

Voor de tweede wereldoorlog had het Britse leger geen eigen brandweerkorps in de letterlijke betekenis van het woord. Dat betekende echter niet, dat er niet over brand werd nagedacht en er was dan ook een brandweerschool in Aldershot, waar militair personeel van alle onderdelen werd opgeleid voor wat betreft de elementaire vaardigheden in het voorkomen en het bestrijden van brand. Die mannen werden na hun opleiding geacht te kunnen optreden bij branden in en rond de kazernes.

bruik gemaakt van standaardvoertuigen, die ook bij de burgerbrandweer in gebruik waren. Vooral de Leyland was daarbij populair. Door de oorlogsomstandigheden echter bleek het onmogelijk om die Leyland brandweertuigen nog in voldoende mate te produceren. En bovendien: ervaringen tijdens de luchtaanvallen op Britse steden hadden al snel geleerd dat die standaard brandweertuigen

doelstellingen. Het voertuig zag er uit als een standaard vrachtwagen met huif voor algemene diensten, maar was een fractie langer en had als extraatje enkele kasten in de opbouw. De laadruimte was ingericht voor het vervoer van een lichte motorspuit, opvouwbaar bassin, ladders, schuimvormend middel en bijbehorende armaturen, slangen, touwen, bijlen, adembeschermings-



Vergeeten bevrijders (3) De Britse Army Fire

Of de gevolgen van de Blitzkrieg tegen Engeland ertoe hebben bijgedragen, dat men ging inzien dat vuur en brand toch wel een extreem gevaarlijk vijandelijk wapen konden zijn, is niet helemaal met zekerheid te zeggen. Wel zeker is dat in juli 1941 binnen het Pioneer Corps (de genie) van het Britse leger, een aparte 'Fire Fighter Wing' werd opgericht. Gelijktijdig sloot de school in Aldershot haar deuren en werd de Army Fire Fighting School in Catterick geopend. Een half jaar later (januari 1942) bestond de Army Fire Service al uit 1500 manschappen van allerlei rangen; er was dus duidelijk haast achter gezet om snel tot een efficiënte brandweereenheid te komen.

Materieel

Voor de oorlog was door de Britse landmacht vaak ge-

gen helemaal niet zo goed voldeed onder dat soort omstandigheden. Een militaire brandweertuigen die met de troepen mee moest kunnen oprukken, moest bovendien zowel op verharde wegen als in het veld kunnen worden ingezet en dus gingen men eens na, of er niet een nieuw type, gespecialiseerd voertuig, kon worden ontwikkeld. Dit leidde ertoe, dat in september 1942 de 'fire tender lorry' werd geïntroduceerd.

Dat voertuig was een twee-assige drietonner gebouwd op Bedford QL (4x4), die in ruime mate reeds aanwezig was voor andere militaire

apparatuur en een assortiment klein gereedschap. Er was ook een 200 gallon watertank (\pm 1100 liter) aan boord, die was verbonden met een haspel, die dan op zijn beurt weer gevoed werd door een klein pompje, dat door de voertuigmotor werd aangedreven. Die haspel was bevestigd aan de buitenzijde aan de bijrijderskant, tussen de bak en de cabine. Het voertuig was pas compleet, als er ook een motorspuitaanhanger (medium trailer pump) werd getrokken. Die waren opvallend vaak van het merk Dennis. Zo had het voertuig dus een tweeledige functie: die van zelfstandige brandweertuigen en die van trekker voor een motorspuitaanhanger.

Dit voertuig zou het beeld vormen dat we van de Army Fire Service hebben. Dat betekent natuurlijk niet, dat er niet nog andere voertuigen deel hebben uitgemaakt van dit korps. Zo zijn er foto's bekend van een Austin Tilly in Army Fire Service uitvoering en ook schijnen er enkele Willy's Jeeps te hebben gereden onder de vlag van dit korps. Daarnaast waren er in het Engelse leger en dus ook bij haar brandweer heel wat motorfietsen in dienst; die werden natuurlijk veel gebruikt voor het onderhouden van de verbindingen tussen de verschillende kampementen.



