

VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



**VERLOREN
MSA
TERUG-
GEVONDEN**



**STRAALJAGER STORT
NEER IN BUSSUM**



**JAC. MET
CARROSSERIEBOUW**



**OLDTIMERFREUNDE
FEUERWEHR SOLINGEN**



**WATERTRANSPORT
OP SCHAAL HO**

52

JANUARI 2025

RUBRIEKEN

4

Column

Rob Jastrzebski schrijft andermaal over een actueel thema dat ook voor de hulpverleners de nodige bedreigingen en uitdagingen met zich mee brengt.

9

KlassiekerNieuws

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

MODELBOUW



Watertransport over grote afstand

Stefan Bodynek beschrijft aan de hand van een door hem zelf gebouwd diorama hoe in Duitsland het watertransport over grote afstand is georganiseerd.

HISTORIE



Verloren MSA teruggevonden

De crew van de Rotterdamse Ahrens-Foxen restaureert ook ander brandweermaterieel. Via via verkregen zij een MSA met onbekende herkomst. Na gedegen onderzoek en restauratie wisten ze niet alleen de MSA weer werkend te krijgen, maar ook de herkomst te achterhalen.



Straaljager stort neer in Bussum

Op 14 november 1957 werd Bussum door een vliegcrash getroffen. Een Amerikaanse straaljager van vliegbasis Soesterberg stortte neer op de Kolonel Palmkazerne in Bussum. Peter Snellen neemt ons mee.

OVER DE GREN



Oldtimerfreunde Feuerwehr Solingen

In het Duitse Solingen koestert een groep hobbyisten het rijdend erfgoed van de brandweer.

VOERTUIGHISTORIE



Brandweerwagens van Jac. Met

In Noord-Holland was Jac. Met een bekende carrosseriebouwer en garagist. Adriaan Kriek beschrijft het verleden van dit bedrijf en toont enkele van door Jac. Met gebouwde brandweerwagens.

COLOFON

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

SAMENSTELLING Peter Snellen (eindredactie) en Jeroen Steenhuis (vormgeving)

REACTIES info@brandweer.org

KOPIJ INSTUREN uiterlijk 15 februari 2025



D

it is de eerste aflevering van de digitale VBB Nieuwsbrief van 2025, nummer 52. Ooit (alweer in 2015) werd die op voorstel van

Dirk Jobing in het leven geroepen, om al het nieuws dat geen plaats meer kon vinden in ons tijdschrift *Eén-Eén-Twee* toch te kunnen aanbieden. Er zullen weinig verenigingen zijn die twee tijdschriften aan hun leden aanbieden: een papieren tijdschrift (als hoofdzaak) en daarnaast een ietwat bescheidener digitale nieuwsbrief in die maanden, dat het papieren tijdschrift niet verschijnt. Het vrij kleine groepje leden dat deze nieuwsbrief voor u verzorgt doet dat graag en hoopt dat u er ook plezier aan beleeft.

Niet altijd kan die nieuwsbrief even dik zijn. Met zo'n kleine werkgroep is het nu eenmaal een hele kluit om een redelijke omvang te bereiken. En eerlijk gezegd: niet altijd is er evenveel nieuws en over de ene gebeurtenis is nou eenmaal meer te vertellen dan over een andere.

Adriaan heeft weer heel wat voertuigen kunnen achterhalen, die op de nominatie staan (of stonden) om van eigenaar te veranderen. Daarnaast heeft hij zich verdiept in de geschiedenis van een wat minder bekende, maar heel interessante carrosseriebouwer, Jac. Met.

Uit Duitsland deed Stefan Bodynek weer een dikke duit in het zakje met een artikel, dit keer over het watertransport over grote afstanden. Inmiddels heb ik begrepen dat het open of gesloten aanjaagverband in ons land praktisch niet meer wordt uitgevoerd, omdat we in het bezit zijn van (regionale) grootwatertransportsystemen, maar in Duitsland wordt dit nog regelmatig beoefend. Al is ook daar een onderscheid te merken tussen het ene *Bundesland* en het andere. Maar de brandweer is daar al sinds jaar en dag een zaak van elk *Bundesland* afzonderlijk, en dan willen er wel eens verschillen optreden.

U zult het niet geloven, Marinus Oosthoek is niet alleen in België onderweg, maar verdient ook zijn sporen op Nederlandse bodem. Dit keer kunt u van alles lezen over een motorspuit

dat in Rotterdam gerestaureerd werd, en over het onderzoek dat daaraan voorafging. Zo kun je dus weer heel goed bemerken, dat geschiedenis gewoon over gebruiksvorwerpen en de daaraan verbonden verhalen gaat, en waarom het zo nodig is elkaar die verhalen te blijven vertellen. Zo krijg je als vanzelf een aantal inkijkjes in het verleden.

En over dat verleden gesproken: het is toch wel heel erg aardig als je die voorwerpen uit het verleden live kunt bewonderen. Dat doen heel veel mensen die oldtimers voor het nageslacht in stand houden en bewaren. En als ik dit schrijf, verwondert het me weer opnieuw, dat de overheid in de meeste Europese landen wel miljoenen overheeft voor één schilderijtje dat ooit door een beroemd schilder werd gemaakt, maar geen paar duizend euro voor subsidie aan (al dan niet rijdend) brandwe erfgoed. Dat schilderijtje ging dan natuurlijk wel over iemand die toen al zo rijk was dat hij het kon laten schilderen, maar de ontelbare verdiensten van de doorsnee brandweervrijwilligers en -beroeps worden zo wel gebagatelliseerd, om maar niet te zeggen: als praktisch onbeduidend gekwalificeerd. Gelukkig zijn er heel wat enthousiaste mannen en vrouwen die zich door alle tegenwind toch gewoon daarmee bezighouden en zo is er bijvoorbeeld een club van verzamelaars van oldtimer brandwe erwagens die in Solingen (helemaal niet zo ver van de Nederlandse grens) opereert, en jawel! Met medewerking van de gemeente en de gemeentelijke brandweer aldaar. Alle wagens die zij hebben, zijn in rijdende toestand en zien eruit, alsof ze zo uit kunnen rukken. Een kennismaking daarmee is dan ook op zijn plaats.

Ondergetekende heeft geprobeerd weer een interessant voorval uit de geschiedenis van onze brandweer te belichten.

En zo heeft u dan toch weer wat om te lezen. Namens alle medewerkers aan deze nieuwsbrief wens ik u een heel mooi, vrolijk, gezond en gelukkig 2025.

PETER SNELLEN

‘Duizend bommen en granaten!’

