

VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



**EEN UITSTAP
MET FOKUS 100**



DAF YC-328 CRASHTRUCK



**EEN DORP ZIET
ROOD VAN
BRANDWEER-
WAGENS
DOOR DE
EEUWEN HEEN**



**HET AMERIKAANSE EN
CANADESE MATERIEEL**

55
JULI 2025

RUBRIEKEN

4

Column

Rob Jastzrebski beleefde een bijzondere ervaring tijdens de NAVO-top in Den Haag en beschrijft de impact van deze top op de hulpdiensten.

6

KlassiekerNieuws

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

OVER DE GRENS



Geschiedenis van de Baby-Notarztwagen in Dortmund

Stefan Bodynek beschrijft de Baby-Notarztwagen in Dortmund. Dat zijn speciale ziekenauto's voor te vroeg geboren baby's en voor jonge kinderen.



Een uitstap met Fokus 100

Marinus Oosthoek beschrijft een uitstapje met Fokus 100, onze zustervereniging in België. Uiteraard is ook dit artikel gelardeerd met fraaie platen van het ultramoderne materieel.



"Een dorp ziet rood van brandweerwagens door de eeuwen heen"

Marinus Oosthoek doet ook verslag van een internationale oldtimerop-tocht met brandweerwagens bij onze Oosterburen, en wel in Düffelward, waar het dorp rood kleurde.

HISTORIE



DAF YC-328 crashtruck

Adriaan Kriek verzamelde informatie en prachtig beeldmateriaal over de DAF YC-328 crashtrucks waarvan zes (of wellicht acht) stuks gestationeerd waren op de vliegvelden van de Marine Luchtvaartdienst.



Het Amerikaanse en Canadese materieel in de jaren '40 en '50

Louis van Telgen, Adriaan Kriek en Peter Snellen hadden ooit het plan opgevat om een boek samen te stellen over 'oorlogsveteranen', brandweervoertuigen met een militair verleden. Peter Snellen licht met dit artikel over Amerikaans materieel een tip van de sluier op.

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 augustus 2025

INHOUD

Deze digitale VBB Nieuwsbrief is weer lekker gevuld. Dat is niet in het minst te danken aan het voorspoedig herstel van Adriaan, dat niet op de laatste plaats te danken is aan zijn strijdvaardigheid. Adriaan besloot maar meteen een groot deel van zijn werkzaamheden te hervatten. En hoe?

Leest u het artikel over de DAF crashtrucks maar eens en geniet van de vele mooie foto's die Adriaan versierde. Toen ik hem complimenteerde, zei Adriaan heel bescheiden dat hij wel veel steun had gehad van Wim van den Dunnen, maar we hebben allemaal wel eens een beetje hulp nodig, toch? Ik kan in ieder geval niet zonder en een probleem is nooit dat men hulp nodig heeft, maar vaak dat men niet durft te vragen om hulp. Hulp vragen is nooit een kwestie van zwakte, maar juist van kracht, omdat men heel goed zijn eigen grenzen kan inschatten.

Ook de vaste rubriek KlassiekerNieuws staat weer rotsvast in deze nieuwsbrief en we mogen dus wel concluderen dat het advies dat Adriaan kreeg ("eoe effe rustig aan!") niet helemaal werd opgevolgd.

Onze vaste medewerker uit het "Wilde Westen" is weer van de partij. Marinus beschrijft een uitstapje met Fokus 100, onze zustervereniging in België. Uiteraard is ook dit artikel gelardeerd met fraaie platen van het ultramoderne materieel. We mogen best concluderen dat er bij de brandweer in België in nauwelijks tien jaar een grote omwenteling heeft plaatsgevonden waar het gaat om voertuigen. Was het voor 2015 op sommige plekken nog wel eens "armoe troef", inmiddels maakt het niet uit in welke zone je gaat fotograferen, omdat het materieel altijd up-to-date is.

Marinus doet ook nog even verslag van een dag bij onze Oosterburen, en wel in Düffelward, waar het dorp rood kleurde. Het was overigens waarschijnlijk wel rode waterverf, want wie dacht het daar droog te houden kwam bedrogen uit.

Ook dit keer mag u weer genieten van een bijdrage uit Duitsland. Stefan Bodynek beschrijft de *Baby-Notarzwagen* in Dortmund. Dat zijn speciale ziekenauto's voor te vroeg geboren baby's en voor jonge kinderen, die behalve met een verpleegkundige ook worden bemand door gespecialiseerde spoedartsen. Het systeem zorgt ervoor dat veel kleine kinderen een toekomst kregen, die ze anders niet zouden hebben gehad.

Louis van Telgen, Adriaan Kriek en schrijver dezes hadden ooit het plan opgevat om een boek te gaan samenstellen over 'oorlogsveteranen', voertuigen die na de oorlog van militair voertuig werden omgebouwd tot brandweerwagens. Hoewel een heel groot deel van dat boek in concept gereed is en de meeste foto's en overzichten gereed zijn, wordt de productie steeds maar uitgesteld. En omdat ik er een bloedhekel aan heb om werk te doen wat nergens voor nodig was, heb ik mijn kompanen gevraagd maar alvast een tip van de sluier op te lichten. Derhalve een redelijke groot artikel over Amerikaans materieel, mooi spul, waar Trump zijn nes voor zou ophalen omdat het niet meer ingezet kan worden om zijn tegenstanders te dwarsbomen.

Al met al is het zo weer een fraai (en hopelijk ook lezenswaardig) geheel geworden. Dus geniet van deze digitale nieuwsbrief van de VBB.

PETER SNELLEN

Veiligheid op 'TOP-niveau'

In Den Haag en ommelanden haalden heel wat mensen opgelucht adem toen op woensdagavond 25 juni alle westerse regeringsleiders weer hun biezen hadden gepakt en huiswaarts keerden. Missie volbracht! De NAVO-top 2025 was een legendarisch succes en verliep vlekkeloos en zonder onheil. Opluchting dus. Niet alleen bij NAVO-opperbaas Mark Rutte en de verzamelde regeringsleiders, maar ook bij de talloze civiele commandanten en hun uitvoerenden in de grootste veiligheidsoperatie ooit op Neerlands bodem. Waarin een klein land groot kan zijn...

Het resultaat van de top: de kortste slotverklaring ooit, (bijna) volledige eensgezindheid over noodzakelijke investeringen om Europa op oorlogsterkte te brengen en... er waren geen noemenswaardige incidenten die de top verstoorde. Op een paar doorgebrande stroomkabels langs het spoor bij Amsterdam na dan... Nu ja, en een futiele poging van een groepje XR-recalcitranten die toch probeerden het enige stukje weg bij Den Haag dat nog open was, alsnog af te sluiten. Maar dat was snel opgelost. Ergo: Nederland kan wel een topje organiseren!

