



Links: De National Fire Service had als standaardkleur grijs met witte randjes voor verduisteringsomstandigheden. Omdat er ook grijze Duitse legervoertuigen waren, werden de op het vasteland ingezette wagens snel in 'Oliv drab' geschilderd en van een ster voorzien, om 'friendly fire' te voorkomen. Vooroorlogs materieel in Engeland zelf werd soms alleen voorzien van NFS kentekens en nummering, maar hield de oorspronkelijke kleur: Rechts: Staatsieportret met op het bord de landen van inzet, waaronder 'Holland'.

## Vergeeten bevrijders (2)

Peter Snellen  
m.m.v. Louis van Telgen  
en Ruud van Houtum

# De Britse National Fire Service

De Tweede Wereldoorlog blijft een zwarte bladzijde in de geschiedenis. Onze bevrijding door de samenwerkende legers vanuit Engeland wordt dan ook nog jaarlijks gevierd. Maar over één groep van bevrijders hoor je eigenlijk nooit iets: de brandweerlieden van de mobiele colonne, die direct achter het front werkzaam waren. Ook zij droegen bij aan de bevrijding van ons land.

Na de harde klappen die Londen en andere steden gedurende maandenlange nachtelijke luchtaanvallen hadden moeten incasseren (de 'Blitz'), werd in het Verenigd Koninkrijk besloten de brandweer om te bouwen naar één nati-

onale brandweer: the National Fire Service. In slechts enkele maanden tijd stond er een nationale organisatie, verdeeld over veertig districten, 'fire forces' genoemd. Elk van die Fire Forces was verdeeld in twee divisies, met elk twee colonnes, colonnes die op hun beurt weer bestonden uit vijf compagnieën. Op haar hoogtepunt beschikte de Natio-

nal Fire Service over 370.000 personeelsleden (beroeps en vrijwillig), waaronder 80.000 vrouwen. Toen D-day naderde (maart 1944) werd in Engeland een aantal 'Chief Regional Fire Officers' uitgenodigd voor een vergadering. Daar werden zij geïnformeerd, dat er vrijwilligers gezocht werden voor het opzetten van het 'NFS Overseas Contingent' dat in het leven geroepen werd om de XIIde US Army Group te ondersteunen, die op het vasteland de confrontatie zou aangaan met de Duitse bezettingsmacht. In het grootste geheim werd een en ander op poten gezet. Hoewel de Amerikaanse legertop meteen enthousiast was voor het idee, waren de Britse generaals wat meer terughoudend. Men maakte zich zorgen over de status van deze 'burgers', wanneer zij door vijandelijke troepen gevangen genomen zouden worden. Burgers kunnen immers geen krijgsgevangenen zijn. Dit probleem werd gauw tenietgedaan, door ze te laten optreden als 'personen die de gewapende troepen in actieve dienst begeleiden of volgen binnen de termen genoemd in de militaire wetgeving'. De brandweerlieden



Voormalig NFS-voertuig in Nederland (zie ook blz. 26).



die zich aanmeldten (voor een 'buitengewone dienst voor onbepaalde tijd, zonder mogelijkheid tot thuisverlof en die enig gevaar inhoudt') wisten in feite niet eens waar ze zich mee inlieten. Toen ze dat wel wisten, kregen ze nog de kans om alsnog af te haken, maar van die gelegenheid werd niet of nauwelijks gebruik gemaakt. Opvallend is, dat bijna het gehele contingent van Canadese brandweerlieden, die in Engeland hun Britse collega's ondersteunden, zich voor deze dienst aanmeldde. Wel was er vervolgens nog enig geharrewar over de verzekering van de manschappen (iemand zou ernstig gewond of gedood kunnen worden), maar ook die rimpel werd snel gladgestreken.

