

# VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



**'S HEEREN LOO  
EN ZIJN  
BRANDWEER**



**DE RAMP VAN  
HAAFTEN**



**NATIONALE  
FEESTDAG  
BELGIE**



**INTERNATIONAL HARVESTER  
BIJ DE BRANDWEER**

**50**  
SEPTEMBER 2024

## RUBRIEKEN

4

### Column

Rob Jastrzebski schrijft over de 'onvoorspelbare afloop' van een juridische strijd na een grote brand in het Brabantse Hapert.

6

### KlassiekerNieuws

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

8

### Persbericht

Ziegler mag tot eind 2028 83 nieuwe HLF 20-voertuigen leveren aan de beroepsbrandweer van München en Augsburg.

Rosenbauer mag op haart beurt maar liefst 60 Panther-crashtenders leveren aan de Duitse Bundeswehr.

Ziegler leverde onlangs een 'schoonwerkenovertuig' af aan de brandweer van het Duitse Lünen.

## BEDRIJFSBRANDWEER



### 's Heeren Loo en zijn bedrijfsbrandweer

's Heeren Loo, een zorginstelling voor mensen met een verstandelijke beperking, heeft een actieve bedrijfsbrandweer gehad. Adriaan Kriek zocht het voor u uit.

## OVER DE GRENS



### Een schuurvondst of toch een echte vondst

Al ruim 20 jaar staat een voormalige Nederlandse hoogwerker op de uitruk in het Belgische Pittem. Marinus Oosthoek beschrijft deze vondst.



### Nationale Feestdag België

België-correspondent Marinus Oosthoek bezocht op 21 juli wederom de Belgische Nationale Feestdag en doet verslag van de hulpverleningsvoertuigen die daar getoond werden.



### 115 jaar Brandweer Nieuwpoort

Marinus Oosthoek bezocht op 10 augustus het feest dat georganiseerd werd ter gelegenheid van het 115-jarig bestaan van de West-Vlaamse brandweer Nieuwpoort.

## HISTORIE



### International Harvester bij de brandweer

International (Harvester) is bij velen bekend om de tractoren en vrachtwagens. International brandweerwagens zijn er in Nederland en België ook heel wat geweest.



### De ramp van Haaften

Op 9 juni 1866 groeit een woningbrand in het Gelderse plaatsje Haaften uit tot een enorme brand waarbij een groot deel van het dorp verloren ging. Peter Snellen zocht het voor u uit.

# 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 oktober 2024

# M

ijn opa zei altijd: “de tijd gaat snel, gebruik hem wel”. Inderdaad vliegen de uren, dagen, maanden als een schaduw voorbij. Heb je net de *Eén-Eén-Twee* uit, ben je al weer druk bezig met de digitale *VBB Nieuwsbrief*. Overigens is het een typisch fenomeen, dat je zelden of nooit iets hoort over hoe onze leden die nieuwsbrief hebben gevonden, maar als ie eens een keertje wat later komt, dan krijg je toch heel wat mailtjes in de trant van “Waar blijft ie nou?” of “Ben je ermee gestopt?” Dus blijkbaar voorziet hij bij een groep mensen wel degelijk in een behoefte. Maar ik zou best eens willen, dat onze leden eens een bijdrage leverden of gewoon eens vroegen, waarover ze best wat meer wilden weten. Nu is het wel heel erg overeenkomstig de spreuken van de oude koningen: “Alles voor, maar niets door het volk.”

Adriaan Kriek zorgde weer voor een alleraardigste bijdrage, dit keer over de bedrijfsbrandweer (eigen: brandweren) van een instelling voor verzorging, begeleiding en behandeling van mensen met een verstandelijke beperking. Ook heeft hij weer van alles bij elkaar gezocht voor zijn vaste rubriek *Klassieker-Nieuws*. En dat hoewel ook hij langere tijd een welverdiende vakantie heeft gehad. Blijkbaar heeft hij dus ook onderweg hard zitten werken om voor u een en ander op een rijtje te zetten.

Onze andere vaste medewerker, Marinus Oosthoek, die volgens mij tegenwoordig vaker in België vertoeft dan in ons eigen land (tenzij de Ahrens-Foxen ergens geshowd moeten worden), toont u weer fraaie beelden van de viering van de Nationale Feestdag in Brussel. Dat kostte dit jaar extra moeite, omdat de Belgische hoofdstad op veel plaatsen is opengebrosen en er

dus erg lange wandelingen gemaakt moesten worden voor er weer eens een plaatje geschoten kon worden. Hij ging ook nog even naar Nieuwpoort, jawel, dat Nieuwpoort van die slag, en zette daarover ook iets op papier.

Marinus deed ook erg zijn best om ondergetekende te voorzien van informatie over de International Harvester voertuigen in het brandweerdepot in Weelde. En mocht u daar nog niet zijn geweest, de tweede zondag van september en de tweede zondag van oktober kunt u daar dit jaar nog terecht. Daarna volgt de wintersluiting (dat gigantische gebouw is niet warm te stoken, en dus kun je er geen mensen ontvangen) tot maart. En als u dan terugkomt, zijn er, als het allemaal verloopt zoals de medewerkers willen, heel wat dingen veranderd. En dan komt u gewoon terug om te kijken of het beter geworden is.

De bedrijven weten ons ook steeds vaker te vinden om hun nieuwtjes aan ons mee te delen, zodat we ze ook u kunnen laten zien. Dat merkt u dan weer in deze nieuwsbrief met wat mooie plaatjes met enkele korte praatjes.

En tenslotte is er weer eens een brandweergebeurtenis uit het verleden voor het voetlicht gehaald.

Alles is opgestuurd naar Jeroen Steenhuis, die er dan weer iets moois van maakt, de concepten worden toegestuurd naar Rob Jastrzebski en mezelf om er eventuele fouten uit te halen, en daarna komt de nieuwsbrief u onder ogen. Het eerste wat ik dan altijd ontdek, is dat er toch weer een foutje is ingeslopen. Maar ja, waar gewerkt wordt worden nu eenmaal fouten gemaakt.

Namens alle medewerkers: veel leesplezier.

**PETER SNELLEN**

## VAN HET BESTUUR

**D**e zomerperiode is er een van rust, mooi weer, ontspannen en meer van die geneugten. En dat geldt dan ook voor het bestuur van de VBB. Alhoewel... achter de schermen draaien de zaken, vaak op een wat lager pitje, natuurlijk gewoon door. Ons tijdschrift *Eén-Eén-Twee* moet natuurlijk worden gevuld en iedere twee maanden is weer spannend om alles op de rit te krijgen.

Inmiddels begint het bestuur steeds vaker en meer na te denken over de toekomst van de vereniging. Dat geldt zeker ook voor de samenstelling van het bestuur, waarin een

paar ‘krasse knarren’ de kar al weer even trekt, maar dat is op niet al te lange termijn eindig.

En: in 2026 bestaat de VBB 50 jaar. De vraag is of, hoe en op welke wijze wij dit gaan halen, er stil bij staan en verder gaan? In de volgende *Eén-Eén-Twee* komen wij daar op terug.

Over een mijlpaal gesproken: dit is *VBB Nieuwsbrief* nummer 50! Onze felicitaties aan de redactie en samenstellers. Als je de hele serie bij elkaar legt ontstaat een fraaie bundel historie, speurwerk en gave artikelen. Op naar de volgende nummers!



## ‘De onvoorspelbare afloop’

**H**et kan raar lopen als, na een fik van grote proporties, de brandweer heeft ingepakt en verzekeraars en juristen zich met de nasleep gaan bemoeien. Waarvan akte met een recente zaak in Brabant-Zuidoost. Een verzekeraar heeft daar de brandweer aansprakelijk gesteld voor het afbranden van een kolossaal bedrijfspand voor de somma van 27 miljoen. De insteek bij deze juridisch nasmeulende kwestie van het ‘inferno van Hapert’ in mei 2020: “Hoe kan het dat een kapitale opslagloods van een transportbedrijf alsnog tot de grond toe afbrandde, terwijl de brandweer de brand op het dak met gedeeltelijke doorslag naar binnen geblust leek te hebben?” Een onverkwikkelijke zaak met ‘onvoorspelbare afloop’..

