

VBB DIGITALE NIEUWSBRIEF



GIW
TAXANDRIA



**HELDEN
OP
WIELEN**



**CARROSSERIE
AKKERMANS**



**DE BRAND DIE OTTOLAND
VOORGOED VERANDERDE**

60

MEI 2026



H

et is weer gelukt. Voor u ligt de nieuwsbrief van mei 2026 die weer heel wat interessants biedt aan de gemiddelde brandweerbobbyist. Want hoe professioneel ook onze vereniging nu al 50 jaar te werk is gegaan, uiteindelijk zijn we een club van hobbyisten, van amateurs, zo u wilt, waarbij dat Franse woord maar meteen letterlijk vertaald dient te worden naar "liefhebbers".

Dat geldt voor de meeste van onze lezers, maar ook voor degenen die elke twee maanden met veel moeite proberen u een interessante nieuwsbrief aan te bieden. Ook dat zijn gewoon liefhebbers van de brandweer en geen echte professionals, al zitten er wel een ex-beroepsbrandweerman en een ex-brandweervrijwilliger bij. Maar wellicht zit daarin nou net de charme van deze nieuwsbrief. Het enige echte professionele eraan is de lay-out en zelfs die wordt niet beroepsmatig voor u verzorgd.

Een uitschieter voor iedereen die lid is van de VBB moet wel zijn de hoge onderscheiding die één van de grondleggers van de VBB, Gerard Koppers, ontving. Voorafgaand aan de algemene ledenvergadering in Lelystad kwam daar een flinke delegatie het lokaal binnen om Gerard de hoogste Nederlandse brandweeronderscheiding uit te reiken. Die kreeg hij niet alleen voor zijn verdiensten voor de VBB, maar vooral voor zijn verdiensten op het gebied van de brandweergeschiedenis. De oprichters van onze vereniging werden allemaal al eerder koninklijk (met hoge onderscheidingen) geëerd, maar men kon merken aan Gerard dat hij toch onder de indruk was van de eer die hem te beurt viel. Schrijver dezes kent Gerard al zo'n vijftig jaar, maar voor de allereerste keer maakte hij mee, dat Gerard even om woorden verlegen zat. Dat was een unieke ervaring.

Dit keer wordt er door Marinus Oosthoek uitgebreid verlag gedaan van de herdenking van de grote brand van Ottoland. Veel mensen zullen diepe denkrimpels tonen bij het horen van die

naam. Maar vooral de wat ouderen onder ons herinneren zich ongetwijfeld de krantenkoppen van begin maart 1968, die tot gevolg hadden dat het autoverkeer in de Alblasserwaard door ramptoeristen dreigde vast te lopen. Leest u maar wat er daar allemaal gebeurde.

Voor wat betreft de Belgische invloeden op de brandweer in Europa die door Marinus worden beschreven, is er dit keer een verslag van de overhandiging van een nieuwe grote hulpverleningswagen in de Zone Taxandria.

En wie nu denkt dat Marinus hoofdzakelijk in België rondwaart moet ik teleurstellen, want ook in het noorden van ons land is hij een graag geziene gast. Daarvandaan wordt door hem verslag gedaan van de tentoonstelling Helden op wielen, de expositie van tekeningen van Maurice Daniël Westerink, die brandweerauto's op een heel eigen wijze (letterlijk) een gezicht geeft.

Adriaan Kriek zorgde (ondanks het feit dat zijn flat wegens groot onderhoud zowat op zijn kop staat) toch maar mooi voor de invulling van zijn vaste rubriek KlassiekerNieuws en deed er dit keer nog een schepje bovenop door het maken van artikel over carrosseriebedrijf Akkermans, een naam die je heel vaak hoort in ons land, maar waar je zelden reclame voor ziet. Onze onvolprezen penningmeester en Adriaan gingen naar het bedrijf en kregen daar toegang tot informatie en enkele fraaie foto's.

Ook vindt u een artikeltje over het vergeten bombardement van Middelburg. Weliswaar ontstond de stadsbrand aldaar door beschietingen, maar het resultaat was er niet minder om. Zo krijgt u toch weer een divers bundeltje interessante gegevens aangeboden.

Veel leesplezier,
PETER SNELLEN

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 juni 2026

Technologie als zegen en plaag: de kwestie 'E-Call'

De techniek dient de mens... De techniek staat voor niets... Prachtige motto's van het techno-tijdperk. De Willy Wortels van deze wereld hebben de mensheid heel wat technologische wonderen geschonken om het leven te veraangenamen en in veel opzichten ook veiliger te maken. Chapeau! Maar diezelfde technologie kan soms ook ronduit een plaag zijn. Als zij niet werkt bijvoorbeeld, of wordt gehackt door digitale booswichten. Als pinautomaten hun flappen binnenhouden, DigiD weer eens plat ligt en we nergens afspraken kunnen maken of als het 112-netwerk door een foutje van een programmeur uren onbereikbaar is. Dan merken we hoe afhankelijk we als 'onkundige mensen' zijn... Soms liggen heel banale oorzaken ten oorzaak aan wat wij geneigd zijn 'technisch falen' te noemen. Zoals een gebrek aan nuchter verstand en vooruitdenken bij de ontwikkelaars.

Nu dit weer, recent in het nieuws: jaren terug bedachten de techno-bollebozen van de auto- en telecomindustrie een systeem dat auto's in staat stelt om bij een ongeval zelf 112 te bellen en het ongeval te melden. Eureka! Ideaal in situaties waarin de betrokken bestuurder dat zelf niet meer kan en er ook geen anderen in de buurt zijn om hulp in te roepen. Het systeem, 'E-Call' genoemd, is op grond van EU-regelgeving in 2018 verplicht gesteld voor alle nieuw geproduceerde automobielen. Het idee achter dit noodstelsel is dat na een ernstig ongeval sneller hulpverlening wordt gealarmeerd en naar de juiste plek worden gestuurd, omdat het systeem zelf de actuele GPS-locatie van de auto doorstuurt. Mensen in paniek willen soms nog wel eens 'dichtslaan' als een centralist vraagt waar het ongeluk precies is gebeurd. Dankzij het massale gebruik van navigatiesystemen weet trouwens bijna niemand meer waar hij/zij/het precies rijdt, maar dat even terzijde. Hoe dan ook, een mooie innovatie die bijdraagt aan snellere en effectievere hulpverlening na verkeersongelukken en dus levens kan redden!

