

VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



**BUSONGELUKKEN
IN DE LAGE LANDEN**



**UIT DE OUDE DOOS
BRANDWEER ROTTERDAM**



**SLECHTE
TIJDEN
VOOR
RADDRAAIERS**



**CANADIAN
MILITARY
PATTERN
BIJ DE
BRANDWEER**

53
MAART 2025

RUBRIEKEN

4

Column

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

6

KlassiekerNieuws

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

HISTORIE



9

Uit de oude doos: Brandweer Rotterdam

De Rotterdamse brandweer heeft een rijke geschiedenis. De op een na grootste stad van Nederland heeft lange tijd gerekend op de inzet van een vrijwillige brandweer. Pas in de Tweede Wereldoorlog werd door de Duitse bezetter een beroepsbrandweer ingesteld. Marinus Oosthoek beschrijft in vogelvlucht de rijke geschiedenis van de Rotterdamse brandweer.



25

Busongelukken in de Lage Landen

Peter Snellen schrijft over twee ongelukken met autobussen die hem persoonlijk nog altijd bijstaan.

VOERTUIGHISTORIE



13

Unimog poederbluswagens

In de serie *Unimog als hulpverlener* beschrijft Adriaan Kriek ditmaal de serie poederbluswagens op Unimog-chassis die bij de Koninklijke Luchtmacht en Koninklijke Marine hebben gediend.



19

Canadian Military Pattern bij de brandweer

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden in Canada door Ford, GMC en Chrysler voor de geallieerde troepen in Europa logistieke voertuigen gebouwd. Na de oorlog bleven veel van deze trucks achter en vonden een tweede leven bij een brandweerkorps in België en Nederland. Marinus Oosthoek en Peter Snellen beschrijven de CMP-trucks.

MUSEUM



23

15 jaar HBVV

In 2024 vierde de stichting Historische Brandweer Vrienden en Voertuigen haar 15-jarige jubileum. Wim Schuitema vertelt over de mooie collectie die het museum rijk is.

OVER DE GENS



8

TLF 16 Bedrijfsbrandweer MAN Gustavsburg

De toenmalige bedrijfsbrandweer van de MAN-fabriek in Gustavsburg nam in 1989 een MAN 415 HA TLF 16 over van vrijwillige brandweer in dezelfde plaats. Burkhard Giese beschrijft dit bijzondere voertuig.



17

Slechte tijden aangebroken voor raddraaiers in Dortmund

In de vorige editie van deze nieuwsbrief las u meer over de nieuwe waterwerpers voor de Nederlandse politie. Dit bracht Stefan Bodynek op het idee een artikel op te halen uit de oude doos.

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

KOPIJ INSTUREN

info@brandweer.org
uiterlijk 15 april 2025

INHOUD

M

et zo weinig vaste medewerkers voor wat betreft de digitale VBB Nieuwsbrief, kun je niemand missen. Je bent ontzettend kwetsbaar, zeker wanneer iemand wegvalt. Dat zult u dit keer nog niet meteen bemerken. In januari kregen we bericht dat onze hooglijk gewaardeerde medewerker Adriaan Kriek getroffen werd door een acute ziekte. Gelukkig wist zijn echtgenote snel hulp te organiseren en zo lijkt het erop, dat de gevolgen voor hem nog enigszins zullen meevallen. Alleen, dat zal tijd vergen en dus: tijd voor het schrijven van een artikel over een of andere interessant carrosseriebedrijf en het bijhouden van de verblijfplaatsen van oud Nederlands brandweermaterieel zit er nu even eigenlijk nog niet in. Het is dan ook mogelijk dat er de komende nieuwsbrieven wat minder van de hand van Adriaan in komt te staan, maar dat merkt u dan te zijner tijd wel. Opvallend: in deze VBB Nieuwsbrief staat wel het KlassiekerNieuws (zoals u van ons gewend bent) en een vervolg op de serie *Unimog als hulpverlener*. Ook Adriaan huldigt dus het principe dat regeren vooruitzien betekent. Nu moeten we alleen onze overheid nog even van dit principe overtuigen! Niettemin Adriaan: we kunnen je niet missen! Dus van harte beterschap.

Gelukkig wist Adriaan ook nog eens vanuit Zuid-Holland enkele mensen in het hoge noorden van ons land te mobiliseren, zodat u toch een interessant artikel kunt lezen over het brandweermuseum in Hoogezand-Sappemeer. Met dank aan Wim Schuitema en Marc Bakker voor hun inzet. Zo kort zijn de lijntjes!

We kijken ook maar weer eens over de grenzen van ons landje. Dit keer onder meer naar onze Oosterburen. Die ontvingen ooit een bijzonder politievoertuig, dat hier meestal met de term 'Studentendouche' wordt aangeduid. Stefan Bodynek zorgde voor een beschrijving en de bijbehorende (vooral fraaie) foto's. En als u nu denkt: "Ik heb niks met politie!", dan kunt u deze wagen in gedachten altijd nog inzetten bij branden waar veel water nodig is. Burhard Giese, onze medewerker uit Winsen/Luhe, had ook een interessant voertuig voor de lens en vertelt ons daarover.

En nu we het toch over grensoverschrijdende samenwerking hebben: ook onze Zuiderburen van Fokus 100 zijn ons van dienst geweest met het sturen van foto's, waarvoor hier onze dank!

Er zijn van die gebeurtenissen die je altijd bijblijven. Ook na vele jaren komen bij het lezen over de gebeurtenis weer herinneringen naar boven, die overigens niet allemaal even vrolijk zijn. In deze nieuwsbrief beschrijven we twee incidenten met autobussen; het ene betrof een Belgische bus die in Nederland een zeer ernstig ongeval kreeg, de andere betrof een Neder-

landse bus die in België in de Maas terecht kwam.

Marinus Oosthoek zorgde voor een interessant artikelje onder de titel "de brief van opa". In het kort wordt daarin de geschiedenis van de brandweer van Rotterdam verhaald.

Tevens zorgde hij (samen met wat Belgische vrienden) voor fraai en uniek fotomateriaal voor een artikel dat uw redacteur schreef over de CMP. Wie niet weet, wat die letters betekenen, heeft meteen een grondige reden deze nieuwsbrief te openen. Wedden dat het een "oh-is-het-dat-reactie" teweeg brengt?

En dan tot slot nog even iets dat me het hart moet. Blijkbaar is het werk van veel hobbyisten die de brandweergeschiedenis een warm hart toedragen nog altijd keihard nodig. Bij *Omroep West* (ja hoor, ook in Brabant zit die op de kabel!) werd een reportage uitgezonden over de brand in het stadhuis van Leiden, in 1929. De omroepster van dienst werd bijgestaan door een medewerker van Erfgoed Leiden die de film van deskundig commentaar kon voorzien. Welnu, natuurlijk waren de ijspegels die in die ijskoude nacht aan het gemeentehuis kwamen te hangen aanleiding tot vragen. De deskundige in kwestie deelde mee, dat het erg koud was (klopt helemaal, want anders krijg je geen ijs!) en dat het water in de slangen bevroor. Maar, zo werden we meteen gerust gesteld, Leiden had ook een stoombrandspuit, dus men had ook warm water ter beschikking. Een lachbui kon ik niet onderdrukken en ik heb natuurlijk meteen gereageerd. Waarschijnlijk is men zodanig overtuigd van de eigen deskundigheid dat ik tot heden geen reactie heb ontvangen. Doet me sterk denken aan het gemeenteraadslid dat in de jaren stillekes tijdens de behandeling van de aanvraag voor de aankoop van een stoombrandspuit aangaf, dat hij zich afvroeg waarom men met stoom moest blussen, want tot nu was het met water toch ook goed gegaan...

Toen ik een paar jaar geleden een mailtje kreeg van een grote Oostenrijkse brandweerautofabrikant waarin werd meege-deeld dat men de wereldwijd eerste autoladder had afgeleverd, waarbij zowel de straataandrijving als de werking van het ladderpakket elektrisch waren, en ik reageerde met de vraag of men zich niet vergistte, omdat aan Charlottenburg (tegenwoordig Berlijn) al in 1909 een autoladder met al deze elektrische functies werd uitgeleverd, heb ik ook nooit een reactie ontvangen. Ook daar ligt dus nog een terrein braak.