Dat nieuwe contingent zou – zo was gepland – moeten bestaan uit vier mobiele colonnes.<sup>1</sup> Elke colonne zou 522 man sterk worden en dus

zou men over een vrijwilligerspotentieel van dik 2600 man moeten kunnen beschikken. Naast leidendevend personeel en veel manschappen waren daarbij ook functies voorzien als koks, reparateurs voor slangen, kleermaker en schoenmakers, want elke colonne zou volledig selfsupporting moeten zijn. Deze manschappen kregen aanvullende uniformstukken die erg militair aandedden, echter met blauwe baretten, en de brandweerrangen werden vervangen door militaire benamingen. Uiteindelijk werden niet alle colonnes op de geplande sterkte samengesteld. De colonne bijvoorbeeld, die in South-Warborough was gestationeerd (Overseas Column NO. 6), telde 2 colonnecommandanten, 4 compagniescommandanten, 24 sectiecommandanten, 24 brandmeesters en 142 brandweerlieden. Die colonne had dan ook 'slechts' twee compagnieën.

### Voertuigen

Elk van de colonnes kreeg de beschikking over een grote hoeveelheid voertuigen, soms specialistisch, zoals de 'schuimwagen', meestal een Ford WOT3 (soms Dodge) vrachtwagen met huid, waaronder 500 gallons (ca. 2270 liter) schuimvormend middel in jerrycans en de nodige armaturen werden meegevoerd. Zo'n ander gespecialiseerd voertuig was de keukenwagen, waarvan er – nog altijd volgens planning – vijf in elke colonne aanwezig waren. Elke keukenwagen kon voorzien in een maaltijd voor 120 personen gelijktijdig. Ze waren



Er zijn verschillende motorspuitaanhangers gebruikt in de maanden na D-Day. De Dennis bleek overigens wel de meest favoriete te zijn, omdat hij (volgens hen die het weten kunnen) 'niet stuk te krijgen was, het altijd deed en gemakkelijk te bedienen was'. Deze foto komt uit de handleiding voor die motorspuit.



Na de oorlog was de Dennis motorspuitaanhanger ook allerm minst een onbekende in ons land. Naast de Harlands en Beresfords was vooral de Dennis MSA vaak terug te vinden bij onze vaderlandse brandweer. Hier de Dennis van Liempde, die nog altijd in topconditie verkeert, terwijl hij de oorlog nog heeft meegemaakt en daarna al weer 70 jaar in Nederland is.

meestal op Ford of Austin gebouwd overeenkomstig de normen van de NFS, die al vele jaren ervaring had met het voorzien van maaltijden in crisismoments. Maar juist die keukenwagens moesten omgebouwd worden, omdat het begaanbaar oppervlak onvoldoende bleek voor het werk dat men verwachtte. De eigen werkplaatsen van de NFS modificeerden dus de keukenwagens die naar 'de overkant' zouden worden gestuurd. En dat was niet het enige waarover men zich zorgen maakte; de tanks van de 'mobile dam units' (zie tabel) werden versterkt, extra laadruimte moest worden gemaakt door kasten onder, op of in te bouwen en alle

1) G.V. Blackstone spreekt over vier mobiele colonnes, anderen over vijf. Wel wordt er in beide gevallen gesproken over twee varende colonnes. Mogelijk is deze discrepantie ontstaan, omdat er aanvankelijk ook een colonne was gevormd uit personeel van de 'Canadian Overseas Fire Fighters'.

Rechts: We ontvingen ook een foto van deze (beschadigde) kaart, waarop de plaatsen te zien zijn waar de NO. 4 Overseas Column heeft geopereerd. Deze kaart werd getekend door een van de leden van de colonne.

koplampen moesten worden aangepast, omdat het verkeer op het vasteland nu eenmaal rechts rijdt. Ook moesten in een later stadium alle voertuigen die daadwerkelijk werden ingezet, worden overgeschilderd in de kleur van de Engelse legereenheden. Het gebruikelijke grijs van de National Fire Service zou er immers wel eens voor kunnen zorgen, dat de voertuigen per ongeluk zouden worden aangezien voor Duitse militaire voertuigen (die immers ook vaak – maar wel iets donkerder – grijs waren). Olijfkleurig werd de hoofdkleur en op het dak kwam een witte ster met daaromheen een cirkel, om geallieerde vliegtuigbemanningen duidelijk te maken, dat het 'bevriende' eenheden waren.