Edoch, recent kwam een probleem aan het licht met dit onvolprezen digitale wondersysteem. 'Oudere' auto's, die zijn geproduceerd tussen 2018 en 2025, werken namelijk veelal nog op het mobiele 2G/3G-netwerk, terwijl de tegenwoordige verwende smartphonegeneratie reeds op grote schaal verslaafd is geraakt aan de snelheden van 5G en de eerste contouren voor een nog sneller 6G-netwerk voor 2030 al op de tekentafel liggen. Natuurlijk kunnen niet alle eerdere generaties telefonienetwerken in de lucht worden gehouden, want da's inefficiënt en duur. De netwerkboeren overwegen dus om de 2G- en 3G-netwerken

binnenkort uit te schakelen. Gevolg: pakweg twee miljoen auto's met een 'verouderd' E-Call systeem op 2/3G raken verstoken van hun mogelijkheid (en Europese wettelijke plicht) om zelfstandig het noodnummer te bellen. Simpelweg vervangen van het systeem door een nieuwere generatie E-Call die wél op 5G functioneert, blijkt technisch vrijwel onhaalbaar of tenminste peperduur...

Deze onverkwikkelijke situatie doet wat denken aan 'het millenniumprobleem' dat ons eind jaren negentig massaal in de greep hield. Softwareprogrammeurs waren in de hoogtijdagen van de ICT-revolutie zo gefocust op de kern van hun technologie, dat zij vergaten dat een tot dan toe gebruikte datumnotatie met een jaartal in slechts twee cijfers voor problemen zou kunnen zorgen bij de overgang van de 20^e naar de 21^e eeuw. Want hoe weet zo'n digitale klok in een computer nou of het 2001 of 1901 is...? Heel veel digitaal bestuurd processen en systemen zouden de kluts kunnen kwijtraken en

stilvallen, omdat de computers het niet meer snappen. Dat is gelukkig met een wereldwijde noodoperatie voorkomen, maar die kostte wel een immense hoop inspanning en miljarden, terwijl alle regionale en landelijke crisisorganisaties al preventief waren opgetuigd.

Vergeleken daarbij lijkt 'de kwestie E-Call' een peulenschilletje. Maar toch is het frappant dat in deze moderne tijd de technologievoenaars en leveranciers bij de inbouw van potentieel levensreddende technologie niet wat meer aandacht besteden aan een technische houdbaarheidsdatum en rekening houden met mogelijk veranderende standaarden, zoals een nieuwe ge-

Ze hadden wat meer
blijk kunnen geven
van logica en
vooruitdenken

neratie mobiele telefonie. Ze hadden wat meer blijk kunnen geven van logica en vooruitdenken en dat E-Call systeem zodanig kunnen inbouwen dat het gewoon met een kwestie van in- en uitpluggen vervangen kan worden. Appeltje-eitje! In plaats daarvan zijn de systemen zo diep weg gebouwd dat auto's half gedemonteerd zouden moeten worden om erbij te komen. Dat kost smakken geld. En dat doe je met zo'n 'oude' auto natuurlijk niet.

Zei ik 'oud'? Let op, we praten over automobielen van na 2018. Schande eigenlijk dat zo'n voiture al 'oud' wordt genoemd. Zelf stuur ik in een Ford Focus uit 2017, gelukkig nog zonder E-Call, maar 'oud' wil ik mijn karretje zeker nog niet noemen. De getroffen autobezitters die wel E-Call op 2G of 3G hebben, zitten mooi met de gebakken peren. Want de regelgeving gaat zo ver dat een auto die met zo'n systeem is uitgerust en dat niet meer werkt, zal volgens experts niet door de APK-keuring komen. Dat is wel erg cru. Dat vonden ze bij het consumentenprogramma Kassa ook, dat onlangs dit schandaal breed onder de aandacht bracht. Kromme situatie: auto's die helemaal geen E-Call hebben en dus een ongeluk niet zelf kunnen melden, worden wel goedgekeurd, terwijl auto's met een geïnstalleerd maar niet werkend systeem worden afgekeurd. Raar toch? Want ze zijn geen van beiden 'zelfmeldend', dus wat is in essentie het verschil qua veiligheidsniveau?

Dat afkeuren is overigens nog wel theoretisch, want desgevraagd blijkt de minister daar wel voor te willen gaan liggen, omdat ook hij vindt dat het krom is een auto die verder aan alle technische veiligheidsvereisten voldoet louter en alleen af te keuren op een elektronisch zelfbelsysteem. Een systeem dat per definitie een 'extra' is, omdat in heel veel gevallen altijd voldoende andere weggebruikers in de buurt zijn die 112 kunnen bellen. Ik ben eigenlijk wel benieuwd in hoeveel gevallen E-Call nou echt aantoonbaar levensreddend heeft gefunctioneerd...

Mijn eigen idee over dit systeem was aanvankelijk: leuk foefje, maar het heeft vooral meerwaarde in afgelegene streken zoals de Australische outback of de Amerikaanse woestijnstaten, waar je soms op afgelegene wegen urenlang geen levende ziel tegenkomt. Maar dat is niet helemaal waar, want ook in het zeer dichtbevolkte en drukke Nederland zijn verhalen bekend van mensen die lange tijd in hun verongelukte automobiel klem hebben gezeten, verscholen achter struikgewas of dikke riet-

Maar toch moeten we een systeem als E-Call niet een dusdanige status geven dat beleidsmakers en wetgevers van mening zijn dat het ontbreken ervan **een auto tot een levensgevaarlijk ding maakt dat niet de weg op mag**

kragen, vóórdat zij werden gevonden. Ik herinner mij nog zo'n situatie vlak bij mij op de hoek bij knooppunt Rijnsweerd in de jaren negentig. Een automobilist die het nationaal record laagvliegen probeerde te verbeteren, miste een bocht en belandde op een verbindingsweg in de berm, lanceerde zijn automobiel en landde op zijn kop achter dik struikgewas, waar hij vanaf de rijbaan onzichtbaar was. Vermoedelijk lag hij daar al een halve nacht voordat des morgens vroeg een wegbeheerder de sporen in de berm zag en op onderzoek uitging. Daarna hadden de hulpdiensten nog uren werk om de onfortuinlijke man 'uit te blikken'. Hij overleefde het incident ook nog...

Ja, hier had E-Call een hele hoop ellende en lijden kunnen voorkomen en zo zijn er, in ons land en daarbuiten wel meer voorbeelden. Maar toch moeten we een systeem als E-Call niet een dusdanige status geven dat beleidsmakers en wetgevers van mening zijn dat het ontbreken ervan een auto tot een levensgevaarlijk ding maakt dat niet de weg op mag. Ondertussen mogen de software- en telefonie-ontwikkelaars wel bij zichzelf te rade gaan. Kan het nou echt niet anders? Maak toekomstbestendige technologie, die bij updates of systeemveranderingen makkelijk aan te passen of te vervangen is. Althans bij systemen die we voor ons welzijn en onze veiligheid zo belangrijk vinden dat we ze zelfs wettelijk verplicht stellen. Hopelijk komen ze tot dat inzicht. Anders krijgen we straks bij de komst van de veelbelovende 6G-standaard weer hetzelfde gelazer...

