

Jeppe Tønsberg

## Lyngby-Taarbæk Brandvæsen 1904-2004

Den 1. juli 2004 kan Lyngby-Taarbæk Kommunes Brandvæsen fejre sit 100 års jubilæum. Udgangspunktet for jubilæet er, at kommunen i 1904 fik et vandværk og et rørledningsnet med brandhaner, således at brandvæsenet efterhånden kunne hente slukningsvand under tryk overalt i sit distrikt. Men ved nyorganiseringen i 1904 havde der allerede længe eksisteret et brandvæsen i Lyngby og i landsbyerne Virum, Lundtofte og Taarbæk, og omvendt var brandmændene frivillige og ulønnede frem til 1909, hvor der indførtes et ansat og lønnet brandkorps af deltidsbrandmænd. Man kunne derfor også vælge at datere brandvæsenet ud fra andre årstal; men det kommunale brandkorps, der eksisterede frem til 1961, regnede 1904 for sit grundlæggelsesår. Datoen den 1. juli 1904 ses på brandkorpsets gamle flag, som i sommeren 2003 blev leveret tilbage til Lyngby-Taarbæk Kommune og afslørede den rigtige dato. Herom nedenfor.

Frem til ændringerne i 1904 og 1909 var brandslukningsberedskabet en fælles pligt for beboerne ligesom f.eks. snerydning af vejene, og de skulle vedligeholde landsbyens hestetrukne, håndbetjente sprøjte, der stod i et særligt sprøjtehus ved gadekæret. I Lyngby

blev der i 1904 foruden sprøjten anskaffet et hestekøretøj til transport af mandskabet samt strålerør og slanger, der kunne skrues direkte på brandhanerne. Sprøjten blev nu kun anvendt uden for de områder, der havde fået vandværksvand og brandhaner.

### *Brandslukningsmidler*

For at forstå de teknikker, der anvendes ved brandslukning, må man forestille sig, at en brand består af tre elementer: Der skal være et brandbart materiale, en temperatur der er høj nok til at det pågældende materiale kan bryde i brand (antændelsestemperaturen), samt tilstedeværelsen af ilt. Hvis man fjerner ét af de tre elementer, slukkes branden. Ved den klassiske måde at slukke en brand på, altså ved påsprøjtning af store vandmængder, bruges vandet til at nedkøle det brandbare materiale. Kun det vand, der opvarmes og fordamper ved berøringen, er effektivt, og det meste af vandet går til spilde eller forvolder endda vandskade. Ved denne teknik behøver man ikke at have mere tryk på vandet, end at man kan komme til at hælde det på ilden i en sikker afstand fra flammer, varme og røg, og derfor betragtede man dengang vandværkstrykket i ledningsnettet som tilstrækkeligt til brandslukning.



*Scene fra Lyngby Mølles brand i 1902. Til højre sprøjten med sugeslange monteret, en trykslange ligger i rendestenen. Hvor ruinerne skimtes i baggrunden, ligger i dag ejendommen Lyngby Hovedgade 26.*

Byhistorisk Samling

Vand er stadig det mest anvendte slukningsmiddel ved brandslukning; men det har visse begrænsninger og kan f.eks. ikke anvendes til slukning af en brand i brandfarlige væsker. Omkring 1930 fandt man imidlertid på at fremstille skum, som er en blanding af vand, skumvæske og luft. Skummet lægges på overfladen af den brændende væske og forhindrer ilttilførsel til branden, som derved kvæles. Skummet anvendes også i sjældne tilfælde til at forhindre antændelse af f.eks. et stråtag, idet skummet kan blive hængende på en skrå eller lodret overflade. I 1960'erne indførte man en syntetisk skumvæske, der gør skummet væsentlig mere effektivt. Erfaringerne med

slukning af store brande under 2. Verdenskrig medførte også, at man efter krigen begyndte at eksperimentere med at forstøve slukningsvandet til vandtåge og senere indførte højtrykspumper, således at man bedre kunne forstøve vandet og samtidig anvende mindre slanger, der var nemmere at arbejde med. I dag slukkes de fleste indendørs brande med højtrykståge, hvor en ganske lille vandmængde forstøvet til vandtåge effektivt kan afkøle branden og samtidig fortrænge ilten, således at også vandskaderne begrænses. Ofte skal der ikke bruges mere vand, end brandsprøjten selv medfører i en tank. Til slukning af brande i elektriske anlæg, hvor vand eller skum vil

forårsage kortslutning, anvendtes tidligere kulsyre, der ved påsprøjtning omdannes til kultveilte og lægger en kvælende dyne over branden. I dag slukker man i stedet med pulver, der hæmmer branden kemisk (antikatalytisk).

### *Øvelsesplads og motorisering*

I 1904 foregik alarmeringen stadig ved klemten med kirkeklokkerne samt i Bondebyen ved trommeslagning eller blæsning i horn eller konkylie. Hvis der blev klemtet tre gange med kirkeklokken, var branden udenbys, og hvis det var om natten, kunne beboerne i Lyngby bortset fra brandmændene sove roligt videre. Men fire klemt betød brand i selve Lyngby, og så skyndte man sig at stå op. Udrykningerne foregik fra det udvidede sprøjtehus på Lundtoftevej 22 ved den daværende kommuneskole. Ved omorganiseringen i 1909 blev der installeret alarmklokker i de enkelte brandmænds hjem, således at de kunne tilkaldes direkte. Brandvæsenet fik en øvelsesplads på vandværkets grund med et fire etagers tårn til klatreøvelser og ophængning af slanger til tørring, og der blev anskaffet nye hjælpemidler og redskaber, f.eks. krybestiger og springsejl.

