

40e Jaargang nummer 1
feb/mrt 2019 prijs 5,50 euro

Tijdschrift over
Brandweer en Hulpverlening



Eén-Eén-Twee

Brand Scheveningen



CBRN-alarm



Total Antwerpen



Hoekse Waard 1953



BRANDWEERPERSONEEL

AFLOSSING NABLUSSING

BEDRIJFSBRANDWEERZORG

VERHUUR MATERIAAL

Voor meer informatie:

WWW.REGIOSAFE.COM



**Ruim 1000 units
wereldwijd geleverd**



**Meer dan 30 jaar
ervaring op
het gebied van
grootwatertransport**



8" Multig armaturen



Hytrans Systems

sales.hfs@hytrans.com | www.hytrans.com | Tel: 0514 - 608 996

colofon

Eén-Eén-Twee is een uitgave van:

HHS Uitgeverij

De Eek 1

5363 VD Grave

Tel. 0486 - 476454

Fax 084 - 7465236

e-mail: info@hhsuitgeverij.nl

website: www.hhsuitgeverij.nl

Redactie:

P.G. Hoving, R. Jastrzebski

Vaste medewerkers:

S. Amores, A. den Besten, H. De Beul,

B.J. van Deelen, A.P. van Eijnden,

J.P. Heyens, A.M. Janssen,

G.P. Koppers, A. Kriek,

A. van den Nieuwendijk, J.W. Pots,

M.N. van Saltbommel, P.F.G.H. Snellen

Advertentie exploitatie:

info@is-acquisitie.com

Tel. 06.23 70 03 23

Redactieadres:

HHS Uitgeverij

Abonnementsprijs:

Nederland: 33,00 euro

België/Duitsland: 39,00 euro

Overig: 57,50 euro

PDF: 29,50

ISSN: 1385-7487

De naam Eén-Eén-Twee komt voort uit het landelijk alarmnummer voor brandweer, politie en ambulance.

Nadat eerder voor 0011 (sinds 1980 ook de naam van dit blad) gekozen werd en in een vijftal gebieden ook werd ingevoerd, moest, toen in 1986 tot landelijke invoering werd besloten, om technische redenen op 06/11 worden overgegaan. Sinds 1990 kan men zo in alle telefoondistricten in Nederland snelle hulp krijgen als het om seconden gaat. Onder andere door Europese afspraken is het nummer sinds 1 maart 1997: 1-1-2.

Eén-Eén-Twee is tevens het officieel orgaan van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Brandweerwezen en is inbegrepen in het lidmaatschap.

Onder naam opgenomen artikelen geven niet noodzakelijkerwijs de mening van de redactie, uitgever of bestuur VBB weer. Voor de opgenomen productinformatie aanvaarden redactie noch uitgever enige aansprakelijkheid.

Inhoud

- 4.** Korte berichten
- 6.** Scheveningen in de ban van het vuur
- 11.** BARre oefening
- 12.** BC Duikschool Enkhuizen uit de startblokken
- 15.** Vuurwerkbommen belagen hulpverleners
- 16.** Einde aan bizarre brandenreeks in Werkhoven
- 19.** Even voorstellen: Gerard Koppers
- 20.** 40 jaargangen: van Nieuwsbrief tot Tijdschrift
- 24.** CBRN-alarm in Vught
- 26.** Het mooiste stuk van: Theo Kronenburg
- 28.** Riant brandweershuis voor Maarn-Maarsbergen
- 33.** Golden Oldies
- 34.** Droge voeten in de Hoekse Waard
- 39.** VRU oefent brandscenario in Domtoren
- 40.** Bedrijfsbrandweer TOTAL-Antwerpen
- 47.** Veel rookoverlast bij recyclingbrand Meppel
- 48.** Swiss Classic World
- 52.** De geschiedenis van het kustreddingwezen
- 55.** Felle woningbrand in Gorinchem
- 56.** Reddingsbrigades in 2018 veel vaker in actie
- 57.** Belgisch voertuignieuws
- 58.** Verenigingsnieuws
- 60.** Korte Berichten
- 62.** Nieuwe voertuigen



Eerste nieuwe Panther

Nog voor de kerstdagen arriveerde op de luchthaven Schiphol de eerste van in totaal 13 crashtenders van het type Panther 8x8 met Stinger-blusarm van Rosenbauer. Tijdens het mini-symposium van de Werkgroep Brandweer Historie op 8 december was al het een en ander verteld over het test- en aankoopproces. En waarom de Panthers van Schiphol afwijken van andere Panthers. Uiteraard kunt u in komende nummers van Eén-Eén-Twee meer informatie verwachten over het nieuwe materieel van de luchthavenbrandweer, die dit jaar het 70-jarig jubileum viert.

Foto Quido te Linde



Op weg naar eRIC 2020

2020 lijkt nog ver weg, maar achter de schermen is de organisatie van de vakbeurs eRIC 2020 al begonnen. De tweede editie in april vorig jaar was zo'n groot succes dat leveranciers en stakeholders in de hulpverlening nu al bij de organisatie informeren of er in 2019 weer een eRIC-evenement is. Dat is te ambitieus, stelt beursmanager Sander Hesseling, maar inmiddels gaan al wel de voorbereidingen voor 2020 van start. eRIC 2020 vindt plaats op 22 en 23 april, wederom op evenementenlocatie Vliegveld Twenthe. Markeer het alvast in uw agenda!

Droog en warm

De brandweer van het Drentse Zuidwolde haalde samen met omstanders dinsdagmiddag 27 november een ree uit de Hoo-geveenschevaart nabij Nijstad. Ze brachten het dier naar een nabijgelegen weiland waar het helemaal werd afgedroogd en met een andere droge deken werd warm gewreven. Toen het dier weer op temperatuur was kreeg hij de gelegenheid de vrije natuur weer in te gaan.

Foto's Henk Brunink



Alarm op Texel

Enkele medewerkers van Eén-Eén-Twee verblijven wel eens op Texel. De een geeft de voorkeur aan de zomer, anderen aan de winter. Zo ook tijdens de overgang 2018/2019. Op oudejaarsdag leverde dat een plaatje voor deze rubriek op. Rijdend door de vissersplaats Oudeschild klonk rond een uur of drie aan alle kanten een bekend voorkomend toeterend geluid. Uiteindelijk bleek het te gaan om twee dienstvoertuigen, twee tankautospuiten en een tankwagen. In vuiloverslag 'De Hamster' aan De Vang in Oudeschild was brand ontstaan in een afvalcontainer. Deze kon echter snel gelbust worden.

Foto Piet Hoving





Korpsboek

Brandweerman Jeroen Woesthuis van de post Nijverdal (gemeente Hellendoorn) in de Veiligheidsregio Twente heeft een boek samengesteld over de geschiedenis van de brandweer in Nijverdal. Het 'samenstellen' kan in dit geval letterlijk worden genomen want het boek bestaat voor het grootste deel uit krantenknipsels en foto's. Daarnaast ook andere documenten. Inleidend komen de huidige burgemeester en commandant brandweer Twente aan het woord, evenals een oud-burgemeester en oud-commandant van Nijverdal.

De overige acht van de twaalf hoofdstukken bevatten de onderwerpen Verordening bij brand, het brandspuithuisje, garage Nahuis, bosbrandweer, voertuigen, recreatie, 1940/45 en uitrukken. Dit laatste hoofdstuk omvat 147 van de in totaal 260 pagina's op A4-formaat. Waar mogelijk zijn de knipsels vergezeld van echte foto's, waarvan het aantal in kleur en in zwart/wit in de vele honderden loopt, waarvan meer dan 50 van voertuigen. Door de gekozen methode zowel kleine snapshots als persfoto's. Het gebruik van de vele krantenknipsels in plaats van in hedendaagse schrijfstijl de incidenten te beschrijven, maakt het tevens een journalistiek tijddocument. De prijs van het boek is 17,50 euro.

Te bestellen bij jeroenwoesthuis@msn.com



11-8083 in 1/43

ScaleMasters maakte voor Miniatuurstore een 1/43 model van een Mercedes-Benz Sprinter dienstbus met Otaris-opbouw van Visser. Het origineel is als 11-8083 in dienst bij de brandweer van de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland. De standplaats is de Botenmakerstraat in Zaandam.

Boek

Harald Jelinek (1968) kwam in 1988 in dienst bij de beroepsbrandweer van de Oostenrijkse hoofdstad Wenen. Bij de sollicitatie was hem al gezegd dat het geen baan is vanwege het geld, maar vanwege het sociale aspect. Na 30 jaar kan Jelinek dit alleen maar beamen. Hij maakte vele tragische en trieste situaties mee, wat hem vormde en stof tot nadenken leverde. Om daar mee om te gaan, schreef en schrijft Harald Jelinek op wat hij meemaakt. Daarnaast beschrijft hij opleiding en cursussen en het leven op de kazerne. Een voorproefje en bestelmogelijkheid (boek of e-boek) vindt men op www.jelinekharald.at



De post Drachten van de gemeente Smallingerland van de Veiligheidsregio Fryslân, Smallingerland heeft een primeur. De eerste elektrische auto bij de brandweer. Het is een Volkswagen e-Golf als dienstauto. Kenteken: TJ-245-H. Roepnummer: 02-7009.

Foto: Anne de Boer

Ambulances

Het Nederlandse ScaleMasters maakt voor Miniatuurstore een serie ambulancemodellen in schaal 1/43. Het zijn resin (hoogwaardig giethars) modellen. Het zijn modellen naar Nederlands

voorbeeld op basis van de Mercedes-Benz Sprinter NCV-4 met Otaris-opbouw van Visser in Leeuwarden. De binnenkort leverbare modellen zijn van de RAV IJsselland, UMCG (Drenthe), Amsterdam-Amstelland en Fryslân (met extra logo Visser). Het UMCG-model was rond 24 januari al uitverkocht.



Scheveningen in d



e ban van het vuur

door Rob Jastrzebski, Foto's: Regio15

Inwoners van een deel van Scheveningen hebben een bange nieuwjaarsnacht achter de rug. Het traditionele jaarlijkse vreugdevuur op het strand bij de badplaats, liep door het enorme volume van de brandstapel en de harde wind volledig uit de hand. Een regen van vurige sintels daalde neer in de straten en op de daken van huizen en andere gebouwen, waardoor her en der branden ontstonden. Een grootschalige inzet van Brandweer Haaglanden heeft wellicht een inferno in Scheveningen voorkomen. Gelukkig Nieuwjaar! Op het nippertje. . . .