Deze bekende kreet van kapitein Haddock uit de stripreeks *Kuifje* klinkt thans ook in kringen van Nederlands politie en brandweer. Want 2024 brak een triest record met meer dan DUIZEND(!) ‘bomaanslagen’ op woningen en bedrijven. Aanslagen met meestal criminele achtergronden, hoewel in steeds meer gevallen ook sprake blijkt van ‘vergisaanslagen’, waardoor onschuldigen het slachtoffer worden. Het gemak waarmee misdadige lieden explosieven gebruiken om een rekening te vereffenen of mensen tegen wie zij iets hebben ‘schrik aan te jagen’, is ronduit schokkend. En de hulpverleners hebben er wéér een ongewenst fenomeen bij op hun toch al goed gevulde bordje. Waar gaan we toch naartoe in Nederland?

Aanslagen in de sfeer van criminaliteit of wraak zijn van alle tijden, maar ze zijn in de loop der tijd wel van karakter veranderd. Het is alweer jaren geleden dat binnen het boevengilde een trend ontstond om uit wraak of als waarschuwing een handgranaatje te laten ontploffen bij woningen of bedrijven, zoals horecaondernemingen. Soms was het al genoeg om alleen maar zo’n granaat achter te laten aan de deurklink, want om de omgeving te beschermen, ging de burgemeester bij noodverordening meestal over tot het tijdelijk sluiten van het pand. Daar was het de aanslagplegers waarschijnlijk ook om te doen. De aangerichte schade beperkte zich meestal tot uit de sponning gevlogen deuren en aan diggelen geknalde ruiten.

Maar het zijn andere tijden. De handgranaat heeft afgedaan, want tegenwoordig zijn er betere plofspullen, waarmee je meer effect en meer schade kan bereiken. En bovendien zijn ze in het buitenland simpel op veel plaatsen te koop voor een prikkie. ‘Vuurwerk’, wordt het door sommigen nog genoemd, maar ‘zware explosieven’ dekt de lading beter. Neem de Cobra, oorspronkelijk ontwikkeld als professioneel knalvuurwerk, maar thans zeer in trek bij criminelen, vanwege hun enorme explosiekracht als ze niet worden ingezet als knalvuurwerk in het vrije veld, maar worden gericht tegen gebouwen of personen.

Cobra’s bevatten geen regulier buskruit maar ‘flitspoeder’. Hoe hoger het getal, hoe meer flitspoeder, dus hoe groter de knal. Na de Cobra 6, Cobra 8 en Cobra 12 is er thans al de Cobra 20. Daar kun je een auto mee opblazen. En met meer van

die dingen gebundeld, al dan niet in combinatie met vloeibare brandstof, kan je in een woonwijk heel wat aanrichten. Het verzamelen van flitspoeder uit grotere aantallen Cobra’s en het verwerken daarvan in een zelf geknutseld explosief, resulteert in een soort mini-doomsday wapen, met verwoestend effect.

Of dergelijke stoffen en materialen ook zijn gebruikt bij de verwoestende aanslag aan de Haagse Tarwekamp, moet nog blijken, maar het heeft er wel alle schijn van. Twee weken na de ‘ramp’ in Den Haag, waarbij zes personen het leven verloren, volgde nog een zware explosie in Purmerend, waarbij vijf huizen door een felle brand onbewoonbaar werden en één persoon zwaar gewond raakte. En de teller van ‘kleinere aanslagen’ loopt ondertussen ook door.

‘Vuurwerk’ is de belangrijkste ‘beklaagde’. De uitvoerders of opdrachtgevers van de aanslagen oppakken lukt meestal niet, dus moet het probleem bij de bron worden aangepakt. Bijvoorbeeld door het zware en in Nederland verboden knalvuurwerk van het type Cobra te laten vallen onder de Wet wapens en munitie. Dan kunnen bij het oppakken van bezitters of handelaren in dit spul veel zwaardere straffen worden geëist. Hierom wordt ook al jaren geroepen door politie en hulpverleners die jaarlijks bij de jaarwisseling en bij gewelddadige protesten met het zware knalwerk worden bestookt.

Of dat veel zal helpen is de vraag. Handel in harddrugs is ook verboden en drugshandelaren horen hoge straffen eisen, maar desondanks tiert de drugshandel welig, rijzen de labo-

“Een verbod op handel in en bezit van zwaar knalvuurwerk is niets meer dan een ‘holle frase’. Laat staan een totaal vuurwerkverbod.”



ratoria voor vervaardiging van synthetische drugs als padenstoelen uit de grond en vervalt Nederland in rap tempo tot narcostaat. Een milieu waarin vervolgens weer aanslagen worden gepleegd, waarvoor dan weer gemakkelijk verkrijgbare explosieven voor nodig zijn. Zo houdt het een het ander in stand.

Een les: als naar bepaalde verboden producten en stoffen grote vraag is, weet de georganiseerde criminaliteit altijd wel een weg te vinden om dat spul op de markt te krijgen. Harddrugs, maar ook zwaar knalvuurwerk die in 'het wereldje' zeer geheld zijn als explosieven. En als het om de veiligheid van het volk gaat...

“Het zijn andere tijden en de trend naar meer geweld met grotere impact, zegt iets

tere impact, zegt iets over de mores onder 't volk. De agressie in de samenleving neemt toe. In persoonlijke afrekeningen, maar ook tijdens gewelddadige demonstraties en protesten. En natuurlijk (ook wéér) in de nieuwjaarsnacht, die politie en brandweer ieder jaar weer met angst en beven tegemoet zien... Hoe kunnen zij zich nog wapenen tegen schade en verwondingen door dezelfde explosieven die ook in het 'afrekenmilieu' worden gebruikt?

Ach ja, de mores... In mijn jeugd was ik ook wel eens stoutig en wist ik wel eens een doosje strikers in handen te krijgen om 'de aanslag' te maken. Maar dat was

Verder lezen?

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

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





SCHEEPS BRAND BESTRIJDING ZEEVAART

Op zaterdag 8 maart 2025 organiseert het Netwerk Geschiedenis van Brandweer Nederland de **Dag van de Brandweergeschiedenis** met het thema **Scheepsbrandbestrijding Zeevaart**

PROGRAMMA

Om 10.00 uur zal de dag geopend worden en zullen enkele lezingen plaatsvinden, waaronder de geschiedenis van de scheepsbrandbestrijding op zee, de scheepsbrandbestrijding op het Japanse autoschip Fremantle Highway en de geschiedenis van de scheepsbrandbestrijding door de Rotterdamse Havendienst. Om 12.45 uur zal een lunch geserveerd worden. Het middagprogramma start om 13.30 uur; in drie groepen rouleren de deelnemers langs een demonstratie van blusboten; het materieel van het SBB/MIRG.NL-team van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de Gezamenlijke Brandweer én een verrassing. Rond 15.20 uur eindigt het programma en is er gelegenheid tot napraten. De dag wordt afgesloten om 16.30 uur.