I 1921 blev brandvæsenet motoriseret, idet der blev købt en lastvogn af fabrikatet »Unic« og en mindre Ford T vogn. Unic'en eksisterer stadig køreklar og tilhører Lyngby-Taarbæk Kommune. Den blev indkøbt som chassis med motor, hvorefter kommunens ingeniørkontor udarbejdede tegning til karrosseriet og karetmagermester Jens Andersen på



*Ford T-vogn med to Ellehammer-pumper i funktion. Der er næppe tale om Lyngby Brandvæsens vogn, som var indrettet til transport af fire personer; men pumperne var af samme type.*

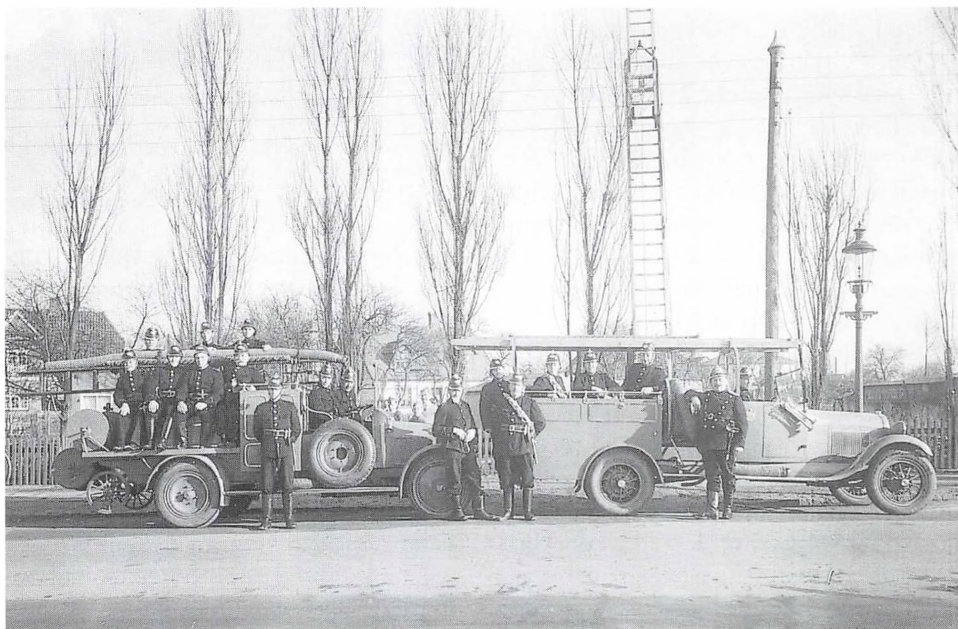
Byhistorisk Samling

Lyngby Hovedgade 80 opbyggede vognen. Fordvognen blev opbygget af smedemester Axel Jørgensen (»Reisenbergs Efterfølger«, Hovedgaden 67). De to biler skulle bringe mandskab og materiel frem til brandstedet, men var ikke udstyret med pumper. Der var derfor ikke tale om brandsprøjter i moderne forstand, og ved brande uden for vandværkets og brandhanernes dækningsområde måtte man stadig benytte de hestetrukne sprøjter, der kunne suge vand op fra naturlige forekomster og pumpe det frem til brandstedet. Opfinderen J. C. Ellehammer havde

imidlertid konstrueret en pumpe, der kunne medføres på en bil og trækkes af bilens baghjul, når dens bagende blev klodset op. Brandvæsenet købte i 1923 to af disse pumper til Fordvognen. I 1925 fik Fordvognen monteret en såkaldt kapselpumpe, som var konstrueret af fabrikant T. G. Jungersen i Lyngby, og i 1929 fik Unic'en en tilsvarende pumpe. Ligeledes i 1929 anskaffedes den første egentlige brandsprøjte, et Ford A-chassis fra 1928 med elektrisk lys og start og med karrosseri fra karetmagermester Andersen. Brandsprøjten blev fra begyndelsen udstyret med Jungersen-pumpe og fik først i 1939

centrifugalpumpe. Desuden anskaffedes en 15 m efterløberstige, som kunne hægtes på Ford T-mandskabsvognen. Ved brandkorpsets 25 års jubilæum samme år følte man, at man nu rådede over et fuldt moderne brandvæsen.

*Brandstationen på Lyngby Hovedgade*  
Da de to første biler blev anskaffet i 1921, var der ikke plads til dem i det gamle sprøjtehus på Lundtoftevej. Samtidig blev den hidtidige øvelsesplads inddraget til udvidelser af Vandværkets egne anlæg. Imidlertid havde Lyngby-Taarbæk Kommune i 1919 købt ejendommen Lyngby Hovedgade 67 ved skæringen



*Ford A-brandsprøjten fra 1929 og Unic-vognen fra 1921, fotograferet på Jægersborgvej ud for den gamle brandstation ved en øvelse ca. 1930. Bag ved Ford'en er efterhængsstigen fra 1929 rejst i sine fulde 17 meters højde. Til højre står brandinspektøren, tømremester Chr. Christiansen. Byhistorisk Samling*



*Mønstring af brandkorpset ved den gamle brandstation i slutningen af 1940'erne. Bemærk tilskuerne oppe på Lyngby Hovedgade.*  
Byhistorisk Samling

med Nordbanen, den såkaldte »Reisenbergs Smedie«. I en af ejendommens bygninger indrettedes en ny brandstation, som blev taget i brug i 1922. På dette sted, ved Lyngby Hovedgades skæring med Nordbanen (fra 1936 viadukt for S-toget) og på hjørnet af Jægersborgvej, fandtes brandstationen frem til 1957. Her opførtes også et nyt øvelsestårn, som imidlertid på grund af lokale servitutter kun måtte være to etager højt. Dette tårn flyttedes senere til den nuværende brandstation på Høstvej, hvor det stod til 1989. Da der i 1936 kom S-tog fra København til Holte, blev jernbaneoverskæringen på Lyngby Hovedgade ændret til en viadukt, og brandstationen kom til at ligge neden for den hævdede vejbane på Hovedgaden.

Fra fortovet havde tilskuere derfor god udsigt over brandstationen, og mange nulevende borgere i Lyngby-Taarbæk har som børn hængt på gelænderet og fulgt med i brandkorpsets øvelser på pladsen foran garagerne. I de første mange år var brandstationen ubemandet, og den ene ende af bygningen og tagetagen over garagerne anvendtes til husvildeboliger. Ved alarm ringede telefonen hjemme hos brandinspektøren, der derefter aktiverede alarmklokkerne hos de enkelte brandmænd, hvorefter alle hastede til brandstationen. Både brandinspektøren og brandmændene skulle bo i nærheden af brandstationen, og i 1936 gik der angiveligt kun 5 minutter fra alarmen til første sprøjtes afgang.