ROB JASTRZEBSKI



BRANDWEER KRUIS VAN VERDIENSTE IN GOUD VOOR GERARD KOPPERS



Voorafgaand aan de algemene ledenvergadering van de VBB in Lelystad gebeurde iets, dat voor de meeste mensen volkomen onverwacht was. Onder begeleiding van Amsterdams brandweerofficier en VBB-lid Rik Jonkman, betrad Hans Zuidijk, voorzitter van het Netwerk Brandweergeschiedenis van Brandweer Nederland de zaal. Hij was daar om Gerard Koppers in de bloemetjes te zetten, de oprichter van de VBB en ook iemand, die velen binnen de vereniging tot hun persoonlijke vriend mogen rekenen. De belangrijke rol die Gerard binnen de brandweer in ons land speelt, wordt pas echt duidelijk als je op een rijtje zet wat hij allemaal zoals gedaan heeft en doet. Hans somde de verdiensten van Gerard als volgt op.

“Beste Gerard, je hebt een lang CV dat bol staat met verdienstelijkheden voor de Nederlandse brandweer. En de rode draad daar doorheen is het onderzoeken, publiceren en het binnen de brandweer en bij het grote publiek toegankelijk maken van de geschiedenis van de brandweer, van de Nederlandse brandweer en vooral ook de Amsterdamse brandweer. Jouw bijdragen aan publicaties, boeken, tentoonstellingen, televisieprogramma’s en andersoortige evenementen zijn ontelbaar. Daarbij was je van 1989 tot 2010 oprichter en directeur van het Nationaal Brandweer Documentatie Centrum. Je was van 2001 tot 2010 penningmeester van de Stichting Nationale Collectie Bescherming Bevolking. Je was vanaf 1975 oprichter, bestuurslid en adviseur van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Brandweerwezen. Je was van 2009 tot 2012 bestuurslid van de Stichting Nationaal Brandweermemorial en je was secretaris van de Stichting Behoud Erfgoed Brandweer Amsterdam. Je hebt op allerlei manieren de brandweergeschiedenis ontsloten. Je hebt laten zien op wiens schouders wij staan, wie onze voorgangers waren bij de brandweer, wie wij erkenning en waardering zijn verschuldigd voor

hun inzet in vroegere jaren. En daarmee heb je ons ook geleerde lessen aangereikt voor de vraagstukken van vandaag. Want in het in 2024 verschenen NIPV-boekwerk *De veerkracht van Nederland*, met daarin een mooi interview met jou, zeg je: ‘De geschiedenis herhaalt zich. Als je de geschiedenis kent, kun je de toekomst voorspellen. Daarom is het goed dat de geschiedenis wordt vastgelegd, anders is ‘t zo weer vergeten.’ We zijn je erkentelijk voor al het werk dat je hebt verricht.”

Even later vervolgde Zuidijk: “We zijn hier ook om waardering uit te spreken voor wie je bent, als mens en als goede vriend. Als ik mijn oor te luister leg in mijn netwerk en vraag ‘als jij Gerard Koppers zou moeten omschrijven, wat zou je dan noemen?’, dan hoor je een unisono, een éénstemmig verhaal. Gerard is een man met een groot brandweershart. Gerard is een aimabele man. Gerard weet het altijd met humor, Amsterdamse humor zo je wilt, te brengen. Gerard is je altijd behulpzaam (zegt nooit nee) en weet je vaak ook weer verder te helpen. Gerard is scherp als het moet. Gerard is het orakel van de brandweer, het wandelende brandweergeheugen of de chroniqueur van Brandweer Nederland.”

Hans Zuidijk besloot zijn toespraak met het noemen van de versierselen: “Op voordracht van het Netwerk Brandweergeschiedenis, met een stevige steunbetuiging vanuit de commandant van Brandweer Amsterdam-Amstelland, aan jou, Gerard Koppers, het Brandweerkruis van Verdienste in goud is toegekend en dat ik in mijn hoedanigheid als voorzitter van het Netwerk Brandweergeschiedenis en lid van de Raad van Commandanten en Directeuren Veiligheidsregio, namens de voorzitter van het Veiligheidsberaad en de voorzitter van Brandweer Nederland, Jolanda Trijselaar, de versierselen die daarbij horen jou op deze ledendag mag opspleten.”

Klassiekernieuws

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



Guul van Viersen uit Someren heeft al tien jaar deze Mercedes-Benz 408B265 in bezit, maar heeft nu besloten hem af te stoten. Deze goed geconserveerde auto staat te koop op Marktplaats voor € 14.950. Er zijn maar heel weinig Mercedes-Benz brandweerwagens van dit type bewaard voor het nageslacht, dus wie je er zin in hebt, wie je stopt Hobbes is er geen twi-



Troostwijk is een bekend veilinghuis dat al sinds 1930 veilingen verzorgt in heel Europa. Het bedrijf is marktleider in Nederland en België. Het verzorgt ook online veilingen uit faillissementen en vrijwillige verkoop. Deze keer lukte het veilinghuis Troostwijk niet om een voormalige DAF FF80JBR385, brandweerwagen van de gemeente Troostwijk, te verkopen.

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**



Deze Mercedes-Benz LF408G29 is door carrosseriebouwer Den Hartog opgebouwd en voorzien van een Ziegler-voorbouwpomp met een capaciteit van 2000 l/min. Het voertuig is in 1971 afgeleverd aan de brandweer **MARKNESSE**, maar later door een carrosseriebouwer omgebouwd tot PM. Wanneer dit is gebeurd heb ik niet kunnen achterhalen. In 1984 is het voertuig afgevoerd en verkocht aan een particulier. De huidige eigenaar heeft de oorspronkelijke brandweerwagen in 2023 motorisch gereviseerd en geconverteerd naar een unieke camper. Het voertuig heeft slechts 18.876 km op de teller en de vraagprijs is € 12.500,-.

Verder lezen?

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

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



1e Oldtimertreffen

Bent u in het bezit van een
hulpverleningsvoertuig?



Gratis deelname
10:00u - 16:00u

Wij zoeken voor aankleding van onze
5e internationale
112Beurs voertuigen.

Aanmelden 112beurs@brandweervlaanderen.be



Zaterdag 9 mei 2026
Brandweerdepot Weelde

FOLLOW US ON FACEBOOK : 112Beurs Weelde België



Internationale 112Beurs Weelde - België

Bourse pompiers
feuerwehr treffen
Fire brigade memorabilia sale

9 Mei 2026
10:00u- 16:00u



Adres : Weelde Depot, Gemeinde 54,
Hal7 2381 Weelde (België)

Aanmelden standhouder - Register exhibitor
Inscrire un exposant - Aussteller anmelden
112beurs@brandweervlaanderen.be

Gratis deelname
10:00u - 16:00u

Wij zoeken voor aankleding van onze
5e internationale
112Beurs voertuigen.

