

VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



**BRAND
STOOMTIMMER-
FABRIEK
'DE RIETVINK'**

**DE GROOTSTE
VAN ZIEGLER**

**HIGH SPEED
RUPSTREKKERS
SCHIPHOL**

42

MEI 2023



INHOUD

- 7 Amsterdam in vuur en vlam
- 9 **OVER DE GRENS**
Belgisch voertuig van de maand
- 10 KlassiekerNieuws
- 13 **VOERTUIGNIEUWS**
De grootste, schuimblusvoertuig voor Sitech Services
- 15 **GESCHIEDENIS**
M4 High Speed Crashwagen Schiphol
- 18 **GESCHIEDENIS**
Uit het archief: Brandweer Rotterdam
- 22 **GESCHIEDENIS**
Renault Goélette en Galion
- 26 **GESCHIEDENIS**
Brand bij Stoomtimmerfabriek 'De Rietvink'

COLOFON

Deze nieuwsbrief is een uitgave van de
**VBB | Nederlandse Vereniging van
Belangstellenden in het Brandweerwezen**

SAMENSTELLING Peter Snellen (eindredactie) en
Jeroen Steenhuis (vormgeving)
REACTIES info@brandweer.org
KOPIJ INSTUREN uiterlijk 10 juni 2023



De tijd gaat snel... gebruik hem wel. Dat schoot even door mijn hoofd, toen ik deze nieuwsbrief aan het afronden was. Elke twee maanden een nieuwsbrief uitbrengen legt toch een bepaalde druk op enkele mensen. En hoewel men direct aan de bel hangt wanneer een nieuwsbrief niet op tijd op de site in te zien is, zijn er toch maar heel weinig leden die daadwerkelijk meewerken met tips of artikelen aan die nieuwsbrief. Het is (op een enkele uitzondering na) steeds hetzelfde kringetje van leden dat de nieuwsbrief vult en samenstelt. Wat zou ik daar graag verandering in zien! En kom nu niet aan met 'dat kan ik niet', want ook de harde kern van schrijvers van de nieuwsbrief is ooit begonnen met iets, waarvan we niet wisten of het binnen onze mogelijkheden zou liggen. Dus beste mensen, deel uw ervaringen met anderen.

Adriaan Kriek heeft natuurlijk, behalve zijn vaste rubriek waarin hij ons laat weten welke voertuigen op de rol staan om van eigenaar te veranderen, dit keer weer een heel interessant onderwerp aangekaart. De High Speed, het rupsvoertuig dat ooit in enkele exemplaren door Schiphol werd aangeschaft, wordt nader onder de loep genomen. Als extra toegift - de meeste van ons hebben immers iets met brandweerwagens - wordt dan nog de Renault Goélette uitgebreid beschreven, een wagentje dat het qua aantallen niet kon halen met de andere merken die in ons land in dienst van een brandweerkorps waren, maar het niette-

min verdient in herinnering gehouden te worden.

Marinus Oosthoek presenteert ons in een nieuwe rubriek het Belgische voertuig van de maand, of beter: dit keer twee voertuigen van de maand, die beide afkomstig zijn van hetzelfde brandweerkorps. Geniet van het moois dat ooit gebouwd werd, wellicht uit geldgebrek, maar dan toch met een zeer fraai ontwerp. Daarenboven heeft hij een bijdrage uit Rotterdam, waarin hij terugkijkt naar het College van Brandmeesters aldaar.

Natuurlijk krijgt u ook dit keer weer een stukje geschiedenis en dit keer uit Eindhoven, waar korte tijd voor de oorlog een brand woedde in een houtverwerkend bedrijf. De meesten van onze lezers kennen de locatie waar dat gebouw ooit stond (namelijk naast het huidige DAF-museum), maar weinigen weten dat zich daar een van de hevigste branden uit de geschiedenis van de Lichtstad heeft afgespeeld.

Dan even een voorproefje op een veel groter artikel dat in de *Eén-Eén-Twee* zal verschijnen. We stellen even een nieuw voertuig voor, dat bij Sitech in gebruik werd genomen.

Dan nog een stukje dat gaat over een vondst die niks met brandweer te maken heeft, maar die pal naast het huidige brandweermuseum in Serooskerken werd gedaan... en de nieuwsbrief is weer kort samengevat.

Alle medewerkers hartelijk dank voor jullie bijdragen en voor u: veel leesplezier.

PETER SNELLEN

De Algemene Ledenvergadering en ledendag van de VBB is onlangs gehouden in het fraaie onderkomen van de zeer gastvrije brandweer(vereniging) in Bilthoven. Een probleemloze bijeenkomst die door enkele tientallen leden werd bijgewoond. En dat ondanks een aantal andere activiteiten op brandweergebied op diezelfde dag, zoals het jubileum van de Stichting Historisch Brandweermaterieel (SHB) en een beurs in het Belgische Weelde. Daarmee schetsen we ook gelijk het probleem dat veel activiteiten in een steeds beperkter tijds kader moeten worden georganiseerd. Daardoor wordt planning steeds belangrijker en kan helaas niet altijd worden voorkomen dat sommige activiteiten elkaar overlappen. Aan de andere kant betekent dat ook veel keuzes voor de brandweerbelangstellende. Die hoeft zeker niet over gebrek aan mogelijkheden te klagen. Een blik op de agenda op de VBB-website volstaat.

Ook recent was de bijeenkomst ter gelegenheid van de Dag van de Brandweerhistorie, georganiseerd door het Netwerk Geschiedenis van Brandweer Nederland in de geboorteplaats van Jan van der Heyden, Gorinchem. Een geslaagde dag waaraan uiteraard ook door de VBB medewerking is verleend.

Voor 10 juni a.s. staat een foto-excursie gepland naar de brandweer in Bergen op Zoom (inclusief de bedrijfsbrandweer van Sabic) en de bedrijfsbrandweer van Zeeland Refinery in het Sloegebied. Ook zijn we druk bezig met een excursie naar de Stichting Oud Brandweermaterieel (SOB) Winschoten en het ook in Winschoten gevestigde Ziegler Brandweertechniek.



Even terug naar de ALV in Bilthoven: ondergetekende is als voorzitter herkozen en René Siebelt is door de vergadering benoemd als secretaris. Rollen die beiden ook in het verleden hebben vervuld. Dat geldt eveneens voor de herbenoeming van de leden van de kascontrolecommissie, de heren Van der Ven, Klaassen en (reserve) Van de Bildt.

De financiële situatie van de VBB is gezond, evenals die van de aan de vereniging gelieerde Stichting Uitgave Brandweermidia (StUB). Deze constructie pakte goed uit en de financiële verplichtingen van de StUB richting de VBB kunnen goed worden nagekomen. De ALV verleende decharge aan het bestuur voor het gevoerde financiële beleid.