*Lynby-Taarbæk Brandvæsens Ford V8-brandsprøjte af Normaltype II ved leveringen i 1937. Karrosseriet var opbygget af firmaet H. Meisner-Jensen, og vognen var forsynet med en 1000 liter/min. Aster III vandpumpe og en 1500 liter/min. skumpumpe. Desuden havde vognen en vandtank på 400 liter og en skumvasketank på 100 liter.*

Byhistorisk Samling

### *Modernisering i 1930'erne og under besættelsen*

I midten af 1930'erne blev Lynby Brandvæsen imidlertid igen indhentet af udviklingen, idet politiet kasserede Ford T-vognen og forlangte bedre bremses på Ford A-vognen. Unic-vognen måtte kun anvendes i endnu en kort periode, så skulle også den udskiftes. Desuden ønskede politiet, at der kom fast mandskab på brandstationen parat til udrykning, og at der blev anskaffet mere moderne materiel. Stillet over for disse krav bad Lynby-Taarbæk Sogneråd Falcks Redningskorps give tilbud på overtagelse af brandslukningen i kommunen; men efter indstilling fra Brandudvalget valgte

man alligevel at beholde og forbedre det kommunale brandvæsen. Der blev bestilt en ny automobilsprøjte på et Ford V8-chassis med tilhørende påhængssprøjte fra firmaet H. Meisner-Jensen. Ford A-sprøjten fik nyt bremsesystem, og Unic'en blev ombygget til redskabs- og stigevogn. Idet brandkorpset var på 16 menige og 3 officerer, kunne man oprette 4 vagthold, således at de menige havde hjemmepligt hvert fjerde døgn og officererne hvert tredje. Den nye brandsprøjte med påhængssprøjten blev leveret i foråret 1937 og fik betegnelsen M 1, medens Ford A-sprøjten blev M 3 og Unic'en R 1. I løbet af efteråret blev stuelejligheden i brandstationen ombygget til

kontor og undervisningsrum for mand-skabet; men der var endnu ikke nogen vagtstue - de vagthavende brandmænd skulle blot kunne tilkaldes fra deres hjem i tilfælde af brand. I 1938 blev der truffet aftale med politiet om, at alle brandalarmer gik til politistationen, der derefter alarmerede de vagthaven-de brandfolk. Samme år bestiltes en 25,5 meter Magirus-drejestige på Ford V8-chassis, som leveredes i begyn-delsen af 1939 (S 1), og i 1940 anskaf-edes en Plymouth mandskabs- og ma-terielvogn (P 2), som også kunne med-føre en bære. Denne vogn var lukket, hvorimod alle de hidtidige havde været åbne vogne; men i 1941 blev M 1 om-bygget til lukket vogn, i 1946 M 3 og i 1952 S 1.

Ved 2. Verdenskrigs udbrud blev der oprettet hjælpebrændstationer i Virum og i Taarbæk (på Kongevejens Skole og Taarbæk Skole), hvortil brandvæsenet afgav materiel. På brandstationen i Lyngby blev de to loftslejligheder røm-met og indrettet til depot for brandvæ-senet. I 1928 havde brandvæsenet fået sine første to røgmasker, og i 1934 hav-de fire brandmænd været på røgmaske-kursus hos Københavns Brandvæsen. I 1943 tog man næste skridt og anskaffe-de fire kredsløbsapparater, der funge-rer ved, at udåndingsluften renses for kultveilte og tilsættes ren ilt, før den at-ter indåndes. Brugeren er således uaf-hængig af den omgivende luft. Fire mand blev uddannet som røgdykkere, og den nye Plymouth blev udstyret som røgdykkervogn.



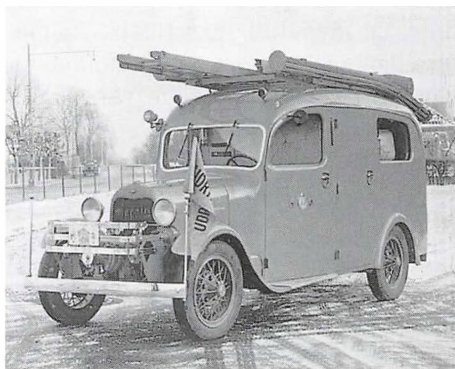
*Detalje af Lyngby Brandkorps' flag med logoet, der består af Lyngby-Taarbæk Kommunes segl omgivet af brandredskaber. Skilte med logoet sid-der stadig på de nuværende brandkøretøjers døre.*

Byhistorisk Samling

Ved Lyngby Brandvæsens 40 års ju-bilæum i 1944 havde man således igen bragt brandvæsenet på niveau med ti-dens krav, og som en understregning af de tekniske fremskridt fik man dette år monteret elektriske signalthorn på M1, S1 og P2, således at manden ved siden af chaufføren ikke længere skulle pum-pe i udrykningshornet under kørsel. Da politiet senere samme år blev interne-ret, blev der for første gang etableret direkte alarmering til en vagtstue på brandstationen.

*Besvær med at følge med udviklingen (1946-57)*

Kort efter krigen gik alarmeringen imid-lertid tilbage til politiet. Der blev i 1946 ændret lidt på brandkorpsets normering, så man nu fik fire befalingsmænd



*Den gamle brandstation og dens køretøjer ved 45 års jubilæet i 1949. I midten automobilsprøjterne, t.v. M 1 fra 1937 (ombygget 1941, jfr. billedet side 68) og t.h. M 3 fra 1929 (ombygget 1946, jfr. billedet side 66). Nederst t.v. ses R 1 (senere P 2) fra 1940 og t.h. drejestigen S 1 fra 1939, som i 1952 blev ombygget med lukket førerhus. Falck i Lyngby*



(brandsinspektøren, cementstøber C. M. Nielsen, der var trådt i stedet for tømremester Chr. Christiansen ved dennes død i 1939, en vicebrandsinspektør og to brandassistenter) samt 3 fastansatte og 12 honorarlønnede brandmænd (deltidsbrandmænd). Den samlede styrke var altså stadig på 19 mand; men senere samme år ansattes endnu tre honorarlønnede brandmænd, så brandkorpsset nåede op på 22 mand. Sidst på året døde imidlertid brandinspektør C. M. Nielsen, og vicebrandinspektør, sognefoged Axel Nielsen blev konstitueret.