LOCATIE

Deelnemers zijn vanaf 9.30 uur welkom aan boord van de SS Rotterdam aan de 3e Katendrechtsehoofd 25 (3072 AM) te Rotterdam. Parkeren is mogelijk op de kade naast het schip (let op het is hier betaald parkeren).

AANMELDEN

In verband met de beperkte capaciteit van de zaal kunnen er slechts 80 deelnemers worden toegelaten. Daarom is het noodzakelijk dat u zich aanmeldt voor deze dag. Aanmelden kan door voor 8 februari 2025 een e-mail te sturen naar de secretaris van het Netwerk Geschiedenis van Brandweer Nederland: cqboot12@outlook.com. Het definitieve programma en een routebeschrijving ontvangt u van de secretaris. Aanmeldingen worden behandeld op volgorde van binnenkomst. Indien er meer dan 80 aanmeldingen worden ontvangen, zal er een wachtlijst worden gehanteerd.

Dankzij de medewerking van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond zijn er geen kosten verbonden aan deelname aan deze Dag van de Brandweergeschiedenis, met uitzondering van eventuele parkeer- en/of reiskosten.

Er worden geen speciale fotomomenten ingelast.





PAPENDRECHT KONINGS DAG 2025 ZATERDAG 26 APRIL

Koningsdag wordt in 2025 landelijk gevierd op zaterdag 26 april. In Papendrecht wordt Koningsdag, in samenwerking met het Oranjecomité Papendrecht, gevierd in het kader van 80 jaar bevrijding.

Wij willen op 26 april 2025 van 10.00 tot 16.00 uur zoveel mogelijk oude brandweervoertuigen naar Papendrecht laten komen. De voertuigen zullen na een korte rondrit door Papendrecht worden opgesteld op het Marktplaats, waarna bezichtiging door het publiek zal kunnen plaatsvinden.

Voor het aanmelden van een brandweervoertuig voor dit evenement of voor meer informatie kunt u contact opnemen met Adriaan Kriek (telefoon 06-14904279 of e-mail: adriaan@famkriek.nl)

WIJ HOPEN U OP ZATERDAG 26 APRIL 2025
IN PAPENDRECHT TE ONTMOETEN



NEDERLANDSE POLITIE BESCHIKT WEER OVER EIGEN WATERWERPERS

De politie heeft de eerste van zes nieuwe waterwerpers in ontvangst genomen. De overige vijf waterwerpers worden gefaseerd geleverd en zijn naar verwachting in de loop van 2025 operationeel inzetbaar.

De nieuwe waterwerpers, geleverd door Ziegler Brandweerteknik uit Winschoten, zijn essentieel voor situaties met grote groepen mensen waarbij de situatie dreigt te escaleren. Door het gerichte gebruik van water kunnen politieagenten groepen effectief uit elkaar drijven en op afstand houden.

Toekomstbestendige inzetbaarheid

De Terberg TT 2223-220 waterwerpers van de politie waren vanaf oktober 2022 vanwege veiligheidsoverwegingen – na diverse klapbanden – niet meer inzetbaar en moesten versneld vervangen worden. De Nederlandse politie moest bij onregeligheden regelmatig een beroep doen op bijstand van de ooster- en zuiderburen. Met de zes nieuwe waterwerpers is de

politie weer zelfvoorzienend en klaar voor de toekomst aangezien de voertuigen voldoen aan de laatste technische wensen. Hierdoor verdwijnen de Duitse ‘Wasserwerfer’ en de Belgische ‘sproeikanonnen’ uit het straatbeeld.

De komst van de zes nieuwe kanonnen, hetzelfde aantal dat de Nederlandse politie eerder al had, is tot stand gekomen na een Europese spoedaanbesteding. Het gaat om hetzelfde model dat de Belgische politie ook gebruikt, de Ziegler PSV 9000 – waarbij de letters staan voor *Public Safety Vehicle*. Het waterkanon kan de waterstraal maximaal 65 meter schieten en doet dat met een snelheid van 1100 liter per minuut, een kleine 18 liter per seconde. In de tank is ruimte voor 9000 liter, dat is 2000 liter meer dan de oude waterkanonnen.

De zes nieuwe waterwerpers worden geplaatst in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, van waaruit ze landelijk inzetbaar zijn. ■

Klassiekernieuws

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



Op een DAF FF900DD358 bouwde de firma Lith uit Rotterdam een aantal verbinding-/commandowagens. Dit voertuig met kenteken 37-AB-56 kreeg in 1978 als standplaats Centraal Bureau Margraten waar hij tot 2003 gestald was. In 2003 werd hij verkocht aan Rallyteam Westendorp te Meppel. Daarna is hij door de huidige commandowagenbouwer tot een nieuw model verbouwd.

Verder lezen?

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

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





Klassiekernieuws

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



Jaren geleden, toen ik nog met fotorolletjes werkte, ben ik op bezoek geweest bij het transportbedrijf Van der Nat in Giessen. Die had in die tijd twee oude brandweerwagens van de brandweer Giessen in bezit. Dat was deze Ford F620 en een Bellewagen. De Ford F620 wordt verkocht door een particulier. Deze auto is van het bouwjaar 1956 en heeft de laatste tientallen jaren binnen gestaan, dus erg weinig kilometers op de teller. Het voertuig heeft als kenteken PB-68-26 en heeft tot 1979 dienst gedaan. Deze door Kronenburg gebouwde AS9LD2000 verkeert nog in de originele staat inclusief helmen, pakken, straalpijpen en slangen. Het voertuig staat te koop op Marktplaats en de vraagprijs is € 9000.

Verder lezen?

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

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





60 VOERTUIGEN UIT ÉÉN ORDER NAAR HESSEN

TEKST EN FOTO'S ZIEGLER

Op 3 december 2024 werd de laatste LF 10 uit de 11e Hessische aankoopserie voor brandweervoertuigen overhandigd aan de brandweer van Ober-Ramstadt. Die stad bestelde (eveneens bij Ziegler), maar onafhankelijk van de aankopen door het Land Hessen nog een blusvoertuig met hulpverleningsuitrusting (HLF 20) en een blusvoertuig voor de bosbrandbestrijding (StLF 20-V).

