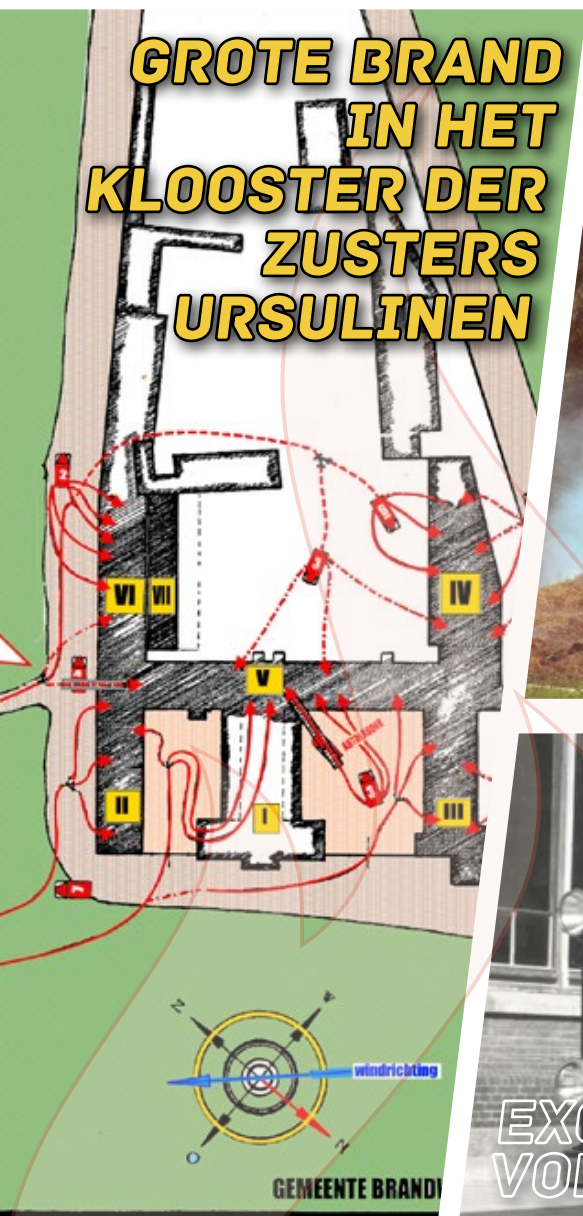


# VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



**GROTE BRAND  
IN HET  
KLOOSTER DER  
ZUSTERS  
URSULINEN**



**GRONDVERZET  
BIJ DE BRANDWEER  
DORTMUND**



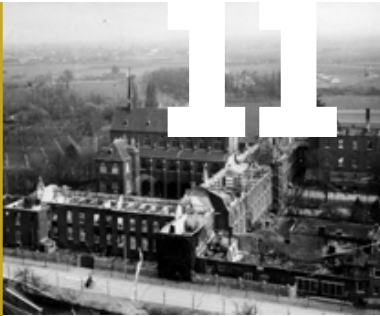
**EXCLUSIEVE BRANDWEER-  
VOERTUIGEN MARTENS**



48

MEI 2024

## HISTORIE



### Grote brand in het klooster der Zusters Ursulinen

In 1956 was er al sprake van burenhulp tussen de Nederlandse en Belgische brandweer. Peter Snellen beschrijft de inzet van de Nederlandse brandweer bij een verwoestende brand van het Ursulinenklooster in het Belgische Hamont.

## RUBRIEKEN

### 5 Column

Rob Jastrzebski schrijft over hedendaagse horrorscenarios waarop de hulpdiensten zich moeten voorbereiden.

### 6 KlassiekerNieuws

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

## OVER DE GRENS



### 200 jaar brandweer Deinze

Marinus Oosthoek doet verslag van een brandweerruilbeurs ter gelegenheid van de 200e verjaardag van het Belgische brandweerkorps Deinze.



### Frans pretpark met Hollands tintje

Op het Zuid-Franse pretpark OK Corral vond Michel Voogd twee voormalige Nederlandse DAF-tankautospuiten. Adriaan Kriek achterhaalde met behulp van Louis van Telgen de herkomst.



### Grondverzet bij de brandweer

Duitsland-correspondent Stefan Bodnek omschrijft enkele bijzondere grondverzetmachines die in gebruik waren en zijn bij de brandweer Dortmund.

## VOERTUIGHISTORIE



### Carrosseriebedrijf Martens, exclusieve brandweervoertuigen

Het Gelderse carrosseriebedrijf Martens bouwde enkele bijzondere brandweervoertuigen die voornamelijk rondom Nijmegen dienst hebben gedaan. Adriaan Kriek doet verslag.



### Mercedes-Benz brandweervoertuigen in Brandweerdepot Weelde

Marinus Oosthoek en Peter Snellen beschrijven de historie van de in het Brandweerdepot Weelde aanwezige brandweervoertuigen met de kenmerkende ster op de grille.

#### 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 april 2024



# U

ziet het, wij hebben ons best weer gedaan!

Om te beginnen zijn we maar weer eens gedoken in de geschiedenis van een aantal voertuigen die staat te pronken in het 'Brandweerdepot' in het Belgische Weelde, het gebouw dat inmiddels beschouwd mag worden als de overdekte speeltuin van schrijver dezes.

Overigens, wist u dat we altijd nog helpende handjes kunnen gebruiken. Gezien het feit dat we als vrijwilligers toch al een zeer gemêleerd gezelschap van Belgen en Nederlanders (en niet alleen uit de grensstreken) vormen, kunnen ook mensen die ten noorden van de grens wonen en zich willen inspannen om van het depot een museum te maken van groot belang zijn. Wat je kunt, is niet zo belangrijk. Iedereen heeft bepaalde talenten. De ene is goed in praktisch werk, kan goed met zijn handjes werken, de andere is wat meer theoretisch aangelegd, maar allemaal samen hebben we dan toch maar mooi alle benodigde vaardigheden in huis.

In de vaste rubriek KlassiekerNieuws vindt u weer allerlei wetenswaardigheden over de verblijfplaatsen van ons vaderlands rijdend brandweer erfgoed. Nu lijkt dat misschien voor sommigen van marginaal belang. Maar als er over een jaar of twintig iemand zich weer eens afvraagt, waar nou net die ene wagen uit zijn of haar brandweerkorps gebleven is, kan men aan de hand van wat Adriaan Kriek allemaal heeft uitgezocht de geschiedenis van zo'n voertuig toch weer voor een groot deel reconstrueren.

Ook in deze aflevering een zeer interessant artikel over Carrosseriebedrijf Martens in Wijchen. Ze hebben niet heel erg veel brandweerwagens gebouwd, maar wel heel kenmerkende.

Wie dan de titel OK-Coral leest, denkt meteen dat ie in het verkeerde e-zine is terecht gekomen en er zich echte Wild-West-Taferelen gaan afspelen, vergist zich. Het gaat toch echt over enkele Nederlandse brandweervoertuigen die in Frankrijk (toch niet echt het wilde westen) hun levensavond slijten.

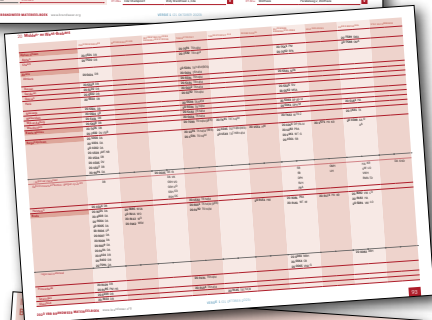
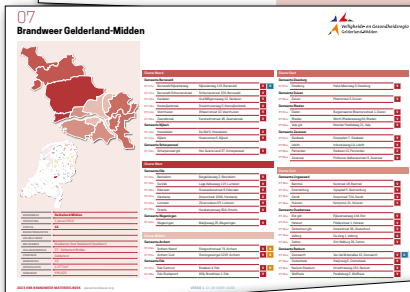
Onze correspondent in België doet verslag van een ruilbeurs in Deinze en een van de vaste medewerkers uit Duitsland (Stefan Bodynek) vertelt weer wat over het speciale materieel waarmee daar gewerkt wordt.