Først i 1949 blev der udnævnt en ny brandinspektør, civilingeniør J. T. Forchhammer. Han blev fastansat med



*Diamond-førstehjælpsprøjten fra 1951. Vognen havde en 1500 liter/min. pumpe og en 400 liter vandtank samt en vandfyldt førstehjælpslange med tågerør. Den kunne tilsluttes en brandhane, men medførte ikke sugeslange og havde kun et lille skumanlæg. I 1953 blev vognen forsynet med en særlig højtrykspumpe. Byhistorisk Samling*



*En brandøvelse giver langt bedre end virkeligheden muligheden for en veldisponeret fotooptagelse uden generende røg. Ved Ørholm i 1952 er alt brandvæsenets materiel i funktion foruden tre lastbiler fra civilforsvaret. Brandkøretøjerne er fra venstre M1, M3, S1, M2 og (nederst) Unic'en. Helt til højre den gamle stige fra 1929.*



*Commer-brandsprøjtten fra 1956 var lige som Ford'en fra 1937 en Normaltype II (købstadsprøjtje). Karrosseriet var opbygget af firmaet H. Meisner-Jensen, og vognen var udstyret med en 2000 liter/min. Aster I frontpumpe, en 1500 liter vandtank og en skumtank med kapacitet til at producere 45 kubikmeter skum. I mandskabskabinen fandtes en oprullet, vandfyldt førstehjælpslange. Vognen blev leveret med en 1500 liter/min. påhængssprøjtje. Commer-brandsprøjtten, der blev meget beundret i sin samtid, eksisterer endnu. Da den i 1981 udgik efter 25 års tjeneste, var den fuldstændig intakt og overgik til Falck-museet. Efter at have stået udendørs som blikfang i tre år på Egeskov var vognen i 2002 ødelagt af vandskade og hærværk og skulle have været skrottet, men blev købt af en privatmand og var i 2003 under restaurering.*

Søren Rislunds arkiv

halvdelen af sin tjenestetid ved brandvæsenet og resten i bygningsinspektoratet på Lyngby Rådhus. Brandvæsenets materiel var nu igen ved at blive umoderne; men i 1951 anskaffede man en ny automobilsprøjtje, en såkaldt førstehjælpsprøjtje, efter Søllerød Brandvæsenes eksempel. Den nye brandsprøjtje blev leveret af firmaet H. Meisner-Jensen på et Diamond-chassis. Den fik betegnelsen M 2, men var beregnet til at afgå som førsteudrykning og var udstyret med en 400 li-

ter vandtank, førstehjælpslange og tågeudstyr (fra 1953 med højtryk), således at den kunne påbegynde slukningen uden først at skulle tilsluttes en brandhane eller pumpe. Vognen havde radioforbindelse til Gentofte Brandvæsen, hvorfra der var direkte telefon til Lyngby Brandstationen. Sammen med denne vogn anskaffedes et kulsyresne-påhængsaggregat til slukning af brande i brandfarlige væsker eller elektriske anlæg.

Det øvrige materiel begyndte at vise

tegn på slid, og der forekom udskiftninger af pumper og hovedreparationer af motorer. I 1954 besluttede man efter Tårnby Brandvæsens eksempel at anskaffe en ny automobilsprøjte på Commer-chassis, leveret af H. Meisner-Jensen, med tilhørende påhængssprøjte. Typen omtales i samtiden som »den rullende brandstation«, og navnlig Gentofte Brandvæsens eksemplar med kombineret høj- og lavtrykspumpe var forbillig. I Lyngby sparede man dog højtryksanlægget, og den oprullede, vandfyldte førstehjælpslange i mandskabsrummet var dimensioneret til lavtryk. Commer'en blev leveret i 1956 og blev ny M1, og Ford V8-brandsprøjten fra 1937 blev M3. Den hidtidige M3 fra 1929 blev købt af virksomheden »Atlas«



*M1 fra 1961 var den første brandsprøjte, som Falck anskaffede til Lyngby Brandvæsen, opbygget af firmaet R. C. Andersen på et Volvo-chassis. Vognen, der kørte til 1981, var af en almindelig type hos Falck, en såkaldt universalsprøjte. Den havde en 1600 liter/minuttet Ruberg-frontpumpe, 1500 liter vandtank og 15 kubikmeter skumydelse, og sammen med den leveredes en 1500 liter/minuttet påhængssprøjte.*

Søren Rislunds arkiv



*S1 fra 1962 var en 30 meter hydraulisk, trinløs Magirus-drejestige på Volvo-chassis. Den var den første af sin slags i Danmark og anvendtes frem til 1987. Den tilhørende 2200 liter/min. Ruberg-påhængssprøjte med Volvo-motor var i brug lige til 1997.*

Søren Rislunds arkiv



*Branden på Virumgård i 1957 udviklede sig til et kæmpemæssigt bål, der kunne ses på lang afstand, og krævede indsats fra syv brandvæsener. På billedet har brandfolkene fået kontrol over ilden, men de to ladebygninger er nedbrændt.*

Det Kongelige Bibliotek

i Lundtofte som fabrikssprøjte. Kulsyre-aggregatet brugtes frem til ca. 1970. I 1956 blev der desuden anskaffet et pulver-sluknings-aggregat, som i 1986 blev udskiftet med det nuværende.