Je hebt verschillende typen branden: binnenbranden, buitenbranden en uitslaande branden, kleine-, middel- en grote branden, maar ook ‘rare branden’. De brand in Hapert in 2020 valt in die laatste categorie. Want eigenlijk leek het eerst een brandbestrijdingsoperatie ‘volgens het boekje’, waarbij een snelle en deskundige inzet van de brandweer een potentieel verwoestende vuurzee juist had voorkomen. Een beperkte brand op het dak van een 10.000 vierkante meter grote opslagloods, een kleine doorslag naar binnen, die door de sprinkler in bedwang werd gehouden en door een aanvalsploeg met een lagedrukstraal werd afgeblust. Zowel buiten als binnen leek het vuur helemaal uit. De vlammen waren weg, er werden geen hotspots meer gesignaleerd en rookontwikkeling in de hal was er nauwelijks. Wel zoveel bluswater van de sprinkler dat een ware watervloed via de deuren het pand uitstroomde. De brand leek letterlijk ‘verzopen’. En het pand en verreweg het grootste deel van de opslag leek gered.

Leek... want pakweg een uur later kringelde plots nieuwe stoom en rook uit het dak en in minuten tijd ontwikkelde zich in de loods een episch inferno dat het hele complex verwoestte en bijna drie op het dak achtergebleven brandweerlieden verzwolg. Slechts op het nippertje konden zij door hun collega’s met kunst- en vliegwerk worden gered. Een hoogwerker, die niet op tijd kon worden weggereden, ging verloren. In een uiterst leerzame videodocumentaire, ook wel ‘leerfilm’ genoemd, hebben alle betrokken brandweerfunctionarissen het verloop der gebeurtenissen die dag tot in detail gereconstrueerd. De titel: *De onvoorspelbare afloop*. Een zeer aanbevelenswaardige film, die je gerust een ‘brandweerthriller’ mag noemen. Maar hoewel de film een zeer gedetailleerd beeld geeft van wat de betrokken brandweerlieden hebben beleefd, op de vraag hoe een brand die zowel binnen als buiten ‘uit’ leek een uur later zeer plots alsnog enorm kon escaleren, geeft de documentaire geen antwoord.

Toch is dat precies wat de verzekeraar van het getroffen be-

drijf ruim twee jaar na dato, alsnog wil weten. En omdat alle eerdere onderzoeken kennelijk nooit een tevredenstellend antwoord op die vraag hebben gegeven, is thans de brandweer door de verzekeraar maar aansprakelijk gesteld voor de schade van 27 miljoen euro aan het gebouw en de verwoeste inventaris. De brandweer die met alle beschikbare kennis en middelen deed wat zij kon en leek te slagen, waarna zich een mysterieuze escalatie voordeed die zij zelf ook niet kan verklaren en die bijna drie brandweerlieden het leven kostte. Het zal je maar overkomen, na zo’n ervaring die er bij het korps toch al flink heeft ingehakt.

Juridisering van de maatschappij is een al jaren toenemend fenomeen, al dan niet overgewaaid uit Amerika, dat ook de wakende en zorgende overheid steeds meer in zijn greep krijgt. Het aanklagen en aansprakelijk stellen van de dapperen die bij nacht en ontij voor de veiligheid zorgen, is echter niet nieuw. De brandweer heeft al eerder getroffen en verzekeraars achter zich aan gehad, die meenden dat de brandweer had gefaald of om andere redenen voor schade aansprakelijk moest worden gesteld.

Ondergetekende maakte in de jaren 90 een akkefietje mee na een brand in een supermarkt in Utrecht. Het brandende pand grensde aan een grote woonwinkel op de meubelboulevard, waar de daklijsten al begonnen te dampen en de regenpijpen al van de gevel smolten. Door een snelle inzet op het dak van de woonwinkel voorkwamen de Utrechtse ‘bravehearts’ vrijwel zeker op het nippertje de verwoesting van de kolossale woonwinkel en spaarden de eigenaar tientallen miljoenen florijnen aan schade. Enige tijd na de brand durfde de verzekeraar van diezelfde ondernemer de brandweer echter wel aansprakelijk te stellen voor enkele tienduizenden guldens schade aan het dak! Als ik het mij goed herinner werd de verzekeraar in kwestie niet ontvankelijk verklaard...



De brand in Hapert is natuurlijk van een totaal andere orde, met een onvergelykbare situatie en een onvergelykbaar brandverloop. Toch is het bepaald geen zeldzaamheid dat een brand in een complex gebouw onder controle of zelfs 'uit' lijkt, maar vervolgens op raadselachtige wijze een tweede leven gaat leiden en alsnog verwoestend om zich heen grijpt. Niet zelden blijken verborgen vuurnesten in verborgen ruimten, listige wand-, plafond- of dakconstructies of in overzichtelijke inrichting de bron van zo'n 'brand na de brand'. Schaalgrootte, inrichting en complexiteit van gebouwen en hun inrichting maken het de brandweer lang niet altijd eenvoudig om bij een brandhaard te komen en die vervolgens ook te blussen. Ook het opslaggebouw in Hapert was met zijn oppervlakte van 10.000 vierkante meter en 10 meter hoge stellingen bepaald geen 'makkie' voor de brandbestrijding en nacontrole.

Maar ja, de brand leek uit, toch? Snelle inzet, kat in 't bak- kiel! Wat zich die middag in Hapert precies heeft afgespeeld, is waarschijnlijk niet meer te achterhalen, ook al hebben de brandweer en de destijds betrokken dakdekker die vermoedelijk de brand veroorzaakte op last van de rechter ge-

grootheidswaan die gebouwen oplevert die feitelijk worden gemáákt om af te branden en waarin de brandweer per definitie wordt beperkt in haar mogelijkheden. Het aansprakelijk stellen van een organisatie die onder steeds moeilijker omstandigheden en met steeds meer risico's voor haar personeel haar werk moet doen in veel te grote en complexe panden, is in ieder geval niet de weg. De brandweer heeft die brand immers niet laten ontstaan. De escalatie is veeleer een resultante van de genoemde complexiteit en het verraderlijke en onvoorspelbare verloop van branden in grote overzichtelijke complexen. Ja, daarover moet misschien nog wel meer kennis worden ontwikkeld, maar is het feit dat die kennis nog niet optimaal is reden om de brandweer dan maar aansprakelijk te stellen omdat zij de brand niet kon blussen?

En 'what's next?' Als de brandweer in gebreke wordt gesteld en voor de schade moet opdraaien, heeft deze zaak dan een precedentwerking? Zullen de verzekeraars vervolgens misschien hun pijlen richten op al die gevallen waarin de brandweer tegenwoordig panden 'gecontroleerd uit laat branden', omdat zij het te gevaarlijk vindt om actieve blusopgingen in brandende bedrijfsgebouwen uit te voeren? Een valide reden

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



Op Marktplaats stond een van de kleinste brandweerwagens die ooit in Nederland heeft gereden te koop. Helaas is het wagentje niet meer te herkennen als brandweerwagen, alles wat maar iets met de brandweer te maken heeft gehad, is er jammer genoeg afgehaald. Dan blijft er een heel kaal wagentje over. Het gaat om de Austin 1000 uit 1976 die door de bedrijfsbrandweer van Bartimeushage zelf is omgebouwd tot een brandweerwagen. In 2007 is hij verkocht aan een particulier. De advertentie heeft maar een paar dagen op Marktplaats gestaan, vermoedelijk is het wagentje al snel van eigenaar verwisseld, maar gelukkig hebben we de foto's nog.



Geliefde voertuigen voor handige jongens, die er een camper of foodtruck van willen maken, zijn de Mercedes-Benz typen 408 of 608. Die hebben veelal bij een klein korps dienst gedaan en hebben weinig kilometers op de teller staan. Het voordeel van deze wagens is, dat er nog volop onderdelen voor verkrijgbaar zijn. Deze Mercedes-Benz F408G29 uit 1971 heeft tot 1989 bij de brandweer Raamsdonksveer op de uitruk gestaan. In 1990 werd hij verkocht aan Ericsson Telecommunicatie in Rijen en in 2004 weer doorverkocht aan Ardagh-glass in Dongen (v/h Rexam Glass). Als ik de opschriften lees dan is het voertuig de laatste jaren gebruikt bij BHV en EHBO opleidingen. Deze voormalige tankautospuiter met een tankinhoud van 650 liter staat te koop voor € 13.950. De kilometerteller geeft 32.863 gereden kilometers aan. Motorisch verkeert het voertuig in een uitstekende staat.

Dutch Firetrucks Glimmen BV in Haren is inmiddels uitgegroeid tot een grote verkoper van allerlei soorten binnen- en buitenlandse brandweerwagens. Deze keer heeft hij een "zo goed als nieuwe" Volkswagen Type 2 uit 1975 in de aanbieding. Deze Volkswagen heeft nog maar 6785 km op de teller staan, dus is nog maar net ingereden. TNO Plaspoelpolder in Rijswijk was de eigenaar van deze door Bikkers gebouwde TS3, die voorzien was van een hogedruk pomp met maar één eerste-aanvalshaspel en een tank van 300 liter. In 1991 is hij verkocht aan een particulier. Vraagprijs van deze schitterende Volkswagen is € 29.999.