Boven: 01.30 uur: duidelijk te zien zijn rechts de 'vuurtornado's'. Rechts: Bij het blussen en nathouden werden drie redvoertuigen ingezet. Rechtsonder: Wind landinwaarts. . . .

Het moest een keer fout gaan, klinkt het uit de mond van brandveiligheidsdeskundigen als op nieuwjaarsdag de rook is opgetrokken en de houtskool uit de straten van Scheveningen wordt weg geschept. Al jaren zijn de vreugdevuurbouwers van de badplaats en hun opposenten in het zuidelijker gelegen Duindorp verwikkeld in een hevige strijd om het grootste en hoogste nieuwjaarsvreugdevuur te bouwen. In de aanloop naar de afgelopen jaarwisseling groeide de stapel houten pallets op het Scheveningse strand tot een hoogte van 48 meter en een omvang van meer dan 10.000 kubieke meter. Wie ooit een brand in een palletbedrijf zag, kan bedenken dat het aansteken van zo'n immense hoeveelheid gestapeld hout met een luchtige structuur vlakbij bebouwing geen goed idee is. Toch ging het jarenlang goed. 'Per ongeluk' mis-

schien, omdat de weers- en windomstandigheden gunstig waren.

Vuursneeuw en vuurtornado's

Maar dit jaar liep het anders. Nieuwjaar 2019 zal in Scheveningen de boeken ingaan als 'de nacht van het vuur'. Aanvankelijk was de feestvreugde groot en brandde het vuur 'mooi' en rustig vanaf de top van de torenhoge brandstapel. Vuurwerk knalde en de stemming op het strand zat er goed in. Maar wat dit jaar anders was dan andere jaren was de windrichting. In voorgaande jaren ging de wind vaak vanuit zuidelijke richting over het strand, maar nu waaide de wind krachtig uit het noordwesten, pal richting de boulevard en de daarachter gelegen wijk van Scheveningen.



Die omstandigheden, in combinatie met de enorme hoogte en omvang van de brandstapel, bleken bijzonder ongunstig. Toen het vreugdevuur zijn hoogtepunt bereikte en delen van de stapel instortten, trok een enorme wolk vlieg vuur met brandende en gloeiende houtskool over de bebouwde kom van Scheveningen. Toeschouwers moesten in een decor van 'vuursneeuw' en 'vuurtornado's' een veilig heenkomen zoeken en de politie begon met het ontruimen van delen van de boulevard.

GRIP 2

Rond 1 uur kwam via de meldkamer 'De Yp' de eerste melding binnen van



De restanten van het vreugdevuur werden met waterkanonnen geblust.

brand en GRIP 2 en vanuit alle richtingen stroomde brandweermaterieel naar Scheveningen. Onder andere eenheden van Den Haag Leidschenveen en Laak, Monster, Pijnacker-Nootdorp, Wateringen, Wassenaar, Rijswijk en 's-Gravezande kwamen in actie. De brandweerlieden stonden voor een heel serieuze klus; hun opgave was huizen en gebouwen nat te houden om te voorkomen dat het vliegvuur meer gebouwbranden zou veroorzaken. Een van de zorgpunten was de Oude Kerk van Scheveningen die ook in de vuurlijn lag en die met meerdere stralen werd nat gehouden. De Keizerstraat en omgeving toonden uren lang een surrealistisch beeld, door de regen van gloeiende vonken en houtskoolsintels die op de gebouwen neerdaalden, brandweervoertuigen die af en aan reden en brandweerlieden die vanaf straat, maar ook vanaf daken en brandtrappen en vanuit hoogwerkers, stralen op daken van woonhuizen en andere gebouwen richtten om erger te voorkomen. Uiteindelijk werden acht tankautosputen en drie redvoertuigen

een duinbrand aan de Strandweg bij de Scheveningse boulevard. Het duinvoertuig van de post Scheveningen spoedde zich ter plaatse. Door het vliegvuur waren bij de keerlus van de tram bij de boulevard meerdere kleine brandhaarden in het duingras ontstaan. Vrijwel gelijktijdig kwam ook een melding binnen van een woningbrand aan de Keizerstraat. Daar had de vonkenregen een deel van het dak in brand gezet. De tankautosput van de post Den Haag-Archipel en de autoladder van Centrum

werden daarheen gestuurd. Daarna was het hek van de dam. De meldkamer kreeg talloze verontrustende telefoontjes over neerdalende vuurregens in de Keizerstraat en aangrenzende straten en op meer plaatsen braken beginnende branden uit. Aan de boulevard vatte een broodjeskiosk vlam en in de wijk rond de Keizerstraat braken meerdere kleine brandjes uit op daken van woningen en in begroeiing en goederen in tuinen. In een kwartier tijd werd opgeschaald naar zeer grote



Nathouden van daken gebeurde ook vanaf de straten.

ingezet bij de operatie. Omdat op meerdere plaatsen brandkranen werden gebruikt, liep de druk terug en daarom werd het groot-schalig watertransport vanuit Zoetermeer naar Scheveningen gestuurd, om vanuit de Tweede Haven de bluswatervoorziening te verzorgen. Om de inzet van de vele brandweereenheden in het bedreigde gebied goed te coördineren, werd het brandgebied in twee sectoren verdeeld, met in elke sector een commandant van dienst. Nadat GRIP 2 was afgegeven, werd de multi over-all coördinatie gevoerd vanuit 'De Yp'. Naarmate het vreugdevuur verder inzakte, verminderde de vuurintensiteit en nam ook het vlieg vuur af. Rond drie uur was het gevaar voor Scheveningen geweken. Op dat moment werd besloten het nog altijd brandende vreugdevuur op het strand te blussen. De duinvoertuigen van Scheveningen en Monster gingen het strand op en zetten waterkanonnen in om het restant van het meest geruchtmakende vreugdevuur uit de Scheveningse historie te doven.

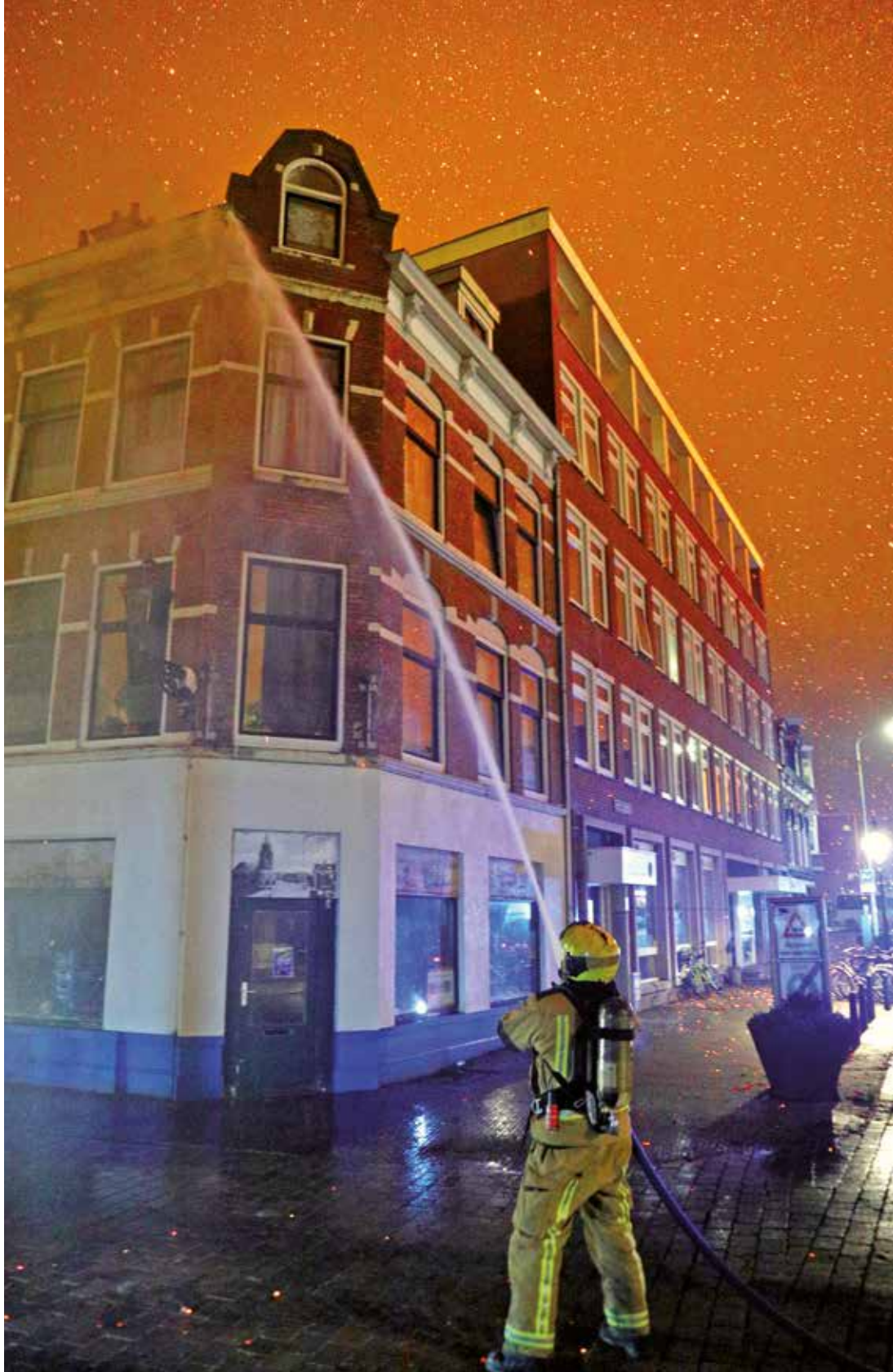
Nasleep

Bij daglicht kon de Scheveningse gemeenschap opgelucht ademhalen. Het was nog relatief goed afgelopen. Een uitgebrande kiosk, een gedeeltelijk weggebrand woningdak, brandschade aan fietsen, auto's en tuinbeplanting en straten vol houtskool die als zwarte sneeuw was opgehoopt tegen richels, gevels en stoepranden. Het had erger kunnen aflopen, maar de opgetrommelde brandweermacht van Haaglanden heeft alles op alles gezet om de door het vlieg vuur bedreigde wijk te beschermen.