Aanmelden 112beurs@brandweervlaanderen.be



Jubileumfeest Brandweermuseum Hellevoetsluis

11 en 12 juli
10 tot 16 uur



1. Blusboot Jan v/d Heijden II
2. Gezamenlijke Brandweer
3. Magirus-Club
4. USAR Tentoonstelling
5. Clown Kim
6. Blusboot Havenbrandweer
7. Brandweer Hellevoetsluis
8. Jeugdbrandweer
9. Stoombrandspuit



....en nog
diverse andere
verassingen!





NIEUWE **KRACHT PATSER** VOOR HULPVERLENINGSZONE TAXANDRIA



HULPVERLENINGSZONE TAXANDRIA BREIDT VLOOT UIT MET EEN **GROTE INTERVENTIE WAGEN**

Na een periode van ongeveer tweeënhalf jaar was het dan eindelijk zover: een nieuwe Grote Interventie Wagen (GIW) voor de post Rijkvorsel van Hulpverleningszone Taxandria. Met de ingebruikname van deze GIW investeert Hulpverleningszone Taxandria in extra slagkracht en veiligheid. Het gespecialiseerde voertuig is ontworpen voor situaties waarin een standaard brandweerwagen niet volstaat en zware technische ondersteuning vereist is. Denk aan zware verkeersongevallen met vrachtwagens, incidenten op het spoor, instorting van gebouwen of het redden van grote dieren zoals paarden. De GIW is voorzien van een HIAB X-Hipro 232 E-6 kraan met een vermogen van 19 ton meter en een reikwijdte van 17 meter. Een krachtige lier van 7 ton is ingebouwd in het chassis. De lierkabel is 80 meter en men kan de lier zowel aan de voor- als achterzijde van het voertuig gebruiken. Tevens is er een krachtige stroomgenerator van 35 kVA aanwezig om de plaats incident autonoom van elektriciteit te voorzien. Het voertuig herbergt veel zwaar materiaal, o.a. speciale stutten voor de inzet bij bijvoorbeeld grote vrachtwagens.



TEKST EN BEELD MARINUS OOSTHOEK

SLEUTELOVERDRACHT

Onder toezicht van de gehele zoneraad, burgemeesters, Federale en Vlaamse volksvertegenwoordigers, zonecommandanten en de brandweermannen en -vrouwen van Hulpverleningszone Taxandria overhandigde minister van Binnenlandse Zaken Bernard Quintin de sleutels symbolisch aan zonecommandant Luc Faes en Dave De Keyser, postoverste van brandweerpost Rijkvorsel.

VOORGESCHIEDENIS

Het eerste voertuigplan kwam in 2020. Toen was de technische commissie op zoek naar ondersteunende voertuigen voor de multifunctionele autopomp (MFAP), omdat er toen een overgang plaatsvond door een autopomp en een voertuig voor technische hulpverlening te combineren als MFAP. De conclusie was dat niet alle benodigde materialen geplaatst konden worden in het nieuwe concept. Bovendien moesten er ook specialistische materialen ondergebracht worden, maar die materialen hoefden niet in elke post aanwezig te zijn. Dit was juist één van de voordelen van de schaalvergroting door de zonevorming, namelijk niet elk korps hoefde alles alleen aan te schaffen. Het voorstel was om twee THV voertuigen te plaatsen in de zone en wel in de buurt van de autosnelwegen E 19 en E 34 waar het risico op technisch complexe ongevallen het grootst is.

Een werkgroep ging er mee aan de slag om alles op papier te zetten. Er ontstonden discussies tussen de werkgroepleden en de technische commissie of het nodig zou zijn het voertuig te voorzien van een kraan. Ook



GEGEVENS VAN HET VOERTUIG

LEVERANCIER	Somati
OPBOUW	WISS
KRAANOPBOUW	Hiab/Appelmans
CHASSIS	Scania P450
ASCONFIGURATIE	P420 B6x2*4NA 17 N TX (tridem 3-asser)
WIELBASIS	4150 mm
MOTOR	DC 13 175 Euro 6 dieselmotor
VERMOGEN	460 pk (338 kW) bij 1800 tpm
TRANSMISSIE	Allison GAB56R (HD4000), volautomatische 6-trapsbak met koppelmvormer en geïntegreerde hulprem (retarder)
OPW	26.000 kg (technisch tot 31.000 kg)
MAXIMUMOPW	34.000 kg (technisch tot 39.000 kg)

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!



VERGETEN VERHALEN



OTTOLAND
Op 28 februari 1986 werd het kleine dorpje Ottoland in de Alblasserwaard opgeschrikt door een ongekend inferno.

SAMENSTELLING **MARINUS OOSTHOEK**
MET DANK AAN **ERIC BLOM**



DE BRAND DIE OTTOLAND VOORGOED VERANDERDE

Het rustieke dorpje Ottoland in de Alblasserwaard wordt op 28 februari 1986 opgeschrikt door een ongekend inferno. Er ontstaat brand in een fietsenschuur bij de Vlietebrug en de vlammen grijpen razendsnel om zich heen. In totaal branden drie boerderijen, drie huizen en een verfwinkel af. Brandweermannen in Ottoland hadden kort ervoor nog tegen elkaar gezegd dat er in hun dorp nooit wat gebeurt. "Wij krijgen alleen maar kleine brandjes, een schoorsteenbrand of hooibroei," zegt brandweerman Cees Koorevaar. Maar op 28 februari weet hij: "Nou hebben we onze brand!"



tende brand, die begon in een klein schuurtje en die eindigde in een rampzalige brand, waarbij uiteindelijk 33 gezinnen dakloos werden. Deze documentaire was door de Stichting Autospuit brandweer Ottoland gerealiseerd, zodat herinneringen niet verloren zullen gaan.

Op zaterdag 28 februari 2026 was er een bijeenkomst in het Dorpshuis in Ottoland waar een documentaire over de verwoestende brand van veertig jaar geleden getoond werd. Voor deze bijeenkomst waren vooral veel (oud-)brandweercollega's uitgenodigd, waarbij een ieder zijn eigen verhaal kon vertellen. Een verwoes-

Het begin van de brand en de alarmering

Gerrit Abbring is nog maar net twee maanden burgemeester van de nieuwe gemeente Graafstroom. Op het moment dat de brand ontstaat, is hij toevallig in Ottoland bij de jaarvergadering van de christelijke boeren- en tuindersbond. Er zitten ook leden van de vrijwillige brandweer in de zaal. Zij rennen ineens weg. "Burgemeester, blijft u maar zitten, want het is maar een schuurtje!", zeggen ze nog. In deze schuur stonden onder meer een gasfles, een bromfiets en een bus benzine. Bij aankomst ontploft de gasfles en brandend puin komt terecht op de naastgelegen boerderij en dan is er geen houden meer aan. Op deze vrijdagavond 28 februari staat er een stormachtige zuidoostenwind, met uitschieters tot windkracht acht en het vriest hard. De dagen voor die rampdag was de temperatuur ver onder de nul graden geweest; enkele dagen hiervoor was de Elfstedentocht gereden.