### *Ny brandstation*

Allerede i 1950 havde brandinspektør Forchhammer foreslået, at Lyngby fik en ny og tidssvarende brandstation, og at den skulle ligge ved Lundtoftevej mellem Lyngby og Lundtofte. I 1953 blev det klart, at første etape af Lyngby Omfartsvej nordfra ville munde ud i Lyngby Hovedgade lige over for den

hidtidige brandstation, og at det ville det være nødvendigt at nedrive brandstationen, når Omfartsvejen senere skulle videreføres sydpå. I efteråret 1955 vedtog Brandudvalgets konservative flertal, at der skulle oprettes en midlertidig brandstation på Lyngbygård i Bondebyen, som Lyngby-Taarbæk Kommune netop havde købt af Københavns Kommune. Brandudvalgets socialdemokratiske mindretal ønskede en helt ny brandstation på Sorgenfrigårdsvej, hvor i dag »Badeparken« ligger som en del af Lyngby Stadion; men i 1956 vedtog kommunalbestyrelsen at indret-



*Den nye brandstation på Lyngbygård i Bondebyen, her ved den officielle indvielse som Falck-station den 22. juni 1962. Fra venstre ses M3 (Diamond, 1951), M2 (Commer, 1956), S1 (Volvo, 1962) og M1 (Volvo, 1961).*  
Byhistorisk Samling



*Toyota Landcruiser-slangetenderen fra 1967 var i tjeneste helt op til 2001. Vognen, der oprindeligt kun havde tre fremadgående gear, kunne godt have kørt længere, hvis det havde været muligt at skaffe reservedele til den.*

Søren Rislunds arkiv



*MAN-automobilsprøjte fra 1975 leveret af H. F. Nielsens Maskinfabrik («den højbenede», M 1 1975-81, M 2 1981-98). Vognen havde en hækmonteret 1600 liter/min. kombineret høj- og lavtrykspumpe og en 2600 liter vandtank.*

Søren Rislunds arkiv

te brandstation på Lyngbygård, og arbejdet påbegyndtes i begyndelsen af 1957. Søndag den 3. november 1957 skete overflytningen til Lyngby-Taarbæk Brandvæsens nye station på Lyngbygård, som blev udstyret med et Auto-



*Metz-drejestige fra 1987 på MAN-chassis, leveret af H. F. Nielsens Maskinfabrik. Stigen kan skydes ud til 30 meter og er i modsætning til sin forgænger udstyret med redningskurv. Drejestigen er ikke beregnet til at medføre en påhængssprøjte, men har bagpå monteret en slangevogn med 300 meter slange til udlægning mellem pumpested og brandsted. I 1991 blev den udstyret med en 1500 liter/min. bærbar Tohatsu-sprøjte.*

Byhistorisk Samling

matic-mandskabsalarmeringsanlæg og eget radiotelefonanlæg. Brandkorpset blev øget til 7 fastansatte og 13 honorarlønnede brandmænd foruden de 4 befalingsmænd. Det betød, at der fremover kunne være to mand på vagt om natten, hvor der på den gamle brandstation kun havde været én nattevagt.

### *Branden på Virumgård*

Om formiddagen fredag den 3. maj 1957 udbrød der brand i ladebygningen på Virumgård, hvor nogle børn havde leget med tændstikker. Laden lå vest for det trelængede gårdkompleks, som åbner sig mod Kongevejen, og bagved lå desuden endnu en stor ladebygning af træ. Det blæste kraftigt fra vest, og vejret havde længe været tørt, så der udviklede sig hurtigt en storbrand, som kunne ses vidt omkring. De to ladebygninger nedbrændte, og desuden brændte den stråtækte tagetage på staldbygningen; men det lykkedes Lyngby Brandvæsen med



*Lyngby Brandvæsens udrykningskøretøjer fotograferet i oktober 2003 fra en lånt drejestige. Fra venstre slangetenderen (2001), automobilsprøjte M1 (1998), drejestigen (1987) og M2 (1981). De to MAN-automobilsprøjter har 2000 liter/min. kombinerede høj- og lavtrykspumper fra Ruberg, 2000 liter vandtanke (M1 2600 liter) og 80 liter skumtanke samt hver 2 x 60 meter højtrykslange. Toyota-slangetenderen er forsynet med en 1500 liter/min. bærbar Tohatsu-sprøjte og 500 meter slange. Byhistorisk Samling*

hjælp fra brandvæsenerne i Gentofte, Gladsaxe, Søllerød, Birkerød og København samt Falck i Rødovre at redde resten af gårdens bygninger.

Gnister og brændende flager af tagpap blev imidlertid af vinden ført over på den anden side af Kongevejen og ind over Frilandsmuseet, hvor de nærmeste gårde var stærkt truet. Frilandsmuseets medarbejdere indgik i et veltrænet brandkorps, som var udrustet med håndsprøjter, og fordi branden indtraf om dagen, hvor alle var på arbejde, lykkedes det at slukke antændelserne i stråtagene, efterhånden som

de opstod. Museets daværende leder, Kai Uldall, var dog rystet af oplevelsen og følte sig svigtet af brandvæsenet. Selv om han som abonnent havde tilkaldt Falck til at hjælpe museet, var Falcks udrykning blevet omdirigeret til Virumgård, og Frilandsmuseet havde måttet klare sig selv.

#### *Overgang til Falck-brandvæsen*

Trods ny brandstation og forbedret materiel var brandvæsenet ikke i stand til at opfylde de krav, som kommunens befolkningstal og udbygningsgrad stillede. Der havde været kritik af brand-



*Commer-automobilsprøjte fra 1967. Denne såkaldte vagtsprøjte var et af Falcks standardkøretøjer, som blev fremstillet i mange eksemplarer. Vognen var udstyret med en 1600 liter/min. Ruberg frontpumpe og en vandtank på hele 3000 liter. For at nedbringe vægten var dele af vognen fremstillet af glasfiber, hvilket medførte dens øgenavn »Coca-Cola bilens«. Søren Rislunds arkiv*

væsenets indsats ved branden på Virumgård, og efter en uanmeldt alarm-eringsøvelse havde politimesteren i 1958 udbedt sig en rapport om brandvæsenets tilstand. Brandinspektøren ønskede udvidelser af mandskab og materiel; men kommunalbestyrelsens konservative flertal ville ikke acceptere de udgifter, som et større personel ville medføre. Efter forslag fra politimesteren undersøgte man derefter muligheden for en fælles ordning af Gentofte og Lyngby-Taarbæk brandvæsener; men det ville også blive for dyrt. I stedet bad kommunalbestyrelsen Falcks Redningskorps om at give tilbud på udførelse af brandslukning i Lyngby-Taarbæk Kommune, og den 14. oktober 1960 blev der indgået kontrakt om, at Falck skulle overtage brandslukningen i Lyngby-Taarbæk 1. april 1961. Når Falck kunne udføre brandslukningen

billigere og alligevel have mere mandskab til rådighed, skyldtes det bl.a., at Falck i forvejen havde kontrakt med amtet om ambulancekørsel og abonnementsaftaler med talrige private om autohjælp. Ved en brandudrykning kunne man derfor udnytte det mandskab, som man radede over i kraft af de andre funktioner.

