siderne er skåret op og der er skåret jalousilåger af rillet plade så de passer i hullerne. På begge modeller er taget skåret ned og erstattet af plader. Endnu en gang er gummibåd og bananflåde lavet af ombyggede Preiser-både. Lysmasterne er lavet af diverse plastdele fra skrotkassen. Lejdere er bygget af plastikprofiler. Scoop-båren er en Roco, der er beklædt med alu-folie. Stiger og blink er ligeledes fra Roco. Se fotos på side 14 og 18.

Ingeniørtender I4 (miljøvogn), årgang 1977/78

Der er tale om en tidligere tender fra den sidste generation – den som blev sat i drift i 1977 og 1978. Grundmodellen er fra Herpa. Materielkassen er opbygget efter det kendte princip med plastplader og strips. Se foto på side 19.

Ingeniørtender I3, årgang 2003/04

I 2003 indkøbte brandvæsenet et chassis, Mercedes Econic, der skulle opbygges til nyt pionerkøretøj. Opbygningen blev dog først påbegyndt langt senere og i 2004 leverede Magirus den nye I3. Econic'en er et såkaldt skraldevognschassis med skydedør og meget lav indstigningshøjde – ideelt for mandskab der skal ud og ind hele tiden! Den model, der passer bedst er, sjovt nok, Wikings skraldevogn (638 02 30). Fra denne er benyttet chassis og førerhus. Det sværeste ved modellen var at skille den ad! Hvorfor skal Wikingeruder altid limes fast i loftet??? Førerhuset kræver kun lidt maling, frontblink, tagblink samt metalkasse til wirespil. Materielkassen (opbygningen) er bygget af plane plasticplader som er skråret til og derefter lagt oven på rilleplader. Efterfølgende er monteret detaljer: Hvide og blå blink, lysmast, projektører osv. Det sværeste var holderne til bagklappen – de krævede billeder fra rigtig mange vinkler. Se foto på side 19.



København I2, Mercedes Benz L508D, 1971. Model og foto Dennis Olsen



København I3, Mercedes Benz 711D, 1993. Model og foto Dennis Olsen



København I3, Ford V8, 1944. Model Steffen Lund. Foto Dennis Olsen



København I1, Dodge D500, 1962. Model og foto Dennis Olsen



København I2, Mercedes Benz Unimog 404S, 1961. Model og foto Dennis Olsen



København SK3, Dodge D500, 1962. Model og foto Dennis Olsen



København I3, Mercedes Benz L508D, 1973. Model og foto Dennis Olsen



København I4, Mercedes Benz L608D, 1975. Model og foto Dennis Olsen



København 13, Mercedes Benz L613D, 1983. Model og foto Dennis Olsen



København 12, Mercedes Benz 814D, 1995. Model og foto Dennis Olsen



København I4, Mercedes Benz 1017, 1978, ex tender. Model og foto Dennis Olsen



København I3, Mercedes Benz 1823 Econic, 2003/04. Model og foto Henning Svensson



København FE1, Ford Transit '06, station F. Se artikel side 23-24. Foto Steffen Lund



København FE2, Ford Transit '06, station V. Se artikel side 23-24. Foto Jonas Koch



København I2, dykkervogn, MAN LE 12.220. Se artikel side 25. Foto Henning Svensson



København I2, dykkervogn, MAN LE 12.220. Se artikel side 25. Foto Henning Svensson



København I2, dykkervogn, MAN LE 12.220. Se artikel side 25. Foto JLA



København I5, dykkervogn, MAN TGL 12.210. Se artikel side 25. Foto JLA

Nyt koncept: "Fleksibel enhed"

Redigeret af Jesper Lind Arpe

I august 2006 forelå brandvæsenets analyse "Risikobaseret dimensionering". På baggrund af et omfattende analysearbejde af både den forebyggende og den afhjælpende indsats havde brandvæsenet opstillet 3 forskellige serviceniveauer for både forebyggende og operativt arbejde (indsats) for politikerne. I et senere nummer af "Vi melder fra!" vil der komme en gennemgang af den nye dimensionering for København.

Analysen plæderede for en styrkelse af samspillet mellem forebyggende og afhjælpende indsats.

Brandforebyggelse starter i borgernes eget hjem – hvis man vil nedbringe antallet og konsekvenserne af brande skal der ske en holdningsbearbejdning ved hjælp af vedvarende oplysning om hvordan man forebygger brand og hvordan man skal handle i tilfælde af brand. For at brandvæsenet kan yde en større forebyggende indsats for at øge kommunens sikkerhed og borgernes tryghed blev der identificeret behov for flere ressourcer. Det er planen at ressourcerne kan anvendes til undervisning på kommunens folkeskoler, opsætning af røgalarmer hos ældre borgere, brand- og evakueringsøvelser på kommunens institutioner m.v.

Brandvæsenets oplæg var, at flere ressourcer til forebyggende arbejde kan fås ved at inddrage det operative beredskab i forebyggelsen, hvilket bliver muligt hvis man gør det operative beredskab mere fleksibelt end hidtil.