Met de aflevering van dit voertuig wordt de grote opdracht voor de levering van zestig wagens van het type LF 10 afgesloten. Die wagens werden allemaal geleverd tussen 2021 en 2024. In totaal heeft Ziegler gedurende de afgelopen twaalf jaar via vijf opdrachten al 280 wagens overeenkomstig de norm LF 10 op Mercedes-Benz of MAN chassis overhandigd aan de gemeenten verspreid over Hessen. De volgende grote aankoop van Hessens ministerie van Binnenlandse Zaken, veiligheid en bescherming van de leefomgeving werd ook weer bij Ziegler geplaatst. Dit keer betreft het de levering van 50 wa-

gens tussen 2024 en 2026 overeenkomstig de norm LF 10, die op MAN TGM 13.250 4x4 BL CH ofwel op MAN TGM 13.290 BL CH opgebouwd zullen worden. Het prototype bevindt zich momenteel in productie en zal waarschijnlijk in het eerste kwartaal van 2025 worden afgeleverd. ■



Vereniging voor het behoud en onderhoud van
oude brandweerwagens en uitrusting

OLDTIMERFREUNDE FEUERWEHR SOLINGEN

TEKST PETER SNELLEN FOTO'S COLLECTIES ADRIAAN KRIEK EN PETER SNELLEN

In ons land zijn er veel mensen die zich bezighouden met de geschiedenis van de brandweerwagens. Een wat kleinere groep bestaat uit mensen, die zich (al dan niet in groepsverband, zoals bij sommige van onze brandweermusea) de moeite getroosten dat 'oude' materieel in stand te houden, zodat die anderen en ook de toekomstige generaties kunnen zien hoe de techniek van de brandweer nog niet eens zo heel lang geleden functioneerde en oogde. Sommige van die clubs hebben meerdere voertuigen, van verschillende makelij en uit verschillende tijden. Een ding hebben ze gemeenschappelijk: ze zorgen voor het behoud van het brandweererfgoed en doen daarmee recht aan de interessante en leerzame geschiedenis van de brandweer.

Ook in het buitenland zijn van die particulieren en verenigingen/stichtingen die zich inspanssen voor het behoud van het erfgoed van de brandweer. Een mooi voorbeeld daarvan is de vereniging die de oude en oudere voertuigen van brandweer Solingen in stand houdt.

125 JAAR FEUERWEHR SOLINGEN

In 1988 bestond de brandweer van Solingen 125 jaar. Dat moest natuurlijk gevierd worden en één van de gedachten die onmiddellijk opkwam, was het houden van een optocht, waarin ook oud materieel getoond zou worden. In eigendom van de brandweer van Solingen waren nog drie Magirus blusvoertuigen, enkele slangenwagens voor handtractie, enkele handspuiten en de houten ladder uit 1892. Daarmee was het begin gemaakt, maar men wilde toch meer laten zien en dus werden er brandweervesteven en oldtimerbijeekomsten bezocht, met het doel meer deelnemers zover te krijgen dat men ook aan de geplande optocht zou deelnemen. Daarbij werd duidelijk dat ook veel andere korpsen hun oud materieel niet verkochten of tot schroot lieten afvoeren. Er waren toch heel wat korpsen waar die voertuigen werden behouden en door belangstellende (oud-)brandweerlieden of andere geïnteresseerden werden bewaard als kostbare objecten.

Ook enkele brandweerlieden van het korps van Solingen



kregen er plezier in om het niet meer in dienst zijnde materieel van hun korps te bewaren en te restaureren. Gelukkig vond dat idee instemming bij de toenmalige commandant en bij de verantwoordelijke wethouder. Basis voor de collectie werd zo de Magirus autoladder op 'Rundhauberfahrgerstell'. Dat voertuig werd in 1978 verkocht aan de gemeente Feldbach (Steiermark) en werd - nadat hij daar uit dienst was gegaan - overgedragen aan de naburige gemeente Bad Gleichenberg. Toen die de wagen niet meer nodig had, zou de wagen als schroot worden verkocht, maar de men slaagde in Solingen erin deze autoladder te kopen voor 2000 DM. Vervoer naar Solingen volgde en uit privé initiatief - maar met ondersteuning van de brandweer - werd de wagen gerestaureerd, wat een omvangrijke klus bleek te zijn.

ALS ER EEN SCHAAP OVER DE DAM IS...

In het voertuigenpark van de beroepsbrandweer Solingen waren nog enkele

brandweer geweest. De leden zorgden voor het opruimen van de hal en richtten twee verblijfsruimten in met behulp van meubilair van horecagelegenheden die waren gestopt met de exploitatie.

GROOT, GROTER, GROOTST

En zoals het ooit was gegaan met die eerste autoladder: de brandweer van Stumm (Zillertal) had in 1978 een 'Eckhauber' autoladder overgenomen die tot eind oktober 1997 in dienst bleef. De vrijwillige Brandweer Stumm kocht toen een andere ladder van Solingen en schonk de vorige autoladder kosteloos aan de oldtimervereniging. Uit het bestand van de bedrijfsbrandweer werd nog een bestelwagentje gekocht, zoals dat vroeger in Solingen had rondgereden en tenslotte kocht men nog twee (schrootrijpe) uitvoeringen van de VW-Variant. Daarvan werd een commandowagen gebouwd, zoals die ook ooit bij de brandweer van Solingen in gebruik was.

Natuurlijk bleef het niet bij die autoladders.

de kleine zaken kunnen verhelpen kunnen bijna overal heen. En dan blijkt maar weer wat een groep enthousiastelingen met medewerking van de gemeenten kan doen! ■



Verder lezen?

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

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



VERLOREN MSA TERUGGEVONDEN



TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

De crew van de Rotterdamse Ahrens-Foxen heeft in hun werkplaats ook een aantal oude motorspuiten, fietskarren met pomp en slangen die voor of tijdens de Tweede Wereldoorlog gebruikt zijn bij de Brandweer Rotterdam en de Gemeente Rotterdam. Inmiddels heeft deze groep enthousiastelingen bijna alles gerestaureerd en weer draaiende gekregen. Daarom ontstond er weer een uitdaging voor wat nieuws. Vrij regelmatig komt de firma Bronco brandweeronderhoud & constructies bij de werkplaats langs voor pomp reparaties en andere brandweezaken. Eén van de Bronco-medewerkers vertelde ons dat in zijn werkplaats een oude Kronenburg MSA stond waarvan de pomp al gereviseerd was, maar de motor nog gereviseerd moest worden. De vraag was of wij daar soms heil in zagen en u begrijpt het al: deze motorspuitaanhanger werd in delen naar ons gebracht, zodat wij er eens naar konden kijken. Uiteraard waren we erg nieuwsgierig naar de plaats waar deze oude MSA dienst had gedaan. De nummerplaat verwees ons naar een oude Mercedes-Benz TS van Den Dolder, maar uit navraag bleek dat deze daar alleen gestald had gestaan en nooit in dienst is geweest.

