

VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



UNIMOG
IN DE DUITSE
RAMPENBESTRIJDINGS-
ORGANISATIE



**DE GESCHIEDENIS VAN
DE BRANDWEER VAN
LISSABON**



LANSEN
EEN VEELZIJDIGE
CARROSSERIEBOUWER



56

SEPTEMBER 2025

RUBRIEKEN

4

Column

Rob Jastzebski deelt zijn zorgen over de tanende aandacht voor het behoud van geschiedenis in 'hulpverleningsland'.

6

KlassiekerNieuws

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

LISSABON



De geschiedenis van de brandweer van Lissabon (1)

In deze eerste editie van een serie artikelen over de geschiedenis van de brandweer in de Portugese hoofdstad Lissabon, wordt verslag gedaan over de levering van maar liefst 29 nieuwe brandweervoertuigen door Metz op Mercedes-Benz chassis.

OVER DE GRENS



Nationale Feestdag België

Elk jaar wordt 21 juli in Brussel de Nationale Feestdag gevierd. Marinus Oosthoek doet verslag van de activiteiten.



De Mercedes-Benz U404S in de Duitse rampenbestrijdingsorganisatie

Dit keer leest u over de inzet van de Unimog in de Duitse rampenbestrijdingsorganisatie.



90e verjaardag brandweer Waremmé

Op 10 mei vierde de brandweer in het Belgische Waremmé (in het Nederlands Borgworm) haar 90e verjaardag. België-correspondent Marinus Oosthoek bracht een bezoek aan de feestelijkheden.

HISTORIE



Lansen, een veelzijdige carrosseriebouwer

Adriaan Kriek stuitte bij een bezoek aan museum op een foto van een voor hem onbekende brandweerauto. Dit leidde tot een nader onderzoek naar carrosseriebouwer Lansen.



Dam Busters

In januari 1959 werd de brandweer van Dortmund ter assistentie geroepen bij de risicovolle berging van een in 1944 door de geallieerden afgeworpen bom op één van de vele dammen in het Ruhrgebied.

INHOUD

COLOFON

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

**SAMENSTELLING
REACTIES
KOPIJ INSTUREN**

Peter Snellen (eindredactie) en Jeroen Steenhuis (vormgeving)
info@brandweer.org
uiterlijk 15 oktober 2025

D

eze digitale VBB Nieuwsbrief was dit keer snel gevuld. Nog voor de vorige nieuwsbrief verscheen, kwamen de eerste artikelen voor deze aflevering al binnen. Heel mooi, want in de vakantiemaanden hebben veel mensen niet zo veel zin om iets te ondernemen tijdens de tropische dagen, die we tegenwoordig ook in ons land kunnen meemaken.

Ook heel positief is, dat naar het zich laat aanzien Adriaan Kriek weer geheel in staat is zijn vaste rubrieken samen te stellen. Behalve de vindplaatsen van oud materieel die altijd onder 'KlassiekerNieuws' worden gepubliceerd, hoort er wat Adriaan betreft ook stevast de rubriek 'Carrosseriebouwer' bij.

Over dat KlassiekerNieuws: we ontvangen tegenwoordig zelfs mailtjes met tips, waar we het spul op het wereldwijde web kunnen vinden. Over de carrosseriebedrijven: Adriaan heeft een goede neus voor het knopen van contacten. Het gaat immers veel vaker over je kennissen, dan over je kennis! Met behulp van dat eerste element weet hij het tweede haarfijn te ontwikkelen. Zo komt hij in contact met zeer interessante mensen die vaak nog over een uitstekend geheugen en een enkele keer zelfs over interessante familiealbums beschikken. Zo komt u in deze aflevering eindelijk meer te weten over de brandweerwagens die Lanssen bouwde.

De Nationale Feestdag in België werd ook dit jaar weer uitbundig gevierd en Marinus Oosthoek investeerde weer veel energie in het wandelen over de Brusselse kasseien tussen de verschillende opstelplaatsen van al het spannende voertuig-geweld dat daar te zien is. En gelukkig laat hij ons delen in de bijzondere opnamen die dat opleverde. En dan ben je toch blij dat inmiddels de kleurenfotografie niet meer is voorbehouden aan de kapitaalkrachtigen onder ons. Overigens, Marinus deed ook nog even de post Waremmes aan, waar een zeer fraai opgezette open dag werd georganiseerd.

Ook uit Duitsland kregen we een artikel, dat een onmiddellijke relatie heeft met de Tweede Wereldoorlog. De meeste van u – zeker die van mijn generatie – zaten ooit te smullen van de film over de Dam Busters, de bijnaam van het RAF No. 617 Squa-

dron, die de Operatie Chastise uitvoerden, de aanval op Duitse dammen op 16 en 17 mei 1943, waarbij gebruik gemaakt werd van een speciaal ontwikkelde stuiterbom. Een van die reuzenbommen is blijkbaar blijven liggen aan de voet van een dam, en leverde na vijftien jaar nog groot gevaar op. Een inzet van de brandweer van Dortmund volgde. Als je dan uit Duitsland spontaan het aanbod krijgt om dit artikel te plaatsen, dan is ook het thema brandweergeschiedenis weer ingevuld.

Veel van onze leden hebben een voorliefde voor bepaalde merken. De liefhebbers van Unimog zullen dan ook wel gelukkig zijn met het initiatief van Stefan Bodynek. Die zette – nu hij met FLO is, heeft hij wat meer tijd om zich met de geschiedenis bezig te houden – eens op een rijtje welke Unimogs de Duitse Katastrophenschutz heeft gehad, als het gaat om brandweer en decontaminatie. Stefan heeft ook de toegang tot het archief van de brandweer Dortmund en dus komen er vaak unieke plaatjes tevoorschijn, die nog niet eerder werden gepubliceerd. Alleen al om die reden zou je lid van de VBB worden.

Uw hoofdredacteur van deze nieuwsbrief heeft lang nagedacht, of hij er wel aan zou beginnen: de vergevorderde plannen, die er waren als corona ons nog langer in zijn knellende greep had gehouden en we dus geen fototoertjes of excursies hadden mogen organiseren. Voor dat geval lag een "Nieuwsbrief Special" klaar om de leden toch iets te kunnen bieden. Een telefoontje van één van de bestuursleden gaf aan, dat hij het jammer zou vinden als er met dat initiatief niks zou worden gedaan. Kort overleg volgde en inmiddels is besloten de inhoud daarvan en de vele foto's die we uit Portugal, Duitsland, België en Nederland ontvingen te gaan uitsmeren over meerdere afleveringen. U zult versteld staan van alles wat u te weten komt over de brandweer van Lissabon. Tenminste zo verging het mij.

Hoe dan ook, voor u ligt weer een geheel nieuwe nieuwsbrief vol interessante informatie. Veel dank aan alle mensen die bijdroegen aan de totstandkoming ervan en voor u veel leesplezier.