Het zijn zo maar een paar persoonlijke ontboezemingen. U moet me dat maar niet kwalijk nemen.

Veel leesplezier namens ons allemaal.

PETER SNELLEN

VOORWOORD

De aarde is gered! Of toch niet?!

Oef! Dat was even spannend... Sinds begin dit jaar circuleerden in kringen van deskundige astronomen berichten alsdat onze geliefde aardkloot op 22 december 2032 getroffen zou kunnen worden een forse kei 'from outer space'. De kans op een inslag van het kosmische rotsblok werd begin februari door de experts van NASA nog geschat op bijna 3%. Tja, nog steeds geen heel grote kans, maar de kans om de miljoenenjackpot van de Staatsloterij of Postcodeloterij te winnen is astronomisch veel kleiner. Niet eerder was een rampzalige dreiging 'van buiten onze planeet' volgens de deskundigen zo serieus als nu. Maar inmiddels kunnen we opgelucht ademen, want recent kwamen de kosmologen met een nieuwe kansberekening van 0,0004% dat 't ruimteprojectiel daadwerkelijk zou inslaan. Dat scheelt een jas, dus de rampenplannen voor een dreigend kosmisch armageddon kunnen weer in de kast. Maar hebben we zulke rampenplannen eigenlijk wel?

Even voorstellen: 2024 YR4. Van ruimtekeien in uiteenlopende formaten zijn er zo veel, dat het onbegonnen werk is ze allemaal een naam te geven, dus krijgen ze een kentekenplaatje met cijfers en letters. Behalve de 'grote jongens', zoals 'Wolf-Beiderman'. Die liefhebbers van rampenfilmklassiekers kennen 'm vast wel. Want zo heette de komeet die in de film *Deep Impact* uit 1998 op de aarde af raasde. Een gevaar hetwelk in Hollywoodspektakelstijl door een groep kloeke kerels in ruimtepak wordt bezworen door een pakketje kernbommen bij de aanstormende vurige ijs- en steenbal af te leveren met het plan 'm in stukken te blazen. De missie slaagt gedeeltelijk en het overblijvende fragment dat de aarde treft, veroorzaakt alsnog een catastrofe van formaat. Uiteraard, want een Hollywood-doomsdayfilm zonder grote plof en een hoop verwoesting, dat kan niet. Maar de zekere ondergang van de aarde en de mensheid bij een inslag van de volledige 11 kilometer grote komeet was afgewend. En de helden die de spectaculaire reddingsoperatie met hun leven moesten bekopen, kregen standbeelden...

'Size matters'

Ter geruststelling: zo groot als Wolf-Beiderman is 2024 YR4 niet. Die heeft een doorsnede van 'slechts' 40 tot 90 meter en is daarmee bepaald geen *extinction level event*, zoals het mega-brok in de voornoemde film. Niettemin zou een inslag van een rotsblok van 40 tot 90 meter volgens deskundigen qua vrijkomende energie het equivalent zijn van 500 atoombommen van de categorie 'Hiroshima'. Dat lijkt mij nog steeds

een 'formidabele dreun'. Ter illustratie: tijdens een reis door Trumpomanië in 2017 mocht ik de beroemde Barringer Crater in Arizona van nabij aanschouwen. Een litteken van een meteorietinslag die pakweg 50.000 jaar geleden plaatsvond. Die krater meet ruim een kilometer in doorsnede en is 170 meter diep, maar de schadecirkel waarbinnen alles werd weggeblazen en verzengd was waarschijnlijk vele malen groter.

En deze kei had naar schatting een derde van de omvang van 2024 YR4 die thans onze aardbol nadert. Best indrukwekkend wel, om de put van een historische meteorietinslag met eigen ogen te zien. Een gemiddeld Nederlands plattelandsdorp past er met gemak in!

Als amateur-rampoloog met een aanleg voor 'scenariodenken' (lees: verbeelding/fantasie) probeerde ik bij die eerste alarmerende berichten natuurlijk direct deze kosmische dreiging te vertalen naar de belevingswereld van brandweerblieden en rampenbestrijders. Ik trachtte mij een beeld te vormen van een reële operationele respons als die kluit ruimtepuin zou neerkomen in de Lage Landen. Op de

Dam in Amsterdam misschien... op de middenstip van het Feyenoordstadion... of om het even welke plek in de drukbevolkte Randstad.

Hebben we hier eigenlijk rampbestrijdingsplannen en opschalingsregelingen voor? En scenarioberekeningen? Hoe groot is de schadecirkel? Wat vat er allemaal vlam? Welke vitale infrastructuur worden verwoest? Hoeveel slachtoffers vallen er? En valt er überhaupt nog iets te redden en te blussen? En als we 'm zien aankomen en de plaats van landing exact kunnen voorspellen, zijn we dan in staat en bereid om

“Het scenario wordt eigenlijk nauwelijks geloofwaardig geacht, of tenminste dermate zeldzaam dat gerichte preparatie erop verspilde energie is.”

in de zeven jaar die ons nog rest pakweg 15 miljoen Nederlanders te evacueren? En waarheen dan? Dat zouden stevige uitdagingen worden voor crisismanagers en de operationele voorbereiding in de veiligheidsregio's en in de Rijksburelen.

Geloofwaardig scenario?

Nee, in de crisisplannen en risicokaarten van de veiligheidsregio's en in de uitrukvoorstellen in de meldkamersystemen zullen we een meteorietinslag als scenario niet terugvinden. En in de Rijksbrede Risicoanalyse Nationale Veiligheid lezen we er evenmin iets over. Een teken dat zo'n ramptype niet iets is waarmee de verantwoordelijken voor onze veiligheid en rampenbestrijding serieus bezig zijn. Het scenario wordt eigenlijk nauwelijks geloofwaardig geacht, of tenminste dermate zeldzaam dat gerichte preparatie erop verspilde energie is. De kans dat zo'n ruimtekei in bewoond gebied neerkomt is sowieso al erg klein, omdat het grootste deel van het aardoppervlak uit water bestaat. Landt 'ie in een oceaan, dan moeten wel bewoners van nabije kuststreken zich zorgen maken en uit voorzorg alvast een snorkel en duikbril toevoegen aan hun noodpakket.

Toch, al hoeven we, zelfs met een meteoriet van de om-

vangenis van de VBB, niet te vrezen dat de mensheid hetwelde begrip 'natuurrampen' vooral afkaderen tot alles wat zich binnen onze dampkring afspeelt, Zoals droogte, overstromingen, stormen, zware regenval en natuurbranden. Die ramptypen blijken veel frequenter en reëler, gezien de onstuimig groeiende waslijst praktijkvoorbeelden van dergelijke rampspoed in de afgelopen jaren 'around the globe'.

Preventie

Toch zijn er wereldwijd wel degelijk specialisten aan het werk met plannen en operaties om kosmische rampspoed als gevolg van een inslaande meteoriet te bezweren, maar dan aan de linkerkant van de veiligheidsketen: de preventie. En het eerste succes is er al. Zo slaagde NASA er in 2022 in om met de DART-missie een onbemande sonde met grote snelheid op een asteroïde ver weg van de aarde te laten botsen, met het doel dat rotsblok van koers te veranderen. En dat lukte. In theorie kan dus het gevaar voor een aanstormende dreigende ruimtekei al worden bezworen lang vóórdat zo'n object gevaarlijk dicht bij de aarde komt. En er een raket gevuld met kernbommen op afsturen, net als in de film, kan ook altijd nog.

Kortom: dankzij alle knappe koppen en de vooruitgang van de ruimtevaartwetenschap, hebben we nu het vermoeden

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**



Een particulier heeft op Marktplaats een prachtige oldtimer te koop gezet, het betreft een Ford-A uit 1928. Als kenteken kreeg het voertuig eerst G-41357, wat later NJ-20-88 werd. Breuer en Van der Ploeg zijn de makers van deze autospuit. De brandweer van Zaandam heeft het voertuig verkocht aan de bedrijfsbrandweer Koninklijke Verkade in Zaandam en het is later weer retour brandweer Zaandam gegaan. Het voertuig heeft zowel voor- als achterin een Ford-A motor, eentje voor de aandrijving en de andere voor de pomp. Het taxatierapport is aanwezig met een waardering van 9,5. De verzekeringswaarde is hierbij vastgesteld op € 45.000. De vraagprijs wordt er niet bij vermeld, maar dat kunt uzelf wel inschatten...