Ved at inddrage det operative beredskab kan man sikre sig, at der også er forebyggende kompetencer til rådighed uden for normal arbejdstid f.eks. til indsamling af erfaringer fra brande – erfaringer som kan bruges i den fremadrettede rådgivning til borgere, kommunale institutioner osv.

For at kunne anvende det operative beredskab i dette arbejde kræves uddannelse af mandskabet i ildløstjenesten og der kræves større fleksibilitet i vognparken – det vil lægge for stort et bånd på det operative beredskab, hvis eksempelvis et helt sprøjtehold skal afsættes til service- og forebyggende arbejde.

Oplægget var derfor at man, udover indsættelse af flere sprøjter i dagtimerne og bedre fordeling af kredsløbsrøgdykkerne, kunne indsætte et antal fleksible enheder, der både kunne indgå i forebyggende og operativ indsats.

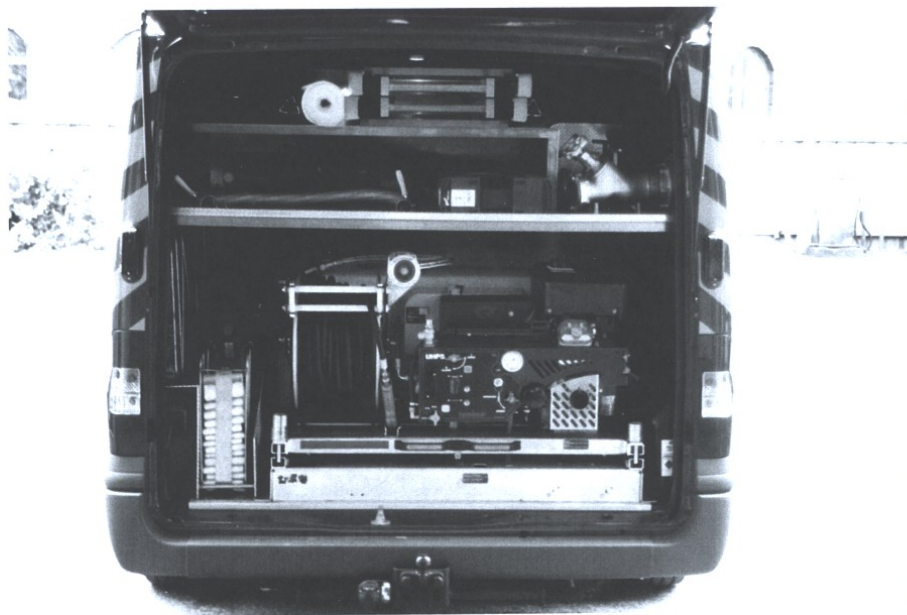
Det er længe imellem at Københavns Brandvæsen udvikler og indsætter en helt ny type brandkøretøj – sidste gang var vel i 1993 hvor man revolutionerede materiellet til personredning i smalle baggårde med Bobcat-stigen.

I oktober 2007 var det tid igen, da de to første "Fleksible enheder" blev sat i drift – først på station F, senere på station V. Køretøjerne skal køre et år som forsøg, der løbende evalueres og afhængig af resultaterne kan der indsættes en "Fleksibel Enhed" på hver station.

Den fleksible enhed er opbygget på en halvlang Ford Transit kassevogn med hækklap.

Enheden bemannes med brandmester og brandmand (chauffør) fra sprøjteholdet og rent indsatstaktisk indgår disse to fortsat på sprøjteholdet og i tilfælde af alarm til sprøjten F hhv. V afgang den fleksible enhed øjeblikkeligt fra den aktuelle opgave til indsatsstedet.

Herudover kan den fleksible enhed indsættes som selvstændig taktisk enhed til småalarmer, f.eks. skraldespande m.v. Til det formål har køretøjet indbygget et Rosenbauer superhøjtrykssystem.



København FE1, Ford Transit '06, station Fælledvej. Foto Steffen Lund

Nye pionerkøretøjer

Af Henning Svensson og Jesper Lind Arpe

De seneste par år har brandvæsenets pionertjeneste fået tilført flere nye køretøjer og investeringsplanen er endnu ikke helt gennemført. I 2008 kommer en ny miljøvogn på MAN TGL 12.240 som erstatning for I4 – men i mellemtiden er miljøberedskabet flyttet fra hovedbrandstationen til station Tomsgården, hvor det således ikke længere er pionertjenesten der varetager denne opgave.

Det hele startede i 2003, hvor brandvæsenet indkøbte et lavgulvschassis, MB 1823 Eonic, der skulle opbygges til nyt pionerkøretøj som erstatning for I3. Opbygningen skulle Magirus i Ulm (Tyskland) stå for, men projektet blev først afsluttet i 2004 – det siges at forklaringen var manglende midler på budgettet for 2003.