In een Bijzondere Algemene ledenvergadering werden na deze ALV enkele wijzigingen in de verenigingsstatuten aangenomen. Dit betrof onder meer een wettelijk verplichte aanpassing voor een regeling ter vervanging van het bestuur bij afwezigheid of belet en ter voorkoming van belangenverstengeling. Ook ging de vergadering akkoord met een kleine aanpassing van het Huishoudelijk Reglement voor het verlenen van een mandaat aan het bestuur om de lidmaatschapsbijdrage voor 2024 naar bevind van zaken vast te kunnen stellen. Grondslag daarvoor zijn de te verwachten prijsontwikkelingen als gevolg van de inflatie en de thans nog bestaande onduidelijkheid over de gevolgen daarvan voor de kosten van het verenigingsorgaan. Omdat deze prijsontwikkelingen nog onbekend zijn en het contract met de drukkerij binnenkort herzien/verlengd moet worden, was het ook onmogelijk een nauwkeurige begroting te presenteren. Maar zoals gezegd is de vereniging financieel kerngezond en is het de intentie van het bestuur om een eventuele prijsverhoging zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel zo gering mogelijk te laten zijn.

Volstaat nog te melden dat de ledendag in Bilthoven is afgesloten met een leuke, maar volgens veel deelnemers bepaald niet makkelijke pubquiz. Op de eerste plaats eindigde Patrick Klaver, met slechts een $\frac{1}{2}$ punt verschil gevolgd door Paul Termorshuizen. Beiden ontvingen uiteraard een leuke geste namens het bestuur.

Namens het VBB-bestuur,

TON VAN EIJSDEN VOORZITTER



Gekoesterd erfgoed

Je kunt niet aan de toekomst werken zonder het verleden te kennen.' Een geveugelde uitspraak van bedrijven en instanties die hun organisatie 'toekomstproof' willen maken en die willen groeien, ontwikkelen en vernieuwen. De brandweer is zo'n organisatie; gevangen in een innovatiespiraal die de 'rode kolom' klaar moet stomen voor pakweg de komende twintig tot dertig jaar. Maar diezelfde brandweer is ook een organisatie die graag terugblikt op haar memorabel verleden. Nóg wel althans, veelal dankzij de oudere generaties, die gelukkig op veel plaatsen na afloop van hun decennialange brandweerdienst nog hun plek hebben in de brandweerverenigingen van lokale posten. Zij zijn onmisbaar bij het behouden van het trotse rollend brandweererfgoed, waarvan gelukkig nog steeds veel fraaie exemplars rondrijden bij brandweerfeesten en defilés. Nog wel... Maar is er ook een nieuwe generatie die straks de zorg voor die glimmende rijdende museumstukken en ander brandweererfgoed wil overnemen als die oudere generatie er niet meer is?

Ik moest daaraan denken na een aantal recente ontmoetingen met de glorieuze brandweerhistorie. Gebeurtenissen die een aantal plaatsen openbaarden waar nog mensen met 'donkerrood bloed' in hun aderen rondlopen. Gepassioneerde vaklieden die leven voor hun hobby. Zoals 'De dag van de brandweergeschiedenis' in die prachtige vestingstad aan de rivier, waar de wieg van Jan van der Heyden stond. Dat in hartje Gorinchem nog een duur stukje stadgrond wordt benut voor het tentoonstellen van de lokale brandweergeschiedenis in een voormalige brandweerkazerne, is zeer te prijzen. Net als het feit dat de oude 'Stoomspuit Gorkum' 113 jaren na zijn fabricage op de hartslag van zijn kolengestookte machine kalm puffend en

onverstoort indrukwekkende waterstralen stond te spuiten, blinkend alsof de trotse machine eerst gisteren de Bikkers brandspuitenfabriek had verlaten.

Een tweede recente ontmoeting met gekoesterd brandweererfgoed had ik dichterbij huis; in Bilthoven waar onlangs onze eigen VBB haar jaarlijkse ledendag en jaarvergadering hield. Op het programma stond onder andere een lezing over de oude Mercedes-Benz autospuit uit 1954; een heerlijke oldtimer die alweer meer dan tien jaar geleden door een zeer gepassioneerde club

'krasse knarren' in een meerjarig restauratieproject tot in detail in oude glorie is hersteld. Stad en land liepen zij af om aan onderdelen te komen en in de eigen werkplaats waren alle faciliteiten, inclusief een draaibank, aanwezig om naar hartenlust te sleutelen, te schroeven, te timmeren en te poetsen. Ook deze wagen, ik heb 'm zelf nog in actie gezien in mijn jonge jaren, is behouden voor de toekomst en rijdt nog regelmatig mee in optochten of bij lokale brandweervoorstellingen zoals een 'brandweerhuwelijks' of ambtsjubileum. Nóg wel. Want er is maar een zeer beperkt aantal mensen dat in de oldtimer kán en móg rijden vanwege de gevraagde bijzondere schakelkunsten. Zijn er in de jongere generatie ook nog chauffeurs die die kunst beheersen?

De meest bijzondere 'historische ervaring' had ik op een plek waar ik die bepaald niet had verwacht. Op het Chemiecomplex Chemelot in Geleen namelijk. Op die industriële hotspot in Zuid-Nederland opereert een van de grootste

bedrijfsbrandweerkorpsen van Nederland, dat net een indrukwekkend programma voor wagenparkvernieuwing achter de rug heeft. Een hele reeks indrukwekkende schuimblusreuzen van recente bouw siert de bepaald niet onaanzienlijke kazerne van Si-



tech Fire Brigade zoals het korps formeel heet. Plus nog een hele massa ander rollend materieel, zoals haakarmvoertuigen met hi-tech blus- en hulpverleningsunits. Niet de plek waar je een oldtimer zou verwachten.

Maar toch... tijdens een bedrijfsbezoek aan dit indrukwekkende korps voor ons magazine, was de grootste verrassing niet die nieuwste Volvo-Ziegler blusreus, voorzien van 32 meter blusarm, maar... een Magirus S3500 'Rundhauber' met open opbouw. Een bedrijfstour in een industriële hi-tech omgeving in zo'n oldtimer was toch wel een heel bijzondere ervaring. Méér bijzonder nog is het feit dat de hi-tech bedrijfsbrandweer van Sitech deze wagen enkele jaren geleden weer heeft teruggekocht in eigen beheer. De ervaring is juist dat de voorbije decennia heel veel bedrijven afscheid hebben genomen van hun bedrijfsbrandweer en eventueel een brandveiligheidsadviseur aan

Het zijn mooie voorbeelden van behoud van rijdend brandweererfgoed. En zo zijn er meer. Zoals de Stichting Historisch Brandweermaterieel (SHB) die onlangs haar 40-jarig jubileum vierde en die werkt aan een markant restauratieproject van een hele serie International oldtimers uit de fameuze geschiedenis van Brandweer Den Haag en ommelanden. Een initiatief dat van de op vernieuwing en vooruitgang gespitste Brandweer Haaglanden alle benodigde steun en ruimte krijgt.