Van dit type Terberg N800 zijn er maar vier bij de brandweer in gebruik geweest. Het is dus best een uniek voertuig. Deze Terberg is in 1975 bij de post Hoender-

loo van brandweer Apeldoorn in dienst gekomen en heeft tot 1991 dienst gedaan. Daarna is het in particuliere handen terechtgekomen. Het voertuig is gebouwd door Van Eck, een carrosseriebouwer die veel carrosserieën voor Terberg heeft gebouwd. Door Ziegler werd het voertuig voorzien van een lagedruk pomp. Er is helaas geen omschrijving van het voertuig, dus *what you see is what you get*...

U kunt een bod uitbrengen op een Kikker DAF uit 1966. Deze DAF A1300DA406 is een voormalige BB-autospuit en werd door Kronenburg opgebouwd. Kenteken van het voertuig is VF-67-38 (KMC-kenteken MC-80-60). De verkoper geeft aan dat alle onderdelen aanwezig zijn, u koopt eigenlijk een soort bouw pakket. Als u een bijzondere camper wilt, dan is dit uw kans! Met slechts 25.000 km op de teller kunt u jaren plezier van dit voertuig hebben.



Klassiekernieuws

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



Combat Havelte, een bedrijf dat zich heeft gespecialiseerd in de verkoop van authentieke legervoertuigen, biedt een Willys Nekaf M38A1 uit 1955 te koop aan. Een zeer goed rijdende Willys Nekaf jeep, die dienst heeft gedaan op de Bernhardkazerne Amersfoort als trekker voor een MSA. Het voertuig verkeert in een uitstekende conditie en heeft huidig kenteken AE-82-54. Tijdens zijn dienstplicht bij de landmacht had het voertuig het kenteken KP-70-70. De vraagprijs is € 11.500.

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!





TLF 16

BEDRIJFSBRAND- WEER

MAN

GUSTAVSBURG

TEKST EN FOTO'S BURKHARD GIESE

In 1964 kocht de gemeente Gustavsburg in het Duitse Hessen voor haar brandweerkorps een tankautospuiter volgens de norm TLF 16. Als chassis werd gekozen voor een MAN 415 HA.

Tot in de jaren zestig gold MAN voor wat betreft de chassis' voor de brandweer als een uitzondering. Grote opbouwers, zoals Magirus, bouwden toen nog blusvoertuigen naar de norm op chassis' uit eigen productie, en dat kon ook omdat Magirus ook voertuigbouwer was. Verder was er dan natuurlijk de grote chassisleveranciers Mercedes-Benz.

De MAN 415 HA voor Gustavsburg had een motorcapaciteit van 115 pk (85 kW). Dit chassis werd tot 1972 geproduceerd, maar vanaf 1965 kreeg dit type wel een zwaardere motor met een vermogen van 156 pk (114 kW). De MAN dieselmotoren waren zodanig gebouwd, dat ze rustig draaiden en een laag verbruik hadden.

De opbouw van dit voertuig verzorgde de firma Metz in Karlsruhe. De bluswatertank had een inhoud van 2499 liter. Als pomp werd een Metz FP 16/8 met een genormeerde capaciteit van 1600 l/min bij 8 bar ingebouwd. Voor de ontluuchting werd een Metz "Trockenringpumpe" (drooglopende ontluuchtingspomp) gebruikt.

Het voertuig was tot 1989 in dienst bij de vrijwillige brandweer van Gustavsburg. Nadat het uit dienst was genomen, werd de wagen overgenomen door de bedrijfsbrandweer van de MAN-fabriek in Gustavsburg. Daar werden in de werkplaats van de bedrijfsschool de opbouw en de kastruimte volledig gerestaureerd. Op het dak van de opbouw kwamen kasten voor de speciale uitrusting van de bedrijfsbrandweer. Nadat de wagen helemaal gerestaureerd was, kwam hij op de uitruk bij de bedrijfsbrandweer. Intussen is de wagen ook daar buiten dienst gesteld. De fabriek van MAN werd in 2008 overgenomen door de Firma Hörmann.

Afdeeling voor Spuit 28.

UIT DE OUDE DOOS

Brandweer Rotterdam

TEKST MARINUS OOSTHOEK FOTO'S EN AFBEELDINGEN COLLECTIE AUTEUR MET DANK AAN STADSARCHIEF ROTTERDAM

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

Gewaarschuwd door die ramp ging het stadsbestuur werk maken van de brandpreventie. Vanaf toen mochten er nog slechts stenen huizen gebouwd worden en de daken moesten met pannen gedekt zijn. In brandgevaarlijke bedrijven, zoals die van de traankokers, de smeden en de bakkers, moesten voortaan volle brandemmers gereed staan. En verder moesten er zeilen gereed liggen. Die konden – nat gemaakt – bij brand het overslaan van het vuur verhinderen. Daarnaast moest elk huisnummer in het bezit zijn van een brandemmer. De brandmeester van de wijken werd verplicht elk jaar brandschouw te houden. Al die maatregelen leverden wel resultaat op, voor uitzonderlijke branden, zoals die van 1563 bleef de stad eeuwen lang gespaard.

Misschien was dat voor een deel ook te danken aan de brandspuiten, die het stadsbestuur in 1653 aankocht. Het reservoir van deze primitieve pompen moest echter nog steeds met emmers gevuld worden. De eerste goed bruikbare brandspuiten, die uitgerust waren met slangen, werden dertig jaar later aangeschaft. Deze slangenbrandspuiten waren ontworpen door de opzichter van de brandbestrijding in Amsterdam Jan van der Heijden. Met behulp van de nieuwe brandspuiten

kon men gericht en op enige afstand de vuurhaard bestrijden. Dit wonder van technisch vernuft maakte het blussen van een brand tot een zaak van deskundigen. Naast de brandmeester werden er nu brandspuitmeesters, meestal timmerlieden of loodgieters, benoemd. Elke spuit moest bediend worden door 2 spuitgasten, deze kregen de titel 'geaffecteerden tot de brandspuit'. De dienst was verplicht en het weigeren van de functie kwam iemand op een boete van vijftientwintig gulden te staan.



Grote brand in enkele huizen in de Pottebakkerssteeg te Rotterdam, 11 maart 1779. Grote menigte op straat, met brandspuiten wordt geprobeerd de brand te blussen. Gezien vanuit de Leuvehaven met centraal de Schelwebrug.

Ondanks deze vrij hechte organisatie stond de brandweer toch soms machteloos. Dat was het geval bij de brand die in maart 1779 uitbrak in de Pottebakkerssteeg. Het water in de Maas stond zo laag dat de slangen van de zuigpompen te kort bleken. Drie grote pakhuizen en twaalf woningen brandden daardoor tot de grond toe af. De brand deed, volgens een ooggetuige 'alle menschlievende harten beven'. Verschillende kunstenaars maakte tekeningen van de brand en de boekhandelaar Gerrit Manheer dichte het volgende vers:

Afdeeling voor Spuit 28.

*Wee U o Kooprijk Rotterdam
Daar berst, daar berst een felle vlam
Eer't iemand denkt of wagt, uit haar verborgen holen.
En slaat door dak en zolder heen.
Vlugt, vlugt, bewoners vlugt, straks ligt uw huis in koolen
Berg, berg! Uw leven slegts! hier baat geen droef geween
Enz., enz.*

Viel bij deze brand de brandweer niets te verwijten, dat was wel het geval bij de brand die in 1822 het Vlaspakhuis 'Het Witte Hert' aan de Leuvehaven in vlammen deed opgaan. De oorzaak? Brandmeesters liepen toen radeloos rond en schreeuwden bevelen waar niemand naar luisterde. Het waren de brandspuiten uit het verre Delfshaven die met succes opereerden en met vette premies beloond werden.