I 2006 påbegyndtes opbygning af to nye, i princippet identiske, dykkervogne hos SAWO i Haslev. I slutningen af 2006 modtog brandvæsenet den første af de nye dykkervogne. Den benævnes I2 og er bygget på en MAN LE 12.220. For at skaffe rimelige pladsforhold til omklædning er mandskabskabinen med ståhøjde og der er 4 pladser – heraf to med dykkerudrustning, således at to dykkere kan iklædes undervejs og dermed være klar til at "springe i" straks efter ankomsten.

Af øvrigt udstyr kan nævnes søgelygte på førerhustag, lysmast i materielkasse, gummibåd på sliske. I venstre side: Jordingsudstyr til tog og metro, luftpuder til at hæve tunge byrder, luftpumpe, elevatorudstyr (står foran førstehjælpstasken, hvilket siger lidt om hvad man bruger mest). I højre side: Ministilladser, elgenerator, påhængsmotor på sækkevogn, ekstra tryklufflasker. Bagest: 3 sækkevogne med diverse hydraulisk frigørelsesudstyr som kan sænkes ned i gadeplan med en "elevator". Desuden kan selve køretøjet sænkes 15 cm ved behov.

Båden er en katamarankonstruktion model "Thundercat X-class" fra Caesar som er et sydafrikansk firma. Katamaranudformningen giver en meget høj stabilitet og med en 50 HK påhængsmotor kan båden skyde en fart af 100 km/h. I Sydafrika anvendes bådtypen til racing og adventuresejladser og er på grund af sin meget store sødygtighed også velegnet til kystredningsoperationer. Båden er 4,1 m lang, 1,9 m bred og vejer 75 kg. Den kan laste 3 personer (225 kg). Båden er placeret på en sliske af samme type som stigeslisken på MAN-sprøjterne. Slisken styres nedefra og man slipper derfor for at skulle op på taget af vognen for at hente båden ned.

I 2007 indsatte man den anden dykkervogn I5. Opbygningen er nøjagtig den samme som på I2, men i mellemtiden havde MAN udskiftet deres lette lastvognsgeneration, så I5 er i stedet bygget på den nye MAN TGL-model: Her MAN TGL 12.210.

De to dykkervogne skiftes til at varetage brandvæsenets dykkerberedskab. Når brandvæsenet bestilte to dykkervogne skyldes det ifølge kilde i brandvæsenet, at man havde fået et "godt tilbud". I lighed med tidligere dykkervogne hos Københavns Brandvæsen skal de to vogne også kunne fungere som sekundært pionerkøretøj til normaludrykningen, hvis I3 er optaget.

Uddrag af brandvæsenets historie, del 2

Redigeret af Jesper Lind Arpe

Det nye kommunale brandvæsenes organisation

Kommunalbestyrelsens regulativ for Københavns Brandvæsen, 21/6 1870, beskrev bl.a. følgende:

Der skulle være mindst 9 fast bemandede brandvagter i København, heraf 1 hovedbrandvagt samt 1 brandvagt i Lægeforeningens boliger på Østerfælled – det vi i dag kender som Brumleby. Når man valgte at specificere en ny vagt her, var det formentlig fordi der ikke i forvejen eksisterede en brandvagt på Østerbro.

Brandvagterne skulle have telegrafledninger til hovedbrandvagten, brandinspektørens og vicebrandinspektørens boliger, brandinspektørens kontor og vandværket.

Til bemanning af de 8 vagter (undtaget Østerfælled) skulle der ansættes 12 sprøjteførere og 81 brandmænd. Personalet skulle inddeles i 12 sprøjtemandskaber hver bestående af 1 sprøjtefører og 6 brandmænd. De resterende 9 brandmænd skulle skiftes til at bemane redningsstigen, således at der altid var 6 brandmænd til at betjene stigen. Af disse 6 mand kunne man i dagtimerne afgive 2 mand til tjeneste ved "brandinkvisitionen" (brandefterforskningsenheden), mens man i nattetimerne kunne afstå 1 mand til fremføring af supplerende pumpemandskab til brandstedet. Det blev ikke præcist fastsat, hvor mange pumpemænd, der skulle ansættes, blot skulle der være nok til at der altid var i alt 24 pumpemænd på vagt ved brandvagterne.

Iøvrigt var brandvæsenet bemyndiget til under brand spontant at udpege ekstra pumpemandskab, som derved var forpligtede til mod en timeydelse fastsat af Magistraten at hjælpe med pumpningen.

Til Østerfælledvagten skulle der ansættes 2 sprøjteførere og 9 brandmænd og vagtholdet skulle udgøres af et sprøjtemandskab – dvs. 1 sprøjtefører og 6 brandmænd.

Det har været et hårdt job at være brandmand. Man havde vagt 48 timer ad gangen, efterfulgt af 24 timers tjenestefrihed. Og når man ikke havde tjeneste hos brandvæsenet var man halvdelen af tiden forpligtet til at forrette tjeneste ved andre af kommunens institutioner – så regulær fritid har der ikke været meget af...

Sprøjtemandskaberne var ikke tilknyttet en bestemt brandvagt, men bemandede skiftevis de 8 vagter.