Geweldig dat de brandweer erin slaagt om zoveel gekoesterd historisch materieel en materialen voor het nageslacht veilig te stellen. Nóg wel. Maar de brandweer moet wel blijven investeren

in het behouden van dat erfgoed door ook jongere generaties voor die historie en het behouden en onderhouden ervan te interesseren. Net zoals geïnvesteerd moet worden in het behouden van de (bestaande) brandveiligheidsadviseurs.

DE BRANDWEER MOET INVESTEREN

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





IN Amsterdam VUUR EN VLAM

De uitvindingen van
Jan van der Heyden (1637–1712)



Een tentoonstelling die loopt van 7 april t/m 6 augustus

Een klare kijk

Uitvinder, ondernemer en kunstenaar Jan van der Heyden (1637–1712) is wereldwijd beroemd als schilder van heel bijzondere stadsgezichten. Maar deze 17^e-eeuwer was naast schilder ook een belangrijke uitvinder en ondernemer. Zijn vindingen, de verbeterde brandspuit en de moderne stadsverlichting, gaf hij weer in prachtig gedetailleerde tekeningen en prenten, die het Stadsarchief Amsterdam in deze periode presenteert in deze tentoonstelling.

Centraal staat de verbeterde brandspuit en de revolutionaire uitvinding van de brandslang door Jan van der Heyden. De originele platen uit het zogenaamde Brandspuitenboek worden tentoongesteld, samen met tekeningen die Van der Heyden kort na een brand ter plekke maakte. De vijftien Amsterdamse branden die hij afbeeldde en beschreef worden nader toegelicht op basis van zijn verslagen, aangevuld met nieuw archiefonderzoek. Die brandverslagen bieden een onverwacht en fascinerend kijkje achter de deuren van het overvolle Amsterdam uit de tijd van Van der Heyden.

Een unieke Jan van der Heyden-tentoonstelling in het Stadsarchief Amsterdam is getiteld *Amsterdam in vuur en vlam*. De Jan van der Heyden-collectie van het Stadsarchief Amsterdam was gedurende lange tijd in het bezit van nakomelingen van Jan van der Heyden. Sinds de grote Jan van der Heyden tentoonstelling van 1937 was die collectie niet meer voor het publiek te zien geweest. Het Stadsarchief Amsterdam slaagde er in 2019 in samen met het Amsterdam Museum deze collectie te verwerven.

Ook wordt er aandacht besteed aan de tweede belangrijke uitvinding van Jan van der Heyden: de 'lamplantaarn'. In Amsterdam, met toen al 200.000

inwoners één van de grootste steden van Europa, was de stadsverlichting, net als overal trouwens, slecht geregeld. Van der Heyden ontwierp een olielamp op een lantaarnpaal en bedacht de daarbij horende organisatie van lampopstekers, inclusief kostenplaatje. In 1669 stemde het stadsbestuur van Amsterdam in met zijn plan om 1.800 straatlantaarns in de stad te plaatsen. Jan van der Heyden liet ze volgens een lichtplan langs de Amsterdamse straten en grachten plaatsen. Dankzij deze nieuwe lantaarns gold Amsterdam in de 17^e eeuw als de best verlichte stad van Europa.



Slangbrandspuit

In een dichtbevolkte stad lag brandgevaar altijd op de loer. Met name de alles verwoestende brand die in de nacht van 6 op 7 juli 1652 het Oude Stadhuis in as legde – en die Jan van der Heyden als 15-jarige jongen meemaakte – stond in het collectieve geheugen gegrift.

Bestrijding

Bestrijding van een brand gebeurde door middel van duizenden leren blusemmers die verspreid over de stad werden bewaard. Om bij moeilijk bereikbare plaatsen te komen werd gebruik gemaakt van zware houten ladders. Vaak was het nodig om met bijlen en lange ijzeren haken een gebouw open te breken of de gevel om te trekken voordat de brandhaard goed bereikbaar was. Tussen 1654 en 1660 waren bovendien zestig brandspuiten aangeschaft, vervaardigd door Hans Hautsch in Neurenberg. Bij deze brandspuiten spoot het water uit een metalen mondstuk dat

direct op de brandspuit gemonteerd was. Hierdoor moest de brandspuit dicht bij het vuur geplaatst worden om de brandhaard te bereiken. Het water moest bovendien met emmers naar de brandspuit worden gebracht.

Inventie

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





Belgisch voertuig **VAN DE MAAND**

De eerste aflevering van een nieuwe rubriek in de Digitale VBB Nieuwsbrief. Een aantal vaste medewerkers van nieuwsbrief werken ook fanatiek mee aan de totstandkoming van een Belgisch brandweermuseum. Momenteel staan er in Weelde (vlakbij Turnhout) veel voertuigen en nog veel meer attributen die in dat Belgisch brandweermuseum een rol zullen spelen. Elke aflevering willen we proberen enkele van die fraaie voertuigen, even voor het voetlicht te halen. Deze eerste keer gaan we maar meteen van start met twee voertuigen, maar die zijn dan wel beide afkomstig uit hetzelfde brandweerkorps.

Dodge Weapon Carrier

Het eerste voertuig dat we hier tonen is een materialenwagen die gebouwd werd op een Dodge WC 51 (4x4) met bouwjaar 1939. Na de Tweede Wereldoorlog heeft brandweer Mesen dit voertuig, dat afkomstig is van het Amerikaanse leger, aangeschaft. Wanneer dat gebeurd is, weten we niet meer, maar wel is bekend dat de aankoop ervan toendertijd heel moeizaam verlopen is. Het weinige koetswerk is ontworpen door toenmalig commandant Jean Menu en uitgevoerd door Leon Rousseau, eveneens lid van het brandweerkorps. De deuren van de cabine zijn afkomstig van een Lelijk Eendje, oftewel Citroën Deux Chevaux (2 pk). Dat het voertuig lang in dienst is geweest moge duidelijk zijn, wanneer men leest dat het pas in 2004 buiten dienst werd gesteld. In 2012 werd de auto afgestaan aan de Privat Fire Brigade, het toenmalige museum in het Belgische Aalst. Sinds 21 november 2020 staat hij te pronken in Weelde, omdat de eigenaar hem daar in bruikleen heeft gegeven. Het voertuig was vroeger gebruikt om...



Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



KlassiekerNieuws

SAMENSTELLING **ADRIAAN KRIEK**

AFBEELDINGEN UIT DE COLLECTIES VAN **ADRIAAN KRIEK, PETER SNELLEN**



Op Catawiki, de bekende veilingssite, stond eind februari een Mercedes-Benz L409G29 brandweerwagen uit 1976 te koop. Dit voertuig heeft van 1976 tot 2003 als bedrijfsbrandweerwagen dienstgedaan bij het Provinciehuis Noord-Brabant te 's-Hertogenbosch. Den Hartog verzorgde de carrosserie en Ziegler bouwde er een voorbouw-pomp op. Helaas is het een kale brandweerwagen geworden, want de voorbouw-pomp, slangen en zwaailampen zijn verwijderd. Volgens de verkoper verkeert het voertuig in een goeie conditie en is het rijvaardig. De kilometerstand is 56087 en het voertuig heeft als kenteken 82-83-JB.

Een particulier heeft op Markplaats een heel fraaie Ford F350 oldtimer in de verkoop gezet. Het gaat om de Ford van de brandweer Heesch die de huidige eigenaar al 23 jaar in bezit heeft. De firma Kronenburg heeft deze PM in 1960 afgeleverd; hoelang hij in dienst is geweest is niet helemaal duidelijk. Wel duidelijk is, dat hij nog helemaal in originele staat verkeert en slechts 21.735 km op de teller heeft staan. Vraagprijs voor deze prachtige oldtimer is € 14.500.



Autohandel De Moor in Gent heeft de voormalige brandweerwagen van Den Ham in de verkoop. Volgens onze Magirus-kenner Alex Tukker gaat het om een Magirus-Deutz 170D11F die in 1975 door Motorkracht is afgeleverd aan de brandweer Den Ham. Deze Magirus kreeg het kenteken 20-70-SB en is in 1991 verkocht aan de Belgische brandweer Meulebeke, waar hij nog tien jaar dienst heeft gedaan. Het aantal gereden kilometers is slechts 14.513. Autohandel De Moor vraagt voor dit voertuig de stevige prijs van € 10.000.

KlassiekerNieuws

SAMENSTELLING **ADRIAAN KRIEK**

AFBEELDINGEN UIT DE COLLECTIES VAN **ADRIAAN KRIEK, PETER SNELLEN**



De firma Rumpff in Sint Nicolaasga is een bedrijf dat al sinds 2002 brandweerwagens, bouwmachines en bedrijfsvoertuigen verkoopt en exporteert. Momenteel heeft het bedrijf de oude brandweerwagen van Overasselt in de verkoop. Het gaat om een Mercedes-Benz LAF1113/35 (kenteken 67-85-MB), door Den Hartog in 1976 overgenomen en voorzien van een Zieglers pomp.



Voor een Volkswagen type T1 wordt tegenwoordig een hoop geld gevraagd. In het Kevercentrum in Kortenhoeve staat een Volkswagen T1 te koop voor € 42.500. Voor deze prijs krijgt u er wel een aanhangertje met een draagbare Magirus pomp bij. Dit voertuig heeft volgens mijn info bij de Philips bedrijfsbrandweer in Eindhoven dienstgedaan, maar volgens de verkoper is het van Philips Hiltmann overgenomen. Mogelijk is het een RZB.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



KlassiekerNieuws

SAMENSTELLING **ADRIAAN KRIEK**

AFBEELDINGEN UIT DE COLLECTIES VAN **ADRIAAN KRIEK, PETER SNELLEN**



Bij een handelaar in Nuenen staan twee brandweerwagens te koop, beide voertuigen zijn opknappertjes, met andere woorden er zit nogal wat werk aan beide voertuigen. De Austin met het bouwjaar 1953 en kenteken NS-35-91 heb ik zelf een paar jaar geleden gefotografeerd bij een particulier, die meerdere brandweerwagens in zijn schuur had staan. Uiteindelijk is dan toch de schuur opgeruimd... Voor deze Austin FTS met Krenenburg opbouw van de brandweer Middelburg is de licentieprijs € 10.750.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



De grootste

Met een lengte van twaalf meter leverde Ziegler Brandweertechniek onlangs het grootste schuimblusvoertuig af dat ooit de fabriekshallen in Winschoten verliet.

➤ **sitech**
services





In februari leverde Ziegler Brandweertechniek een schuimblusvoertuig met een totale lengte van 12 meter aan de bedrijfsbrandweer van Sitech Services. Sitech Brandweer en Veiligheid is een specialist op het gebied van het voorkomen en de bestrijding van branden op het industrieterrein Chemelot. Het voertuig werd door Ziegler ontwikkeld en gebouwd in nauwe samenwerking met Sitech Services. Rik Feijen, Account Manager bij Ziegler Brandweertechniek: 'Met zijn lengte van 12 meter is deze schuimbluswagen het grootste industriële blusvoertuig dat we ooit in Winschoten hebben mogen bouwen. Het spreekt vanzelf dat we daar erg trots op zijn. Het voertuig is onder meer met een Ziegler Z-PF schuimbijmengsysteem uitgevoerd, dat uniek is in de brandweerwereld. Door de vorm van de menger is een perfecte water-schuimverhouding mogelijk, onafhankelijk van het merk, de soort en de viscositeit van het fluorvrije schuimvormend middel. Daarmee is dit systeem klaar voor alle eisen die er aan gesteld worden, nu en in de toekomst.' Peter Bloemers, Directeur Brandweer en Veiligheid bij Sitech: 'Door de komst van dit voertuig in ons wagenpark, zijn we ervan overtuigd, dat we goed toegerust zijn voor onze inzetten bij Chemelot, nu en in de komende jaren.'

TYPE VOERTUIG

Schuimblusvoertuig met blusarm

CHASSIS

Volvo FM 10×4

MOTOR

540 pk

WIELBASIS

5100 mm

TANKINHOUD

6000 l SVM

POMP

Ziegler FPN10-10000-1HR

BIJZONDERHEDEN

- Ziegler Z-PF schuimbijmengsysteem
- 32 meter CELA-blusarm met ALCO APF-5 blusmonitor en camera
- Ziegler Z-Vision werkveldverlichting
- automatische valbeveiliging
- 360° camerasysteem