In 1864 brandde het museum Boymans (het Schielandhuis) af. Alleen de muren van het gebouw stonden nog overeind. Vijfhonderd schilderijen en duizenden tekeningen gingen verloren. De ontoereikendheid van de brandspuiten was nu wel aangetoond, zo schreef R. de Campo in de *Nieuwe Rotterdamse Courant*. Bovendien er was een alternatief. In Engeland waren er al lang stoomspuiten in gebruik. De directeur van gemeentewerken ir. C.B. van der Tak kreeg onmiddellijk opdracht te handelen. Hij liet twee van de beste machines kopen. Enkele maanden

concurrent van Merryweather, de firma Shand Mason, het na-kijken had.

In snel tempo werden er meer stoomspuiten aangeschaft. De zorg voor de machines werd toevertrouwd aan machinisten en stokers van de stoomgemalen in de stad. Die kregen daarvoor extra salaris, en even leek het erop dat Rotterdam, evenals de andere groten steden in het land, aankoorste op een beroepsbrandweer. Maar er was in enkele jaren een nieuwe belangengroep ontstaan. In 1857 was het oude stelsel van verplichte brandweerdienst vervangen door een corps Vrijwillige Brandweer. En de leiding van de Vrijwillige Brandweer, het College van Hoofdliden en Brandmeesters, waakte erover dat de 'Vrijwillige' gehandhaafd bleef. En Rotterdammers die bij de 'Vrijwillige' gaffecteerden' – zoals de titel van de spuitgasten bleef – wilden behoren, waren en meer dan genoeg.

Langzamerhand ontstond er in Rotterdam een geheel eigen 'brandweercultuur'. Door de groei van de stad breidde het aantal bluseenheden zich gestaag uit, rond 1900 waren het er al 29. De geaffecteerden richtten hun eigen spuitverenigingen op, de eerste daarvan 'Vriendschap Vereenigt ons' in 1887. Anderen met fraaie namen als 'De concurrent', 'De Redding' en 'De Wilskracht van het Noorden' volgden. Doel van die verenigingen was 'de toestand van de leden zowel op stoffelijk als geestelijk gebied te verbeteren'. Later werden ook gezamenlijke activiteiten

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!



Afdeeling voor Spuit 28.



Fig. P. T. v. d. Tol. Rotterdam.

Brand Scheepmakershaven, Rotterdam

1



Brand Delfshaven, in 1907
Kistenfabriek firma v. d. Laag.

2



3



4

1 De voormalige schoolgebouwen aan de Westersingel werd op 20 juni 1903 door een heftige brand verwoest. De fabriek was 25 jaar oud, maar het

Verder lezen?

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

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



Afdeeling voor Spuit 28.

sen konden pas later te hulp schieten.

De Duitsers voerden zo snel mogelijk een op militaire leest geschoeide beroepsbrandweer in en in 1942 kreeg Rotterdam een Beroepsbrandweer. De 'Vrijwillige' werd opgeheven. Na de oorlog keerde zij echter terug. Reeds in januari 1946 verzekerde burgemeester mr. P.J. Oud, dat de belangrijkste plaats die de Vrijwillige Brandweer in Rotterdam van oudsher had ingenomen haar weer zou worden toegewezen! In 1949 was het zo ver. Maar de glorie tijd was voorbij. De tegenstellingen tussen de beroepsbrandweerlieden en de vrijwilligers namen toe. De kwestie pro of contra de 'Vrijwillige' raakte steeds meer in politiek vaarwater. Dat gaf spanningen en ongenoegen. In 1968

werd het 100-jarig jubileum van het College van Brandmeesters feestelijk gevierd. Autoriteiten brachten uitbundig hulde aan de Brandmeesters en hun achterban. Enkele maanden later kregen de leden van de 'Vrijwillige' te horen dat ze voortaan bij 'klein alarm' thuis mochten blijven, de meeste vrijwilligers accepteerden dat niet: zij namen ontslag. De Rotterdamse Brandweer werd in 1972 een zelfstandige gemeentelijke dienst. En de Rotterdammer heeft weinig reden zich daarover te beklagen. De paraatheid en de deskundigheid van de brandweer staan er borg voor dat als de nood aan de man komt, er binnen zes minuten hulp daagt! ■



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!





ALS HULPVERLENER

UNIMOG

TEKST **ADRIAAN KRIEK** MET DANK AAN **WIM DEN DUNNEN EN MARTIN HOGERWERF**
FOTOVERANTWOORDING **COLLECTIES WIM DEN DUNNEN, ADRIAAN KRIEK, BRANDWEERMUSEUM BORCULO,**
NEDERLANDS INSTITUUT MILITAIRE HISTORIE, NATIONAAL ARCHIEF, BAS VAN DEELEN, PETER SNELLEN EN M. VERVOORN

POEDERBLUS WAGENS

*De poederwagens op Unimog-chassis van de Nederlandse strijdkrachten
staan centraal in het vierde artikel van de serie*

DE UNIMOG ALS HULPVERLENER

Begin jaren zestig leverde Kronenburg een serie poederbluswagens op International C1300-chassis aan de Koninklijke Marine en de Koninklijke Luchtmacht. Deze poederbluswagens hadden een Total-poederketel met een inhoud van 500 kg. Vermoedelijk bevielen deze voertuigen niet, want na een jaar of negen werden er al proeven gedaan met een Dodge 214-WC52 (Beep), die in eigen beheer werd voorzien van poederblusinstallatie. Na wat beproevingen werd besloten tot aanschaf van 31 stuks Unimog S404 chassis voor de Luchtmacht en Marine. De Luchtmacht kreeg de beschikking over 25 stuks poederbluswagens die verdeeld werden over de diverse vliegbases in Nederland en de Marine kreeg er 6.

De voertuigen van Luchtmacht en Marine zagen er exact hetzelfde uit, alleen de luchtmachtvoertuigen hadden een legergroene kleur en die van de Marine waren alle rood van kleur. De voertuigen zijn door de firma Hoegen-Dijkhof uit Doetinchem vanaf begin 1974 afgeleverd. Tijdens de internationale brandweertentoonstelling van april 1975 die in de RAI Amsterdam werd gehouden, had Hoegen-Dijkhof een stand met een Unimog S404 bestemd voor de luchtmacht.



KONINKLIJKE LUCHTMACHT UNIMOG S404-013 (1973)

LM-55-86	Vliegbasis Deelen	prototype; ex LETS Arnhem
LM-55-87	Vliegbasis Deelen	
LM-55-88	Vliegbasis Deelen	
LM-55-89	Vliegbasis Ypenburg	
LM-55-90	Vliegbasis Volkel	
LM-55-91	Vliegbasis Volkel	
LM-55-92	Vliegbasis Twenthe	
LM-55-93	Vliegbasis Volkel	
LM-55-94		
LM-55-95	Vliegbasis Gilze-Rijen	
LM-55-96	Vliegbasis Twenthe	
LM-55-97		
LM-55-98	LETS Arnhem	
LM-55-99	Vliegbasis Deelen	
LM-56-00	Vliegbasis Eindhoven	
LM-56-01	Vliegbasis Eindhoven	
LM-56-02	Vliegbasis Soesterberg	
LM-56-03	Vliegbasis Soesterberg	
LM-56-04	Vliegbasis Gilze-Rijen	ex Soesterberg
LM-56-05	Vliegbasis Gilze-Rijen	
LM-56-06	Vliegbasis Gilze-Rijen	
LM-56-07	Vliegbasis Leeuwarden	
LM-56-08	Vliegbasis Leeuwarden	
LM-56-09	Vliegbasis Leeuwarden	
LM-56-10	Vliegbasis Ypenburg	

KONINKLIJKE MARINE UNIMOG S404-013 (1973)

KM-13-00	Marinevliegkamp Valkenburg
KM-13-01	Marinevliegkamp Valkenburg
KM-13-02	Marinevliegkamp Valkenburg



De Luchtmacht Elektronische en Technische School (LETS) in Arnhem kreeg het prototype met het kenteken LM-55-86; dat was er eentje die nog een open opbouw had. Later kreeg dit voertuig net als de andere poederwagens een zelfde kastopbouw.

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!





ONGELUKKIG

Op zaterdag 31 mei 1975 verongelukte op Vliegbasis Soesterberg de LM-56-04, waarbij deze over de kop sloeg. De vier inzittenden hielden alleen wat kneuzingen en schaafwonden eraan over. Het voertuig is daarna helemaal gerevi-seerd en na sluiting van Vliegbasis Soesterberg overgeplaatst naar de Vliegbasis Gilze-Rijen.