Udover sprøjtemandskaberne og pumpemandskabet bestod brandkorpset af 1 brandinspektør, 1 vicebrandinspektør, 3 faste befalingsmænd (assistenter), 2 reservebefalingsmænd (assistenter), 1 læge, 1 sprøjtemester samt maskinfolk til dampsprøjten.

Desuden etableredes et reservekorps på 80 sprøjteførere og 320 brandmænd. Disse blev udskrevet til tjeneste af den borgerlige indrulleringskommission. Reservekorpset kunne indkommanderes i tilfælde af meget store brande eller mange samtidige brande.

Det blev i regulativet også fastsat, hvilket materiel brandvæsenet skulle råde over:

- 40 større sprøjter med tilbehør
- 2 pramsprøjter
- 1 dampsprøjte med tilbehør (erhvervet tilbage i 1864 og stationeret i Gothersgade)
- 30 vandvogne
- 1 redningsstige
- Et passende antal håndsprøjter, stige, krybekrager, brandspande, lygter, brandhager m.v.

I 1875 anskaffede brandvæsenet endda dampsprøjte nr. 2 og i 1882 fulgte så nr. 3, som var en gave fra brygger I. C. Jacobsen, som fortsat interesserede sig meget for brandvæsenets virke.

På brandstationssiden skete der også nogle ændringer. Lygtevejens brandstation flyttede fra nr. 5 til nr. 24. Lygtevejen ændrede senere navn til Nørrebrogade og brandstationen kom til at ligge i nr. 174. Desuden oprettedes som nævnt en brandvagt i "Brumleby".

Endelig beskrev regulativet også aflønning af mandskabet, uniformering, tjenesteuddragelse og andre forseelser, pensionsbestemmelser, godtgørelse for tilskadekomst samt krav om forskelligt brandmateriel i enhver ejendom i kommunen.

Loven og det i medfør af loven udstedte regulativ var en stor omvæltning for brandvæsenet. Mest markant var naturligvis overgangen fra en styrke på godt 4000 udskrevne, "amatørbrandmænd" til en fast, professionel styrke på 101 brandmænd + 1 læge + en reservestyrke på 400 mand + et antal pumpemænd.

Assistenterne (befalingsmændene) var i nogen grad at betragte som datidens indsatsledere, hvis opgave det var at indfinde sig på brandstedet og lede indsatsen indtil brandinspektøren eller dennes stedfortræder ankom.

Brandstationer flytter

I årene 1874-1884 skete der en del ændringer i brandstationernes beliggenhed. For at skaffe plads til den stigende materielpark og måske for at skaffe lidt bedre forhold for mandskabet blev en del stationer udvidet betydeligt i forbindelse med flytninger.

I 1874 flyttede stationen på Gasværksvej til Absalonsgade 25, og 8 år senere rykkede den til nr. 9. Den nye station blev den direkte forløber for den nuværende station Vesterbro, om end der gik yderligere næsten 50 år inden Enghavevejens brandstation kunne indvies.

Stationen i Guldbergsgade nedlægges i 1878 og erstattes af en ny brandstation på Fælledvej 22A. Denne må allerede i 1884 vige pladsen for en ny kombineret brand- og politistation på Fælledvej 20. Politistationen er i dag (2007) lukket og omdannet til politimuseum, mens brandstationen som bekendt fortsat indgår i brandvæsenets udrykningsberedskab. Station "F" er dermed den ældste aktive brandstation i København.

Adelgades brandstation flyttede i 1880 fra nr. 37 til 115, hvor den lå indtil lukningen i 1991.

Året efter – i 1881 – åbnede en ny brandstation på Østerbrogade 47. Det fremgår ikke af brandvæsenets officielle historiebøger, men mon ikke Brumleby-stationen samtidig er blevet nedlagt.

Desuden flyttedes Lygtevejens brandstation i 1884 til Nørrebro Runddel, Nørrebrogade 151-153.

Endelig blev stationen i Dr. Tværgade flyttet til Bredgade 28 i 1885. Herefter så stationsplaceringen dermed således ud:

- Nikolai Kirketårn (hovedvagten)
- Store Kannikestræde 13 (ved brandmajorens kontor)
- Adelgade 115
- Bredgade 28
- Gothersgade 62 (med depot)
- Langebrogade 10 (med depot), Christiansbro
- Nørrebrogade 151-153, Nørrebro
- Absalonsgade 9, Vesterbro
- Fælledvej 20, Nørrebro (stadig i brug i 2007)
- Østerbrogade 47, Østerbro

Christiansborg Slots brand (1884) og nyt brandregulativ

Den 3. oktober 1884 oplevede Danmark en af sine største nationale katastrofer – kongeslottet Christiansborg brændte. Brandvæsenets indsats blev ledet af brandinspektør Sextus Meyer, ingeniør, tidligere kaptajn i ingeniørkorpset og krigsveteran fra slaget om Dannevirke (1864). Meyer var blevet antaget som brandinspektør tidligere samme år. Han erkendte hurtigt, at slottet ikke stod til at redde, og koncentrerede i stedet indsatsen om at sikre mod brandspredning til nabobygninger. Herved lykkedes det bl.a. at redde Slotskirken og Thorvaldsens Museum.

