

VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



DE
**STORM
RAMP**
VAN 1925

KRAANWAGENS
BIJ BRANDWEER
DORTMUND



REDDERS IN HET
HEETST VAN DE STRIJD



46
JANUARI 2024



HISTORIE



Redders in het heetst van de strijd

Op het Circuit Zandvoort is wellicht de snelste 'brandweer' van Nederland actief. Adriaan Kriek beschrijft de historie en de huidige aanpak van de hulpverlening op het Zandvoortse F1-circuit.



De Stormramp van 1925

Bijna honderd jaar geleden deed zich een natuurramp in Nederland voor. Toen was de brandweer nog niet de centrale spil in de hulpverlening. Peter Snellen beschrijft de Cycloon van Borculo.

RUBRIEKEN

6 Column

Rob Jastrzebski schrijft over een bijzonder fenomeen: spookmeldingen.

8 KlassiekerNieuws

Adriaan Kriek doet verslag van de verblijfplaatsen van brandweerwagens die ooit goede diensten bewezen aan de vaderlandse brandweer.

OVER DE GRENS



70 jaar Ziegler, van 1953 tot 2023

Ziegler leverde het allereerste brandweervoertuig dat ze bouwden aan de brandweer van Adelberg (Duitsland). Opvallend is dat dit korps Ziegler altijd trouw is gebleven en onlangs haar nieuwste voertuig van Ziegler ontving.



Reuzen met kracht, kraanwagens bij brandweer Dortmund

In Duitsland zijn nog volop brandweerkraanwagens actief. Stefan Bodynek beschrijft de historie van de *Feuerwehrkräne* van de Dortmundse beroepsbrandweer.



Belgisch voertuig van de maand: Dodge

In het Brandweerdepot Weelde wordt getracht het historische brandweer erfgoed van België te bewaren. Marinus Oosthoek en Peter Snellen beschrijven het automerk Dodge, waarvan er in België veel brandweerwagens hebben gereden.

MATERIEEL



Medische Dienst en Logistiek Centrum Rode Kruis

Marinus Oosthoek fotografeerde voor de liefhebbers de voertuigen van de Rode Kruis Medische Dienst en het Logistieke Centrum in Alphen aan den Rijn.



Zoveel hoofden, zoveel zinnen

Brandweer chorniqueur Gerard Koppers heeft een compleet overzicht gemaakt van de dienstauto's waarmee de Amsterdamse brandweercommandanten in het verleden hebben gereden.

INHOUD

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 15 februari 2024



N

auwelijks heb je de *Eén-Eén-Twee* van december uit, of het is al weer tijd voor het samenstellen van de nieuwe digitale *VBB Nieuwsbrief*. Gelukkig hoeft je dat niet alleen te doen, omdat er toch steeds weer mensen bereid zijn om mee te helpen.

Een mooi artikel, doorspekt met foto's, kwam korte tijd geleden binnen vanuit Amsterdam. Ons nationaal brandweergeheugen Gerard Koppers heeft voor u een compleet overzicht gemaakt van de dienstauto's voor de achtereenvolgende commandanten van Amsterdam. Zeer de moeite waard, dachten we.

Onze vaste bijdragers Adriaan Kriek en Marinus Oosthoek hielpen ook weer. Adriaan met zijn vaste rubriek over de verblijfplaatsen van brandweerwagens die ooit goede diensten bewezen aan onze vaderlandse brandweer. Marinus hielp dit keer in niet onbelangrijke mate mee aan een artikel over de Dodges in het Belgische 'brandweermuseum in wording' in Weelde. Bovendien laat hij u delen in de foto's die hij maakte tijdens een fotosessie van het Nederlandse Rode Kruis. Die hebben dus ook zeer bijzonder materieel, wat vooral bij evenementen en calamiteiten kan worden ingezet.

Het heeft heel veel werk gekost, maar inmiddels is Adriaan toch zo ver gekomen, dat hij een artikel kon schrijven over de 'snelste brandweer' van ons land, die op het circuit van Zandvoort. Er staan enkele zeer fraaie historische feiten in, maar ook de huidige aanpak komt volop aan bod.

Uit Duitsland (meer bepaald vanuit Dortmund) is er een artikel over de kraanwagens van de brandweer aldaar. Stefan Bodynek, zelf brandweerman (en inmiddels met functioneel leeftijdsontslag, al heet dat bij onze Oosterburen anders) dacht dat het u wel zou interesseren wat er aan takelgereedschap voorhanden is. Temeer, omdat er in ons land nu helemaal geen brandweerkraanwagens meer te vinden zijn. Al hoorde ik laatst een gerucht, dat hier verandering in zou komen. Maar dat hoort u dan wel.

Tenslotte volgen er dan nog enkele wetenswaardigheden over een calamiteit, die heel lang geleden ons land grote schade berokkende. Ook zo'n 98 jaar geleden deden zich excessen voor als het om weersomstandigheden ging. Ook toen speelde het klimaat al stevig op. Toen was de brandweer nog niet de centrale spil in de hulpverlening. Toen werden korte tijd militairen ingezet om 'van buitenaf' te helpen. Interessant is om te lezen, hoe de gemeente die een burgemeester had, die de weg in Den Haag wist, ook meteen de meeste aandacht kreeg. Neemt niet weg, dat ook in het zuidelijk deel van ons land toen harde klappen vielen.

Met deze nieuwsbrief is alweer een nieuw jaar begonnen. Hopelijk bent u geen slachtoffer geworden van vuurwerk. Er kon immers, ondanks het vuurwerkverbod, niet gehandhaafd worden.

Aan alle lezers namens de medewerkers van onze digitale nieuwsbrief: een heel goed, gezond en gelukkig nieuwjaar en als 2024 is afgelopen, vol goede moed verder naar de komende jaren.

Veel leesplezier,
PETER SNELLEN

Het jaar 2023 is weer voorbij. Een bewogen jaar, vol ellende in de wereld. Ellende die ook een zware wissel trekt op de hulpverleners in Oekraïne en de Gazastrook en alle andere gebieden met aardbevingen, actieve vulkanen, overstromingen en noem maar op. Diep respect voor deze mensen! En zulk respect begint in ons eigen land, waar het (steeds vaker) nog wel eens schort aan een fatsoenlijke behandeling van onze eigen hulpverleners.

Het is dan ook goed dat er een schare belangstellenden is, die zich verdiept in het reilen en zeilen van onze hulpdiensten. Al dan niet in verenigingsverband volgen zij de gebeurtenissen, worden voertuigfoto's verzameld, soms kleine privé-musea ingericht. Als we dan terugkijken op 2023 mogen wij constateren dat de digitale *VBB Nieuwsbrief* daar weer zes keer een mooie bijdrage aan heeft geleverd. Samen met ons tijdschrift *Eén-Eén-Twee* wordt een keur aan informatie geleverd, heerlijk uiteenlopend van aard.

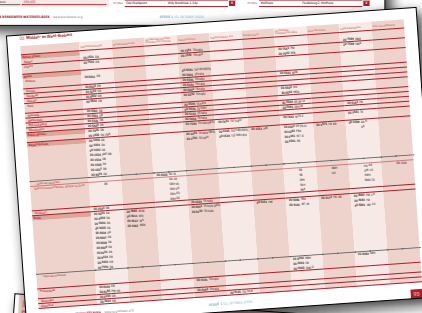
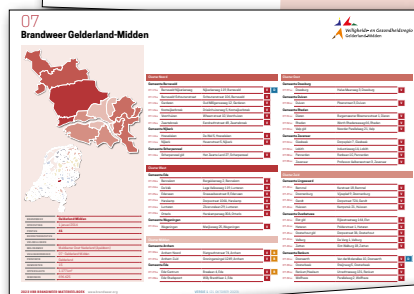
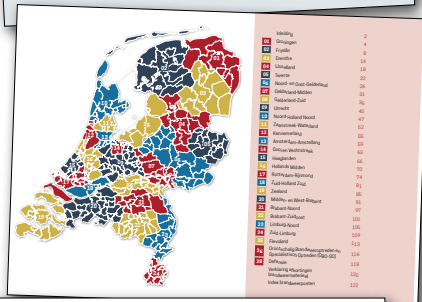
Veel positieve reacties motiveren de redactie(s) om voort te gaan met de activiteiten. Jammer is het nu en dan een reactie te moeten krijgen op basis van een verkeerde uitleg, op basis van gemiste informatie of op basis van ongefundeerde kritiek. Een voorbeeld? Om niet alle leden steeds lastig te willen vallen met berichten over foto-activiteiten is meerdere malen een oproep gedaan zich aan te melden voor dergelijke berichten. Daarmee is een lijst met e-mailadressen samengesteld en naar deze leden gaan dus de meldingen over excursies, fotosessies en zo. Na alle moeite vanuit de vereniging is het wat wrang nu en dan wat gemopper te ontvangen in de zin van "waarom wist ik dat niet?" Zo is er ook een misverstand over de mening van het bestuur over fototochten in kleiner verband, met kleine groepjes. Voor de duidelijkheid: daar mag en kan het bestuur geen bezwaar tegen hebben en heeft het ook niet. Wat wel kan, is dergelijke activiteiten in een breder verband trekken. Misschien een kans voor meer leden, misschien informatie delen, misschien samenwerken met het bestuur?

Dat gezegd hebbende kijken we naar de eerste *VBB Nieuwsbrief* van 2024. Een goed begin van het nieuwe jaar, met dank aan de redactie! Als je alle nieuwsbrieven van de afgelopen jaren bij elkaar brengt, ontstaat een waar boekwerk vol historie, achtergrondinformatie, voertuiggegevens (klassiekers) en nieuws. Wij hopen dat nog veel meer leden gebruik (gaan) maken van de mogelijkheid tot inloggen op onze website en het daar gebodene openen. Dat verdient zeker de *VBB Nieuwsbrief*. En in de toekomst zullen daar meer publicaties gaan verschijnen, dus?

