



Type
URL

Dokument Link

Nummer 3

Tema

Layout

Frit Låst

Banner 1

Banner 2

Banner 3

Banner 4

Banner 5

Banner 6



Titel

Redningskorpset til lands, til vands og i luften

Kort titel

Manchet

Resumé

Redningskorpset til lands, til vands og i luften

Avanceret



1. del, 2. kapitel:

Zone-Redningskorpset i København: Redningskorpset til lands, til vands og i luften



Dette er en ordret gengivelse af boghæftet *Zone-Redningskorpset i København under besættelsen*, skrevet af Arne Vagn Jensen og udgivet af Zone-Redningskorpsets Museum i Holbæk i november 1994.

Indholdsfortegnelse og registre er ikke medtaget. Billedmaterialet er redigeret i forhold til boghæftet.

Materialet fra nettet må kun videreformidles efter nærmere aftale med Zone-Redningskorpsets Venner, der kan kontaktes på info@zone-redningskorpset.dk.



Boghæftet kan fortsat erhverves ved indbetaling af kr. 123,00 til Zone-Redningskorpsets Venners girokonto 3 58 86 29. Husk at anføre hvad betalingen angår.



2. kapitel

Zone-Redningskorpset i København: Redningskorpset til lands, til vands og i luften

Zone-Redningskorpset, eller i daglig tale "Zonen", har sin oprindelse i Eskildstrup på Falster, hvor direktørerne Reinholdt Hansen og Johannes Hare i 1925 havde oprettet en Zone-brandvagt tilsluttet Redningskorpset under Sophus Falcks virksomhed "Redningskorpset".

Redningskorpset udviklede sig langsomt og kun i de større byer. Reinholdt Hansen og Johannes Hare mente, at de mindre byer og landdistrikterne også havde behov for et redningskorps. Det samme mente Eigil Juel Wiboltt, der dengang var underdirektør i Redningskorpset. Wiboltt havde haft et godt samarbejde med Redningskorpsets stifter, Sophus Falck, men ved hans død i juli 1926, blev hans ældste søn, Rudolf Falck, direktør, og han og Wiboltt kunne ikke sammen, fortæller Wibolts søn, Jørgen Juel Wiboltt.

I 1930 brød Reinholdt Hansen og Johannes Hare med Redningskorpset, og påbegyndte udbygningen af Zone-brandvagter og redningsstationer landet over under det nystiftede Zone-Redningskorpset K/S med hovedsæde i Eskildstrup.

Eigil Juel Wiboltt indskød en arv på kr. 10.000,00, blev optaget som kommanditist og blev direktør for København og "De Nord- og Nordvestsjællandske Zone-Brand-Vagter".

Da krigen brød ud i 1939 bestod Zonen på landsplan af 49 komplette redningsstationer, 33 henvendelsessteder og 18 Zone-brandvagter med et samlet mandskab af 350 mand og en vognpark på 185 køretøjer, oplyses det i Politikens årbog "Hvem hvad hvor?" årgang 1939.



Hovedstationen på Platanvej.

I København omfattede virksomheden:

Til lands:

En helt ny Hovedstation på Platanvej 19, en station "Amager" i Hollænderdybet 3 og en station "Østerbro" på Bernstorffsvej 154.

I 1938 havde Zonen købt en stor herskabsvilla opført 1896, på Platanvej 19, der blev indrettet til direktionskontor, administration og tjenestebolig for driftslederen.

Platanvej var dengang bebygget med store herskabsvillaer, og borgmesteren på Frederiksberg var selv ejer af én af dem.

Grundejerforeningen og politimesteren var betænkelig ved den øgede trafik en redningsstation ville medføre og støjen fra udrykningssignalerne, hvorfor Frederiksberg kommune sendte korpsets ansøgning om byggetilladelse til et garageanlæg til udtalelse i Indenrigsministeriet. Ministeriet meddelte, at man ikke kunne hindre korpset i det

ansøgte byggeri, hvorfor det gik i gang - noget forsinket - og med den gene, at korpset for en tid måtte have en del vogne garageret på stationen i Hollænderdybet.



Materiellet kørt frem på Platanvej 1939

Bag villaen byggede korpset en 30 meter lang og 12 meter dyb stationsbygning med 8 garageporte og med plads til 16 vogne.

Yderst til venstre var der indgang til en smal gang. Til venstre for gangen lå først vagtmesterkontoret, derefter driftslederkontoret (senere kontor for den vagthavende overassistent), og sidst spise- og soverum samt toiletter og brusebad for mandskabet.