Det var i øvrigt denne brand – eller rettere tabet af de mange "umistelige" genstande fra slottet, der inspirerede den unge bøsse-magerlærling Sophus Falck til 22 år senere at oprette sit redningskorps med det formål at organisere brandredningen (redning af værdier fra at blive flammernes bytte).

Ligesom efter englændernes bombardement i 1807 fik slotsbranden i 1884 myndighedernes øjne op for nødvendigheden af et til stadighed velfungerende, moderne brandvæsen. Det var bekymrende at det daværende brandvæsen intet kunne stille op over for branden på rigets kongeslot.

Brandinspektør Meyer gennemførte i 1885 – altså året efter slotsbranden – to studierejser til brandvæsenerne i hhv. Stettin, Berlin, Breslau (i dag Wrocław), Hamburg, London, Bristol, Bruxelles og Amsterdam for at finde inspiration til hvorledes man kunne effektivisere hans københavnske brandvæsen.

I 1890 stadfæstede Justitsministeriet (som landets øverste brandmyndighed) Københavns Borgerrepræsentations regulativ om nyordning af Københavns Brandvæsen. Regulativet var baseret på Meyers forslag, men med en del ændringer.

Nyordningen betød blandt andet, at antallet af faste brandfolk steg til 180 mand. Desuden ansatte brandvæsenet 25 kuske til fremføring af materiellet – tidligere havde man klaret sig med at leje 9 kuske.

I første omgang bibeholdt man reservekorpset på 400 mand, men det blev nedlagt i 1903 – der var ganske enkelt intet behov, og mandskabet var derfor uden praktisk erfaring.

Man reducerede antallet af brandvagter – nu kaldt brandstationer – fra 9 til 6 (udover hovedvagten) og det besluttedes, at der skulle opføres en helt ny hovedbrandstation til erstatning for den gamle hovedvagt i Nikolai Kirketårn.

Den af stadsarkitekt Ludvig Fenger tegnede, store, pompøse hovedbrandstation blev indviet i 1892 på Løngangsstræde (i dag Bag Rådhuset) og opfylder som bekendt fortsat sit formål. Det hører med til historien, at Københavns nuværende rådhus først stod færdigt i 1905 – så hovedbrandstationen har ligget som en storslået bygning midt i det relativt åbne landskab med "indre by" på den ene side og det gamle voldanlæg med Tivoli på den anden side. I dag er hovedbrandstationen som bekendt kommet til at ligge noget mere ydmygt i skygge af det enorme rådhuskompleks.

Udvidelsen af de store brandstationer Fælledvej og Adelgade betød, at de gamle stationer i Store Kannikestræde, Bredgade og på Nørrebrogade blev nedlagt. Samtidig afviklede man den gamle hovedvagt i Nikolai Kirketårn og vagten i Gothersgade – sidstnævnte blev dog fortsat anvendt som depotbygning.

Nye dampsprøjter, københavnsk vokseværk og nye brandstationer

Som nævnt fik Københavns Brandvæsen sin anden dampsprøjte, "Heimdal", i 1875. Det var så vidt vides – ligesom dampsprøjte nr. 1 – en engelsk konstruktion. Ligeledes er den i 1883 af brygger I. C. Jacobsen donerede dampsprøjte nr. 3 "Baldur" allerede nævnt. Bryggerens sprøjte var en tysk model.

Nr. 4 "Odin" kom i 1885, mens nr. 5 "Thor" fulgte i 1892. I 1900 anskaffedes dampsprøjterne 6 "Surtur" og 7 "Ægir" samtidig med at der blev udstedt et nyt regulativ for brandvæsenet og omtrent samtidig med at et antal udenbys sogne blev lagt ind under København.

I årene 1900-1902 voksede København således betydeligt, idet Brønshøj, Valby, Vigerslev og Kongens Enghave blev indlemmet i 1900, mens Sundby og Nathanaels sogne (på Amager) fulgte efter i 1902.

Det skal også med, at Østerbro brandstation i 1901 flyttede fra Østerbrogade til Østbanegade 89, hvor man stadig har til huse (2007).

I anledning af åbningen af en ny, midlertidig brandstation på Kløvermarksvejen i 1904 indkøbtes dampsprøjte nr. 8 "Skjold". Den nye station erstattede Langebrogadestationen, som dog bevarede som depotbygning. Stationen på Kløvermarksvej er den, vi i dag kender som station Christianshavn, som fortsat er i anvendelse (2007).

Som direkte konsekvens af indlemmelsen af bydelene vest for Vesterbro blev der i 1905 indrettet en ny brandvagt i den gamle rytterskole i Skolegade 20, Valby.