En omdat we toch in deze aflevering van uw digitale nieuwsbrief weer eens flink over de grens kijken (Nederland is immers maar een postzegel op de wereldkaart) treft u dan nog een staaltje van internationale brandweersamenwerking tussen België en Nederland aan. Niet zo heel recent, maar het is goed ook eens te lezen over de geschiedenis, vinden wij althans. Want hoe heet het zo mooi: "wie het verleden niet kent, begrijpt het heden niet helemaal en heeft grote kans op het pad naar de toekomst de weg kwijt te raken".

Veel leesplezier namens alle medewerkers!

**PETER SNELLEN**

# VOORWOORD



## 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 brandwerven 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 tankautosputten, 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 Grootschalig 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](mailto:info@brandweer.org)



### Waar kan ik het Brandweer Materieelboek vinden?

1. Ga naar [www.brandweer.org](http://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.

## Horrorscenario

**O**ok bij de eRIC-vakbeurs geweest? Indrukwekkend hè? Vooral de ‘multi-demonstratie’ bedoel ik. Maar ook surrealistisch en schokkend, neen... beangstigend zelfs! De demo moest een beeld geven van een multidisciplinair crisisscenario en wat daar allemaal bij komt kijken qua inzet van hulpdiensten en bijzondere specialismen. Wel-aan, tijdens de demonstratie moest ik denken aan horrorfragmenten uit ‘Band of Brothers’ of ‘Saving Private Ryan’. Het was je reinste ‘warzone’, compleet met bruuft wapengeweld, rondspuitend bloed en afgerukte ledematen. Petje af voor de scenariomakers. Maar tegelijk een schrikreactie: is dit waar onze hulpdiensten zich anno 2024 op dienen voor te bereiden? Ja, zo is helaas de werkelijkheid vandaag de dag. Niet voor niets heeft onze onvolprezen Nationaal Coördinator Terrorismebe-strijding het dreigingsniveau in november afgelopen jaar nog verhoogd naar het op één na hoogste: vier op een schaal van vijf. We leven in een ‘boze bange wereld’...

Och, met weemoed denk ik terug aan de prille voorganger van eERIC, de beurs ‘Ramp en Bestrijding’, die zijn debuut beleefde in het millenniumjaar 2000. Ja, toen was er ook een multi-demonstratie. Toen draaide alles nog om ‘gewone rampjes’. Een dikke kettingbotsing met auto’s met beknelde slachtoffers was toen voldoende om de beursbezoekers te boeien, want zulk een ‘ramp’ maakte al veel indruk in de publieke opinie. Maar ja, we leefden ook in een andere tijd en een andere wereld. Het was zo’n beetje het hoogtepunt van de euforie van ‘eeuwige vrede’, nadat elf jaar eerder het ‘IJzeren Gordijn’ viel en de ‘Grote Boze Rus’ morrend en grommend terug kroop in zijn hol. De krijgsmacht werd grotendeels ontmanteld, want die hadden we toch niet meer nodig. En ‘Nine –Eleven’ moest nog komen... En toen dat gebeurde veranderde de wereld.

Vierentwintig jaar, tien vakbeuren en vele aanslagen later, zijn kettingbotsingen al lang niet meer de grootste zorg van de *bravehearts* in de hulpverlening. Evenmin als ontsprende treinen en slecht landende vliegtuigen of ontplofende chemische fabrieken. Thans is alle aandacht gericht op grote boze boeven. Hetzij waanzinnige eenlingen, hetzij waanzinnige groepen of wereldwijde netwerken. Met bommen en Kalasjnikovs en wat al niet meer.

En dus zagen we op de jongste eERIC-editie een demo met brandweerlieden en ambulanciers die oogden als militaire commando’s. Met ballistische bescherming zoals kogelwerende vesten en helmen. En met tools in hun uitrusting om spuitende slagaders en afgerukte ledematen te verbinden. Het zag er spectaculair uit, want de zeer speciale trauma-acteurs die voor de

demo waren ingevlogen zouden zo uit een echt slagveld kunnen zijn gehaald. Ook spectaculair: agenten van de Dienst Koninklijke en Diplomatieke Beveiliging die in een flitsreflex de VIP die ze beschermen in dekking nemen en afvoeren, terwijl ze even rap hun eigen automatische wapens uit hun rugzak en koffertjes toveren en terug knallen dat het een lieve lust is. Of de ‘special forces’ van de DSI en de sniper die vanuit een helikopter de terroristen onder vuur neemt en ze een voor een ‘neerlegt’. Triomf! Een knalscene uit een Wild-West film is er niets bij...

Geweldig dat al deze dappere lieden er zijn en dat ze klaar staan voor onze veiligheid. Of liever: onveiligheid, want als zij in actie moeten komen is ‘t kwaad meestal al geschied of tenminste gaande. Maar het geeft wel te denken, dat dit het niveau is waarop niet alleen de politiespecialisten, maar ook hulpverleners

van rood en geel zich heden ten dage serieus prepareren. Och, in wat voor wereld leven we toch?...

In een wereld na Nine-Eleven. Na Madrid... Londen... Parijs... Brussel..., Berlijn, Oslo en Utøya... Na corona... na Oekraïne, na Gaza. Oorlogen en conflicten ver weg worden door extremisten en waanzinnigen ook in onze straten uitgevochten. Ja, daar moeten ook de hulpdiensten klaar voor zijn. Dat moest de surrealistische demonstratie tijdens de eERIC-vakbeurs ons

duidelijk maken. Vier keer op rij. En het publiek was geboeid en onder de indruk. Applaus! En zij gingen over tot de orde van de dag. Biertje? Maar morgen kan het zomaar echt gebeuren... Een beangstigend idee.

**ROB JASTRZEBSKI**

**MAAR HET GEEFT WEL TE DENKEN, DAT DIT HET NIVEAU IS WAAROP NIET ALLEEN DE POLITIESPECIALISTEN, MAAR OOK HULPVERLENERS VAN ROOD EN GEEL ZICH HEDEN TEN DAGE SERIEUS PREPAREREN.**



# Klassiekernieuws

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



Via de Facebook-pagina Brandweer Oldtimers werd een Thames Trader 40 te koop aangeboden. Het mooie is dat er nog steeds schuurvondsten gedaan worden. Dit voertuig was voor mij geen onbekende, maar een goede foto had ik er nog steeds niet van, en ik was erg verrast dat hij nog steeds 'in leven' is. Deze tankautospuit is te koop via Johan Kruijjer, vraagprijs is niet bekend. Het betreft een tankautospuit gebouwd door Berwi voor de gemeente Koggenland korps Berkhout; kenteken van het voertuig is TN-15-25, heeft als bouwjaar 1962 en werd in 1975 verkocht aan een particulier. Op de foto kunt u zien dat het voertuig nog in redelijke staat verkeert.



## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://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**

Het Brandweermuseum in de Wouwse Plantage wil het aantal voertuigen inkrimpen en wil daarom drie voertuigen verkopen. In de verkoop staan de bekende Ford (Big Job) C-620 van de brandweer Ossendrecht, een Mercedes-Benz L608D35 van brandweer Nieuw-Vossemeer en de Magirus-Deutz 135D12F van brandweer Willemstad.

De Mercedes en de Magirus waren de twee laatste aanwinsten van het museum, maar moeten nu helaas het veld ruimen; er is te weinig ruimte en het onderhoud is ook een kostbare zaak.



De Ford (Big Job) is door Neesman uit Amsterdam gebouwd en werd in 1958 afgeleverd en in 1994 geschonken aan het Brandweermuseum Wouwse Plantage.

## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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





## GESCHIEDENIS

Om terug te gaan in de geschiedenis van brandweer Deinze moet je hoofdzakelijk afgaan op de mondelinge (en vooral heel wat verschillende) verhalen, maar gelukkig is er in het verleden toch nog wel wat vastgelegd voor het nageslacht.