Na een tijdje kijkt Abbring naar buiten en ziet een felrode gloed aan de hemel. "Dat is meer dan een schuurtje," weet hij en springt in zijn auto. Als hij bij de Vlietebrug aankomt, is de brand uitgegroeid tot een vuurkolom die zich richting het westen beweegt. In een kwartier ziet Abbring het vuur overslaan van het ene naar het andere pand. "Dat hoop ik nooit meer mee te maken."

De burgemeester voorziet een ramp en roept via een politieauto in de buurt de alarmcentrale op om alle brandweertuigen uit de wijde omtrek naar Ottoland te sturen. "En dan duurt het erg lang voor je de eerste brandweerauto ziet."

DE BRAND DIE OTTOLAND VOORGOED VERANDERDE

Ramp

Die avond zijn zo'n hondervijftig brandweerlieden in touw in Ottoland. Ze zijn afkomstig van meer dan twintig korpsen uit de regio. Brandweerman Ton Blom: "De reflectoren smolten van de brandweerwagen af. Dus je moet niet vragen hoe hard dat ging." "Het rookte niet. Dat had ik nog nooit meegemaakt," zegt collega Cees Koorevaar.

Er ligt die koude vrijdagavond een ijslaag van 20 centimeter in de Vliet. Er moeten wakken worden gezaagd om aan voldoende bluswater te komen. Het bluswater befrist direct en maakt de wegen spiegelglad. De omgeving verandert in een ijslandschap.

De bewoners van de afgebrande panden blijven ongedeerd. Wel zijn ze in een klap dakloos. Ook voor het vee heeft de brand grote gevolgen. Enkele koeien komen in de vlammen om. Een boer zegt: "Een schaap lag in de stal te lammen. Dat hebben we met elkaar eruit getild en naar het land gebracht.

Een overzichtsfoto van na de brand geeft een duidelijk

verloop van deze verwoestende brand. Alles begon bij het schuurtje (1) waarna de brand oversloeg naar de boerderij (2). Deze boerderij met inpandig drie woningen brandt volledig af. Door het vlieg vuur gaat de volgende boerderij (3) in brand met opnieuw drie woningen daarin. De caravanstalling (4) erachter gaat ook deels in vlammen op, maar de (±60) gestalde caravans spelen de brand wel een part. Uiteindelijk konden ze een groot deel van deze caravans redden, ondanks het exploderen van de aanwezige gasflessen. De vonkenregen gaat verder richting de boerderij (5) met twee woningen aan de overzijde van deze boerderij. Op verschillende plaatsen ontstaat daar ook brand in de rietendakbedekking, maar door snel optreden blijft de schade hier beperkt. Op de hoek bij de Ottolandsche Vliet brandt de bovenverdieping van een woonboerderij (6). Het vlieg vuur bereikt het rieten dak van twee aaneen geschakelde woningen (7). Ze branden nagenoeg af. Door het vlieg vuur ontstaat ook aan de overzijde aan de andere kant van de weg brand op de bovenverdieping van een schildersbedrijf (8).

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 BRAND DIE OTTOLAND VOORGOED VERANDERDE

INGEZETTE VOERTUIGEN BRAND OTTOLAND 28 FEBRUARI 1986

534	TS hd/lid	Ottoland	541	TS hd/lid	Streefkerk
515	TS hd/lid	Goudriaan	821	AS Id	Hoornaar
528	TS hd/lid	Brandwijk-Molenaarsgraaf	653	HW	Dordrecht
504	TS hd/lid	Bleskensgraaf	663	SPB	Dordrecht / regio Zuidelijk Zuid-Holland
517	TS hd/lid	Groot Ammers	673	HV-1	Dordrecht / regio Zuidelijk Zuid-Holland
833	TS hd/lid	Noordeloos	695	VC-1	Dordrecht / regio Zuidelijk Zuid-Holland
807	TS hd/lid	Gorinchem	685	DA-OD	Dordrecht
808	AS Id	Gorinchem		AB	Rotterdam
601	TS hd/lid	Dordrecht		HA + ABH	Rotterdam
602	TS hd/lid	Dordrecht			

verder nog diverse voertuigen logistiek t.b.v. aflossing

Ramptoeristen

De volgende dag staat er in het gebied een molentocht gepland. De route zou langs de getroffen boerderijen gaan en wordt omgelegd. Toch ziet Ottoland zwart van de ramptoeristen. Ze veroorzaken files en de politie moet een deel van het dorp afzetten. Burgemeester Abbring: "Voor de slachtoffers is het toch wel ergerlijk als je op deze manier zoveel belangstelling krijgt, terwijl je zo in de zorgen zit." Maar de Ottolanders maken van de nood een deugd. Ze zetten twee melkbussen neer en halen in één dag 1500 gulden op voor de gedupeerden. De bewoners van Ottoland beginnen hetzelfde weekend 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!





**HELDEN
OP WIELEN**

Expositie | Tekeningen van BRANDWEER OLDTIMERS



MDW

**BRANDWEERMUSEUM
HOOGZAND-SAPPEMEER**
Kleinemeesterstraat 158
VANAF 14 MAART 2026
Speciale opening om 11:00 uur





HOBBY UIT NOOD GEBOREN HELDEN OP WIELEN

TEKST EN BEELD MARINUS OOSTHOEK
TEKENINGEN MAURICE DANIEL WESTERINK

In het Brandweermuseum Hoogezand-Sappemeer werd op 14 maart 2026 fraaie expositie geopend met tekeningen van oldtimers, die allemaal in het museum staan. De opening werd verricht door burgemeester Erica van Lente van gemeente Midden-Groningen. Na een openingswoord werd door de echtgenote van de tekenaar en de burgemeester de eerste tekening onthuld.

Met een regelmaat werden er tekeningen van de voertuigen op het internet geplaatst en uiteraard komen er dan opmerkingen bij. De vraag "Wanneer komt er eens een expositie van deze mooie tekeningen?" bleef hangen bij Marc Bakker van het Brandweermuseum Hoogezand-Sappemeer. Wat is er nou mooier dan een tekening naast de echte wagen in het museum? De tekeningen laten toch zien hoeveel karakter, geschiedenis en emotie er in zo'n brandweerwagen schuilt.

De tekenaar achter de expositie Helden op Wielen is Maurice Daniël Westerink (49 jaar). Hij lijdt aan een chronische spierziekte, heeft een sterk verminderde nierfunctie en last van botontkalking. Hij ondervindt hier dagelijks veel hinder van en heeft met één oog bijna geen zicht meer. Dit alles hield hem niet tegen om zijn oude hobby tekenen weer op te pakken. Het begon met wat figuurtjes, waarna hij al zeer snel

(op verzoek) oldtimers waaronder brandweerwagens ging tekenen. En dat op een leuke en eigenzinnige manier. Door het tekenen kan hij toch een positieve draai geven aan het leven, dat door die gezondheidsproblemen volledig is veranderd. Dagelijks moet hij rekening houden met wat nog mogelijk is. Hij vond het een grote eer om deze tekeningen te mogen maken.