De vurige nieuwjaarsnacht krijgt nog een lange nasleep. In de dagen na 1 januari waren de kritiek en verwijten niet van de lucht. De maximale bouwhoogte

van het vreugdevuur zou met ruim 13 meter zijn overschreden, de gemeente zou niet doortastend genoeg zijn geweest en had het vreugdevuur moeten verbieden, er zou helemaal geen vergunning voor de brandstapel zijn afgegeven... Zo ging het door. De gemeente en de Veiligheidsregio Haaglanden laten uitgebreid onderzoeken wat de rol van de diverse overheden in de voorbereidingen van de vreugdevuren is geweest en hoe de inzet van de hulpdiensten in

de vurige nieuwjaarsnacht is verlopen. Ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft zich gemeld om onderzoek te doen. Hoewel de resultaten van die onderzoeken wellicht nog maanden op zich laten wachten, lijkt nu al de conclusie gerechtvaardigd dat Scheveningen zijn laatste vreugdevuur in deze vorm achter de rug heeft. Het moet 'anders', veiliger! Een conclusie die ook de organisatoren inmiddels al hebben getrokken.



BARre oefening

In november volgde een deel van de politie in de regio Rotterdam-Rijnmond een meerdaagse training. Deze training werd afgesloten met een oefening in samenwerking met de brandweer en andere hulpdiensten. De deelnemers werden verdeeld over drie shifts getraind. De eindoefening vond telkens plaats in één van de BAR-gemeenten: Barendrecht, Albrandswaard of Ridderkerk.

Op donderdag 8 november werd de oefening gehouden in Ridderkerk op de Rotterdamseweg. Op woensdag 21 november vond de oefening plaats bij brandweer Albrandswaard aan de Nijverheidsweg in Rhoon. Donderdag 29 november was de politie te gast bij brandweer Barendrecht. Het scenario bestond telkens uit een complex ongeval.

Donderdag 8 november, rond half acht 's avonds, gaan de piepers van de Ridderkerkse brandweervrijwilligers. De twee tankautospuitten, alsmede de officier van dienst, worden naar de Rotterdamseweg gestuurd voor een ongeval. De politie heeft hen ter plaatse verzocht. Even daarvoor zijn de eerste blauwe eenheden gearriveerd. Het wordt flink schakelen! Drie personenauto's zijn achterop een vrachtwagen en elkaar geklapt. Een onthutste vrachtwagenchauffeur en vijf slachtoffers tot gevolg. Als eerste wordt men ook nog eens geconfronteerd met mogelijke radioactiviteit. Hierop trekken de agenten zich, tot frustratie van de slachtoffers, terug.

De brandweer komt ter plaatse en gaat onder adembescherming op onderzoek uit. De adviseur gevaarlijke stoffen is inmiddels ook opgetrommeld. Al snel blijkt er gelukkig geen gevaar te duchten vanuit chemische hoek. Hierop gaan de brandweerlieden inventariseren hoeveel mensen er gewond zijn en bekneld zitten. En dan is het de beurt aan de rode eenheden om zich terug te trekken. De bestuurder van de één na achterste auto heeft een vuurwapen tussen zijn voeten liggen. Dat ruikt naar onraad, dus eerst de politie er weer op af.

Multidisciplinair

De politielinie schuift weer naar voren en vraagt een hondenman ter plaatse. Vanaf dat moment komt het aan op samenwerken en onderling schakelen. De bestuurder kan niet zelf uitstappen, dus moet door de brandweer worden bevrijd. De bijrijder kan wel zelf uitstappen en wordt onder geleide naar de ambulance gebracht voor onderzoek. De bestuurder kan al geen kant op door zijn verwondingen maar anders heeft hij ook geen schijn van kans. De politie staat er bovenop. Inmiddels is er sprake van een 'middel hulpverlening'. De bemanning van de tweede tankautospuut wordt ingezet om de twee slachtoffers uit de achterste auto te bevrijden. Aan het eind van de avond kan worden teruggekeken op een geslaagde oefening. Er werd veel geleerd op gebied van mono-optreden en multi-optreden, inschatten en communiceren.

Tekst Arjan den Besten

Foto's Dennis van Wingerden en Arjan den Besten



BC Duikschool Enkhuizen uit de startblokken

Eén-Eén-Twee werd uitgenodigd om een kijkje te komen nemen bij BC-opleidingen in Enkhuizen, waar aan de oever van het Markermeer een voor ons land unieke duikschool is gerealiseerd. Richard Brinckman, commercieel directeur, liet ons zien wat er allemaal komt kijken bij de duikopleidingen, die in februari van start gaan.

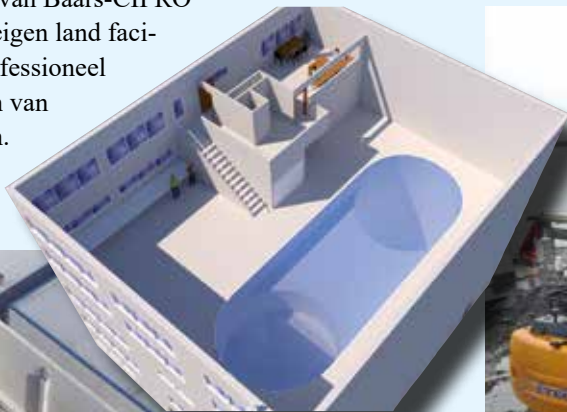
Brandweerkorpsen met een duikteam hebben het probleem dat er in ons land nauwelijks professionele opleidings- en oefenmogelijkheden zijn. Weliswaar zijn er enkele faciliteiten waarvan men gebruik kan maken, maar die zijn overwegend bedoeld voor recreatieve duikers of duikers van Defensie. Professionele duikcentra zijn er wel in het buitenland, maar die hebben als nadeel dat de reistijden lang zijn en dat personeel en materieel daardoor soms langere tijd niet inzetbaar zijn. Bovendien moeten duikteams vaak op elkaar wachten alvorens een volgende oefening te kunnen uitvoeren. Certificering van duikers is ook al een zeer kostbare zaak. Het spreekt vanzelf dat hierdoor enige ontevredenheid is ontstaan in de brandweerdijkwereld. De effectieve duikminuten worden zo immers wel heel erg kostbaar. Dit alles in ogenschouw nemende, kreeg Jeroen Baars van Baars-CIPRO het idee om in ons eigen land faciliteiten voor het professioneel opleiden en oefenen van duikers te realiseren. Baars-CIPRO is een onafhankelijk

adviesbureau, dat zich bezighoudt met alle vormen van onderzoek en advies voor werkzaamheden op en onder de waterlijn. Die werkzaamheden richten zich onder meer op onderzoek, het opsporen van explosieven onder de waterlijn, het verrichten van archeologisch onderzoek onder water en het opsporen en evalueren van de toestand van kabels en leidingen. Veel van die werkzaamheden kunnen met behulp van hoogwaardige technische apparatuur aan boord van vaartuigen worden gedaan, maar een groot deel kan alleen maar optimaal worden uitgevoerd door visuele waarneming en het betasten met de handen, in het geval van Baars-CIPRO dus door beroepsduikers. Die moeten uitermate goed worden opgeleid en getraind om de gevaren van het duiken tot een minimum te beperken. Daarom ontstond bijna als vanzelfsprekend het bedrijf

BC-Opleidingen, een – zoals men het zelf noemt – kennisinstituut voor theoretische en praktische vorming van beroepsduikers.

Kennisinstituut

Het duiken kan verdeeld worden in twee hoofdgroepen: duiken met SCUBA (Self Contained Underwater Breathing Apparatus), in de volkstaal ook wel bekend onder de naam 'kikvorsmannen'. Dit is de groep, waartoe tot op heden de meeste brandweerdijkteams behoord. De tweede hoofdgroep is de SSE (Surface Supplied Equipment), waarbij de duiker door middel van luchtslangen verbonden is met een luchtpomp aan de wal of op een schip. Grootste voordeel hiervan is, dat als een duiker tijdens zijn werkzaamheden vast komt te zitten, de luchtvoorziening gewoon doorgaat,



Linksboven en links: Bovenaanzicht gebouw. Boven: Op het buitenterrein wordt een 21 meter diepe duikput gegraven. Links: Het nieuwe duikcentrum in aanbouw, december 2018.



Boven: Directeur Jeroen Baars geeft uitleg over de inrichting van het nieuwe kenniscentrum. Rechts: Wethouder Esther Heutink en directeur Jeroen Baars starten het vullen van de duikbassins.



terwijl bij Scuba-duiken de duiker zichzelf moet zien te redden of gered moet worden vóórdat de luchtfles leeg is. Om de opleidingen zo effectief en efficiënt mogelijk vorm te geven, heeft BCO het afgelopen jaar flink geïnvesteerd. In Enkhuizen, vlakbij de opstapsteiger naar het Zuiderzeemuseum, is een modern opleidingsinstituut verzezen, waar alle vormen van duiken kunnen worden aangeleerd en geoefend. Voor de theoretische kenniscomponent is voorzien in leslokalen en een briefingruimte en verder bevinden zich op het terrein omkleedruimten en technische ruimten, waaronder de vulstations voor ademlucht. Voor het 'natte' werk is een gebouw neergezet met een inpandig instructiebassin, met twee diepe gedeelten waar instructie kan worden gegeven tot een diepte van drieënhalve meter en tot negen meter. Alle oefenfaciliteiten zijn voorzien van een video bewakingssysteem, dat niet alleen zorgt voor de veiligheid van de cursisten, maar waarmee na afloop van de training ook met de kandidaat zijn of haar verichtingen nabesproken kunnen worden in de video evaluatieruimte.

Op het buitenterrein van het nieuwe duikcentrum bevinden zich enkele 'buitenwaterstations'. Allereerst is er een duikput met afsluitbare bodems, waardoor op variabele diepten tot 9, 15 of 21 meter kan worden gedoken. Verder worden in het buitenwater van het aan het BC-terrein grenzende Markermeer delen van de bodem voorzien van verschillende bodemstructuren. Ook wordt er een scheepswrak afgezonken,

waarin men werkelijkheidsgetrouw kan oefenen. En omdat het Markermeer zo groot is, kunnen de duikers natuurlijk ook gewoon 'lekker in de vrije natuur' aan de slag.