Tja, over die veiligheid... Natuurlijk waren er vooraf best wel zorgen. De westerse wereld is al enkele jaren vergeven van allerhande stammen autonomen en anarchisten, die elke kans aangrijpen om gewelddadig te protesteren tegen elke vorm van overheid, inclusief defensie en de NAVO. Daarnaast liggen er nog hele horden barbaarse terroristen op de loer en staat zo'n beetje de halve wereld rondom Europa in brand. Er zijn dus in potentie heel wat schurken en boevenstaten, die gebaat zijn bij uitdunning van de politieke, economische en militaire macht van de westerse beschaving. Dus als dan de regeringsleiders en militaire opperbevelhebbers van alle NAVO-lidstaten op één plek bijeen zijn in een Haags congrescentrum, is dat een uitgelezen kans om met één goed gemikte snel vliegende sigaar de balans in de wereldmacht voorgoed te laten kantelen.

Maar ja, geen hond durfde dat natuurlijk... En of ze überhaupt een serieuze kans hadden gemaakt? Even een rekensommetje: rond de top waren circa 27.000 politiemensen in touw om te waken over de veiligheid; grofweg de helft van de Nederlandse politie. Daarnaast waakten nog bijna 10.000 militai-

ren mee. Onder hen heel wat specialistische geledingen in het hooggeweldspectrum. Bij elkaar zo'n 37.000 mensen die waakten over de veiligheid dus. Met 9000 deelnemers aan de top – de regeringsleiders en hun staven en meereizend gevolg – komt dat ruwweg neer op ruim vier bewakers op elke deelnemer van de NAVO-top. Als dit standaard de norm zou zijn voor de veiligheid van Neerlands burgerij, zouden we ons over enigerlei vorm van overtreding of misdaad in dit land nooit meer zorgen hoeven te maken...

Los van de genoemde manschappen van 'blauw' en 'groen', was er ook nog het nodige grof geschut verzameld, ook dingen die we niet zagen maar die er wel waren. 's-Lands nieuwe F35-jagervloot stond in de startblokken op de vliegbases, vóór de kust lagen zes marineschepen te waken over elke beweging op, boven en onder zee en naar verluud stonden zelfs anti-dronesystemen en luchtafweerbatterijen opgesteld in of nabij de Residentie.

De essentie van deze mega-veiligheidsoperatie was dat de opperhotemetoten der wereldheerschappij geen haar mocht worden gekrenkt. Die opzet is geslaagd, maar had wel zijn prijs. Ten eerste voor de Hagenezen natuurlijk, van wie sommigen trots waren dat hun stad twee dagen het middelpunt van de wereld was, terwijl het van anderen niet zo nodig hoefde. Hele wijken gingen schuil achter metershoge hekwerken met kordons beveiliging, veel bedrijven en horecagelegenheden moesten verplicht enkele dagen dicht en complete snelwegen waren dagenlang het exclusieve domein voor de stoeten van hoogwaardigheidsbekleders en hun beveiliging, inclusief de indrukwekkende colonne van 'mr. President', in zijn legendarische 'Beast'.

Als dit standaard de norm
zou zijn voor de veiligheid van
Neerlands burgerij, zouden
we ons over enigerlei vorm
van overtreding of misdaad
in dit land nooit meer zorgen
hoeven te maken...

Voor de bevolking was Den Haag ongeveer een week lang 'hun stad niet meer'. Hetzelfde gold eigenlijk voor het gemeentebestuur én voor de hulpdiensten. Zelfs die waren begrensd in hun mogelijkheden door hogere machten. Even een A1-ritje uitvoeren via de snelste route naar een ziekenhuis was er voor de ambulancedienst niet bij, als die route langs het World Forum voerde, toch één van de belangrijkste verkeersaders van Den Haag. Voor de brandweer idem dito. Denkt u dat een wilde leuke brandweerwagen met zes man zonder meer door de hermetisch gesloten afzetting zou komen voor een OMS-melding in pakweg het Museon of het Marriott Hotel? Neen, alles wat aan hulpverlening noodzakelijk mocht zijn binnen de zwaarbeveiligde zone rond het World Forum was al binnen die grenzen. Volledig gescreend en geaccrediteerd. Niet alleen politie, maar ook brandweer en ambulancedienst. Een tamelijk bizarre ervaring voor de hulpverleners in kwestie, maar wel een om na te vertellen aan de kinderen en kleinkinderen.

Vliegtuigspotters beleefden gouden momenten langs de boorden van Schiphol, waar alle regeringsjets arriveerden. En zelfs langs de afgesloten snelwegen waren op enkele plekken gezellige ophopingen van 'autospotters' die zich vergaapten aan de langsrazende bolides met hun escorte en hun camera's lieten klikken. Nu ja, je hebt ook zeldzame lieden die brandweerauto's fotograferen... Dus ieder zijn hobby he?

Om een kort verhaal lang te maken... mensen met interesse in veiligheids- en hulpverleningsdiensten beleefden bepaald geen saaie dagen rond de NAVO-top. En zeker de collega's van de brandweer, politie en ambulancedienst in de regio Haaglanden niet. Het moet bij de dienstdoende hulpverleners en crisismanagers stiekem toch wel een beetje innerlijke opwindings hebben gegeven; het idee een klein radertje te zijn in de enorme veiligheidsmachinerie die moet zorgen voor de veiligheid van alle grote wereldbazen, die één dag in hun stad te gast waren.

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 van de weinig overgebleven brandweerwagens op de Mercedes-Benz “met de platte neuzen” is deze LP1113/36 gebouwd door Den Hartog. Langzaam maar zeker zijn deze type brandweerwagens een uitstervend ras geworden. In de jaren tachtig zijn er tientallen van gebouwd door diverse opbouwfabrikanten. Den Hartog was in die tijd geen onbekende opbouwer van brandweerwagens. Men voorzag brandweerwagens van fraaie carrosserieën in alle soorten en afmetingen. Wanneer er een brandweerwagen van een pomp moest worden voorzien, dan werd de firma Ziegler ingevlogen. Deze hulpverleningswagen met kenteken BD-22-XN is in 1982 gebouwd en heeft vijftien



jaar bij de brandweer Ruurlo zijn werkzaamheden verricht. Het voertuig was voorzien van een zespersoons cabine. Na zijn pensioen kreeg hij nog geen rust en werd het voertuig in 1997 verkocht aan de bedrijfsbrandweer Forbo Flooring Assendelft. Pas in 2009 kreeg het voertuig pas eindelijk zijn definitieve welverdiende rust. De verkoper geeft aan dat het voertuig rijdt en goed loopt. De kilometerteller staat op 58.000 en de vraagprijs is € 12.500.

Op de Belgische veilingssite 2dehands.be (vergelijkbaar met onze Nederlandse Marktplaats) worden regelmatig ook Nederlandse brandweervoertuigen te koop aangeboden. Nu staat in Oud-Gastel deze Mercedes-Benz L508D29 te koop. Dit voertuig is nog door Van Bergen gebouwd als tankautospuiter, die voorzien was van een hogedruk pomp met een tank van 800 liter. Dit was ook een van de laatste brandweerwagens die Van Bergen ooit gebouwd

heeft. Het voertuig is in 1976 afgeleverd aan de brandweer Sint Nicolaasga; later (in 1990) werd de wagen omgebouwd tot gereedschap-/materiaalwagen. In 1998 werd die privé verkocht en omgebouwd tot camper. Het kenteken van dit voertuig is 15-00-DB en de kilometerteller staat op 99.000. Het interieur is erg eenvoudig, maar zo op het oog is het een prima auto die nog jaren mee kan gaan.