PETER SNELLEN

Brandweererfgoed in de knel

De meeste lezers van dit verenigingsperiodicum kennen vast wel het knusse plaatselijke brandweermuseum in Wassenaar, gevestigd in het prachtige Raadhuis De Paauw. Welnu, wie het nog eens wil bezoeken, moet snel zijn. Want op 13 september aanstaande, na een laatste openstelling voor publiek, sluit het zijn deuren! En of de prachtige verzameling brandweerhistorie, met als kern de fameuze 'Van der Mark collectie' ooit nog in Wassenaar terugkomt, is twijfelachtig. De sluiting van het kleinschalige maar bijzonder waardevolle museum is opnieuw een teken dat de zorg voor het Neerlands brandweer- en hulpverleningserfgoed zorgen baart...

Wat is er aan de hand? De gemeente Wassenaar, eigenaar van zowel het Raadhuis als de brandweercollectie, wil het pand voor vorstelijke sommen gelds gaan verbouwen en herinrichten. Op de plek waar thans de brandweercollectie van Wassenaar en ommelanden is gestald, zijn door de plannenmakers andere functies ingetekend. Jaren geleden, toen de plannen voor het eerst kwamen opborrelen, was de hoop van de passievolle vrijwilligers die voor het brandweermuseum zorgen nog dat de verhuizing tijdelijk zou zijn. Een historische collectie die zo nauw is verweven met de rijke geschiedenis van het even rijke Wassenaar, hoort immers thuis in de gemeente, toch? Helaas is het in de afgelopen jaren (vooralsnog) niet gelukt om een nieuwe locatie te vinden in Wassenaar. Er zijn nog een paar strohalmen van hoop voor de toekomst, maar de tijd zal leren of terugkeer in Wassenaar op termijn realistisch is.

Hoe dan ook gaat de collectie komende maanden geleidelijk de verhuisdozen in en op transport naar Apeldoorn. Bestemming: Korpora. Goed dat dit instituut er is, want in het 'pakhuis' van de Nederlandse hulpverlenings- en veiligheids-historie is al heel wat prachtig erfgoed uit de kolommen van brandweer, politie, BB en ambulancezorg opgeslagen. Met grote zorgvuldigheid en goed gedocumenteerd en gearcheveerd. Aldus zijn vele mooie en waardevolle dingen en spullen die tot verdwijnen waren gedoemd bewaard gebleven. Chapeau!

Maar ja, een echt museum is Korpora niet, het is een depot! Een bekend fenomeen in de museumwereld, want alle grote vermaarde musea hebben 'depots' voor delen van hun collecties, simpelweg omdat ze niet alles kunnen laten zien en dus af en toe eens stukken moeten wisselen. Gelukkig blijft de



waardevolle Wassenaarse collectie dankzij de overdracht aan Korpora voor de toekomst behouden en bij bijzondere feesten en gelegenheden zullen sommige elementen nog wel eens in Wassenaar te zien zijn, maar zij is niet meer als totale verzameling in één keer te bezichtigen. En dat is toch best jammer, want dat was nu juist de charme van de Wassenaarse collectie.

Dat het wel kan, bewijst een ander klein museum waarover u in de vorige editie van ons magazine *Eén-Eén-Twee* kon lezen: het Jan Visser museum in Helmond. Eveneens een kleinschalig lokaal initiatief van een 'bekende Helmonder' die met een team gedreven vrijwilligers een klein streekmuseum runt met een bredere inkijk in de lokale historie. Dergelijke streekmusea vindt je op veel plaatsen in Nederland met een filiaal in lokale streek kranten en

geld, tijd en ruimte over hebben voor het koesteren van de historische roots voor hun organisaties, óf (helaas ook) door dat het aantal mensen dat zich voor die brandweerhistorie wil inzetten door vergrijzing afneemt. De jeugd heeft er toch minder mee...

Die trend zie je ook bij het onderhouden van historisch rollend materieel op lokale brandweerposten. Sleutelen aan brandweerooldtimers vraagt toch een zekere kennis en kunde die de jongere generatie ontbeert. Dus naarmate het aantal oudgedienden dat die kennis en passie nog wel heeft afneemt, moeten steeds meer lokale brandweerposten afscheid nemen van hun oldtimers en aanverwante lokale brandweerverzamelingen. Gelukkig is er soms nog wel een kleine brandweermuseum

De praktijk is dat
de aandacht 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!



Klassiekernieuws

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



Eén van mijn favoriete brandweerooldtimers is het 'kikker-model' van DAF. De gebroeders Van Doorne timmerden aardig aan de weg en probeerden zo veel mogelijk DAF-chassis' te slijten en dat lukte aardig. Ook de gemeente Valkenswaard was een goede klant van DAF; in de loop van de jaren zijn er diverse brandweervoertuigen aan dat korps afgeleverd op een DAF-chassis. Kronenburg was in die tijd 'hofleverancier' van veel DAF-brandweerwagens en in Hedel werden de meest fraaie carrosserieën en uitstekende pompen vervaardigd.

De DAF die momenteel te koop staat is een van het type V1600BB358 en is nog voorzien van een benzinemotor. Deze brandweerwagen is in 1967 door Kronenburg geleverd aan brandweer **Valkenswaard** en heeft tot 1986 op de uitruk gestaan. Daarna werd hij verkocht aan Interbrew (Dommelsch Bier Brouwerijen) in Dommelen, dat inmiddels tot Valkenswaard was gaan behoren. In 1997 werd deze wagen weer verkocht aan een hobbyclub; Team Oude Brandweerwagen Valkenswaard. Inmiddels bestaat dat clubje ook niet meer en wordt het voertuig nu via M.C. Gerritse Bedrijfswagens in Tiel te koop aangeboden. Het voertuig verkeert een prima staat, is altijd goed onderhouden en heeft 35.000 km op de teller. De vraagprijs is € 17.500.



De voormalige Magirus-Deutz S3500 auto's van de **Bescherming Bevolking (BB)** zijn nog steeds gewilde voertuigen voor hobbyisten. En als je op zoek bent naar een blikvanger op de camping dan heb je nu je kans. Er zit (volgens de verkoper) alleen nog wat werk aan deze Magirus, maar daarvoor krijg je een oerdegelijk voertuig met dat mooie Magirus geluid. Deze Magirus-Deutz uit 1953 staat te koop in het clubblad *Magirustig* en daarbij staat vermeld dat het voertuig motorisch goed is en dat er maar weinig kilometers op de teller staan. Het voertuig werd door Den Oudsten opgebouwd als PM10 (type BW600). De binnen- en buitenkant vragen volgens de huidige eigenaar een grondige restauratie.



Klassiekernieuws

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



In de tijd dat ik nog dia's maakte, fotografeerde ik deze brandweerwagen tijdens een Koninginnedag in Leerdam. De voormalige brandweer **Kedichem** heeft deze Mercedes-Benz LF608D350 met opbouw van Doeschot-Rosenbauer van 1976 tot 1995 in gebruik gehad. Na opheffing van het korps is het voertuig verkocht aan de bedrijfsbrandweer N.V. Verenigde Glasfabrieken Leerdam en uiteindelijk is het terecht gekomen bij een particulier. De vraagprijs van € 11.939,99 is wel een heel aparte vraagprijs. Al met al een leuke brandweercultuur met natuurlijk veel verhalen en foto's die de brandweer van toen en nu laten zien.



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!