Het voor de Army Fire Service ontwikkelde voertuig. (Foto Stadsarchief Amsterdam)



Werkgroep Brandweer Historie

Peter Snellen
m.m.v. Ruud van Houtum,
Louis van Telgen en
Luitenant Kolonel (BD) John Starling

*Links: Schouderemblem
Army Fire Service.*

*Rechts: Voertuig
Army Fire Service in Hasselt
(B).*

*Onder: Ploeg
van de Army Fire Service poseert
in Hasselt (B)
(Foto's collectie
David Ferrari)*



Service

Samenstelling

Dit brandweerkorps bestond – zoals de naam al zegt – praktisch geheel uit militairen. Dat zou zo blijven tot 1959, toen het korps voortaan ook open zou staan voor burgerpersoneel, in dienst van het leger. Het was organisatorisch een onderdeel van het Royal Army Service Corps (RASC), maar vormde toch een eigen eenheid binnen dat RASC; daarom ook had men een eigen embleem, hoofddeksel en een afwijkende broekriem ten opzichte van het overige RASC-personeel.

Het korps was opgebouwd uit compagnieën. Elke compagnie had een HQ (letterlijk hoofdkwartier, bij ons heet dat compagniesstaf), bemand door een kapitein of een luitenant, een Regimental Sergeant Major



(bataljons-/afdelingsadjutant), een sergeant, een korporaal en zeven andere militairen.

Er waren achttien van die zogenoemde Fire Fighting Companies. Deze waren doorlopend genummerd van 103 tot 120.

Elke compagnie telde twee Fire Fighting Brigades. Elk van die bri-

gades telde 1 'Warant Officer' (adjutant-onderofficier), 4 sergeants, 4 korporaa's en 29 'andere rangen'.

In elke brigade konden maximaal vier 'Sections' geplaatst worden. Zo'n sectie telde 1 sergeant, 1 korporaal en 5 manschappen. Elke sectie had de beschikking over twee voertuigen. En dat waren dan de voertuigen zoals boven beschreven.

Bovenop de Fire Brigades die in de compagnieën dienst deden, bestonden er nog 10 zogenoemde First Class Fire Brigades. Ook die hadden hun eigen nummer, te weten: 53, 54, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 78, and 79.

Ook te water

Naast het vele personeel en de grote hoeveelheid rijdend materieel, had de Army Fire Service nog de beschikking over drie blusbootdivisies. Elk van die drie had de beschikking over vijf blusbootsecties. Zo'n sectie bestond dan uit één brandweervoertuig. In totaal waren er dus vijftien blusboten in dienst van de Army Fire Service. Die blusboten waren vaak omgebouwde schepen die oorspronkelijk een andere varende taak hadden gehad, niet zelden die van vissersboot. Maar door het inbouwen van grote pompen, het opbouwen van waterwerpers en het inrichten met veel watervoerende armaturen en slangen voldeden die boten uitstekend. Volgens de orders van april 1944 waren er twee soorten 'Fireboat



De standaard motorspuitaanhangert van Dennis. (Foto Dennis)



Army Fire Service in Goor. (Foto J. Poortman)

Sections': 'large' die behalve een (90 Ft = ±27 meter) boot met groot blusvermogen ook nog een rubberboot ter beschikking hadden, en 'medium', die een 'medium Fireboat' (45 Ft = ± 14 m) ter beschikking hadden. De meeste blusboten maakten deel uit van de konvooien van de RASC die ook ingezet werden bij Operatie Overlord, beter bekend als de landingen van D-Day. Volgens enkele brieven die we via het internet hebben kunnen inzien, werden verschillende varende brandweereenheden daarna ook voorzien van landingsvaartuigen, die voor brandweerdoeleinden werden aangepast.

Op het vasteland

Twee dagen na D-Day landden de eerste brandweereenheden op de stranden in Normandië. Omdat Duitsland de bestaande havens flink versterkt had en met hand en tand verdedigde, moesten de geallieerde troepen iets bedenken om de logistiek in gang te houden. Die oplossing was eigenlijk even eenvoudig als briljant. Men bracht de havens zelf mee in de vorm van 'Mulberry-havens': drijvende pontons met daarop een wegdek, waardoor de voertuigen konden ontschepen. 7000 ton aan goederen en voertuigen konden zo per dag van de schepen aan land worden gebracht. Mulberry B lag bij Gold Beach. Twee compagnieën van de Army Fire Service werden bij die haven gestationeerd, maar hadden ook tot taak de reparatieplaatsen achter het front en de toevoerwegen te beschermen. Drie compagnieën werden ingezet om de gebieden rondom de landingsplaatsen te beschermen. In het gebied rondom Port-en-Bessin (iets ten noorden van Bayeux) en bij de grote voorraad brandstoffen aldaar, werd eveneens een compagnie gelegerd. Daarmee waren er in die eerste maand na 6 juni 1944 al zes compagnieën in Frankrijk. Werkeloos waren ze niet, want 109 keer moest men in actie komen; alleen

al door vijandelijke acties ontstonden er 44 branden, waarvan er 6 het predicaat 'major fire' (grote of zeer grote brand) kregen.