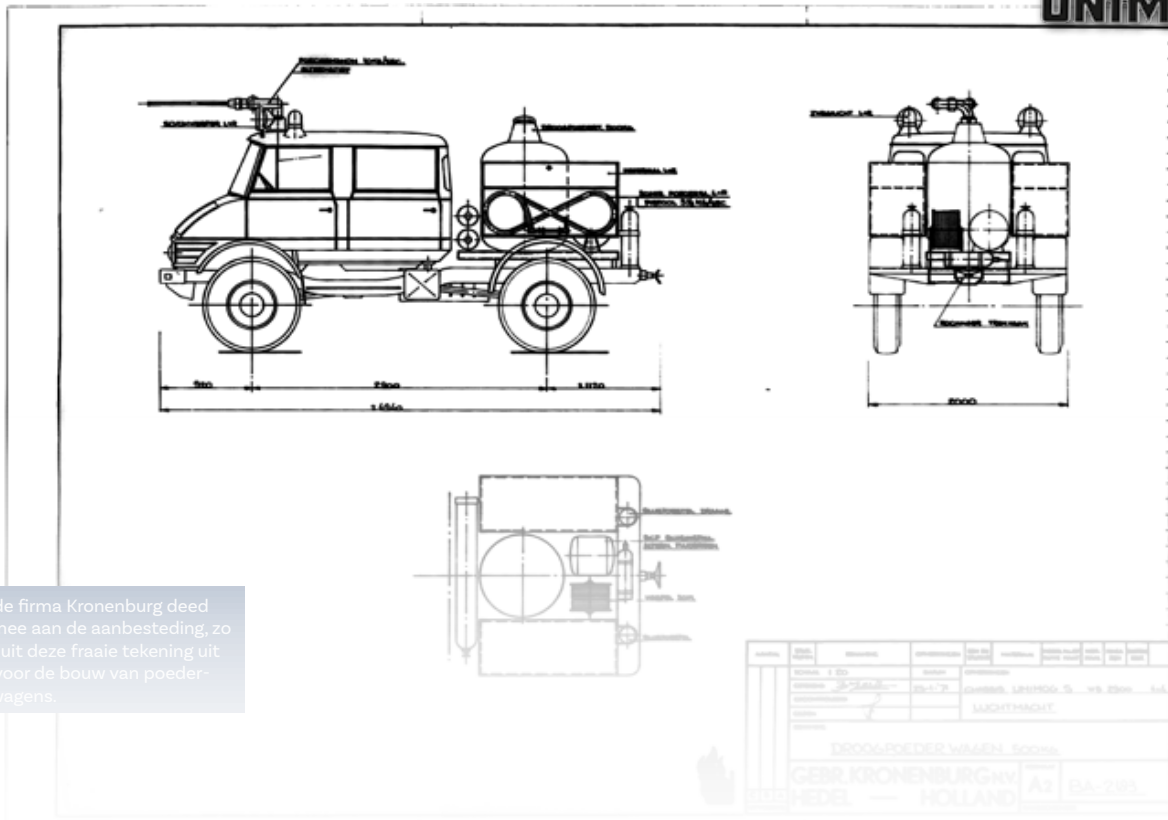
Begin jaren zestig zijn vier andere Unimogs afgeleverd. Dat waren de Unimogs van het type S404-T14 die voorzien waren van een open cabine en een dak van zeildoek. Ook de opbouw was heel anders; het dak van de opbouw was hoger en liep en beetje rond. De KM-T1-00 en de KM-T1-01 zijn in 1961 gestationeerd op Marinewerfhaven Rijk (voormalig Nederlandse Marinebasis) op de Vliegbasis Soesterberg.

Verder lezen?

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

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





Verder lezen?

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

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



TEKST STEFAN BODYNEK BRON DORTMUNDER TAGEBLATT (26 AUGUSTUS 1953)
FOTOVERANTWOORDING STADARCHIV DORTMUND (VERZAMELING DOUANE EN POLITIE DORTMUND)

**In de vorige editie van deze nieuws-
brief las u meer over de nieuwe
waterwerpers voor de Nederlandse
politie. Dit bracht Stefan Bodynek
op het idee een artikel op te halen
uit de oude doos.**

Slechte tijden aangebroken voor raddraaiers in Dortmund

Zo ongeveer luidde het foto-onderschrift in het *Dortmunder Tageblatt* van 26 augustus 1953. Op de foto waren meerdere personen te herkennen die een onvrijwillig schuimbad kregen met daarop aansluitend een douche. Hoe kon het zo ver komen? De politie van Dortmund demonstreerde op de Viehmarktplatz haar nieuwe waterkanon aan het publiek. “De modernste die tegenwoordig bij de politie in gebruik is”, aldus het artikel. Verder verhaalde het artikel dat dit voertuig een verdere ontwikkeling was van alle tot dan toe bekende typen waterwerpers en dat alle voordelen van die voorgangers in dit voertuig verenigd waren. Ook was het de eerste keer dat er maar één motor werd gebruikt voor het rijden en het spuiten.

De watertank had een inhoud van 4160 liter en de tank voor het schuimvormend middel(!) 460 liter. De pomp had een capaciteit van 1500 l/min bij een druk “die kon oplopen tot 21 bar”. De straalpijpen die op de toren bevestigd waren, konden 360° draaien en zo elk punt tot een af-

stand van 70 meter bereiken. Zo bleef zelfs de sterkste opstandeling niet droog! Maar de vijf agenten die nodig waren voor de bediening van het voertuig zaten wel goed beschermd achter pantserglas en met gaas versterkte ramen. Van daaruit konden ze ook demonstranten die vlak naast het voertuig zouden lopen bereiken met de waterstraal. Behalve de straalpijpen was de toren voorzien van een luidsprekerinstallatie en een batterij schijnwerpers. Later zou er nog een mobilofooninstallatie in het voertuig worden gebouwd om de waterwerper direct strategisch te kunnen laten reageren op de bevelen van de commandant van de operatie.

Het artikel besloot met de woorden: “Dortmund is hiermee voor demonstranten ineens een heel stuk onaantrekkelijker geworden.” Of dat met deze afkoelingsmiddelen inderdaad ook zo is geweest, kan de auteur niet met zekerheid zeggen.

In 1953 was de wagen nog in zijn eerste kleurstelling te zien. De Mercedes-Benz kreeg later de typische groene kleur van de Duitse politie in die tijd. Op de foto's (die komen uit het archief van de politie in Dortmund wordt niets geschreven of verteld over de constructeur van de opbouw. Maar misschien kan een van de lezers hier een nader licht op werpen?

“Schlechte Zeiten für Radaubröder in Dortmund angebrochen...”



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!





CANADIAN MILITARY PATTERN BIJ DE BRANDWEER

In het depot van Weelde, het brandweermuseum voor België, staat een voormalig militair voertuig, afkomstig van de brandweer van Gavere. Die wagen is van Canadese oorsprong en dateert uit de Tweede Wereldoorlog. Gedurende de Tweede Wereldoorlog werden er enorme hoeveelheden trucks gebouwd. De geallieerden hadden er immers erg veel nodig. Datzelfde geldt overigens voor Duitsland, Italië en Japan, maar die waren in feite al eerder begonnen de productie op te schroeven, omdat men wist wat men ging veroorzaken.

Het voertuigtype waar we het nu over hebben, werd gebouwd door Ford, GMC en Chrysler. De ongeveer 800.000 voornamelijk lichte vrachtwagens en manschappenwagens waren in eerste instantie bedoeld voor de legers van de *British Commonwealth*, maar dienden ook in allerlei afdelingen van het Engelse leger. Ze waren ook allemaal gebouwd volgens de normen van het Engelse leger.

TEKST MARINUS OOSTHOEK EN PETER SNELLEN

V

anaf de late jaren dertig begon Canada met het maken van standaard ontwerpen en er ontstond een unieke samenwerking op het gebied van ontwerp en uitvoering/productie tussen twee elkaar beconcurrerende automobielgiganten, vooral tussen Ford Canada and GM Canada. Toen dat allemaal goed op gang kwam, motoriseerden deze *Canadian Military Pattern* (CMP) trucks niet alleen de legers van Groot-Brittannië, Canada, Australië en Nieuw-Zeeland, maar ze werden ook ingezet door de

Sovjet Unie, nadat Hitler-Duitsland daar was binnengevallen; ze waren daarbij (en niet altijd tot genoegen van alle Canadezen) een deel van Canada's *Gift and Mutual Aid program* aan de geallieerden, vergelijkbaar met de Amerikaanse *Lend-Lease Act*.