Namens het bestuur,
HENRI SEEGBERS



2024
Gelukkig Nieuwjaar!



Nieuwe uitgave, exclusief voor VBB-leden **Brandweer Materieelboek**

In het inmiddels al wat verdere verleden en nog voor het huidige C2000-tijdperk voorzag het Regio-Materieel-Boek van de VBB in een grote behoefte. Het gebruik van scanners was destijds gemeengoed om de activiteiten van de brandweer en andere hulpdiensten te volgen. Dat overzicht van de brandweervoertuigen en hun roepnummers in de honderden(!) gemeentelijke brandweerkorpsen was daarbij goed hulpmiddel. Er is sindsdien in Brandweer-NL veel veranderd.

De regionalisering die van honderden gemeentelijke- en enkele tientallen regionale brandweren leidde tot de huidige 25 Veiligheidsregio's deed niet alleen het aantal brandweerposten fors afnemen. Het leidde er ook toe dat het overzicht van het brandweermaterieel voor veel belangstellenden tamelijk diffuus werd. Brandweervoertuigen, die voorheen de trots van de lokale brandweerkorpsen waren, werden regionaal eigendom en het verplaatsen van voertuigen over de verschillende posten in een regio werd soms meer regel dan uitzondering. Zo erg dat het erop leek dat men in sommige regio's het overzicht zelf af en toe leek te zijn kwijt geraakt...

Daarbij kwamen zaken als het loslaten van gemeentegrenzen, maar ook regiogrenzen en hier en daar zelfs landsgrenzen als verzorgingsgebied. Dat maakte dat het aantal brandweervoertuigen door een efficiëntere inzet fors verminderde. Tientallen gemeentelijke herindelingen resulteerden in schaalvergroting en tot het afstoten van brandweerposten in voorheen zelfstandige gemeenten om over de gevolgen van bezuinigingen maar niet te spreken.

Het nieuwe bestek voor tankautospuiten, die voortaan werden uitgerust met hulpverleningsmaterieel, deed een groot aantal speciale hulpverleningsvoertuigen verdwijnen. Anderzijds kreeg de brandweer nieuwe taken toebedeeld, die weer om ander materieel vroegen. Denken we daarbij aan de drone-teams, robot-blusvoertuigen, hoogtereddingsteams, teams brandonderzoek (TBO) en andere specialistische teams, zoals Quick Response en STH-teams. Ook natuurbrandbeheersing, groot-schalige ontsmetting, de logistiek (met ook nieuw: arbeidshygiëne) en de invoering van de visie op Groot-schalig Brandweeroptreden (GBO) leidden tot de aanschaf en inzet van nieuw materieel.

Al met al reden genoeg voor de VBB om exclusief voor haar leden een geheel nieuwe en geactualiseerde versie van dat Brandweer Materieelboek samen te stellen. Omdat dit gezien de vele en snelle ontwikkelingen in gedrukte vorm een statisch document zou zijn, is besloten om deze nieuwe versie in een digitale vorm beschikbaar te stellen zodat deze digitaal kan worden geraadpleegd.

De kaarten in deze uitgave zijn interactief. Vanuit de kaart met alle veiligheidsregio's kan snel worden doorgelinkt naar de betreffende regio. En op de kaart van die regio kan vanaf de brandweerpost snel worden doorgelinkt naar de materieelopgave van die post.

Met enige regelmaat zullen mutaties die plaatsvinden in deze digitale versie worden verwerkt. Natuurlijk kunt u ook zelf bijdragen aan het up-to-date houden van dit Brandweer Materieelboek door mutaties (lieft gevalideerd) te mailen naar info@brandweer.org



Waar kan ik het Brandweer Materieelboek vinden?

1. Ga naar www.brandweer.org en log in als lid van de VBB.
2. Klik in het menu op 'voor leden'.
3. Klik op 'Publicaties VBB/StUB, alleen voor leden'. Het Brandweer Materieelboek opent vervolgens in uw scherm.

Omwille van de exclusiviteit voor VBB-leden is deze digitale versie niet downloadbaar.

Waarnemend vermogen

Sommige incidentmeldingen beginnen met schrik en eindigen met een glimlach. Zoals recent in Rozenburg, alwaar het hulpverlenend volk van alle kleuren, rangen en standen zich massaal op weg begaf naar een verondersteld luchtvaartongeval. Een vliegtuigje zou in het Callandkanaal zijn gestort, voorwaar geen min scenario. Toen het legertje brandweervoertuigen, politie-eenheden, ambulances, de traumahelikopter en zelfs enkele KNRM-reddingsboten op weg waren, werd echter al snel de ware aard van het incident duidelijk... In de melding werd al gesproken over een 'klein' luchtvaartongeval, maar dat het zó klein zou zijn... het betrof namelijk een modelvliegtuigje, dat zich om d'een of d'andere reden onttrok aan de elektronische besturingssignalen van zijn eigenaar ofwel door een ander euvel besloot het lucht-ruim te verwisselen voor het natte element. Eind goed, al goed. De hulpverleners keerden terug op hun schreden en gingen over tot de orde van de dag. En daar was 'ie, de glimlach. "Dat was er weer een...", hoorde ik mijzelf hardop denken.

Weer een, want van dit soort meldingen hebben we er doorheen de jaren nogal wat gehad. Al eerder zorgden slecht landende modelvliegtuigjes voor stress bij hulpverleners, die bij zo'n melding toch altijd uitgaan van een potentieel onaangename klus. Maar er zijn meer 'spookmeldingen' van waarnemingen die ernstig lijken maar uiteindelijk een storm in een glas water blijken. Ik ken er een paar uit mijn eigen carrière als beëdigd ramptoerist. Zoals meerdere meldingen op zwoele zomeravonden van veronderstelde branden in kerktorens. Samen met de opgetrommelde brandweereenheden op weg, de camera geladen en de lenzen geslepen... om vervolgens in de remmen te gaan als bleek dat het een zwerm muggen was die vanuit de luiften in de torenklok het luchtruim koos.

Een andere leuke is een melding in de vroege morgenstond over een als een fakkel brandend landhuis. Gemeld door een automobilist op de naastgelegen snelweg. In werkelijkheid zag hij de weerkaatsing van de rode goed van onze opkomende moederster in de ramen. Berucht zijn ook de frequentie meldingen van 'industriebranden', die vaak al in de meldingsfase worden opgeschaald naar 'middel' of 'groot', waarna bij nadere verkenning sprake blijkt van stoom uit een CV-pijp in combinatie met een natriumlamp. Of wat te denken van deze? 'Binnenbrand winkel met zware rookontwikkeling.' In één geval was zelfs de halve winkelpui met inbraakwerend tralieraster al gesloopt om binnen te komen, voordat duidelijk werd dat het slechts een door een mankement geactiveerde mistmachine tegen inbrekers was...

Landelijke cijfers van dit soort gevalletjes 'loos alarm' heb ik niet, maar als ik alleen al kijk naar mijn eigen ervaringen en toe-

vallig gehoorde voorbeelden, moeten het er heel wat zijn. Wat zeggen ze over het 'waarnemend vermogen' van de mensen die deze incidenten melden? Tja, we kunnen het ze niet kwalijk nemen. Onze brave burgers worden immers opgevoed met de boodschap alert te zijn op onheil, de medemens te helpen en in noodsituaties 112 te bellen. En die melders zijn niet allemaal geschoolde en getrainde intelligence specialisten, die in een split-second haarscherp hun waarneming kunnen analyseren. Wat zien we eigenlijk? Is het wel echt rook? Of echte vuurgloed? En hoort die stoom niet gewoon uit die pijp te komen? En inbrekerswerende mist uit een rookmachine ziet er toch ook anders uit (en ruikt vooral anders) dan verbrandingsrook? En een modelvliegtuigje met een spanwijdte van pakweg 60 centimeter oogt qua verhoudingen toch ook anders dan een sportvliegtuigje?

Nee, we hoeven 't Neerlands volk niet te trainen tot super-analisten, maar enig basaal waarnemend vermogen en goed kijken alvorens naar de telefoon te grijpen is toch wel nuttig. Bij elke melding van verondersteld onheil, zeker als het heel spannend klinkt, komt immers nogal wat in beweging aan voorrang eisend rollend materieel met gespannen hulpverleners die op het puntje van hun stoel zitten, met alle risico's in het drukke verkeer van dien. Het beheersen van die risico's is een van de redenen om het aantal ongewenste automatische brandmeldingen terug te dringen, waarmee de afgelopen jaren

behoorlijke successen zijn geboekt. Nu de spookmeldingen nog, die serieus lijken, maar in werkelijkheid andere fenomenen blijken te zijn. Misschien is dit iets voor een volgende 112-campagne...

ROB JASTRZEBSKI

**ONZE BRAVE BURGERS
WORDEN IMMERS OPGEVOED
MET DE BOODSCHAP ALERT
TE ZIJN OP ONHEIL, DE
MEDEMENS TE HELPEN EN IN
NOODSITUATIES 112 TE BELLEN**

LUCHTHAVEN BRANDWEER SCHIPHOL

75 jaar



Dag van de brandweergeschiedenis



zaterdag

9 maart 2024

Op zaterdag 9 maart 2024 organiseert het Netwerk Geschiedenis van Brandweer Nederland de *Dag van de Brandweergeschiedenis* met het thema **75 jaar Brandweer Schiphol**

PROGRAMMA

Diverse sprekers zullen vertellen over de rijke geschiedenis van Luchthavenbrandweer Schiphol, de crisisorganisatie en lessen uit het verleden ten aanzien van vliegvelden. Om 10.00 uur zal de dag geopend worden en vervolgens zullen er enkele lezingen plaatsvinden. Om 12.30 uur zal er een lunch geserveerd worden. Het middagprogramma start om 13.15 uur met een presentatie over het 'leven in de repressieve dienst van een bijzonder brandweerbedrijf', bezichtiging van het bijzondere brandweermaterieel én een spectaculaire demonstratie. De dag zal worden afgesloten met een informeel samenzijn tot 17.00 uur.