### 1824

Het vrijwilligerskorps van de brandweer Deinze wordt opgericht. 15 Deinzenaren staan in voor de brandbestrijding. Het materiaal toen: 1 brandspuit, 1 koperen darm, 2 brandhaken en 26 lederen emmers.

### 1932

Met enkele jaren vertraging viert de brandweer van Deinze haar 100-jarig bestaan. De nieuwe spuihuizen in de Louis D' Hondtstraat worden ingehuldigd. De brandweertlieden werkten intussen met twee pompen, een met een capaciteit van 750 en een met 1000 liter per minuut.

### 1996

Door de uitbreiding van het wagenpark en de verkeersdruk in het centrum wijkt de brandweer van Deinze uit naar de huidige kazerne in de Stadionlaan.

### 2009

De stelpplaats van de brandweerkazerne breidt uit. Tegelijk start de politie van Deinze met de bouw van een commissariaat, zo wordt de Stadionlaan een echt veiligheidsplein.



hln.be/Anthony Status

# 200 JAAR brandweer Deinze

TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

Omdat de brandweer van Deinze dit jaar zijn tweehonderdste verjaardag als brandweerdienst viert, wordt er elke maand van 2024 een evenement georganiseerd door de vriendenkring van brandweer Deinze.

Uiteraard hoorde bij al die festiviteiten ook een brandweerruilbeurs, die op 23 maart 2024 gehouden werd in de Brielpoort te Deinze. Een dertigtal standhouders was hier op af gekomen om hun attributen ten toon te stellen of te ruilen dan wel te verkopen.

Eenieder was ook weer blij dat Kees Verwijs na een vervelende en ingrijpende ziekte weer aanwezig kon zijn. Deze grondlegger van de 112 Beurs NL en medeoprichter van de 112 Beurs BE werd daarom verwelkomd door de overige standhouders

Helaas viel het aantal bezoekers wat tegen, maar gezien dit de eerste keer was dat er in Deinze een ruilbeurs werd gehouden, is het altijd moeilijk voor een organisatie om de eerste keer een groot aantal standhouders en bezoekers te verwelkomen. Alles was netjes verzorgd; een mooie verwarmde hal met buffet, waar iedereen een drankje of hapje kon nuttigen.





Er stond een mooie oude brandweerpomp met een bijzonder verhaal; het betreft een motorspuit, gebouwd ver voor de oorlog en vermoedelijk geleverd door een Franse pompbouwer. Het is een beetje een samengestelde motorpomp die (ook volgens het verhaal) voor het grootste deel in zelfbouw werd gerealiseerd. De pomp was aangekocht door een fabriek in Deinze, met subsidie van deze gemeente, zodat deze motorspuit zowel op de fabriek als in Deinze ingezet kon worden. In een later stadium is deze motorspuit (na weer een kleine verbouwing) in dienst gegaan bij de brandweer van Deinze.



het voorplein kunnen zetten als publiekstrekker. Het is daar een geschikte locatie met een heel groot voorterrein, dus er hadden wel wat voertuigen mogen staan (misschien iets voor de volgende keer?).

Er stond dan wel een oude MUG afkomstig van Neonatologie AZ Sint-Jan Brugge geparkeerd in de hal; deze was van het Project Rescue US. Uiteraard had deze organisatie ook een stand. De eerste MUG over de weg ontstond eveneens bij het AZ Sint-Jan in Brugge aan het einde van de jaren zestig toen het ziekenhuis een apart voertuig in gebruik nam van een medisch team dat op de vlucht was gevlucht naar België na de Tweede Wereldoorlog.

#### **PROJECT RESCUE US**

*Dit is een project dat opgestart werd om hulpverleners (uit verpleging, ambulancediensten, brandweerkorpsen, politie en defensie) die lijden aan PTSS (Post Traumatic Stress Syndroom) te assisteren bij het zoeken naar de juiste hulp en om eventueel een deel van de behandeling te betalen.*

*Er is met betrekking hiertoe veel te weinig professionele hulp voor deze mensen. Het is een project dat wordt ondersteund door de Vlaamse Staat.*

## **Verder lezen?**

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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





*OK Corral in het Zuid-Franse Cuges-Les-Pins is in Nederland niet het bekendste pretpark. Toch heeft dit park nauwe banden met Nederland en in het bijzonder met Attractiepark Slagharen. Het wordt namelijk gerund door Mathijs Bembom de zoon van Ponypark-Slagharen-stichter Henk Bembom.*

*OK Corral begint in 1966 met een soort ranch in wildweststijl. In 1970 verkopen de eigenaren die ranch aan Claude Lorge, die er enkele attracties bij bplaatst en het terrein laat omheinen. Van nu af moeten de bezoekers betalen om naar binnen te mogen. In 1979 wordt het park opnieuw verkocht en wel aan de Nederlandse familie Bembom; Mathijs en Stephanus geven van nu af aan leiding aan OK Corral. Zij breiden het park uit met nieuwe attracties en onder hun leiding groeide het park uit tot het grootste pretpark van Zuid-Frankrijk. In de jaren negentig begint Stephanus een eigen camping in Paray-Le Mondial. Sindsdien leidt Mathijs Bembom het park OK Corral, samen met zijn vrouw en twee zonen. Zo zijn ook twee Oer-Hollandse brandvoertuigen terechtgekomen in Zuid-Frankrijk.*

## Frans pretpark met Hollands tintje

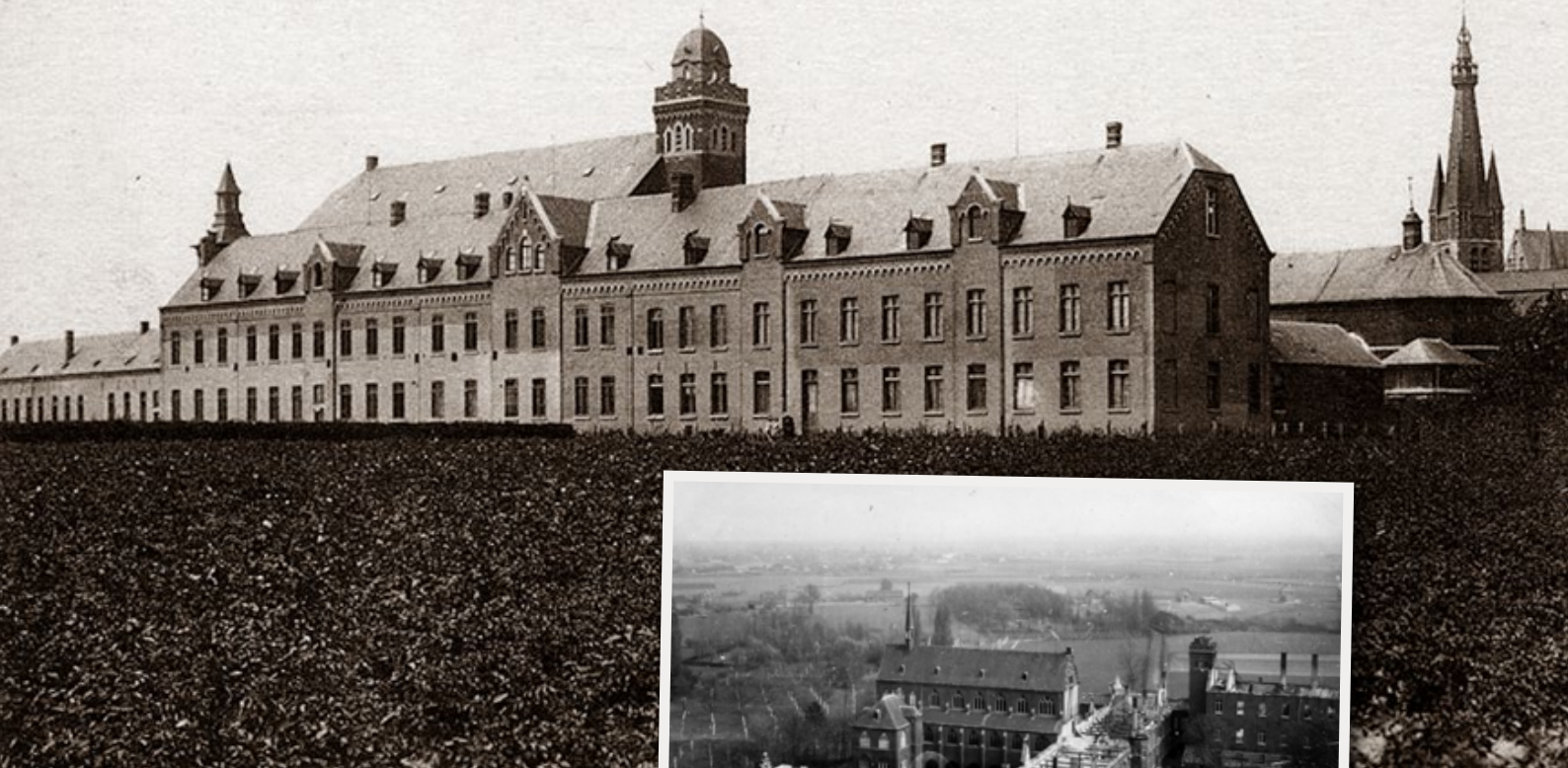
### Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



