

Civilforsvarskorpset, 1973-1993, Beredskabskorpset, 1993-1995, Moderne orange MB'er.

Af: Jesper Lind Arpe

Denne fjerde del af fremstillingen om Civilforsvarets køretøjer starter i perioden ultimo 1970'erne/primus 1980'erne. På dette tidspunkt begyndte vognparken for alvor at undergå massive forandringer.

Perioden fra ca. 1980 til 1995 er kendetegnet ved, at overgangen fra et krigsmæssigt til mere og mere fredstidsorienteret beredskab for alvor slår igennem. Det meste af vognparken udskiftes i denne periode, selvfølgelig pga. naturlig udskiftning men i særdeleshed også for et helt nyt og i Danmark hidtil ukendt udrykningskoncept implementeres som led i omstruktureringen til fredstidsberedskab.

Men vognparken ændrede sig ikke bare pga. de nye køretøjstyper. Også lakeringen af både nye og gamle vogne ændredes radikalt. Det var fra indenrigsministeriel side blevet besluttet, at Civilforsvarskorpset fremover skulle præsentere sig i den internationalt anerkendt orange civilforsvarsfarve. Samtidig indførtes det officielle CF-symbol - en ligesidet blå trekant på orange baggrund.

Fra ca. 1980 blev alle nye køretøjer leveret i orange - RAL 2000, eller (for personvogne, minibusser og kassevogne) den standardfarve, som kom nærmest. Endvidere blev eksisterende køretøjer omlakeret i forbindelse med større renoveringer. Endelig blev en del af de mange grå køretøjer midlertidig forsynet med blå trekanten i orange cirkler på dørene.

Det siger sig selv, at en vognpark på flere hundrede køretøjer ikke bare kan omlakeres eller udskiftes på én gang. Siden indførelsen af den orange farve på køretøjerne er der nu gået 25 år (2005), og man kan faktisk stadig finde grå køretøjer i flåden. De indgår dog ikke i den daglige drift, men er en del af materielreserven til bl.a. 48-timersberedskabet.

De første egentlige udrykningskøretøjer, der blev leveret i det nye design, var tre pionervogne (Model/80) til fordeling ved de kaserner, som ikke havde fået pionervogne tilbage i 1975, nemlig Middelfart, Hillerød og Allinge. Disse tre pionervogne adskiller sig faktisk på alle punkter (bortset fra selve pakningen) fra den eksisterende CF-vognpark og markerer derved begyndelsen på en æra med mange omvæltninger i vognparken:

- For det første er pionervognene som nævnt orange.
- For det andet er de opbygget på et såkaldt "Frontlenker-chassis", dvs. uden snude.
- For det tredje er det karosserikøretøjer (i modsætning til standard ladvogne) opbygget i Danmark!

Når man begynder at opbygge på "Frontlenker" (også kaldet braksnude)-chassis i stedet for snudechassis hang det formentlig primært sammen med den generelle udvikling på lastvognsområdet, snarere end specifikke krav til køretøjets formåen. Det er i hvert fald et faktum, at man i 1980 fortsat kunne købe rundsnudede Mercedes-lastvogne, og at disse fandtes med både den ønskede lastevne og motorydelse.

Men det er også et faktum, at udviklingen var ved at løbe fra snudekøretøjerne.

De 3 pionervogne blev opbygget på Asnæs Karosserifabrik og blev leveret via H. Meisner-Jensen. I modsætning til de tidligere leverede tyske pionervogne opbyggedes de tre nye med standard-førerhus i stedet for en original dobbeltkabine. Til gengæld blev en mandskabskabine integreret i materielkassen - et koncept, som dengang ikke var ret udbredt i Danmark, men som sidenhen er blevet meget populært, ikke mindst i udlandet. Fordelen er til at få øje på. Når motoren er placeret under førerhuset i stedet for foran i en snude, er det nødvendigt at kunne tippe førerhuset fremover. Det var derfor oplagt og givetvis også billigere at bibeholde det originale tipbare standard-førerhus.



Beredskabscenter Bornholms pionervogn M/80 opbygget på Mercedes Benz 1017-chassis. Foto JLA.

Et endnu mere markant stilskifte i vognparken var det omkring 1982 indførte containersystem. Ideen med at inddrage CF-Korpset i det daglige fredstidsberedskab medførte en bedre udnyttelse af landets beredskabsmæssige ressourcer, men det betød også, at korpset skulle kunne assistere til langt flere forskellige typer specialindsatser - især var der stor fokus på miljøområdet. Konceptet bag CF-Korpsets fredstidsassistancer var at kunne bistå de kommunale brandvæsener med store mandskabsstyrker og store mængder specialmateriel.