Det konservative flertal i kommunalbestyrelsen havde ønsket udliciteringen til Falck, hvorimod det socialdemokratiske mindretal ville beholde det kommunale brandvæsen, selv om det i første omgang var dyrere, idet man stræbte efter en harmonisering af brandvæsenet i hele Storkøbenhavn. Brandinspektør Forchhammer, der interesserede sig meget for brandslukningsteori og -planlægning, fremlagde i en kronik i Politiken den 28. 9. 1960 en plan for, hvordan de storkøbenhavnske kommuner kunne spare en fjerdedel af deres udgifter til brandslukning ved en fælles rationalisering og omfordeling af materiel og personel. Planen byggede på, at størrelsen af de købstadskommunale brandvæsener ganske vist var lovbestemt ud fra indbyggertallet, således at disse brandvæsener var dimensioneret til også at kunne udføre brandslukning i købstædernes opland. I Storkøbenhavn lå kommunerne, hvoraf mange havde købstadsordnede brandvæsener, imidlertid så tæt, at de så at sige udgjorde hinandens opland og derfor, hvis de hjalp hinanden, kunne opnå samme effektivitet med mindre brandvæsener. Den såkaldte storkøbenhavnske brandslukningsord-



ning blev først indført i 1973; men den oprindelige idé skyldtes J. T. Forchhammer. Hvis der i dag indgår alarm fra et distrikt, hvis brandstation i forvejen er optaget af at slukke en brand, går alarmerne automatisk videre til den nærmeste ubeskæftigede station, som så foretager udrykningen. På grund af den korte afstand kan udrykningstiden alligevel holdes inden for de 10 minutter, loven kræver i tæt bebyggede områder.

Synspunkterne omkring Lyngby Brandvæsens videreførelse eller nedlægelse i 1960-61 stod stejlt over for hinanden, og da kommunalbestyrelsen den 15. august 1960 med 10 konservative stemmer mod 5 socialdemokratiske havde vedtaget at overlade brandslukningen til Falck, blev beslutningen efterfulgt af en ugelang avispolemik i Lyngby-Taarbæk Bladet. Ingen af de fastansatte kommunale brandmænd ønskede at blive ansat hos Falck eller at overgå til andre kommunale stillinger, men gik alle på ventepenge eller pension, hvorimod to deltidsbrandmænd fortsatte hos Falck. Natten til den 1. april 1961, da Falck-folkene gik op ad brandstationens trappe og ind ad hoveddøren for at overtage vagten, forlod brandmændene stationen ad kælder døren - de ville ikke tale med Falck-folkene. Samtidig tog de brandkorpsets flag med sig, og det forblev i privat varetægt frem til sommeren 2003, hvor en efterkommer afleverede det til Byhistorisk Samling.

#### *Falck-stationen på Lyngbygård*

Da Falck overtog driften af brandstatio-



*Amfibiekøretøjet kører i land fra Furesøen, fotografert af Irving i 1961. Vognen/båden var ikke helt vandtæt og rustede hurtigt. Typen var bygget til Invasionen i Frankrig og var vel kun tænkt anvendt én gang.* Byhistorisk Samling

nen på Lyngbygård, blev der foruden brandkøretøjerne også anskaffet tre ambulancer og to kranvogne, og med både Furesøen og Øresund inden for distriktet fik stationen desuden en Citroen-kassevogn fra 1957 med dykkerudstyr og samt et amfibiekøretøj, en Willys Jeep der både kunne køre og sejle. Den kunne køre 80 km/timen og sejle 6 knob, men blev efter et års tjeneste afløst af en motorbåd på trailer. Siden kom der mange andre og nye køretøjer til de forskellige formål inden for stationens virkeområde; men i denne sammenhæng er der kun plads til at omtale de egentlige udrykningskøretøjer til brandslukning.

Falck overtog de fleste af Lyngby Brandvæsens køretøjer for en pris, der blev fastsat ved vurdering, og de hidtidige M1 og M2 fortsatte som hhv. M2 (Commer 1956) og M3 (Diamond 1951), medens M3 (Ford V8 1937) blev overladt til Frilandsmuseet (herom nedenfor). S1 fortsatte ligeledes en kort periode. Falcks Redningskorps havde udvik-

let en såkaldt »universalsprøjte« i modsætning til de kommunale brandvæsners normaltyper, og en sådan automobilsprøjte fik Falck i Lyngby i 1961 som ny M1. Den var bygget af firmaet R. C. Andersen på et Volvo-chassis, og den havde en kombineret høj- og lavtryks-pumpe fra Ruberg, der kunne yde 1600 liter/min. lavtryk, samt 1500 liter vandtank og skumanlæg. Året efter blev en ny 30 meter drejestige af fabrikat Magi-

rus leveret, ligeledes på et Volvo-chassis. De to Volvo-vogne kom til at køre i hhv. 20 og 25 år og prægede dermed sammen med Commer'en fra 1956 i mange år billedet af den karakteristiske brandudrykning i Lyngby-Taarbæk jfr. s. 72-73.