Hamont. — Pensionaat.



## INTERNATIONAAL BRANDEN BLUSSEN

# Grote brand in het klooster der Zusters Ursulinen te Hamont (België)

**We schrijven het jaar 1956.** De Nederlandse brandweer heeft net kennis gemaakt met nieuwe voertuigen van het type Tankautospuiter hoge druk, toen nog vaak 'autospuiter hoge druk' genoemd. Een ander nieuwtje is de mobilfoon, waarmee de bevelvoerders in direct contact staan met de meldkamers en seinzalen in de brandweerkazernes. Langzaam kruipt men uit het dal, dat is ontstaan door de Tweede Wereldoorlog en het land is overal in wederopbouw. Rond half twee 's nachts van de 12e april van dat jaar wordt er een brand ontdekt in het klooster van de Zusters Ursulinen in het Belgische Hamont.

TEKST PETER SNELLEN

## Ursulinen

Die Orde van Sint Ursula is een vrouwelijke kloosterorde die in de zestiende eeuw werd gesticht. De zusters die tot deze orde behoren, leven in kloosters en wijden zich voor een groot deel aan de opvoeding en het onderwijs aan meisjes, aan parochiewerk en aan catechese. Ze zijn dan ook vooral bekend geworden, omdat er veel scholen door hen werden gesticht. In heel Europa zijn de nonnen van deze orde dan nog heel actief in het onderwijs en dus ook in België.

Een van de grootste complexen in België is het klooster van de Ursulinen in Hamont, vlak bij de Nederlandse grens, ter hoogte van Budel. Dat klooster werd opgericht in 1839. Het complex in Hamont is in drie perioden tot stand gebracht. De eerste periode was die in 1839–1840, de tweede duurde van 1869 tot 1873 en dan werd er nog tussen 1899 en 1904 flink aan het complex gewerkt. De Roermondse architect van dit gebouwencomplex kwam uit de school van de grote Pierre Cuypers en de gebouwen mogen dan ook worden geschaard tot de neogotische hoogtepunten.

In 1913 werd de eerste steen gelegd voor een nieuwe kapel naar een ontwerp van Pierre Cuypers. Die kapel werd in 1919 gewijd. In 1920 werd een leer-werkhuys voor meisjes geopend, feitelijk een beroepsopleiding voor het leren maken van kleding.

Eerst veel er werk gemaakt van het oprichten van een Inter-

invloed van het protestantisme en de gevolgen van de Franse Revolutie, kwam maar langzaam op gang.

Het klooster had flink te lijden onder de Duitse bezetting. Het werd zelfs in september 1944 geplunderd bij de aftocht van de Duitsers. Na de bevrijding diende het klooster nog enige tijd als militair hospitaal voor de Britten, maar al in maart 1945 kwam het klooster weer terug in handen van de zusters. In 1950 werd een jongensinternaat geopend en in 1951 kwam er een gymnasium en moderne humaniora, doch in 1956 ging dit naar Overpelt. Na de brand in 1956 moest een groot deel van het klooster en de onderwijsgebouwen worden gesloopt en vervolgens herbouwd. Zo ontstond het Instituut Maria Middelaars, dat in 1983 met het Salvatorcollege fuseerde.

Aan het eind van de twintigste eeuw liepen de kerken en de kloosters gestaag leeg. De invloed van de Kerk op de maatschappij en op het onderwijs werd steeds geringer. In 2012 vertrokken dan ook de laatste zusters Ursulinen uit Hamont. Het kloostercomplex werd aangekocht door de gemeente Hamont-Achel en die geeft het complex een nieuwe bestemming. De kapel van dit klooster is een toeristische trekpleister, omdat die nog altijd de sfeer uitademt van het 'Rijke Roomsche Leven'.

Al met al zorgde het oude gebouw voor een enorme vooruitgang

## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



twintig jaar – vooruit.

Achtereenvolgens werden de korpsen van de gemeenten Veldhoven, Asten, Deurne en Helmond verzocht om uit te rukken in de richting van Hamont. De commandant werd thuis opgehaald door de speciale commandowagen die toen al voorzien was van een mobilfoon en een luidsprekerinstallatie, zodat vanaf dat moment zowel met de centrale als met het uitgeruchte voertuig gesproken kon worden, wat toen nog iets heel bijzonders was. Onderweg naar Hamont zag de heer Nieman al een rode gloed boven de brand, en dat terwijl Hamont zowat 30 kilometer van Eindhoven ligt. Overigens was de moderne wegenstructuur er toen nog niet en dus moest men aanrijden door de verschillende dorpen en gemeenten en over provinciale wegen. Zo gezien is het een prestatie hoe snel de voertuigen die soms een flinke afstand moesten afleggen toch ter plaatse waren.

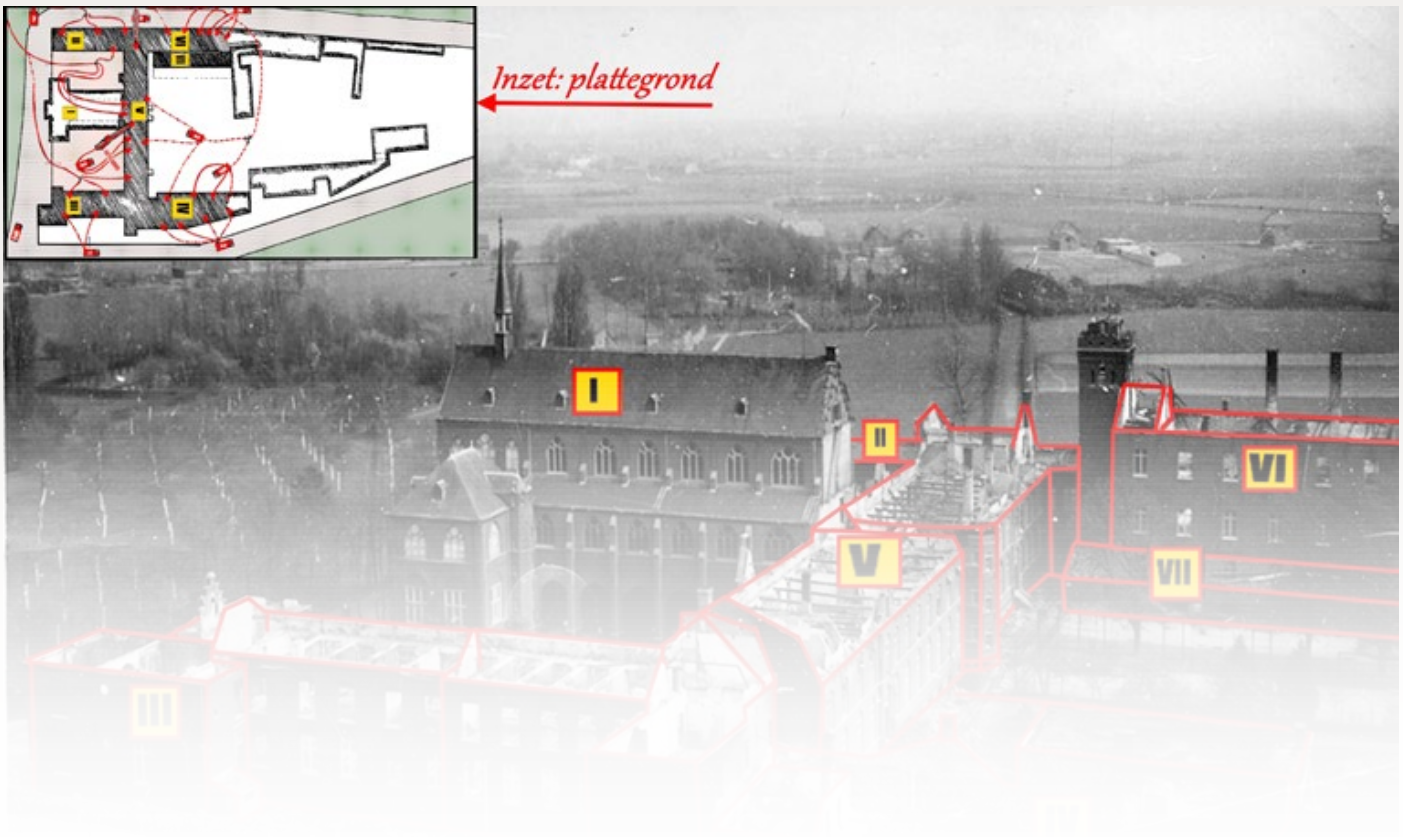
Het bestrijden van deze brand zou wel eens enige tijd in beslag