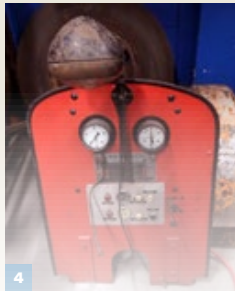
In een later stadium was de motorspuit terecht gekomen in een schuurtje in Bilthoven of Zeist. Tevens vernamen wij dat de motorspuit wel was meegegaan naar de nieuwe bestemming, maar slechts onder de voorwaarde dat hij niet bij het oud ijzer zou belanden.

HET ONDERZOEK

Nadat alles gedemonteerd was, werd de motor geheel gedemonteerd; dus zuigers, kleppen en alle attributen die met de motor waren verbonden om deze los te krijgen, werden losgemaakt. Nu dachten wij – vooral onze oudere crew leden – dat we alles al hadden gezien als het gaat om oudere motoren, maar toch waren we verbaasd om te zien wat voor ontstekings- en klepstangen in deze motor zaten. Dus werd het toch wel een uitdaging om het geheel gedemonteerd te krijgen. Inmiddels was duidelijk geworden dat deze motorspuitaanhanger een Kronenburg-pomp uit 1947 had en een Ford-motor uit 1936; deze motor kwam uit een Amerikaanse legertruck die door sloperij Geurts uit Culemborg aan Kronenburg verkocht werd. Maar waarom had het typeplaatje op het bedieningsfront een aanduiding van bouwjaar 1945? Na verder en uitgebreid onderzoek in de diverse archieven, bleek dat er na de oorlog nog een bedieningspaneel aanwezig was, dat gebruikt werd om deze motorspuit compleet te maken. Het typeplaatje is daarbij nooit veranderd. Het frame heeft geen nummer, maar vermoedelijk is dit een oud aanhangwagenframe van een Amerikaanse legerjeep geweest, want na de Tweede Wereldoorlog werden er immers veel overgebleven chassis gebruikt voor nieuwe opbouwen.

KRONENBURG EN DE TWEEDE WERELDOORLOG

De in Culemborg gevestigde firma Kronenburg werd in de Tweede Wereldoorlog leeggeroofd door de Duitse bezetter. Deze had al machines en apparatuur op een schip geladen en zo verdween alles uit het oog van de firma. Na de bevrijding werd er in de provincie Groningen een schip aangetroffen met de geroofde en gestolen Kronenburg-spullen. Alles werd teruggevorderd en weer vervoerd naar Culemborg, waar ze weer konden beginnen met bouwen van de toen veel gevraagde motorspuitaanhangers. Er werden vele van deze MSA's gebouwd met gevonden materialen die vaak uit de tijd van voor de Tweede Wereldoorlog stamden.



Verder lezen?

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

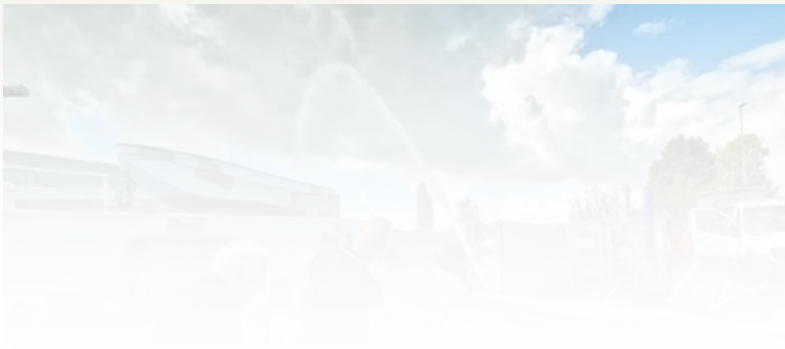
Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





Inmiddels waren er in het archief foto's opgedoken van de watersnoodramp in 's-Gravendeel waarop de motorspuit in actie te zien was. Daarmee was weer een stukje van de puzzel compleet.

De verdere montage was inmiddels gereed en de motorspuitaanhanger kon getest gaan worden aan de waterkant. Gelukkig verliep dit goed; de motor en pomp werkten naar behoren en de verdere afbouw (het monteren van de diverse materialen op het frame) kon gaan plaatsvinden. Wij als crew van de Ahrens-Foxen zijn zeer tevreden en ons museumpje wordt hiermee weer uitgebreid. Uiteraard houden we u op de hoogte van een eventueel volgend project. ■



Verder lezen?

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

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





BRANDWEERWAGENS VAN *Jac. Met*

TEKST ADRIAAN KRIEK

Carrosseriefabriek Jac. Met is een oude naam als carrosseriefabriek in Noord-Holland. Aanvankelijk begonnen als wagenmaker in Heerhugowaard, is Met zich uiteindelijk gaan richten op carrosseriebouw. Een beperkt aantal brandweerwagens werd door Jac. Met gebouwd, al dan niet in samenwerking met het ook in Noord-Holland gevestigde Doeschot.

Op 19 april 1806 kocht Jacob Met uit een faillissement een huis met erf aan de Middenweg in de polder Heerhugowaard, waar een smederij en wagenmakerij waren gevestigd. Vanaf hier start het bedrijf met de handel in landbouwwerktuigen en een rijtuig- en wagenmakerij, waarna vervolgens enkele generaties Met het bedrijf overnemen. Generatie na generatie krijgen allemaal dezelfde voornaam Jan of Jakob. Twee generaties verder is het Jan Met die alleen de smederij voortzet en broer Jacob neemt de wagenmakerij voor zijn rekening. Deze Jacob vindt zijn clientèle vooral onder de Noord-Hollandse boeren. Op diverse landbouwtentoonstellingen in Alkmaar en Heerhugo-

waard promoot hij zijn boerenwagens, bakwagens en allerlei soorten karren. We praten dan over circa 1900.

Jacob, die steeds de afkorting Jac. gebruikt om verwarring met zijn broer te voorkomen, werkt nog kleinschalig, maar kijkt al wel met een scheef oog naar het naburige Alkmaar om daar iets groots te beginnen. Alkmaar is namelijk het middelpunt waar alle kaasmakende boeren uit de verre omtrek minstens een keer in de week naar toe rijden voor de markt. Op 2 november 1902 vindt er in Alkmaar een veiling plaats van de 'rijtuigenfabriek' aan de Achterweg. Dat klinkt Jacob als muziek in de





1



2

1 In 1806 startte Jacob Met zijn bedrijf aan de Middenweg in de polder Heerhugowaard. **2** Twee generaties verder is het kleinzoon Jacob Met die in Alkmaar een wagenmakerij vestigt. **3** Aan de Achterweg in Alkmaar vormen de fabriek, het magazijn en het woonhuis gezamenlijk de Alkmaarse vestiging van de carrosseriefabriek. **4** Werkplaats aan de Achterweg, circa 1920. **5** Showroom aan de Achterweg, circa 1920.