# Klassiekernieuws

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



De heer Versteeg in Dussen verkoopt met pijn in zijn hart deze Ford F620 V8 uit 1956. De heer P. van der Nat heeft het voertuig overgenomen van de brandweer Giessen in 1979, daarna is hij terecht gekomen in de handen van Versteeg. Deze autospuit werd door Kronenburg gebouwd en heeft een lage druk pomp van 2000 l/min. Het voertuig verkeert in een redelijk goede staat en is nog helemaal origineel. Tevens worden er nog wat attributen en een paar brandweerpakken bijgeleverd. Kilometerstand is 20.000; doe een goed bod en deze fraaie oldtimer is van u.



Zoekplaatje... deze Ford wordt te koop aangeboden op Marktplaats, alleen ontbreken de gegevens. Als iemand dit voertuig herkent, dan hoor ik het graag. Zou het een Belgisch voertuig kunnen zijn geweest?

De verkoper denkt dit voertuig te verkopen boven de € 5.000, dus wens ik hem veel succes...





# ZIEGLER & MAN **GROTE** **OPDRACHT** AUGSBURG MÜNCHEN

Ziegler en MAN zijn erg blij met de grote opdracht voor 83 nieuwe voertuigen van het type HLF 20 (tankautospuiter met hulpverleningsuitrusting) voor de beroepsbrandweerkorpsen van München en Augsburg. De eerste beide prototypen worden eind 2025 afgeleverd. De resterende 81 wagens zullen tot eind 2028 geleverd worden. Drie van deze voertuigen zijn voor de beroepsbrandweer van Augsburg. Ze worden gebouwd op een chassis van MAN TGM 16.320 4x2 Euro 6 en onderscheiden zich van andere wagens door hun compacte afmetingen (lengte 8040 mm, breedte 2440 mm, hoogte 3200 mm). Ziegler levert naast het chassis en de opbouw ook nog een groot deel van de materialen voor deze voertuigen.

De stad München eist veel van de nieuwe

brandweerwagens. Vooral

belangrijk is hier de draaicirkel van minder dan 15 meter. In de deels nauwe en moeilijk begaanbare straten en pleinen van grote steden

zoals München, zijn juist goede draai-eigenschappen en flexibiliteit noodzakelijk.

Het flexibele Ziegler ALPAS-systeem van de nieuwste generatie biedt veel plaats voor het onderbrengen van de belading in de opbouw. Zo zijn deze voertuigen heel geschikt voor het werken in een dicht bebouwde

stedelijke omgeving. Een laag chassis en een diep gelegen zwaartepunt zorgen voor optimale rijeigenschappen en een ergonomisch goede onderbrenging van de gereedschappen en materialen. Ook de manschappencabine van het type Z-Cab werd speciaal voor de wensen van de beroepsbrandweer aangepast.

Die is bestemd voor een bevelvoerder en

zeven manschappen en heeft een zogenaamde 'Actiontower'. Bijzondere aandacht kreeg het aspect veiligheid. De Z-Cab is in deze configuratie gecertificeerd overeenkomstig de standaard ECE R29-3.

Alle wagens zullen worden uitgevoerd met de digitale producten Z-Connect en Z-Remote van. Deze technologie zorgt voor volledige netwerken tussen voertuigen onderling, hetgeen niet alleen de efficiëntie en de coördinatie van de ingezette manschappen bevordert, maar ook toekomstige eisen voor de uitrukdienst kan vergemakkelijken.







# GROTE ORDER

60 PANTHERS  
DUITSE BUNDESWEHR



## BUNDESWEHR

Rosenbauer Deutschland GmbH, een onderneming van het Rosenbauer concern, heeft een grote opdracht ontvangen van het Duitse leger. De afgesloten raamovereenkomst gaat over de levering van tot 60 crashtenders binnen de komende twintig jaar. Daarmee kunnen alle vliegveldbrandweerwagens van de Duitse luchtmacht in deze klasse van voertuigen vervangen worden. Tot 2029 zullen er eerst 35 Panther 8x8 worden geleverd, waarvan de eersten al in 2026 in gebruik kunnen worden genomen. Deze wagens krijgen een bluswatertank van 12.500 liter en een telescopische en scharnierende blusarm (HRET). Hiermee krijgt de Bundeswehr een modern, efficiënt en effectief standaardvoertuig voor de brandbestrijding op zijn vliegvelden, dat ook bij internationale inzetten gebruikt zal kunnen worden.

Rosenbauer geeft aan, dat er sinds 1991 al meer dan 2.000 van dit soort vliegveldbrandweerwagens de montagehallen in Oostenrijk en in de Verenigde Staten hebben verlaten.



# SCHOOON WERKEN

## Ziegler leverde onlangs een speciale GW-Hygiene aan de brandweer van Lünen

Brandweerlieden worden tijdens en korte tijd na een inzet vaak blootgesteld aan gevaarlijke stoffen, die via rook en roet schade bij hen kunnen aanrichten. Die stoffen kunnen (vaak ongemerkt) via de luchtweg, de spijsverteringsorganen en de huid worden opgenomen en zijn op langere termijn kankerwekkend. Om het risico voor de brandweerlieden te minimaliseren, is het vereist dat er een goede decontaminatie plaatsvindt. Een mogelijkheid om dat reeds op het terrein van de uitruk te doen is de GW-Hygiene, bij Ziegler wordt die verdeeld in zwart-wit sectoren. Zwart staat dan voor de vuile, wit voor de schone afdeling.

Dit voertuig is uitgevoerd met enkele innovaties. Zo zijn er in de opbouw gescheiden afdelingen voor zwart en wit voor besmette materialen en zuivere, waardoor een efficiënte en effectieve decontaminatie kan volgen. De laadruimte biedt plaats aan maximaal zes rolcontainers, zodat er een grote hoeveelheid materialen veilig vervoerd kan worden. Onder het motto 'Hygiene im Einsatzdienst Feuerwehr' komt het voertuig in actie bij alleinzetsituaties, waarbij een blootstelling aan rook niet kan

worden uitgesloten. Het is de bedoeling zo snel mogelijk de besmette kleding uit te trekken, een grondige reiniging van alle lichaamsoppervlakken die met die rook in aanraking is gekomen en schone uitrukkleding aan te trekken.

Besmette kleding wordt nog op de plaats van uitruk verzameld en schoon materiaal, zoals slangen, adembeschermingsapparatuur uitgegeven, zodat het voertuig meteen weer gereed is voor een nieuwe inzet.

Bovendien dient het nieuwe voertuig ook als servicepunt voor de ingezette brandweerlieden waar ze even op adem kunnen komen na zware lichamelijke inspanningen.

Gebouwd is dit voertuig op een MAN TGM 12.250 met afmetingen 8600 x 2550 x 3400 mm en een toelaatbaar gewicht van 12 ton.

Vanwege de eisen die gesteld worden aan drinkwater werd in dit voertuig geen tank voor waswater gebouwd. In plaats daarvan kan men het voertuig aansluiten op een brandkraan. Een ingebouwd uv-filter zorgt voor een verdere sterilisatie van het water. Daarnaast heeft het voertuig nog een markies aan de zijde, die zorgt voor extra veiligheid bij werken in het open veld en een aparte klep waar men besmette kleding veilig kan wegnemen. Zijdeuren in de opbouw zorgen voor een gemakkelijke toegang. Een geïntegreerd wasbekken en een apparaat voor het reinigen van de laarzen zorgen ervoor, dat alle ingezette krachten zich in schone kleding kunnen steken.



## 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!



# EEN SCHUURVONDST OF TOCH EEN ECHTE VONDST



TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

Brandweer Zwolle nam in 1988 een Iveco-Magirus 110.16F40 met kenteken VB-90-VY en een 18 meter hoogwerkeropbouw van Wumag in dienst. In 2004 was deze wagen aan vervanging toe. Het voertuig werd verkocht aan de Belgische firma Dias, die het voertuig geheel opknapte en daarna verkocht aan het Belgische brandweerkorps van Pittem. Na de zonevorming valt brandweer Pittem nu onder Brandweergebied Midwest (West-Vlaanderen Zone 2). Het meer dan 36 jaar oude voertuig staat al ruim 20 jaar op de uitruk in Pittem. Het wordt goed onderhouden en voldoet nog steeds aan zijn jaarlijkse keuring.