Klassiekernieuws

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



Mijn ogen vielen op een advertentie op Markplaats van een groene vrachtwagen, die bij nadere studie een oude brandweerwagen bleek te zijn. Deze brandweerwagen uit 1976 heeft een bewogen leven achter de rug; 16 jaar lang heeft hij zijn plichten vervuld bij de brandweer van Overasselt. Na zijn 'dienstplicht' heeft een aantal vrijwilligers van brandweer Overasselt in hun vrije tijd deze brandweerwagen opgeknapt voor Hongarije.

In 1994 werd de Mercedes aan de Hongaarse zustergemeente Csorna geschenken. Daarna heeft hij nog tot 2022 op de uitruk in Csorna gestaan, maar werd hierna weer aangekocht in Nederland om er een camper van te maken. De huidige eigenaar heeft naar eigen ideeën het voertuig tot camper omgebouwd en kreeg van de RDW het oude kenteken retour. Om meer stahoogte te krijgen, is het dak verhoogd; ook heeft hij de vloer vernieuwd en zijn er grotere banden onder gezet. Deze Mercedes-Benz T2 transporter is daarvoor alfa Romeo-achtig en alfa Romeo-achtig. Deze Mercedes-Benz T2 transporter is daarvoor alfa Romeo-achtig en alfa Romeo-achtig.

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!



Geschiedenis van de **Baby-Notarztwaggen** in Dortmund



TEKST EN FOTO'S STEFAN BODYNEK

Een wagen voor de hulp aan pasgeborenen

Na lange discussies en dispu- ten in het Kinderziekenhuis K3 in het Duitse Dortmund, kwam begin april 1996 de eerste *Baby-Notarztwaggen* (*Baby-NAW*) in dienst. In de krant werd zelfs gesproken over een zware geboorte, maar laten we maar bij het begin beginnen.

In augustus 1994 kwam er na heel lange en vergeefse pogingen om te komen tot een speciaal voertuig voor de hulp aan pasgeborenen eindelijk schot in de zaak. Dankzij de ondersteuning van twee initiatieven van groepen ouders (de ene groep van ouders van kinderen met een ernstige hartafwijking en de andere van ouders van te vroeg geboren baby's), van het Rode Kruis in Dortmund en van een privé-bureau voor verpleging (*Bahrenberg*) gaven meteen twee organisaties aan een dergelijk voertuig aan te kopen en te exploiteren. De eerste horde die genomen moest worden, was de hoge prijs van zo'n voertuig, die begroot was op 200.000 DM. Dat werd opgelost door een oproep van de beide ouderverenigingen tot ondersteuning in de stad, want de kas van de stad mocht niet extra belast worden. Men slaagde erin de toenmalige burgemeester Gün- ter Samtlebe te winnen voor het idee en die nam ook het be-

schermheerschap op zich. Daarbij werd hij ondersteund door de toenmalige leider van de afdeling neonatologie Dr. Gerd-Jür- gen Stock. Binnen een half jaar kon het benodigde geld bijeen- gesprokkeld worden door de gulle burgers en firma's in de stad. In financieel opzicht stond dus niks meer de aanschaf van zo'n voertuig in de weg, want de ziektekostenverzekeringen zegden toe de lopende onkosten voor exploitatie per jaar, die helemaal niet zo hoog waren, te zullen vergoeden.

De stad Dortmund wilde de *Baby-NAW* laten opnemen in de planning voor de spreiding van ambulances, maar de dis- trictsregering in Arnsberg blies dat af. Daar was men de me- ning toegedaan dat met de voorhanden zijnde ziekenwagens ook wel voldoende zorg voor pasgeborenen kon leveren. Die mening was ook het ministerie in Düsseldorf toegedaan. Maar de artsen die in de kinderkliniek werkten, dachten daar heel anders over. Een ziekenwagen moest immers eerst via de cen- trale van de brandweer worden besteld. De brandweer zorg- de dan dat de ziekenwagen eerst naar de spoedafdeling van de kinderkliniek reed. Daar moest het vakkundig personeel en de couveuse dan opgeladen worden. Dat alles ging met veel



- De eerste Baby-NAW in Dortmund op een Mercedes-Benz 314D(Sprinter).
- Naast een couveuse wordt ook een speciale brandcard voor grotere kinderen meegenomen.
- De couveuse is teaks op de rijrichting ingebouwd en kan ook door de schuifdeur aan de zijantel worden ingeladen.

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!





voor noodgevallen. Het gaat met name om de zogenaamde babypot, een lichtgewicht couveuse om pasgeboren baby's warm te houden en speciale bevestigingssystemen om kinderen op brancards te vervoeren. De enige verandering in de bemanning is de kwalificatie van de kinderarts, die nu ook het specialisti-

sche certificaat van een spoedarts moet hebben, omdat het voertuig indien nodig ook in de reguliere reddingsdienst wordt ingezet.

De pediatrische ambulance werd in 2023 vervangen. Momenteel wordt een Mercedes-Benz Sprinter met korte wielbasis gebruikt als kinderambulance. ■



↔ In 2023 werd de Kinder-NEF vervangen door een Mercedes-Benz Sprinter.

↓ De kleine couveuse is in de Kinder-NEF in een tas geplaatst en wordt bij een inzet op de brancard bevestigd.



TEKST EN FOTO'S PETER SNELLEN

In april werden de leden van de VBB verrast door een mailtje dat de VBB er in was geslaagd een excursie te organiseren naar de Gezamenlijke Brandweer in het Rotterdamse havengebied. Op zaterdag 14 juni was het zover, en wat voor een dag zou het worden.

Opgewacht werden we aan de Moezelweg, waar koffie en koeken klaar stonden voor de meer dan dertig leden van de VBB die zich hadden aangemeld. Daarna volgde een erg gedegen inleiding over de Gezamenlijke Brandweer door

Arie Kleijwegt. Hoe dit korps was ontstaan en hoe het nu georganiseerd was, werd uitgebreid uit de doeken gedaan en geïllustreerd met een fraaie presentatie. Van de gelegenheid tot het stellen van vragen veel gebruik gemaakt. Vervolgens ging het naar buiten waar het nieuwe systeem voor de bestrijding van branden in tanks en tankputten door Dirk-Jan Bestman en zijn medewerkers werd gedemonstreerd. Het gehele containersysteem stond uitgesteld en het nieuwe rupsvoertuig werd gedemonstreerd. Een aantal voertuigen werd geselecteerd voor een gala-

foto tegen een neutrale achtergrond. Toen het middaguur had geslagen ging de excursie verder op de Post Maxima, op de Tweede Maasvlakte. Daar werd het materieel getoond en fotogeniek opgesteld. Een korte bezichtiging van die ultramoderne post was het sluitstuk van deze dag.