LOCATIE

Deelnemers zijn vanaf 9.30 uur welkom op het Veiligheidscentrum bij Post Sloten van Luchthavenbrandweer Schiphol. Parkeren is mogelijk op het parkeerterrein van het Brandweer Oefencentrum BOCAS (Sloterweg 527, 1171 VG Badhoevedorp). De presentaties in de ochtend worden gegeven in het Veiligheidstrainingscentrum bij Post Sloten op de 1e verdieping. Er geen lift beschikbaar.

AANMELDEN

In verband met de beperkte capaciteit van de zaal kunnen er slechts 70 deelnemers worden toegelaten. Daarom is het noodzakelijk dat u zich aanmeldt voor deze dag. Aanmelden kan door voor 18 februari 2024 een e-mail te sturen naar de (waarnemend) secretaris van het Netwerk Geschiedenis van Brandweer Nederland:

pfgh.snellen@kpnmail.nl. Het definitieve programma en een routebeschrijving ontvangt u van de secretaris. Aanmeldingen worden behandeld op volgorde van binnenkomst. Indien er meer dan 70 aanmeldingen worden ontvangen, zal er een wachtlijst worden gehanteerd.

Dankzij de medewerking van Luchthavenbrandweer Schiphol zijn er geen kosten verbonden aan deelname aan deze Dag van de Brandweergeschiedenis.



BRANDWEER
Nederland

Klassiekernieuws

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



Op de website van de Magirusclub (www.magirustig) staat een tot camper omgebouwde Magirus-Deutz S3500 te koop. Bouwjaar van deze voormalige BB-autospuit is 1952 en het voertuig is tevens voorzien van een aggregaat. De vraagprijs is € 10.500 en voor vragen kunt bellen met 06-46115835.



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



Op een Belgische veilingssite Auctionport wordt een DAF A1300BA360 (bouwjaar 1969) geveild. Volgens onze expert Louis van Telgen is dit het voertuig dat in 1969 bij de brandweer van Hillegom in dienst is gesteld, waar hij tot 1983 de branden heeft geblust. Deze tankautospuiter met kenteken XS-97-61 is opgebouwd door carrosseriebouwer MET en voorzien van een Rosenbauer-pomp. In 1983 werd het verkocht aan de bedrijfsbrandweer Unilever Sunlight Vlaardingen en in 1990 is het voertuig geschonken aan een Pools brandweerkorps. Volgens de veilingssite verkeert het voertuig, dat nog voorzien is van Poolse opschriften, in een zeer goede staat maar rijdt het niet. De veiling sloot op 19 oktober en heeft € 4.000 opgebracht (daar komen nog wat kosten van de veiling bij).

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



Johan tipte mij wederom; er blijkt op Marktplaats een Ford Thames 40 (bouwjaar 1960) van brandweer Voorschoten te koop worden aangeboden in Gemert. Het voertuig met kenteken UB-15-13 werd door Kronenburg voorzien van pomp en opbouw, in 1978 verkocht aan de ANWB te Voorschoten en in 1998 verkocht aan een particulier. Zoals u kunt zien zit nog heel wat werk aan het voertuig. Of het voertuig compleet is, wordt helaas niet vermeld. U kunt bieden vanaf € 1.050.



Frank van de Weerden mailde mij dat er in december 2023 een brandweerbus was overgenomen van een particulier bij zijn vader.

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**



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!





MARINUS OOSTHOEK FOTOGRAFEERDE voor de liefhebbers de voertuigen van de Rode Kruis Medische Dienst en het Logistiek Centrum in Alphen aan den Rijn. Het ligt in de bedoeling in de toekomst uitgebreider stil te staan bij deze partner in de hulpverleningsketen. Voor nu alvast een voorproefje van het bijzondere materieel dat daar aanwezig is.

De voertuigen die hier zijn ondergebracht zijn voor een deel de opvolgers van het vroegere Service Medical, een particuliere instelling die bij grote evenementen de medische hulp voor zijn rekening nam. Dat bedrijf ging echter in 2016 failliet en het Rode Kruis nam dit over. In het begin was het materieel nog ondergebracht in een oude loods in Boskoop. In 2021 verhuisde alles naar Alphen aan den Rijn, waar meteen het gehele logistieke centrum werd opgericht ten behoeve van de Medische Dienst.

Medische Dienst en Logistiek Centrum Rode Kruis

TEKST EN FOTO'S **MARINUS OOSTHOEK**





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!





Ziegler
1953 · 2023

70 jaar Ziegler

van 1953 tot 2023

HET ALLEREERSTE BRANDWEERVOERTUIG dat Ziegler ooit bouwde, was een klein blusvoertuig, gebouwd op een Opel Blitz van het type KLF6. De wagen werd in 1953 heel kort ingezet als demonstratiewagen, maar werd in 1955 gekocht door de brandweer van Adelberg, in de Landkreis Göttingen.

Opvallend is dat Adelberg Ziegler altijd is trouw gebleven. Alle voertuigen die dit korps vanaf 1955 tot nu toe aanschafte zijn opgebouwd door Ziegler. Op 30 november jongstleden kwam de laatste loot aan de brandweertak van Adelberg: een nieuw en modern voertuig van het type HLF 10.

Natuurlijk vond Ziegler het een mooie gelegenheid om de 70-jarige samenwerking te benadrukken. Er werd in Giengen an der Brenz, de vestigingsplaats van Ziegler, een ontbijt met Weißwurst georganiseerd.

Die allereerste Opel is inmiddels weer in het bezit van Ziegler en kan zo mooi ingezet worden als blikvanger in de eigen historische verzameling. De firma Ziegler maakt maar meteen van de gelegenheid gebruik, om te laten zien hoe enorm de bouw van brandweerwagens in de afgelopen 70 jaar is veranderd.



REUZEN MET KRACHT



TEKST STEFAN BODYNEK FOTO'S STEFAN BODYNEK EN BERUFSFEUERWEHR DORTMUND

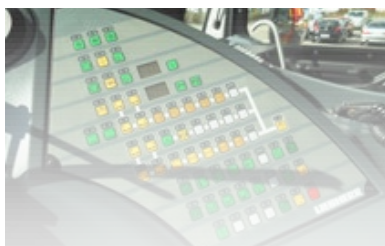
KRAANWAGENS BIJ BRANDWEER DORTMUND



Stadt Dortmund
Feuerwehr

Begin 2016 ontving de brandweer van Dortmund een Liebherr mobiele telescoopkraan van het type LTM 1070-4.2. De eerste inzet voor deze *Feuerwehrkran* (KW 70) was pas half november van hetzelfde jaar. Want op 18 novemebr 2016 moest hij in actie komen na hevige stormbuien die in het zuiden van Dortmund een enorme boom op een druk bereden straat had geworpen. Motorzagen werden ingezet om de dikke stam te verkleinen en de kraanwagen om het zwaar wegen-de hout van de weg af te halen. Na een relatief korte inzet was de weg weer vrij en kon het verkeer weer doorstromen.

De toen nog splinternieuwe kraan is een Liebherr Teleskop-Mobilkran LTM 1070-4.2 die wordt aangedreven door een 6-cilinder dieselmotor met een capaciteit van 300 kW (407 pk) die ook uit de fabriek van Liebherr komt. De kraanarm kan tussen 11 en 50 meter worden uitgeschoven. De opbouw van de kraan kan op de plaats van het incident via Bluetooth gebeuren. De boordcomputer berekent dan de nodige gegevens en brengt de kraan in stelling. Alleen het heffen moet dan nog manueel geschieden. Als speciale uitrusting voor de brandweer is er voor op de kraan een zogenaamde Lasttraverse (25 ton), die tot 35



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!





FEUERWEHRKRAN KW 40 * ROEPNAAM Florian Dortmund 01 KW 01 *
KENTEKEN DO-2010 * BOUWJAAR 1994 * MERK Liebherr Mobilkran LTM
1040/1 * VERMOGEN 230 kW (312 pk) * CILINDERINHOUW 9.960 cm³ *
AANDRIJVING 6x4x6 * BRUTO VOERTUIGGEWICHT 36.000 kg * LENGTE 10,97
m * BREEDTE 2,50 m * HOOGTE 3,62 m * MAXIMAAL LAADVERMOGEN 40 ton *
MAXIMAAL REIKWIDTE 30 meter * MAXIMALE SNIJDE 70 km/u



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!



Lange&Gutzeit



Diamond T969 Wrecker



KW 15



KW 15



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**

In het Brandweerdepot Weelde wordt getracht het historische brandweer erfgoed van België te bewaren. Uiteraard kan niet alles bewaard blijven gezien zelfs dit enorme depot een maximum aan de beschikbare ruimte heeft. Maar nog altijd is het zeer de moeite waard om een bezoekje te brengen aan dit depot, waar er keihard aan gewerkt wordt, om in een later stadium de naam museum te mogen voeren.

In dit verhaal nemen we u mee naar het automerk Dodge, waarvan er in België veel brandweerwagens hebben gereden.

TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK EN PETER SNELLEN

DODGE



De broertjes Horace en John Dodge richtten in 1900 in Detroit de *Dodge Brothers Company* op. Men begon met de productie van onderdelen voor motoren en chassis' voor het groeiende aantal autofabrikanten in de stad Detroit. De belangrijkste daarvan waren de gevestigde Olds Motor Vehicle Company (Oldsmobile) en de nieuwe Ford Motor Company. Henry Ford bijvoorbeeld koos de gebroeders Dodge om een groot aantal onderdelen te leveren voor zijn oorspronkelijke Model A (1903-04), waaronder het volledige chassis. Ford hoefde daarna alleen de carrosserie en wielen toe te voegen om de auto's af te maken.

In 1902 wonnen de broers een contract om transmissies te produceren voor het bedrijf van Ransom E. Olds, bekend als Oldsmobile, waarmee ze een goede reputatie voor kwaliteit en service opbouwden.

De eerste machinefabriek was gevestigd in het Boydell Building op Beaubien Street in Lafayette. Deze locatie werd vervangen door een grotere aan Hastings Street en Monroe Avenue. Tegen 1910 was de Dodge Main fabriek gebouwd in Hamtramck, waar die bleef tot 1979.

Dodge Brothers Motor Company werd opgericht rond het begin van de Eerste Wereldoorlog en binnen dat bedrijf ontwierpen en introduceerden John en Horace hun eerste eigen auto: de viercilinder Dodge Model 30-35 touringcar. Deze auto werd op de markt gebracht als een iets duurdere concurrent voor de Ford Model T. Maar veel kenmerken, zoals volledig stalen carrosserieën, werden geïntroduceerd en standaard gebouwd. De overgrote meerderheid van de auto's wereldwijd gebruikte nog steeds houten frames met stalen panelen. Andere nieuwtjes waren elektrische systemen van 12 Volt (systemen van 6 Volt zouden de norm blijven tot soms zelfs de jaren 1960), motoren van 35 pk (in tegenstelling tot de 20 pk van het Model T) en een transmissie met schuivende versnellingen. Het spreekt vanzelf dat de wegen van Ford en Dodge elkaar dus zouden scheiden.

De broers gingen ook aan de gang met vrachtwagens, versnellingsbakken en motoronderdelen die ze maakten voor andere succesvolle voertuigen; de auto's van Dodge Brothers stonden al in 1916 op de tweede plaats in de Amerikaanse verkoop. Nog in datzelfde jaar gingen voertuigen

van de Dodge Brothers in grote aantallen in militaire dienst. Er waren enkele grote orders voor het leger gereed gemaakt. Zo'n 12.800 Dodge auto's en lichte vrachtwagens werden gebruikt in de Eerste Wereldoorlog; daarnaast zo'n 2.600 commerciële voertuigen, zoals ambulances en lichte reparatietrucks. Dodge bleef de belangrijkste leverancier van lichte voertuigen aan het Amerikaanse leger tot de Verenigde Staten deelnamen aan de Tweede Wereldoorlog.

Doorverkocht

Nadat de gebroeders in 1920 overleden, werd de fabriek verkocht en in 1928 doorverkocht, maar toen aan Chrysler. Met de aanwezige expertise, machines en onderdelen begon Chrysler een productielijn van voertuigen onder de naam Dodge, waarmee men een marktleider in huis had gehaald.

Chrysler produceerde veel oorlogsmateriaal, vooral van 1942 tot 1945. Dodge stond bij zowel de gemiddelde burger als bij de militairen vooral bekend om hun stoere militaire lichte vrachtwagens en WC54 ambulances. Dodge America – op papier onder de naam Fargo Trucks (in

Belgischvoertuig VAN DE MAAND

Amerikaanse overheidscontracten) – bouwde meer dan 400.000 trucks voor de oorlog, in zijn bijna nieuwe truckfabriek in Mound Road, vlakbij Detroit, Michigan. Iedereen die ooit militair materieel uit de Tweede Wereldoorlog heeft gezien, was meteen verkocht door de WC-typen, de wapendragers. Kleinere aantallen van andere modellen werden gebouwd voor China en Rusland onder de Lend-Lease-overeenkomsten. Daarnaast werd Chrysler Canada ingeschakeld om nog eens 180.000 Dodge trucks te bouwen voor de Britse en Gemeenbest militairen, waarvan meer dan driekwart 3-tons trucks waren voor gebruik in de CMP (*Canadian Military Pattern*) rol.

Na de oorlog begon men vrijwel direct

met de bouw van voertuigen voor de civiele markt met de succesvolle Power Wagon, gebaseerd op de ‘wapendragermodellen’, die hier meestal ‘Beep’ genoemd worden.

Dodge was een van de eersten die kenmerken van personenauto’s introduceerde in zijn vrachtwagens waardoor in de jaren 1960 de wagens meer comfortabel werden. Dalende verkoopcijfers en toegenomen concurrentie in de jaren 1970 dwongen het bedrijf uiteindelijk om de middelzware en zware modellen te laten vallen, een terrein waarop Dodge pas sinds enkele jaren weer actief is.

Dodge brandweerwagens

In ons land hebben ook een paar honderd

brandweerwagens met het naamplaatje Dodge rondgereden. Veel Beeps kwamen na de oorlog de plaats innemen van geroofd materieel en heel wat (vooral kleinere) gemeenten konden na 1945 weer starten met een trekker-/manschappenwagen op Dodge WC. Amsterdam was een van de plaatsen, waar in de jaren vijftig veel nieuwe vuurrode Dodges rondreden, meestal voorzien van een Kronenburg opbouw.

Ook bij onze Zuiderburen kwam Dodge veelvuldig voor. Denk ook hier aan een aantal Beeps van kort na de oorlog, de manschappenwagen van Gavere op Power Wagon en de latere Dodge autopompen die gebouwd werden door onder meer Vanasche. ■

Voor het voetlicht halen we hier de Dodge D500 van Watou uit 1967; dat is er een van wat in België de halfzware autopomp genoemd werd. Waarschijnlijk is dit de laatste brandweerwagen, die door de Provincie Limburg werd aangekocht.



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!



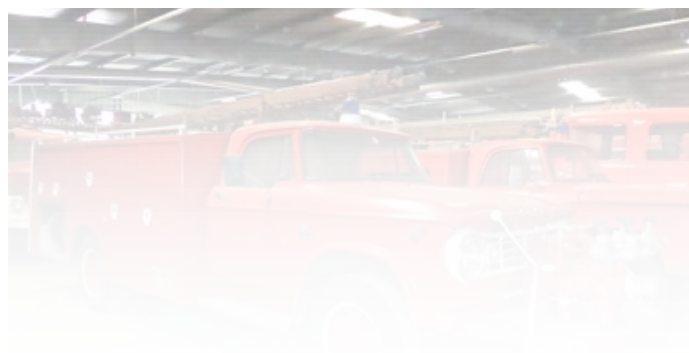
Belgischvoertuig VAN DE MAAND

Opvallende gelijkenis had de autopomp van Lo-Renninge, die eveneens was uitgerust met een voorbouwpomp. Die is helaas niet meer in het Depot van de BVV in Weelde te bewonderen. Omdat niet alles bewaard kan blijven, moet er van tijd tot tijd een wagen worden afgevoerd en de wagen van Lo behoort tot die afgevoerde voertuigen. Voor het afvoeren van voertuigen worden de volgende criteria gehanteerd:

- wagens die nooit in België hebben gediend bij de brandweer, worden weer teruggegeven aan de respectievelijke eigenaren of de korpsen waartoe ze behoorden. Zo zijn enkele Nederlandse voertuigen reeds teruggegaan naar ons land en staan op het punt gerestaureerd te worden.

- dubbele (of bijna identieke) voertuigen kunnen niet in de verzameling worden behouden. Ooit stonden er drie bijna identieke (Dodge) voertuigen naast elkaar, uit drie opeenvolgende bouwjaren. Het verschil daartussen was de kleur van het stripje op de grill, een verschil dat zo minimaal is dat de meeste mensen dit niet eens zullen waarnemen. En ook voor de wagen van Lo gold, dat hij wel heel erg leek op zijn zusjes.

- voertuigen die zo slecht zijn dat ze echt niet meer te bewaren zijn. Voor een uniek exemplaar kun je een eenmalige uitzondering maken, maar men kan een museum niet vol zetten met sloopwaardig materieel.



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!



Belgischvoertuig VAN DE MAAND



Wellicht de laatste Dodge D500 met 'neus' die bij de brandweer in België in dienst is geweest, is de halfzware autopomp van Herzele. Deze wagen werd door Rosenbauer en (vermoedelijk) Lattré opgebouwd en voorzien van een Rosenbauer-voorbouwpomp. In 2002 werd het buitendienst gesteld.



Deze materiële wagen op Dodge D-111 (ex-herzele) werd in 2002 als 2002 te beschouwen van de brandweer.

Verder lezen?