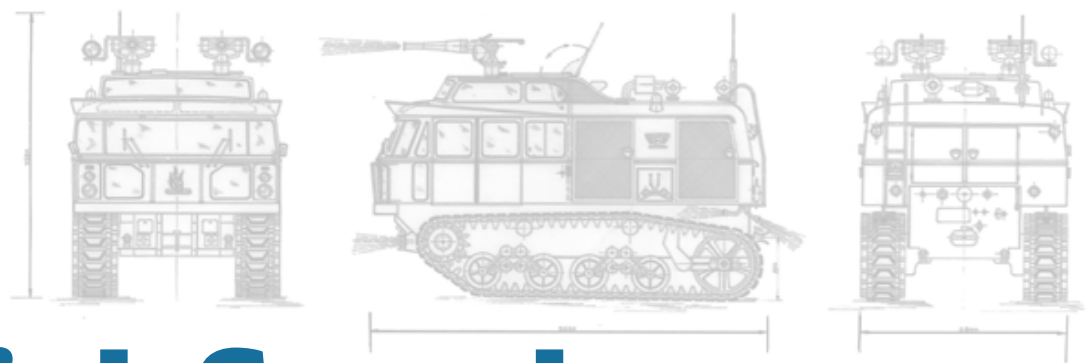
Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

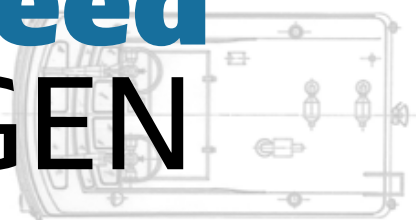
Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



Het brandweermuseum in Borculo heeft een schenking gekregen van enkele duizenden negatieven van Kronenburg tekeningen; daar zat een tekening tussen van de High Speed rupstrekker voor Schiphol.



M4 High Speed CRASHWAGEN Schiphol





TEKST Adriaan Kriek

De M4 High Speed werd gebouwd door de Amerikaanse tractor-fabrikant Allis-Chalmers uit West Allis, Wisconsin. Vanaf 1943 waren deze trekkers in Amerikaanse dienst tot ongeveer 1960. Van 1960 tot 1970 werd de M4 High Speed gebruikt door de Nederlandse brandweer. Het was een tractor-trailer eenheid die werd gebruikt voor het vervoer van brandblussende middelen.

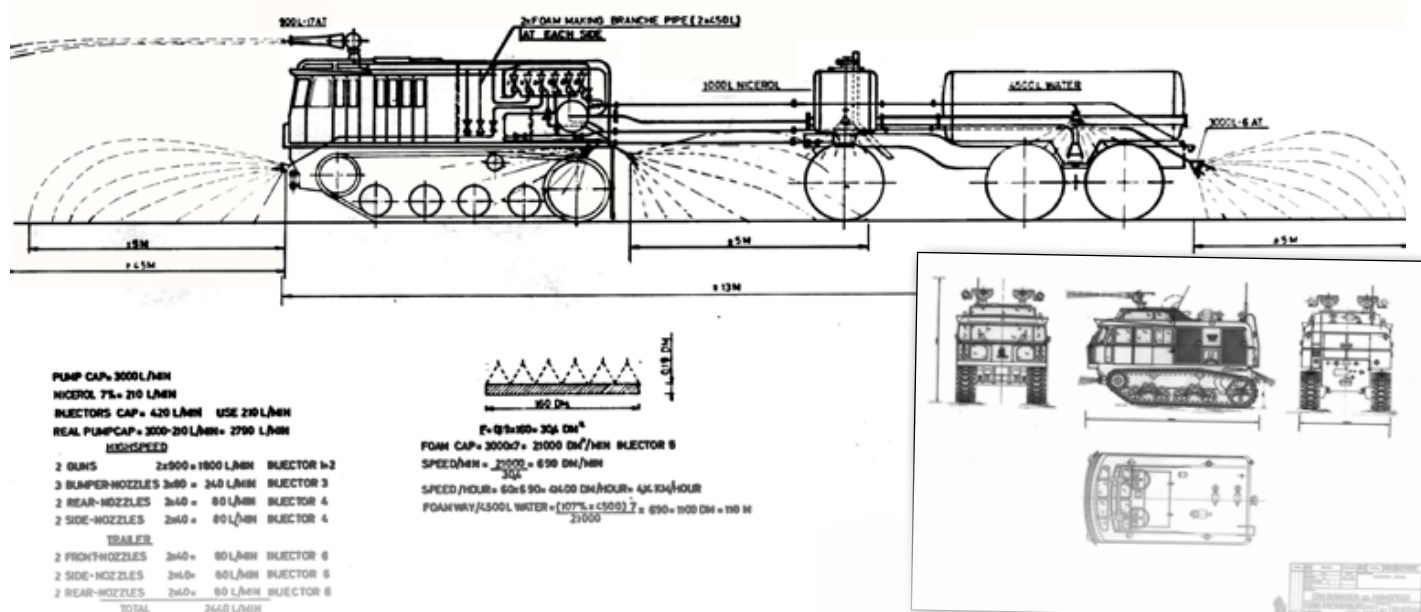
alleen was de snelheid aanzienlijk beperkt. Het derde voertuig diende als trekker voor gestrande vliegtuigen; dit voertuig is ook door Kronenburg een bootje aangepast voor zijn nieuwe functie en werd uitgerust met een motor van het merk Caterpillar. Het voertuig werd gebruikt voor het vervoer van brandblussende middelen.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





UIT HET ARCHIEF

Brandweer Rotterdam

Met de moed der wanhoop streden de Rotterdamse leden van de reddingsbrigade (de voorloper van de vrijwillige brandweer) op 10 juli 1563 tegen het om zich heen grijpende vuur. En de leren brandemmers gingen van hand tot hand, bregmeesters haalden met brandhaken de wanden van de huizen omver. De brand was ontstaan in de kuiperij nabij het Westnieuwland. Aangewakkerd door de harde wind was het vuur overgeslagen naar de andere zijde van de kolk. De rieten daken van de merendeels houten huizen stonden in een mum van tijd in lichtertaaie. Het hele oostelijke deel van de stad brandde af. Honderden huizen en enkele stadspoorten werden in de as gelegd en van de kloosters stonden alleen nog muren overeind.

TEKST Marinus Oosthoek
FOTO'S collectie auteur

Door deze ramp ging het stadsbestuur nu eindelijk eens ernst maken met de brandpreventie: van toen af mochten er nog slechts stenen huizen gebouwd worden en daken moesten met pannen gedekt zijn. In brandgevaarlijke bedrijven, zoals die van de traankokers, de smeden en de bakkers, moesten voortaan volle brandemmers gereed staan. En verder moesten er zeilen gereed liggen, die konden – nat gemaakt – bij brand het overslaan van vuur verhinderen. Daarnaast moest ook elke huiseigenaar in het bezit zijn van een brandemmer. De brandmeesters van de wijken werden verplicht elk jaar een brandschouw te houden. Al die maatregelen leverden wel resultaat op; voor uitzonderlijke branden zoals die van 1563, bleef de stad eeuwenlang gespaard.