I 1907 indviede man Tomsgårdens brandstation på Frederikssundsvej 83. Dette kan ses som en reaktion på indlemmelsen af Brønshøj sogn i København. I samme forbindelse ændredes vagtturnussen, således at man i stedet for 2 vagtdøgn-1 fridøgn fik 1 vagtdøgn-1 fridøgn. Selv om man i dag ryster på hovedet af en arbejdsuge på i gennemsnit 84 timer har det dengang været en meget markant forbedring, idet den hidtidige vagtbelastning svarede til 120 timer om ugen, eller mere end 3 gange så lang arbejdstid som vi kender i dag!

I 1909 blev depotet i Gothersgade nedlagt og materiellet flyttet til depotet i Langebrogade.

I slutningen af 1909 fratrådte brandchefen Sextus Meyer efter 25 års ledelse af brandvæsenet. Hans efterfølger blev Emil Liisberg, der allerede havde en lang karriere (28 år) i brandvæsenet som menig brandmand, leder af brandtelegrafene og vicebrandchef.

Siden det kommunale brandvæsens oprettelse i 1870 havde brandvæsenet – under ledelse af først Schönheyder og senere Meyer – udviklet sig fra en primitiv "hær" af uskoledede, indskrevne amatørbrandfolk til bemanning af hestetrukne og håndkraftfremførte sprøjter og vogne garageret i små deponer til et professionelt korps af trænede brandfolk, der i døgnvagt var parate til øjeblikkeligt at rykke ud med hestetrukne dampsprøjter og endda et automobil til vagthavende assistent (indsatsleder) fra egentlige brandstationer, som vi kender dem i dag.

Den nye brandchef Liisberg beklædte kun posten i 6-7 år, idet han døde pludseligt i 1916. Vicebrandchef C. A. Mülertz overtog chefposten og i hans tid på posten blev motoriseringen af Københavns Brandvæsen gennemført. Det var dog ikke Mülertz selv, der kunne tage æren herfor, men derimod vicebrandchefen A. E. Friis. Han havde siden 1908 været politiets og siden 1913 justitsministeriets sagkyndige i automobilsager og var derfor den helt rigtige mand til varetagelse af motoriseringsopgaven. Det var også ham, der i sin egenskab af motorsagkyndig, forestod køreprøverne for brandvæsenets mange kuske, der nu skulle til at lære at føre automobil.

Den videre udvikling af brandvæsenet fra 1909 og frem til 1930 blev i høj grad præget af motoriseringen. Denne del af brandvæsenets historie behandles senere.

Mellemløbet

Udover den massive modernisering af vognparken blev mellemløbet præget af et par interessante opfindelser. Brandinspektør Povl Vinding tog i 1928 initiativ til indkøb af materiel til røgbeskyttelse. Allerede tilbage i perioden 1897-1905 kørte forsøg med Königs røghjelm. Systemet havde imidlertid en indbygget ulempe i luftslangeforbindelsen, som

skulle sørge for frisk luft udefra til røgdykkeren. I 1928-29 indkøbte brandvæsenet forskellige typer kredsløbsapparater.

Den anden opfindelse var fremstillingen af kemisk skum til brandslukning, som skyldtes brandfuldmægtig Einer Schrøder, Frederiksberg, og ingeniør van Deurs. Skummets slukningsegenskaber (bl.a. reduceret overfladespænding og kvælende virkning) var særligt velegnet til brandslukning i brandfarlige væsker. I 1929 indbyggedes et Schrøder-van Deurs skumanlæg i en af brandvæsenets tendere.

Byens hastige vækst samt motoriseringen af brandvæsenet resulterede i, at de to gamle brandstationer på Vesterbro og i Valby måtte nedlægges. I stedet tog man en stor, moderne brandstation i brug på Enghavevej 168-170 i 1929. Denne nye station V er fortsat i brug i dag (2007). Den dengang nyoprettede specialtjeneste – røgbeskyttelsestjenesten – blev placeret på den nye station Vesterbro.

Det er værd at bemærke, at røgdykkertjenesten (som den i dag hedder) efter en periode på Hovedbrandstationen, Østerbro og Frederiksberg nu igen (2007) er "kommet hjem" til station Vesterbro. Det skal ligeledes bemærkes, at den ene røgtender siden 1998 organisatorisk har været underlagt station Vesterbro om end den var stationeret på Frederiksberg brandstation.

Da brandchef Mülertz i 1930 pga. sygdom måtte fratræde sin stilling var det naturligt at vicebrandchef A. E. Friis efterfulgte ham som brandchef. Udover at stå fadder til brandvæsenets motorisering var det også Friis, der oprettede brandskolen i 1934. Det var ligeledes i Friis' "regeringstid" at indbygningen af radioforbindelse mellem hovedbrandstationen og køretøjerne blev påbegyndt.

Friis døde i 1936 og brandinspektør Povl Vinding blev udnævnt til ny brandchef. Vinding kom således til at lede brandvæsenet gennem en af de hårdeste perioder i korpsets – ja landets – historie: Besættelsestiden.