Fra mandskabets lokaler var der direkte adgang til den store garagehal. På det første stykke af gangen var der en stor glastrude, således at vagtmester og driftsleder kunne se ud i garagehallen.

På væggen ind mod toilet og soverum hang mandskabets brandhjelme, filtermasker og seletøj med økser. På den store bagvæg var der indrettet hylder og reoler til materiellet. Det var store kasser tungt lastet med materiel.

Materiellet var pakket i forseglede trækasser med påskrifter som "Katastrofemateriel", "Vandskade", "Katastrofebelysning", "Brand" m.m. Der var pumper af forskellig slags, forskellige størrelser stiger, treben, bådshager og dyreredningsmateriel.

Der var anhængere med robåd, med dykkerudrustning, med påhængsmotorsprøjte og med lysanlæg.



Forsyningskakt i Gasbeskyttelseskælderen på Platanvej.



Friskluftsanlæg i beskyttelseskælderen på Platanvej.



Vagtmester A.B. Jensen i beskyttelseskælderen på Platanvej.

Under vagtlokalerne var der indrettet en spræng- og gassikker kælder, der kunne rumme 25 personer. Væggene var af 50 cm. tyk beton og der var sikret en nødudgang op til garagen. Friskluftforsyningen skete gennem en filterventilator drevet af el eller håndkraft. Der var installeret nødbelysning ved hjælp af akkumulatorer. Endelig var der truffet forberedelse til, at vagtmesterfunktionen kunne flyttes derned.

Mellem villaen og garageanlægget var anlagt en stor gårdsplads og som forbindelse mellem denne og Platanvej, en dobbelt ind- og udkørselsvej syd for villaen.

Stationen havde eget tankanlæg med underjordisk benzintank, der kunne rumme 3.200 liter.

På pladsen, og helt op til det nordlige skel, var bygget et træskur, indrettet som mekanikværksted.

Af kørende materiel var der ambulancer, kranvogne og en katastrofevogn. Alle køretøjer var meget velholdte. Dengang var der tid til, at mandskabet mellem udrykningerne kunne gå og pudse og polere. Man gjorde meget ud af at pyntelisterne skinnede, og at hjulene havde rene, hvide dæksider.

Stationens flagskib var katastrofevognen - som også blev kaldt "Den rullende redningsstation". På taget medførtes en udskydningsstige, sugeslanger og to store faste projektører. Desuden medførtes på vognen 9 sole a 5 pærer og 5 sole a 1 pære. Vognen havde indbygget sit eget elektricitetsværk, som foruden belysningen, kunne levere strøm til en røgsuger, der på kort tid kunne udsuge røgfylde lokaler. Der var indbygget et telefonanlæg, så man kunne tale med mandskabet ude på ulykkesstedet. Foran køleren var monteret en pumpe, så vognen også kunne fungere som motorsprøjte, og der var indbygget vandtank og skumtank. Der medførtes presenninger, vandskadeværktøj, donkrafte, brækstænger, autogénskæreapparat, isolér- og kortslutningsværktøj og i øvrigt værktøj af enhver tænkelig art: røg- og gasmasker, røgdykkerapparater, asbestbeskyttelsesdragt, gummidragter samt carbogénapparat, ligesom der medførtes bære, så vognen i påkommende tilfælde kunne anvendes som ambulance.

Bemandingen af hovedstationen bestod af:

1 driftsleder, Otto Pagh, som ledede korpsets tekniske tjeneste i København, dvs, at han var øverste leder af de tre stationer. Otto Pagh havde været stationsleder for Falck i Hillerød fra 1930-35. i 1935 kom han til Zonen som overassistent på hovedstationen på Harsdorffsvej, og i 1937 udnævntes han til driftsleder.

2 overassistenter, Knud Gottschalck og Aage Mortensen som ledede hver sit vagthold.

12 assistenter, fordelt på de 2 vagthold med 6 mand på hver. De gjorde tjeneste 24 timer ad gangen og havde derefter 24 timer fri. Af navne kendes Carlo Lundtoft Pedersen, Sven Ladager Hansen, Kaj Rasmussen, Henning Østergaard Larsen, Eric Nielsen, Peter List Nissen (dykker), Richard Nielsen, Vestborg, Poul Bruus, Johannes Anesen (fratrådte 29.9.) og Jørgen Juel Wiboltt.

Flyvemekaniker C.G. Christiansen havde fast dagtjeneste, og det samme havde mekaniker Andreas Schmidt som kørte i sin egen kranvogn.

Vagtstuefunktionen blev varetaget af vagtmestrene A. B. Jensen og Hugo Olsen. Hertil indgik alarmtelefonen, Central 13306, og herfra disponeredes køretøjer og mandskab på alle de tre stationer.