NATIONALE FEESTDAG BELGIË

KONING FILIP



TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

Zoals elk jaar wordt er in België op 21 juli de Nationale Feestdag gevierd. Hierbij verandert de stad Brussel in een groot attractiepark met vele evenementen en demonstraties van de diversen hulpdiensten en verenigingen met als hoogtepunt een groot defilé dat vooraf geschouwd wordt door de Belgische koning.

De Belgische Nationale Feestdag wordt op 21 juli gevierd, omdat op die datum in 1831 Leopold I, de eerste Koning der Belgen, de grondwettelijke eed aflegde. België heeft dus geen koning, maar de Belgen hebben er een. Dit moment markeerde de onafhankelijkheid van België en wordt sindsdien jaarlijks gevierd als Nationale Feestdag.

OOST-LIMBURG



RODE KRUIS IEPER



ACTIVITEITEN

Op deze dag worden er heel wat activiteiten georganiseerd in en rond het Warandepark op de Zavel en op het Poelaertplein. Ook wordt het Federale Parlementsgebouw geopend voor het publiek. In de avond worden de feestelijkheden afgesloten met een groots vuurwerk.

Bij het 10-jarig bestaan van het koningschap van Koning Filip in 2023 kreeg deze dag de bijnaam "drache nationale" aangezien het vaak regent op deze feestdag en inderdaad dit was ook nu weer het geval.

Op en rondom de Zavel was het veiligheidsplein ingericht waar bij de hulpdiensten aanwezig waren, o.a. de Civiele Bescherming en brandweer Brussel met hun 60 meter autoladder.

Aan het defilé nemen naast de militaire parade ook de diversen parate hulpdiensten deel zoals politie, Rode Kruis, hulpverleningszones (brandweer), B-Fast, FOD volksgezondheidszorg en de Civiele Bescherming. De nadruk in dit defilé ligt wel bij de militaire eenheden van land-, lucht en zeestrijdkrachten. Tijdens dit defilé zijn er veel groepen die te voet hun korps presenteren; namens de veiligheidszones liepen er vijftig brandweerlieden en honderd leden van de jeugdbrandweer en de brandweerkadetten mee.

BRANDWEER

Gezien dit jaar de Hulpverleningszones ook hun 10-jarig bestaan vieren, had iedereen verwacht dat er meerdere voertuigen uit de zones zouden meerijden. Er reden echter maar een achttal voertuigen mee. Dit was voor de liefhebbers van brandweervoertuigen toch wel een domper en je hoorde hen ook hierover mopperen. Ik denk dat dit een gemiste kans was, omdat bij veel zones er veel nieuw materieel aanwezig is om aan het grote publiek te tonen. ■

CIVIELE BESCHERMING FRUB-MODULE



CIVIELE BESCHERMING CBRN-LABORATORIUM



GESCHIEDENIS HULPVERLENINGSZONES

De brandweerzones, officieel Hulpverleningszones genoemd, zijn in België ontstaan als vervanging van de kleinere prezones en vormen de organisatiestructuur van de brandweerdiensten in het land. Er zijn 34 Hulpverleningszones in België, en daarbij vormt Brussel een zelfstandige zone.

De aanleiding voor de brandweershervorming was de gasexplosie in Gellingen op 30 juli 2004. Deze ramp toonde de noodzaak aan voor een betere samenwerking en coördinatie tussen de verschillende brandweerkorpsen. De hervorming was gebaseerd op drie belangrijke principes: elke burger heeft recht op snelle en adequate hulp, elke burger heeft recht op eenzelfde basisbescherming en schaalvergroting is noodzakelijk om dit te realiseren.

De Mercedes-Benz U404S in de Duitse rampenbestrijdingsorganisatie



In de zomer van 1967 mogen de nieuwe Unimog TLF's zich uitleven op het oefenterrein van het leger in Borkenberge.

TEKST STEFAN BODYNEK FOTO'S ARCHIEF BRANDWEER DORTMUND
BRON PETER KUPFERSCHMIDT: EINSATZFAHRZEUGE IN LUFTSCHUTZHILFSDIENST, 1953-1968, VERLAG KLAUS RABE

Na de Tweede Wereldoorlog vaardigde de Duitse minister van Binnenlandse Zaken voor heel Duitsland een wet uit, dat er een bescherming voor burgers tegen luchtaanvallen moest worden opgericht, de zogenaamde *Zivilen Luftschutz*, te vergelijken met onze vroegere Bescherming Bevolking (BB). Daarbij werden verschillende disciplines voorzien, in Duitsland *LS-Fachdienste* genoemd. Dit waren de *LS-Brandschutzdienst*, *LS-Bergungsdienst*, *LS-Sanitätsdienst* (gezondheidsdienst), *LS-Veterinärdienst* (diergeneeskundige dienst), *LS-ABC-Dienst* (bestrijding van ongevallen met atomaire, biologische of chemische stoffen), *LS-Betreuungsdienst* (verzorgingsdienst), *LS-Lenkungs-und Sozialdienst* (noodbestuur- en sociale dienst) en *LS-Fernmeldedienst* (telecommunicatiedienst).

Bij enkele van die civiele beschermingsdiensten was de Unimog 404S vanaf eind 1956 als voertuig voor de repressieve opgaven vertegenwoordigd. De aankoop van deze wagens vond plaats tot ergens midden de jaren zestig.

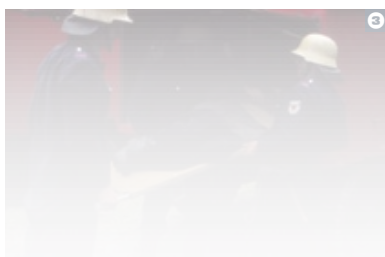
Bij de *LS-Brandschutzdienst* kon men de Unimog 404S aantreffen als vooruitgestuurd blusvoertuig (*Vorauslöschfahrzeug* = VLF), als tankautospuiter met 800 liter watertank (TLF 8-LS) en als TLF 8 voor de snel inzetbare groepen (*Schnelltruppwagen* = FSW).

De *LS-Bergungsdienst* gebruikte de U404S als wagen voor de snel inzetbare bergingsgroep (*Bergungsschnelltruppwagen* BSW), en in de *LS-ABC-Dienst* kwam de Unimog ook nog in zwang, maar dan als vooruitgeschoven decontaminatie voertuig (*Vorausentgiftungsfahrzeug* = VEF) of als decontaminatie-wagen (*Entgiftungsfahrzeug* = EF).

VOORUITGESTUURD BLUSVOERTUIG (VLF)

Dit voertuig van de brandweerdienst was in personeel opzicht bezet met een *Staffel*, dat wil zeggen: een bevelvoerder met vijf brandweerlieden. Daarom was in het voorste deel van de opbouw een manschappencabine gebouwd waarin vier brandweerlieden plaats konden nemen. Het voertuig had een bluswatertank van 330 liter. Met behulp van een kraan op de watertank konden rugzakken met water gevuld worden. Als pomp werd een draagbare motorspuit (*Tragkraftspritze* = TS 2/5) meegevoerd. Naast toebehoren voor de pomp, enkele slanglengten en blustoestellen was in het voertuig een scala van verschillende soorten tegen hitte beschermende kleding ondergebracht. Voor op de bumper was een lier gebouwd. De gedachte was, dat de VLF als het ernst zou worden een verkenning zou kunnen uitvoeren in het getroffen gebied en als het

DE MERCEDES-BENZ **UNIMOG 404S** IN DE DUITSE RAMPENBESTRIJDINGSORGANISATIE



- 1 TLF korte tijd na de aflevering, nog zonder opschriften.
- 2 Ook als trekkend voertuig voor de veldkeuken kon met een Unimog gebruiken.
- 3 Hier wordt gedemonstreerd hoe na demontage van een materiaal-kast een brandcard in de opbouw van de TLF kan worden geschoven.
- 3 In de zomer van 1967 moegen de nieuwe Unimog TLF's zich uitleven op het oefenterrein van het leger in Borkenberge.