Besættelsestiden, 1940-1945

Brandvæsenets arbejde under besættelsen giver i sig selv givetvis stof nok til en længere artikel, som vi måske kan bringe engang i fremtiden. Her skal blot enkelte begivenheder, som ikke relaterer sig direkte til indsatser, men snarere til brandvæsenets organisation og øvrige virke, omtales.

Efter 9. april 1940 indførtes et forhøjet beredskab i København. 5000 civilbeskyttelsesværnepligtige fra Statens civile Luftværn (det senere CBU-korps) blev indkaldt til tjeneste i hovedstaden under ledelse af Københavns Brandvæsen. De værnepligtige forrettede tjeneste på visse brandstationer samt på til lejligheden nyoprettede hjælpebrandvagter.

Sammenfattende kan det konstateres, at antallet af brande fordobledes i krigsårene, ligesom brandene generelt blev både større og farligere for indsatsmandskabet. Udover krigsbrandene havde brandvæsenet også fået pålagt en række andre opgaver som f.eks. oplysning til borgerne om luftværnsforanstaltninger, "hemmelig" udbringning af levnedsmidler uden om tyskerne, udlån af materiel til hospitaler m.v.

Det er bemærkelsesværdigt, at kun 9 mand, heraf 5 brandmænd og 4 CB-pligtige, omkom under krigen. Den ene omkom endda ikke i tjenesten, men blev henrettet af tyskerne.

Kort efter krigens afslutning hjemsendtes CB-mandskabet, dog undtaget depotfolk, der skulle hjælpe med at lægge materiel i depot for fremtiden.

...fortsættes i næste temanummer om Københavns Brandvæsen

Københavnere langt fra den gamle kørekreds

Af Jesper Lind Arpe

Fra tid til anden sker det, at udtjente køretøjer fra København sælges til andre brandvæsener, hvor de så kan nyde deres otium med en lidt mindre travl hverdag end i hovedstaden.

Meningen med denne artikel er at vise eksempler på københavnerkøretøjer, der er blevet afhændet. Der er selvfølgelig langt flere eksempler end der kan vises i dette forum, og jeg er helt sikker på, at der sidder medlemmer derude, som ligger inde med oplysninger og fotomateriale, som også kunne fortjene plads i bladet.

Der vil i 2008 komme endnu et temablad om Københavns Brandvæsen og der vil vi naturligvis gerne bringe yderligere billeder af tidligere Kbh-vogne i ny forklædning.

Lad dette være en opfordring til medlemmerne om at sende redaktionen billeder af gamle københavnerkøretøjer med nye bynavne på dørene...

De 10 små 8/8-sprøjter, der blev taget i brug i årene 1976-77 i København er vel nok de ældste egentlige pumpekøretøjer med en københavnsk fortid, som stadig i 2007 kan findes i drift hos danske beredskaber. En stor del af dem blev solgt til frivillige brandværn i Sønderjylland. Netop de sønderjyske brandværn har været blandt de mangeårige "faste kunder" hos Københavns Brandvæsen ligesom de små brandvæsener i Roskilde-Holbæk-området.

8/8'erne – eller "dameskosprøjterne" – blev udfaset i København i 1986-87 da man i stedet indsatte modulsprøjterne. Takket være Søren Rislunds forbilledlige køretøjsarkæologiske arbejde vides med sikkerhed at M2 i 1987 solgtes til Roskilde Brandvæsen, hvor den blev ompakket til pionervogn. I 1992 blev den solgt til beredskabstjenesten på Forsøgsstation Risø, hvor den blev ført tilbage til sin oprindelige funktion som sprøjte. Den blev i 2001 afhændet til Nexø Kommune, der skulle bruge en sprøjte til det frivillige beredskab (se foto side 33). Så vidt vides eksisterer sprøjten fortsat i Nexø.

Indtil 2005-06 kørte en anden 8/8'er fra København, M4, hos Lysabild Frivillige Brandværn i Sønderjylland. Efter modtagelsen af en "ny" gammel københavnersprøjte blev 8/8'eren afhændet til en privatperson. Også de frivillige brandværn i Egvad, Hundslev, Kegnæs og Tandslet-Ertebjerg har eller har haft 8/8'ere fra København.



Nexø M2, ex København M2, MB L608D, HMJ/Asnæs, årg. 1976 (indreg. 1977). Foto JLA

De små 8/8-sprøjter har kun 600 l. vandtank og en begrænset mængde slangemateriel. I København var strategien, at man kunne komme hurtigt frem med disse små sprøjter og så kom den noget større tender bagefter med mere vand og flere slanger.

Forud for udfasningen af Dodge-tenderne fra 1960'erne satte Københavns Brandvæsen i 1974-75 en prototype på en ny tender i drift som T18. Den var opbygget på MB 1113 med frontpumpe og leveret af Ole Rafn. I 1977-78 fulgte så serien på mindst 8 (nogle kilder omtaler 10 stk.) nye store tendere fra Asnæs Karrosserifabrik opbygget på MB 1017. Disse skulle vise sig at blive de sidste tendere (forstået som pumpekøretøjer med traditionel tenderfunktion) i brandvæsenets tjeneste.