På hovedstationen alarmeredes mandskabet af enten en stor klokke, når det var udrykning med anvendelse af udrykningssignaler, eller en lille klokke, hvis det var udrykning med almindelig kørsel. Ved hjælp af en stor lyskasse i garagen og en mindre i mandskabsrummet, kunne vagtmesteren tænde et eller flere lysfelter, som angav opgavens art: Brand, Ambulance, Livredning, Sygetransport, Kranvogn, Dyreredning, Vandskade og Katastrofe. Når klokken havde lydt og lysfeltet tændt, meddelte vagtmesteren over et samtaleanlæg, til hvilken adresse der skulle køres. Samtaleanlægget gik ud til garagen, mandskabsrummene og kontorerne.

Udrykningssignalerne på køretøjerne bestod i et håndbetjent to-tonet kompressorhorn, to runde udrykningslygter med orange fast lys monteret foran på køretøjet over kofangeren, og et udrykningsflag anbragt på en stang på højre side af forreste kofanger.



ZR's station i Hollænderdybet på Amager åbnet 1934.



Stationsleder Paul Oszadlik.



Vagtcentralen på st. Amager. Ved telefonen Stig Frisholt.

Station "Amager" var oprettet i januar 1934 i et garageanlæg som tidligere var benyttet af et lillebilfirma. Her var 4 garagepladser, et lille kontor og et lille mandskabsrum.

Stationen blev ledet af overassistent Poul Oszadlik, og det øvrige mandskab bestod af Kjeld Lyngby Sørensen,

Kay Rothe Hansen og Mauritzen.



ZR's station på Strandvej 24 åbnet 1934.



Stationen på Bernstorffsvej 154, åbnet 1938.

Station "Østerbro" var oprettet i november 1934 på Strandvejen 24 i Københavns kommune. I juli 1938 flyttede den til Bernstorffsvej 154, hjørnet af Svalevej, i Gentofte kommune. Her bestod den af en bygning med 4 garager, kontor og mandskabslokaler samt en mindre villa som tjenestebolig på 3 værelser + kammer for stationslederen.

Stationen blev ledet af flyveren, løjtnant Kaj Simonsen, og det øvrige mandskab bestod af Hugo Tegne-Hansen, Børge Schrøder og Tage Petersen.

Fælles for disse to stationer var, at der var stationeret ambulancer og kranvogn.

Stationslederen regnede man med altid var til rådighed. Det øvrige mandskab havde en tjeneste som gik - døgn, dag, fri, d.v.s. at man mødte til tjeneste kl. 07:00 om morgenen, og gik hjem næste eftermiddag kl. 17:00.





"Buldog" var fra 1936 var Danmarks første egentlige motorredningsbåd.



Tertia havde plads ved Karantænestationen i Københavns Havn.



Otto Pagh og Kaj Rasmussen ved Tertias radio.

Ligesom på hovedstationen var garagen fyldt op med materiel, så man kunne klare opgaver som livredning, brandredning, dyreredning, vand- og stormskade samt mindre entreprenøropgaver.

Til vands:

På Nordre Toldbod ved karantænestationen lå redningsbåden "Tertia", hvis førere var overassistenterne, kaptajn Aage Mortensen og kaptajn Knud Gottschalck.

Zonens søredningstjeneste var Danmarks første, oprettet i 1936 med redningsbåden "Buldog", der var skænket af Budog-varehusets direktør Bryde Nielsen. Båden blev i 1938 afløst af den mere moderne "Tertia" som var 40 fod lang og som kunne skyde den anseelige fart af 18 knob. Den var udrustet som et flydende lazaret med 4 liggepladser og det mest moderne livredningsudstyr, et carbogén-apparat. Der var installeret skibsradio, så man kunne korrespondere med andre fartøjer i søen og havne i land via Lyngby radio. Der medbragtes dykkerudstyr og gummidragt.

Først og fremmest var redningsbåden til rådighed for søredninger i Øresund, men den blev også benyttet til sygetransport fra skibe og eftersøgninger efter druknede.



ZR's Monospar ambulancemaskine præsenteres marts 1939.

I luften:

I lufthavnen i Kastrup stod ambulanceflyvemaskinen en 2 motorens "Monospar", anskaffet som Danmarks første ambulancefly i marts 1939. Flyet førtes af flyveren, løjtnant Kaj Simonsen, med løjtnant Jørgen Bergh som radiotelegrafist.

Ambulanceflyvemaskinen havde fået kendingsbogstaverne OY-DAZ. Det var et lavvinget monoplan med en tophastighed på 211 km. og en marchhastighed på 185 km.