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 MERCEDES-BENZ UNIMOG 404S IN DE DUITSE RAMPENBESTRIJDINGSORGANISATIE

het inbouwen van de accu voor de mobiele telefoon verviel in één van de kasten de plaats die normaal werd ingenomen door twee aanvalsslanglengten (doorsnede DIN = B).

De kleur van alle wagens voor de brandweerdienst van de civiele luchtbeschermingsdienst was rood. Tot 1956 RAL3003, het wat donkerder robijnrood, later werd het RAL3000 (brandweerrood).

SNEL INZETBARE BERGINGSGROEP (BSW)

De opbouw was hierbij zowat gelijk aan die van het vooruitgestuurd blusvoertuig van de LS-Brandschutzdienst. Er was ook een watertank met een inhoud van 330 liter ingebouwd. Er werden slechts acht exemplaren op Unimog S gebouwd, waarvan er slechts vier of vijf waren uitgerust met een voorbouwlier. Dit type voertuig was voornamelijk uitgerust met gereedschappen, maar ook met een brancard, verbandtrommel en verlichtingsapparatuur. De bemanning bestond uit een zogenaamde *Staffel* (een bevelvoerder met vijf manschappen).

De lak was in kakigrijs (geelbruine zandkleur) RAL 7008.

VOORUITGESCHOVEN DECONTAMINATIEVOERTUIG (VEF)

Voor de ABC-meetploegen van de luchtbeschermingsdienst die zowel intergemeentelijk als lokaal konden worden samengesteld, schafte men een tot nu toe onbekend aantal kleine

drie manschappen, omdat er ruimte nodig was voor de batterijen van de ingebouwde mobiele telefoon. Ook dit voertuig had een watertank met 330 liter inhoud. Naast beschermende kleding, diverse stralingsmeters, adembeschermingstoestellen, watervoerende armaturen, gereedschappen en ontsmettingsmiddelen in speciale houders en poeder voor de opsporing van radioactiviteit waren ook ander zaken in het voertuig opgeslagen. Op het dak bevonden zich een kleine draagbare motorspuit (TS 05/5), het reservewiel en diverse gereedschappen.

Bij een inzet op het gebied van atomaire, biologische of chemische stoffen moesten deze voertuigen hun verkenningresultaten doorgeven aan het centraal commando en vervolgens de ABC-eenheden ondersteunen.

De voertuigen waren gespoten in RAL7008 (kakigrijs), maar later werden ze opnieuw gespoten in RAL 2004 (helderoranje), de kleur van de LS-ABC-Dienst.

DECONTAMINATIEVOERTUIG (EF)

Het decontaminatievoertuig was toebedeeld aan de ABC-treinen. Een zogenaamde *Trupp* (1/3) bemande het voertuig en werd ondersteund door meerdere helpers die apart (in manschappenwagens) werden aangevoerd. De taak bestond uit het ontmetten van wegen, paden, pleinen of installaties die door radioactiviteit of door chemische wapens besmet waren.

De decontaminatievoertuigen werden ingezet bij rampen van atomaire, biologische of chemische aard.

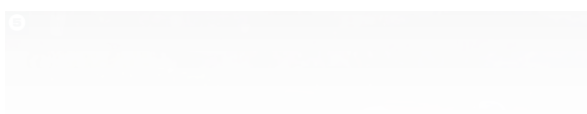
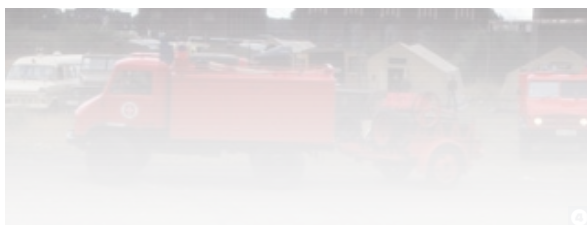
Verder lezen?

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 MERCEDES-BENZ **UNIMOG 404S** IN DE DUITSE RAMPENBESTRIJDINGSORGANISATIE



- 1 Een vroegere VLF omgebouwd tot hulpverleningswagen HRW.
- 2 De TLF als aanjager, midden in het bos waarbij goed te herkennen is dat aan de achterkant een slang op de urdoot is aangesloten.
- 3 Een van de laatste VLF's, die nog in gebruik 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!



WEMELDINGE



LANSEN

Een veelzijdige carrosseriebouwer

TEKST ADRIAAN KRIEK FOTO'S COLLECTIE AUTEUR, COLLECTIE LANSEN



Vorig jaar heb ik een bezoek gebracht aan het Brandweermuseum in Serooskerke. Hoewel dit al heel lang op mijn verlanglijstje stond, lukte een bezoek aan het museum maar niet op een of andere manier. Uiteindelijk werd tijdens onze vakantie in Zeeland toch maar eens een bezoekje gebracht. Het was voor mij een soort luilekkerland. Ik werd heel hartelijk ontvangen door Wim van Haveren, voorzitter van Stichting Het Oude Brandspuithuis, die mij een uitgebreide rondleiding gaf door het museum. Het museum herbergt heel veel interessante zaken en een zeer enthousiaste Wim van Haveren bezorgde mij een gezellige middag. Tijdens de rondleiding stuitte ik bij één van de fotocollages op een foto van een door Lansen opgebouwd brandweervoertuig dat ik niet (her)kende. Voor mij interessant om eens wat verder in de historie van Lansen te duiken.

Van de historie van wagenmakerij Lansen is eigenlijk heel weinig bekend; het enige dat ik ervan wist was dat het een car-

rosseriebouwer uit Zeeland was en dat hij een stuk of negen brandweervoertuigen heeft gebouwd. Dat was ook alles wat we wisten toen we het boekje *Nederlandse brandweerauto's, een historisch overzicht van fabrikanten en leveranciers* maakten. Via Wim van Haveren ben ik erachter gekomen, dat de dochter van Lansen nog een behoorlijk archief in bezit heeft. Via via ben ik uiteindelijk achter haar adres gekomen en heb ik een afspraak met haar gemaakt. Tijdens mijn bezoek werd uitgelegd wat de bedoeling is van mijn interesse. Mevrouw vond het een prachtig idee dat ik een en ander op papier wilde zetten over de historie van Lansen. Heel bijzonder was ook dat ik alle fotoboeken mee mocht nemen om ze thuis op mijn gemak te digitaliseren.

Het bedrijf is in 1919 opgericht door Cees Lansen in Driewegen, waar zijn werkzaamheden bestonden uit het repareren van boerenwagens, tot hij hoorde dat ze in Waarde een wagenmaker zochten en hij daar aan de slag ging als wagenmaker.