Met het opschuiven van het front in noordelijke richting werden er 'Fire Control Centres' gevormd in Dieppe, Amiens, Antwerpen en Oostende. Die 'Fire Control Centres' waren eigenlijk zelfstandige brandweerkorpsen, die meestal een groot gebouw in een stad vorderden en daar verschillende eenheden, inclusief een eigen compagniescommando (in Engelse legertermen steevast 'Head Quarters' – hoofdkwartier – genoemd), tijdelijk vestigden, om van daaruit te kunnen uitrukken. In de periode 26 juli tot 26 september 1944 werden vanuit deze centrales 250 branden bestreden, waarvan 26 ten gevolge van vijandelijke handelingen. Maar een groot aantal branden ontstond ook, doordat de Franse bevolking trachtte brandstoffen af te tappen van de grote benzineleiding, die was aangelegd tussen Port-en-Bessin en de Seine.

De wijde wereld in

De Army Fire Service heeft natuurlijk niet uitsluitend in ons land veel goede diensten bewezen. Zo worden direct na de inval op Sicilië aldaar eenheden gestationeerd en als Italië verder ingenomen wordt, neemt ook het aantal aldaar gestationeerde 'Fire Fighting Companies' flink toe. Frankrijk en België mochten zich (dat blijkt uit het bovenstaande) eveneens verheugen in de aanwezigheid van heel wat van die brandweercampagnieën. En ook naar Birma (het huidige Myanmar) worden brandweereenheden verscheept. In Noord-Afrika wordt een groot aantal secties ingezet wanneer de geallieerden daar voet aan wal beginnen te krijgen. Maar in de lijsten, die we uit Engeland mochten ontvangen, komen ook namen als Malta, Cyprus, Irak en Syrië (Tripoli) voor. Samenattend kunnen we dus zeggen, dat de Army Fire Service de trouwe begeleider was van het geallieerde Brits/Canadese leger, waar ter wereld men ook de meest gevaarlijke missies moest volbrengen.

In ons land

Half september 1944 begint de grote operatie Market-Garden. In ons

land vinden luchtlandingen plaats, teneinde de bruggen op de weg naar Duitsland te veroveren en zo een route (de Corridor) vrij te maken; vanuit het zuiden rukt het Brits/Canadese landleger op via onder meer die corridor. Het verloop van deze gigantische operatie met de tragische afloop bij Nijmegen en vooral bij Arnhem (dat één brug te ver lag) is gevoelig bekend.

Nijmegen

Direct nadat de eerste mogelijkheid zich voordoet, wordt de Army Fire Service ingezet om te helpen het bruggenhoofd Nijmegen te verdedigen. Van 17 september tot ver in oktober 1944 ligt Nijmegen voortdurend onder vuur en de 'Engelsche brandweer' doet al het mogelijke om te redden wat er te redden valt, ook omdat felle vuren nu eenmaal een makkelijk doelwit voor vijandelijke bommen- en kogelregens vormen. Er wordt beschreven hoe het schuim dat de Army Fire Service op branden spuit, bijna onmiddellijk groot resultaat heeft. Een en ander staat in 'De brandweer in de vuurlinie', een door adjunct-hoofdbrandmeester Chr.L. van Mameren in april 1945 geschreven verslag. Wim Binnendijk geeft in zijn op 11 september 1944 begonnen dagboek aan, dat hij op 4 oktober 1944 'Engelsche brandweertroepen' ziet arriveren in Nijmegen. Deze waren gelegerd in 'een gebouw achter de school aan de Pater Eijmardweg'. In het dagboek van pater Jan Beurskens wordt vermeld 'Heijendaalseweg 300 (in het zuiden van Nijmegen)' en dat zou dan het klooster Brakkenstein geweest hebben moeten zijn. Uit de stukken die zijn opgediept uit de archieven van het Militair Gezag blijkt, dat de 108 Fire Fighting Company (onder de leiding van Captain Ward) onder meer werd ingezet bij de bestrijding van een brand bij het 'Amerikaanse Hospitaal', waar voertuigen op de binnenplaats van het gebouw in brand waren geschooten en waar de vlammen dreigden over te slaan naar het gebouw zelf. Men was daar binnen 8 minuten nadat de bommen gevallen waren ter plaatse en bluste de brand, waarbij benzinevoorraden en ammunitie tot ontploffing kwamen.