kunnen nemen en daarom werd per mobilfoon aan de centrale de opdracht gegeven om de vrije beroepsmanschappen te alarmen, mede in verband met het bezetten van meer materieel. Uit de berichten vernam hij dat het een zeer hevige brand betrof. Daarop besloot hij om ook de Magirus autoladder te laten inzetten.

Bij aankomst op de plaats van de brand werd onmiddellijk contact gelegd met de daar aanwezige korpsen, namelijk de vrijwillige brandweer van Budel en de bedrijfsbrandweer van de Budelse zinkfabrieken en met de heer Tachelet van de Belgische brandweer uit Bree.

Al spoedig was het duidelijk dat er niet veel meer te redden zou zijn. Alle krachten dienden dan ook te worden ingezet om uitbreiding te voorkomen, zodat er een kans was dat zowel de kapel die al aan de kloosterzijde door het vuur was aangetast, als de nog niet brandende gedeelten van de oostelijke en westelijke vleugel te behouden.





## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



vandaar voerde men enkele stalen lage druk aan naar de noord-oostelijke zijde van het complex. Uiteindelijk zouden er 21 stralen nodig zijn om de brand onder controle te brengen.

De heer Nieman doet ook verslag van de door hem gecoördineerde inzet.

*Onmiddellijk kon de vrijgevalle plaats van de brandweer van Bree worden ingenomen door die van Veldhoven, terwijl de brandweer van Helmond en Asten aan de achterzijde op het binnenrein hun opstellingsplaatsen hadden ingenomen en van daaruit zowel de Oostelijke als de Zuidelijke vleugel onder schot namen. De laatst aangekomen tankwagen werd voorlopig in reserve gehouden aangezien de brand op dat moment voldoende was ingesloten en ik gaarne enige armslag had in verband met*

*de grootte van het object waarin verrassingen niet denkbeeldig waren. Nadat was gebleken dat met de binnenaanval op en in de Oostelijke vleugel groter resultaat werd bereikt dan met het water vanaf de ladder op de brand – en manschappen – werd geworpen kon deze ladder worden verplaatst naar een binnenhof aan de rechterzijde van de kapel om aldus de 25 meter hoog gelegen ruimte boven de gewelven via een dakkapel te bereiken. Aangezien dit de enigst mogelijke toegang tot de genoemde ruimte was en de brand aldaar van binnenuit moest worden aangevalen, kwam het maar al te goed uit dat over de ladderwagen kon worden beschikt. Met inzet van één nevelstraal van het voertuig van de brandweer Helmond – dat voor dit doel een andere opstellingsplaats had moeten innemen – werd de brand in het houten dakbeschoot en kaspanten snel bedwongen.*

### Brand meester

In de vroege ochtend was de brand zover onder controle, dat men met nablussen kon beginnen. Dat moet tegen zes uur in de ochtend zijn geweest. Het indrukwekkende klooster was bijna volledig vernield. Alleen de kapel kon gevrijwaard worden. De totale brandbestrijding, waaraan nagenoeg uitsluitend met toen nieuw materieel werd deelgenomen, duurde voor een lange kompas (in

al om ca. 01.20 uur was ontdekt. Brandweercommandant Nieman betoont dan ook, dat bij een vroegere inzet van het materieel het zeer goed mogelijk zou zijn geweest om grotere gedeelten van het complex tegen het vuur te beschermen, omdat dan de mogelijkheden nog aanwezig zouden zijn geweest om de brand te lokaliseren, wat nu niet meer tot de mogelijkheden behoorde.

## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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





# CARROSSERIEBEDRIJF **MARTENS** EXCLUSIEVE BRANDWEERVOERTUIGEN

TEKST ADRIAAN KRIEK FOTO'S PETER SNELLEN, COLLECTIE AUTEUR

**I**n 1821 bevond zich al een wagenmakerij in Wijchen. Deze wagenmakerij had zich gevestigd aan de Zandstraat, de tegenwoordige Kasteellaan. Cornelis Roest startte hier zijn werkzaamheden als timmerman/wagenmaker. Een slimme zet, want in een dorp, bevolkt door hoofdzakelijk landbouwers, was er voortdurend werk aan de winkel. De boeren hadden houten karren en kruiwagens nodig. Het vervaardigen van houten wielen was een specialiteit die gedegen vakmanschap vereiste. Cornelis Roest kreeg uit twee huwelijken maar liefst elf kinderen, waarvan drie zoons in de voetsporen van hun vader traden. Van deze drie had Johannes Roest de langste adem. Hij zette de zaak voort in 1885 nadat zijn twee broers waren overleden.

In 1890 kreeg Johannes er een compagnon bij. Jan Willem Martens, die was getrouwd met Maria Mulders, een nichtje van Johannes. Samen beleefden ze een aantal mooie jaren aan de Zandstraat. De zakelijke activiteiten werden behoorlijk uitgebreid. Er werd een woonhuis gebouwd met twee verdiepingen, zodat er tevens ruimte was voor hotelkamers. Beneden werd ook een café ingericht met een sierlijke veranda aan de voorzijde.

## Carrosseriebedrijf

In 1898 hadden de compagnons een primeur in Wijchen, ze plaatsten een petroleummotor van 10 pk voor de aandrijving van hun machines. Ook na het overlijden van zijn compagnon Johan-

nes in 1904, liet Jan Willem Martens niet na om te vernieuwen en uit te breiden. Zo kreeg het bedrijf in 1923 een zuiggasmotor van 20 pk. Met deze motor werd een boomzaagmachine aangedreven.