Diamond'en udgik i 1967 og erstattes som M3 af en ny Commer-automobilsprøjte, en såkaldt vagtsprøjte med en 1600 liter/min. pumpe og en 3000 liter vandtank. Lige som sin forgænger var den



*I foråret 2000 brændte et stort parti af Dyrehavsbakkens vestlige del. Det blæste kraftigt, og ved slukningens begyndelse manglede der vand: efter den indøvede procedure kørte slangetenderen først ned til søen ved Kirsten Pils Kilde, hvor der ligger et underjordisk rør ud i søen, som pumpen kan tilsluttes. Imidlertid var røret blevet ødelagt, fordi en lastvogn tidligere var kørt hen over det. Derfor gik nogle kostbare minutter tabt, til man opdagede fejlen og fik lagt pumpens egen sugeslange ud. Farrokh Y-beik fot.*

Falck i Lyngby



*Da Frilandsmuseet fik sin nye Commer-vagtsprøjte i 1968: Stationsleder Kai Olsen fra Falck i Lyngby demonstrerer højtryksudstyret for Frilandsmuseets leder overinspektør Peter Michelsen, direktør i Falck Peter Straarup, Lyngby-Taarbæk Kommunes brandinspektør Erik Christensen og vagtmester på Frilandsmuseet Helmer Grül. I baggrunden ses Frilandsmuseets hidtidige automobilsprøjte fra 1961 til 1968, Lyngby Brandvæsens tidligere M3 fra 1937.*

en let sprøjte beregnet til hurtig udrykning til mindre opgaver, som kunne klares med den medbragte vandmængde; men vognen, der delvis var bygget af glasfiber, var upopulær hos mandskabet og brugtes ikke meget. Da den udgik i 1975, blev den kun midlertidigt erstattet (jfr. nedenfor), og siden 1981 har Falck i Lyngby klaret sig med to automobilsprøjter.

I 1967 anskaffede Falck desuden en Toyota-slangetender med en 1600 liter/min. pumpe og 500 meter slange. I

1975 anskaffedes som ny M1 en MAN automobilsprøjte («den højbenede») jfr. s. 76. Volvo'en blev M2, medens den nu 20 år gamle Commer blev M3.

I 1981 udgik de to sidstnævnte vogne, og MAN'en fra 1975 blev M2. Som ny M1 købtes i 1981 en MAN-automobilsprøjte. I 1987 blev Volvo-drejestigen udskiftet med den nuværende MAN med en 30 meter Metz drejestige med kurv.

I 1998 udgik MAN-automobilsprøj-

ten fra 1975, og en ny MAN som den fra 1981 blev anskaffet. I 2001 blev slangetenderen fra 1967 udskiftet med en tilsvarende ny.

Ved årsskiftet 2003-04 var de senest nævnte køretøjer stadig aktive, således at 1.udrykningen kørtes med MAN-sprøjten fra 1998 og MAN-drejestigen fra 1987, efterfulgt af 2.udrykningen med MAN-sprøjten fra 1981 og Toyota-slangetenderen fra 2001.

Lyngby-Taarbæk Brandvæsen er et såkaldt »minutbrandvæsen«, d.v.s. ved en brandalarm skal 1.udrykningen med 6 faste brandmænd afgå fra brandstationen inden for et minut. 2.udrykningen, der er bemandet med deltidsbrandmænd, skal afgå inden for 5 minutter. Antallet af brande i Danmark plejer at følge befolkningstallet (eller rettere sagt antallet af tilstedeværende personer) med ca. 3 brande pr. 1000 personer om året uanset arten af bebyggelse, og det gælder også i Lyngby-Taarbæk. I København er brandfrekvensen højere, fordi mange mennesker fra andre kommuner er på arbejde i byen om dagen; men i Lyngby-Taarbæk er der lige mange, der pendler til og fra kommunen.

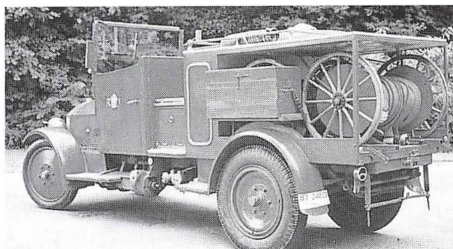
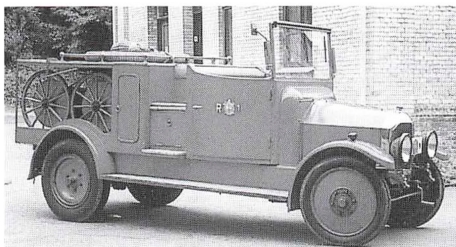
Lyngbygård tilhørte Lyngby-Taarbæk Kommune og havde Falck som lejer; men da Falck selv sørgede for løbende ændringer og ombygninger, blev resultatet til sidst, at Falck købte Lyngbygård i 1985. Falck har altid været tilfreds med Lyngbygård, som ligger i den tætte bymæssige bebyggelse med bl.a. Bondebyen, men som alligevel har gode udfaldsveje til resten af kommunen.

### *Frilandsmuseets Brandvæsen*

Under branden på Virumgård var Frilandsmuseet som nævnt stærkt truet, og de håndsprøjter, man rådede over, kunne ikke gennemvæde gårdenes stråtage som værn mod de gnister og brændende flager af tagpap, som vinden førte over Kongevejen. Derfor ønskede museet efter branden at råde over en automobilsprøjte, og i første omgang fik man lov til at låne den gamle Unic-vogn fra 1921, som Lyngby Brandvæsen ikke længere selv brugte. Ved Falcks overtagelse af brandslukningen i Lyngby-Taarbæk i 1961 blev Lyngby Brandvæsens hidtidige M3 imidlertid overflødig, og den blev så overført til Frilandsmuseet, hvor den var i brug til 1968. Dette år fik Frilandsmuseet en ny Commer-vagtsprøjte magen til den, Falck i Lyngby anskaffede. Vognen kørte til 1984, hvor den blev kasseret efter et brud i motoren. I en kort periode måtte Frilandsmuseet klare sig med en VW-varevogn læsset med skum- og håndsprøjter; men i 1985 anskaffede museet en Toyota Landcruiser, der svarede til Falcks slangetendere, men opbygget som en egentlig brandsprøjte af H. F. Nielsens Maskinfabrik i Haslev. Fra den kasserede Commer genbruges frontpumpen og projektøren, og resultatet blev en effektiv lille brandsprøjte, som passede godt til Frilandsmuseets terrænforhold. Imidlertid valgte man i 2002 i forbindelse med nogle ændrede personaleforhold at afhænde vognen, som derefter solgtes til Kommandørgården på Rømø.