Ten behoeve van het duiken in het buitenwater, wordt op het terrein een 'L.A.R.S.' gebouwd: een Launch and Recovery System. Dit is een soort hijsinstallatie om beroepsduikers en onderwaterapparatuur snel en veilig in en uit het water te krijgen. De school krijgt ook eigen rijdend en varend materieel. Een waterongevallenwagen en een brandweer-duikvaartuig zijn inmiddels in aanbesteding, de decompressie-unit (in haakarmbak) is al aanwezig.

Ontzorgen

In dit erkende en gecertificeerde kenniscentrum is het mogelijk om diverse

opleidingen met betrekking tot het duikvak te volgen en die kennis te onderhouden. Daartoe behoren onder andere de opleidingen en periodieke trainingen voor duikers, duikploegleiders en duikmedische begeleiders. De opleidingen en trainingen worden verzorgd door een team ervaren instructeurs, onder meer afkomstig van defensie of uit de brandweerwereld.

Voor zowel de Scuba- als SSE-duikopleidingen en -trainingen, kunnen alle materialen die het instituut in eigendom heeft worden gebruikt. Dat heeft het voordeel, dat hulpverleningsdiensten of andere duikers hun eigen uitrustingen (en voertuigen) niet hoeven mee te nemen en die na gebruik niet zelf hoeven te reinigen. Door deze 'ontzorging' kan zeer efficiënt en effectief geoefend worden. Onder meer door het maken van oefencircuits, waarbij meerdere groepen

Duikploegen van de brandweer worden in ons land steeds zeldzamer. De redenering is dat er meer overledenen geborgen worden dan er mensen gered worden en dat de kosten daarom niet opwegen tegen de baten. Gevolg is dan wel dat de brandweer bij gebrek aan een eigen duikteam tamelijk machteloos staat wanneer een waterongeval plaatsvindt en daardoor niet bepaald een positieve indruk achterlaat op het onvermijdelijk toegestroomde publiek. Het begrip 'oppervlaktewaterredding' wordt door het grote publiek niet altijd begrepen. Trouwens: ook niet bij veel van de brandweerlieden zelf. Aanrijdtijden van een duikteam van meer dan een half uur (vaak afkomstig uit andere regio's) zijn geen uitzondering. Zo creëert de brandweer de self fulfilling prophecy dat redden sowieso niet mogelijk is. De laatste jaren is de brandweer in ons land opgeschrikt door drie duikongevallen met dodelijke afloop. Die incidenten (en enkele andere ernstige ongelukken met duikers in het recente verleden) hebben het in stand houden van brandweerdrukteams ook geen goed gedaan. Niettemin zijn er nog altijd enkele regio's die wel hun duikteams paraat houden.

gelijktijdig op verschillende locaties aan het werk zijn. De ploegen hoeven dan niet op elkaar te wachten, waardoor de 'duikminuten' een stuk goedkoper zijn en de motivatie van de deelnemers sterk wordt bevorderd.

Vullen van de bassins

Terwijl nog volop aan de bouwkundige afwerking van het oefengebouw werd gewerkt, werd op maandag 3 december het startsein gegeven voor het vullen van de twee oefenbassins van 3 en 9 meter diep. Een ceremonieel maar ook belangrijk moment, want wat is een duikbassin zonder water? Wethouder Esther Heutink van Enkhuizen had de eer om samen met algemeen directeur Jeroen Baars het kraantje open te draaien. Het vullen was een tijdrovende aangelegenheid. Baars becijferde dat de twee oefenbassins gezamenlijk goed zijn voor 480 kuub water en de aansluiting van het gebouw op het drinkwater-net is een normale bedrijfsaansluiting. Verwachte vultijd voor de twee baden: vier weken!

De genodigden die bij de ceremoniële start van het vullen aanwezig waren, mochten ook hun bijdrage leveren aan het waterpeil in de bassins. Hiervoor werden flesjes water uitgedeeld. Misschien heeft het geholpen de vultijd 'iets' te bekorten.

Wethouder Heutink richtte bij het vullen kort het woord tot de bezoekers en zei verheugd te zijn dat het Enkhuizer bedrijfsleven wordt uitgebreid met een professioneel duikcentrum.

Tenslotte

BCO levert een totaalprogramma voor het opleiden van duikers. Doelgroepen zijn het bedrijfsleven en de hulpverleningsdiensten. Alle drie de elementen van een volwaardige duikopleiding (theorie, praktijk binnenwater en praktijk buitenwater) worden hier aangeboden. De veiligheid bij het werken onder water is een hot item, en juist die veiligheid staat hier in hoog aanzien. De certificering en het bijhouden van de logboeken kunnen door BCO voor de klant gedaan worden. Door de har-



9 meter hoog.

monisering van de wetgeving is dit ook voor de brandweer (en andere hulpverleningsdiensten) mogelijk. Door het aanbieden van dit totaalpakket, gaan de logistieke uitdagingen van brandweerdrukteams om vakbekwaam te worden of vakbekwaam te blijven ongetwijfeld tot het verleden behoren.

Foto's: Peter Snellen en Rob Jastrzebski



Dé leverancier van hydraulisch aangedreven:

- › Generatoren (IP23/IP54)
- › Dompelpompen (lichtgewicht)
- › Bergingslieren



Dynastart
Hydraulics B.V.

A Hermesweg 28, Barneveld
T 0342 550 220
E info@dynastarthydraulics.nl

› www.dynastarthydraulics.nl



Vuurwerkbommen belagen hulpverleners bij flatbrand Utrecht

In de Utrechtse wijk Kanaleneiland was het al dagen voor de jaarwisseling onrustig. De brandweer had vrijwel dagelijks de handen vol aan het blussen van autobranden, een ware plaag in de wijk, en op zaterdag 29 december brak ook nog eens een grote flatbrand uit aan de Stanleylaan. Tijdens de blussings- en reddingswerkzaamheden werden de hulpverleners vanuit het toegestroomde jeugdige publiek belaagd met zwaar vuurwerk.

De brand in het portiek van de vier etages tellende flat ontstond even na zeven uur 's avonds, vermoedelijk als gevolg van brandstichting of het ontsteken van vuurwerk in het portiek. Omwonenden melden kort voor het uitbreken van de brand een harde knal te hebben gehoord. De brand veroorzaakte een enorme hitte en rookontwikkeling in het portiek en het trappenhuis. Omdat dit de enige vluchtweg was, konden de bewoners van acht woningen zichzelf niet meer in veiligheid brengen. Zij

verzamelden zich op hun balkons in afwachting van redding door de brandweer. Die schaalde flink op in verband met de gevaarlijke situatie in de flat. Vier tankautosputten en twee autoladders, afkomstig van de posten Tolsteeg, Schepenbuurt, Leidse Rijn en Voordorp, rukten uit. Ook werd GRIP 1 afgekonddigd. Onder grote publieke belangstelling werden de bewoners met de twee autoladders van de balkons gehaald. Zes personen werden wegens rookinhalatie naar het ziekenhuis vervoerd.

Ter plaatse was het voor de hulpverleners moeilijk werken. Onder het publiek bevond zich een groep raddraaiers die al langere tijd voor problemen zorgt in de wijk. Op een gegeven moment werden vanuit de groep zware

vuurwerkbommen gegooid naar het aanwezige personeel van brandweer en politie. De politie zette hierop een groter gebied af, zodat brandweer- en ambulancepersoneel veilig hun werk konden doen. Het incident leidde tot grote maatschappelijke verontwaardiging. De Utrechtse burgemeester Jan van Zanen noemde het bekogelen van de hulpverleners onacceptabel en zelfs premier Rutte sprak zich in ferme bewoordingen uit over het belagen van hulpverleners die hun werk doen.

Hoewel de brand in het portiek snel was bedwongen, richtten rook, roet en hitte grote schade aan. Ook de woningen die aan het portiek grenzen leden veel rookschade. Voor 20 bewoners moest tijdelijk onderdak in een hotel worden geregeld in afwachting van het schoonmaken van hun woningen en het herstel van de schade in het portiek.

Tekst Rob Jastrzebski
Foto's Cor Meijer



Einde aan bizarre brandenreeks in Werkhoven

Door Rob Jastrzebski

Foto's: Menno Bausch en Rob Jastrzebski



De brandweerlieden in het Utrechtse Werkhoven en hun collega's uit omliggende plaatsen hebben een bizar najaar achter de rug. Tussen eind oktober en begin december moesten zij maar liefst vijf keer in actie komen voor brandmeldingen op hetzelfde adres, een boerenbedrijf aan de Hollendewagenweg. Telkens gingen delen van het bedrijf verloren en zelfs de woning van de veehouder bleef niet gespaard. De brandenreeks, die leidde tot grote onrust in de Werkhovense gemeenschap en tot frustratie bij de brandweer, kwam begin december ten einde toen de politie de eigenaar van het bedrijf aanhield op verdenking van betrokkenheid bij de branden.

In de afgelopen decembereditie van Eén-Eén-Twee kon u al lezen over een serie merkwaardige branden in het weidegebied tussen 't Goy en Werkhoven eind oktober 2018. Op 24 oktober brandde een koelloods met fruit af in 't Goy en de nacht daarop woedde een binnenbrand in een veestapel aan de Hollendewagenweg in Werkhoven, onge-

veer een kilometer verderop. De boer raakte gewond toen hij met een shovel brandende hooibalen uit de stal reed en werd geprezen om zijn dappere actie, waarmee hij zijn stal en veestapel wist te redden. Buiten de stal werd het brandende hooi afgeblust. Twee dagen later, in de nacht van 27 oktober, brandde een groot deel van de loods met opslag van

hooi en machines alsnog af, waarbij ook enkele koeien in het stalgedeelte omkwamen. De politie startte een groot onderzoek omdat het vrijwel zeker was dat beide branden waren aangestoken.

Frustrerend

Maar daarbij bleef het niet. Want tot

Boven: Brandende hooibalen in een stal in de nacht van 25 oktober.

Onder en rechts: Vuurzee op 27 oktober.