Een hartelijk "dankjewel" aan alle mensen zowel vanuit de VBB als vanuit de Gezamenlijke Brandweer die zich hebben ingespannen om weer zo'n mooie en leerzame excursie te organiseren. ■

Weer eens zo'n lekkere ouderwetse VBB bijeenkomst





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 UITSTAP MET FOKUS100

TURNHOUT



RAVELS



HYBRIDE AANGEDREVEN COMMANDOWAGENS



TURNHOUT



TURNHOUT



TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

Zoals wij in Nederland de VBB hebben, met het tijdschrift *Eén-Eén-Twee*, is er bij onze zuiderburen een soortgelijke vereniging: Fokus 100. Deze vereniging is op 1 januari 1994 opgericht en vrij snel daarna werd er een clubblad gepubliceerd, dat nu is uitgegroeid tot de professioneel ogende uitgave *Objectief*, die vier maal per jaar verschijnt. Hierin wordt vooral aandacht besteed aan de nieuwe voertuigen die door de verschillende hulpdiensten in België in gebruik zijn genomen. Brandweer, ziekenwagens en Civiele Bescherming komen uitgebreid aan bod. Er is ook een vaste rubriek over oude voertuigen, stevast gepind op de achterflap en rubrieken over oldtimers, modelbouw en memorabele interventies.

Fokus 100 startte aanvankelijk als een brandweer-fotoclub. Nu bezoekt ze nog elk jaar verschillende hulpdiensten waarbij de wagens gefotografeerd kunnen worden. Deze "foto-uitstappen" blijven nog altijd een belangrijk deel van de activiteiten. Men heeft ook een database met ongeveer 23.000 items (brandweer, ambulances, MUG, Civiele Bescherming, bedrijfsbrandweer uit België) met ruime informatie over bluswagens, hoogwerkers, ambulances of commandovoertuigen, maar ook aanhangwagens, containers etc.

Gemiddeld zijn er een vijftal fototoertochten per jaar. Deze fototoertochten worden vermeld op de Facebooksite van de vereniging en daarna kunt u zich aanmelden voor deze dag en kunt u zelf aangeven bij welke posten u aanwezig zult zijn. Iedereen zorgt met eigen vervoer aanwezig te zijn op het aangegeven tijdstip van de desbetreffende post.

Ik kan u vertellen dat het altijd mooie en een goed georganiseerde fototoertochten zijn en de ontvangst en medewerking bij deze posten is altijd geweldig. Afgelopen mei waren we met een veertigtal personen te gast bij de Hulpverleningszone Taxandria en de volgende posten werden hierbij bezocht: Kasterlee, Turnhout, Vosselaar en Beerse. Bij de eerste post werden we ontvangen door zonecommandant kolonel Luc Faes, die een uitleg gaf over de zonevorming. Nadat een ieder genoten had van de koffie, vertrokken wij naar het binnenterrein waar de voertuigen opgesteld werden. Inmiddels was er vernomen dat er twee nieuwe hybride Volkswagen commandowagens waren aangeschaft, maar nog niet in dienst waren. Deze stonden nog op het hoofdkantoor, maar toen we voor de fotoshoot bij de post Turnhout bezig waren, kwam de zonecommandant met de chauffeur van Kasterlee aanrijden met de twee nieuwe hybride aangedreven Volkswagenen. De aanwezige fotografen hadden zo wel een primeur te pakken.

We maken het niet vaak mee, maar bij de laatste post (Beerse) op die bewuste dag werden de brandweelieden opgeroepen voor een incident (heg in brand bij woning). Uiteraard is de afspraak dat wij dan gelijk op een veilige plaats gaan staan zodat de aankomende vrijwilligers vrij baan hebben. Op deze post waren de vrijwilligers zeer snel; binnen een aantal minuten kwamen ze uit alle hoeken en binnen een viertal minuten reed de eerste autopomp de garage uit, daarna gevolgd door de waterwagen.

Bent u ook geïnteresseerd in deze tochten of het magazine *Objectief*, kijk dan even op de [Facebookpagina van Fokus 100](#). ■

“Een dorp ziet rood van brandweerwagens door de eeuwen heen”

TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK



Een andere uitstap dan u gewend bent van mij: we zijn op bezoek geweest bij een internationale oldtimeroptocht met brandweerwagens bij onze oosterburen. Op Hemelvaartsdag, donderdag 29 mei 2025, kleurde het dorpje Düffelward bij Kleef weer rood, want voor de 8^e keer vond hier het internationale oldtimertreffen voor brandweerwagens plaats.

In 2009, toen de vrijwillige brandweer van Kleve-Düffelward haar 75-jarig bestaan vierde, ontstond dit evenement en inmiddels heeft

het een vaste plaats verworven op de agenda van brandweerklassiekers en zowel deelnemers als bezoekers komen van heinde en verre om dit evenement te bezoeken. In de beginjaren was het verzamelpunt en tevens het ontbijt bij de grote kazerne van Löschzug Kleve waarna de optocht van start ging richting Düffelward. In 2017 was het de laatste keer dat hier verzameld kon worden, want bij de verbouwing van deze kazerne werd asbest ontdekt en dus diende in 2019 naar een ander punt van samenkomst gezocht te worden; dit was toen op de grote parkeerplaats bij een winkelcentrum in de stad Kleve. Na de coronaperiode kon het evenement in 2023 in het geheel weer doorgang vinden en de oude kleine kazerne van Düffelward was toen ook vervangen door een moderne kazerne met veel ruimte rondom, dus in het vervolg kon hier opnieuw verzameld worden.



Na een gezamenlijk ontbijt bij de kazerne van Düffelward, kon de rit langs de Düffel van start gaan. Na deze rondrit werden de voertuigen opgesteld en tentoongesteld rond het dorpsplein en de aangrenzende straat. De toegestroomde bezoekers konden hier alle voertuigen bezichtigen en werden er demonstraties gegeven met sommige brandweervoertuigen. Tijdens de rondrit was er voor de toegestroomde fotografen ook een fotomoment ingelast, zodat de voertuigen op de gevoelige plaat vastgelegd konden worden. Wat niet mocht ontbreken was de nieuwe reddingsboot; deze was een dag ervoor op woensdag 28 mei overhandigd aan de Vrijwillige brandweer van Düffelward.

De reddingsboot was een nieuw model van de brandweer van Düffelward.



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!



DAF YC-328

CRASHTRUCK

Op het chassis van de DAF YA-328 is, in samenwerking met defensie, een kleine serie van zes (of wellicht acht) crashtenders ontwikkeld voor het bestrijden van vliegtuigbranden. Deze waren gestationeerd op de vliegvelden van de Marine Luchvaartdienst. Naar verluidt was de YC-328 eerst bedoeld voor de Koninklijke Luchtmacht, maar die kreeg uiteindelijk Amerikaanse wagens. Daarom zijn deze YC-328 uiteindelijk naar de Koninklijke Marine gegaan. Hoeveel crashtenders er totaal gebouwd zijn, is niet te achterhalen.