Eindhoven

Niet alleen in Nijmegen wordt geholpen door de mannen van de Army Fire Service.

Na de bevrijding van Eindhoven tijdens de Operatie Market-Garden op 18 september 1944 vindt op 19 september een hevig Duits bombardement plaats op de stad, waar op dat moment vele Brits/Canadese eenheden proberen zich een weg te banen door de smalle straten, die bijna verstopt zijn door een uitzinnig feestvierende bevolking. Men moet immers naar het noorden trekken om Nijmegen en Arnhem tijdig te kunnen bereiken. Bij dat bombardement wordt enorme schade aangericht in het centrum van de stad en alle omliggende woonwijken. Er vallen 227 doden te betreuren en meer dan 800 (vaak zeer ernstig) gewonden. En de geallieerde troepen worden zelf natuurlijk ook zwaar getroffen (o.a. een munitiekonvooi in de Hertogstraat), waardoor de vertraging bij het oprukken verder oploopt. Daarmee wordt overduidelijk maar pijnlijk aangetoond, dat 'bevrijd zijn' nog niet betekent dat men veilig is. Begin november 1944 arriveert in Eindhoven dan ook de 104de Fire Fighting Company, die wordt gestationeerd bij het aldaar ingerichte veldhospitaal. Eind december van hetzelfde jaar worden in Eindhoven

het hoofdkwartier en twee secties van de 61ste Brigade van de 104de compagnie gelegerd en de 9305 Fire Fighting Section wordt bij het ziekenhuis gestationeerd om onmiddellijk te kunnen ingrijpen als het nodig mocht zijn. Later (februari 1945) komt ook de 60ste Brigade van de 104de compagnie naar Eindhoven en vindt een onderkomen aan de Sint-Jorislaan.

Op 16 december 1944 tegen kwart voor zes 's avonds, valt een V1 op gebouwen in de buurt van de Kruisstraat. Vijftien gebouwen worden geheel of gedeeltelijk vernield en er vallen 17 doden, waaronder drie militairen, en 61 gewonden. Mannen van de 104de staan – hoewel er geen brand is uitgebroken – paraat, omdat ook de waterleiding getroffen is; er zouden immers kelders van getroffen woningen kunnen onderlopen, wat meer slachtoffers ten gevolge zou kunnen hebben. Militairen en burgers bestrijden het incident schouder aan schouder, al blijkt al gauw dat de fysieke conditie van de hardwerkende burgers niet optimaal is na jaren van ontberingen. De militairen, ook van de RAF, nemen de taak van hen over en zijn nauwelijks vijf uur na de aanval al klaar met redding en berging van de slachtoffers.

Aan het eind van 1944 worden de



Army Fire Service in Goor. (Foto J. Poortman)

kinderen van Nederlandse brandweerlieden in Eindhoven door de Engelse brandweer onthaald op een feest. De kinderen mogen dan meegenieten van hetgeen is uitgespaard van de militaire rantsoenen. Bij gelegenheid daarvan bedankt brandmeester Jacques Geenen de Engelse brandweer voor alles wat ze hebben gedaan voor de kinderen en voor de stad. Nauwelijks een week later blijkt dat de Duitse luchtmacht nog niet helemaal machteloos is. Op 1 januari 1945 worden verschillende door de geallieerde troepen bezette vliegvelden aangevallen, waaronder het vliegveld 'Welschap' (dan bekend onder de codenaam B-78). Bij de bestrijding van de enorme schade die ontstaat – niet alleen op het vliegveld, maar ook daarbuiten – wordt ook de 'Engelse brandweer' ingezet.