11 november 2018: verwoestende brand in de tweede loods.



grote schrik van de Werkhovense brandweerlieden gaan in de vroege ochtend van zondag 11 november rond kwart over vier de piepers af voor opnieuw een brandmelding op hetzelfde adres. Al op grote afstand is aan de nachtelijke hemel een fel rood verlichte rookkolom zichtbaar in de richting van de Hollendewagenweg. Bij aankomst wordt de vrees van de brandweerlieden bewaarheid. Deze keer staat de tweede grote stal annex bedrijfsloods op het terrein in brand! Net als bij de grote brand op 27 oktober wordt snel opgeschaald en brandweereenheden uit Cothen-Langbroek, Doorn, Zeist en Leusden schieten hun Werkhovense collega's te hulp. De stal staat in een mum van tijd van voor tot achter in lichtertlaai en is niet meer te redden. Alle inzet concentreert zich op het afschermen van het woonhuis en een schuur die aan de loods grensden. Dankzij de inzet van handstralen en waterkanonnen kunnen deze gebouwen

behouden worden. Nadat de brandweer de loods gecontroleerd heeft laten uitbranden, duurt het nabluswerk nog de hele volgende dag, waarbij regelmatig aflossing wordt verzorgd door eenheden uit andere delen van de regio Utrecht. De smeulende en rokende puinhopen op het terrein, pal naast de restanten van de naastgelegen loods die op 27 oktober afbrandde, geven een surrealistisch beeld. In tegenstelling tot de brand op 27 oktober, waarbij het grootste deel van de koeien en stieren in de eerste loods de brand overleefde, loopt het deze keer slechter af voor de veestapel. Zo'n vijf-

tig koeien kunnen niet meer op tijd uit de brandende stal worden gered. Ook de hond van de eigenaar komt in de vlammen om. De man zelf weet op het nippertje te ontkomen, hij sliep in een deel van de brandende loods. Het is voor de Werkhovense brandweer bijzonder frustrerend dat zij in twee weken tijd drie keer op hetzelfde adres in actie moesten komen en het landbouwbedrijf in fasen verwoest zagen worden. Een deel van de brandweerlieden is zelf agrariër en zij kennen het bedrijf. De aanhoudende reeks branden en de overtuiging van de eigenaar en de poli-



Schuurbrand op 16 november.



tie dat de branden waren aangestoken, veroorzaaken grote onrust binnen het vrijwilligerskorps en in de Werkhovense gemeenschap.

Frustratie is er ook bij de medewerkers van het beveiligingsbedrijf dat de bedrijfseigenaar na de tweede brand op 27 oktober had ingehuurd om het terrein te beveiligen. De aanwezigheid van de beveiligers, die regelmatig op het grote terrein patrouilleerden, kon het uitbreken van de derde brand niet verhinderen. Opvallend was dat enkele beveiligingscamera's die enige tijd het terrein in de gaten hielden, kort vóór de derde brand waren verwijderd.



Schuur en woonhuis

En nog komt er geen einde aan de branden in Werkhoven. In de nacht van vrijdag 16 november is het weer raak. Deze keer woedt brand in de schuur die aan de woning is vastgebouwd. De schuur en de woning waren de enige gebouwen die nog overeind stonden na de eerdere branden. Door snel optreden van de brandweerpost Werkhoven kan het vuur snel worden bedwongen, maar de schade aan de schuur is groot. Zaterdagochtend 1 december, kwart over één 's nachts: melding gebouwbrand Hollendewagenweg Werkhoven. Een herhaling van zetten: opschaling naar grote brand en bijstand werd geleverd door omliggende posten. Deze keer

woedt de brand in het woonhuis zelf. De vijfde brand op rij op het terrein. Ook nu kan de brand snel worden bedwongen. Zowel de schuurbrand op 16 november als deze laatste brand vinden plaats terwijl het terrein nog steeds werd beveiligd door een beveiligingsbedrijf en camera's. De camera's en de beveiligers hebben echter geen verdachte bewegingen op het terrein gezien. Diezelfde zaterdag 1 december houdt de politie, die inmiddels de handen vol heeft aan het Werkhovense brandendossier, de eigenaar van het getroffen bedrijf aan op verdenking van brandstichting of betrokkenheid bij de branden. De gedupeerde boer gaf eerder aan bedreigd te worden wegens omstandigheden in de persoonlijke sfeer en zag daarin de grond van de reeks brandstichtingen. De aanhouding was een schok voor de Werkhovense gemeenschap en ook bij de talloze brandweerlieden die keer op keer moesten uitrukken naar het terrein om have en goed te redden. Enkele dagen later werd de boer weer vrijgelaten, maar het onderzoek duurt nog voort en volgens de politie is hij nog steeds verdachte. Op het terrein aan de Hollendewagenweg zijn de verwrongen en geblakerde restanten van de afgebrande bedrijfshallen en een dichtgetimmerde woning de stille getuigen van een bizarre brandenreeks, die ongetwijfeld nog een lange nasleep zal krijgen.



Op 1 december woedt de vijfde brand in het woonhuis.

Zoals het lidmaatschapsnummer (001) al verraaft, was hij een van de eerste leden van de vereniging en van meet af aan betrokken bij de nieuwsbrieven en tijdschriften. De belangstelling voor de brandweer was er al vroeg, na een spreekbeurt over dat onderwerp, waarvoor hij naar een brandweerkazerne toog, waar toevallig een uit het oog verloren vriend van zijn vader werkte. Daarmee had hij meteen zijn eerste contacten en dat is niet meer gestopt.

Even voorstellen Gerard Koppers

Zelf bij de brandweer in Amsterdam gaan was geen optie, want met een brillette maakte je geen schijn van kans toen. Er dan maar een hobby van maken en zo beweegt hij zich al meer dan vijftig jaar tussen de rode wagens. Omdat het schrijven hem wel aardig af ging, deelde hij zijn kennis en wetenswaardigheden al snel via het korpsblad van de Amsterdamse brandweer (Naderbericht) en na een bezoek aan Londen ontstond het idee om naar Engels voorbeeld een vereniging van brandweerbobbyisten op te richten, samen met Piet Hoving en nog enkele mensen met die zeldzame hobby. Zo zeldzaam bleek die hobby toch niet te zijn en binnen korte tijd was er een bloeiende club van lieden met zo'n zelfde belangstelling. Zo'n club heeft natuurlijk ook een eigen blad, dat als nieuwsbrief begon en inmiddels is uitgegroeid tot het fantastische tijdschrift dat u nu in handen heeft. Vanaf het begin tot op heden zijn er schrijfsels van de hand van Gerard in te vinden. Hij was ook niet te beroerd om zijn reiservaringen te delen, voor zover die met de brandweer te maken hadden en dat was wel zeer regelmatig. Hij bracht de overzeese brandweerkorpsen in de West uitgebreid in beeld en inspireerde daarbij ook andere reislustige brandweerenhousiastelingen. Een manier om de brandweerbobby te beoefenen is het verzamelen van boeken, folders en gegevens over de brandweer en dat dan weer te kunnen delen met de andere liefhebbers. Zo ontstond het idee om zelf boeken te schrijven over onderwerpen waarover nog geen boeken waren en in 1988 verscheen zijn eerste lijvige werk over de Amsterdamse brandweer, vroeger en nu. Twee jaar later kwam er een prachtig boek



over een als saai bekend staande dienst, de Inspectie voor het Brandweerwezen. Met al dat onderzoeken en schrijven was er geen tijd meer voor de voortzetting van de rechtenstudie, die enthousiast was opgepakt. Het schrijven over de inspectie bracht ook interessante contacten met zich mee en nog in 1990 werd het Nationaal Brandweer-documentatiecentrum (NBDC) opgericht en voorlopig gehuisvest bij de Amsterdamse brandweer. Het NBDC bestaat nu nog steeds en heeft onderdak bij het Nationaal Veiligheidsinstituut in Apeldoorn. Dankzij de slimme computervrijwilligers van het NBDC kon de eerste website van de brandweer op internet worden gerealiseerd en dat leidde er toe, dat Gerard in 2000 bij het Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding in dienst kwam, na eerst dertig jaar bij particuliere bedrijven en de gemeente Amsterdam gewerkt te hebben. Daar kon ook het idee voor een Nationaal Brandweermuseum tot leven worden gebracht, waarvoor de NBDC'ers de gegevens van de ongevallen moesten verzamelen, omdat een centrale registratie niet bestond in Nederland. In 2005 stapte hij over naar de Onderzoeksraad voor Veiligheid om daar voor de documentatie en het archief te zorgen. Inmiddels is hij met vervroegd pensioen gegaan en lijkt hij zich wel fulltime te werpen op de brandweergeschiedenis. Sinds twintig jaar is hij ook betrokken bij de Stichting Behoud Erfgoed Brandweer Amsterdam en dat zorgt ervoor dat hij zo af en toe in historisch brandweeruniform op een oude brandweerauto te zien is. Voor zijn werk voor de vereniging, het NBDC en het Nationaal Brandweermuseum werd Gerard in 2013 benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau, nadat hij in 2010 al was verrast met de erespeld van verdienste van de Nederlandse Vereniging van Brandweezorg en Rampenbestrijding.



40 jaargangen: van N

In 1980 verscheen het 'orgaan' van de Nederlandse Vereniging 'De Brandweerhobbyist' voor het eerst als een heus tijdschrift. Een eigen naam en een eigen identiteit, die zich in de afgelopen 40 jaargangen ontwikkelde tot het professionele blad dat de **'Eén-Eén-Twee'** nu is. In deze en de komende uitgaven bladeren we voor u door de jaargangen.

Vooral de vooruitgang van de (druk) techniek heeft het beeld van het blad bepaald. Maar ook de inhoud en het niveau van de artikelen hebben door de deskundigheid van de auteurs steeds het peil mede bepaald. Opvallend genoeg komen veel namen van de auteurs van toen nog steeds voor in het tijdschrift!

Professionalisering

In 1975 begon de afdeling Nederland van The Fire Brigade Society met een gestencilde nieuwsbrief, die vanaf nummer 2 'De Brandweerhobbyist' ging heten. Mede daardoor werd de afdeling omgezet in een Nederlandse vereniging

met de naam 'De Brandweerhobbyist'. Na een paar jaar kwam er zelfs een heuse (gesponsorde) kleurenkaft om het stencil heen. In 1980 werd de volgende professionaliseringsslag voltooid. Het blad werd professioneel gedrukt, waardoor het gebruik van (zwart-wit)foto's mogelijk werd.

In het jaar daarop was de vereniging onstuimig gegroeid tot 371 betalende leden en er waren zelfs een aantal

afdelingen of commissies gevormd: Modelbouw, Verbindingen, Amsterdam en Fotografie en de commissie Hulpverlening werd al voorbereid. De 'verkoopafdeling' werd geprivatiseerd en de import van boeken en modellen werd verzorgd door 'Holland Hobby Sales', die ook tekende voor de uitgave van het nieuwe tijdschrift, dat de naam '0011' kreeg, naar het landelijke alarmnummer dat in opbouw was.