In de vroege jaren vijftig ontstond bij de Koninklijke Landmacht de behoefte om het verouderde rijdend materieel te vervangen. Veel van de bestaande voertuigen waren tweedehands verkregen via het *Mutual Defense Aid Program* (MDAP). Dit programma werd na de Tweede Wereldoorlog in het leven geroepen door de Verenigde Staten om de Europese landen te assisteren bij het opbouwen van hun strijdkrachten. De voertuigen kwamen uit de voertuigdumps van de geallieerden, wat leidde tot logistieke problemen door de mix van Engelse en Amerikaanse voertuigen. Om deze problemen te verhelpen, werd besloten tot standaardisatie en tot de ontwikkeling van nieuwe voertuigen.

DAF kreeg op 20 december 1951 een grote regeringsorder van 175 miljoen gulden voor de levering van 3600 voertuigen aan de Koninklijke Landmacht. Twee verschillende voertuigen werden ontwikkeld: de DAF YA-126 en de YA-318/328. Om het geheel te kunnen bekostigen heeft de Nederlandse regering een deel in dollars betaald vanuit het Amerikaanse *Marshall-plan*. Deze grote order die DAF op 10 oktober 1951 van de Koninklijke Landmacht ontving, was wereldnieuws. Al in 1950 werden de eerste werktekeningen getoond van de 6x6 en in 1951 vonden de eerste proefritten van de DAF YA-318 al plaats op de weg. De ervaringen waren zo positief dat er twee verschillende 4x4-voertuigen werden ontwikkeld, de YA-126 wpendrager en de YA-054 als Jeep. De YA-318 werd aangepast en verbeterd en zo ontstond de tweede serie de DAF YA-328. Van de DAF YA-328 zijn er duizenden gebouwd als tankwagen, kraanwagen, kipper, brandweervagen, vrachtwagen en als artillerietrekker.

In 1952 ontstond op de tekentafel de eerste schets van een 6x6 crashtruck. Het model was een hoekige opbouw zonder dakmonitor, de tweede schets is een opbouw met een ronde tank en voorzien van een dakmonitor. Uiteindelijk is gekozen voor het model met een ronde tank en dakmonitor. In 1954 werd de eerste DAF prototype crashtruck getoond aan de pers. Het prototype van deze crashtruck werd gebouwd in de DAF-aanhangwagenfabriek.

Bestelling

In 1953 werd door de Koninklijke Landmacht de volgende overeenkomst gesloten:

“De leverancier verbindt zich tot levering aan de staat ten behoeve van de (K.L.S.K.) Korps Luchtstrijdkrachten van 40 stuks DAF trucks chassis type YA-328, 3 ton, 6x6, motor Hercules type JXLD, 131 pk, bij 3200tpm, 5-versnellingsbak, constant-mesh, voorwielaandrijving die uitschakelbaar is, 7 wielen en 7 banden (maat 900x20,) 12 ply terreinprofiel, elektrische installatie 24 Volt waterproof, cap. dynamo 800 Watt, zonder steunwielen, zonder lier, zonder automatische trekhaak en zonder laadbak.”

De richtprijs van deze veertig stuks DAF YA-328 was 36.400 gulden per stuk en in totaal is dat 1.456.000 gulden.

De DAF YC-328 crashtrucks waren in eerste instantie (40 stuks) besteld door de landmacht en waarschijnlijk ook al voorgefinancierd, maar de order werd geannuleerd, omdat de luchtmacht via MDAP van de Verenigde Staten crashtrucks kreeg (American La France c.q. Marmon Herrington). De bouw, of in feite de productie van de YC-328 was echter reeds begonnen en DAF zou dus met de reeds geleverde YC-328 blijven zitten. Met de luchtmacht werd een compensatieregeling afgesproken en deze plaatste een order voor DAF YF-102 brandstoftankvoertuigen.

Uiteindelijk zijn er maar zevens stuks van het type YC-328 bij de Marine terecht gekomen en werd er nog één bij het vliegveld Zanderij in Suriname gestationeerd.

Technische specificaties

De YA-328 was uitgerust met een 5-liter Hercules JXLD zijklep-benzinemotor die 131 pk leverde bij 3200 omwentelingen per minuut. Het voertuig had een eigen gewicht van 6000 kg en een lengte van 6190 mm, breedte van 2400 mm en hoogte van 2600 mm. De wielbasis was 3400 mm. Het had een 6x6 aandrijfsysteem, waarbij de vier achterwielen op de weg werden aangedreven en zes wielen off-road via de inschakelbare voorwielaandrijving. De draaibare reservewielen fungeerden als steunwielen in het terrein.





HOOG BEZOEK

Keizer Haile Selassie van Ethiopië bracht op 5 november 1954 een officieel staatsbezoek aan Nederland. Samen met Koningin Juliana en Prins Bernhard, bezocht hij onder andere de DAF-fabrieken in Eindhoven/Geldrop. Dit bezoek onderstreepte de vriendschapsbanden tussen Nederland en Ethiopië en benadrukte de interesse van Haile Selassie in industriële ontwikkeling en technologische vooruitgang.

Op de foto: Keizer Haile Selassie van Ethiopië is samen met Koningin Juliana en Prins Bernhard aanwezig bij de voorstelling van de eerst geleverde crash truck aan de Marine.

BEPROEVING IN HET TERREIN

Op het terrein van vliegveld Valkenburg werden op uitbreiding de schied proeven van het prototype VC-900 gedaan. Dit eerste voertuig was voorzien van extra schuimstof, dat de belasting omhoog kon tillen tot maximaal 1000 kilo.

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!





ONGEVALLEN

Er zijn enkele ongevallen met dit type voertuig bekend geworden. Op het terrein van Marinevliegveld Valkenburg werd een scooter geschept door een rijdende YC-328. Kenteken van deze crash truck is KM-97-16, hoe het met de scooterrijder is afgelopen is helaas niet bekend.

In de vroege morgenuren van 3 juni 1960 werd het hotel-restaurant "Dutch Inn" bij het vliegveld Valkenburg vrijwel geheel door brand verwoest. De brandweer van het vliegveld was voor bijstand opgeroepen; de bestuurder van deze brandweerwagen reed over een op weg liggende boomstronk, waarbij hij de macht over het stuur kwijtraakte en zo door de zachte berm op het terrein op zijn kant ging. De schade van het voertuig viel mee; na het takelen uit de berm blijkt er alleen wat bliksschade te zijn.

Vliegveld Zanderij in Suriname.

Dit vliegveld was tijdens de Tweede Wereldoorlog een belangrijke vliegbasis voor de Amerikaanse luchtmacht. Het vliegveld werd na de oorlog overgenomen door de Nederlandse luchtmacht en later door de Surinaamse luchtmacht.



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!