### Te water

Ook werden er twee 'varende colonnes' gevormd, met blusboten. Elk van die 'varende colonnes' bestond uit vijf blusboten en een moederschep, dat dienst zou kunnen doen als drijvend commandovaartuig. Elk van die eenheden telde 55 personen brandweerpersoneel en 3 militairen. Toen D-Day nabij was, werden 44 blusboten vanuit alle regio's in Engeland naar de havens van zuidelijk Engeland gedirigeerd. Die waren allemaal bemand door NFS-personeel. Daar moeten ook de blusboten van de varende kolonnes bij geweest zijn. In een later stadium van de bevrijding werden blusboten naar het vasteland van Europa gevaren, waar de havens van Oostende en Antwerpen (belangrijk voor de logistiek van



de geallieerde legers) veilig gesteld moesten worden. Voor zover we op dit moment kunnen nagaan, werden die blusboten toen bemand door personeel van de Army Fire Service.

### Opleiding

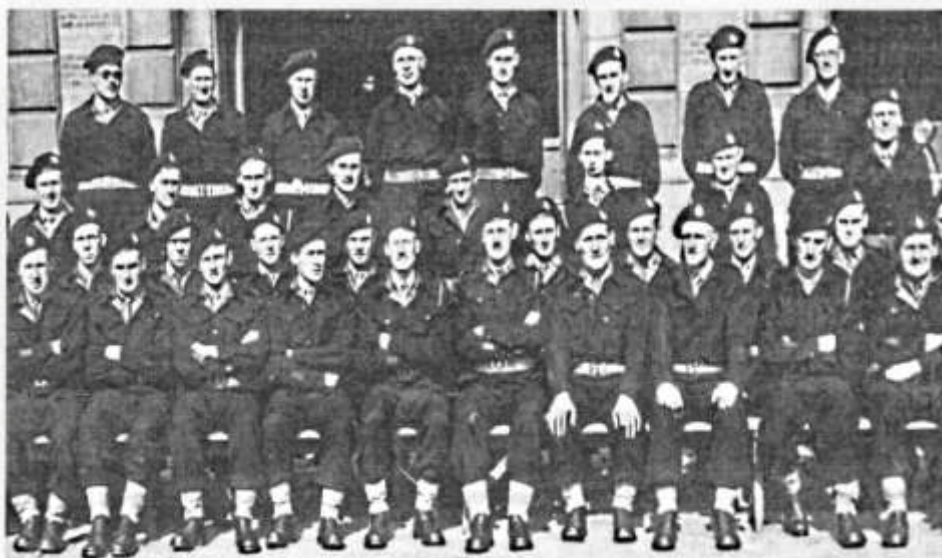
Vanaf het begin werden de vrijwilligers onderworpen aan een strenge selectie en ondergingen de uitgekozen manschappen een forse training. Zij moesten immers aan of net achter het front in actie komen. Men ontving een extra opleiding in het bestrijden van branden in munitieopslagplaatsen en brandstofvoorraden. En er werd geleerd om in coloneverband verplaatsingen te doen, voertuigen snel te camoufleren en pompen in onbegaanbaar terrein op te stellen. Het snel ontschepen van landingsvoertuigen moest onder de knie gekregen worden. Daarnaast kreeg men de normale militaire vaardigheden, zoals kaartlezen,

hoe om te gaan met boobytraps, overlevingstechnieken en zelfs het saboteren van voertuigen, teneinde te voorkomen dat die in vijandelijke handen zouden vallen. Maar ook behoorden de beginselen van enkele 'vreemde talen' tot de lesstof. Men zou zich in geval van nood toch ook in het Frans, Nederlands en Duits moeten kunnen behelpen. Grote aandacht werd bovendien besteed aan de lichamelijke conditie. In enkele maanden tijd behoorden de brandweerlieden van dit contingent ongetwijfeld tot de fitste brandweerlieden in Engeland. In feite werden deze burgers in korte tijd opgeleid tot een soort 'ongewapende commandotroepen'. Veel van hen hebben na de oorlog bij hun terugkeer in de 'burgermaatschappij' dan ook een glansrijke carrière bij de Engelse brandweer doorlopen. Elk van de colonnes had een 'militair kader', dat zorgde voor de militaire invalshoek tijdens de opleidingen, de fysieke conditie van de vrijwilligers en in het algemeen diende als verbindingsmensen tussen de militaire (aanval-)troepen en de brandweereenheden. Naast Engelse brandweerlieden die zich voor deze taak hadden aangemeld, bestond een complete sectie uit Canadese brandweerlieden, die vanuit Canada naar Engeland waren overgebracht.