Het bedrijf was inmiddels omgedoopt tot Firma Martens en in de jaren twintig kreeg het bedrijf de opdracht van Ford om cabines voor de T-Fords te leveren. Zo stonden in die jaren zo'n vijftientig kale chassis' te wachten op een *finishing touch* voor de Europese markt. De firma Martens bleef altijd in handen van de familie. Jan Willem deed de zaak in de jaren twintig over aan zijn zoon Roeland, bekend als 'Roetje Martens'. Onder diens leiding verschoof het zwaartepunt van wagenmaker naar carrosseriebouwer en werden in 1938 de horeca activiteiten gestaakt. Roetje liet zich na de oorlog opvolgen door zijn zonen Mathieu en Willem, die weer opgevolgd werden door Frans en Thijs Martens. Het bedrijf was meegegaan met de veranderingen van de tijd. Van hout werd na de oorlog overgegaan op staal en later op aluminium. In de laatste jaren van het bedrijf was het gespecialiseerd in het maken van laadbakken voor vrachtwagens. Hun specialiteit was het fabriceren van gesloten aluminium carrosserieën. Carrosseriebedrijf Martens Wijchen B.V. beëindigde in 2003 zijn activiteiten na de verkoop van het bedrijf aan de firma Hoekstra uit Winterswijk. Op de locatie waar het bedrijf gevestigd was, werd medio 2007 een blok woningen gebouwd.



### Brandweeropbouwer

Martens maakte gedurende twee periodes enkele exclusieve brandweerwagens. De eerste periode was in het begin van de jaren vijftig toen Martens drie brandweerwagens bouwde, en wel voor Utrecht, Kampen en Nijmegen.

De tweede serie brandweerwagens startte in 1972 met een Mercedes-Benz Unimog S406 voor de brandweer Nijmegen. In

die periode werden totaal 19 brandweervoertuigen gebouwd, meestal voor korpsen uit de omgeving. De Nijmeegse brandweer heeft er hiervan acht laten opbouwen. Eén van de brandweerwagens die Martens opbouwde en die niet in de eigen regio terecht kwam, was een order voor een hulpverleningswagen voor het brandweerkorps van Uithoorn in 1986. ■

| KORPS            | TYPE     | MERK/TYPE CHASSIS             | KENTEKEN         | PERIODE    | OPMERKINGEN  |
|------------------|----------|-------------------------------|------------------|------------|--|
| Utrecht          | AS Id    | Diamond-T                     | L-43579►NB-75-44 | 1949-19..  | met Kronenburg-pomp                                |
| Kampen           | PM8      | Bedford MCF                   | E-38828►NJ-02-38 | 1951-1975  | in 1950 (tot 1970) voorzien van voorbouw pomp      |
| Nijmegen         | TS hd/ld | DAF A50C360                   | M-26684►NB-89-74 | 1951-1972  |  |
| Nijmegen         | HV-II    | Mercedes-Benz Unimog S406     | BS-59-42         | 1972-1985  | naar Overasselt (1986-1993)                        |
| Nijmegen         | HV-I     | Mercedes-Benz 1017AF360       | 36-FB-63         | 1977-1986  | naar Denemarken                                    |
| Nijmegen         | VW       | Mercedes-Benz 1017AF360       | 65-SB-31         | 1979-1991  | zg. schuim-/kraanwagen; open laadbak met laadkraan |
| Nijmegen         | VW       | Mercedes-Benz L608D35         | 37-TB-87         | 1980-1991  | huifopbouw met laadklep                            |
| Wijchen          | HV-II    | Mercedes-Benz Unimog U1300L32 | 42-TB-91         | 1980-1996  | naar Ruinen (1996-2014)                            |
| Mook             | HV-II    | Mercedes-Benz L608D35         | BF-38-PG         | 1983-2004  | in 1999 in eigendom overgenomen van regio          |
| Beneden Leeuwen  | HV-II    | Mercedes-Benz L608D35         | BF-66-PT         | 1983-199.. |  |
| Nijmegen         | HV-II    | MAN 9.163FAE                  | BN-85-YF         | 1984-1995  |  |
| Uithoorn         | HV-II    | Mercedes-Benz L608D35         | BR-22-HB         | 1986-2002  | naar Sigma Coatings te Amsterdam (2002-?)          |
| Beuningen        | GM6      | Mercedes-Benz L608D35         | BR-27-ZG         | 1986-2005  |  |
| Parencó (Renkum) | PM6      | Citroën C25E                  | VJ-06-XK         | 1990-2017  |  |
| Nijmegen         | HV-III   | Volkswagen Taro XCab 4x4 2.5D | VP-34-PJ         | 1992-2013  |  |
| Overasselt       | GM6      | Dece Daily 4x4 1D             | WV-73-HG         | 1993-2012  |  |
| Uithoorn         | HV-D/PM9 | Volvo P241 L3400              | BB-32-07         | 1993-2004  | naar PDS Breda/Jan                                 |

## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



CARROSSERIEBEDRIJF  
**MARTENS**



Nijmegen BS-59-42



Nijmegen 36-FB-63



## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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





## CARROSSERIEBEDRIJF **MARTENS**



Beuningen BR-27-ZG



## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



## CARROSSERIEBEDRIJF **MARTENS**



Nijmegen BD-FZ-48



### Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



*Na in de vorige nieuwsbrief aandacht te hebben besteed aan de Volkswagens van het eerste type, is dit keer die andere grote autofabriek uit Duitsland aan de beurt. Wie in onze contreien naar brandweervoertuigen kijkt, kan er niet omheen. De auto's met de ster op de grille zijn alom bij de brandweer aanwezig en mogen dus ook in een brandweerverzameling niet ontbreken.*

# Mercedes-Benz brandweervoertuigen in Brandweerdepot Weelde



**M** TEKST MARINUS OOSTHOEK EN PETER SNELLEN

Mercedes-Benz ontstond in 1926 na de fusie tussen de bedrijven Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) van Gottlieb Daimler en Benz & Cie. van Carl Benz. Het is ongetwijfeld een van de oudste en bekendste automerken ter wereld, maar behalve personenauto's, bussen en bestel- en vrachtwagens produceerde men ook vliegtuigen. Mercedes was sinds 1902 het merk waaronder Daimler, opgericht door Gottlieb Daimler, auto's verkocht. De naam van dit merk is te danken aan Mercedes Jelinek, de dochter van de Oostenrijks-Hongaarse consul Emil Jelinek, een van de eerste klanten van Daimler die al in 1900 een groot aantal auto's bestelde.

## Energie-transitie: van stoom en stroom naar benzine

Carl Benz was welbeschouwd de eerste autobouwer ter wereld. Al in 1895 bouwde hij zijn eerste personenwagen – De Benz Patent-Motorwagen – en het papier met patentnummer 37435, verstrekt door het Keizerlijke Patentbureau in Berlijn, is in feite de geboorteakte van de auto zoals wij hem kennen. Zijn blijkbaar toen al zeer geëmancipeerde vrouw was de eerste persoon ter wereld die samen met haar zonen een plezierritje maakte, waardoor het bouwsel van haar man eigenlijk bewees dat het geschikt was voor datgene, waarvoor het gebouwd was.

Dat was echter niet het eerste patent dat Benz verwierf. Al in 1888 had hij een patent aangemeld voor zijn door benzinemotor aangedreven brandspuit, een uitvinding die de brandbestrijding

in één keer op zijn kop zou zetten.

Over die eerste motorspuit zal ongetwijfeld wel hevig gediscussieerd zijn door voor- en tegenstanders; benzine en vuur gaan nu eenmaal niet zo goed samen als het ene het andere moet bestrijden. Men moet zich daarbij ook realiseren dat de stoombrandspuiten in diezelfde tijd nog als relatief nieuwe uitvindingen

werden beschouwd, waarmee men zelfs heel grote branden kon bestrijden. Stoomspuiten bestonden weliswaar al sinds de jaren 1830, maar toen de eerste motorspuit werd gebouwd waren de stoombrandspuiten pas nauwelijks twintig jaar echt in zwang in West-Europa. Bovendien: in dezelfde periode aan het eind van de negentiende eeuw was elektriciteit heel erg in opkomst en er werd volop geëxperimenteerd met elektrische aandrijving van allerlei machines en apparaten. Er was een ware energie-transitie aan de gang.