SPUITEN

Misschien was dat voor een deel ook te danken aan de brandspuiten, die het stadsbestuur in 1653 aankocht. Het reservoir van deze primitieve pompen moest echter nog steeds met emmers gevuld worden. De eerste goed bruikbare brandspuiten, die uitgerust waren met slangen, werden dertig jaar later aangeschaft. Deze slangenbrandspuiten waren ontworpen door de opzichter van de brandbestrijding in Amsterdam, Jan van der Heyden. Met behulp van de nieuwe brandspuiten kon men gericht en toch ook op enige afstand de vuurhaard bestrijden. Dit wonder van technisch vernuft maakte het blussen van een brand tot een zaak van deskundigen.

Naast de brandmeester werden er brandspuitmeesters,

UIT HET ARCHIEF BRANDWEER ROTTERDAM



Ondertekenig van 't BRANDWV REQUEST te Rotterdam in 't jaar 1785.

meestal timmerlieden of loodgieters benoemd. Elke spuit moest bediend worden door 24 spuitgasten. Deze kregen de titel 'geaffecteerden tot de brandspuit'. Die dienst was verplicht; het weigeren van de functie kwam iemand op een boete van vijftiengulden te staan. Ondanks deze vrij hechte organisatie, stond de toenmalige reddingsbrigade (brandweer) toch soms voor kritiek. Dit was het gevolg van de brand van de 'Nieuwe Maas' in 1867.

De ontoereikendheid van de brandspuiten was nu wel duidelijk aangetoond, zo schreef R. de Campo in de *Nieuwe Rotterdamse Courant*. Bovendien was er een alternatief. In Engeland waren er al lang stoomspuiten in gebruik. De directeur van gemeentewerken ir. C.B. van der Tak kreeg onmiddellijk opdracht te bezien welke firma's het beste materiaal leverden.

STOOM

Enkele maanden later werd de stoomspuit van de firma Merryweather & Sons in Rotterdam beproefd. Twee manschappen van de Londense Fire Brigade demonstreerden de brandspuit die – op voorhand – met de naam De Maas was uitgedost. Geen wonder dat de belangrijkste concurrent van Merryweather, de firma Shand en Mason, het nakijken had.

In een snel tempo werden er stoomspuiten aangeschaft. De zorg voor de machines werd toevertrouwd aan machinisten en stokers van de stoomgemalen in de stad. Die kregen daarvoor extra salaris en even leek het erop dat Rotterdam, zoals enkele andere grote steden in het land, aankoerste op een beroeps-brandweer. Maar er was in de jaren een nieuwe belangengroep ontstaan.

In 1867 was het oude stelsels van verplichte brandweerdienst vervangen door een 'Corps Vrijwillige Brandweer'. Hoofdliden en de bevoegdheid om te brandblussen werd nu aan de Vrijwillige Brandweer overgedragen.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



UIT HET ARCHIEF BRANDWEER ROTTERDAM



ons' in 1887. Andere met fraaie namen als 'De concurrent', 'De Redding' en 'Wilskracht van het Noorden' volgden. Doel van die verenigingen was 'de toestand van de leden zowel op stoffelijk als geestelijk gebied te verbeteren'. Later werden het eenvoudig gezelligheidsverenigingen.

De premies, die verdiend werden (en dat ging om bedragen van 60, 40 of 20 gulden naar gelang de spuit als eerste, tweede of derde bij de brand arriveerde) werden opgespaard. Van dat geld organiseerde men uitjes naar Hoek van Holland of de bedriegertjes in park Rozendaal in Arnhem. Het centrum van de vereniging was het spuihuisje of het achterzaaltje van een café. Daar stond ook het trotse symbool van de spuit – het vaandel – opgesteld. Sommige verenigingen gingen zover te bepalen, dat slechts een speciale banierdrager het vaandel mocht verplaatsen. Bij dat alles kwam de hoofdtak van het 'vrijwillige' niet in het gedrang. Hoe toegewijd de geaffecteerden wel waren, blijkt onder meer uit het volgende voorval. Een bruidegom op weg naar het stadhuis sprong zonder enige aarzeling uit de koets toen de ploeg van zijn bluseenheid passeerde, kennelijk op weg naar een brand. Na enige uren arriveerde de man besmeurd en vuil op het stadhuis. 'Ik heb een prachtige mooie eerste premie verdiend, meid,' kreeg zijn bruid te horen.

Branden waren er overigens genoeg te blussen in een stad als Rotterdam. Overigens was het brandweerwezen toen nog

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



UIT HET ARCHIEF BRANDWEER ROTTERDAM



schaftte Ahrens-Foxen, die in 1927 waren aangeschaft.

Als er brand was, mochten deze wagens pas in actie komen, wanneer een brandmeester of hoofdman daartoe opdracht gaf. En de spuiten mochten alleen door de vrijwillige brandweerlieden bediend worden.

Het materieel van de bluseenheden werd omstreeks 1930 eveneens gemoderniseerd. Elke bluseenheid kreeg de beschikking over een slangenwagen. Die slangenwagens werkten op de waterleiding.

OORLOG

In de meidagen van 1940 beleefden de Rotterdammers de grootste brand uit de geschiedenis van de stad. Door het Duitse bombardement van 14 mei raakten het hele stadscentrum en een groot deel van Kralingen in brand. De ruim zestig slangenwagens van de bluseenheden waren onbruikbaar, omdat bommen de hoofdleidingen van de drinkwaterleiding onherstelbaar hadden beschadigd. Met de Ahrens-Fox motorspuiten en de kort voor de oorlog aangeschaft baby-motorspuiten streed de 'Vrijwillige' een wanhopige strijd tegen het vuur. De brandweerkorpsen uit omliggende en verder afgelegen plaatsen konden pas later te hulp schieten.

Verder lezen?

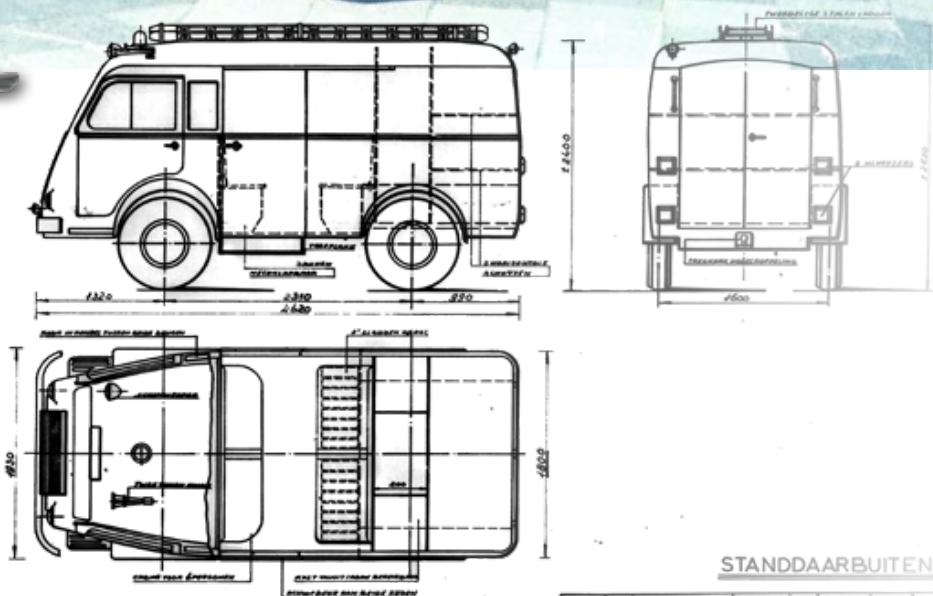
Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