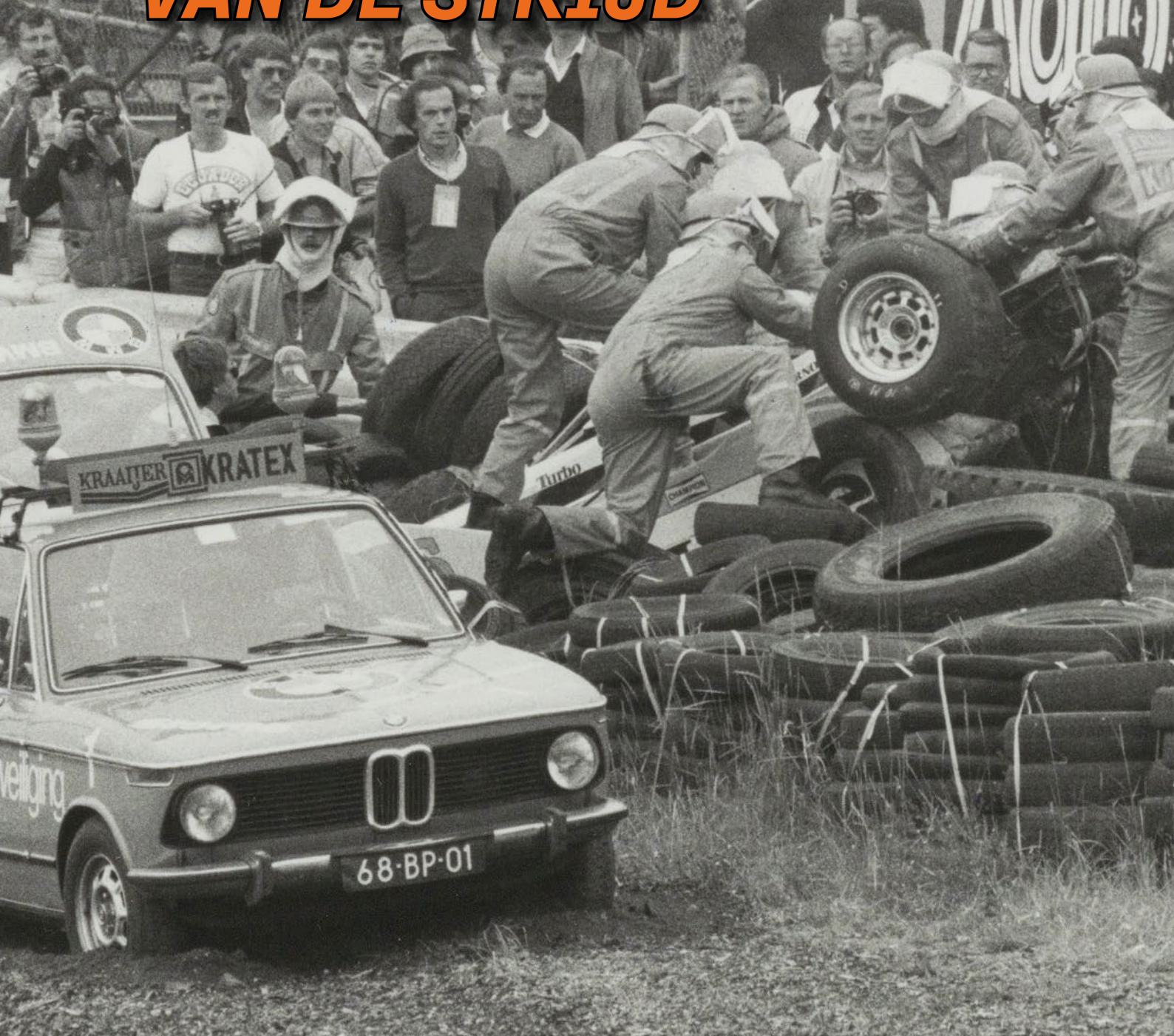
Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



REDDERS

IN HET HEETST VAN DE STRIJD





In de tweede helft van de 19^e eeuw was Zandvoort een badplaats voor de elite. Zee en strand en enkele badhuizen maakten van het voormalige vissersdorp een locatie voor hoofdzakelijk de elite, waarvan velen uit het buitenland kwamen. Dat gold zeker toen er in 1881 een spoorlijn kwam vanaf Haarlem, waarmee het reizen vanuit het buitenland naar Zandvoort eenvoudiger werd. Jarenlang trok de badplaats talrijke voorname gasten met blauw bloed in de aderen. In 1897 kwam er een tramlijnverbinding tot stand met Haarlem, die in 1904 werd doorgetrokken naar Amsterdam. Tot ergernis van het deftige publiek werd Zandvoort overspoeld met dagtoeristen. Reden voor de internationale jetset Zandvoort voortaan te mijden. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog betekende het definitieve einde als badplaats met internationale allure.

TEKST ADRIAAN KRIEK
MET DANK AAN OSKAR VAN DROST (VM. CHIEF FIRE CIRCUIT ZANDVOORT)

Met de komst van burgemeester Henri van Alphen in 1925 ging er een nieuwe wind waaien in de badplaats aan de Noordzeekust. Van Alphen zag de promotionele waarden van de autoraces die destijds in Franse badplaatsen werden georganiseerd en zag de sport als een geweldig middel om je aan de wereld te tonen.

In de dertiger jaren werden op een stratencircuit enkele motorraces gehouden. Op 30 juni 1939 vond de eerste automobielenwedstrijd plaats om de Grote Prijs van Zandvoort, georganiseerd door de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club (KNAC), op een stratencircuit nabij de latere racebaan. Vanwege het succes van die wedstrijd zette burgemeester Van Alphen alle kracht bij om een permanent autocircuit te realiseren.

Maar in 1940 brak de Tweede Wereldoorlog uit en werd Zandvoort bezet door de Duitsers. Van Alphen zat echter niet stil. In 1940 werd een duingebied van 112 hectare ten noordoosten van Zandvoort aangekocht voor (naar nu omgerekend) circa € 45.000. In 1941 ontstond het plan om daar een groot wandelbos aan te leggen met daarom heen een brede autoweg. De Duitse commandant in Zandvoort wist echter niets van dit plan. Van Alphen vertelde hem dat er een weg moest komen om na de oorlog

de overwinning van de Duitsers te vieren met een *Paradestrasse*, een straat dus waar de Duitsers met een parade de overwinning zouden kunnen vieren. In 1943 werd Van Alphen door de Duitsers vervangen als burgemeester. Van Alphen vertrok, maar werkte in het geheim verder aan de ontwikkeling van het circuit. Direct na het einde van de oorlog kwam Van Alphen weer in functie en werd de wederopbouw van Zandvoort ter hand genomen. De aanleg van het circuit was daarbij één van de speerpunten. Er werd rekening mee gehouden dat er een miljoen bezoekers per jaar Zandvoort als ontspanningsoord zouden kunnen bezoeken. In september van 1945 startten de werkzaamheden met de zandverplaatsing van het beoogde traject. Inmiddels was er ook contact met de KNAC, de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) en enkele Britse coureurs. In 1946 kwamen per brief enkele adviezen binnen van de Engelse coureur Sammy Davis en gaven Cas Hunze en Piet Nortier namens de KNAC en de KNMV de nodige aanwijzingen voor het definitieve traject, dat resulteerde in de eerste officiële tekening van de baan op 24 mei 1946. Het traject werd voorzien van een laag puin van 43 cm, wat afkomstig was van de gesloopte gebouwen tijdens de oorlog. Op 14 november 1947 ging de gemeenteraad akkoord

met een bedrag van omgerekend € 360.000 voor de aanleg van het circuit. Op 19 november van dat jaar werd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vergunning verleend voor de aanleg van een 'autotoerweg'.

TEGENSLAG

Het was dan ook als een donderslag bij heldere hemel toen het ministerie van Binnenlandse Zaken per brief van 15 december 1947 het niet toelaatbaar achtte grote kapitalen te investeren die in economisch opzicht niet productief waren. Tevens volgde op 21 januari 1948 een brief van de provincie Noord-Holland om te stoppen met alle werkzaamheden. Koortsachtig overleg volgde tussen de gemeente, provincie en Den Haag. De provincie bleef vierkant achter de voornemens van Zandvoort staan wat uiteindelijk resulteerde in een brief van het ministerie van Binnenlandse Zaken van 20 maart 1948 om verder te gaan met de ontwikkeling van het betreffende recreatiegebied.

Het zal duidelijk zijn dat zo kostbare tijd verloren was gegaan; de eerste race was al gepland voor 7 augustus 1948. Op 12 maart 1948 begon men met het walsen van de fundering van 43 cm, afgedekt met 5 cm hoogovenslakken, een laag leemzand van 2 cm, teersteenslag en tenslotte een slijtlaag. Op 18 mei van dat jaar vond de aanbesteding plaats van pits, tribune en toiletgebouwen en een week later was 'Circuit Zandvoort' klaar voor gebruik.

Op 7 april 1962 werd een mobiel hospitaal, door De Schelde gebouwd in een voormalige bus van het type Crossley SD42/1, overgedragen aan het Rode Kruis. Deze voormalige NZH-bus met kenteken GZ-94768 zag het licht op 20 mei 1948. Het benodigde instrumentarium werd geschonken door het Sint Elisabeths Gasthuis in Haarlem. Het Rode Kruis regio Zandvoort was verantwoordelijk voor de Medische Dienst op het circuit, voor zowel voor het publiek als voor de coureurs. Het Rode Kruis heeft jarenlang paraat gestaan met een ambulance op Volkswagen Transporter type 1, met het kenteken BG-72-74 (bouwjaar 1959). Voor zover bekend heeft het Rode Kruis van Zandvoort altijd met minimaal twee ambulances paraat gestaan langs de baan. Peter de Kock fotografeerde twee prachtige Chevy's van de afdeling Zandvoort.

Uiteindelijk heeft het circuit zelf ambulances aangeschaft. Jeroen van Zwetselaar fotografeerde een van de twee Volkswagen T5 ambulances, welke inmiddels beide zijn verdwenen. Vanaf 2020 heeft Circuit Zandvoort de medische hulpverlening uitbesteed aan Witte Kruis Evenementenzorg en worden nu onder andere Mercedes-Benz Sprinters van het Witte Kruis ingezet.

BRANDWEER

De gemeentelijke brandweer Zandvoort heeft jarenlang tijdens de zaterdagavondse evenementen de brandweerfunctie vertolkt en het

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!