# Nationale Feestdag België



## Nationale Feestdag België

TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

Zoals elk jaar wordt op 21 juli in België de Nationale feestdag gevierd, waarbij Brussel de ideale plek is om dit festijn mee te maken. Rondom het Koninklijk Paleis van Brussel zijn de meeste straten versierd en wordt er door de verschillende diensten veel georganiseerd. Zijn zijn er het Veiligheidsdorp van de FOD Binnenlandse Zaken (een Federale Overheidsdienst is te vergelijken met een ministerie bij ons), het Politiedorp, het Defensiedorp, maar ook parades van volksmuziekgroepen en vele andere en diversen activiteiten

Dit jaar waren er toch wel veel veranderingen in de opstellingen en de route voor het defilé; ook waren in Brussel veel wegen en pleinen afgesloten door werkzaamheden.

Uiteraard zijn wij eerst naar de verzamelaarsplaats in Etterbeek gegaan; hier komen alle aangemelde voertuigen tezamen, uitgezonderd de legervoertuigen. Ons viel op dat er maar zes voertuigen van de brandweerdiensten meereeden in het defilé. Jammer want er waren heel wat brandweerzones die toch al aardig wat nieuw materieel in dienst hebben, zoals nieuwe autoladders en waterwagens. Maar van deze zones waren alleen de nieuwe bosbrandvoertuigen aanwezig. Wij

Belgische Rode Kruis. Alleen, veel van die voertuigen waren al meerdere keren in de voorgaande defilés aanwezig geweest.

Nadat wij toch wel alles hadden gezien bij de verzamelaarsplaats, zijn we richting Brussel gegaan om daar ook wat van de activiteiten te kunnen meemaken en brachten we een bezoek aan diverse 'dorpen', de parades en de vele volksmuziekgroepen. Het was een en al gezelligheid, een groot feest in het centrum van Brussel

Uiteraard was dit jaar de keuze gevallen om een keer bij de opstelling en de start van het defilé aanwezig te zijn. Door werkzaamheden was deze opstelplaats veranderd en moesten we een aardig stukje wandelen door de straten van Brussel. Hierdoor moesten we het grootste gedeelte van de optocht missen, maar dat was de keuze die we vooraf gemaakt hadden. Wij konden ook niet weten dat alles zo overhoop lag in Brussel, maar we hadden deze dag wel voldoende beweging gekregen aan het einde stond onze stappenteller op 27790 stappen.

### 70 jaar Civiele Bescherming

De 70ste verjaardag van de Civiele Bescherming wordt gevierd op 21 juli.

## 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!



## Nationale Feestdag België

heel veel kennis om verschillende noodsituaties (zoals branden, overstromingen, ongevallen, milieuverontreinigingen en natuurrampen) aan te pakken in binnen- en buitenland. Naast de grote gebeurtenissen die de media halen, voert de Civiele Bescherming ook meer 'alledaagse' taken uit, zoals de ontmanteling van drugslaboratoria en het opruimen van milieuverontreiniging.

### Het defilé

Door de eerder genoemde afgesloten pleinen en straten, kon bij de opstelling van het defilé niet de gebruikelijke route

worden genomen. Uiteraard was het vaste gedeelte van de route wel beschikbaar en vond het traditionele militaire en burgerlijke defilé plaats op het Paleizenplein. Op de tribunes zaten 50 helden van 'Be Heroes', samen met de personen die hen hadden genomineerd. Op verzoek van koning Filip en de minister van Binnenlandse Zaken, Annelies Verlinden, zet het burgerinitiatief Be Heroes alledaagse helden in de kijker, die, ver weg van alle aandacht, het beste van zichzelf hebben gegeven om anderen te helpen. Begin september zal de koning sommige Be Heroes en de personen die hen nomineerden, op audiëntie in het Koninklijk Paleis ontvangen.



## 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!









# INTERNATIONAL HARVESTER BIJ DE BRANDWEER

De International Harvester Company (vaak afgekort tot International) was een Amerikaans bedrijf dat landbouwmachines en voertuigen voor de bouw, maar ook auto's en vrachtwagens en zelfs wat huishoudelijke apparaten en nog wat andere zaken bouwde. Het bedrijf was ontstaan uit een fusie in 1902 tussen McCormick Harvesting Machine Company, Deering Harvester Company en nog drie kleinere firma's waarvan de namen nu nog nauwelijks bekend zijn. De merken waaronder men produceerde waren onder andere McCormick, Deering, en later McCormick-Deering, maar ook de naam International werd gebruikt. International werd ook bekend door tractoren, waarop de merknamen Scout of Travelall bevestigd waren.

In de jaren tachtig van de vorige eeuw werden alle divisies verkocht, behalve International Trucks, waarvan de naam werd veranderd in Navistar. International werd zo alleen nog maar vrachtwagenfabrikant onder de naam Navistar International in 1986. Zo lang het bedrijf bestond, was de hoofdzetel in Chicago. In 2020 ging Volkswagen akkoord met de overname van het gehele pakket aandelen van Navistar.

TEKST MARINUS OOSTHOEK EN PETER SNELLEN  
FOTO'S COLLECTIE AUTEURS, COLLECTIE ADRIAAN KRIEK, NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE, STICHTING HISTORISCH BRANDWEERMATERIEEL

**D**e geschiedenis van het merk begint in de jaren dertig van de negentiende eeuw, toen uitvinder Cyrus Hall McCormick uit Virginia zijn versie van een door paarden getrokken maaimachine demonstreerde (in 1831) en hij patent daarvoor verkreeg in 1834.

Samen met zijn broer Leander J. McCormick verhuisde hij in 1847 naar Chicago om dichterbij zijn potentiële afzetgebied te kunnen zijn. Daar stichtte hij de McCormick Harvesting Machine Company. De maaimachine verkocht heel goed en men ging gestaag verder met het doen van nieuwe verbeteringen en het produceren van apparaten, waar vraag naar was. Hun producten kwamen juist op het moment, dat de trein kon zorgen voor het distribueren ervan, ook naar verder gelegen oorden. Er werd ook een uitgebreid netwerk opgebouwd om de machines te kunnen laten demonstreren. McCormick overleed aan het eind van de negentiende eeuw en het bedrijf werd voortgezet door zijn zoon.

In 1902 fuseerde de McCormick Harvesting Machine Company met de Deering Harvester Company, samen met

de Milwaukee Harvesting Machine Co., Plano Manufacturing Co., and Warder, Bushnell, and Glessner, en zo ontstond de International Harvester Company.

In 1926 werd er een nieuwe fabriek gebouwd in Rock Island (Illinois). Tegen 1930 werd de honderdduizendste Farmall, een echte landbouwtractor, geproduceerd. Die tractor moest voldoen aan veel eisen, om zoveel mogelijk boeren van dienst te kunnen zijn. Hij moest eigenlijk alles kunnen trekken over elk terrein en er moesten ook allerlei gereedschappen op kunnen worden aangesloten. Ondanks een hevige concurrentie van merken als Ford, Massey Ferguson en John Deere bleef International Harvester tot in de jaren vijftig de markt domineren.

## De Tweede Wereldoorlog

In de Tweede Wereldoorlog werden alle Amerikaanse bedrijven ingezet voor het maken van producten om de oorlog te kunnen winnen. International Harvester was een van de grote bedrijven die bijvoorbeeld torpedo's, hulzen voor artilleriegranaten, maar ook bulldozers en vrachtwagenmotoren produ-



ceerden. Voor ons zijn vooral van belang de series bestelwagens en frontstuurvrachtwagens, die van 1938 tot 1964 werden gebouwd. In 1970 werd Pacific Trucks aan het concern toegevoegd.

Gedurende de jaren zestig en zeventig werden de winstmarges steeds kleiner, ondanks het feit dat men goed en veel verkocht. Het voortdurend toevoegen van allerlei bedrijven zorgde voor een wat rommelige organisatiestructuur. Innovatie kwam niet meer zo heel vaak voor en International Harvester kreeg te maken met een sterke concurrentie en te hoge productiekosten, vooral

door loonkosten, maar ook dure overheidsmaatregelen op het gebied van milieu en veiligheid.

nl bekijken tellen we er om of nabij de tachtig. Als we alleen al gaan kijken naar het korps Den Haag dan tellen we daar zowat twintig voertuigen van dit merk en alleen al in Wassenaar waren er ook nog eens vier te bewonderen. Men beperkte zich niet alleen tot autospuiten, maar ook autoladders, gereedschap-/materiaalwagens en kraanwagens werden op dit merk gebouwd. Overigens waren Den Haag en Wassenaar niet de enige overheidskorpsen. Heerlen had er enkele en ook Amsterdam was niet te beroerd als het om International ging. Nog in de jaren zeventig kon men er enkele OvD-wagens zien rijden van het type Scout. Erg veel bedrijfsbrandweerkorpsen maakten er gebruik van en vooral de militaire brandweer zag het merk wel zitten. De Koninklijke Luchtmacht had verschillende 'reddingswagens', eigenlijk poederbluswagens, in dienst (die later vaak naar kleinere burgervliegvelden gingen) en ook de bekende Bikkers-crashtenders waren op International geconstrueerd. Heel bijzonder waren de wagens van de Marinebrandweer die door Motorkracht waren gebouwd en (volgens mij) in 1967 in het rood werden geleverd aan Den Helder.