In een vorige editie van de Digitale VBB Nieuwsbrief heb ik een artikel geschreven over de 'Patatwagen' Citroën H. Deze keer volgt een artikel over zijn neefje, de Renault Goëlette. Net als de Citroën H is de Renault Goëlette ook zo'n typische Franse bestelwagen. Het zal wel aan mij liggen, maar als ik zo'n Goëlette zie en dan in het grijs, dan moet ik altijd aan een olifant denken: want laat een slang uit de motorkap hangen en je hebt een olifant...



STANDAARDBUITEN

MODEL	TYPE	VERSIE	OPMERKINGEN	OPMERKINGEN	OPMERKINGEN	OPMERKINGEN	OPMERKINGEN	OPMERKINGEN	OPMERKINGEN
BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365
BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365
BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365
BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365
BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365
BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365
BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365
BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365
BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365	BA-1365



GEBR. KRONENBURG NV
HEDEL — HOLLAND

TEKST Adriaan Kriek FOTO'S collectie auteur en collectie NCAD BRONNEN Louis van Telgen, Wikipedia

In tegenstelling tot zijn belangrijkste concurrent, de Citroën H, ontwikkelde Renault een klassieke truck met achterwiel-aandrijving, starre assen en een apart chassis van staal. De Renault Goélette werd geproduceerd tussen 1945 en 1965. Hoewel het model algemeen bekend staat als de Renault 1000 kg, kreeg het pas in 1959 de naam Goélette. Het prototype van de '1000 kg' (oorspronkelijk ontworpen voor het leger) werd in 1945 gepresenteerd als bestelwagen en vanaf mei 1945 bij de dealer te koop aangeboden. De '1000 kg' is eigenlijk een symbool van de Franse wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog. Renault werd genationaliseerd door de voorlopige Franse regering. Deze regering stelde het zogenaamde Pons-plan op om het land weer op te bouwen. Daarmee verdeelde het ook de economische behoeften onder de Franse autofabrikanten. Renault kreeg onder meer de opdracht om een solide kosteneffectieve en functionele

bedrijfswagen te ontwikkelen op basis van het 1000/1400 zware bestelwagenprogramma. Die ontwikkeling begon in januari 1945 en de productie ging in mei van hetzelfde jaar van start. In totaal werden tot 1965 bijna 250.000 voertuigen van de '1000 kg' geproduceerd. Vanaf juli 1949 was er ook een variant met 1400 kg laadvermogen en voor het eerst (alleen op aanvraag) met vierwielaandrijving. De opvolger in 1965 van de Goélette was de Renault Super Goélette.

De Renault Galion zag in diezelfde periode het levenslicht; hij zag er hetzelfde uit maar had een groter laadvermogen (tot 2500 kg). Dit type is herkenbaar aan de typische zesspaaks velgen en dubbel lucht achter. Dit type werd gebouwd tot 1957 en in dit jaar verplaatste het bedrijf de productie van een deel van zijn kleine bedrijfsvoertuigengamma naar de Blainville-sur-Ome-fabriek van Saviem waar ze tot 1965 zijn geproduceerd.



Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





BB-KRING ALKMAAR



Ook de bedrijfsbrandweer van Vlaardingen-Oost had een Renault Goëlette die zelfs door eigen personeel is gebouwd op een afgedankte bestelwagen van het bedrijf Constructie Botlek. Op 19 september 1966 werd de wagen tijdens een officiële doopplechtigheid overhandigd. Het voertuig diende als trekker voor een MSA en was voorzien van een aantal slangen en gereedschap.

De BB-Kring Alkmaar was in het bezit van een Renault Goëlette

die diende als 4-persoons ambulance, maar ook als trekker voor de kantinewagen (ook niet onbelangrijk).

Voor zover bekend hebben verder alleen de brandweer van Zaandijk en 's-Gravendeel een Renault Galion in bezit gehad. De brandweervagen van Zaandijk was voorzien van een hogedruk voorbouwpomp en had een tank van 600 liter. De 's-Gravendeelse Renault Galion was door Kronenburg gebouwd als een PM.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





HAVENBEDRIJF VLAARDINGEN-OOST



'S-GRAVENDEEL



LIMMEN



Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





Brand *bij* Stoomtimmerfabriek 'De Rietvink'

Stoomtimmerfabriek 'De Rietvink' was ooit een stoomhoutzagerij en timmerfabriek aan het Eindhovens Kanaal, aan de kade daarvan, naast de plek waar momenteel het DAF museum zich bevindt. In 1938 woedde een felle brand in dit inmiddels tot houthandel omgevormd bedrijf, waarbij dit grotendeels verwoest werd. Naar het zich laat aanzien leefde het bedrijf ook daarna nog voort als houthandel, om uiteindelijk in 1956 opgeheven te worden.

TEKST PETER SNELLEN

De fabriek werd in 1874 opgericht door P. Smits en C. van Poppel aan de Tongelresestraat, toen nog in de zelfstandige gemeente Stratum, inmiddels een stadsdeel van Eindhoven. Niettemin wordt dat stadsdeel tegenwoordig tot de wijk Tongelre gerekend. Ze kregen van het gemeentebestuur toestemming, om een windzaag- en graanmolen te bouwen.

De beide zakenlieden maakten gebruik van een zaag- en korenmolen, die mogelijk oorspronkelijk in Zwijndrecht had gestaan. Het was een achtkante stellingmolen die aanvankelijk nog een tijdlang ergens anders stond, ongeveer daar waar nu de Locomotiefstraat is, dus vlakbij de 'eerste overweg' in de Tongelresestraat. Deze molen dateerde van 1670 en heette De Rietvink.

Al in 1881 werd de molen gekocht door T.A. Van Dijck-Stumpers. Nu werd die windmolen verplaatst naar het Eindhovens Kanaal, want het vervoer van het hout over het water was het gemakkelijkst en het goedkoopst. Ook was er toen al een stoommachine die de schaafmachine aandreef. In 1892 werd er een tweede stoommachine aan toegevoegd.