3



4



5

Verder lezen?

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

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



In 1923 wordt met de aankoop van twee oude militaire loodsen uit Bergen en een stuk grond aan de Frieseweg in Oudorp een nieuwe carrosseriefabriek opgestart.



voertuigen weinig terecht. Bovendien zou in 1940 het nieuwe garagebedrijf met showroom, door de Duitsers worden gevorderd en werd het door de bezetter als reparatiewerkplaats van alle gevorderde voertuigen uit heel Noord-Holland gebruikt. Ook de hele handelsvoorraad van het garagebedrijf werd door de bezetter gevorderd. Aan de Wageweg werd aanvankelijk op kleine schaal doorgewerkt, maar ook de levering van nieuwe wagens werd gestaakt.

NA DE OORLOG

Na de Tweede Wereldoorlog wordt Jac. Met toch één van de

rie bouw en ging men vanaf dat moment als Opel-dealer verder. De opvolging in het bedrijf van de familie Met wilde niet lukken en daardoor was men genoodzaakt de verstigingen in Alkmaar en Heerhugowaard te verkopen. In 1992 werd Jac. Met verkocht aan IBIM uit Nijmegen. De Sterngroep nam in 2002 Met Alkmaar, zoals het bedrijf vanaf 1998 heette, over en ging onder naam Merel verder. Het garagebedrijf aan de Frieseweg werd in 1998 gesloopt, voor het bouwen van nieuwe woningen. Het oude pand van Jac. Met aan de Wageweg werd in 1977 gesloopt.

Wageweg 10

1923-1998

Verder lezen?

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

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





1



2



3



4

DOOR JAC. MET GEBOUWDE BRANDWEERVOERTUIGEN

- 1 Hoorn (1937). 2 Oudorp (1946). 3 Alkmaar (1950).
- 4 Castricum (1959-1975). 5 Kleine Sluis (1961).
- 6 Bergen [nh] (1961-1976) en Opmeer (1976).
- 7 Alkmaar (1968-2003). 8 ECN Petten (1968-2001).
- 9 Loosdrecht (1969-1981). 10 Hillegom (1969-1983).



5



6

Verder lezen?

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

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



EEN DIORAMA OP SCHAAL H0 **WATERTRANSPORT** OVER GROTE AFSTAND



Met alle huidige watertransportsystemen die bij de brandweer in gebruik zijn, zou je haast vergeten dat het ook ooit anders geweest is. Die oude methode kan nog altijd worden toegepast, al is zo'n WTS een heel goed alternatief, dat veel meer water met veel minder mensen over een grote afstand kan vervoeren. Aan de hand van een door hem zelf gebouwd diorama, toont Stefan Bodynek ons hoe het in Duitsland nog altijd beoefend wordt.

TEKST EN FOTO'S STEFAN BODYNEK EN BRANDWEER DORTMUND VERTALING PETER SNELLEN

H

et nabouwen van scènes uit het werk van de brandweer is iets, dat veel modelbouwers graag doen. Meestal kiest men dan als thema het bestrijden van branden, technische hulpverlening

na ongevallen of om een brandweerkazerne. Voor mijn diorama heb ik echter besloten iets te maken, dat in werkelijkheid maar zelden voorkomt. Op een oppervlakte van 34 bij 57 cm ontstond enkele jaren geleden een 'gedeelte' van een traject dat in Duitsland als "Wasserförderstrecke über lange Wege" wordt aangeduid; hier heet dat "aanvoerslangleidingen over een grote afstand".

Dit fragment laat een stukje zien waarbij de nadruk ligt op het leggen van een slangleiding met een slangenwagen (SKW), de inzet van een aanjager door middel van een blusvoertuig

met draagbare motorspuit (LF-16TS), een blusgroep (LF-16TS) en als voorrijdend voertuig een kleine tankautospuit (TLF8/8) op weg naar de plaats van inzet.

HET LANDSCHAP IN MODEL

Met restjes hout uit de timmerwerkplaats werd eerst een landschapsprofiel op de basisplaat gemaakt. De parkeerplaats, die als plaats voor de aanjager wordt ingericht, ontstond uit een plaatje gips, met de nabootsing van keien. Met fijn horrengaas werd er over de houtresten een glooiend landschap gemaakt en met gips werd het geëgaliseerd. De rotsen bestaan uit gedroogde boombast uit een nabijgelegen bos. De afwerking gebeurde daarna met verf, strooiemateriaal, mos, verkeersbordjes en meer van dat soort toebehoren voor modelspoorbanen.



DE VOERTUIGEN

Alle vier voertuigen werden gemaakt naar voorbeelden van de voertuigen van de (Duitse) *Katastrophenschutz*. Deze voertuigen zijn aangekocht door de overheid en ter beschikking gesteld aan de brandweerkorpsen. Hoewel die niet meer zo piepjong zijn, bevinden sommige zich nog altijd hier en daar in actieve dienst. De modellen komen (behalve de TLF 8) allemaal uit de bouwdoosjes van Preiser en werden daarna een beetje verfijnd.

Zo werden bij de Magirus slangenwagen met een vlijmscherp mesje de deuren achter in de opbouw geopend en in de opening de slangen en de andere apparatuur netjes geplaatst.

pompbediener en twee brandweerlieden voor het uitleggen van de slangen mochten natuurlijk niet ontbreken.

De aanjager binnen dit aanjaagverband is een Magirus LF-16TS. Voor de montage werden de deuren van de pompruimte voorzien van persuitlaten en wat apparatuur. De vooras werd aangepast zodat het leek alsof er mee gestuurd was. De tweede LF-16TS heeft als basis een Mercedes-Benz 1113 en werd zonder aanpassingen volgens de handleiding gebouwd. Wel kreeg die een complete bemanning uit Preiser brandweerlieden.