Overigens heeft er de laatste jaren een uitgebreide restauratie plaatsgevonden, waardoor drie van die schoonheden, maar dan uit Haagse kringen, nog altijd in volle glorie te bewonderen zijn. In het kader van het Project 1964 zette de Stichting Historisch Brandweermateriaal alles op alles om een

## 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!



een kraan voor hijswerk tot 10 ton en een Rotzler lier (die voor 3 ton en achter 4,5 ton kan trekken) kwam daarna terecht in de voorpost St-Stevens-Woluwe. Het bijzondere van deze wagen is het feit dat hij op International gebouwd is. In Duitsland waar je dit soort voertuigen wel vaker tegenkomt, zijn ze meestal gebouwd op een zware Mercedes-Benz. Op zich is dat ook niet zo heel verwonderlijk, omdat wie in de jaren vijftig en zestig Mercedes zei, automatisch ook Metz zei.

Als derde Belgisch voertuig stellen we u voor de wagen van het brandweerkorps Kortrijk. Gebouwd op een International Loadstar 1800 kregen die in 1963 een zware autopomp (in die tijd betekende de toevoeging zwaar dat er minstens 10 personen een zitplaats hadden) met een voorbouw pomp. De wagen werd gebouwd door Wasterlain/Van de Castele. Hoewel hij enige gelijkenis vertoont met de ministeriële voertuigen op International, is dit er geen uit die serie. De wagen werd buiten dienst gesteld in 1987.

En zo blijkt wel, hoe lang men in België met voertuigen deed

voor ze vervangen werden. Vijfentwintig of dertig jaar was geen uitzondering. Vandaar dat u ook zo vaak uit Nederland afkomstige tweedehandsjes in België tegenkwam, want de afschrijvingstermijn was hier heel wat korter dan bij onze Zuidburen. Als ze bij ons verouderd waren, gingen ze naar een ander land waar ze nog heel lang dienst deden. Niet zelden kregen ze daarna nog een bestemming bij een bedrijfsbrandweer of een ontwikkelingsland.

Dat betekent echter niet dat dit de enige voertuigen op International waren, die ooit in België hebben gediend. In alle windstreken vindt men voertuigen van dit merk. Al zijn ze niet in Weelde te vinden, veel korpsen hebben kosten nog moeite gespaard om hun 'Inter' te kunnen behouden. En als dat niet lukte: dan zijn er gelukkig nog altijd verzamelaars te vinden, die er de nodige moeite voor over hebben. Van Ath tot Zele, nog altijd kom je er heel veel tegen. Inmiddels zijn het dan ook de iconen geworden van wat wij nog als een 'echte Belgische brandweervagen' hebben leren beschouwen.

## 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!



## International brandweerwagens in Nederland

KORPS	CHASSIS	OPBOUW	TYPE VOERTUIG	BOUWJ.	ROEPNUMMER	KENTEKEN	OPM.
Alcan (Rotterdam Botlek)	International Navistar 4900	Emergency One-Hale	TS6LD4700HD400T1000/500	1996		BD-VV-63	
Ameland Airport (Ballum)	International C1300	Total	PB-750	1963		LM-56-18	1
Amsterdam	International Harvester Scout II		DA-OD	1980	(277)	FX-68-LD	
Amsterdam	International Harvester Scout II		DA-OD	1980	(278)	FX-69-LD	
Amsterdam	International Harvester Scout II		DA-OD	1980	(279)	FX-70-LD	
Amsterdam	International		PM.	193.	(73)	GZ-58260	2
Apeldoorn	International KB7	Wielens-Van der Ploeg	AS7LD2000	1948		M-84470>NB-71-54	3
British Petroleum (Pernis)	International V196	National Foam System-Hale	AS2LD5500T-/4200	1959		ZB-73-93	4
Chemco (Soest)	International 1500	MET-Doeschot-Rosenbauer	TS9LD2200HD200T1000	1969		ZN-74-16	5
Chemours (Dordrecht)	International	Emergency One-Hale	AS3LD10000T-/3900	2003	18-665>18-6539	BT-DJ-17	
Dalfsen	International	Kronenburg	PM10 (T800)	1957		SB-46-73	
Dalfsen	International B152	Kronenburg	TS9HD250T2000	1962		VB-35-52	
Den Haag	International KB6	Geesink	AL-30	1949	AL4	H-62596>NB-53-31	
Den Haag	International KB6	Geesink	TS9LD1500T450	1949	AS8>AS23	H-62600>NA-24-64	
Den Haag	International KB7	eigenbouw	KR-6	1949	1>KR6	H-62602>NJ-85-09	6
Den Haag	International KB3		PM12	1950	TM2	H-62604>NJ-45-04	
Den Haag	International L	Geesink	TS9LD2500T1500	1951	AS9>AS24>TAS1	NB-11-99	7
Den Haag	International L170	Geesink	AL-26	1952	AL1>AL5	NB-91-63	8
Den Haag	International R172	Kronenburg-Myers	TS8LD2500HD240T600	1954	AS25>TAS2	H-62600>PB-86-77	9
Den Haag	International B160	Kronenburg-Myers	TS8LD2500HD240T600	1955	AS26>TAS3	NB-59-06	10
Den Haag	International R170		VW	1954	BT1	PB-30-11	11
Den Haag	International R170		VW	1954	BT2	PB-30-12	11
Den Haag	International R170		VW	1954	BT3	PB-04-33	11
Den Haag	International R170		VW	1954	BT4	SB-87-32	11
Den Haag	International R162	Berlei	GRD/SL	1955	CS	H-62596>NB-53-31	12
Den Haag	International R160	Kronenburg-Myers	TS8LD2500HD240T600	1955	AS27	SB-27-33	12

## 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!



KORPS	CHASSIS	OPBOUW	TYPE VOERTUIG	BOUWJ.	ROEPNUMMER	KENTEKEN	OPM.
Oosterhout nb	International A160	Kronenburg	TS.HD...T...	1958		TB-07-41	
Marinevliegkamp Valkenburg	International VF192	Motorkracht	TW5LD3600T-/....	1967	8	KM-17-00	30
Neede	International R60	Kronenburg	TS.LD....T....	1956		SB-29-06	
Pechiney (Vlissingen)	International Navistar 4900	Emergency One-Hale	TS6LD5000HD365T1100/200P750	2000	49-30	BJ-JZ-52	31
Pijnacker	International	Kronenburg	TS7LD2600HD240T1500	1956		TB-37-02	
Raalte	International S160	Wijnveen	PM6	1955		SB-84-55	32
Rotterdam Airport Zestienhoven	International B140	Kronenburg-Myers	TS3HD150T600	1957	R1	SB-65-73	
Pechiney (Vlissingen)	International Navistar 4900	Emergency One-Hale	TS6LD5000HD365T1100/200P750	2000	AS-721	BJ-JZ-52	33
Sint Annaparochie	International S164	Van Bergen	TS9LD2000HD250T1000	1957		A-23511>SB-61-06	34
Sint Bavo (Noordwijkerhout)	International L160	Van Koppen/Boudewijn-Bean	TS5HD225T2000	1951		NB-12-34	35
Smurfit Lona (Loenen)	International R163	Bikkers	TS10LD2500T3000	1956		RB-71-55	36
Someren	International B160	Bikkers	TS10LD2000T....	1961	5>802	UB-43-77	
Twello	International R163	Bikkers	TS10LD2500T3000	1956		RB-71-61	
Velp gld	International C120 PickUp		PB-250	1969	766	64-91-AB	
Vliegveld Hilversum	International C1310 4x4	Kronenburg-Total	PB-750	1966			37
Vliegveld Teuge	International C1310 4x4	Kronenburg-Total	PB-750	1966	4	BE-04-70	38
Voorst	International R163	Bikkers	TS10LD2500T3000	1956	62	RB-71-55	39
Wageningen	International Harvester Scout		GM2	1979	74>370	FD-62-PT	
Wassenaar	International L160	Van Koppen/Boudewijn-Bean	TS5HD225T2000	1951		H-84668>NB-12-34	40
Wassenaar	International R160L	Geesink-Bean	TS6LD2000HD240T1160	1957		RF-48-59	41
Wassenaar	International B160	Magirus	AL-30	1962	555	VB-54-68	42
Wassenaar	International B162	Koppen-Magirus (Motorkracht)	AS10LD2800P300	1963		UF-51-58	43
Wateringen	International S172	Metz	AL-30	1958	605>556	TB-18-85	44
Zwartebroek	International R110 Carryall		PM7	1958		ZP-45-39>24-RU-71	45