Het Amerikaanse en Canadese materieel uit de jaren '40 en '50

Amerika werd pas relatief laat bij de Tweede Wereldoorlog betrokken. Op 7 december 1941 viel de Japanse marine de marinebasis Pearl Harbour op Hawaï aan. Vanaf dat moment wierp Amerika zich ook in de strijd. Dat betekende echter niet, dat er voordien niets gebeurd was. Amerika was zich wel degelijk bewust van het grote risico in de wereldoorlog betrokken te raken en had natuurlijk zijn zaakjes al lang en breed voorbereid. Een van de zaken waarmee dat het duidelijkst aan te tonen is, is het feit dat men al een flink eind op weg was met de ontwikkelingen van militair (transport-)materieel. Dat materieel bleef na de oorlog voor een heel groot deel in ons werelddeel en kon daarna worden ingezet voor de wederopbouw, ook van onze brandweer. Over de vrachtwagens en jeepjes hebben we het in dit artikel. De motoren, personenauto's en dergelijke laten we hier buiten beschouwing.

PETER SNELLEN M.M.V. ADRIAAN KRIEK EN LOUIS VAN TELGEN



GMC CCKW-353 met Boudewijn-opbouw, Soest (1943, 1949-19..)
Nationaal Brandweer Documentatie Centrum

Het Amerikaanse en Canadese materieel uit de jaren '40 en '50

De Tweede Wereldoorlog veranderde de Amerikaanse industrie. Fabrieken, die al opdrachten voor defensie uitvoerden, groeiden flink. Andere fabrieken, zoals de personenautofabrieken, moesten omschakelen op oorlogsproductie. In 1941 waren er in Amerika nog meer dan drie miljoen personenauto's gebouwd. In de drie jaren van 1942 tot 1945 waren dat er nog geen 150 meer. Chrysler maakte vliegtuigrompen, General Motors bouwde vliegtuigmotoren, geweren, vrachtwagens en tanks. Packard bouwde de Rolls-Royce motoren voor Britse vliegtuigen. In één klap was de hele economie veranderd.

Dump

Nadat de vijandelijkheden in ons werelddeel waren gestaakt en de geallieerde militairen die de oorlog overleefd hadden succesvol weer naar hun eigen land terug mochten gaan, bleef hier veel materieel achter. Op verschillende plaatsen in Europa had men dat rijdend materieel en die enorme voorraden, die er nog waren, opgeslagen. In veel gevallen was het duurder het materieel terug te transporteren naar Amerika, dan het hier in Europa redelijk goedkoop van de hand te doen en zoveel materieel was er in Amerika ook niet meer nodig. Daarom kwam na verloop van een paar maanden een grote hoeveelheid aan materieel beschikbaar voor de regeringen van die landen, die zoveel te lijden hadden gehad onder de oorlog. Eén jaar na de oorlog (begin juli 1946) lezen we dan ook in krantenartikelen, dat de verkoop "van oude legerauto's der geallieerden uit de dump te Deelen bij Arnhem is begonnen".

In diezelfde berichtjes lezen we, dat Deelen eigenlijk twee



Na de capitulatie van Duitsland in 1945 keerde het eerste Canadese leger huiswaarts. Al het materieel werd achtergelaten op Vliegveld Deelen. Naast veldhospitals, werkplaatsen en alles wat een leger nog meer nodig heeft, waren dat meer dan 37.000 voertuigen!
Nationaal Archief

dumps had: "een sloopdump met 13.000 motorvoertuigen en een dump met bruikbaar materiaal van 28.000 voertuigen". De handel in die voertuigen kon echter niet zonder meer beginnen. Het ministerie van Oorlog (nu ministerie van Defensie) reserveerde alvast 12.000 bruikbare exemplaren voor zichzelf. Het leger moest immers ook opnieuw worden opgebouwd. De rest kwam ter beschikking van importeurs en dealers.

Als particulieren interesse hadden, moest men een aankoopvergunning kunnen overleggen en daarmee naar een importeur of dealer gaan. Maar, zo staat er ook in deze artikeltjes: het zijn vooral vrachtwagens van 3 en 4 ton die worden aangeboden en lichte wagentjes van ½ tot 1¼ ton, alsmede jeeps en motorrijwielen. Behalve de dump bij Arnhem was er in ons land ook een heel grote bij Enschede.

De Jeep

In één van de laatste nieuwsbrieven kon u al een en ander lezen over de jeep bij de Nederlandse brandweer. Toch even hier de algemene geschiedenis van dat karakteristieke kleine voertuig.

Al in 1939 had het *U.S. Army Quartermaster Corps* automobiel-fabrikanten aangeschreven met de vraag een klein terreinvoertuig te ontwikkelen. In het eisenpakket was onder meer vermeld, dat dit voertuig aan een aantal eisen moest voldoen: het zou een laag silhouet moeten hebben, en bovendien licht van gewicht en vierwielaangedreven moeten zijn. De American Bantam Company had al in vijf dagen het eerste ontwerp voor zo'n wagentje klaar. Dat bedrijf was oorspronkelijk de Amerikaanse tak van het Britse Austin geweest. Maar ook toen al verkochten kleine auto's niet zo geweldig in de Verenigde Staten en dus had het bedrijf, dat al een keertje failliet was gegaan, niet zo erg veel orders. Dit ontwerp voor een kleine en lichte personenauto was hen echter in feite op het lijf geschreven. De eer van dit ontwerp, dat later een van de beslissende schakels voor het winnen van de oorlog bleek te zijn, kwam toe aan ingenieur Karl Probst, die freelance als auto-ontwerper en -technicus werkte. Bantam had blijkbaar ook op dat moment niet zo heel veel om handen, want al na korte tijd was een prototype gereed en kon het Amerikaanse leger er proeven mee gaan nemen. Dat prototype voldeed aan alle eisen, behalve aan de eis van het gewicht. Het was ongeveer 200 kg te zwaar. In tijden van crisis kan er veel, dat onder normale omstandigheden uitgesloten zou zijn en dus kregen de firma's Willys-Overland en Ford alle bouwtekeningen en het door Bantam gebouwde prototype teneinde na te gaan, of er iets mee aan te vangen zou zijn. Ook verruimde het leger de gewichtseis; het mocht best ietsje meer zijn.

Ook Willys-Overland en Ford bouwden prototypes en het leger kon beginnen aan een vergelijkend warenonderzoek, waar-

Het Amerikaanse en Canadese materieel uit de jaren '40 en '50



Jeep, Schiedam (1943, 1946-19..)
Nationaal Brandweer Documentatie Centrum



Jeep, Apeldoorn (1942/43, 1946-19..)
collectie Johan Hekhuis

bij die voertuigen flink aan de tand gevoeld werden. Een keuze was moeilijk te maken en dus bestelde men bij Bantam, Willys-Overland en Ford elk 1500 voertuigen, maar wel met de eis, dat enkele tekortkomingen die tijdens de tests naar voren waren gekomen, verholpen zouden zijn. Daarna werden de gereedgekomen voertuigen over een aantal legeronderdelen verdeeld om eens na te gaan, hoe ze in de praktijk zouden voldoen. De Willys-Overland kwam als beste uit de bus, wat blijkbaar vooral te danken was aan het ontwerp. Tijdens de tests bleek dat de Willys-Overland beter was uitgerust dan de andere voertuigen, die het Amerikaanse leger

zelf hadden ontwikkeld. Dat zijn erg kleine aantallen, als men beseft dat Willys-Overland meer dan 360.000 stuks van hun type MB bouwde en Ford 270.000 in de wereld zette. In totaal zijn er dus, tussen 1940 en 1945, toen de productie van de militaire uitvoering stopte na de capitulatie van Japan, zo ongeveer 640.000 Jeeps gebouwd. Dat er van die enorme hoeveelheid er na de oorlog wel wat overbleven voor het noodlijdende West-Europa mag duidelijk zijn.