Uiteindelijk zou voor het vervoer van mensen en goederen de verbrandingsmotor overwinnen en ook de brandweering wereldwijd over op verbrandingsmotoren en later – vanaf de jaren dertig – op dieselmotoren. Dat was ook niet verwonderlijk, want tijdens de Eerste Wereldoorlog was wel heel duidelijk gebleken dat paardentractie behalve heel duur ook heel kwetsbaar was, dat stoomaandrijving niet werkte (omdat het nu eenmaal

even duurt voor een stoomketel op druk is en zo'n voertuig erg zwaar is) en dat elektrische voertuigen door hun accupakketten ook veel te zwaar waren (ook in onze tijd komt men erachter dat



## Mercedes-Benz brandweervoertuigen in Brandweerdepot Weelde

zo'n elektrische brandweerwagen te zwaar is voor sommige bruggetjes) en de elektrisch aangedreven voertuigen niet overal en snel genoeg opgeladen konden worden. Bovendien was de actieradius te klein. Even terzijde voor wat betreft de energie-transitie: "Heel Holland elektrisch" zie ik ook nu niet gebeuren omdat er ook in onze tijd overal ter wereld conflicten gaande zijn en veel van de hier genoemde nadelen van elektrische aandrijving nog altijd gelden.

Vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw ziet men de geweldige opkomst van door middel van verbrandingsmotoren aangedreven brandweervoertuigen en -aanhangmotorspuiten. Aanvankelijk lijken die wagens qua bouw nog wel wat op de laatste stoombrandspuiten, al hebben sommige al in een vroeg stadium een afdakje boven de cabine. De strenge winters aan het eind van de jaren twintig zouden ervoor zorgen, dat voortaan ook de manschappen overdekt meegenomen konden worden in volledig gesloten voertuigen. En zo ontstond langzaam de brandweervan zoals wij hem nu kennen.

De ontwikkeling van autospuiten heeft tot voor de Tweede Wereldoorlog een



Nadat men zich aanvankelijk moest gaan behelpen met voertuigen die door de geallieerden waren achtergelaten en vervolgens het Marshallplan ervoor zorgde dat er (vooral) vanuit Amerika weer voldoende aantallen vrachtwagenchassis' konden worden ingevoerd, kwamen de Duitse merken – en niet alleen in België – weer volop in beeld.

Het duurde echter nog geruime tijd, vooraleer vooral de kleinere Belgische gemeenten genoeg geld voor hun brandweer konden vrijmaken om behalve uitrusting ook voertuigen te kunnen kopen. Heel opmerkelijk in de geschiedenis van de Belgische

brandweervoertuigen is dan ook, dat veel brandweervagens (en vooral in kleinere gemeenten) tot het eind van de jaren zestig in feite (weliswaar goede) tweedehands voertuigen waren, die inmiddels in Duitsland en (later) in Nederland door de korpsen werden vervangen. Fraaie voorbeelden daarvan zijn bijvoorbeeld de vroegere militaire wagens van Assenede (1953) en Lede (1954).

Die van Assenede is een Mercedes-Benz LF3500/42 halfzware autopomp (Vlaamse term voor autospuit) opgebouwd door de werkers van een pomp

## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



## Mercedes-Benz brandweervoertuigen in Brandweerdepot Weelde

### Hogerop

Een wagen die weliswaar ook in de jaren vijftig dienst deed (in **Antwerpen**) maar eigenlijk toch uit het decennium daarvoor stamt, is de autoladder op Mercedes-Benz L5000. Het chassis is van 1948 en het ladderpakket van 1949. Wat we hierboven schreven over het snelle herstel van de Duitse vrachtwagen- en brandweerwagenindustrie blijkt dus overduidelijk over het zo kort na de oorlog leveren van voertuigen. Ook hier is weer sprake van een Metz-product. Op zich geen wonder, want Mercedes en Metz hebben vele jaren een enge samenwerking gekend. De autoladder werd buiten dienst gesteld in 1969 en daarna is het voertuig naar Zoo Planckendael nabij Mechelen gegaan, niet om brandweerdiensten te vervullen, maar om beschikbaar te zijn voor het onderhoud aan bomen en vooral ooievaarsnesten. Omdat Planckendael deel uitmaakt van de Koninklijke Maatschappij voor Dierkunde Antwerpen



afgevoerd van de uitruk.

Ook de brandweer van **Merksplas** was een korps dat zo'n fraaie Mercedes-Benz Kurzhauber in dienst nam. Maar hier hebben we het dan over een autoladder van het type AL-K30 (autoladder met korf, 30 meter uitschuifbaar). Hij is in 1976 gebouwd op de Mercedes-Benz L1313 en uiteraard gebeurde dat door Metz. In die jaren beperkte de keuze zich eigenlijk tot Magirus en Metz. Beide waren kwalitatief erg goed en beiden hadden een heel goed serviceorganisatie. Voor zover we hebben kunnen nagaan is dit voertuig afkomstig uit Nederland en vermoedelijk in dienst geweest bij de brandweer Wormerveer. In Merksplas kwam hij in 1996 en daar ontving deze wagen de koosnaam 'Franske'. In 2010 zat zijn brandweerdienst erop en in 2012 kwam hij naar Aalst, waarna hij zijn weg vond naar Weelde.

Een laatste blik op Mercedes-Benz brandweervoertuigen in de Brandweerdepot Weelde. Het is een prachtige collectie van voertuigen die de geschiedenis van de brandweer weergeeft.

## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



## Mercedes-Benz brandweervoertuigen in Brandweerdepot Weelde

geworden is (qua kleur en belettering), maar wie een beetje op de hoogte is van de Duitse brandweernormen tussen 1945 en 1990 herkent onmiddellijk een LF 8, de toen kleinste genormeerde autospuit in Duitsland, vooral bedoeld voor kleine vrijwillige brandweerkorpsen. Deze wagen heeft een voorbouw pomp, type FPV8/8, maar ook werden deze wagens uitgevoerd met een draagbare motorspuit. Het bouwjaar van dit ronde model is 1966 en de bouwer – u raadt het al – is Metz. Eerste gebruik in België werd genoteerd op 7 september 1971, maar pas op 27 november 1978 werd hij aangesteld in Gavere. Daar ging deze wagen in augustus 2002 met FLO. Opmerkelijk is wel dat deze wagen inmiddels een Rosenbauer-voorbouw pomp heeft. Dat moet oorspronkelijk een Metz-pomp geweest zijn en het vermoeden bestaat dat er iets met de originele pomp is gebeurd (misschien een ongeval?). De wagen werd geleverd door Vanassche, die het gehele koetswerk in een later stadium heeft vernieuwd en die zorgde voor het in de kleur RAL 3024 (fluorescerend rood) spuiten.

### Düsseldorfer

Dit model bestelwagen van Mercedes-Benz had – zoals alles in deze wereld – een beperkte houdbaarheidsdatum en dus moest er een opvolger komen. In 1967 begon de productie daarvan met wagens van 3,5 ton tot 4,6 ton. Daarmee waren ze net iets zwaarder dan de voorlopers. Het aanbod werd al heel snel uitgebreid

staan. Daar werd dit voertuig door de korpsleden 'Imelda' genoemd. Ook dit is weer zo'n wagen die in Duitsland, Nederland en België in een heel groot veelvoud heeft dienst gedaan. Lichte autospuiten, hogedruk tankautospuiten, hulpverlenings- en gereedschapwagens, slangenwagens, waterongevallen- en/of, adembeschermingswagens, voertuigen voor algemene diensten, manschappen/materieelwagens, je kunt het niet bedenken of het heeft gereden. Niettemin zijn er van die enorme hoeveelheid niet heel erg veel in originele staat bewaard gebleven. Waarschijnlijk is dat te wijten aan het feit, dat ze vaak werden en worden omgebouwd tot kampeerwagens. Een wagen met weinig kilometers op de teller, die altijd heeft binnen gestaan, goed werd onderhouden en dan nog goedkoop wordt aangeboden is ook wel heel verleidelijk om er een vrijetijdsbestemming aan te geven.