Afdeling Zandvoort van het Rode Kruis gebruikte door de jaren heen verschillende ambulances op het circuit. Uiteindelijk heeft het circuit zelf twee Volkswagen T5 ambulances aangeschaft, welke inmiddels beide zijn verdwenen.

Deze afbeelding is een reproductie van het auteursrechtelijk beschermd werk van de afbeelding van de ambulance van het Rode Kruis Zandvoort.

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!





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!



een Total 250 kg poederketel op de laadbak. Helaas kon niemand mij vertellen of dit een 'Einzelfanger' was of een reclamewagen van firma De Boer. De Boer (later Ajax-De Boer) verzorgde ook de brandblustoestellen langs de baan.

Na het tragische ongeval van Roger Wiliamson in 1973, kreeg een aantal OCA-vrijwilligers bij de luchtmacht een gedegen training tot *rescuemarshal*. Tevens werden er in 1974, zes stuks BMW 1802 aangeschaft als rescuevoertuig (kentekens van deze voertuigen waren 68-BP-01, 68-BP-02, 68-BP-04, 68-BP-05, 68-BP-06 en 68-BP-07. Daarnaast werden nog twee snellere wagens aangeschaft; twee BMW's 2002TI met de kentekens 23-FM-21 en 62-TD-60. In 1988 werden de BMW's vervangen door de eerste serie van acht stuks Nissan Navara King Cab, die in 1998 werden vervangen door de tweede serie Nissan Navara King Cab en in 2009 werden deze weer vervangen door de derde serie van hetzelfde merk.

Van de Nissan's hadden de meeste geen kenteken, want ze kwamen toch zelden of nooit van het circuit af en indien dat wel gebeurde, dan werd er gewoon een kenteken van een ander voertuig op geschroefd. Van de eerste serie Nissan King Cab hadden er drie een kenteken: de VF-27-NR, VF-29-NR en de VF-27-NZ. In 2010 fotografeerde Jan Barnier een paar Nissan Navara King Cab rescuewagens tijdens de oldtimer dag op het circuit van Zandvoort. De in 2014 fotografeerde Wouter Bruijnen een Nissan



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!



luchtcilinder)

- 1x accu-Redschaar Holmatro
- 1x accu-Speider Holmatro

De volgende uitdaging lag in de vraag 'welk blusmiddel gaan we gebruiken?'. Al snel bleek dat Berki-Cold het beste geschikt is voor de taken. Grote voordeel is dat het zeer geschikt is voor lithium-ion branden en zelfs als enige in staat is pure magnesium zeer snel te blussen. Uiteindelijk hebben ze dit blusgereedschap op een ergonomische wijze in het voertuig kunnen plaatsen. Hierna was het zaak om de diverse delegaties te tonen waar ze toe in staat zijn. Volgens de internationale autosportbond FIA moet een brandweercrow in staat zijn om 160 liter brandstof zowel te kunnen blussen als af te dekken. Op een oefencentrum hebben ze dan ook 160 liter brandstof met daarin een auto in brand gestoken om vervolgens deze snel af te blussen. Deze testen waren erg succesvol waarna de daadwerkelijke samenwerking op het circuit van start kon gaan. Tijdens de FIA-evenementen levert Brandwacht Huren ook de brandweermensen op de pitmuur. Zij houden alle pitboxen en voertuigen nauwlettend in de gaten mocht er zich een incident voordoen in de pitstraat. Een racewagen die in de pits binnenkomt is erg warm en het risico op brand dus erg groot. Als er vervolgens nog getankt moet worden wordt het risico nog groter.

omdat zij het benodigde redgereedschap aan boord hebben en veel ervaring hebben met technische hulpverlening. De Holmatro redschaar is in staat om de HALO van een Formule 1 wagen te kunnen knippen, omdat dit ook een eis is van de FIA.

De BMW XM6 is in 2022 helaas op het circuit gecrasht. Het eerdergenoemde materiaal is inmiddels op een ander voertuig ondergebracht.

Tijdens de Dutch Grand Prix, het Formule 1-weekend op Circuit Zandvoort, zorgt Brandwacht Huren met een crew van 120 brandweermensen voor de totale brandveiligheid op het circuit. Buiten het sportieve gedeelte verzorgen ze ook de inzet van personeel en materieel op de tribunes, alle zogenaamde hospitality gebouwen, het hele duingebied om het circuit en alle paddocks. Het sportieve deel bestaat dan uit de SIV, een tankautospuut 'baan' en vijftien personen als pit-crew. Voor het publieksgebied een tankautospuut 'event' (24/7 bemand door 6 personen), zeven Gators met blusinstallatie voor het duingebied en vijf quads voor de diverse coördinatoren.

Als gastheer op het gebied van veiligheid zijn ze in de weken



GERAADPLEEGDE BRONNEN
De bouw van het auto-circuit in Zandvoort (Dick Buwalda)
100 jaar autosport en 50 jaar auto-circuit Zandvoort (Dick Buwalda)
100 jaar autosport en 50 jaar auto-circuit Zandvoort (Dick Buwalda)
100 jaar autosport en 50 jaar auto-circuit Zandvoort (Dick Buwalda)

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!



ZOVEEL HOOFDEN ZOVEEL ZINNEN...

De dienstvoertuigen van de Amsterdamse brandweercommandanten

Bij het beschouwen van brandweervoertuigen is er maar weinig aandacht voor 'gewone' dienstauto's, want dat zijn doorgaans toch maar gewone commerciële modellen, die misschien wel rood zijn, maar verder niet bijzonder. Toch is het wel interessant om deze buitencategorie brandweerauto's eens nader te beschouwen, vooral als daar 'verhalen' achter zitten. We kijken daarom naar de dienstauto's van de Amsterdamse brandweercommandanten, want dat is het korps met de langste geschiedenis op het gebied van brandweervoertuigen en de grootste verscheidenheid aan brandweerschefs en hun activiteiten. De karakters, taakopvattingen en prioriteiten van de diensthoofden worden toch wel aardig weerspiegeld in de door hen gebruikte dienstvoertuigen.

Tot 1990 was er bij het korps een functie van koetsier/chauffeur van de commandant. Die rol was begonnen in 1895, toen in Amsterdam een wereldtentoonstelling werd gehouden, waarin ook een afdeling voor de brandweertechniek was ingeruimd. Tijdens de tentoonstelling organiseerde de zeer actieve commandant Joan Meier ook het eerste internationale brandweercongres in Amsterdam. Het werd de aanloop naar de oprichting van het nog steeds bestaande CTIF, de internationale brandweerorganisatie.

Commandant Meier trad op als gastheer en ontving de talloze gedelegeerden en hoogwaardigheidsbekleders natuurlijk op gepaste wijze. Daarbij gebruikte hij een dienstkoetsje van het stadhuis, waar ook het centraal bureau van de brandweer gevestigd was.

Ongeveer in diezelfde periode was ook de grote annexatie van delen van de gemeente Nieuwer-Amstel ophanden, waardoor het verzorgingsgebied van de Amsterdamse brandweer in 1896 aanzienlijk uitgebreid zou worden. Voor het bestieren van een korps met zoveel vestigingen in een groot gebied had de commandant natuurlijk een eigen geschikt vervoermiddel nodig en dat kwam er dan ook in de vorm van driekwart-koetsje met één paard. Het werd gestationeerd op de post aan de Oude Zijds Achterburgwal, pal achter het toenmalige stadhuis. In 1900 werd de post verplaatst naar de Groenburgwal en in 1909 werd de inmiddels ruimere breack voor de commandant gestald in het nieuwe Centraal Bureau aan de Nieuwe Achtergracht. Toen in 1917 na de verbouwing van de kazerne D aan de Honthorststraat een dienstwoning voor de commandant werd ingericht, werd die kazerne de thuisbasis van de



Een keurig driekwart-rijtuigje voor de commandant werd in 1896 aangeschaft omdat het verzorgingsgebied nogal flink uitgebreid werd door annexaties.



De Mercedes-Landaulet had nog het uiterlijk van een gemotoriseerd rijtuig, maar wist de hele Eerste Wereldoorlog te overleven.



De Cadillac die in 1923 voor de commandant beschikbaar kwam, was eigenlijk al een occasion. Voorheen was dit voertuig al bij de burgemeester in gebruik geweest.



Tussen 1930 en 1945 was er een luxe Horch voor de commandant gereserveerd. Dankzij de landelijke bestuursfuncties maakt het voertuig heel wat kilometers.



1949-1963

Na de oorlog werd er overgeschakeld op Amerikaanse voertuigen. Zo kreeg de commandant in 1949 deze imposante Ford Standard.



1963-1971

Een vreemde verschijning was de zilvergrijze Vauxhall Cresta uit 1963, vooral toen er een blauwe zwaailamp op het dak geschroefd werd.

dienstvoertuigen van de commandant. Ook de chauffeur van de commandant verbleef op D, maar in de kantooruren fungeerde hij als 'ordonnance van de commandant' en bracht hij zijn tijd vooral door met werk voor de verenigingen in het korps. Een belangrijk onderdeel van zijn taak was ook het dragen van de blauwe lantaarn. Bij een grote brand bleef de chauffeur steeds bij de commandant en droeg hij een stok met een blauwe lantaarn, om te laten zien waar de commandant uithing. Het was de voorloper van de groene zwaailamp. Met de algemene invoering van de portofoon was de blauwe lantaarn niet meer nodig.

Met de ontwikkeling van de brandstofmotor en de toegenomen betrouwbaarheid daarvan, werd het ook tijd dat de inmiddels aangetreden nieuwe commandant, Cees Gordijn, die zich zou ontpoppen tot uitvinder en innovator, een passend dienstvoertuig ging gebruiken. Er werd een proefwagen aangeschaft met een brandstofmotor, een tot dan toe onbekende techniek bij het korps. Kort daarop volgde een Mercedes-Landaulet per post uit Duitsland. Het was een prachtige auto, maar het was ook een dure auto. Het kostte veel geld, maar het was wel een auto die de commandant kon gebruiken.