1. 1961 voertuigen van de VVBET's (Kronenburg)

20. 1979 voertuigen van de stuurder Hendrik II

## 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!





Wassenaar VB-54-68



Koninklijke Luchtmacht LM-56-33



Koninklijke Luchtmacht LM-26-15



Koninklijke Luchtmacht LM-56-34

## 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!





## 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!





# 's Heeren Loo en zijn bedrijfsbrandweer

TEKST ADRIAAN KRIEK FOTO'S BRANDWEER DE HARTENBERG, FRANK VAN DER WEERDEN, COLLECTIE AUTEUR MET DANK AAN HAROLD VAN DE BEEK

**'s Heeren Loo is een instelling voor verzorging, begeleiding en behandeling van mensen met een verstandelijke beperking. Het is de grootste organisatie in de gehandicapte zorg in Nederland met locaties verspreid over het hele land.**

In 1891 opende de 'Vereeniging tot opvoeding en verpleging van idioten en achterlijke kinderen', zoals het toen heette, een instelling op het landgoed 's Heeren Loo te Ermelo. Dit kwam tot stand door de inzet van onder andere de Voorthuizer predikant dr. mr. Willem van de Berg (1850-1890). Het was bedoeld als hulp voor protestants-christelijke gezinnen met een kind met een verstandelijke beperking. Bovendien was dit ongeveer het begin wat later ging heten 'zorg voor mensen met een verstandelijke beperking'. Fokko Leeftang, een van de grondleggers van

's Heeren Loo, nam in 1890 zijn intrek in het herenhuis, dat later onder meer dienst deed als regiokantoor.

In 1891 kwam de toen 9-jarige Geurt als eerste kind bij 's Heeren Loo wonen. Tegenwoordig worden er meer dan 14.000 mensen met een verstandelijke beperking ondersteund in Nederland. In ruim 130 jaar is er veel veranderd, maar de insteek van alle medewerkers is nog altijd gelijk: van betekenis willen zijn voor mensen met een verstandelijke beperking. De vereniging en het



gedachtegoed breidden zich later uit over ons hele land. Ook andere instellingen sloten zich aan en er ontstonden diverse fusies. Al die instellingen vormen heden ten dage 's Heeren Loo.

De eerste instellingen van 's Heeren Loo lagen in het groen. Het waren min of meer zelfstandige dorpen. Elke instelling had zijn eigen voorzieningen zoals een kerk, sanatorium en boerderij. In de loop van de jaren werd steeds verbinding met de omliggende samenleving gezocht. Sinds het einde van de twintigste eeuw wonen mensen met en zonder verstandelijke beperking met en naast elkaar, in dorpen en steden en op de voormalige speciaal daarvoor aangelegde terreinen.

Fokko Leeftang (zie hierboven) vond al vrij snel dat hij ook iets moest doen voor de verwaarloosde jeugd met lichte verstandelijke beperking; daarom startte hij in 1907 met de bouw van Groot Emaus. In 1909 werd een paviljoen voor veertien jongens in gebruik genomen, later kwamen er ook meisjes naar Groot Emaus. In 1911 werd een zelfstandige inrichting voor vrouwen aan 's Heeren Loo toegevoegd: Lozenoord. De terreinen van 's Heeren Loo, Groot Emaus en Lozenoord grensden aan elkaar. In 1934 gingen 's Heeren Loo en Lozenoord als één instelling verder. Op het oude terrein is in die ruim honderd jaar veel veranderd. Op het huidige woonzorgpark, wonen mensen met en zonder verstandelijke beperking, Groot Emaus

is nu een orthopedisch behandelcentrum voor jongeren tussen 12 en 23 jaar, met een licht verstandelijke beperking en ernstige gedragsproblemen.

In de loop van de jaren veranderde de zorg van karakter. De medische benadering maakte plaats voor een orthopedagogische en weer later voor het ideaal om mensen met een verstandelijke beperking een zo normaal mogelijke woonomgeving te geven. Beschut in de eigen omgeving of samen met anderen in een woongroep. De grote instituten ontwikkelden zich tot woonzorgparken met een bevolking van mensen met en zonder beperking. Aanvankelijk bleven de, toen acht relatief grote instellingen, autonoom. Ze werden op afstand aangestuurd door de Vereniging 's Heeren. In 1994 werd de vereniging omgevormd tot een stichting met een raad van bestuur die verantwoordelijk is voor het strategisch beleid. Na 2003 werden de oude instellingen die zich hadden ontwikkeld tot zorgcentra opgesplitst in regio's en vervolgens weer samengevoegd tot vijf sectoren. Die sectoren werden in 2009 weer opgeheven. Er kwamen kleinere regio's die allemaal werkten onder de naam 's Heeren Loo. De organisatie had in 2022 de zorg over circa 13.500 cliënten, meer dan 16.000 werknemers en 4600 vrijwilligers. Er werken ook meer dan 1300 gedragswetenschappers, artsen en paramedici. De omzet in 2022 was ruim 1 miljard euro.

## 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!



## Bedrijfsbrandweer locaties 's Heeren Loo

KORPS	CHASSIS	OPBOUW	TYPE VOERTUIG	KENTEKEN	BOUWJ.	DIENST	OPM.
Het Westerhonk (Monster)	Ford Transit 75		PM.	JB-32-42	1974	1974-2004	
Het Westerhonk (Monster)	Mercedes-Benz L508D295	Touw-Bikkers	TS9HD250T500	24-XB-49	1981	1981-2004	1
Het Westerhonk (Monster)	Mercedes-Benz 815FD370(Ecovan)	Ziegler	TS7LD2400HD200T1000	BP-LT-25	2004	2004-2009	2
's Heeren Loo (Ermelo)	Mercedes-Benz LAF3500/420	Metz	TS6MD/LD2500T4000	VB-61-90	1954	1963-1973	3
's Heeren Loo (Ermelo)	Mercedes-Benz LF408G29	Ajax/DenHartog-Ziegler	TS6MD/LD2000T800	DS-61-13	1973	1973-1989	4
's Heeren Loo (Ermelo)	Mercedes-Benz LF408G29	Ajax/DenHartog-Ziegler	TS7LD2000HD230T800	39-VB-51	1980	1989-2007	5
W. van de Berg Stichting (Noordwijk)	Mercedes-Benz LF408G295	Bikkers	TS6LD2000HD230T800	BS-57-31	1971	1971-1990	6
W. van de Berg Stichting (Noordwijk)	Mercedes-Benz 711FD315(Ecovan)	Doeschot-Rosenbauer	TS6LD2400HD230T800	VJ-67-VV	1990	1990-2007	7
Groot Schuylenburg (Apeldoorn)	Mercedes-Benz LF408G29	Ajax/DenHartog-Ziegler	TS7HD230T800	BV-51-29	1971	1971-2005	8
De Hartenberg (Wekerom)	Ford F60CL	Wijnveen	TS7LD400T4000	NB-44-44	1942	1970-1979	9
De Hartenberg (Wekerom)	Mercedes-Benz Unimog U1100L	Doeschot-Rosenbauer	TS6LD2000HD230T1100	67-MB-52	1979	1979-2005	10

- Overgenomen door brandweer Monster t.b.v. Jeugdbrandweer
- Overgenomen door bedrijfsbrandweer Kemira te Arnhem
- Overgenomen van Royal Air Force
- Overgenomen door bedrijfsbrandweer Nedcar te Born
- Overgenomen van brandweer Eys; in 2007 naar Hongarije
- Overgenomen door bedrijfsbrandweer Pharma te Katwijk

- Overgenomen door bedrijfsbrandweer ESKA Graphic Board te Sappemeer
- Overgenomen door brandweer Apeldoorn t.b.v. Jeugdbrandweer Wilmersdorf
- Overgenomen van brandweer Wageningen en in 1979 retour naar Wageningen; museumvoertuig Nationaal Brandweermuseum Hellevoetsluis
- Overgenomen door brandweer Ede

blusvoertuig voor in de plaats, een Mercedes-Benz L508D295 tankautospuiter, die in 2004 weer opgevolgd werd door een nieuw aangeschafte Mercedes-Benz 815FD370 tankautospuiter, die na vier jaar wegens scheffing bedrijfsbrandweer verkocht

Ook hier werd in 2007 de bedrijfsbrandweer opgeheven en werd het voertuig verkocht aan ESKA Graphic Board te Sappemeer.