Dette specialmateriel, bl.a. olieforureningsmateriel og materiel til akutte uheld med farlige stoffer, skulle pakkes på køretøjer på en hensigtsmæssig måde. At udvikle, indkøbe og vedligeholde en lang række specialkøretøjer ville blive meget dyrt. Omvendt ville det tage for lang tid, hvis materiellet først skulle læsses på lastvogne, når det i påkommende tilfælde skulle bruges. Løsningen blev at indføre containerbaseret specialmateriel. Herved kunne materiellet stå oppakket i container-moduler, som ikke er nær så dyre i vedligeholdelse som selvkørende enheder, og som samtidig kunne læsses på en containerlastvogn (i korpset ofte kaldt containertrækker) på kort tid. Hver kolonne fik i første omgang leveret 2 stk. containertrækkere opbygget hos Aalborg Hydraulik på MB 1217-chassis - enkelte dog på 1417 - med kroghejssystemet til lastning/losning af containerne.

I første omgang opbyggedes bl.a. følgende containermoduler:

- Miljøcontainer. Hovedparten af forurenings-beredskabets trin 3 med bl.a. kemikalieindsats-dragter, syrefast lænsepumpe, opsamlings- og tætningsmateriel, gnistfri 8 KVA elgenerator, gnistfrit værktøj og mindre flydespæringer.
- Olieopsamlingscontainer "Mop-Matic". Vridemaskine og stor sammenhængende gulv-moppe, som kan opsuge olie.
- Olieseparationstank, til udskilning af olie og bortledning af vand fra en vand/olie-blanding.

- Flydespæringscontainer, med enten kyst- eller havflydespæringer.

Lokalt ved visse kaserner blev der opbygget flere andre containerenheder, blandt andet container med skovbrandslukningspakning magen til den traditionelle CF-"skovbrandbil" med 3 stk. 1000 l. palletanke, 1 stk. 1000 l/m-pumpe samt slange-materiel. I Allinge er der desuden opbygget en gascontainer specielt beregnet til opsamling af gamle senneps-gasbomber, der jævnligt op i Rønne havn.

1980'ernes materieloprustning betød også tilgang af en ny generation automobilsprøjter. I lighed med de nye pionervogne blev også 7 nye sprøjter opbygget i Danmark. I første omgang bestiltes to stk. hos Hjørring Maskin- og Karrosserifabrik. Disse blev opbygget i 1981 på MB 1017-chassiser med mandskabskabine/materielkasse i stål og 2400 l/m pumpe fra Ziegler. Korpset var imidlertid ikke så tilfredse med udførelsen, bl.a. gjorde stålkonstruktionen køretøjerne meget tunge, hvilket gav mindre nyttelast. Året efter bestiltes yderligere 5 sprøjter, men denne gang hos H. Meisner-Jensen. De blev bygget på Asnæs Karrosserifabrik i 1982 med en noget lettere konstruktion, 2400 l/m pumpe fra Bachert og i øvrigt på MB 1217-chassis. 1017'erne blev stationeret i Herning og Næstved, mens de øvrige 5 kaserner fik 1217'ere. Middelfarts sprøjte kom til Herning i 1985, da Fynske CF-Sektion i Middelfart blev lukket. Ved samme lejlighed overtog Vejle Brandvæsen kasernens pionervogn, mens Polyma-lysgiraffen blev købt af Middelfart Brandvæsen. Begge er fortsat (primo 2005) i drift sammesteds.



Containertrækker på MB 1217 med ventepladscontainer, fra Beredskabscenter Bornholm. Foto JLA.



Beredskabscenter Sydsjælland, Næstveds autosprøjte M/81 opbygget på MB 1017-chassis. Foto JLA.

I skrivende stund er kun ca. halvdelen af ovennævnte køretøjer fra første generation Frontlenkere tilbage i Beredskabskorpsets tjeneste. Den sidste pionervogn (Beredskabscenter Bornholm) blev endeligt udfaset i 2003 efter en lang periode, hvor den var meldt ude af drift med ødelagt gearkasse.



Hernings automobilsprøjte M/82 på Mercedes Benz 1217-chassis. Foto JLA.

De to Hjørring-byggede sprøjter er begge renoveret og forsynet med ny letvægsmaterielkasse på Ringe Karrosseri. Hernings er efterfølgende flyttet til Beredskabsstyrelsens Tekniske Skole i Tinglev. Haderslevs ASP M/82 er udgået, mens de sidste 4 fortsat er i drift en tid endnu. En håndfuld 1217 containertrækkere er (primo 2005) fortsat i drift.

Med til containerhistorien hører også, at korpset i 1990 anskaffede yderligere 5 trækkere til Thisted, Herning, Haderslev, Hillerød og Næstved. Disse blev opbygget på MB 1617. Lastvognene blev indkøbt samtidig med containere opbygget som vandtankmodul med plads til 1800 + 5400 liter vand samt 1500 l/m pumpe fra Rosenbauer. I praksis fik de 5 M/90-containertrækkere ingen større betydning som containertrækkere før omkring 1996. Indtil da var de de eneste af korpsets trækkere, der havde lastevne til at klare en fuld tankcontainer, hvorfor de permanent udgjorde kasernernes "vandtankvogn". På Bornholm fik man ingen tankcontainer — her klarede man sig fortsat med en brugt Scania LB 81 tankvogn.



Containertrækker på MB 1617-chassis- Foto JLA.