### *Brandvæsen før og nu*

Hvis man betragter Lyngby-Taarbæk



*Unic-brandsprøjten fra 1921 er trods senere småændringer et virkeligt klenodie. Den er tung at starte; men når først den er kommet i gang, kører den upåklageligt (jfr. omslaget og side 2).*

Brandvæsen i dag og for 100 år siden, er der sket en enorm teknisk udvikling. De fleste brande slukkes nu med en lille smule vand af nogle få mand, der kommer til stede i hurtige biler med alle moderne hjælpemidler. Større og mere indsatskrævende brande forekommer også, men så sjældent, at det er for kostbart at have en tilstrækkelig vagtstyrke siddende parat døgnnet rundt for at vente på dem. Derfor bruges den 100 år gamle ordning stadig, hvor et antal deltidsbrandmænd med bopæl eller arbejde tæt ved brandstationen tilkaldes ved brand og rykker ud med 2.udrykningen. Hvis der skal bruges mere slukningsvand, end der er i brandsprøjternes tanke, kan der siden 1904 tages vand

fra brandhanerne i de tæt bebyggede områder. Store dele af Lyngby-Taarbæk er imidlertid stadig ubebygget. Ved udrykning til sådanne steder, f.eks. til slotte, medfører slangetenderen derfor en påhængssprøjte. Den placeres ved et naturligt vandforsyningssted, hvorfra der suges an og udlægges slanger frem til brandstedet, ganske som man har gjort siden brandvæsenets barndom. På denne måde indgår der både nye og gammelkendte elementer i moderne brandslukning.

Og nu som dengang gælder det, at uanset de tekniske hjælpemidler afhænger det først og fremmest af brandmændenes viden og kunnen, om slukningen eller redningen lykkes.

### *Brandinspektører og stationsledere 1904-2004*

1862-1902 tømrermester Rud. Hansen  
 1902-1915 tømrermester Jørgensen  
 1915-1939 tømrermester Chr. Christiansen  
 1939-1946 cementvarefabrikant C. M. Nielsen  
 1946-1949 vicebrandinspektør Axel Nielsen  
 (konstitueret)  
 1949-1961 civilingeniør J. T. Forchhammer  
 1961-1986 civilingeniør Erik Christensen  
 1986 vicebrandinspektør Finn Kjærholt  
 (konstitueret)

1987- arkitekt Kjeld Sørensen  
 1961-1971 stationsleder Kai Olsen  
 1971-1979 stationsleder Preben Pedersen  
 1979-2001 stationsleder  
 Henning Ingeman-Petersen  
 2001- stationsleder Jesper Ingeman-Petersen

## Kilder og litteratur

Byhistorisk Samling, Lyngby Brandvæsens arkiv (bl.a. Brandudvalgets forhandlingsprotokoller 1913-1961)

Brandfare og brandværn, årgang 1951-67.

Henrik Mohr Balslev: Brandslukning i Søllerød 1792-1992. 1992.

Gunnar Haurum: Dansk brandvæsen 1945-1995. 2000.

Akilles Jensen og Einer Rasmussen: Brandmanden i Fortid og Nutid. 1948.

A. Krieger (red.): Danmarks Brandvæsener. 1936.

Søren Rislund: Brandbiler i Danmark. 1991.

Søren Rislund: Beredskab i ilden. I anledning af Roskilde Brandvæsens 125 årsdag. 1998.

Kjeld Simon Villadsen og Niels Kristoffersen: Gentofte Brandvæsen 1902-2002. 2002.

Forfatteren takker tidligere chef for Statens Brandinspektion Gunnar Haurum og forfatteren Søren Rislund samt stationslederne Henning og Jesper Ingeman-Petersen og mandskabet hos Falck i Lyngby for venlig hjælp ved udarbejdelsen af artiklen.

## Lyngby-Taarbæk Brandvæsen, udrykningskøretøjer 1921-2004

Tjenesteperiode	Beskrivelse
1921-	Unic (1960-61 udlånt til Frilandsmuseet)
1921-1937	Ford T
1929-1951	Ford A automobilsprøjte (M3 1937-51, 1939 ny pumpe Aster III, 1946 ombygget til lukket vogn, 1951 til A/S Atlas, Lundtofte)
1929-195?	15 m efterløberstige («Gamle Stige«)
1937-1961	Ford V8/Meisner-Jensen automobilsprøjte (M1 1937-56, M3 1956-61, ombygget til lukket vogn 1941, 1961 til Frilandsmuseet)
1937-1956	Påhængssprøjte («Hunden«, M2 1937-51)
1939-1962	Ford V8/Magirus 25,5 m drejestige (S1)
1940-1961	Plymouth mandskabs- og røgdykkervogn (P2)
1951-1967	Diamond/Meisner-Jensen førstehjælpssprøjte (M2 1951-61, M3 1961-67)
1956-1981	Commer/Meisner-Jensen automobilsprøjte (M1 1956-61, M2 1961-81, 1981 til Falck Museet, 2002 til privat)
1956-1981	Påhængssprøjte til Commer'en
1961-1975	Volvo/R.C.Andersen automobilsprøjte (M1 1961-75, M2 1975-61)
1961-1987	Påhængssprøjte med Ford Zephyr motor
1962-1987	Volvo/Magirus 30 m drejestige (S1)
1962-1997	Ruberg påhængssprøjte med Volvo motor
1967-1975	Commer vagtsprøjte (M3 1967-75)
1967-2001	Toyota slangetender (T1 1967-2001)
1975-1998	MAN automobilsprøjte (M1 1975-81, M2 1981-98)
1981-	MAN automobilsprøjte (M1 1981-98, M2 1998- )
1986-	250 kg pulverkanon (påhængsaggregat, Falck Teknik)
1987-	MAN/Metz 30 m drejestige med kurv (S1)
1997-	Ruberg påhængssprøjte med Volvo motor
1998-	MAN automobilsprøjte (M1 1998- )
2001-	Toyota slangetender med Tohatsu bærbar pumpe