### Actie, maar niet voor allemaal

Omdat het daadwerkelijk in actie komen nog altijd als de beste leerschool werd beschouwd, werden onderdelen van de colonnes de eerste maanden ingezet in Engeland zelf,

Van Brian George kregen we deze foto van het overzeese contingent. Zijn vader is de derde persoon boven vanaf links. Hij maakte deel uit van de troepen, die in België opereerden. Deze foto werd gemaakt korte tijd na de slag om de Ardennen.



De tabel toont de hoeveelheid voertuigen per geplande mobiele colonne (uitgaande van de geplande 5 compagnieën).

voornamelijk in het zuidelijk landsdeel. Aan branden was daar – mede dankzij Duitse V1 en V2 lucht-aanvallen – absoluut geen gebrek. Bovendien werd men in de zomer van 1944 ingezet bij de (preventieve en repressieve) beveiliging van de troepenkampementen en depots, die in Engeland werden ingericht als voorbereiding voor de invasie in Normandië.

Groot was de teleurstelling bij veel leden van dit overzees contingent, toen het Engelse Ministerie van Binnenlandse Zaken op 17 oktober 1944 bekend maakte, dat het Ministerie van Oorlog niet langer verlangde, dat alle colonnes operationeel zouden blijven. Op verzoek van het leger bleef slechts één complete colonne (de 'NO. 4 Overseas Mobile Column') alsmede één varende colonne stand-by, voor het geval men er een beroep op zou moeten doen. De Engelse legerbazen hadden meer vertrouwen in hun Army Fire Service; dat waren militairen en daarmee zou men een hoop moeilijkheden kunnen voorkomen, die men met burgers misschien zou hebben. Op 30 november 1944 werden dan ook alle overige colonnes ontmanteld; materieel ging naar de korpsen in Engeland die daar behoefte aan hadden, of verdween in opslagplaatsen. Veel van dat materieel is na de oorlog bij Nederlandse en Belgische korpsen terecht gekomen, vooral de Dennis en Harland motorspuiten, de 'bellewagens' en een flink aantal vrachtwagens. De vrijwilligers gingen terug naar hun eigen standplaatsen. In de vroege lente van 1945 werd ook de tweede varende colonne opgeheven. De 4de colonne bleef na de invasie in Normandië enige tijd werkzaam in Engeland, waar men vooral werd ingezet als versterking voor de plaatselijke brandweer en de vliegveldbrandweerkorpsen op de talrijke vliegvelden in het zuiden van het land. De ommekeer kwam, toen de Duitsers het Ardennenoffensief lanceerden. De Amerikanen hadden geen echt 'militair brandweerkorps' maar wel veel kleine eenheden, de