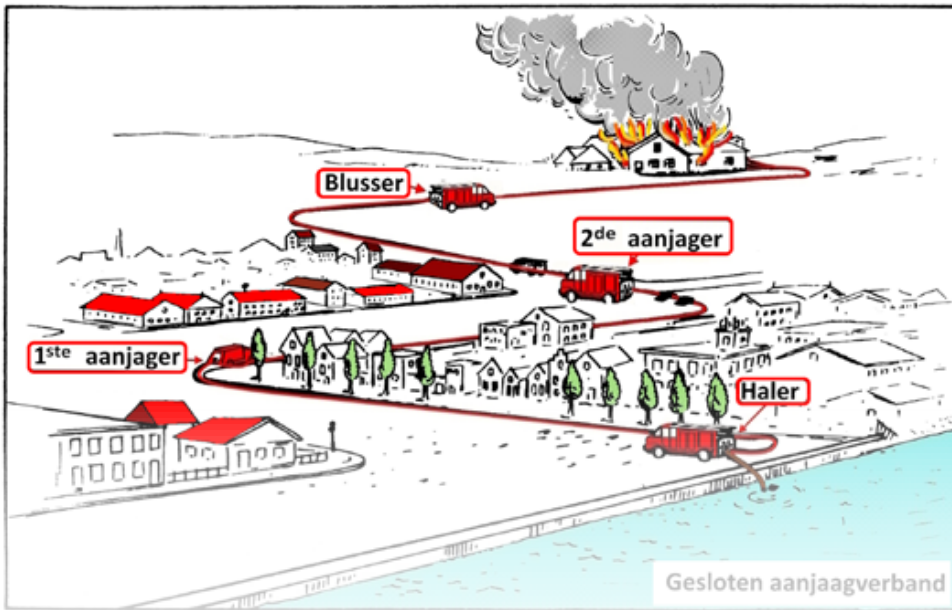
Na het plaatsen van de voertuigen werden de slangleidingen geplaatst. De slangleidingen werden met een speciale draad gebouwd die het mogelijk maakte om de slangen te leiden.

Verder lezen?

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

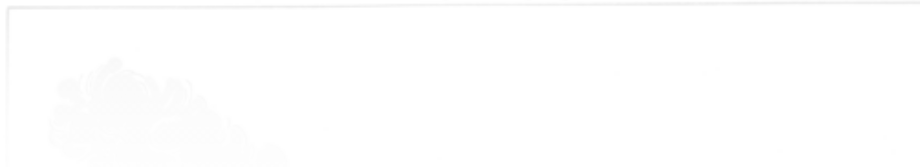
Nog geen VBB-lid? Kijk op <https://brandweer.org/over-ons/> voor meer informatie!





Gesloten aanjaagverband

open aanjaagverband



HET AANJAAGVERBAND

Deze manier van grootwatertransport over grote afstanden wordt nog regelmatig in Duitsland gebruikt. Met een centrifugaalpomp (de zogenaamde O-pomp of OKS ofwel van een blusvoertuig, ofwel een (draagbare) motorspuit) die bij ons 'haler' wordt genoemd, wordt het water uit open water (beek, kanaal, meer enz.) gezogen en dan door middel van drukslangen (met een druk van 8 bar) naar de volgende Verstärkerkraftspritze (VKS; bij ons heet dat 'aanjager') geleid tot aan de pomp die bij de plaats van inzet staat de, Brandstellenkraftspritze (BKS; bij ons heet dat de 'blusser'). Hier moet de uitgangsdruk nog minimaal 1 ½ bar bedragen. Hier spreekt men dus over een gesloten aanjaagverband, omdat het water steeds rechtstreeks in de volgende pomp wordt geleid. Voor de drukslangleiding worden 20 m lange slangen met een doorsnede van 75mm, die in Duitsland B-Schläuche genoemde stieladapters gebruikt. Het verlagen van

Verder lezen?

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

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





044 1205

STRAALJAGER stort neer in Bussum

TEKST PETER SNELLEN

Op 14 november 1957 werd Bussum door een vliegcrash getroffen. Een Amerikaanse straaljager van de vliegbasis Soesterberg stortte vroeg in de middag neer op de Kolonel Palmkazerne aan de zuidoostkant van het dorp. Bij het ongeluk vielen zes doden en zestien gewonden, de materiële schade was enorm. Maar als het vliegtuig een kwartier later was neergekomen, zou het aantal slachtoffers nog veel groter zijn geweest.

De Kolonel Palmkazerne staat op dat moment aan de Amersfoortsestraatweg in Bussum. In deze jaren is daar een afdeling Luchtdoelartillerie gelegerd.

Er had kort tevoren een wisseling van de wacht plaatsgevonden. Vier soldaten die juist waren afgelost van hun wachtdienst, de heren J. Daalhuizen, J. van Doesburg, P. Voshol en J. de Bruin, liepen tussen de legeringsgebouwen 2 en 3 door, mogelijk op weg naar de kantine. Om 13.08 uur boorde zich totaal onverwacht een onbemande straaljager tussen beide gebouwen in de grond, nabij de linkerhoek van gebouw 3. Deze vier jonge mannen waren op slag dood. In een kamer in het getroffen gebouw 3 boven het inslagpunt, waren drie

wachtmeesters bezig met het voorbereiden van een les in het gebruik van wapens, die na het middag appel zou worden gegeven. Door de impact stortte de betonnen vloer van de ruimte in en de wachtmeesters Van Helde en Ekhart gleden naar beneden in de ontstane krater. Ze liepen even later – tenminste zo wordt het omschreven – branden als levende fakkels op het terrein, tot toegesnelde soldaten de vlammen wisten te doven. Beiden waren zwaargewond en wachtmeester Van Helde overleed enkele maanden na deze noodlottige dag. Wachtmeester Eenhoorn werd geraakt door een stuk van het vliegtuig en sloeg achterover op een bed waar hij verbrandde. Verder vielen nog veertien gewonden door rondvliegende brokstukken. Doordat de brandstoftanks van het vliegtuig bijna helemaal vol kerosine waren (het toestel was net opgestegen) en het volledig bewapend was en dus ook ammunitie aan boord werd meegevoerd, ontstond een explosie en een enorme vuurwolk die de beide gebouwen onmiddellijk in brand zette.

De manschapsgebouwen die door de vuurbal en de onderdelen van het vliegtuig werden getroffen, maakten deel uit van een groep van zes paviljoens aan weerszijden van het exercitieterrein. Gebouw 2 werd bij de ramp grotendeels vernield, van gebouw 3 een aanzienlijk deel. Vrijwel alle ruiten van de diverse gebouwen op het kazerneterrein spantelden.



Troepen op de splinternieuwe Kolonel Palmkazerne.

Deze kazerne was vernoemd naar François Abrahamszoon Palm (1620–1674), een luitenant die in 1673 met zijn mariniers de Fransen uit Naarden verdrijft.