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 gemeentebestuur. Een paar jaar later kon hij de dienstauto van de burgemeester, eveneens een Cadillac, in gebruik nemen. Om dezelfde eisen van representativiteit vroeg en kreeg Gordijn in 1930 een fraaie Horch-persoonswagen toegewezen. Die auto bleef tot 1945 in gebruik.

Tijdens en vlak na de oorlog gebruikten de commandanten gewoon een officierswagen, die in het rooster van de eerste officier meedraaide. Pas in 1949 kreeg de commandant weer een wat ruimere en luxere personenwagen tot zijn beschikking. Het werd een fraaie Ford Standard in deftig zwart uitgevoerd. Na veertien jaar werd het tijd voor een nieuwe dienstauto en de toenmalige commandant, een gepensioneerde marine-officier, koos voor een Vauxhall Cresta. Duitse auto's waren na de oorlog lange tijd 'not done'. De Vauxhall was in zilvergrijs uitgevoerd en zodoende nauwelijks herkenbaar als brandweervoertuig. Dat veranderde toen in 1961 de blauwe zwaailampen verplicht werden voor uitrukkende brandweerwagens en op de zilvergrijze Vauxhall werd gewoon een blauw-



1984-1988

Met het uitfaseren van de Ford Taunus werd min of meer automatisch gekozen voor de opvolger ervan, de Ford Sierra.



1992-1995

Commandant Ernst koos – met het oog op zijn woonplaats in Noord-Brabant, voor de Opel Omega als dienstauto. Deze was weer neutraal wit.



1988-1993

De Ford Sierra speelde bijna tien jaar de hoofdrol bij het vervoer van het commando.

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!





2015-2016

Ook deze dienstauto werd vervangen door een nieuwere versie van hetzelfde merk en er kwam weer een Insignia.



2012-2015

De opvolger van Caroline van de Wiel koos voor – ook weer met het oog op de woon-werkafstand weer voor een comfortabele reisauto. Het werd een Opel Insignia.



2015-2016

De plaatsvervangend commandant, IJle Stelstra, had ook een flinke afstand te overbruggen naar huis en de talloze vergaderlocaties. Hij koos voor de Volkswagen Tiguan.



2016-2019

Met de benoeming van politiecommissaris Leen Schaap tot commandant nam deze zijn dienstvoertuig mee naar de brandweer en verscheen de Volkswagen Passat op de parkeerplaats.



2018-2023

Voor degene die in het piket Commandant van Dienst was, werd vanaf 2018 een Volkswagen Touran gereserveerd.

het korps voor de commandant en de plaatsvervangend commandant. De magneet-zwaailampen waren toen goed genoeg en ze kregen ze eigenlijk niet afgevoerd, want commandant IJle Stelstra was er 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!



Bij de Stormramp van 1925 raakte niet alleen een groot aantal boerderijen, maar ook de parochiekerk van Langenboom, gebouwd in 1869, zwaar beschadigd. Ook het Dominicanerklooster, dat er tegenaan stond, had het zwaar te verduren gekregen. Het kleine torentje van het klooster werd van het dak geblazen. FOTO HEEMKUNDE LANGENBOOM

DE STORM RAMP VAN 1925

TEKST Peter Snellen

Het gebeurde in 1925 en... er was niks nieuws onder de zon!

Voor wie denkt dat hij of zij in de kranten van onze tijd nog slechts leest over de nieuwe religie, zijnde de ondergang van onze aarde en onze eigen schuld daaraan, bijgaand een geruststellend artikeltje. In 1925, een tijd waarin het woordje ‘ecologische voetafdruk’ nog niet bestond, vond er in ons land een grote calamiteit plaats. Grote delen van (voornamelijk het oostelijk deel van) ons land werden getroffen door een tornado. Het zou niet de eerste zijn en ook niet de laatste. Tegenwoordig krijgen de boeren de schuld van alles wat op onze aarde gebeurt, toen werden de boeren – de meeste slachtoffers vielen op het platteland – geholpen. Het zou overigens wel een calamiteit blijken, die in Nederland een en ander teweegbracht.

Op 10 augustus 1925 raasde een wervelstorm (of misschien wel meerdere) over Nederland. Van Uden in Noord-Brabant tot in het Twentse Denekamp richtte deze cycloon een spoor van vernielingen aan. In de Brabantse dorpen Zeeland en Escharen was de schade erg groot: in de buurtschappen Graspeel, Trent en Oventje werden ruim dertig gezinnen dakloos, twee kinderen verloren het leven. Bekend geworden is deze cycloon onder de naam: de cycloon van Borculo. Geen wonder, want het Gelderse Borculo werd in één keer bijna van de kaart geveegd. Bovendien had die gemeente toen een burgemeester, die van aanpakken wist. Die zorgde wel dat de ramp in zijn gemeente de nodige aandacht kreeg in de landelijke pers. Het is onder meer aan hem te danken, dat Borculo nu de prachtige gemeente is, die het geworden is. Een gemeente met onder meer een brandweer- en stormrampmuseum.

Ongekend weer

Nederland bezweek die zomerse dag bijna onder de hitte. Niemand had echter kunnen bedenken dat er in ons eigen landje onder deze omstandigheden een wervelstorm van bijna tropische omvang zou kunnen ontstaan. Weerkundigen zeggen dat Nederland zich bevond aan de westflank van een langgerekte hogedrukzone, die zich uitstreckte van Italië, over de Alpenlanden en Polen naar Finland en het noordwesten van Rusland. Aan de andere kant lag er een lagedrukgebied met zijn kern ten zuidoosten van IJsland. In ons land waaide

tussen beide zones een zuidelijke wind, die warme en vochtige lucht het land in blies. Tegelijkertijd naderde vanuit het zuidwesten een koufront. Vooral in het oosten van Nederland was het die dag nog behoorlijk lang zonnig. Het werd meer dan 30 graden en er was sprake van een hoge luchtvochtigheid. In de loop van de middag kwam vanuit het zuidwesten een onweersfont opzetten.

Uiteindelijk zou in een brede strook vanaf Uden in Noord-Brabant (waar volgens sommige artikelen ooggetuigen de wolken tot op 50 meter van de grond zagen hangen) tot in het Twentse Denekamp een spoor van vernielingen worden aangericht. De baan van de zwaarste bui (want mogelijk zouden het er meerdere kunnen zijn geweest) moet zijn gegaan langs Grave, gedeeltelijk over Heumen en Malden, Millingen aan de Rijn, Nieuw-Dijk, Doetinchem, Ruurlo, Borculo en Neede en vervolgens noordoostwaarts; maar toen was de meeste kracht toch van de het buiencomplex af.

Omgeving van Grave

Door de hoge luchtdruk in het oog van de storm barstten aan-

werden uit de grond getrokken en even verder neergekwakt.

Niet alleen de kleine boerderijen van de arme lagen van de bevolking werden in het Brabantse land vernield. Ook kerken en een klooster werden zwaar vernield. En dat terwijl dat toch zeer stevige bouwwerken waren. Op weg naar het noorden schijnt de storm ook nog hier en daar boerderijen te hebben omgeblazen.

Het *Overijsselsch Dagblad* van 11 augustus 1925 meldt:

Uit Cuyk werd hedenmorgen 10 uur geseind: Het dorp Zeeland is gisterenavond door den orkaan, die boven deze streek woedde, grootendeels verwoest. Volgens hier ontvangen geruchten zouden te Graspeel, Trent en Oventje bijna alle huizen tegen den grond geslagen zijn. Onder de vallende balken werden een 17-jarige jongen en een 12-jarig meisje gedood. Vele personen werden gewond.

Uit Grave wordt geseind: de streek tussen Grave en Uden is gisterenavond tussen 7 en 8 uur door een ramp getroffen. De cycloon is langs Grave gegaan, waar men alleen het wraaselijke gewoel te uiterst afschrikken konstaakte. Meer

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 kerktoeren van Borculo. FOTO NATIONAAL ARCHIEF

▼ Om geld binnen te halen voor het herstel werden ansichtkaarten van het zwaar getroffen Borculo uitgegeven.

FOTO COLLECTIE P. SNELLEN



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!





Burgemeester van Borculo, jonkheer Robert Rudolph Lodewijk de Muralt, zorgde dat het Nationaal Comité Stormramp werd opgericht om geld in te zamelen voor het herstel. Dit comité werd later omgedoopt tot het Nationaal Rampenfonds. FOTO NATIONAAL ARCHIEF



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!



ming buiten de stad. Omdat De Muralt ook al enkele jaren lid was van de Eerste Kamer kende hij in Den Haag zeer goed de weg.

Het ministerie van Oorlog stuurde op diens verzoek meteen driehonderd man genietroepen om puin te ruimen en de wegen vrij te maken. Artsen uit het hele gebied werden naar Borculo gehaald. De Lochemse bakkers gingen meteen brood bakken voor de inwoners van het verwoeste plaatsje.

Er moesten snel en dringend noodwoningen gebouwd worden. Al op 14 augustus blijkt de NV Houtbouw en Houthandel Mij. Padox te Warmond een eerste treinzending naar Borculo te hebben gezonden. Ook schakelde De Muralt de Rijksgebouwendienst in om snel voor wederopbouw te kunnen zorgen. Die nieuwe woningen werden opgebouwd in een park aan de Bloemersstraat, dat al snel de toepasselijke bijnaam Cycloonpark krijgt. Burgemeester De Muralt zorgde ook, dat het Nationaal Comité Stormramp werd opgericht. Later zou dat steuncomité worden omgedoopt tot Nationaal Rampen Fonds. De schade van de ramp op 10 augustus 1925 bedroeg ruim 3 miljoen gulden, een voor die tijd enorm bedrag. Het

van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam en de president van de Nederlandsche Bank. Opvallend is, dat behalve de vermelding in de kranten van 13 augustus volgend op de ramp, hier nauwelijks nog iets van gemeld wordt.