In 1922 werd zoon Jo (Johannes) Lansen geboren en in 1936 is het gezin verhuisd naar Sirjansland. Jo doorliep de ambachtsschool in Zierikzee, waarna hij in de zaak van zijn vader ging werken. In 1950 werd Jo officieel in het bedrijf opgenomen en werd de naam van het bedrijf aangepast; voortaan heette het bedrijf C. Lansen & Zn.

In de loop van de tijd veranderden de werkzaamheden; er werden steeds meer schadeauto's gerepareerd en er werden diverse carrosserieën vervaardigd. Door de watersnoodramp in 1953 kwam er ineens een hoop werk bij. Veel machines waren door het grote water weggevoerd en al die machines moesten

Hij bouwde ook brandweerwagens; in totaal werd een zevental van een brandweercarrosserie voorzien. Voor de brandweer werden ook twee aanhangers geleverd: de één was een slangenwagentje en de andere een soort materiaalwagentje. De door Lansen geleverde Austin FT105 is als enige door Van Bergen voorzien van een voorbouwpomp, de capaciteit van deze lage druk pomp was 2500 l/min. Alle andere door Lansen gebouwde brandweerwagens zijn zonder pomp geleverd.

Helaas heb ik (nog) geen foto van de laatste (in 1975) door Lansen gebouwde brandweervagen; het betreft een Mercedes-Benz T2000T5, een veelzijdig voertuig dat ook als

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!



VERSEKE



KATTENDIJKKE



KLOETINGE



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!



VLISSINGEN



OVEZANDE



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!





Nederlandse
**Vereniging van
Belangstellenden in het
Brandweerwezen**

OVER DE GRENS

90e

**VERJAARDAG
BRANDWEER**

WAREMME



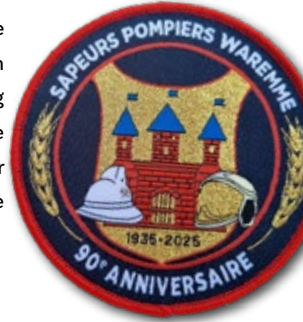
TEKST EN FOTO'S MARINUS OOSTHOEK

Omdat veel brandweeractiviteiten nu eenmaal in mei plaatsvinden, is het ook wel eens lastig om een keuze te maken. Ook dit keer was het lastig kiezen uit alles wat aangekondigd was: op een en dezelfde dag moest er gekozen worden tussen de bijeenkomst met jaarvergadering van onze VBB, de 112 Beurs in Weelde en de feestelijkheden ter gelegenheid van het 90-jarig jubileum van de brandweer Waremme. Belofte maakt schuld en vandaar gingen we met enkele collega's naar Waremme (in het Nederlands Borgworm genoemd), een stad in de Belgische provincie Luik, bij de grens met de provincie Limburg.

Helaas is er weinig bekend over de geschiedenis van Borgworm, maar zeker is dat in 2025 officieel de negentigste verjaardag van de lokale brandweer gevierd kan worden. Al in de negentiende eeuw waren er namelijk brandweerlieden in Waremme; de eerste organisatie, die officieel door de stad Borgworm werd geregistreerd, was in 1935.

Op zaterdag 10 mei werd de 90^e verjaardag gevierd en kon het publiek een kijkje achter de schermen te krijgen van het werk van de brandweerman/-vrouw. "Bedankt aan de mensen", maar zoals de burgemeester van Waremme, Raphaël Dubois zei, is het ook "een gelegenheid voor de mensen om de brandweerslieden te komen bedanken voor de diensten die zij al jarenlang verrichten".

wordt gehouden, maar ook een oude handpomp en oude Renault waarvan we er helaas niet hebben kunnen achterhalen waar deze vandaan kwam. Ook was er tijdens deze verjaardag een primeur voor de jarige brandweer Waremme; de nieuwe waterwagen van brandweerpost Hermalle met 20.000 liter water op een Volvo FH16 8x8 en in 2025 geleverd door Fire Technics/Rosenbauer Group. ■



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!



DAM BUSTERS

*Hoe een gruwelijke nacht in mei 1944
vijftien jaar later tot een inzet van
Feuerwehr Dortmund leidt*

Tachtig jaar is het geleden, maar nog altijd leeft dit feit. We praten over de nacht, waarin de stuwdammen Sorpesperre en Listertalsperre samen met die van de Möhne en de Eder door Britse bommenwerpers vernield moesten worden. De aanval van 16 op 17 mei 1943 mislukte bij de stuwdam van de Sorpe en bij de Lister vond die helemaal niet plaats. De tweede aanval op stuwdam van de Sorpe op 15 oktober 1944 was ook al niet succesvol. Een blindganger ligt vervolgens 15 jaar in de modder voor de Sorpedam en wordt met werkelijke heldenmoed onschadelijk gemaakt, geborgen en afgevoerd. In het archief van de brandweer Dortmund liggen foto's waarop ongelooflijke dingen te zien zijn van die gebeurtenis.

TEKST STEFAN ASCHAUER-HUNDT FOTO'S O.A. ARCHIEF BRANDWEER DORTMUND

Zondag 16 mei 1943 laat de mensen in het Sauerland merken dat de lente doorbreekt. Het is dan wel nog niet echt warm, maar wel helder en met temperaturen van 15 en soms even 16 graden toch lekker weer met – meteorologisch gezien – vriendelijke momenten. Duitsland is in het vierde jaar van de oorlog. Na bliksemoverwinningen, 'aansluitingen' van buurlanden, veroveringen en intochten is de situatie voor Duitsland nu duidelijk helemaal anders dan in het begin van die oorlog. Stalingrad is een symbool geworden voor een beleg, een omsingeling en de vernietiging van de *Wehrmacht*, het Duitse leger geworden; de Verenigde Staten zijn ook aan de oorlog gaan deelnemen. In het Sauerland doen veel mensen er het zwijgen toe, soms door wat men verwacht, soms door wat men al weet. Alleen de lente die eraan komt geeft op deze zondag in het midden van mei 1943 de mensen een beetje hoop. Maar de daaropvolgende dag, maandag 17 mei was alles anders. Er was een vreselijk onheil uitgebroken in de rivierdalen van de Ruhr en de Eder. Niettemin, de dalen van de Lister en de Bigge, en dat van de Sorpe, werden als door een wonder gespaard. Voor Westfalen en voor Hessen spreekt men voortaan van een "daarvoor" en een "daarna".

Het plan: de industrie aan de Ruhr uit te schakelen

De stuwdammen van het Sauerland regelen niet alleen de waterstand van de Ruhr op weg van de Kahlen Asten naar Duisburg, ze zorgen ook voor het veiligstellen van de watervoorziening van het grootste Duitse industriegebied met toentertijd de grootste betekenis voor wat betreft kolen en staal. Gelijktijdig zorgen diezelfde stuwdammen voor een groot deel van het opwekken van elektriciteit in het westen van Duitsland. Al sinds 1937 waren de stuwdammen, de waterkrachtcentrale aan de Hengsteysee, de cokesfabrieken en andere elektriciteitscentrales vanuit het zicht van de Britten strategische doelen. Met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog worden die gedachten alleen maar sterker en langzaam ontwikkelen die zich tot plannen. Vanaf het begin zijn de stuwdammen in het Sorpetal en het Möhnetal aanvalsdoelen van de eerste keuze. Het gaat erom de industrie aan de Ruhr lam te leggen. Maar in de eerste jaren van de oorlog staan er aan Britse kant te weinig bommenwerpers en bovendien geen krachtige bommen ter beschikking die in staat zijn een bres in de metersdikke stuwdammen te slaan.