Een opstelling van een reddings/geneeskundige compagnie van het KMC op Crailo. Foto: BB Amsterdam
Links: De drie meest voorkomende brandweervoertuigen van het KMC: de autospuiter, de autospuiter voor twee bezettingen en de trekker voor een aanhangmotorspuiter. Foto: Jan Korte



Nieuwsbrief tot Brandweertijdschrift (1)

Korps Mobiele Colonnas

Bladerend door de eerste tweeëneenhalf jaar van het tijdschrift '0011', wanen we ons in een heuse tijdmachine. Allerlei artikelen en foto's van zaken die toen heel modern en vooruitstrevend waren, maar inmiddels al hoog en breed achterhaald. Zo kwam ik in het eerste nummer van 1981 reportages tegen over twee interessante korpsen, die inmiddels al lang niet meer bestaan. Er was een uitgebreide reportage over het Korps Mobiele Colonnas (KMC), waarover nog niet in zoveel detail was gepubliceerd. We weten nu – achteraf – dat het korps in 1992 is opgeheven, maar daar was in 1981 nog lang geen sprake van. Het KMC was onderdeel van de Bescherming Bevolking, die ten tijde van de Koude Oorlog moest zorgen voor de eerste hulp en grootschalige brandbestrijding. Het was daartoe verdeeld in twaalf mobiele colonnas redding/ geneeskundige hulpverlening, twaalf mobiele colonnas brandweer en een aanvullingsdepot voor onder andere de nooddrinkwatervoorziening. De 22.000 man die na mobilisatie paraat zouden staan op de diverse depots waren allen dienstplichtigen zonder andere mobili-

satiebestemming. Dat hadden we toen nog. Deze militairen moesten na de verandering van hun mobilisatiebestemming allemaal opgeleid worden in het grote depot in Craillo.

In het artikel wordt uitgebreid beschreven hoe de colonnas, compagnies en pelotons zijn samengesteld en wat voor brandweermaterieel er beschikbaar is. Er waren toen voor alle 576 blusgroepen autospuiten, trekkers en motorspuiten beschikbaar, die alle

Elke KMC-colonne had zijn eigen verzorgingscompagnie, waarvan ook een takelwagen deel uitmaakte.

Foto: Gerard Koppers

waren uitgerust met dezelfde soorten motoren en pompen. Dat maakte de uitwisselbaarheid en langdurige inzet mogelijk, zo was geleerd in de Tweede Wereldoorlog. Een excursie van de vereniging aan het KMC in Craillo, in 1981, maakte grote indruk door de grote hoe-



Als commandovoertuigen fungeerden tientallen VW-kevers, vergezeld van motor-ordonnances. Foto: BB Amsterdam



Brandverslagen, verluchtigd met fraaie foto's, begonnen het tijdschrift steeds interessanter te maken. De foto van de brand in oktober 1980 op Wittenburg in Amsterdam moest toen nog zwart-wit worden afgedrukt. Foto: Peter van Alen

Enkele kافتen van de voorgangers van het Tijdschrift over Brandweer en Hulpverlening. De telling van de jaargangen is pas begonnen met het eerste helemaal gedrukte blad. De voorgangers waren geheel of gedeeltelijk gestencild. We deden ons best maar het resultaat van stencilwerk blijft matig. Bovendien was er geen mogelijkheid om foto's af te drukken. De voertuigen en andere plaatjes moesten eerst nagetekend worden. Soms werd er een dure fotokopie ingevoegd, soms werd er een ansichtkaart op de kaft geplakt en de firma Motorkracht heeft een jaargang lang de kaft gedrukt waardoor we een kleurenfoto op de kaft hadden. Maar na 5 jaar waren we blij dat de stencilmachine afgedankt kon worden en we een 'echt' tijdschrift konden rondsturen: het begin van de jaargangtelling.

veelheden voertuigen. Toen de regionale brandweren de rampenbestrijdingstaken van de Bescherming Bevolking moesten overnemen, is het KMC nog tien jaar paraat gebleven om de brandweer de gelegenheid te geven zichzelf klaar te stomen voor grootschalige brandbestrijding met compagnies en pelotons.

London Salvage Corps

In hetzelfde nummer wordt ook het London Salvage Corps beschreven. Een brandweerachtige organisatie van

De grote 'Damage Control Units' waren meestal op Dodge-of Ford-chassis gebouwd, zoals dit exemplaar uit 1979. Foto: Gerard Koppers

de samenwerkende verzekeraars in Londen, die bij branden in de hoofdstad snel uitrukten en zich vooral bezig hield met schadebeperking. Daartoe hadden ze speciale voertuigen met afdekzeilen, rookafzuigers, waterpompen en veel handgereedschap. Ook deed men aan

brandonderzoek en het vastleggen van de schade. Door het optreden van het korps kon de brandweer zich concentreren op brandbestrijding en zodoende kon veel schade worden voorkomen. Het London Salvage Corps werd in 1866 opgericht en was in 1980 uitgegroeid tot een instelling met 24-uur parate eenheden, die sterk leken op de brandweer. Er waren drie grote en vier kleine 'Damage Control Units' beschikbaar, die op elke brandmelding van bedrijven uitrukten of op verzoek van de brandweer kwamen. Men was sinds 1961 gehuisvest in een moderne kazerne aan Aldersgate Street in de City, het zakelijke hart van Londen. Het hele korps bestond uit 141 man die, net als de brandweer, werkten in een 24-uurs-





De kleine 'Damage Control Units' van het London Salvage Corps hadden een bezetting van vier man. Ze waren er vooral voor de kleine snelle inzetten. Foto: Gerard Koppers



Kort na de verschijning van het artikel kwam men op de prop-pen met slim ingedeelde en daarom kleinere Mercedes-Benz DCU's. Foto: Gerard Koppers

Rechts: Na het opheffen van het London Salvage Corps ging een aantal korps-leden door in een particuliere firma met bijna dezelfde naam, maar in ieder geval dezelfde expertise. Alleen geen blauw licht. Foto: Gerard Koppers

dienst met een 42-urige werkweek. Na de reportage werd nog een nieuwe generatie voertuigen in dienst genomen, heel vooruitstrevend gebouwd op Mercedes-Benz chassis. Toen nog een opvallende verschijning in Engeland. In 1983 werd plotseling besloten dat de reguliere brandweer ook aan schadebeperking kon doen en het korps werd per april 1984 opgeheven. Ook de Salvage Corpsen van Glasgow en Liverpool deelden dat lot. Slechts een paar man konden overstappen naar de brandweer, een aantal begon voor zichzelf en de anderen gingen met vervroegd pensioen. Zo kwam een roemloos einde aan een instelling met een lange en roemrijke geschiedenis.

Branden

Het nieuwe tijdschrift, waarin ook foto's konden worden afgedrukt, leende zich



natuurlijk prima voor gedetailleerde brandverslagen, liefst nog met situatieschetsen en foto's. In die eerste jaren waren het vooral de grote branden in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, die de pagina's van '0011' haalden, maar gaandeweg grepen ook andere korpsen de kans om hun verrichtingen kenbaar te maken.

In het februari-nummer van 1981 komen we ook nog een hele uitleg tegen over de 5-tooncode, die in de

54 (!) brandweerregio's zou worden ingevoerd. Vooral in de kringen van de 0011-lezers was dat nuttige informatie en jarenlang konden vele – nu oudere – leden op scanners aan de uitgezonden tooncodes horen wie en wat er gealarmeerd werd. Dat waren nog eens tijden!

Het verenigingsorgaan van de vereniging De Brandweerbobbyist kreeg met het drukwerk ook een eigen naam: 0011, het toentertijd landelijk alarmnummer. Er konden nu foto's geplaatst worden in plaats van tekeningen. De kwaliteit van de foto's, vooral als het origineel in kleur was, was bedroevend slecht. Maar dat viel na 5-jaar stencilkwaliteit helemaal niet op! Het drukwerk was erg duur en voor het maken van de inhoud hadden we alleen de beschikking over een typemachine (geen zetmachine): om toch rechte kolommen te krijgen moest alle tekst twee keer in kolommen getikt worden! En voor de koppen werden óf tekeningen óf wrijffletters gebruikt. Layout leerden we door af te kijken bij andere tijdschriften, het te doen, en door goed te luisteren naar de heren van de drukwerkvoorbereiding van de drukkerij. Het was allemaal nog knip-, plak- en tekenwerk.





CBRN-alarm in Vught

Door
Rob Jastrzebski

Vier keer per jaar organiseert het Nationaal Trainingscentrum CBRN in Vught een grootschalige multi-oefening voor civiele en militaire eenheden rond een CBRN-scenario. Op 12 december vond weer zo'n oefening plaats, waarbij een aanslag met een drone en een chemisch strijdgas op een metrostation werd gesimuleerd. Een pittig scenario met hindernissen voor de samenwerkende eenheden van politie, brandweer, ambulancezorg, het Rode Kruis, Defensie en het RIVM.

Het NTC CBRN in Vught, onderdeel van het Defensie CBRN Centrum, is in 2014 opgericht en in vier jaar tijd is het een essentiële schakel geworden in het civiel-militaire partnernetwerk voor CBRN-incidentenbestrijding. Volgens commandant Douglas Broman van het Defensie CBRN Centrum wordt ruim 70 procent van de oefeningen en trainingen op het terrein georganiseerd ten behoeve van de civiele crisisbeheersingspartners: politie, brandweer, ambulancediensten en anderen. "En ook op het niveau van kennisborging en advisering werken we nauw samen met de civiele

partners. Zo hebben we liaisons van de politie, brandweer en GHOR verbonden aan alle onderdelen van het Defensie CBRN Centrum. Die samenwerking is inmiddels zo nauw, dat we eigenlijk niet meer zouden moeten spreken over een Defensie CBRN Centrum, maar een Nationaal CBRN Centrum."

Complicaties

Tijdens de oefening kwamen brandweereenheden uit de veiligheidsregio's Utrecht en Brabant-Zuidoost in actie, evenals de Grootschalige Ontsmettings

Eenheid (GOE) uit Groningen, ambulances, het Nederlandse Rode Kruis, politie-eenheden, de Koninklijke Marechaussee, de Milieu Ongevallen Dienst (MOD) van het RIVM en de CBRN Responseenheid van Defensie. Voor deze militaire specialisten was het een thuiswedstrijd; het NTC CBRN ligt pal naast hun uitruklocatie op de Van Brederode kazerne.