I 1985 indkøbte CF-korpset sin sidste generation Mercedes 911-lastvogne. Da man i 1989 igen skulle investere i almindelige lastvogne havde Mercedes efter godt 20 års produktion (1966-1987) trukket de populære 911'ere tilbage og korpset var således tvunget til at udnævne en ny stamlastvogn. Valget faldt på den direkte afløser for 911'eren, nemlig den nye serie MB LN2. I første omgang udså man sig 914-modellen som standardlastvogn og købte 20 stk. Samtidig købtes 10 stk. af den lidt kraftigere 1114-model — primært fordi disse skulle køre som køreskolevogne, hvilket kræver en lastvogn på mindst 10 tons. Frem til 1993 bestilte man yderligere ca. 30 stk. MB 1114 LN2. Udover standardlastvogn for korpsets krigsmæssige pakninger blev visse LN2'ere også pakket som fredstids slangegruppevogne og sat i udrykningsvagt.

I erkendelse af, at LN2'erne til visse formål var for små — særligt til specialopgaver, herunder internationale indsatser — købte man i 1993 et antal større Mercedes-lastvogne model 1824 SK'88.



Mercedes Benz 1114 lastbil fra Beredskabscenter Sjælland. Foto JLA.

En del af dem blev indsat som udrykningsslangegrupper, andre forsynet med krigsmæssige pakninger mens resten kørte som såkaldt LVG tom, dvs. tom lastvogn til forefaldende opgaver.

I løbet af 1990'erne oplevede Beredskabsstyrelsen i stigende grad efterspørgsel på assistance ved større katastrofer i udlandet, bl.a. jordskælv i Tyrkiet, oversvømmelser i Polen, krig på Balkan osv. I sidstnævnte samt i andre humanitære indsatser rundt omkring i verden har det været nødvendigt at omlakere køretøjerne, så de fremstod som hvide og dermed neutrale. De kolonner af køretøjer, der sendtes ud i verden bestod efter 1993 stort set udelukkende af de nye, store MB 1824'ere, hvorfor en stor del af 1824-flåden på et tidspunkt har været omlakeret til hvid. I begyndelsen blev de igen omlakeret til orange efter hjemkomsten, men i de senere år har man valgt at lade nogle 1824'ere forblive i den hvide farve — det blev for dyrt med alle disse omlakeringer, og der bliver givetvis også i fremtiden brug for disse køretøjer i udlandet. Senere blev nogle af 1824'erne monteret med tysk Zeppelin-lad (halvrund presenning) i stedet for det sædvanlige lad.

Ligeledes i 1993 leveredes de første nye køretøjer til opbygning som kommunikations-, AC-sporevogne samt mandskabs- og værkstedsvogne — til afløsning for nogle af de mange Landrovere (årg. 1965-1989) og VW T1/T2/T3 (årg. 1960-1990). Igen udnævnte Styrelsen en stammemodel, nemlig lang VW T4 med højt tag og Volkswagens særlige firehjulstræk "Syncro". Disse er i perioden 1993-1996 indkøbt i flere serier.

Fra 1996 indførtes et nyt udrykningskoncept, hvorved 1. vagthavende (korpsmester eller sektionleder) fik stillet eget køretøj til rådighed i form af en udrykningsmonteret VW T4 Syncro. Nogle steder anvendtes køretøjet ved udrykninger, andre steder foretrak 1. vagthavende fortsat at køre med sprøjten.



Hvid Mercedes Benz 1824 med Zeppelin-lad, fra Thisted. Foto JLA.

Mindre tjenestevogne har siden indførelsen af den orange æra hovedsageligt været af fabrikat Opel. I 1980'erne Kadett— i 1990'erne Astra.



VW T4 Syncro med markise, fra Beredskabsstyrelsens Tekniske skole i Tinglev. Foto JLA.

Disse var ment som rene ordonnansvogne, stabsvogne m.v. og var ikke udrykningsmonterede. I slutningen af 1990'erne er enkelte Astra'er dog blevet forsynet med udryknings signaler.

Funktionen som ordonnanskøretøj i krigsmæssig forstand har traditionelt været udfyldt af motorcykler. I 1989 indkøbtes en serie på 30 nye terrængående BMW R 65 GS motorcykler til erstatning for gamle Nimbus'er, BMW R 26'er og enkelte Yamaha'er.



Udrykningsmonteret terrængående BMW R 65 GS motorcykel. Foto JLA.

Til slut skal det nævnes, at Danmark pr. 1/1 1993 fik en ny beredskabslov til erstatning for den hidtidige brandlov, civilforsvarslov og lov om det civile beredskab. I forbindelse hermed blev brandvæsenerne og Civilforsvaret lagt sammen til et nyt såkaldt enstrenget beredskab — Redningsberedskabet. Samtidig skiftede CF-korpset navn til Beredskabskorpset og kasernerne blev til beredskabscentre. De nye navne kom selvfølgelig også på køretøjerne, men derudover fik sammenlægningen ingen konsekvenser for korpsets vognpark — i hvert fald ikke i første omgang. I 5. del af artikelserien behandles perioden 1996-2004, hvor centrene får udskiftet stort set alle primære udrykningskøretøjer, hvor der udvikles helt nye containerbaserede enheder og hvor centrene endnu en gang får nye navne.

Fortsættes [...]