De Britse vliegtuigconstructeur Barnes Neville Wallis construeerde een speciale stuiterende bom die gedragen en afgeworpen kon worden door een aangepaste viermotorige Lancaster

DAM BUSTERS



- A Stuwdam Möhnetal
- B Stuwdam Sorpetal
- C Stuwdam Edertal

bommenwerpers. Deze "vliegende formatie" had één van de grootste bommenwerper squadrons van de RAF op zijn naam.

Number 1 Group onder het bevel van de 25-jarige *Wing Commander* Guy Penrose Gibson. Na een training van zes weken kregen de leden van dit squadron medio mei 1943 hun briefing en het inzetbevel.

In de weken en dagen voor en na de luchtaanvallen op de stuwdammen in het Sauerland, worden door de geallieerden grootschalige zware bombardementen op de steden aan de Ruhr en de Wupper uitgevoerd; de strijd om het industriegebied in Rheinland-Westfalen is op een hoogtepunt aanbeland, want de vernietiging en de demoralisering van de bevolking moeten maximaal zijn.

In de nacht van 16 op 17 mei 1943 wordt de Operatie Chastise (tuchtiging) met grote precisie uitgevoerd. Vanaf 21.29 uur en 22.01 uur starten veertien Lancaster bommenwerpers op het vliegveld Scampton in het oostelijke graafschap Lincolnshire. De machines die de eerste en tweede aanvalsgolf vormen, vliegen op geringe hoogte net boven de boomtoppen over het vasteland, om zo de Duitse radar en daarmee de luchtverdediging te omzeilen. Komend over Münster/Hamm vliegt de formatie, die uit negen bommenwerpers bestaat en die de eerste aanvalsgolf moet vormen, richting de stuwdam in het Möhnetal. De tweede golf met vijf toestellen gaat richting de stuwdam in het Sorpetal. De vijf Lancasters van de derde golf zouden in Engeland nog starten als de eerste twee aanvalsgolven klaar zijn met hun taak. Maar de Duitse luchtmacht heeft de formatie opgemerkt en de Lancasters worden afgevuurd. De eerste twee aanvalsgolven zijn nu de enige die de stuwdammen kunnen bereiken.

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!



DAM BUSTERS



De Möhnedam na de aanval op 17 mei 1943.



De stuwdam in de Eder op 17 mei 1943.

ten. De om 00.46 uur afgeworpen bom beschadigt de dam, maar doet hem niet scheuren. Een tweede toestel van de derde aanvalsgolf gooit om 03.14 uur een tweede bom af boven de Sorpe. Ook die poging heeft maar lichte schade tot gevolg.

Maar daarmee is het gevaar niet geweken. Want de Britten zinnen verder op de vernieling van de Sorpetalsperre. In oktober 1944 lijkt het uur daarvoor geslagen.

De Eder en de Sorpe werden de belangrijkste waterkeringen in het

kele jaren zouden duren. In 1958 was om de werkzaamheden goed te kunnen uitvoeren het stuwbekken bijna helemaal leeggemaakt. Er werden 53.000 meter boorgaten gemaakt waarin 4350 ton cement, 1700 ton klei en grote hoeveelheden kunststof werden geperst." Fritz Schumacher gaat dan verder: „Toen het bekken leeg was ontwaarde men in het ondiepe water, 60 meter van de stuwdam verwijderd, een blindganger die een lengte had van 3,60 meter. Kort voor de kerstdagen van 1958 had men hem al ontdekt door geluid. Toen men de blindganger ontdekte, was de stuwdam al met beton en kunststof versterkt. Het was 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!



DAM BUSTERS

ingeslagen. Bij de tweede ontsteker was ten gevolge van een gunstige inslaghoek de glazen ampul met aceton niet volledig ingeslagen, maar de vloeistof was wel naar achteren gestuwd en daar afgekneld, zodat die vloeistof niet verder kon met het oplossen met de laatste barrière voor de definitieve ontsteking. De derde ontsteker werd geheel onbeschadigd met een speciale tang uit de bom gedraaid. Alleen al het beven van een hand zou mogelijkerwijze genoeg zijn geweest om ook nu nog, na anderhalf decennium de bom tot ontploffing te brengen. De Brit en de Duitser slaagden erin om met heldenmoed de bom onschadelijk te maken en Langscheid, toen nog een zelfstandige agrarische gemeente, voor een verlate ramp van de Tweede Wereldoorlog te vrijwaren.

De vondst: nog nooit vrijgegeven beelden van de berging van de bom
Nu verscheen de brandweer van Dortmund op het toneel. Tot nu toe nooit gepubliceerde foto's uit het archief van de brandweer laten zien hoe de brandweer van die grote stad fungeerde als de vervoerders van deze reuzenbom. In 1958 had de beroepsbrandweer haar nieuwe *Kranwagen* (KW 15) op Magirus F Uranus A 6×6, een voor die tijd geweldige 3-asser gekregen. Dat voertuig met een gewicht van 24 ton werd aangedreven door een 265 pk sterke dieselmotor en kon 15 ton heffen, had een leraar van de brandweer van Dortmund op de foto's te zien. De bom werd op de Kranwagen geladen en naar de oever van de Sorpe vervoerd. Daar werd de bom op de Kranwagen geladen en naar de oever van de Sorpe vervoerd. Daar werd de bom op de Kranwagen geladen en naar de oever van de Sorpe vervoerd.

kraan zelf hief de bom dan tenslotte over de rand en takelde de Tallboy op een vrachtwagen om hem verder af te voeren. Fritz Schumacher schreef: "Meerdere uren waren er nodig om deze reuzenbom van de bodem van het stuwmeer in de Sorpe weg te halen. Vanwege het nog altijd aanwezige gevaar kon de bevolking pas in de avond naar hun woningen terugkeren. Op een dieplader werd deze mammoetbom onder niet weinig politietoezicht over de Ruhr-snelweg naar het detonatieterein Schwarze Heide bij Wesel gebracht."

Wat leren we hieruit? Een waarschuwing voor de eeuwigheid

De vernieling van de Duitse stuwdammen, de vondst van de bom in Sorpe, de Tweede Wereldoorlog ook in Duitsland, het is allemaal tot op de dag van vandaag niet vergeten. Een Engelse film had in 1955 (*Dam Busters*) de belevenissen van de piloten die de dammen konden breken, gecomprimeerd tot een twee uur durend zenuwslopend drama. Verschillende musea en gedenkplaatsen langs de Möhne en de Eder waarschuwen en gedenken op dezelfde manier. En op het bootje, dat op de Sorpe in de warme maanden elk uur tussen Langscheid en Amecke pendelt, worden de blindganger, de vondst van de bom, de evacuatie en het onschadelijk maken steeds opnieuw onder de aandacht gebracht. Want er zijn dan wel dikke ruiten maar sedert de Tweede Wereldoorlog is de Sorpe een natuurpark en een beschermd gebied. Het is een plek waar de natuur zich herstelt en waar de mensheid kan leren van de gevolgen van de Tweede Wereldoorlog.