Het oefenscenario leverde voor de arriverende eenheden nogal wat hindernissen en complicaties op. De aanwezigheid van een gewapende terrorist op de plaats des onheils drong de hulp-



V.l.n.r.: Ook de politie doet zijn werk in beschermende kleding. Ontsmetting van slachtoffers. Grootschalige Geneeskundige Bijstand in actie. MOD en Defensie doen onderzoek op de plaats van de aanslag.



verleners in het defensief; brandweerlieden en ambulancepersoneel moesten dekking zoeken achter hun voertuigen, terwijl de politie met getrokken wapens de terrorist tot overgave moest dwingen. Nadat dat gebeurd was, zorgde onduidelijkheid over een mogelijke tweede verdachte en over de vrijgekomen chemische stof in het station voor nog meer vertraging. Een reële situatie: een incident met CBRN-componenten blijft voor hulpverleners enge en onbekende materie.

Gelukkig hebben dergelijke scenario's zich in Nederland nog niet daadwerkelijk voorgedaan, maar commandant Broman van het Defensie CBRN Centrum benadrukt het grote belang van gedegen operationele voorbereiding en intensief gezamenlijk oefenen door alle diensten die bij CBRN-aanslagen een rol hebben te vervullen. "Recente gebeurtenissen in het buitenland, zoals de aanslag op de Russische ex-spion Skripal met het zenuwgas Novitsjok, en een vrijdelde aanslag met ricine in Duitsland, tonen aan dat CBRN-incidenten een reële dreiging zijn. We moeten ons als Nederlandse hulpverleningsprofessionals dan ook continu afvragen of we er klaar voor zijn als het ons morgen overkomt."

Ontsmetting

Nadat de politie de plaats delict 'terroristvrij' verklaarde, ging de reddingsoperatie van start. IBGS-teams van de brandweer in beschermende kleding gingen het station binnen om nog achtergebleven slachtoffers naar buiten te halen en richting de ontsmettingseenheden te dirigeren. Op dat moment hadden enkele tientallen besmette personen al op eigen gelegenheid het metrostation verlaten en zich bij de opstellijn aan de rand van het veilige gebied vastgeklampt aan brandweerlieden en agenten. Gevolg: ook hulpverleners raakten besmet en werden zelf slachtoffer. Een reële situatie bij een aanslag, zodat medewerkers van politie, brandweer en ambulancediensten zeer alert moeten zijn op dit besmettingsrisico. Containment, het hermetisch afsluiten van het besmette gebied, zodat er niemand in en uitkomt, is dan ook cruciaal om verdere besmetting van de omgeving en andere personen te voorkomen. Tijdens deze oefening werd een peloton van de Mobiele Eenheid in beschermende wegwerpoveralls en met filtermaskers ingezet om de plaats delict af te zetten en besmette slachtoffers binnen

V.l.n.r.: In dekking achter de brandweervoertuigen. Besmetting van hulpverleners is een reëel risico. Verkenning en redding in beschermende outfit. 'Ground Zero' van de aanslag.

de 'perimeter' te houden. In een circa twee uur durende ontsmettingsoperatie werden alle slachtoffers ontsmet. De politie voerde hierbij controles uit om vast te stellen of geen verdachten zich met de slachtofferstroom meebewogen. Na de inzet van de brandweer, betraden specialisten van de Milieu Ongevallen Dienst en de CBRN Responseenheid van Defensie in gaspak de locatie om sporen veilig te stellen en monsters te nemen voor verdere analyse. Tot slot werd een ontsmettingscompagnie van Defensie ingezet voor de ontsmetting van de incidentplaats. De oefening gaf een goed beeld van de complexiteit van een CBRN-aanslag en de unieke samenwerking tussen specialisten van de civiele en militaire kolom in geval van een CBRN-incident. De kernboodschap: grenzen tussen organisaties vervagen en alle in Nederland beschikbare kennis en deskundigheid wordt gebundeld in het belang van effectieve hulpverlening en effectbeheersing.



In de loop der jaren bezocht Eén-Eén-Twee enkele verzamelaars die zich hadden gespecialiseerd in een of meerdere aan de hulpdiensten gerelateerde onderwerpen. Daar gaan wij voorlopig een gewoonte van maken. In deze nieuwe serie 'Het mooiste stuk van' wordt het spits afgebeten door voormalig brandweerwagenfabrikant Theo Kronenburg.



Het mooiste stuk van: Theo Kronenburg

Hij komt al uit de 'roaring twenties' en dat kun je nog altijd aan hem merken. Want ondanks zijn gevorderde leeftijd is hij jong van geest en hart. Theo Kronenburg, jawel, van die beroemde fabriek van brandweermaterieel uit Hedel, kwam enkele jaren geleden op het idee om naast zijn treinenhobby te beginnen met het verzamelen van brandweerwagens in model. Op zich een bekend verhaal, want vaak hoor je dat de verzamelaars van brandweermodellen daarvoor (of gelijktijdig) iets met modeltreinen gedaan hebben.

Het idee kwam opborrelen, nadat hij bij een vriend al enkele malen een collectie brandweermodellen had bewonderd. Maar die kerel verzamelde alle schalen. Theo, als rechtgeaard modeltreintjesman, wilde het gewoon op 'half nul' (1 op 87) houden en het moet gezegd: aanvankelijk lukte dat ook. Zijn uitgesproken voorliefde – hoe kan het anders? – gaat uit naar crashtenders in miniatuur en die hoeven dan heus niet uitsluitend van het 'eigen' merk te zijn. Na enkele maanden van verzamelen, waarin de eerste tientallen autootjes

werden aangeschaft, werd er eens grondig nagedacht over hoe de modelauto's mooi tentoongesteld konden worden en daarmee was de kiem gelegd, voor wat inmiddels echt zijn hobby geworden is: het verzamelen van brandweermodellen en die plaatsen bij de zelfgebouwde brandweerkazernes in (ongeveer) de juiste schaal.

Want ook Theo ontkwam er niet aan een beetje 'vreemd te gaan'. Uit het Verenigd Koninkrijk komen immers prachtige modellen in schaal 1 op 76 (een klein beetje groter dus), waaronder veel vliegveldbrandweerwagens. En och, die paar millimeter doen er niet toe, zolang het maar mooie wagens zijn, die in model goed zijn weergegeven.

Inmiddels is zijn collectie al flink gegroeid. Honderden modellen in 1 op 87 en 1 op 76 staan op de – tot hobbykamer omgebouwde – zolder van zijn riantte woning te pronken bij brandweerkazernes in miniatuur; dat daar dan ook nog bemanningen bij te zien zijn, spreekt vanzelf. Preiser en Merten leveren niet voor niets alleraardigst personeel op kleine schaal. Die brand-

weerkazernes zijn van divers materiaal. Uiteraard de bekende plastic bouwdozen van fabrikanten zoals Faller, Kibri en Vollmer. Ook de kazernes van Busch met de recentere techniek lasercut zijn aanwezig. Evenals het giethars 'resin' dat vooral wordt toegepast voor het realiseren van kleine oplages. Hetgeen ook van toepassing is op de vele – vooral in het Verenigd Koninkrijk geproduceerde – kazernes van karton. In het bouwen met karton is Theo overigens een ware meester. Niet alle miniatuurkazernes worden overeenkomstig de bouwhandleiding gemaakt; soms worden ze op een geheel eigen wijze samengesteld en worden zo helemaal nieuwe gebouwen. Hetzelfde geldt voor het ombouwen tot brandweerkazerne van andere daartoe geschikte gebouwen.

Op de vraag naar zijn mooiste stuk uit de collectie, krijg je zo veel antwoorden, dat je bijna niet meer weet wat je moet noteren. Natuurlijk, de Preiser vliegveldbrandweerauto (Kronenburg, jawel!) van het vliegveld Hamburg springt er toch wel uit, maar de andere



Treinen, brandweerkazernes en brandweerauto's in miniatuur. Links: Ook de kazerne op de voorgrond is van karton. Samen met Oxford modellen in de Britse schaal 1 op 76 (OO) onder andere verkrijgbaar bij info@noble-models.nl die ook aanwezig zijn op de diverse spoor- en modelauto-beurzen. Onder: Eveneens kartonmodel van Kingsway.

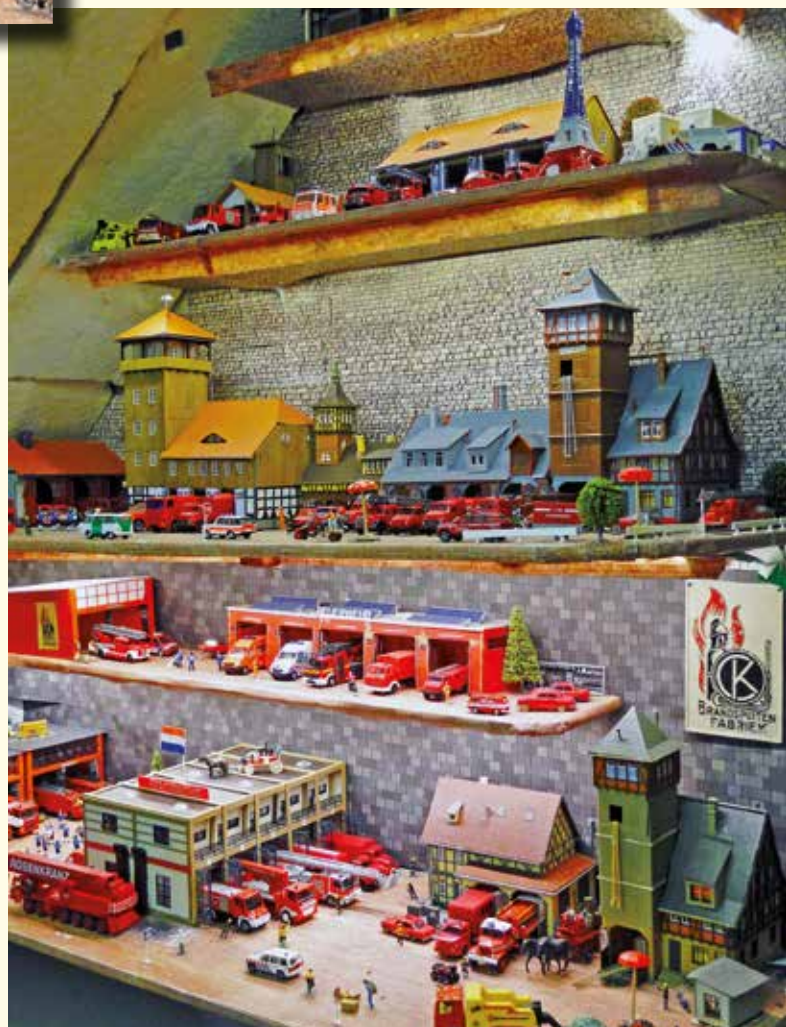


crashtenders, zoals die van de verzamelserie 'The World of Stobart' mogen ook graag van tijd tot tijd door Theo bewonderd en vertroeteld worden.