Brand bij stoomtimmerfabriek 'De Rietvink'



Dit betekende het einde van de windmolen, die in 1893 van bovenbouw en drijfwerk werd ontdaan. De zaagschuur bleef staan tot 1904.

Het bedrijf De Rietvink gaf op zijn beurt zijn naam aan het straatje dat er achter langs liep en dat later een verbinding zou vormen met het vliegveld, het Rietvinkstraatje. Deze straatnaam zou te zien zijn bij de ingang van het vliegveld.

De vuurzee kon niet snel onder controle gebracht worden en daarom beperkte de brandweer zich tot het beschermen van de kantoorgebouwen en de portierswoning aan de ene kant van het brandende gebouw en de kantoren en opslagplaatsen van de brandstoffenhandel van de firma Van Beek aan de andere kant. Dat lukte, maar wel met uiterste inspanningen.

Na enige tijd stortte 'met donderend geraas' de gehele voor- en achtergevel van het pand in. De brandweer had dit zien aankomen en daaraan is het te danken, dat er geen gewonden vielen onder het brandweerpersoneel. Het talrijk toegestroomde publiek stond haast helemaal aan de overzijde van het kanaal.

Heet

Het moet een enorme hitte geweest zijn. Mijn moeder, die getuige is geweest van deze enorme brand, vertelde regelmatig (waaruit maar blijkt hoe diep het zat) dat dit de heetste brand was die ze ooit had gezien. 'Zo heet, dat je het aan de overkant van het kanaal niet kon uithouden!' Het *Eindhovens Dagblad* van 20 mei 1938 schrijft zelfs, dat de hitte 'was ondraaglijk voor de spuitgasten; zoo zelfs dat zij elkander met emmers water moesten afkoelen. De smalle havendijk noodzaakte hen, dicht bij den vuurpeel hun werk te doen'.

Wistvoorn, van die bestuurszaken die de brandweer heeft overgenomen.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



Brand bij stoomtimmerfabriek 'De Rietvink'



HET GEBOUW VAN DEN HOUTHANDEL „DE RIETVINK” TE EINDHOVEN tijdens den fellen brand, welke daar is uitgebroken. Slechts de zwartgeblakerde muren zijn blijven staan voor zoover zij niet door de brandweer moesten worden ongetrokken, teneinde gevaar voor instorting te voorkomen.



slongen. Toen dat eenmaal gebeurd was, waren er in totaal vijf- ziden van de straat grote terreinen had en een houthandel. De
twee straten breedte. N.V. Houthandels- en Zaag- had daar al vanaf 1876 een slaag-.

Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!



Soms ligt de geschiedenis naast je deur en voor het oprapen

Een bezoekje aan het brandweermuseum 'het oude brandspuithuis' in Serooskerke maakte me erop attent, dat pal naast dit pand in 1965 een – ook voor huidige begrippen – grote hoeveelheid munten werd gevonden.

TEKST Peter Snellen

In Serooskerke werd zo rond 1965 een aantal huizen aan de Dorpsstraat gesloopt. Op het terrein dat daarbij vrij kwam, werd een veld aangelegd waarop prei zou worden verbouwd. Bij het werken aan de grond om deze gereed te maken, kwamen munten naar de oppervlakte. Aanvankelijk waren dat er iets meer dan honderd. In 1966 werd de prei geoogst en vond men nog eens meer dan duizend munten.

Niet alles wat je vindt, mag je ook houden. Daar kwam men al snel achter. Na de vondst van de eerste reeks munten werd aangifte gedaan bij justitie. De vinder had die verkocht en van de opbrengst had hij een boot gekocht en deze de naam 'De gouden reaal' gegeven. De vindsters van de tweede reeks munten in 1966 deelden deze met de eigenaar van de grond. En dat was de gemeente Serooskerke (toen nog zelfstandig, nu behorend tot Veere) die met de opbrengst van de goudschat het zwembad 'De Goudvijver' en een medisch centrum betaalde.

Bekend werd, dat boer Christiaan uit Serooskerke een groot deel van de gouden munten aan de oppervlakte bracht. Hoewel de gemeente er wel bij voer, is er toch veel afgunst merkbaar geweest in het anders zo vreedzame plaatsje. In de jaren '70 wordt er een documentaire uitgezonden en daarin zeggen enkele dorpelings wel heel erg onaardige dingen over boer Christiaan. Hij zou zijn vrouw slecht hebben behandeld en als ze overlijdt na ziek te zijn geweest, zijn er zoveel roddels en geruchten dat er een lijkschouwning volgt.

Niet alles is goud wat er blinkt

De gouden munten worden in 1966 geveild voor een fors bedrag. De gemeente als eigenaar van de grond aan de Dorpsstraat behield vijftig goudstukken, waaronder de oudste en de jongste munt die gevonden waren. De overige munten werden meest verkocht aan musea en verzamelaars, maar enkele werden door de vindsters bewaard en twee werden er geschonken aan prinsessen Beatrix en prins Claus. Maar ook na de zomer van 1966 werden nog enkele munten gevonden. In totaal (zo schrijven de media) telde deze schat 1157 gouden munten en een valse koperen munt.



Herkomst

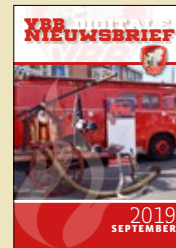
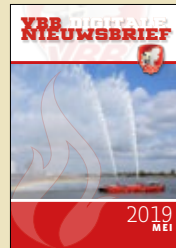
Waar die schat vandaan kwam, is nooit helemaal opgehelderd. Er zijn verschillende theorieën. Het in de grond begraven van rijkdommen is eeuwenlang niet zo heel bijzonder geweest. Dat gebeurde onder meer bij oorlogsdreiging. De jongste munt dateert van 1622, maar vanaf 1574 tot dat jaar zijn er op Walcheren geen oorlogsdreigingen geweest. Dus ook de reden waarom die munten ooit werden begraven, is nog altijd niet opgehelderd. Ook wie dit ooit heeft gedaan, is niet duidelijk. In 1966 ging men ervan uit, dat het een spaarpot van een vermogend iemand zou kunnen zijn geweest. Een interessante theorie is, dat het mogelijk de tot moslim bekeerde kaper Jan Janszoon van Haarlem, (ook wel gekend als Murat Reis) zou kunnen zijn geweest, omdat die in 1623 met een kleine vloot Veere aandeed.

Hoe dan ook: bij het bezoek aan een brandweermuseum kom je zo weer in aanraking met een interessante geschiedenis, die niets met brandweer te maken heeft.

2017



2018



2019



2020



2021



2022



2023



YBB DIGITALE NIEUWSBRIEF

SPECIALS