De wagens van dit zogenaamde CMP-type trucks dienden tijdens de oorlog verspreid over de hele wereld. De campagne in Noord-Afrika, de geallieerde invasie van Sicilië, de strijd op het vasteland van Italië, het oostelijke front, de campagne in

Burma, op de Filipijnen, tijdens Operatie Market Garden en de verdere bevrijding van West-Europa tot en met de bezetting van Duitsland. Nadat de Tweede Wereldoorlog was beëindigd, gingen de CMP-trucks massaal naar de inmiddels ontstane conflicten in Indonesië, Frans-Indochina en de Portugese koloniën in Afrika. Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren er zelfs gebieden waar CMP-voertuigen bijna uitsluitend tot inzet kwamen. Tegen het eind van de oorlog waren er zoveel gebouwd, dat één op de drie militairen er gebruik van kon maken. Ter vergelijking: per zeven Amerikaanse soldaten stond er een voertuig klaar. Daarmee was dit zo beetje het meest mobiele legerkorps dat er ooit ter wereld was geweest.

GESCHIEDENIS

Iedereen die een beetje kijkt had op de ontwikkelingen in Nazi-Duitsland na 1933, zag natuurlijk aankomen dat er iets groots op handen was. Er ontstond een discussieronde tussen het Britse ministerie van Oorlog en het Canadese leger, teneinde na te gaan of er mogelijkheden waren om ook militaire voertuigen te bouwen in Canada. Tijdens de Eerste Wereldoorlog hadden de Canadezen als legerkorps deel uitgemaakt van het Britse leger. Ook in een toekomstig conflict werd aangenomen dat Canadese troepen weer geïntegreerd zouden worden in het Britse leger en dus zou het Canadese materieel – zoals dat

aandrijving. Tegen 1939 waren er volop plannen om in Canada een massaproductie op te zetten van een reeks militaire voertuigen, overeenkomstig de strikte CMP-specificaties, die uit Engeland stamden. Oorspronkelijk werden ze nog bestempeld als *Department of National Defence Pattern*; maar de hoeveelheden gebouwde voertuigen werden steeds groter en al snel werd duidelijk dat de voertuigen geschikt zouden zijn voor wereldwijde inzet. Daarom werd het al gauw *Canadian Military Pattern* (CMP). Toen de oorlog uitbrak kon Canada meer leger-voertuigen produceren dan Duitsland.

In het voorjaar van 1940 moesten de Britten veel materieel achterlaten op de kust bij het Franse Duinkerken, toen men in allerijl moest terugtrekken. Er ontstond een acuut probleem, doordat men al die voertuigen moest vervangen. De voertuigen die bekend stonden onder CMP waren dus de aangewezen voertuigen om hiermee te beginnen.

PRODUCTIE

De Canadese fabrieken bouwden rond de 850.000 voertuigen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Daaronder waren zo'n 50.000 gepantserde voertuigen, maar ook zelfrijdend geschut en zelfs tanks. Maar belangrijker waren de meer dan achthonderdduizend vrachtwagens en lichtere voertuigen die door Ford, General Motors en het Canadese Chrysler werden gebouwd. Alleen al de vrachtwagens werden in grote aantallen geëxporteerd naar Nederland.

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!



Onder meer in Groot-Brittannië, Australië, Nieuw-Zeeland, Zuid-Afrika, India en Egypte werden assemblagefaciliteiten benut, waar men de per schip aangevoerde componenten tot complete voertuigen kon samenbouwen.

VORMGEVING

De kans dat een Brits voertuig op Brits grondgebied zou worden ingezet, was niet heel groot. Daarom was het noodzakelijk dat de voertuigen zodanig zouden worden ontworpen, dat ze via zeetransport en eventueel luchttransport zouden kunnen worden overgebracht naar de strijdtonelen. Dat hield dus in dat de voertuigen compact en vooral licht van gewicht moesten zijn. Een leger overzee met soms lange bevoorradingslijnen vereiste voorts verregaande standaardisatie ten aanzien van

onderhoud, reservedelen en uitwisselbaarheid van delen. Ook moesten de voertuigen zeer terreinwaardig zijn omdat tevoren nooit was te voorspellen waar ze ingezet zouden worden. Permanente aandrijving op alle wielen en een grote maat voor de banden waren een belangrijk onderdeel van die standaardisatie. Hoe veel ze op elkaar moesten lijken, is terug te zien in het kleine aantal verschillende chassis': in totaal zijn er voor de vrachtwagens zes gewichtsklassen, oplopend tot 10 ton laadvermogen. Per gewichtsklasse waren dan wel verschillende uitvoeringen beschikbaar. De 3-tonners bijvoorbeeld kenden alleen al tien verschillende uitvoeringen, zoals een kiepwagen, een brandstofwagen, een radiowagen etc.

Compact betekende automatisch geen onnodig lange neuzen, dus een naar achteren geplaatste motor. De chauffeur zat boven de vooras. Dit ontwerp, dat *Cab Over Engine* werd genoemd, gaf deze voertuigen hun karakteristieke gedrongen en robuuste uitstraling. Sommige mensen noemden ze "peki-nees" en eerlijk gezegd is wel te bedenken waarom. Een ander element was de van boven naar beneden gezien schuin naar achteren geplaatste voorruit. Weerkaatsing van het zonlicht werd zo voorkomen.

Omdat het de Canadese dochters van de Amerikaanse autogiganten Ford en General Motors waren die deze voertuigen produceerden, was het een groot voordeel dat de productie snel kon worden overgenomen door de Nederlandse fabrieken.



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!





4



5



6

4 Chevrolet C15A van brandweer Harmelen (1943, 1949-1968).

5 Chevrolet C15A van brandweer Berghem (1944, 1951-1962).

6 Chevrolet C15L van brandweer Geertruidenberg (1943, 1952-1979).

MUSEUMSTUK

In het brandweermuseum van Brandweer Vereniging Vlaanderen in Weelde staat ook een wagen die een unieke plaats heeft in het brandweerwezen.

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!





15 JAAR HISTORISCHE BRANDWEER VRIENDEN EN VOERTUIGEN

TEKST EN FOTO'S WIM SCHUIITEMA

Tot de brandweermusea in ons kleine landje is de HBVV niet meer weg te denken. De Historische Brandweer Vrienden en Voertuigen (zoals de officiële en volledige naam luidt) is in september 2009 opgericht door een aantal oud-leden van de brandweer Hoogezand-Sappemeer. Sinds oktober 2013 mag deze groep zich Stichting en Museum de Historische Brandweer Vrienden en Voertuigen noemen. Op zaterdag 14 september 2024 werd het 15-jarig bestaan gevierd met een grote optocht van 60 historische brandweervoertuigen. Ook was het museum de hele dag open. Veel bezoekers kwamen hier op af, niet alleen uit het noorden van ons land, maar echt uit alle windstreken.

Het begon allemaal in 2006. Een oud-brandweerman kreeg een Ford F350 brandweerauto mee van zijn werkgever, om deze samen met leden en oud-leden van de brandweer te restaureren. Dat duurde natuurlijk enige tijd, maar toen de Ford F350 na twee jaar klaar was, waren de mannen die eraan gewerkt hadden meteen klaar om dit soort werk



voort te zetten. Daarom besloten ze een stichting op te richten. Al tijdens de oprichting van die stichting stonden er twee andere restauratieprojecten te wachten: een uit Engeland afkomstige Dennis motorspuitaanhanger die na de Tweede Wereld-

oorlog in dienst was gekomen van de brandweer Hoogezand en een oude brandweerwagen voor paardentraction die zijn dienstjaren ooit was begonnen bij Carton- en Papierfabriek v/h W.A. Scholten te Sappemeer. In 2010 kwam hier nog een aantal voertuigen bij vanuit het brandweermuseum uit Hellevoetsluis, die hun depot moesten opheffen. In maart 2012 nam de stichting een grote loods in gebruik, waar sindsdien het Brandweermuseum is gevestigd. Het museum is volledig ingericht; men ziet er brandweervoertuigen, motorspuiten, handbrandspuiten en heel veel kleine attributen die vroeger gebruikt werden bij de brandweer in ons land.