Andere plaatsen

De 104de Fire Fighting Company die we hierboven al genoemd hebben voor wat betreft het Eindhovense, legt eind december 1944 secties in onder meer Eijsden en Geleen in Limburg, en in Keldonk (munitiedepot) en Het Lijnt (benzineopslag) in de buurt van Veghel. Vooral de plaatsen in Limburg zijn daarbij opvallend, omdat we eerder zagen dat eigenlijk het Amerikaanse leger die sector voor zijn rekening had genomen, geholpen door de NFS Overseas Mobile Column (zie deel 2 van deze artikelenreeks; april 2016). Mogelijk is de oorzaak van dit Engelse optreden aldaar gelegen in het feit, dat de Amerikanen op dat moment te kampen hadden met de slag om de Ardennen en daar hun eigen EF(F)P's moesten inzetten. Het mee optrekken met de geallieerde troepen langs de corridor is daarentegen absoluut gemakkelijk te volgen. Het feit, dat men dus al gauw in de buurt van Veghel verkeert, is dan ook bijna vanzelfsprekend. Een brigade (61ste) gaat in het vroege voorjaar van 1945 naar Budel-Dorplein, met het oog op de bescherming van de aldaar gevestigde Zinkfabriek. Al op 25 maart 1945 worden de A en de B sectie van het 61ste naar Veen (Wijk en Aalburg) overgeplaatst. De 105de Fire Fighting Company komt op 2 december 1944 aan in Valkenswaard met de 64ste en 65ste brigade en de 7278ste (A sectie), de 9280ste en de 9282ste Fire Fighting Sections. In de periode dat men in Valkenswaard is gelegerd, wordt onder meer een brand in



Army Fire Service in Goor. (Foto J. Poortman)

TRAILER FIRE PUMPS ARRIVE IN FRANCE

Specially designed fire tenders and a fleet of fire floats are now in France with the Allied Forces. These units are operated by the Army Fire Service, members of which are fully armed, experienced soldiers, trained in up-to-date methods of fire prevention.

The illustration shows a Dennis 550-gallon trailer pump, at the rear of a stream, with a light pump on the left. The light pump would be carried across the stream, whilst the heavy pump would provide water for branches already on the other side. The light pump is normally carried on the leading vehicle.



Een Engelse krant maakt melding van het in Frankrijk arriveren van motorspuitaanhangers.

een schuur – waarin militaire voertuigen zijn opgesteld – bestreden, wordt men ingezet bij een vliegtuigcrash in Lommel (1 februari 1945) en bij een V1-aanval, die een voertuigstalling in brand zet (15 februari 1945). Op 6 maart komen twee secties van de Army Fire Service aan in Horst/Venlo om daar een nieuw ingericht brandstofdepot te beschermen en een week later wordt ook een HQ (commandostaf) voor deze eenheden ingericht in 'Venlo – Arcen'. Een dag later trekt één sectie naar Well en daarna gaat het in hoog tempo naar Duitsland. De 106de Fire Fighting Company wordt vanaf half maart 1945 te 's-Hertogenbosch gelegerd, om daar andere eenheden af te lossen. Tevoren moeten daar dus al eenheden van de Army Fire Service geweest zijn. De 111de Fire Fighting Company wordt aan het werk gezet te Klundert, als het dorp tijdens de bevrijding bijna geheel in de as wordt gelegd. Volgens een op internet gevonden bericht van Radio Oranje (van 4 december 1944) hebben 'Britse brandweerlieden een derde deel van het stadje kunnen behouden'. De terugtrekkende Duitse troepen hadden daar alles aangestoken dat nog niet brandde door beschietingen.

Van Tilburg is bekend dat de Army Fire Service tijdens en kort na de bevrijding de plaatselijke brandweer geassisteerd heeft. We citeren Van Putte: "Op zaterdag 19 mei (1945 – red) woedde er een grote uitslaande brand in de gloeilampenfabriek De Backer, gevestigd in de voormalige wollenstoffenfabriek van de fa. Goyarts aan de Heuvelstraat 26 (thans parkeerterrein achter de HEMA). De vuurzee werd met 12 stralen bestreden. Bij het blussingswerk werd de Tilburgse brandweer geassisteerd door de Army Fire Service." En ook in het volkomen in puin geschoten Arnhem komen net voor de bevrijding verschillende compagnieën aan, die daar gaan helpen om van Arnhem weer een bewoonbare stad te maken. Van 15-4-1945 t/m 1-7-1945 helpt een brandweereenheid uit Nijmegen in Arnhem. Gelegerd waren zij op de Velperweg nr. 13. Ook de 53th First Class Fire Fighting Brigade was in Arnhem gelegerd en wel op de Velperweg nr. 1.

Met zekerheid kunnen we zeggen, dat ook varende eenheden (Fireboat Sections) zijn ingezet op het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Of ook die in ons land (Zeeuws-Vlaanderen) gestationeerd zijn geweest, kunnen we niet met zekerheid zeggen.