Mobiele Colonne – van toepassing op NO. 4 Overseas Column			
Aantal	Engelse benaming	Nederlandse benaming	Nadere omschrijving
Ondersteunende voertuigen			
1	Foam unit	Schuimwagen	Vrachtauto met 500 Gallon in vaten (± 2270 l)
2	Column lorries	Vrachtwagen <i>tevens reserve trekker*</i>	Uitrusting voor commando van de colonne, bagage, reserveonderdelen
1	Column Car	Personenwagen	Ford WOA2 (legeruitvoering) (later waarschijnlijk Jeep – donkerrood met 'Fire Marshal' opschrift)
5	Mobile kitchens	Keukenwagen	Ford of Austin
5	Hose carrying lorries	Slangenwagens	Ford WOT3 GS 4000 ft aan drieduims slangen 2 opvouwbare reservoirs
5	General Purpose Lorries	Vrachtwagens (voor algemene dienst) <i>Tevens reserve trekker*</i>	Ford WOT3 GS Reserve materialen en gereedschappen
Blusvoertuigen			
10	Towing vehicles Class A	Trekker/manschappenwagen  Opmerking: Austin K2: Bij ons beter bekend als de 'Bellewagens'	Meestal Austin K2 of Ford WOT2H of 3GS vrachtwagen met canvas huid, haspel op cabinedak, bluswatertank van 120 gallon (± 550 l), draagbare motorspuit (Scammell) en water- en schuimvoerende armaturen; daarachter een grootvermogen motorspuitaanhangert**
40	Towing vehicles Class B	Trekker/manschappenwagen	Meestal Austin K2 of Ford WOT2H of 3 GS vrachtwagen met canvas huid, met slangen en uitrustingstukken, een lichte Coventry-Climax pomp; daarachter een grootvermogen motorspuitaanhangert**
10	Mobile Dam Units	Tankwagens	Voertuigen met grote (opvouwbare) reservoirs en motorspuit op de laadbak
60	Large trailer pumps	Grootvermogen motorspuitaanhangert	Meest Dennis met een capaciteit van 500 gallon/minuut (ca 2250 l/min)
Ordonnansen			
27	Motorcycles	motorfietsen	Royal Enfield
*Alle vrachtwagens waren voorzien van een trekhaak zodat ze de motorspuiten konden trekken. De voertuigen die als reserve trekker konden functioneren waren voorzien van extra kastruimte. **Meestal Dennis, of ook Coventry-Climax. Alle voertuigen hadden camouflagenetten.			

zogenoemde Engineer Fire Fighting Platoons (zie Eén-Eén-Twee, 2016-1). Door dat offensief leed men wel grote verliezen door branden in de voorraden, vooral voor wat betreft brandstoffen en munitie. En de bestrijding van dat soort branden was nou net datgene, waarvoor de colonne was opgeleid.

### Op het vasteland

Op 3 januari 1945 kwam er een verzoek vanuit het geallieerde hoofdkwartier voor de inzet van de colonne in België en Frankrijk. Omdat de meeste vrijwilligers nog met kerstverlof waren, duurde het enkele dagen vooraleer de colonne zich 'gereed voor inzet' kon melden. Op 15 januari werd de 'NO. 4 Overseas Column' toegevoegd aan de Amerikaanse 1ste Army Group en werd daarmee onder Amerikaans commando geplaatst. Daar



*Vanuit Engeland kregen wij deze tekening toegestuurd, die wel aangeeft hoe blij (vooral de dames) waren met onze bevrijders. Het uniform van de brandweerman op deze tekening is heel goed getroffen.*

mee behoorde men tot het grootste leger dat ooit op de been was gebracht. Ze werden toegevoegd aan de Advanced Section Communication Zone (uiteindelijk dus onder commando van de roemrijke generaal Bradley). Men werd gekoppeld aan het US Army Quartermaster Corps en de US Army Ordnance and Supply Battalions onder Generaal E.W. Plank en daarmee opereerde men direct achter het front.

De eerste eenheden zetten eind januari voet aan wal

bij Oostende. Van daaruit ging de gehele colonne, 80 voertuigen en 29 motoren (reservemateriaal ging ook mee), in oostelijke richting. Het commando van de colonne en één 'Fire Fighting Company' werden gevestigd te Namen (onder leiding van DO - later majoor - J.M. Kelly), twee compagnieën kwamen in het Franse stadje Étain ten oosten van Verdun terecht. Van daaruit werd de colonne opgesplitst en eenheden werden onder andere gelegerd in Baroncourt, Longueville en in het Belgische Virton en twee compagnieën namen hun intrek in Luik. Bij Verdun moest men overigens eerst nog even een brand in een hotel blussen, voor men zijn kwartier kon gaan betrekken.