Buiten de voertuigen van het museum waren er voor deze expositie verschillende oldtimers aanwezig van zowel particulieren als de stichting SOB Winschoten. Ook van deze voertuigen had Maurice mooie tekeningen gemaakt

Op de expositie stond een heel mooie ambulance in particulier bezit; een Cadillac uit 1976 met een opbouw van Superior Coach Company. Deze Cadillac ambulance is jarenlang in dienst geweest bij De Grooth in Winschoten; in een tijd waar ambulancezorg nog grotendeels lokaal werd georganiseerd. Deze nog rijdende ambulance is een indrukwekkend voorbeeld van mobiel erfgoed uit de geschiedenis van de ambulancezorg.



Het oudste carrosseriebedrijf van Nederland

AKKERMANS

TEKST ADRIAAN KRIEK FOTO'S COLLECTIE AUTEUR, PETER SNELLEN,
WIM DEN DUNNEN, KEES VERHOEF EN COLLECTIE KORPORA
MET DANK AAN JAAP DE JONG

In Oud-Gastel, aan de Watermolen 8, was voorheen het oudste carrosseriebedrijf van Nederland gevestigd. In 2021 werd Carrosserie Akkermans overgenomen door Hertoghs Carrosserie- en is daarmee opgegaan in Hertoghs-Akkermans.

PRILLE BEGIN

Het familiebedrijf Akkermans is al in 1811 officieel bij de Kamer van Koophandel geregistreerd als rijtuigbouwer, maar was tevens actief in de landbouwmechanisatie. Voor de registratie als rijtuigbouwer, vestigde Mattijs van Steen zich in 1792 als wagenbouwer aan de Rijperweg in Oud-Gastel. In hetzelfde jaar nam Nicolaas van Mechelen de zaak over, later zette zijn zoon, die ook Nicolaas heette de zaak voort. De toen twintigjarige wagenmakersknecht Petrus Cornelis Akkermans kwam in 1849 bij het bedrijf in dienst, nadat hij eerst in Halsteren en Steenbergen ervaring had opgedaan. Nicolaas van Mechelen had geen kinderen en daarom zou een zoon van zijn broer Jan van Mechelen de zaak voortzetten in Halsteren Molen. Maar de zoon van Jan van Mechelen was niet voor het wagenmakersvak in de wieg gelegd. Dat is de reden waarom Petrus Cornelis Akkermans alsnog het Gastelse bedrijf overnam.

LANDBOUW ALS DOELGROEP

Het bedrijf legde zich aanvankelijk toe op allerhande voertuigen voor de landbouw, zoals handkarren, hondenkarren, kruiwagens en zelfs rijtuigen. Vanaf 1883 was het bedrijf aan de Achterdijk (een zijweg van de Veerkensweg) in Oud-Gastel gevestigd, waar het tot het eind van de vorige eeuw was gevestigd. In 1911 nam de tweede zoon van Piet Akkermans, Adrianus Cornelis (Adriaan) Akkermans (1883-1955) de zaak van zijn vader over. Hij huwde een jaar later op 7 februari 1912 met Johanna Maria Hack (1880-1965). Het carrosseriebedrijf zou in de periode van hun huwelijk door het leven gaan onder de naam Akkermans-Hack. Mevrouw Hack ondertekende regelmatig offertes van het bedrijf en was zeer nauw bij de bedrijfsvoering betrokken.

Na het overlijden in 1955 van Adriaan Akkermans nam hun zoon Cornelis Petrus Bernard (Kees) Akkermans (1920-1978) de

leiding over. Kees had zijn sporen verdiend als freelance ontwerper voor vele carrosseriebedrijven. Het bedrijf werd vanaf dat moment C.P.B. Akkermans Carrossier genoemd. Onder Kees kwam het bedrijf tot grote bloei met een enorme diversiteit aan voertuigopbouwen, waaronder ook voertuigen bestemd waren voor brandweer, politie en ambulance. In 1978 overleed Kees Akkermans. De echtgenote van Kees, Margarethe Johanna (Greetje) Akkermans-Zandvliet (1933-2007) nam samen met een oude vriend van Kees, W.P. van de Bas, die onder andere bij het carrosseriebedrijf Verheul in Waddinxveen had gewerkt, de touwtjes in handen. Haar zoon Adrianus Leonardus Cornelis Akkermans (Arjan) behaalde in het Duitse Karlsruhe het diploma *Karrosserie-Meister* en kwam in de jaren tachtig het bedrijf versterken. Toen in 1985 Van der Bas met pensioen ging, zette Arjan samen met zijn moeder het bedrijf voort.

HISTORIE VAN AKKERMANS

- 1792 geregistreerd als wagenmaker in Oud Gastel
- 1793 overname door Nicholas van Mechelen
- 1811 geregistreerd Carrosserie Akkermans
- 1870 wagenmaker Petrus Cornelis Akkermans in dienst
- 1883 locatie aan de Achterdijk Oud Gastel
- 1911 overname door Piet Akkermans
- 1912 bedrijf geregistreerd als Akkermans-Hack
- 1955 overname door Kees Akkermans
- 1978 samenwerking Greetje Akkermans-Zandvliet en W.P. van de Bas
- 1985 overname door Arjan Akkermans
- 2011 het predicaat Koninklijke
- 2013 certificaat "Duurzaam Carrosseriebouw"
- 2021 overname door Hertoghs Carrosserieën in Roosendaal
- 2024 verhuizing naar Roosendaal

CARROSSERIE

In de loop van de jaren verschoven de werkzaamheden steeds meer naar de carrosseriebouw. In 1942 werd door de Focwa (de in 1936 opgerichte Federatie van Ondernemers in de Carrosserie- en Wagenbouw en Aanverwante bedrijven) een prijsvraag uitgeschreven waarin gevraagd werd een tekening van een luxe bestelauto te maken. De eerste prijs ging naar Akkermans voor de constructietekening van een bestelauto op basis van een

Studebaker. In het verleden heeft men ook een aantal auto's gemaakt op basis van merken als DKW en Volkswagen.

Destijds gestart als wagen-/rijtuigmaker heeft het bedrijf sindsdien een hele evolutie doorgemaakt tot een modern carrosseriebedrijf. Dat betekent dat het bedrijf beschikt over een engineeringafdeling met eigen constructeurs, bankwerkers, plaatwerkers, meubelmakers, stoffeerders, hydrauliekmonteurs en elektriciens om grote en complexe opdrachten geheel in eigen beheer te kunnen realiseren.