De eerste maanden van 1940 werd de Palmkazerne gebruikt door de Opbouw dienst, die de komst van de Arbeidsdienst in 1941 voorbereidde. Korte tijd later betrokken Duitse eenheden de kazerne. De Duitse luchtdoelartillerie kreeg hier een plaats, maar de luchtafweerkanonnen stonden op de heide. Op 25 november 1944 werd de kazerne gebombardeerd door de geallieerden. Zes gebouwen werden hierbij vernietigd en een zevende gebouw raakte zwaar beschadigd. De kazerne was daarna onbewoonbaar en de Duitse soldaten werden overgebracht naar andere locaties. In maart 1945 werd de kazerne opnieuw beschadigd bij een luchtaanval, die voornamelijk bedoeld was om het Duitse hoofdkwartier uit te schakelen, die bij het nabij gelegen Hotel Bosch van Bredius in Naarden gevestigd was. Na de capitulatie lag de kazerne in ruïnes.

Verder lezen?

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

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



Van 1954 tot medio 1994 werd de luchtmachtbasis Soesterberg, waar dit vliegtuig was gestationeerd, mede gebruikt door het *32nd Tactical Fighter Squadron (TFS)* van de Amerikaanse luchtmacht. Dat stond geheel onder Nederlands operationeel commando. De eenheid arriveerde in 1954 vanuit Manston Engeland op Soesterberg.

Soesterberg is niet langer een vliegveld, maar nu een natuurgebied, met als toeristisch hoogtepunt het Nationaal Militair Museum, waarvan de opening eind 2014 plaatsvond.

CRASHES IN ONS LAND

Het ongeluk met de Super Sabre in Bussum is niet het enige geweest met dit type toestel in ons land. Op 1 oktober 1956

kwam er een naar beneden, die terechtkwam bij het Wilhelminakanaal bij Oosterhout in Noord-Brabant. Enkele weken later (20 november 1956) vond er een crash plaats op de



Noord-Afrika, in juli 1956 boven Soesterberg, op 1 oktober 1956 boven Breda en op 18 oktober 1957 sprong hij boven Friesland voor de vierde maal uit zijn vliegtuig dat vervolgens in het IJsselmeer stortte. De vijfde keer was dus in op 14 november 1957 toen zijn toestel dood en verderf zaaide in Bussum. In krantenartikelen uit die tijd wordt dan ook gesproken van een ware "brokkenpiloot".

Het is een bewolkte en kille dag wanneer Mohamed zich gereed maakt voor een oefenvlucht met zijn F-100c Super Sabre. De 25-jarige Amerikaan met Egyptische ouders is een van de vliegers van het *32nd Squadron*, dat Soesterberg als thuisbasis heeft. Kort nadat hij was opgestegen bemerkte hij een technische storing. Motorproblemen zorgden er voor, dat rook en vuur de cabine binnenkwamen. Hij was toen net op 400 meter hoogte. Dat is te laag om de schietstoel te kunnen gebruiken. Hij klom en bereikte boven Hilversum voldoende hoogte. Vermoedelijk heeft hij op het radiobaken terug naar Soesterberg willen vliegen, maar landen lukte daar niet meer. Het zicht was inmiddels tot nul gereduceerd en hij zette met zijn brandende toestel koers naar het IJsselmeer om het toestel daar te kunnen verlaten. De piloot restte volgens hem niets anders dan aan de toren door te geven dat hij "ging springen". Dat gebeurde boven Hilversum. Hijzelf landde daarna op een dak van een sporthuis aan de Bosbaan.

Verder lezen?

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

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





1 De Kolonel Palmkazerne is na de crash veranderd in een 'oorlogsgebied'.

2 Naast de klap van het vliegtuig, grijpt vuur razendsnel om zich heen door de volle kerosinetanks van de straaljager.

3 De klok op een van de legeringsgebouwen is op 11 over 1, het tijdstip van de crash, stil komen te staan. <https://www.brandweer.nl/brandweerschieden/brandweerschieden/brandweerschieden/brandweerschieden/brandweerschieden/>

Verder lezen?

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

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



meegebracht". De gewonden schijnen te hebben begrepen waarom hij zijn noodsprong had gemaakt en wuiven zijn verontschuldiging af.

HET ALARM

Onmiddellijk na de crash ontstond er korte tijd paniek, ook omdat men niet meteen wist wat er gebeurd was. Maar vrijwel direct daarna begon de eerste en spontane hulp van in de kazerne gelegerde militairen op gang te komen. De commandant die in Crailo (vestiging van het Korps Mobiele Colonne) en gelegen naast de Kolonel Palmkazerne, aan het eten was, werd gewaarschuwd. De brandweer van Bussum werd gealarmeerd. Vanuit Crailo kwamen mensen en materieel, waaronder artsen en verplegend personeel, die na korte tijd ter plekke van het ongeval aankwamen. Overigens zijn er ook berichten in kranten te vinden, waaruit zou blijken dat er vier artsen uit de onmiddellijke omgeving van de kazernes kwamen, dus de militaire achtergrond van de medici die genoemd worden, is allerminst bevestigd.

De brandweer van Bussum en die van de kazerne zijn anderhalf tot twee uur in rouw alvorens men de



Ook een zandauto van een bedrijf dat aan het werk was op de kazerne loopt flinke schade op; de chauffeur en de soldaat die hem moest begeleiden raken echter nauwelijks gewond. Nagenoeg alle ruiten van de gebouwen op het terrein van de kazerne zijn gesneuveld. De klap van de neerstortende straaljager is te horen geweest tot in Hilversum, Naarden en Huizen. De rookwolken van de daarop volgende brand zag men tot in Baarn en Muiden. Brokstukken van het vliegtuig en de gebouwen lagen over een afstand van meer dan driehonderd meter breed verspreid en komen ook op de autoweg terecht, waar geschrokken automobilisten soms zelfs dekking zochten. Familieleden van kazernepersoneel dat in de buurt van de kazerne woont, komen hevig ontsteld naar de kazerne toe. Daar rijden de enkele ambulances en andere hulpvoertuigen af en aan. In totaal raken in eerste instantie 14 militairen licht en 1 militair ernstig gewond. De materiële schade aan de kazerne beliep ongeveer 300.000 gulden, voor die jaren een behoorlijk groot bedrag.

HET ONDERZOEK

Een commissie onder leiding van de Amerikaanse brigade-generaal J.E. Roberts deed een onderzoek naar de oorzaak van de ramp, maar heeft deze niet kunnen achterhalen. Uiteraard neemt men daar ook in mee dat de piloot voor de derde keer in de geschiedenis van de VBB is overleden.

Verder lezen?

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

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



2017



2022



2018



2023



2019



2024



2020



2025



2021



VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



SPECIALS