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!



DAM BUSTERS



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!



LISSABON

In de laatste maand van 2021 kreeg ik van de vorige hoofdredacteur van het tijdschrift Eén-Eén-Twee een pakketje thuisgestuurd, met daarin een aantal documenten en CD's met foto's over de brandweer van Lissabon, zaken die waren blijven liggen als zogenaamde 'plank-artikelen', dat wil zeggen artikelen waarop in noodgevallen kon worden teruggegrepen wanneer de actualiteit niet voldoende zou zijn om een complete editie te vullen. De mededeling was: "Kijk maar even of er iets in zit voor de Eén-Eén-Twee of de digitale nieuwsbrief."

De suggestie om eens iets over de geschiedenis van Lissabons brandweerkorps te schrijven was oorspronkelijk afkomstig van Thorsten Umbach uit het Duitse Geestland, die enkele jaren daarvoor in Lissabon was geweest en zich erover verwonderde, dat er nog zoveel herkenbare plekken waren die ook te zien waren op de foto's van Metz, bij een grote voertuiglevering in de vroege jaren dertig van de vorige eeuw.

Zoals hij het verwoordde: "In andere landen is nauwelijks iets gepubliceerd over de brandweer in Portugal en veel blijft verborgen wanneer men de taal van een ander land niet spreekt."

Het contact met Thorsten werd hernieuwd en er werd contact gelegd met Jose de Lucena, een brandweerbobbyist in Lissabon, die een prachtige site heeft gebouwd over de voertuigen die tot 1979 in zijn stad hebben dienst gedaan. En er werden vervolgens nog heel wat meer mensen gemobiliseerd om te gaan zoeken, schrijven, vertalen en foto's te zoeken.

De bedoeling was om een speciale uitgave van de digitale VBB Nieuwsbrief te maken, waarbij de nadruk kwam te liggen op de historie van de brandweer van Lissabon. Het huidige korps is natuurlijk ook hoogst interessant, maar vertoont erg veel gelijkenis met alle andere moderne Europese korpsen. We hadden namelijk in voren gewerkt, om - ook als de wereld op slot zou blijven vanwege COVID-19 - we onze leden toch in ieder geval iets zouden kunnen bieden. Maar het werk aan die speciale nieuwsbrief nam zoveel tijd in beslag, dat de beperkingen in verband met corona nog eerder werden opgeheven dan dat die nieuwsbrief klaar was. Daarom is nu een groot deel van de nieuwsbrief gevuld met 'oud nieuws uit Lissabon'. Dank aan allen die hebben meegewerkt om er weer iets speciaals van te maken; met name noemen we Thorsten Umbach, voor zijn idee, en Jose de Lucena, voor het ter beschikking stellen van zijn gegevens, Henri Seegers, en zijn vroegere buurvrouw, die ons geholpen heeft met de vertaling van stukken in de Portugese taal en voor de foto's Serge Amores (op wie je nooit vergeefs een beroep doet) en Jos Janssen.

We gaan de inhoud van die voorgenomen speciale editie van de digitale VBB Nieuwsbrief nu verdelen over de komende edities. Op die manier weten we zeker dat degenen die geïnteresseerd zijn, uitkijken naar de volgende edities.

LISSABON

Al rond 1200 voor het begin van onze jaartelling ontstond er een Fenicische handelspost. De Feniciërs noemden de stad Allis Ubbo, wat 'veilige haven' betekent. Rond 200 v.Chr. werd de stad veroverd door de Romeinen. Toen het Romeinse Rijk uiteenviel, viel de stad in handen van volkeren uit het noorden en raakte ze in verval. Onder de moslims, die rond 714 binnenvielen, bloeide de stad weer op en werd ze een belangrijk handelscentrum. De naam van de stad was al-Ushbuna of al-Ishbunah. De stad had tussen het jaar 800 en 1000 te lijden onder enkele belegeringen en aanvallen. Vanaf 1022 vormde Lissabon het onafhankelijke emiraat Lissabon.

Koning Alfonso I van Portugal, die zich in 1139 tot eerste koning van het toen nog veel kleinere Portugal had uitgeroepen, veroverde Lissabon op 21 oktober 1147 met hulp van een groep kruisvaarders. De belegering duurde 17 weken en de moslims gaven uiteindelijk door honger op. De christenen richtten onder de (154.000) bewoners van al-Ushbuna een waar bloedbad aan, waarbij zij weinig onderscheid maakten tussen christenen en moslims. Zo werd de bisschop van de stad, tezamen met een delegatie van andere christelijke en islamitische leiders, ook door de kruisvaarders vermoord. De overgebleven moslims kregen een vrije aftocht en verlieten behalve al-Ushbuna ook al-Ma'din (Almada) op de zuidoever van de Taag.

Alfonso I liet hierna een reeds bestaand fort op een heuvel ombouwen tot koninklijk paleis. Het Castelo de São Jorge vervulde deze rol tot begin van de 16e eeuw. Ook werd er een kathedraal gebouwd onder de christenen.



Lissabon is de grootste stad van Portugal en tevens de hoofdstad. De stad ligt op de rechteroever van de rivier de Taag, op korte afstand van de Atlantische Oceaan. Volgens de legende is Lissabon gesticht door de Griekse held Odysseus tijdens zijn lange zwerftocht, de Odyssee. De werkelijke geschiedenis van de stad is echter niet minder interessant en vormt tot na de middeleeuwen een aaneenschakeling van veroveringen, belegeringen en aanvallen.

enorme inzet en het pragmatisch werken van Sebastião. José de Carvalho e Melo, hertog de Marquis van Pombal (1689-1782), gaf een impuls tot de

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 GESCHIEDENIS VAN DE BRANDWEER VAN LISSABON [1]

TEKST JOSE DE LUCENA VRIJE VERTALING PETER SNELLEN

Het oudste, grootste en best uitgeruste brandweerkorps van Portugal, dat van Lissabon, is altijd het belangrijkste korps van Portugal geweest. De oorsprong en de tradities ervan gaan terug tot de veertiende eeuw, maar die leidden in 1852 tot het model van een gespecialiseerde beroepseenheid binnen de *Câmara Municipal de Lisboa* (CML), het gemeentebestuur van Lissabon. Deze organisatorische oplossing, die duidelijk geïnspireerd is door het *Bataillon de Sapeurs Pompiers* van Parijs (dat werd opgericht in 1811), zou later uitgroeien tot het *Corpo de Bombeiros Municipais de Lisboa* (CBML), het gemeentelijk brandweerkorps van Lissabon.

Zoals in alle Europese steden, werd de bestrijding van branden van het begin af aan een van de belangrijkste taken van de gemeentebestuur.

tief in de stad Lissabon, en van die zeven waren er zes opgericht voor 1935.