In september 2022 mocht het bedrijf de onderscheiding van Koninklijke beschikking Hofleverancier ontvangen. Inmiddels zijn er ongeveer vierhonderd bedrijven in Nederland die het predicaat Hofleverancier mogen voeren. Het gaat om bedrijven die minstens honderd jaar oud zijn en over een zeer goede reputatie beschikken. Op dit moment houdt het bedrijf zich hoofdzakelijk bezig met het ombouwen en inrichten van bestelwagens en vrachtwagens voor bedrijven, het leger, de politie en geneeskundige diensten.

ROOD, WIT, BLAUW EN GROEN

Er zijn in de jaren heel veel carrosserieën gebouwd bij Akkermans. Kort na de Tweede Wereldoorlog is Akkermans gestart met het bouwen van ambulances, vooral op een Amerikaanse manier.

van Defensie om een aantal Mercedes-Benz 310 ambulances te bouwen voor de Koninklijke Marine. Ook de Koninklijke Marechaussee was een goeie klant van Akkermans; zo leverde Akkermans 15 stuks Coxx65EL-opleggers; deze dienden als mobiel kantoor-commandopost. Als trekker werd er een van de 15 stuks Mercedes-Benz 416CDI Sprinters gebruikt. Akkermans bouwde voor de KMar ook een Smit-oplegger van het voormalige Korps Landelijke Politiediensten om tot een mobiele meldkamer op locatie (MOL). De combinatie oplegger en trekker (DAF FT75CF240) werd in 2009 in dienst genomen.

De Explosieven Opruimingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht plaatste in 1987 een bestelling voor de bouw van twee bommenwagens op het chassis van Mercedes-Benz 914AK37. Deze kregen het kenteken LM-98-58 en LM-98-59, wat later weer veranderd werd in KN-04-53 en KN-04-54. In 2002 werden ze vervangen door twee wederom door Akkermans gebouwde Mercedes-Benz 1225AF bommenwagens die het kenteken 19-KL-85 en 19-KL-86 kregen. Ook werd door Akkermans een serie voertuigen van het type Mercedes-Benz G290 voor de EOD gebouwd.

Er werden door Akkermans maar mondjesmaat brandweerwagens gebouwd. De eerste gebouwde brandweerwagen is een Neoh voor de brandweer Oud-Deerol die in 1942 is gebouwd.

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 vroegere werkplaats van Akkermans
in Oud-Gastel

▶
G&GD Amsterdam
Packard (G-16542)



Verder lezen?

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

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





◀ In de jaren zeventig verzorgde Akkermans de ombouw van 39 stuks Citroën HY legerambulances voor Defensie.

▼ Koninklijke Marine, Marienevliegkamp Valkenburg
Mercedes-Benz 310 (KM-55-06) 1984



DEFENSIE CITROËN HY (KP-00-84)



▶ Voor de Explosieven Opruimingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht bouwde Akkermans twee bommenwagens op Mercedes-Benz 914AK37-chassis.
LM-98-56>KN-04-53
LM-98-56>KN-04-54



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 eerste door Akkermans gebouwde brandweervoertuig is een in 1942 op tweedehands Nash-vrachtwagen chassis gebouwde autospuit. (N-59948)



▶ Later bouwde Akkermans voor hetzelfde korps nog een PM op een in de dump aangekochte Dodge T110 met onbekend bouwjaar. (PS-05-89)



◀ In 1948 bouwde Akkermans voor de brandweer van de toenmalige gemeente Wissenerke deze autospuit op een Chevrolet 6K4800 chassis. (W-79-10)



Verder lezen?

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

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





◀ In samenwerking met Koning&Hartmann bouwde Akkermans in 1994 in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken op een Mercedes-Benz 814 Ecoliner-chassis een prototype voor de 2^e generatie VC-I. In 1995 werd de opbouw overgezet op een Mercedes-Benz 917 Ecoliner-chassis. (BB-PL33)



AMSTERDAM-AMSTELLAND MERCEDES-BENZ 2529L AXOR (09-BBF-7) 2012

▶ In 2007 leverde Akkermans een adembe-scherminswagen op DAF FA LF45 aan de Haagse brandweer. (BS-XG-63)

▼ Akkermans bouwde in 2018 voor de Brandweer Zuidoost en Brandweer Brabant Noord een MCU op DAF CF260FA. (BS-BPB-1)



Verder lezen?

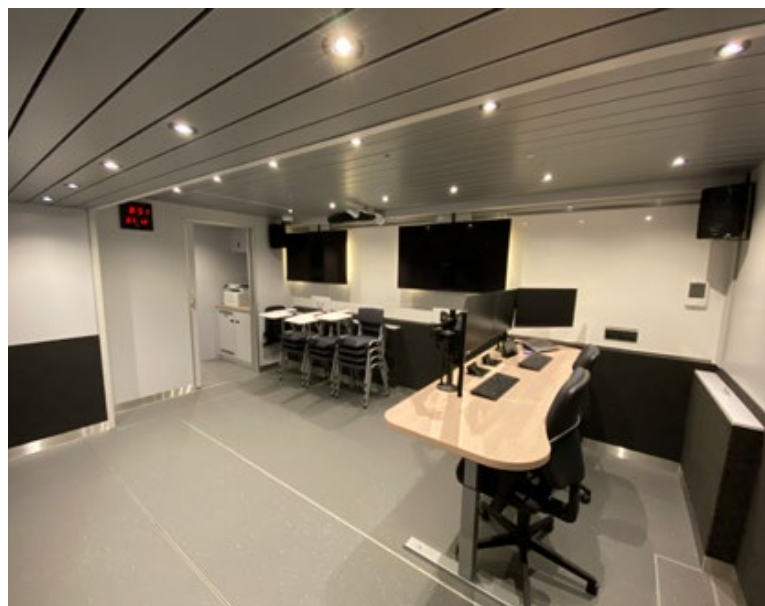
Log in op het alleen voor VBB-leden toegankelijke deel van www.brandweer.org en download de volledige digitale VBB Nieuwsbrief.

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





LIMBURG-NOORD MERCEDES-BENZ 2632LENA ACTROS (02-BXD-1) 2023



DE VERGETEN STADSBRAND

Middelburg, 17 mei 1940



www.wijzijndestad.com

17 mei... voor schrijver dezes elk jaar een memorabele dag. Maar het bestaan van die schrijver vindt zijn oorsprong pas in 1951, terwijl die 17^e mei waarover het hier gaat elf jaar eerder plaatsvond. We schrijven 17 mei 1940. De Duitsers zijn een week ervoor ons land binnen gevallen. Het bombardement, dat de oude binnenstad van Rotterdam voorgoed van de aardbodem wegvaagde had enkele dagen tevoren - op 14 mei - plaatsgevonden. Onze toenmalige regering en de koninklijke familie (onder de leiding van koningin Wilhelmina) hadden Nederland inmiddels verlaten. De druk van Duitsland om na Rotterdam nog meer Nederlandse steden te bombarderen deed de opperbevelhebber van ons nationale leger, generaal Winkelman, besluiten op 15 mei te capituleren. In die vijf meidagen van 1940 kwamen ongeveer 2200 Nederlandse militairen om en raakten er 2700 gewond. Het aantal omgekomen Nederlandse burgers bedroeg ongeveer 2000.