Door die posities zaten de zich in Frankrijk bevindende compagnieën precies tussen de beide fronten, namelijk dat van de Ardennen en dat van de Elzas. Belangrijkste taak was de bescherming van benzine-overtappunten en munitieopslagplaatsen. Die bescherming bestond voor een groot deel uit preventieve maatregelen, zoals het patrouilleren ten behoeve van het naleven van het rookverbod bij de omgang en het vervoer van brandbare stoffen. Daarbij kwamen ook heel specifieke problemen voor de dag. Het (blauwe) uniform gaf in de gespannen situatie soms aanleiding tot verwarring; daarom ging men snel over dit in te ruilen voor het kaki Amerikaanse uniform, want te worden aangezien voor Duitse

parachutist was niet zo heel gezond in die dagen. De Amerikaanse militairen snapten niets van de Engelse brandweerrang, dus werden die in militaire terminologie omgezet. Voertuigen bleken vaak last te hebben van de slechte (of afwezige) wegen, want vierwielaandrijving hadden ze niet.

Voorts bestond een deel van de werkzaamheden telkens opnieuw uit het aanleggen van bluswatervoorzieningen. De Engelse brandweerlieden leerden dus razendsnel de omgang met het overvloedig aanwezige Amerikaanse materieel, waardoor ook het graven van greppels met behulp van bulldozers en graafmachines al snel tot routinearbeid behoorde. In sommige streken was de watervoorziening zo slecht, dat er verzoeken naar Engeland gingen om meer 'mobile dam units' te sturen.

### In ons land

De colonne was inmiddels zodanig verspreid over een erg groot gebied, dat er van een gesloten verband nauwelijks nog sprake was. Delen van de colonne bevonden zich op enig moment in Frankrijk, België, Luxemburg, Nederland en wat later ook in Duitsland.

In ons eigen land is men in ieder geval op de volgende plaatsen geweest: Berg, Lutterade, Maastricht en Meerssen. Opvallend is dat al deze plaatsen gelegen zijn in het zuiden van Limburg. Dat komt, omdat men samen met de Amerikaanse strijdmacht oprukte. Tijdens operatie Market Garden rukten de Amerikaanse landlegers immers naar het oosten en de Brits/Canadese landlegers naar het noorden op. Vooral na het uiteenvallen van de Duitse verdediging kwam het zelden voor, dat men langer dan enkele dagen op één plaats bleef. Bij het opschuiven in oostelijke richting van het front (in de lente van 1945) verplaatsten ook delen van de colonne zich: door Elzas-Lotharingen en Luxemburg ging het in de richting

*Na de oorlog kwamen veel Austin K2 'bellewagens' terug naar ons land. The National Fire Service had niet zoveel materieel meer nodig en wij hadden er juist dringend behoefte aan. Deze wagen deed dienst in Maurik.*



## Sunday Times Sunday 9 April 1944

### Fire Fighters For Overseas Service

LONDON, Sat.: The National Fire Service in Britain has now undertaken a new responsibility. Arrangements have been made by which a special contingent of whole-time members of the N.F.S. will be available if required for firefighting overseas in support of the Army Fire Service.

Members of the contingent, all volunteers, will retain their membership of the N.F.S. and will be under the immediate control of their own officers.

The call for contingents and the period of their employment overseas will depend entirely on operational needs. The men will wear their N.F.S. uniforms with slight modifications and will be equipped with N.F.S. appliances.

They will comprise all ranks up to and including a divisional officer and will all be men of high physical standard more than 19 years of age and under 41 by the end of this year, or in the case of ranks of that above company officer 46 years of age.

van Duitsland. Daar kwam men tot in Hanau en Frankfurt am Main. Voor divisiecommandant Kelly was dit natuurlijk een groot probleem: de afstand tussen zijn eenheden werd wel heel erg groot! Hij kreeg dan ook een eigen dienstauto van de Amerikanen ('Observation Car') en de commandanten van de verschillende compagnieën kregen (rode) jeeps met het opschrift 'Fire Marshal'.