Vanaf de jaren dertig tot zeventig van de vorige eeuw opereerden al die vrijwillige brandweerkorpsen van Lissabon onder het gezag van de beroepsbrandweer. Dat gold dan vooral operationele inzetten (in de hoedanigheid van een 'hulpbrandweer'), of als eerste hulpdienst (noem het *first responders*) bij ongelukken of ernstige ziektegevallen. Enkele korpsen waren namelijk hoofdzakelijk bedoeld om ambulancevervoer te verzorgen voor (voornamelijk arme en behoeftige) slachtoffers. Pas aan het eind van de twintigste eeuw zou er in Portugal een volledig operationele en openbare ambulancedienst voor de burgers beschikbaar komen.

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!



met de door de beroepsbrandweer toegewezen primaire inzetgebieden. Die waren sowieso gewoonlijk ruimer dan de naam van het stadsdeel deed veronderstellen. Bovendien, bij een hogere alarmfase zouden altijd meerdere vrijwillige korpsen moeten reageren. Die vrijwillige brandweerkorpsen werden gealarmeerd en aangestuurd vanuit de alarmcentrale van de beroepsbrandweer. De opkomst was natuurlijk – inherent aan vrijwilligers – afhankelijk van de onmiddellijke beschikbaarheid van de leden van dat korps. Daarmee kon 's nachts en in de weekenden vaak gerekend worden op meer personeel en soms stonden dan zelfs volledige ploegen paraat in de kazernes.

Tot het begin van de twintigste eeuw werden de voertuigen van de brandweerkorpsen met de hand of door dieren getrokken, maar zoals overal elders ging men ook in Lissabon geleidelijk over tot het gebruik van gemotoriseerd materieel. Ook daar ging dat in het begin alleen om het vervoer van de basisuitrusting en wat personeel, maar later kwamen er speciale voertuigen voor specifieke taken.

Belangrijk voor dat proces van motorisering was de vrijwillige brandweer Lisbonenses die vanaf 1910 al daarmee begon, onmiddellijk gevolgd door de gemeentelijke beroepsbrandweer. Ondanks moeilijkheden als gevolg van de Eerste Wereldoorlog slaagden alle brandweerkorpsen die in de stad Lissabon actief waren erin om de noodzakelijke voertuigen te krijgen.

loop der tijden erg aan verandering onderhevig geweest, zowel wat betreft kwantiteit, kwaliteit als ligging.

Net als in de rest van de wereld werden de eerste brandweerswagens van dit korps door spierkracht aangedreven en vaak door paarden of mensen getrokken materieel. De eerste fase van de motorisering vond plaats met de invoering van enkele lichte voertuigen, die geval per geval werden opgebouwd op basis van gewone commerciële chassis. De eerste echte brandweer-auto dateert van 1905 (voor het vervoer van het commandopersoneel) en die deed, na een operationele ombouw, nog tot 1930 dienst.

In de jaren twintig werden de eerste speciaal voor de brandweer gebouwde voertuigen aangeschaft, die enkele jaren naast de door hand of paarden getrokken wagens bestonden. Die eerste voertuigen van toen vormden een uitbreiding, in 1925–1927, met zes mechanische houten ladders; vier voertuigen met een ladderpakket van 25 meter en twee voertuigen met een ladderpakket van 30 meter en ook een eerste uitrukvoertuig (getypeerd als *Auto-Pump*), allemaal aangekocht bij de firma Magirus. In de geschiedenis van de modernisering van de voertuigen van dit korps zouden twee gouden tijdperken volgen: de jaren dertig en de jaren vijftig.

De jaren dertig en de jaren vijftig

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 hoeveelheid bluswater mee moesten kunnen brengen. Om als antwoord te kunnen dienen op de verschillende uitdagingen waarvoor de brandweer zich daar geplaatst zag werd besloten vijf verschillende voertuigtypen aan te schaffen, namelijk:

- 2 commandantenwagens
- 5 auto's voor de chefs van de compagnieën
- 5 voertuigen voor de postcommandanten
- 15 autospuiten
- 2 tankautospuiten

Na overleg met bijna alle gerenommeerde firma's die toentertijd brandweermaterieel leverden, werd door het stadsbestuur uiteindelijk in 1930 besloten om 29 voertuigen met de totale uitrusting aan te schaffen bij Metz in Karlsruhe, op chassis van Daimler-Benz AG Gaggenau. Snel werd met de bouw begonnen, zodat al later in 1930 van elk voertuigtype de eerste exemplaren konden worden afgeleverd in Lissabon. Deze voertuigen werden in 1930-1931 in dienst gesteld en vormden tot ongeveer 1956 de harde kern van het voertuigenpark van de BSB.



Commandantenwagen

De zogenaamde commandantwagens werden gebouwd op Mercedes-Benz sportwagenchassis van het type "Nürnberg" met afneembare kap. Metz had een versnellingsbak ingebouwd, waardoor men een pomp kon aandrijven die onder de zitting van de chauffeur was gebouwd. Die kleine centrifugaalpomp had een capaciteit van 600 l/min bij 80 MWK. Achter de voorstoelen zat een bluswatertank met een inhoud van 350 liter. Maar de pomp kon natuurlijk behalve uit die tank ook water betrekken uit een brandkraan of van open water. Naast de watertank waren twee kasten ingebouwd. Daarin waren ondergebracht een de ene kant het gereedschap voor de brandweer en aan de andere kant het gereedschap voor de brandweer.

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!





Voertuigen voor de postcommandanten

Ook hiervoor werden voertuigen van het type Mercedes-Benz "Nürnberg" gebruikt, ook weer met pomp en watertank, ingebouwd achter de chauffeursstoel. Uitgerust waren ze voor het meenemen van vijf personen. Drie daarvan zitten achteraan, met het gezicht tegen de rijrichting. Op een verrijdbare haspel bevond zich tweehonderd meter aan persslangen. De zuigbuizen waren ondergebracht als bij de andere voertuigen. Bovendien was er een speciale 'pantserhaspel' (dus met afdekking) die direct was aangesloten op de bluswatertank en zo voor een snelle aanval kon zorgen. Links op de wagen zat een haakladder en een handbrandblusapparaat, rechts stond - naast de motorkap - een emmerspuit. Het voertuig woog met bemanning 3400 kg. De maximum snelheid was 90 km/uur op vlak terrein en bij 7½% stijging nog altijd 50 km/uur.

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!





Tankautospuiten

Voor de beide tankautospuiten werden 5-tons Mercedes autobuschassis gekozen. Achter de cabine was er plaats voor vier personen. De ijzeren tank had een inhoud van 4500 liter. Ook deze hadden weer een pomp onder de bestuurdersstoel. Veel klein materiaal werd meegevoerd. En ook hier was weer een grote haspel met tweehonderd meter drukslang aan de achterzijde gemonteerd.

Deze wagens wogen (met water en bemanning) 12.500 kg. Daarmee zouden ze een maximum snelheid van respectievelijk 50 in vlak terrein en 20 km/uur (bij 7½% stijging) moeten halen.

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!





13 mei 1931 werd uitgeroepen tot feestdag van de stad Lissabon. De administratieve commissie van de gemeenteraad van Lissabon stelde een programma op met als belangrijkste onderdelen de parade van het brandweermaterieel van het bataljon brandweerlieden op het Praça do Comércio en een bloemenpresentatie in het Eduardo VII-park.

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