Een complete opsomming van alle plaatsen waar men operationeel is geweest is bijna ondoenlijk. Vanuit Goor kregen wij fraaie foto's toegestuurd van de Engelse militaire brandweer die daar in 1945 een zwembad reinigt. Burgerhulpverlening in vreedstijd dus, want dit gebeurde na de capitulatie van Duitsland in mei 1945. Kort na de bevrijding worden er ook in Amsterdam

demonstraties gegeven door de 'Canadese brandweer', zoals die daar wordt genoemd. De filmbeelden (die u op internet kunt opvragen) en de foto's (eveneens via internet te raadplegen) tonen overduidelijk aan, dat het hier toch echt om de Britse Army Fire Service gaat, waarin (overigens tot hun leedwezen) geen Canadese brandweerlieden participeerden. Een aantal brandweercompagnieën (onder meer de 106, 107 en 110 FFC) werd wel onder direct commando van het Canadese leger geplaatst; mogelijk dat daardoor verwarring is ontstaan. Opvallend is, dat men bij die demonstraties niet alleen toont waartoe men in staat is, maar ook de emoties afreageert, want ook 'Hitler' wordt symbolisch in brand gestoken tot hilariteit van de toeschouwers en de blissing daarvan geschiedt niet al te enthousiast...

Op 17 mei 1945 meldt het geallieerde hoofdkwartier SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force) aan het Militair Gezag Sectie IV (brandweer & luchtbescherming) dat de Army Fire Service-eenheden binnen afzienbare tijd zullen worden teruggetrokken en dat men gelieve de burgerbrandweer erop te wijzen, dat men dan geen beroep meer op hen kan doen. In juni daaropvolgend krijgen de eenheden, die op dat moment zijn gestationeerd in Rotterdam (322), Den Haag (622), Amsterdam (720) en Utrecht (717) eveneens te horen dat men op korte termijn zal worden teruggetrokken. Dat zijn wel eenheden die onder Canadees commando geplaatst zijn.

Tenslotte

Na de oorlog blijven in Duitsland heel wat eenheden gekazerneerd. Ook wanneer de Army Fire Service van structuur (en naam) verandert en de Defence Fire Service wordt, zijn in heel wat Engelse kazernes in Duitsland goed geoutilleerde Engelse militaire brandweerkorpsen

voorhanden. Dat blijft zo, tot na het eind van de Koude Oorlog, begin jaren 90. In ons land zal één sectie nog tot 1961 aanwezig blijven, en wel die in het Transit Camp Hoek van Holland, waar de in Duitsland gelegerde Britse militairen korte tijd kunnen verblijven, in afwachting van de bootreis terug naar hun vaderland. Natuurlijk is het materieel van die sectie wel gewijzigd; in de jaren 50 zal men daar de beschikking krijgen over een Mercedes/Metz tankautospuit.

Een bijzonder woord van dank richten wij aan Lt.Col.(BD) John Starling, die ons van uitgebreide lijsten voorzag, waarmee het mogelijk was de trektocht van heel wat eenheden te reconstrueren en aan J. Poortman te Goor voor het beschikbaar stellen van enkele historische foto's.

Bronnen

- Bestanden, ontvangen van Lt.Col. (BD) John Starling CEng, MSc, BSc, MIEE | SME Light Weapons | Technology School | Defence Capability Centre | Defence Academy of the UK | Shrivenham, Swindon, SN6 8LA.
- Een bezoek aan de Army Fire Fighting School te Colchester in Engeland; Brand 1949, pagina 16-20
- Alan House: Wheels of Fire, Southampton 2010.
- Jan Beurskens: Dagboek 'Brakkenstein'. Stichting Noviomagus Nijmegen.
- Wim Binnendijk: dagboek over de bevrijding van Nijmegen 1944. Stichting Noviomagus Nijmegen
- Chr.L. van Mameren: 'De brandweer in de vuurlinie', verslag 1945. Stichting Noviomagus Nijmegen.
- Militair Gezag: Passiv Air Defence PAD Progress Report 10 november 1944; NA 2-13-25-1554.
- Militair Gezag: Report V1 incident Eindhoven 16 december 1944; NA 2-13-25-1535.
- Militair Gezag: Withdrawal Army Fire Service 17 mei 1945; NA 2-13-25-1554.
- Diverse internetartikelen, waaronder:
<http://www.bbc.co.uk/history/ww2peoples-war/stories/33/a3281933.shtml>
<http://www.oorloginblik.nl/film/niod/2759414>
<https://historisch-goor.mijnstadmijsdorp.nl/verhalen/de-goorsche-bad-en-zweminrichting-deel-1>
<http://historietilburg.nl/wp-content/uploads/1985/Jaargang%203%20-%201985%20-%20nummer%204.pdf>