Verder lezen?

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

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



Het Amerikaanse en Canadese materieel uit de jaren '40 en '50



GMC CCKW-353 met Van Bergen-opbouw, Ruurlo (1943, 1951-1964)
Nationaal Brandweer Documentatie Centrum

sonenauto's meer; de hele productie werd ingesteld op het produceren van militair materieel, met name de Jimmy. Vanaf 1943 werden om redenen van materiaalbesparing en snellere productie alleen nog trucks gebouwd met een open cabine en een canvas kap als afdekking. Bovendien had dat als bijkomend voordeel, dat bij een neergeklapte voorruit de wagen een lager silhouet kreeg, wat in gevechtssomstandigheden net even het verschil kon uitmaken tussen opgemerkt worden of niet gezien worden en ook bij het verschepen van het materieel (veel moest naar overzeese gebieden getransporteerd worden) scheelde dit in het laadvolume van de wagens.

Een grote verandering tijdens de productie was het voortaan alleen nog maar toepassen van een achteras van het type 'ban-jo'. Die werden door Chevrolet geleverd en gaven de wagen nog betere terreineigenschappen.

Chevrolet bouwde overigens hetzelfde type voertuig ook, maar die leverde vooral aan de Amerikaanse Marine en de Navy. Ook Studebaker bouwde dit praktisch identieke type vrachtwagen, maar de door dit bedrijf gebouwde wagens kwamen hoofdzakelijk bij Amerika's bondgenoten terecht. Overigens is het wel interessant om te weten, dat er vanaf 1942 ook een wagen met een licht brandweer voertuig was te maken. Deze is niet meer te vinden op de website van het Nationaal Brandweer Documentatie Centrum.

Verder lezen?

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

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



Het Amerikaanse en Canadese materieel uit de jaren '40 en '50



GMC met Bikkers-opbouw, Heerenveen (1944, 1951-1966)
collectie H.J. Los



Dodge T-214(Beep) met Van Bergen-opbouw, Ugchelen (1942, 1945-
1965)
collectie H.J. Los



Verder lezen?

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

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



Het Amerikaanse en Canadese materieel uit de jaren '40 en '50

Amerikaanse overheid 66 grote opdrachten die onmiddellijk in verband staan met de Tweede Wereldoorlog. Een aantal daarvan heeft van doen met deze 4x4 $\frac{3}{4}$ -ton WC, die aanvankelijk gewoon 'Jeep' en door sommigen 'Master Jeep' genoemd werd, maar al heel snel de troetelnaam 'Beep' ontving.

Medio jaren dertig had de Amerikaanse overheid al aangegeven, dat men behoefte had aan een tactisch, veelzijdig inzetbaar voertuig, dat terreinvaardig zou zijn. Daarop ging men natuurlijk meteen aan de slag aan de tekentafels van de verschillende autofabrieken. Er waren dus al wel voorstellen voorhanden, toen het *U.S. Army Quartermaster Corps* in 1938 een bestek uitgaf, waarin het type voertuig dat men zocht, werd omschreven en waarin alle eisen, waaraan het moest voldoen, waren genoteerd. Na een aantal prototypen van diverse fabrikanten te hebben getest, werd de opdracht aan Dodge gegund. Eind 1939 begon de serieproductie van de Beep, nadat er al 4640 exemplaren door de Fargo-divisie van Chrysler waren gebouwd in een andere fabriek. Daarvan waren er 2427 uitgevoerd als pick-up trucks, waarvan 1607 met een stalen (standaard) cabine en 820 met een canvas dak. Daarnaast waren er toen al 2155 zogenaamde *crossed cars* gebouwd, en 58 *Curry off* wagens die

totaal 255.196 van gebouwd; van de 6x6 uitvoering die er ook was (T-223), werden er 'slechts' 43.278 gebouwd.

Voor alles te gebruiken

De Dodge WC was werkelijk voor ontzettend veel zaken te gebruiken. Soms moest er dan af fabriek al een voorziening worden aangebracht, en dus was het wel gemakkelijk als men aan de hand van een nummercode kon achterhalen, wat de toekomstige functie van het voertuig zou zijn. Dus kwamen die nummers er. Zo kennen we:

- WC 51 transport van wapens en munitie ($\frac{3}{4}$ ton, 4x4)
- WC 52 idem, maar met lier
- WC 53 verkenningswagen met gesloten opbouw
- WC 54 ambulance
- WC 55 drager voor een kanon van 37 mm.
- WC 56 verkenningswagen met open opbouw
- WC 57 idem, maar met voorbouwlier
- WC 58 radiowagen
- WC 59 wagen voor het onderhoud van telefonische verbindingen

De Dodge WC was een van de meest gebruikte voertuigen van de Amerikaanse overheid in de Tweede Wereldoorlog. Het was een veelzijdig voertuig dat voor bijna alles te gebruiken 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!



Het Amerikaanse en Canadese materieel uit de jaren '40 en '50



Ford G8T met Boudewijn-opbouw, Eindhoven (1945, 1948-1965)
Historische collectie brandweer Eindhoven



Ford G8T, Haarlem (1946, 1947-1961)
Hofmann

handel nog altijd de beste weg was om oorlog te voorkomen. Zoals boven vermeld was er een niet onbelangrijke Ford fabriek in Keulen. Toen in 1936 een topmedewerker van Ford een bezoek bracht aan die Duitse fabriek, werd die staffunctionaris er door een nazi op geattendeerd, dat de directeur van Ford Keulen een joodse man was. Daarop werd er zowel in Amerika als in Duitsland op hoog niveau gediscussieerd, maar het eind van het liedje was wel, dat de Duitse directeur ontslagen werd en vertrokken. Het resultaat was dat de nazi's niet langer meer de fabriek van Ford mochten gebruiken en de fabriek werd overgenomen door de Amerikanen.

Na de aanval op Pearl Harbour gingen de Ford-fabrieken in Amerika zich echter steeds meer inzetten voor de geallieerde strijdkrachten. Henry Ford (toen 76 jaar oud) kreeg steeds minder zeggenschap, hoewel hij nog altijd het merendeel van de aandelen in zijn bezit had. Zijn zoon Edsel, die zijn vader had opgevolgd als president-directeur van het bedrijf, en met 42% van de aandelen in zijn bezit, nam hij de beslissingen en werd daarbij niet gebonden door de ideeën van zijn vader.