Van de Commer autoladder van Winterswijk is de motor gerepareerd en deze loopt weer als een zonnetje. In maart 2024

werd de autoladder van Amsterdam (GZ-58242), die in bruikleen van het DAF museum te Eindhoven was, doorverkocht aan een particulier in Vroomshoop. De carrosserie van de Magirus-Deutz van de VAM in Wijster is gerepareerd en deze kan in 2025 weer in de oorspronkelijke rood/witte kleurstelling gespoten worden. Begin 2024 werd de Fordson Thames van Weesp (ex Groningen) uit Emmeloord gehaald; deze is naar een poetsbedrijf geweest en ziet er weer als nieuw uit.

Op de bovengenoemde Dennis motorspuitaanhangen en de wagen met paardentractie zijn aan beide zijden het opschrift 'Hoogezand' geplaatst. In mei 2024 is ook de motorspuitaanhangen van AVEBE Foxhol naar het museum gekomen en die vormt nu weer samen met de Opel-Blitz een complete eenheid, zoals hij ooit in dienst stond.

In 2023 kwam een Franse handspuit (Parijs, 1850-1900) van de Fraeylemaborg te Slochteren als nieuwe aanwinst naar het museum; deze was jaren geleden al gedemonteerd door een vrijwilliger van Fraeylemaborg, maar door omstandigheden was de pomp op zolder beland en daar is hij lange tijd blijven liggen. Vrijwilligers van HBVV hebben deze pomp weer in elkaar gezet en voorzien van nieuwe pakkingen, bouten en kleine onderdelen. Helass ontbre-

ken belangrijke onderdelen van het binnenwerk, waardoor de pomp niet meer werkend te krijgen is.

De Mercedes-Benz tankautospuit van Scherpenzeel gld (ex St. Bartimeushage te Doorn) werd aan een particulier in Alkmaar verkocht. In december 2024 kon de Commer tankautospuit van Bussum aan de collectie worden toegevoegd.

Verder zijn er van vier particulieren donaties geweest van allerhande brandweerspullen en van AVEBE kreeg men het archief van de brandweerwedstrijden waaraan zijn vanaf de jaren vijftig hebben deelgenomen.

In het museum zijn nu twaalf voertuigen, vier motorspuiten en vier handbrandspuiten ondergebracht. In bruikleen zijn er dan nog eens vijf voertuigen, drie motorspuiten, vier handbrandspuiten en een fiets met aanhangen. Die bruikleenvoertuigen zijn: DAF van Baflo, Dodge van Beerta, Commer van Ommen, Magirus-Deutz van Bolsward en Ford TT van Buren.

De stichting bestaat uit dertien mensen die een warm hart hebben voor het Nederlandse brandweererfgoed en vrijwillig vele uren investeren om dat erfgoed voor het nageslacht te bewaren. Daar verdienen ze alle lof voor. ■

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!



BUSONGELUKKEN IN DE LAGE LANDEN

Een Belgische bus verongelukte in Nederland en een Nederlandse bus verongelukte in België

Gelukkig komen ze tegenwoordig niet meer zo heel vaak voor in ons land, autobusongelukken. Verbeteringen in de passieve veiligheid van voertuigen die heel veel mensen kunnen vervoeren, zijn daar voor een heel groot deel debet aan. Ook zijn er tegenwoordig veel strengere eisen aan het personeel dan vroeger. Want ja, er was een tijd, waarin dat anders was. Bij het zoeken naar de gegevens voor dit artikel, kom ik tot de conclusie, dat er in 1954 bijna geen maand voorbij ging, of – in ons land, maar ook ver daar buiten – gebeurde er wel een busongeluk, niet zelden met grote aantallen gewonden. Zo was er in 1954 een autobusongeluk in Buitenpost (Twijzel), waarbij zes doden vielen. In India was er een gigantische klapper met veel dodelijke slachtoffers en in juli was er dan een groot ongeval in Marokko waarbij 19 mensen kwamen te overlijden. Diezelfde maand was er een autobusongeval in Oostenrijk, waarbij 8 Nederlanders ernstig gewond raakten, en zo kunnen we nog wel even doorgaan.

Twee ongevallen die me nog altijd bijstaan, wil ik hier nader beschrijven. Het eerste ongeluk is me bijgebleven, omdat er bij mij thuis flink wat ongerustheid ontstond over een familielid, dat in Valkenburg woonde. Ik was pas drie, maar herinner mij wel dat mijn vader door mijn moeder naar de winkel op de hoek van de straat werd gestuurd om even te telefoneren. Toen het tweede ongeluk plaatsvond was ik al veel ouder, en ik kende zelfs één van de omgekomen inzittenden.

TEKST PETER SNELLEN

1954 Een Belgische autobus verongelukt in Nederland

29 september 1954, Valkenburg aan de Geul, dus in Zuid-Limburg. Toen al was het zo'n echt toeristenstadje, waar het goed toeven is. Bezienswaardigheden zijn enkele grotten die te bezichtigen zijn onder begeleiding van een gids, een magnifieke kasteelruïne die hoog boven het plaatsje uittorent en toen nog een kleine dierentuin, op de – vooral bij wiewerliefhebbers bekende – Cauberg gelegen. En dan was daar nog een monument, ontworpen door Pierre Cuypers, dat in Valkenburg op het Grendelplein in 1889 was geplaatst ter ere van het feit dat Valkenburg toen 50 jaar bij het Koninkrijk der Nederlanden behoorde. Het was het reisdoel van zeven autobussen die mensen uit de omgeving van Luik vervoerden.

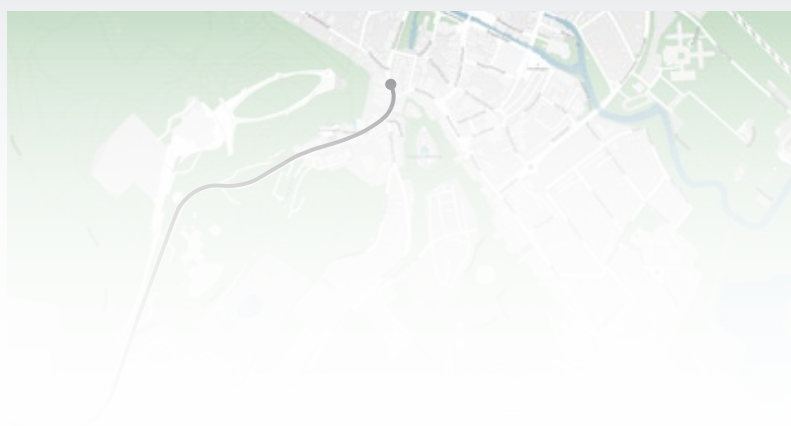
DAGTOCHT

Het uitstapje was georganiseerd door het comité *l'Amicale des Pensionnés Socialistes de Grace-Berleur* (tegenwoordig *Grace-Hollogne*) nabij Luik. Het gezelschap bestond uit 202 passagiers, meest gepensioneerde mijnwerkers, hun echtgenotes, hun kinderen en soms ook nog kleinkinderen. Het reisje was

qua prijs zo laag gehouden zodat iedere belangstellende mee zou kunnen: per persoon 35 Belgische franken (omgerekend nog geen toenmalige gulden). In een colonne van zeven autobussen van het Luikse busbedrijf La Wallonie rijden de Belgische gasten eerst naar Maastricht. Daar wordt koffie gedronken en wat gegeten. Vervolgens gaat de dagtocht verder naar een champignonkwekerij en via de Rijksweg door Vilt komt de groep aan op de Cauberg waar ze een bezoek brengt aan Klant's Dierentuin, het dierenparkje, dat destijds op de kop van de Cauberg in Valkenburg was gevestigd. Klant's Dierentuin was in die tijd heel bekend, ook vanwege de dressuurschool waar dompteurs werden opgeleid voor internationale circussen en de grote filmstudio's over de hele wereld. Omdat de dierentuin al gauw dicht zou zijn, stapte iedereen weer in de bussen om verder te reizen naar Moresnet, gelegen net onder Limburg tussen Kelmis en Plombières.