TEKST PETER SNELLEN

Terwijl het leven elders in ons land langzaam maar min of meer zijn normale loop neemt, gaat de strijd in Zeeland nog onverminderd door. Ook de Nederlandse marine is nog uitgezonderd van de capitulatie. Franse troepen kwamen eerder via België en Zeeuws-Vlaanderen ons land te hulp en zetten de strijd voort in Zeeland. Duitse eenheden kregen de opdracht om dit laatste stuk vrij Nederland onder de voet te lopen. Ondanks de druk van de Nederlandse overheid weigerden de Fransen de gevechten in Zeeland te staken. Het zal vergeefs blijken te zijn.

Nadat de inmiddels verlaten Bathstelling op 15 mei was doorbroken, rukten de Duitsers verder op door Zuid-Beveland. Gedurende de strijd trokken de Franse troepen zich op 17 mei

1940 in wanorde terug vanaf de Sloedam naar Vlissingen om te ontsnappen aan een bijna zekere Duitse krijgsgevangenschap. Bij de Sloedam komt de opmars tot stilstand. De terugtocht zou worden gedekt door geschut van de marine dat bij Breskens was opgesteld, maar vanwege organisatorische problemen bleek het Franse geschut niet in staat de gevraagde artilleriesteun te verlenen. Het gevolg was dat Middelburg als oversteekplaats over het Kanaal door Walcheren een doel werd en de Duitsers richtten zich dan ook op Middelburg. De Fransen namen op hun beurt de Duitse stellingen onder vuur en dat vuur werd natuurlijk beantwoord door de bezettingsmacht. Door gebrek aan brisantgranaten werden daarvoor granaten tegen doelen op zee gebruikt om Middelburg te beschieten. Er zijn uiteinde-

DE VERGETEN STADSBRAND

lijk dertig tot veertig inslagen in de stadskern geïnventariseerd. Door het gebruik van dit type granaat was de oorlogsschade minimaal, maar die granaten ontwikkelden bij een treffer erg veel hitte, zodat de stad op meerdere plaatsen was gaan branden. De tientallen, aanvankelijk kleine brandjes konden onmogelijk alleen door de gemeentelijke brandweer bestreden worden. De geboden bijstand bleek onvoldoende, omdat de bewoners waren geëvacueerd of weggedoken zodat de branden zich mede door een harde noordoosten wind en gebrek aan blusmiddelen zoals we tegenwoordig hebben, makkelijk konden uitbreiden. Tijdens die hevige strijd op 17 mei ontstonden op veel verschillende plaatsen branden in Middelburg, dat dus midden in de vuurlinie lag. Een groot deel van de stad brandde uit.

Of dit vooral door de Duitse beschietingen kwam is niet helemaal na te gaan. De *Apeldoornsche Courant* van 23 mei 1940 kopt, dat het vooral de schuld is van de Fransen, want de burgemeester zou de stad al hebben overgegeven. Daar wordt zelfs beweerd, dat de Fransen de "witte vlag van het gemeentehuis afgeschoten hebben".

Na die vrijdag (ook wel Zwarte Vrijdag genoemd) kan de balans worden opgemaakt. Middelburg telde volgens sommige bronnen elf volgens andere "gelukkig maar" twintig doden. Dat zijn er weliswaar tussen de tien en de twintig teveel, maar gezien de enorme verwoesting hadden dat er wel meer kunnen zijn.



Duitse topografische kaart van Middelburg. Het door het bombardement van 14 mei verwoeste gedeelte is zwart gearceerd. Bevrijdingsmuseum, Nieuwland

In totaal zijn door de beschietingen en de daaruit ontstane branden erg panden (woningwijken en bedrijfsgebouwen) en nog

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 VERGETEN STADSBRAND

Hoewel het hier vooral om Middelburg gaat, mag men niet vergeten dat in Zeeland veel gemeenten het zwaar te verduren hadden. Zo werd – om maar enkele voorbeelden te noemen – in Vlissingen het station zwaar beschadigd. In Yerseke moest de grote kerk het ontgelden, in Goes werden enkele woonhuizen getroffen en de hefbrug van Vlakte overleefde de aanval van de Duitse troepen evenmin.

Omdat Middelburg dus zwaar beschoten werd, braken er vanaf 13.30 uur in korte tijd tientallen kleine branden uit. De – toen nog vrijwillige gemeentelijke brandweer – kon die natuurlijk onmogelijk allemaal bestrijden. Ook omdat de stad vanaf 14 mei al grotendeels geëvacueerd was, had men gebrek aan hulp. Een harde noordoostenwind zorgde bovendien voor het zich snel uitbreiden van de branden en het ontstaan van een schier onbeheersbare stadsbrand. Toen een dag later, na hulp van de brandweerkorpsen van de omliggende dorpen, het sein “brand meester” werd gegeven, was de binnenstad uitgebrand.

Aan de dappere brandweerlieden werd in 1940 een particuliere onderscheiding, de Herinneringsmedaille van het blusschen van de branden in Middelburg, toegekend.



wordt het echt hoog tijd dat verzuim in te halen) ontdekte ik een oorkonde, die werd uitgereikt aan de brandweerlieden die bij deze enorme brand hebben geholpen. Op die oorkonde staat te lezen, dat men met 350 brandweerlieden, zeven autospuiten, veertien motorspuiten en vijf handspuiten heeft moeten werken. De korpsen die worden genoemd zijn Veere, Vlissingen, Goes, Domburg, Grijskerke, Souburg, Koudekerke, Biggekerke, Zoutelande, Sint-Laurens, Meliskerke, Serooskerke, West-Kapelle, Oostkapelle en Aagtekerke. Het merendeel zal uit Middelburg zelf zijn gekomen, maar als men dan ziet dat alles op het eiland (van toen) was uitgerukt, dan kan men zich enigszins indenken hoe groot die brand moet zijn geweest.

De wederopbouw van het stadshart van Middelburg zou een gigantische opgave worden. De burgemeester leek niettemin optimistisch en sprak uit dat: “Middelburg kan mooier opgebouwd worden dan het is geweest!” Bij de planning was men echter wel afhankelijk van de opstelling van de Duitse bezetter. Er zijn natuurlijk heel veel jaren overheen gegaan, maar wie momenteel in Middelburg wandelt, moet zich inspannen om nog iets van de toenmalige bijna totale vernieling te kunnen 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!



2017



2018

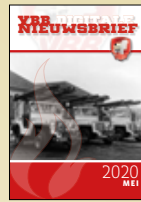


VBB DIGITALE NIEWSBRIEF

2019



2020



2021



2022



2023



2024



2025



2026



SPECIALS