Na de aanval op Pearl Harbour gingen de Ford-fabrieken in Amerika zich echter steeds meer inzetten voor de geallieerde strijdkrachten.

Verder lezen?

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

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



Het Amerikaanse en Canadese materieel uit de jaren '40 en '50



Ford G8T (voormalige Rescuewagen) in 1947 door Geesink voorzien van Magirus-ladderopbouw, Eindhoven (194., 1947-1954)
Peter Snellen

bijvoorbeeld in het door Duitsland bezette deel van Frankrijk materieel voor de Duitse troepen werd vervaardigd, kon men daarvoor niet genoeg bewijzen aandragen. Erger nog, toen de oorlog afgelopen was, bleven de Duitse nationaalsocialistische Ford-managers rustig aan het bewind, alsof er nooit iets was voorgevallen.

Ford had voor 1940 een nieuw model voor zijn vrachtwagens ontworpen. Dit model was bedoeld voor de Amerikaanse markt, maar werd nooit in productie genomen. Het was een vrachtwagen met een lange...

log grote behoefte had aan vliegtuigmotoren, werd de fabriek in Trafford Park uitgebreid, om daar de Rolls-Royce motoren in grote aantallen te kunnen bouwen.

Hoewel het voor ons onderwerp van minder belang is, is het wel goed om hier in ieder geval te vermelden, dat ook in Rusland veel Ford trucks rondreden. Wanneer u dus een typische Ford tegenkomt met een Russisch kenteken, dan weet u in ieder geval hoe de vork in de steel zit. Ook in ons land had Ford een grote fabriek neergezet. Die moest tijdens de oorlog drietonners produceren voor de bezetter. Maar toen de oorlog op zijn eind liep, werden de machines en al het andere wat nog mee te nemen was, naar Duitsland weggesleept. In ons land was Ford ronduit het meest populaire vrachtwagenmerk. Dat bleek ook, toen er weer wagens te verkrijgen waren. Eigenlijk wilde iedereen wel een Ford, maar zoveel waren er niet voorhanden.

CMP, de vreemde neusjes

In een tijd waarin de meeste vrachtauto's nog lange neuzen hadden en frontstuurbakken tot de uitzonderingen behoorden, moesten de wagens die gebouwd waren volgens het zogeheten CMP-systeem wel een heel ander uiterlijk hebben. Het was een vrachtwagen met een...

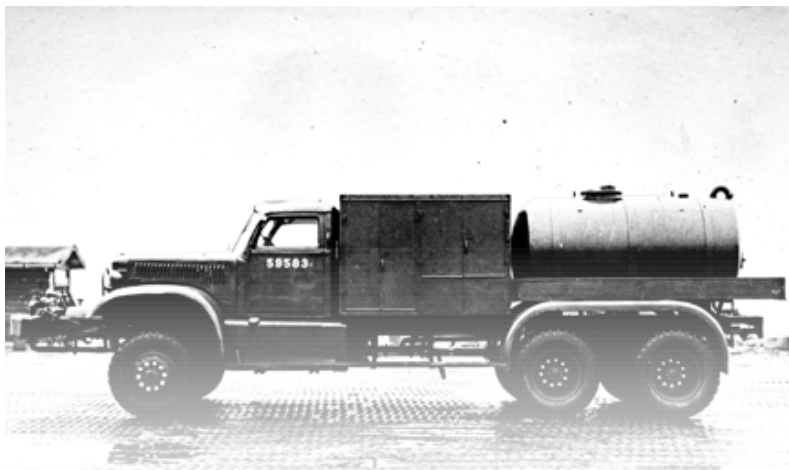
Verder lezen?

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

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



Het Amerikaanse en Canadese materieel uit de jaren '40 en '50



Diamond T 975 vrachtauto met Geesink-schuimblusinstallatie,
Koninklijke Landmacht
Nederlands Instituut voor Militaire Historie

rikaanse regering, want al die vrachtwagens waren hard nodig om de aan- en afvoer van oorlogsproducten in het eigen land te garanderen. Al met al werden er tijdens de oorlog door REO toch nog bijna 30.000 trucks van allerlei maten en gewichten gebouwd. Een van de meest bekende was de 7½-tons brandweerwagen met Cardox-installatie, een gigantische CO₂-blusser op wielen, die helemaal aan het eind van de oorlog onder meer in Engeland werd ingezet op vliegvelden, maar zijn glorie dagen beleefde in de jaren daarna. Ook kerosinetankwagens voor de Amerikaanse luchtmacht behoorden vaak tot de REO-familie. In 1945 kwamen er in twee zendingen REO vrachtwagens naar ons land. Niettemin behoort REO tot die voertuigen, die in ons land eerder tot de zeldzaamheden behoren.

En nog heel veel meer...

Dan waren er natuurlijk nog veel meer voertuigtypen. Eén van die wagens die men sporadisch bij de brandweer, maar toch voornamelijk in het weer opgebouwde leger van ons land tegenkwam na de oorlog, was de Diamond T. Die viel duidelijk in de categorie zware vrachtwagens. Hij was tijdens de oorlog, samen met het Amerikaanse Cardox, een van de meest bekende voertuigen.

Verder lezen?

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

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



Het Amerikaanse en Canadese materieel uit de jaren '40 en '50

Ook Utrecht had zo'n zelfde soort kraanwagen in gebruik van 1947 tot 1969. De Ward LaFrance had een Continental 6-cilinder 145 pk benzinemotor en lijkt sprekend op de Kenworth 573, die in de geallieerde legerdienst ook vaak werd gebruikt, maar die we bij de brandweer in ons land voor zover ons bekend niet tegenkomen. Natuurlijk zijn er nog veel meer merken en typen voertuigen van het Amerikaanse en Canadese leger in ons land

geweest. Zo had Dordrecht een kraanwagen van het merk Federal, type 606 met Garwood kraan en Zwolle een Mack-kraanwagen met een Holmes-kraan. Maar een verspreiding zoals bijvoorbeeld de Jimmy of de Dodge WC, die erg vaak voorkomen, hebben deze wagens nooit gekend. Maar juist het feit dat ze zo weinig voorkwamen maakt het dan wel weer des te interessanter ze hier te vermelden. ■

BRONNEN

<http://usautoindustryworldwartwo.com/americanbantam.htm>

<https://auto.howstuffworks.com/1941-1948-ford-super-deluxe4.htm>

https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Ford_Motor_Company

Wingerden, Hans van en J.W. Hogendoorn: *De jeeps van de Haagse politie, 70 jaar surveillance en assistentie in de residentie 1946-2015*. 2015

Dunnen, Wim den: documenten over de oorlogsdumps

Transmobiel, 1995 nummers 1 t/m 5 artikelenreeks over de GMC

Boniface, Jean Michel en Jean Gabriel Jeudy: *Dodge, cinq générations de tous terrains*. 1993

Vanderveen, Bart: *Historic Military Vehicles*.

Wallest, Martin: *Militaire transportvoertuigen in Nederland. Rijswijk 1989*

Wallest, Martin: *Ford. Rijswijk 1989*

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