ONGEVAL

De laatste bus rijdt even voor half zes de parkeerplaats af. Al meteen zodra de afdaling richting Valkenburg begint, merkt de 31-jarige chauffeur Roger Mils, die aan zijn eerste klus voor



Gazet van Limburg van 30 september 1954 dat de bus “na de aanrijding met het monument finaal over haar lengteas over de kop was gegaan en daarna op de wielen tegen de gevel is geslagen”.

Maar een 59-jarige gemeentearbeider uit Valkenburg verklaart in diezelfde krant dat hij op ongeveer één meter van het monument bezig was een sleuf in de weg te dichten toen het ongeluk plaats vond. Die ontkende dat de bus over de kop was geslagen, maar zegt dat de bus als een veertje werd opgenomen en na een hoek van 180 graden met geweld tegen de gevel terecht kwam.

Verder lezen?

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

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





de verantwoordelijke was voor de bus, veroordeeld tot anderhalf jaar gevangenisstraf en een boete van 6000 Belgische frank. Dit wegens nalatigheid en het feit dat de bus in een erg slechte staat verkeerde. Het reisbureau en de garagehouder moesten bovendien 10.000 Belgische frank schadevergoeding betalen. Drie anderen die terecht hebben gestaan, waaronder de chauffeur, worden van rechtsvervolg ontslagen.

Men gaat blijkbaar in beroep, want op 3 november meldt de *Gooi- en Eemlander* dat er een strafvermindering voor V. moest volgen (vanwege gedeelde verantwoordelijkheid) en uiteindelijk kreeg hij twaalf maanden onvoorwaardelijk. De andere drie beschuldigen (organisatoren en chauffeur) werden veroordeeld tot acht maanden, zes maanden en twee maanden gevangenisstraf voorwaardelijk, met een proeftijd van drie jaar. Ook de opgelegde boetes werden aangepast, zodat ieder nu ook een geldsom moest betalen.

1969

Een Nederlandse auto-
bus verongelukt in België

Bij een autobusongeval op 15 juli 1969 in de Belgische plaats Olsmarkt kwamen 21 mensen om het leven. Een touringcar, met

oplopen tot 27 graden of misschien nog iets warmer.

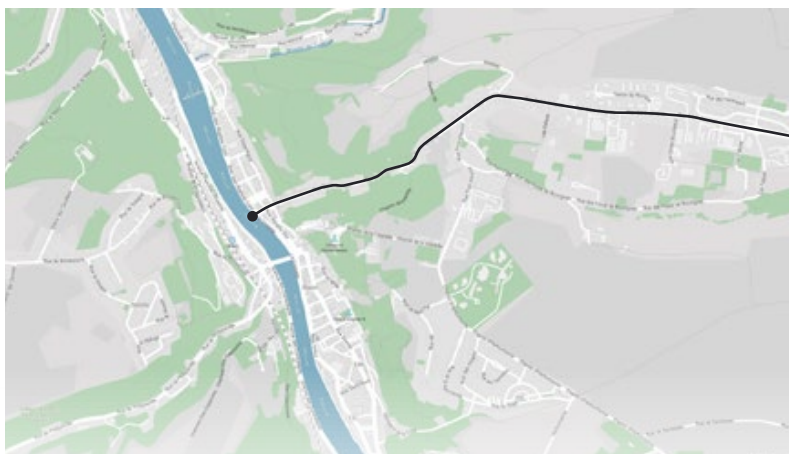
Die dinsdagmorgen op 15 juli stond de bus, een DAF met bouwjaar 1956 op het Stationsplein klaar voor vertrek. De vorige dag was de bus teruggekeerd van een ritje door de Duitse grensovergang naar België. De bus was toen nog niet helemaal klaar voor de reis.

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!





Anke Verbakel schrijft op 9 juni 2009 in het *Eindhovens Dagblad*: “In paniek, maar wel nog met tegenwoordigheid van geest, probeert de buschauffeur de vijftientwintig meter lange muur van een huizenrijtje, links van de steeds smaller wordende en loodrecht op Maas staande straat te schampen en aldus af te remmen. Maar de bus schiet door, dwars door een ijzeren balustrade heen die de boulevard scheidt van de rivier. Als een raket wordt de bus gelanceerd en belandt vijftien meter ver de Maas in, om vervolgens nog vijf meter door de stromende Maas te worden meegenomen.”

De bus die hierin omkwam, bleef voor een paar minuten op de Maas drijven, waarna de bus werd opgehaald door de brandweer.

door dezelfde vensteropening naar buiten worden geduwd. De drie zwemmen naar de kant en roepen hulp in. Zij blijken later de enige vier overlevende inzittenden van de bus te zijn. De bus zinkt weliswaar niet zo diep, maar wel zodanig dat ze helemaal onder water verdwijnt en de inzittenden nauwelijks kans op overleven hebben.

HULPVERLENING

Het ongeluk vindt plaats om 13.20 uur. Al een minuut later komt er een eerste melding binnen op de centrale van het noodnummer 900. Kranten melden later dat door een foutje bij de 900 centrale het twee minuten duurt voor de brandweer wordt gewaarschuwd.

Inmiddels zijn een groep bewoners en schippers die op de Maas zijn al reddingspogingen aan het ondernemen. Een eerste brandweerdrukker, die persoonlijk is gewaarschuwd door een kennis die getuige was van het ongeluk, gaat naar het wrak, gevolgd door andere brandweermannen en vrijwilligers.

Ongeveer tien minuten later worden van de bus, die inmiddels bijna in het midden van de Maas terechtgekomen is, de ruiten ingeslagen om inzittenden te kunnen bevrijden. Artsen en ander medisch personeel proberen dodelijke slachtoffers weer te reanimeren. Een duiker raakt gewond bij zijn reddingspogingen.

De bus wordt later opgehaald door de brandweer en de inzittenden worden naar het ziekenhuis vervoerd.

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!





tieviering plaats ter nagedachtenis aan de overledenen. De belangstelling voor deze dienst is erg groot. Dat geldt overigens ook op 17 juli als 's middags in de aula van de Oude Toren een laatste groet worden gebracht aan de opgebaarde overledenen. Op het politiebureau aan de Grote Berg kan door nabestaanden de bagage van de slachtoffers worden afgehaald. De slachtoffers krijgen allemaal in hun eigen parochiekerk een uitvaartdienst. De meeste van hen worden op zaterdag 19 juli begraven.

NASLEEF

Natuurlijk wordt er een onderzoek ingesteld naar de oorzaak van het ongeval. Het onderzoek zal worden uitgevoerd door de politie en de brandweer. Het onderzoek zal ook naar de rol van de chauffeur en de busverzekering gaan.

had met het rijden in bergachtig terrein. Hij had al wel eerder ritten gemaakt naar bergachtige streken, maar was dan steeds op de moeilijke trajecten afgelost door iemand met meer ervaring.

De bus zelf bleek op enkele kleinigheden na – die het ongeluk niet zouden hebben beïnvloed – in orde te zijn geweest. Die was na de berging in zoverre gereedgemaakt, dat men de toestand van de bus ten tijde van het ongeluk kon afleiden. Bij een rij- en remproef bleek dat de remmen, ook nadat ze op hoge temperatuur waren gebracht, nog voldoende vertraging hadden kunnen bewerkstelligen. Ook de motorrem vertoonde nog een uitzonderlijke krachtige werking. Het ongeluk kon dan volgens de onderzoekers niet zijn veroorzaakt door defecten aan of in de bus.

De Rue Saint-Jacques waar de bus uit kwam rijden, heeft een helling van 5% die overgaat in een helling van 8%. Omdat zijn snelheid te hoog was, moet de chauffeur niet meer in staat zijn geweest op tijd terug te schakelen naar een lagere versnelling. Of hij geprobeerd heeft op de motor af te remmen kon niet meer worden nagegaan. In een krantenartikel lezen we, dat de busondernemer (Arnold van Dijk) aangaf dat de bestuurder moet hebben geprobeerd de bus remmend tot lagere snelheid of stilstand te brengen. Daarbij kan het zijn, dat de remmen zo warm werden, dat hun werking verminderde. Het is dus mogelijk dat de chauffeur niet meer in staat was om de bus te stoppen.

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