De Muralt heeft toch zeer snel en voortvarend de herbouw van zijn gemeente aangepakt. Hij beseftte ook dat hij dit nooit alleen zou kunnen doen en dat hij aangewezen was op hulp van buitenaf. *Het Vaderland* van 12 augustus geeft aan dat te Borculo zich dan reeds een plaatselijk comité gevormd heeft,

dat een dringend beroep doet om door flinke bijdragen den nood aldaar te helpen lenigen. Het comité bestaat uit de heeren:

jhr.ir. R.R.L. de Muralt, burgemeester, G.J. Griemelink, wethouder, D. Wormeester, J.H. Lubberdink, A. te Velthuis, J.W. ten Cate, H.J. Roeterink, N. Elzas, H.J. Morgenstern, J. van Beest, raadsleden,

J.W.C. Ort, Ned. Herv. predikant, J.J. Kroot, R.K. pastoor, N. Elzas, voors. 1st Gen.,

C.M. Doolle, gemeentesecretaris en J. Bouding, gemeen-

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!





Twee dagen na de Stormramp bezoeken koningin Wilhelmina en prinses Juliana Borculo.
FOTO NATIONAAL ARCHIEF

Geplande nieuwsgierigheid

De branden geven goed aan, dat er een voor die tijd nieuwe
maatregelen genomen werden. Het was een eerste stap naar
de modernisering van de brandweer.

verkeersdoorstroming. Er worden nieuwe maatregelen van
kracht, die "op morgen" zullen ingaan.

1. De binnenstad is geopend voor voetgangers in alle richtingen. Geen voertuigen, ook geen rijwielen aan de hand of kinderwagens, worden toegelaten. Automobielen (geen motorrijwielen) hebben tegen betaling toegang aan de Z-ingang. Zij moeten in colonnes door de stad doorrijden en in de richting van Nettelhorst de stad verlaten. Halt houden of de colonne verlaten is verboden.
2. Toegang met voertuigen in de richting van de stad bestaat alleen langs de volgende wegen: Neede-Borculo; Eibergen (Groenlo)-Borculo; Ruurlo-Borculo. Het verlaten der stad (of de bij de stad liggende autoparken) is alleen geoorloofd langs de volgende wegen: Borculo-Nettelhorst; Borculo-Geesteren-Diepenheim; Borculo-Barchem.
3. Het is verboden binnen een afstand van 3 km van de stad auto's langs den weg te plaatsen of deze aldaar onbeheerd te laten staan. Buiten deze bering en voor zover de gemeenteraad oordeelt, is het verboden te parkeren op andere plaatsen.

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!



5. Het verkeer in de Burgemeester Bloemerslaan is toegestaan voor voertuigen en wielrijders in de richting van de woning van de burgemeester naar het gemeentehuis (dus van Zuid naar Noord).
6. Het verkeer met voertuigen van Diepenheim naar Borculo zal geschieden over Neede; van Borculo naar Diepenheim over Geesteren-Gelselaar.
7. Het verkeer door Lochem met voertuigen is alleen toegestaan in de richting Noord-Zuid; teruggaand verkeer zal ten Z. en O. van de stad geschieden.

Ook in het Brabantse deel van het rampgebied kwamen klachten over vele nieuwsgierigen, zelfs vanuit de grensgebieden kwam men kijken naar wat deze windhoos had aangericht. Of daar ook van dit type verkeersmaatregelen zijn genomen, is niet bekend.

De Tijd van 22 augustus geeft op een aardige manier weer, hoe het ramptoerisme tot uiting kwam.

De Tijd van 22 augustus 1925, pagina 1. Het artikel is te vinden op: <https://www.digitale Bibliotheek voor de Nederlandse Letteren.nl/DBNL/P1/P1-1925-08-22-001>

met haar man per fiets uit Amsterdam gekomen en in de grote drukte was ze hem kwijt geraakt. Overal tevergeefs gevraagd en gezocht, durfde ze niet langer blijven en besloot met den laatsten trein naar Amsterdam terug te keeren. Haar man zou wel nakomen, of was haar misschien al voor, meende zij.

Twee lange, stevige gestalten, met grijze haren en verweerde, bronzen koppen, stapten op hun terugreis van Borculo nabij het verwoeste stadje van hun fietsen en informeerden naar den kortsten weg naar Arnhem. Men maakte hun duidelijk, hoe ze over Doetinchem konden gaan, waarna ze vertelden, dat ze in Nijmegen wilden overnachten, om den volgenden dag de verwoesting in Brabant te gaan zien. 'Het is nog wel een hele rit, maar och, dat hebben we er voor over,' zei de oudste, naar schatting een midden-zestiger, 'morgen moeten we nog een eindje verder'. Het waren mosselvischschers uit Philippine in Zeeuwsch-Vlaanderen. Ze hadden geen rust voor ze het ongelukkige Borculo hadden gezien.

Brandweertijd van 22 augustus 1925, pagina 1.

Brandweertijd van 22 augustus 1925, pagina 1. Het artikel is te vinden op: <https://www.digitale Bibliotheek voor de Nederlandse Letteren.nl/DBNL/P1/P1-1925-08-22-001>

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!



doen had dan de koningin rond te leiden. De koningin liet zich informeren en maakte een rondwandeling door Borculo, waarna zij om 11 uur weer vertrok naar Lochem. Inmiddels praatte zij met enkele getroffen en “schonk hen haar koninklijk troostwoord” (*De Maasbode*, 12 augustus 1925). Zij bezocht nog de ouders van een 12-jarig slachtoffer, de vrouw en de dochter van een ander slachtoffer liet ze op het stadhuis bij zich komen. Dat alles nam dus één uur in beslag!

De minister van Binnenlandse Zaken en Landbouw zou de dag erop naar Borculo afreizen.

Ook het zuidelijk deel van het land, waar de ramp had huisgehouden, mocht zich in koninklijk bezoek verheugen. Op 18 augustus kwam de koningin in Cuijk aan en vandaar vertrok ze naar Langenboom en Zeeland. Daarbij had ze onder meer een ontmoeting met boer Cornelis van den Elzen. Van de zenuwen wist hij niet meer hoe hij het had en sprak vervolgens de legendarische woorden: “Ut hed er nogal gespurriet meneer de koningin!”

De Commissaris van de Koningin in Noord-Brabant, baron Van Veenst tot Veenst, bracht zelfs meerdere bezoeken aan de getroffen gebieden.

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!

Stormen en tornado's in West-Europa

De **Zomerstorm van 1 augustus 1674** was een uitzonderlijke weersituatie die in Noord-west-Europa grote schade aanrichtte door onder meer zware onweersbuien, hagel en windstoten. De storm trok vanuit het huidige Noord-Frankrijk ruwweg noordwaarts over België en Nederland tot aan Noord-Duitsland. Het resulteerde in tal van ingestorte gebouwen, vele slachtoffers en een ontwricht maatschappelijk leven. In de stad Utrecht ontstond de grootste schade. Daar richtte een tornado een enorme ravage aan.

De **Stormramp van 1925**, ook bekend als *Cycloon van Borculo* of *Stormramp van Borculo*, betreft het noodweer dat in Nederland in de namiddag en vroege avond van 10 augustus 1925 van zuidwest naar noordoost over Brabant, via Nijmegen en de Achterhoek naar Twente en uiteindelijk Duitsland trok. In Brabant werden de dorpen/buurtschappen Zeeland, Graspeel, Langenboom, Trent, Oventje en Escharen (praktisch) verwoest door een van de tornado's die op deze dag gezien werden. Het buiencomplex, dat hoogstwaarschijnlijk een supercel bevatte, trok een schadespoor van soms enkele kilometers breed langs Grave, deels over Heumen en Malden, Millingen a/d Rijn, Dijk bij Didam, Doetinchem, Ruurlo, Borculo en Neede. Het complex trok vervolgens noordoostwaarts. Van alle plaatsen werd Borculo het zwaarst getroffen. Er vielen in totaal 4 doden en 80 gewonden.

De **Stormramp van 1927**, ook bekend als de *Cycloon van Neede* of *Vergeten Cycloon*, betreft het noodweer dat in Nederland in de namiddag en vroege avond van 1 juni 1927 van zuidwest naar noordoost over de Achterhoek trok. Een buiencomplex trok vanaf Millingen aan de Rijn naar de Achterhoek naar Twente naar Duitsland. Slechts twee dagen na de Stormramp van 1925.



2017



2018

2019



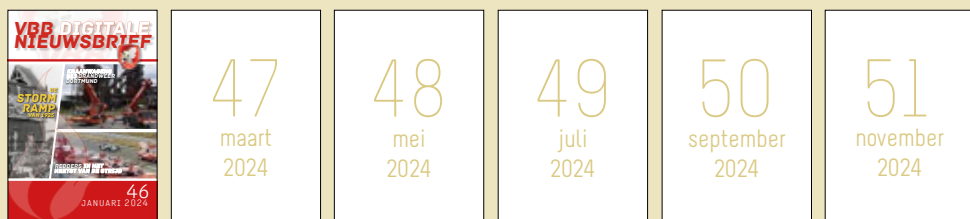
2020

2021



2022

2023



2024



VBB DIGITALE NIEWSBRIEF

SPECIALS