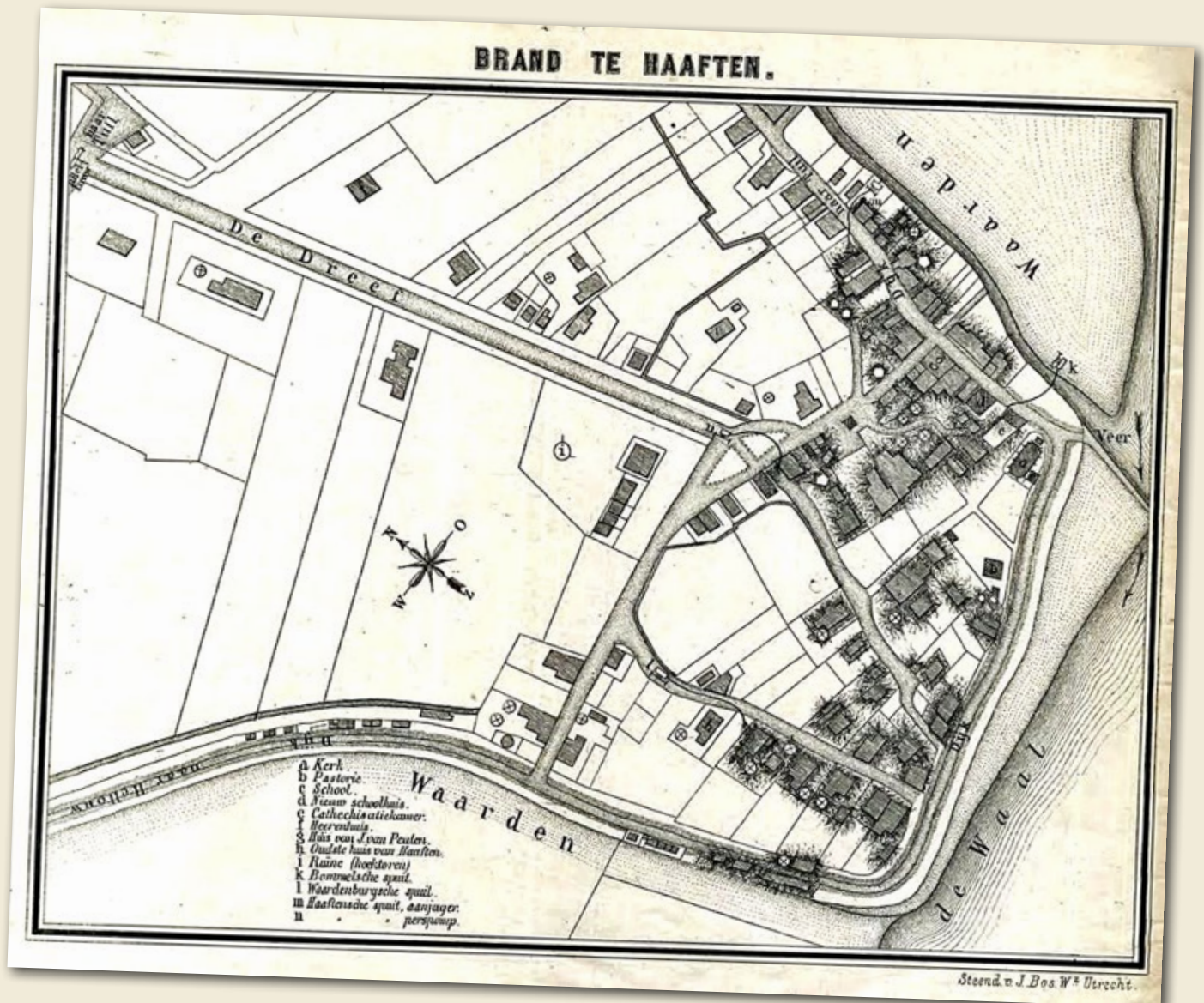
In het Apeldoornse Broek liet waarnagark

## 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!





# De ramp van Haafden

Wie de geschiedenis van de brandweer in Nederland kent, komt onvermijdelijk grote stadsbranden tegen. Van die enorme branden, waarbij het ene huis na het andere in brand vliegt en de mensen hulpeloos moeten toekijken, omdat hun brandemmers of spuiten machteloos zijn tegen het geweld.

TEKST PETER SNELLEN

# De ramp van Haaften

# A

an het begin van onze jaartelling is zo vooral Rome bekend geraakt. Nog altijd doen de wildste geruchten de rondte, maar een van die geruchten, dat Keizer Nero zelf de brand zou hebben laten aansteken, kan definitief naar het rijk der fabeltjes worden verwezen. In ons eigen land is er bijna geen stad te vinden, die in de Middeleeuwen of korte tijd daarna niet voor een groot deel is afgebrand. In het buitenland zijn vooral de geweldige stadsbranden van Londen (1666) en Hamburg (1842) bekend geworden.

Des te opvallender is het, dat ook nadat gemeenten halverwege de negentiende eeuw verplicht werden te gaan zorgen voor brandbestrijding, er (in vreedstijd) nog een aantal van dit type branden heeft plaatsgevonden. Eerder al schreven we over de 'grote brand van Vriezenveen' die duidelijk in dit rijtje thuis hoort. In deze aflevering gaan we zuidelijker, en wel naar Haaften. Overigens worden dit soort dorps- en stadsbranden nog tot halverwege



Haaften is een dorp in Gelderland. Het dorp ligt op de noordoever van de Waal, in de driehoek Utrecht, Tiel en Gorinchem. In 1818 werd de gemeente Haaften afgesplitst van de toenmalige gemeente Horwijnen. Het grondgebied van de nieuwe gemeente bestond uit Haaften, Holbeek en Tol

## 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!



## De ramp van Haaften

geworden. Men had een nieuwe kerk kunnen bouwen, een nieuwe school en de wegenstructuur was ook verbeterd. Het dorp bestond voor het grootste deel uit boerderijen, die redelijk dicht op elkaar stonden, met daartussen korenbergen, houtmijten en hooischelven, voorzien van strooien of rieten daken.

### Materieel

De schrijver beweerde echter, dat er in het dorp tussen 1649 en 1803 nooit een brand geweest was, uitgezonderd soms een wat "afgelegen strohut". Nadat er in 1803 een "huisje van middelbaren stand" afbrandde, bleef het plaatsje weer tot 1856 van branden verschoond. Maar dat bleek dus stilte voor de storm te zijn geweest.

Het mag na deze langdurige brandvrije perioden een wonder heten, dat er in 1853 toch een brandspuit werd gekocht, mogelijk onder invloed van de kort daarvoor tot stand gekomen en inmiddels geïmplementeerde wetgeving. Dat was een "dubbelen zuigen perspomp" die "bij korten afstand met 2 sprietten werken kan en een forschen waterstraal 100 voeten hoog opspuit". Blijkbaar was dit dus een combinatie van een 'haler' en een perspomp, bestaande uit twee separate pompen. Omdat er wel op wat grotere afstand van open water gewerkt moest kunnen worden zou dit ook logisch zijn. De eerste plaet windzwel die juist later plaats had, was in 1854. Het was een combinatie van een haler en een perspomp, bestaande uit twee separate pompen. Omdat er wel op wat grotere afstand van open water gewerkt moest kunnen worden zou dit ook logisch zijn. De eerste plaet windzwel die juist later plaats had, was in 1854.

65 huizen en het schoolgebouw in as gelegd zouden worden.

Landré geeft aan, dat het vuur zich vanaf het begin erg snel voortplantte. Het vuur vond voldoende voeding en hij geeft aan dat er van het vuur een aanzuigende werking van lucht plaatsvond. Dan was er vlieg vuur; brandende strovlokken stoven op en dwarrelden even verderop weer neer, waar ze nieuwe brandhaarden vormden. Er moet ook een flinke stralingshitte zijn geweest, want er ontstond ook brand tegen de wind in.

De spuit was eerst geplaatst ten oosten van de brand. Maar door de geweldige hitte moest die verplaatst worden. "Het andere gedeelte van de spuit dat post gevat had naar de zijde der kerk, moest ook allengs terug." Bedenk daarbij dat de mensen die de spuit moesten bemannen, bijna allemaal op het land aan het werk waren. Ze kwamen af op het zien van de rook en het horen van de kerkklok. Maar aangekomen bij het dorp waren ze soms zo moe dat ze eerst even op adem moesten komen, voor ze aan de slag konden. En de mensen, die in de gaten hadden dat hun eigen huis erbezit bedreigd werden, gingen eerst naar huis om daar zaken veilig te stellen.

De burgemeester was op huwelijksreis. Die werd middels een telegram op de hoogte gesteld. Het pand naast het huis waar de brand uitbrak is van de wethouder. Die vond het belangrijker eerst belangrijke papieren en andere zaken in veiligheid te brengen. De burgemeester was op huwelijksreis. Die werd middels een telegram op de hoogte gesteld. Het pand naast het huis waar de brand uitbrak is van de wethouder. Die vond het belangrijker eerst belangrijke papieren en andere zaken in veiligheid te brengen.