### Terug onder Engels opperbevel

Op 15 april 1945 werd de colonne, ondanks hevige Amerikaanse protesten, weer onder Engels opperbevel geplaatst en kwam er een marsorder, dat delen van de colonne zich onmiddellijk dienden te begeven naar het door het Brits/Canadese leger (21ste Army Group) bezette deel van België. Twee compagnieën werden naar Antwerpen gestuurd, één naar Mechelen; andere eenheden werden in Oostende gelegerd. De havens van België moesten koste wat het kost beschermd worden, omdat de aanvoerwegen van munitie en materiaal toch al erg lang werden. Bovendien was Duitsland behoorlijk actief met het afvuren van V1- en V2-raketten (ook vanaf Nederlands grondgebied) en vooral Antwerpen had daar erg onder te lijden. Enkele weken later werden de vrijwilligers nog enige tijd afgelost door de leden van de opgeheven 5de colonne en, nadat de colonne was teruggekeerd in Engeland, door eenheden van de Army Fire Service. Tijdens heel wat inzetten bestreed men zo'n 500 branden van grotere omvang in de oorlogsgebieden

van België, Frankrijk, Luxemburg, Duitsland en Nederland en kwam men in actie bij 120 lekkages van pijpleidingen, vooral in België. Want in het grootste geheim hadden de geallieerden vanuit Engeland twee pijpleidingen voor het vervoer van brandstoffen onder het kanaal door geleid en een aftakking van een van deze pijpleidingen (Dumbo genaamd) reikte in 1945 reeds tot Maastricht. Ook werden enkele 'speciale diensten' door hen verricht, maar het blijft vooralsnog onduidelijk wat we daaronder zouden moeten verstaan. Wel is men onder meer ingezet na de V1-aanvallen op Luik, maar ook branden in militaire gebouwen en (vooral aan de Belgische kust) na de bevrijding bij het blussen van branden van huisraad van collaborateurs, want het verzet in België nam – door het in brand steken van hun huisraad – wraak op (door hen als zodanig beschouwde) landverraders.

Vermeldenswaard is, dat tengevolge van de inslagen van V1 en V2 vergeldingswapens in de regio Antwerpen kort voor kerst 1944 mogelijk ook een Mobiele Colonne vanuit Engeland naar België werd gestuurd. Deze bestond uit 160 man en 29 voertuigen. Hierover hebben we echter nog geen zekerheid kunnen verkrijgen. Waarschijnlijk zouden dit eenheden van de Army Fire Service kunnen zijn, maar dat is dan weer een heel ander verhaal.

*Dit artikel kwam mede tot stand dankzij de uitgebreide en uitstekende informatievoorziening afkomstig van Barry Clarke, Brian George en Dave Fairries. Wij zijn hen buitengewoon erkentelijk voor de vele mails boordevol informatie.*

### Bronvermelding

- Alan House; Wheels of Fire, Fire engines of the Auxiliary Fire Service and the National Fire Service (Hampshire)
- Alan House; Home Front Transport, vehicles of the UK Civil Defence Services 1938-1968 (Hampshire 2009)
- G.V.Blackstone; A history of the British Fire Service (Londen 1957)
- John Leete; 'Under Fire' Britain's fire service at war. (Chalford 2008)
- Sunday Times; zondag 9 april 1944
- Herdenkingsboekje en andere gegevens, ontvangen van Dave Fairries, QFSM, Heritage Scottish Fire and Rescue Service Lauriston Place, Edinburgh, EH3 9DE
- W.F.Hickin; 'Overseas against fire' (Londen 2000)
- Fire Cover 2008 nummer 5 en nummer 12 met een door Bill Hickin bewerkt verslag van D. Wheway-Davies en een commentaar daarop van Brian Baxter
- The emergency fire services in the Second World War (FBS 2012)
- Diverse blogs en sites op internet
- <http://www.civildefenceassociation.org.uk/HistCDWebA5V5.pdf>
- Documenten en films Nationaal Brandweer Documentatie Centrum (NVI - Apeldoorn)

*Links: Naar aanleiding van een schets uit W.F.Hickins: 'Overseas against fire' geven we deze kaart weer, waarop duidelijk te zien is dat de Engelse/Poolse legers naar het noorden, de Amerikaanse legers naar het oosten trokken. Het Engelse brandweercontingent vergezeld de Amerikanen. Men ontving zeer veel lof van de Amerikaanse legerleiding over hun inzet en hun prestaties.*