Formålet med ambulanceflyet var at sikre beboerne på de mindre øer en hurtig og skånsom transport til fastlandet.

Foruden den faste besætning kunne flyet medtage en patient på bære samt læge og sygeplejerske.

Gennem de seneste år havde korpset investeret store summer i bygninger og materiel, og derved var det også godt rustet til at modstå krigens prøvelser.

Korpsets grundlag

Korpsets økonomiske grundlag var abonnementerne. Falck havde i det væsentligste koncentreret sig om store kunder, virksomheder m.v., hvorimod Zonen hovedsageligt koncentrerede sig om private. Zonens familie-abonnement var lidt billigere end Falcks og allerede i 1934 meddelte korpset, at hver 7. familie havde tegnet abonnement hos Zonen.

Det stigende antal biler og motorcykler op gennem 1930'erne, havde også givet korpset mange abonnenter. Dertil kom så de særlige abonnenter som et cykel-abonnement og et abonnement på flyveambulancen (der nærmest var et støtte-abonnement).

Det var ret udbredt, at fabrikker, virksomheder og andre erhvervsforetagender havde kontrakt med et af redningskorpserne om ambulancehjælp for at undgå politiets fremmøde efter et ulykkestilfælde.

Blandt Zonens større kunder kan nævnes Kødbyen, varehusene Illum, Fønnesbech og Bulldog, Dagbladet Politiken og Lufthavnen i Kastrup.

Zonen foretog også sygekørsel og kranvognskørsel eller andre assistancer efter regning, f.eks. entreprenøropgaver. Korpset havde aftale om sygekørsel med en del privatklinikker, de katolske hospitaler og Dronning Louises Børnehospital.

Frederiksberg kommune betragtede Zonen som sit redningskorps, hvilket bevirkede, at korpset blev tilkaldt til færdselsuheld som medførte frigørelse, oprydning eller bortslæbning af havareerede køretøjer.

Frederiksberg brandvæsen havde både ambulancekørsel og sygetransport for Frederiksberg hospital, men havde de nok at gøre, kaldte de Zonen til assistance.

Zonen blev også tilkaldt til hver ildløs i kommunen, og til dette formål var der etableret en direkte telefonforbindelse mellem brandvæsenets telegrafstue og Zonens vagtmesterkontor. Fra gammel tid var det også en aftale, at Falck blev tilkaldt, men i praksis var det således, at brandvæsenets telegrafist først alarmerede Zonen og derefter Falck. Da Falck havde en længere kørevej fra Tietgensgade, var det altid Zonen, der kom først, og som regel var de i arbejde, når Falck ankom. Til disse brandudrykninger afsendte Zonen almindeligvis sin katastrofevogn, bemanded med vagthavende overassistent og to assistenter.

Station Østerbro havde en lignende aftale med Gentofte brandvæsen. Til disse udrykninger afsendtes kranvognen, læsset til brandredning. Kunne station Østerbro ikke sende et køretøj, afsendtes katastrofevognen fra Platanvej. Til disse randredningsopgaver mødte korpset uden beregning for brandvæsenet, idet det udførte arbejde blev honoreret af forsikringselskaberne efter regning.

I øvrigt var det Zonens indstilling, at var mennesker og dyr i fare, kom betalingsspørgsmålet i 2. række. Blev Zonen tilkaldt til en ulykke, var korpset ikke på forhånd sikret betaling, men om ikke andet, så tog man det som en reklametur.

Zonens motto var: "Første hjælp er største hjælp", men på et af korpsets kontorer hang et lille skilt, med følgende indskrift: "Det vanskelige gør vi straks, - det umulige tager lidt længere tid. Direktør Eigil Juel Wiboltt forklarede dette spøgefulde paradoks således: "Det angiver i virkeligheden korpsets stræben, man kunne næsten sige valgsprog, og det rummer en sandhed! For hvis f.eks. et pludseligt skybrud fylder byens kældre med vand, eller islag bevirker i hundredevis af autouheld i stationsområdet, er der naturligvis grænser for, hvor meget mandskab og materiel, der dels kan stå klar, dels kan mobiliseres med det samme. Derfor er det på en sådan dag umuligt at komme "straks" alle steder, og i sådanne tilfælde tager det "lidt længere tid" at få det hele fra hånden".

Redigeret	af	Revision
24-03-2012 19:51	Frederik Madsen/AFM/DK	13
29-04-2011 22:51	Frederik Madsen/AFM/DK	12
05-01-2009 23:36	Frederik Madsen/AFM/DK	11
21-03-2008 21:42		10
04-10-2007 20:13		9