Prototypen på MB 1113 blev solgt relativt tidligt til Skibby Brandvæsen, hvor den gjorde tjeneste til mindst 2002 (se foto side 35).

De store tendere udgik ved indsættelsen af sprøjtegenerationen fra 1989-90. Blandt køberne var Hørup Frivillige Brandværn, Tølløse (se foto side 35), Jernløse (T3), Hvalsø, Fjends og Tjele. København beholdt selv en enkelt (T2) som blev ombygget til miljøvogn I4.

Tenderne i Tølløse og Jernløse endte deres dage som Falck-køretøjer, idet de to kommunale brandvæsener pr. 1/1 1999 blev overtaget af Falck. Jernløses blev i foråret 2003 rigget om til redningsvogn, men blev udfaset senere samme år. Tølløses blev afløst allerede i 2000, hvorefter den kørte som lånesprøjte en kort periode.

Hvalsø, Fjends og Hørups tendere er fortsat i drift (2007) og det samme er tenderen fra Tjele – dog ikke i aktiv tjeneste hos et brandvæsen. Tjele-tenderen returnerede til København i 2004 da Tjele overtog en anden tidligere københavnersprøjte som afløser. Det var meningen at Tjeles tender skulle have været doneret til Albanien i regi af en forening Københavns Brandvæsen og Falck har stiftet til netop dette formål. I stedet endte det dog med, at tenderen fra Tjele blev solgt for et symbolsk beløb til Benløse Frivillige Brandvæsen i Ringsted – dog uden pumpe (den var forblevet i Tjele).

De 8 såkaldte modulsprøjter, som Københavns Brandvæsen fik i 1986-87 er alle afhændet. Allerede tidligt solgte man en sprøjte (formentlig M1) til Holbæk Brandvæsen og en anden (formentlig M3) til Brand & Redning Silkeborg (se foto side 36). Sidstnævnte blev ombygget til pionervogn og er fortsat i drift der. Holbæks blev sammen med resten af Holbæk Brandvæsen overtaget af Falck pr. 1/7 1994 og i 2000 flyttedes sprøjten til Tølløse, hvor den fortsat (2007) forretter tjeneste.

Efter endegyldigt at have afskaffet tenderfunktionen i København solgte brandvæsenet 4 modulsprøjter i en samlet pakke til Falck. Efter renovering blev disse stationeret som sprøjter i Ålbæk (ved Skagen), Langå og Allerød. Den sidste blev ombygget til redningsvogn og blev indsat i Korsør som del af Storebæltsberedskabet. Alle 4 er fortsat i drift (2007), Allerød-sprøjten dog som lånevogn. Uden kendskab til chassisnumre men alene baseret på billedmateriale vurderes det, at der er tale om følgende 4 vogne: M2 (Ålbæk), M5 (Allerød), M6 (Langå) og M8 (Korsør).

Mod slutningen af 2002 solgte Københavns Brandvæsen uddannelsessprøjten M7 til Stubbæk Frivillige Brandvæsen. Den sidste af de 8 modulsprøjters skæbne er mig ukendt. Efter indførelsen af de nye MAN-sprøjter i årene 2002-2005 blev hovedparten af de sidste Mercedes-sprøjter overflødige. Der er tale om serien M11-M18 fra 1989-90. En er solgt til Holstebro Brandvæsen (efter deres oplysninger M12), en anden er solgt til Lysabild Frivillige Brandvæsen (efter deres oplysninger M13) og en tredje er solgt til Tjele Brandvæsen. København har beholdt M16 til brandskolen og M17 som reserve. De resterende 3 er også afhændet. Redaktionen modtager gerne informationer, såfremt læserne kender noget til sprøjternes videre skæbne.

Også blandt stige-køretøjerne har der jævnligt været solgt ud af "arvesølvet" til andre brandvæsener. Af de 3 sidste afprodsstiger på MB 1113 blev den ene (mig bekendt S2) solgt til Frederiksberg Brandvæsen, hvor den kørte som S10. Selve stigen eksisterer fortsat idet den indgår i mødeplanen for visse ejendomme i både Frederiksberg og Københavns Kommune. I dag fremføres stigen dog på en mindre MB Sprinter-ladvogn, mens den oprindelige hovedvogn er udgået for længst. En anden af de sidste 1113-afprodsere, nemlig S6, blev solgt til Aabenraa Frivillige Brandvæsen (se foto side 36). Her er den fortsat i drift som S6 – ja, de originale københavner-nummerplader "S 6" sidder sågar fortsat på køretøjet!

I næste temablad om Københavns Brandvæsen fortsættes beretningen om københavnerne langt fra den gamle kørekreds.



Skibby M5, ex København T18, Ole Rafn, årgang 1974. Foto JLA



Tølløse TB 16, ex København, HMJ/Asnæs, årgang 1977-78. Foto JLA



Silkeborg R2, ex København, H. F. Nielsen, årgang 1986-87. Foto JLA



Aabenraa S6, ex København S6, Ole Rafn/Ziegler, årgang 1972-73. Foto JLA