### Universalmotorgerät

Dat is een naam die minder bekend is, maar als je de gebruikelijke afkorting voor deze alleskunner gebruikt, Unimog, weet iedereen meteen waarover je het hebt. Meteen na de Tweede Wereldoorlog stelde het voormalige hoofd van de Daimler-Benz vliegtuigmotorenfabriek, ene meneer Friedrich, zijn vroegere collega's voor een bijzonder voertuig met goede terreineigenschappen te gaan ontwikkelen voor de boeren, die resten van munitie uit de oorlog en ruimteschroeven opruimen. Dat het een landbouwvoertuig moest worden was niet de bedoeling. Het moest een voertuig worden dat

## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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





## Mercedes-Benz brandweervoertuigen in Brandweerdepot Weelde

1951 Daimler-Benz AG alle rechten overneemt en begint met de productie in de vrachtwagenfabriek van Gaggenau. Boehringer blijft nog wel enige tijd de cabines leveren. Dat zo'n voertuig ook door anderen dan agrariërs is te gebruiken blijkt al gauw. De brandweer begint al in een vroeg stadium met de aanschaf van Unimog-voertuigen. En als eerst het Duitse leger en vervolgens de rampenbestrijdingsorganisatie zeer grote aantallen van het type S404 in één keer bestelt – de *Katastrophenschutz* wil de wagen gebruiken als kleine tankautospuit en als gereedschapswagen – is het toekomstig succes van deze bijzondere Mercedes-Benz verzekerd!

Zo'n Unimog S staat ook in Weelde. Het is de wagen van **Leuze-en-Hainaut** en het is een Unimog 404S113. Toen hij binnenkwam had hij een bakje, maar inmiddels is een originele bosbrandweeropbouw er weer op geplaatst. Deze wagen stamt van 1968 en werd door Rosenbauer gebouwd. Dit is een (in goed Vlaams) 'wedersamenstelling' 'Leuze' beschikt sinds 1991 over een materiële



De stad **Leopoldsburg** met een heel groene omgeving had een Unimog 416/117 4x4 bosbrandweewagen opgebouwd door Somatic en uitgerust met een Bachert-pomp uit 1986. Dit type Unimog is natuurlijk een sterk verder ontwikkelde uitvoering van de oer-Unimog, maar de terreineigenschappen zijn daardoor alleen maar verbeterd. Dat voertuig werd, na 25 jaar in dienst te zijn geweest, in 2011 geheel gereviseerd en kon vervolgens nog met

gemak 10 jaar uitstekende diensten bewijzen. Pompcapaciteit was 1200 l/min bij 10 bar en 200 l/min bij 40 bar en het had een bluswatertank met een inhoud van 1200 liter. Die wagen is momenteel ook te zien in Weelde en staat daar nog maar een paar jaar.

Een van de meest voorkomende ombouwen voor de Unimog in brandweerdienst was vanaf het begin die tot poederbluswagen. Welke jongen kent niet de Unimog S van Wiking met de opbouw van Total, waarmee men – als hij echt was geweest – 750 kg bluspoeder kon vervoeren? Ook de moderne versies

## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



# Groendverzet bij de brandweer



TEKST STEFAN BODYNEK FOTO'S FEUERWEHR DORTMUND

**N**adat er in de jaren zeventig van de vorige eeuw een aantal branden in grote schuren en loodsen had plaatsgevonden, kwam men in de top van de brandweer Dortmund tot de conclusie dat het wel eens raadzaam kon zijn, een apparaat aan te kopen, waarmee men de brandweerlieden bij intensieve bluswerkzaamheden bij hooi- en strobranden, het leven een beetje gemakkelijker konden maken. Tot dat moment moesten enorme hoeveelheden broeiende of brandende hoeveelheden hooi of stro met heel veel menskracht met hooivorken, rieken en haken uit elkaar worden gehaald.

In Dortmund werd besloten een RaLa aan te schaffen, waarbij RaLa staat voor *Rad Lader*, ofwel een laadschop op wielen. Het werd een machine van het merk O&K (Dhrendstein und Koppel) van het type L4, bouwjaar 1974. Het toestel werd aangedreven door een luchtgekoelde tweecilinder viertakt dieselmotor (in lijn) van het type Deutz F2L411D. De machine was voorzien van aandrijving op alle wielen en had een hydrostatisch ondersteunde knikmogelijkheid. Behalve de standaard meegeleverde

laadschop van 0,5 m<sup>3</sup> werd ook een grijpvork aangekocht. Ook had deze machine een afneembare bestuurderscabine, zodat men ook als het nodig was met adembeschermingsapparatuur zou kunnen werken.

Het geheel was erg compact gebouwd en daarom kon deze L4 met de aanbouwapparatuur en de losse cabine op een wissellaadbak (container) vervoerd worden. Dat zorgde ervoor, dat de plaats incident snel kon worden bereikt. Dit compacte en gemakkelijk bestuurbare apparaat, dat zich in allerlei bochten kon wringen, bleek een schot in de roos te zijn en bij veel inzetten deed hij goede diensten. Maar dit brandweervoertuig heeft nooit een kenteken gekregen en mocht niet op de openbare weg rijden.

Omdat het een goed stuk gereedschap bleek te zijn, kocht men in 1991 een nieuwe, maar grotere verrijdbare laadschop. Weer werd het een product van O&K, nu een L15. Deze had een viercilinder (in rij) motor van het type BF4L913, met een capaciteit van 101 pk. De aandrijving ging via een koppelmvormer naar



De Rad Lader L4 bij een presentatie op Wache 4 in 1975.



Op een wissellaadbak was de complete machine met toebehoren geplaatst en kon zo snel naar de plaats incident worden gebracht.



De RaLa bij het afbreken van een schuur op het grondgebied van de nieuwe hoofdkerazerne FW 1.

alle vier de wielen, die waren uitgerust met sperdifferentiëlen op de twee starre assen. Op de openbare weg mocht hij alleen met speciale ontheffing (maar wel in het gehele stadsgebied van Rotterdam en indien nodig ook in de omgeving), met een begeleid-

met een dubbele telescoopgiek die kan worden uitgeschoven tot een hoogte van 9 meter. De werkmachine is uitgerust met een 91 kW dieselmotor, die het vierwiel-aangedreven voertuig, dat ongeveer 8,5 ton weegt, een topsnelheid van 40 km/u geeft. Terwijl de

## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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



worden op een wissellaadbak geladen en indien nodig door een haakarmvoertuig naar de inzetlocatie vervoerd.

De TeLa hoort bij de speciale bergingseenheid *Sondereinheit Bergung* (SE-B) en is gestationeerd op de hoofdwacht van brandweer Dortmund, waarvandaan hij uitrukt naar waar dan ook in het stadsgebied.

Enige tijd nadat men een eigen opleidingsinstituut (ABZ) in Dortmund oprichtte, werd door de brandweer een tweedehands telescooplader – bouwjaar 2006 – gekocht, voor voorbereidingswerkzaamheden en dergelijke voor de oefeningen, waarbij hij hoofdzakelijk wordt ingezet voor het positioneren van personenwagens voor oefeningen technische hulpverlening.

Deze TeLa is een Manitou MLT742HLSU Turbo en daarmee de kleine broer van de Manitou van de *Sondereinheit Bergung*. De telescooparm is makkelijk uit te schuiven en de hefhoogte ligt hier bij 6,30 m. Ook de Perkins motor van het type 1104C-44 Turbo met 74,5 kW is voor de taken in de dagelijkse bedrijfsvoering voldoende. Naast een palletwerk wordt er voor het



## Verder lezen?

Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van [www.brandweer.org](http://www.brandweer.org) en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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

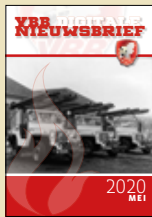
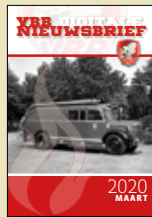


2017



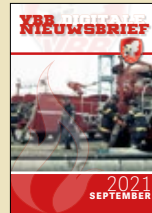
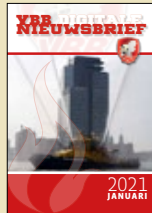
2018

2019



2020

2021



2022

2023



2024



VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF

SPECIALS