## 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!



## De ramp van Haaften



helpen. Dat gold vooral het assisteren bij het op en neer bewegen van de bommen aan de toen nog aanwezige handsputten. Daarvoor gold geen geldelijke vergoeding, maar als beloning voor het harde werk kreeg men een borrel. En als er dus lang gepompt moest worden, kon het wel eens voorkomen dat enkele mannen erg veel borrels tot zich konden nemen. Dat, gepaard gaande met vermoeidheid en de hitte op die dag, maakte het onvermijdelijk dat er bij sommige spuiten pompiers ronduit dronken waren. Bij sommige spuiten, zo schrijft Landré, want daar waar wel fatsoenlijk leiding werd gegeven (zoals bij de spuit waar de dijkgraaf leiding gaf) schijnt dit niet of nauwelijks te zijn voorgekomen en kon tot laat in de avond nog geblust worden. Bij een van de pompen bij een huis aan de westkant van Haaften, waar een herbergier woonde, werd wel een voorraad alcoholhoudende dranken uit de vlammen gered. En die zou toch verloren zijn gegaan, dus kon die net zo goed worden geconsumeerd. Overigens voegt hij er vergoelijkend aan toe dat dat vooral gebeurde door "lieden die van elders kwamen".

Inmiddels moesten veel mensen elders worden ondergebracht en dus voeren de veerpont naar Zaltbommel en enkele rivieraken op de dagen na de brand vaak heen en weer.

Op zondag 10 juni 1866 kwam de gemeenteraad van Haaften in een bijzondere vergadering bijeen. De voorzitter sprak 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!



## De ramp van Haaften

nen. Er werden welpotten gegraven met een pomp erop. Zo hadden men ook de drinkwatervoorziening veiliggesteld die “uitstekend en helder drinkwater geeft, en een weinig met ijzerdeelen bezwangerd, wat heilzaam is voor de gezondheid”. Bij het kamp werd één tent geplaatst waar een rijksveldwachter werd gestationeerd, die kon zorgen voor de openbare orde, hygiëne en veiligheid, want het kamp lag immers langs een drukke doorgaande weg.

### Hulp achteraf

In de kranten verschenen al gauw advertenties, waarin werd opgeroepen om geld te storten voor de benadeelden. Blijkbaar liep de collecte niet helemaal zoals verwacht, want Landré gaf aan dat de tegenvallende opbrengst mogelijk te wijten was aan de tijd waarin de ramp plaatsvond, een tijd van “oorlog, geldcrisis, cholera en stilstand van de industrie”. Dat woord oorlog zal dan wel betrekking hebben gehad op de Oostenrijks-Pruisische Oorlog. Oostenrijk en Pruisen vochten in 1866 een korte oorlog uit die ook wel Zevenweekse Oorlog wordt genoemd en zo iets heeft onmiddellijk neerslag op de economie, ook van landen die niet in die oorlog verwickeld zijn.

We citeren nogmaals de Rotterdamse Courant van 12 juni 1866:



De Sophia Buurt in Haaften. (Foto C. H. A. de Kock).

De baten van boekje en van de gehele inzameling komen ten goede aan de bevolking. Met een deel van de opbrengst van de ingezamelde gelden werd een twintigtal woningen gebouwd: de Sophiabuur, vernoemd naar de vrouw van de toenmalige burgemeester van Haaften, M.N.J. Dutry. Maar alles is tijdelijk; dus tussen 1972 en 1980 wordt deze buurt afgebroken.

Toch blijft de herinnering aan die traumatische gebeurtenis in Haaften wel bewaard. In 1981 werd er een Monument van de ramp gebouwd op de plek waar de ramp plaatsvond.

## 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!





1909-2024

**115**

jaar  
**Brandweer  
Nieuwpoort**

TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

Op 10 augustus vierde de West-Vlaamse brandweer Nieuwpoort haar 115-jarig bestaan. De aankondiging voor dit evenement was al ver van te voren gepubliceerd dus je kon er echt niet meer onderuit om naar Nieuwpoort te gaan. Het zou een groots evenement worden met een zogenaamd Veiligheidsdorp, gelegen in het Prins Mauritspark met een static show en tal van demonstraties en muzikale optredens.

Vele verschillende veiligheidsdiensten waren hierbij aanwezig waaronder de brandweer de Civiele Bescherming

## 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 Nieuwpoort en haar brandweer

Nieuwpoort was in de Middeleeuwen de op vijf na grootste Vlaamse stad, die bovendien voortdurend te maken had met belegeringen. De stadsbewoners waren op zichzelf aangewezen voor wat betreft de brandbestrijding gedurende die periode.

De oudste terug te vinden stukken dateren uit 1739; toen ontving Joannes Pytyt en 'syne compagnons' elk jaar 12 gulden voor hun prestaties bij het bestrijden van branden. In 1753 beschikte de stad over 180 lederen emmers, 23 ladders en 9 bakken; deze waren ingedeeld op 10 brandweerkorpsen.

Tijdens de oorlog van 1914-1918 werd de stad volledig vernield; de brandweer werd hier dan ook ontbonden. In 1920 kreeg de heer Huyghebaert het verzoek om het brandweerkorps terug op te richten. Al snel kreeg hij een korps van 20 brandweermannen. De bevelvoerder was tevens ook verantwoordelijk voor de controle op brandbeveiliging in de gemeenten Oostduinkerke, Lombardijse en Westende. Deze gemeenten hadden toen voldoende blusmateriaal maar beschikten niet over geoefende brandweermannen.

In 1923 werd de gewapende brandweer ontbonden tot een zilvere brandweerdienst. De geweren werden ingeleverd en verdwenen uit het magazijn (in de brandweerkazerne van Nieuwpoort is nog een gelijkaardig exemplaar aanwezig). In 1924 nam de brandweer intrek in de Langestraat, naast het heropgebouwde vredesgerecht.

De heer Huyghebaert werd verkozen tot burgemeester in 1927. In 1933 werd een nieuwe burgemeester verkozen. Wegens een politieke ruzie nam hij ontslag als bevelhebber, waarna bijna alle manschappen volgden. De taak werd overgenomen door Romaan Berquin, die met een nieuwe equipe de toekomst tegemoet ging. De stad leende geld aan de heer Berquin om materiaal aan te kopen en in 1939 bereikte hij de leeftijdsgrens. Zijn taak werd overgenomen door zijn zoon Paul. Dat jaar vond ook het eerste brandweersymposium plaats op de gemeentelijke brandweerkazerne in Nieuwpoort.

## 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!



geven aan Provoost Pierre die nog als enige kaderlid overbleef.

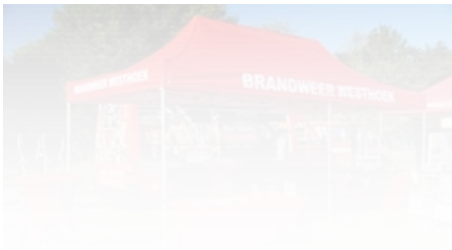
In 1957 kreeg het korps na lang aandringen niet alleen zijn eerste autopomp, maar ook een draagbare motorpomp en vier kelderpompen. Het hele korps kreeg tevens ook nieuwe werk- en ceremoniële kledij.

In 1967 kreeg de brandweerpost een nieuwe bevelhebber, David Victor. Onder zijn gezag werd de kazerne verder uitgebouwd en het wagenpark volledig vernieuwd. Na jaren niet meer over een ziekenwagen te hebben kunnen beschikken, werd in 1972 de ziekenwagen terug in het leven geroepen. In 1974 kreeg het korps

ook een duikteam.

In 1990 moest David Victor vanwege gezondheidsredenen de fakkel doorgeven aan Roger Van Brussel; de officiële bevelsoverdracht vond plaats op 25 april 1992, maar hij was al dienstdoend bevelhebber vanaf 1 januari 1991.

Op 1 januari 2015 werd de stedelijke brandweer van Nieuwpoort lid van de hulpverleningszone brandweer Westhoek. Dit is dan ook het einde van de stedelijke brandweer. Roger Van Brussel nam eervol ontslag op 31 januari 2015, zijn opvolger werd Richard Vandenabeele.



## 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!





## 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!





## 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!

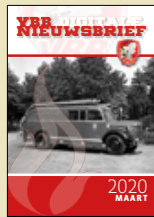
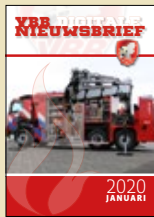


2017



2018

2019



2020

2021



2022

2023



2024



YBB DIGITALE NIEWSBRIEF

SPECIALS