Het is opvallend hoe in slechts enkele jaren tijd een prachtige collectie is opgebouwd, die op een geheel eigen wijze wordt getoond. Op de vraag aan de collectioneur hoe hij aan die modellen geraakt, zegt hij, dat hij graag bevriende verzamelaars om een boodschap stuurt. Ook rijdt hij graag naar Aken, naar 'de mooiste modellenwinkel van Duitsland' om daar zijn bestellingen te plaatsen of de vitrines enigszins van hun inhoud te ontdoen. De kazernes komen dan voor een deel uit de modellenwinkel in Bergeijk en voor een ander deel weer via de post, want enkele enthousiaste leden van onze eigen VBB en van de miniatuurautoclub NAMAC zorgen er graag voor, dat Theo's verzameling up-to-date blijft.

Als schrijver dezes naar België rijdt, waar Theo – net over de grens – woont, zegt hij dan ook altijd tegen zijn echtgenote, dat hij 'met zijn vriendje gaat spelen'. Want dat je samen ontzettend veel plezier hebt met zo'n hobby, daar zijn de interviewer en zijn lijdend voorwerp het grondig over eens.

Tekst en foto's Peter Snellen



Boven: Hoofdzakelijk brandweerkazernes van plastic, al dan niet in aangepaste vorm.

Links: Brandweerkazerne van karton van Kingsway.

Midden: Zo lang er deuren in zitten kunnen, kunnen andere gebouwen eveneens als brandweerkazerne dienen, zoals hier diverse voorbeelden uit karton. Rechtsboven overigens de spoedeisende hulp van de beroemde BBC-serie 'Casualty'.

Een modern riant gebouw met een 'look' van staal en glas.

Toen in september 2018 de nieuwe brandweerpost Maarn-Maarsbergen officieel werd geopend, was er alle reden voor een feestelijke sfeer. Het riante nieuwe onderkomen vervangt de voormalige posten in de kernen Maarn en Maarsbergen en de nieuwbouw is voor de brandweerlieden een grote sprong voorwaarts in functionaliteit en comfort. Een brandweershuis gebouwd op principes van duurzaamheid, maar ook op fundamenten van een sterke lokale vrijwilligerscultuur.

De dorpen Maarn en Maarsbergen maken deel uit van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en hadden tot vorig jaar ieder hun eigen brandweerpost. Al in de jaren 80 van de vorige eeuw opperde een wethouder het plan om beide posten samen te voegen tot één centrale brandweerkazerne, strategisch gelegen tussen de twee kernen, maar dat idee moest politiek 'rijpen' in het gemeentebestuur en het toenmalige gemeentelijk brand-

weerkorps Maarn-Maarsbergen. De afgelopen decennia kwam samenvoeging regelmatig in beeld, maar de afgelopen tien jaar ging veel energie zitten in de gemeentelijke herindeling, waarbij de zelfstandige gemeente Maarn-Maarsbergen onderdeel werd van Utrechtse Heuvelrug, en in de regionalisering van de brandweer binnen de Veiligheidsregio Utrecht. Uit-

eindelijk

kwam er dan toch groen licht voor de samenvoeging en de nieuwbouw. Postcommandant Henk van Rossum stak veel energie in de voorbereiding van het project, alvorens hij na 45 jaar brandweerdienst in 2016 het stokje overdroeg aan zijn opvolger Jeroen de Ruwe.

Van twee naar één

Samenvoeging van brandweerposten kan soms gevoeligheden opleveren, omdat de lokale vrijwilligers dan



Riant brandweershuis

HV 09-5474, hulpverleningseenheid met vierwiel aandrijving voor inzet in het bosgebied.





s voor Maarn-Maarsbergen

Door
Rob Jastrzebski

een deel van hun eigen identiteit moeten opgeven. In dit geval was sprake van een soepele samenvoeging, volgens ploegleiders Ed de Groot van de ploeg Maarn en Frans Donselaar van Maarsbergen. Frans: “Al van oudsher waren we twee posten binnen één korps, met één vrijwilligersvereniging. We oefenden altijd samen en ook qua sociale activiteiten deden we veel gezamenlijk. Daardoor gaf de samenvoeging weinig problemen, ook al betekende het voor beide dorpen wel dat ze hun ‘eigen’ brandweerkazerne kwijt raakten. Het

was zowel in Maarn als in Maarsbergen toch een belangrijk baken in de lokale gemeenschap.”

Maar beide kazernes waren sterk verouderd en voldeden niet meer aan de ARBO-eisen van deze tijd, mede omdat er wegens de lange tijd sluimerende plannen nauwelijks meer was geïnvesteerd in onderhoud. Nieuwbouw was volgens de Maarnse teamleider Ed de Groot dan ook hard nodig. In november 2017 ging de bouw officieel van start en zeven maanden later, op 1 juni 2018, namen de brandweerploegen uit de

twee kernen hun nieuwe gezamenlijke brandweershuis in gebruik. Ed: “Voor de bouw van de nieuwe post werden vooraf mogelijke locaties verkend en de uiteindelijk gekozen plek aan de Tuindorppweg, gelegen tussen de twee woonkernen, kwam als beste uit die verkenning. Een rijtijdenonderzoek maakte duidelijk dat dit voor de vrijwilligers van beide kernen de meest praktische locatie was, om snelle uitrijtijden te kunnen waarborgen. De ligging is met name gunstig voor de collega’s die in Maarsbergen wonen. Daar werken veel





Boven: Kleedruimte.

Links: Dankzij innovatieve klimaatbeheersing is de nieuwe brandweerpost de eerste volledig energieneutrale post binnen de VRU.

mensen lokaal in de agrarische sector, zodat er ook overdag altijd voldoende vrijwilligers beschikbaar zijn. Maar in de praktijk is, sinds we vanaf de nieuwe locatie uitrukken, sprake van een goede mix van vrijwilligers uit de twee kernen.”

Mooi en duurzaam gebouw

In vergelijking met de twee oude brandweerposten in Maarn en Maarsbergen is de nieuwe huisvesting een complete bouwkundige revolutie. Aan de Tuindorppweg is een modern gebouw verzezen, dat met zijn aanzien van glas en staal stijl uitademt. Maar de toepassing van hout in de gevel, dat via een ‘brandproces’ is verduurzaamd en de aanplant van klimplanten die langs de staalconstructies groeien, geven het pand tegelijk een natuurlijke uitstraling. De nieuwe post is ook riant qua ruimte. Ed en Frans beamen dat volmondig en lichten

toe dat het voormalige gemeentebestuur van Maarn-Maarsbergen al heel lang geld had gereserveerd voor nieuwbouw. Op de bouwkosten hoefde dan ook niet bekibbeld te worden.

Duurzaamheid komt ook tot uiting in het energiebeheer. Zo is het dak van de kazerne belegd met zonnepanelen, voldoen de gevels en glaspanelen aan hoge isolatie-eisen en wordt voor de verwarming van het pand gebruik gemaakt van warmte-koude opslag in de bodem. In de zomer wordt relatief koel grondwater vanaf 125 meter diepte opgepompt om het gebouw te koelen en het opgewarmde water wordt weer teruggepompt in de bodem. Dat fungeert in de winterperiode vervolgens als ‘warmwaterbron’ voor de verwarming van het gebouw. De elektriciteit die nodig is voor het warmte-koudesysteem wordt gecompenseerd door de zonnepanelen op het dak. Volgens Marcel Schrijver van DTI Installatietechniek uit

Scherpenzeel, dat de energie-installaties voor de nieuwbouw leverde, is de brandweerpost Maarn-Maarsbergen als gevolg van deze combinatie de eerste volledig energieneutrale brandweerpost in de regio Utrecht.

De brandweervrijwilligers van Maarn-Maarsbergen hebben zelf via werkgroepen mee kunnen sturen op de inrichting van het gebouw en hebben ook deels meegewerkt aan de inrichting. Die ziet er als volgt uit: op de begane grond bevinden zich een remise met vier uitrukpoorten, was- en kleedruimten, een ‘vuil’ instructielokaal, technische ruimte voor de klimaatbeheersing en energievoorziening en een magazijn. Achter het gebouw is ook een ruime parkeergelegenheid en een oefenplaat voor technische hulpverlening gerealiseerd. Op de bovenverdieping bevinden zich een leslokaal, kantine, een kantoorruimte voor de postcommandant en twee flexwerkplekken.

Materieel en verzorgingsgebied

Het op de post gestationeerde rollend materieel weerspiegelt het verzorgingsgebied en de maatgevende risico’s in Maarn en Maarsbergen. Maarn is omringd door bosgebied, dus de post is logischerwijs de standplaats van een van de twaalf tot dusver geleverde CCFM natuurbrandbestrijdingsvoertuigen van de VRU. Tevens is de post de standplaats voor een van de regionale hulpverleningsvoertuigen. De rijksweg A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem



De oude 4x4 TS van Maarsbergen, wordt vervangen door een Unimog natuurbrandbestrijdingsvoertuig.



Nieuwe natuurbrandeenheid 09-5444



genereren door het jaar heen nogal wat hulpverleningsuitrukken. Verkeersincidenten en natuurbranden vormen dus een wezenlijk deel van het risicoprofiel. Verder wordt Maarsbergen gekenmerkt door landelijk gebied met agrarische activiteiten, terwijl Maarn meer een forensendorp is met een kleine ‘stedelijke kern’ en woonwijken in bosrijk gebied.

Voertuigenoverzicht Maarn-Maarsbergen

09-5431	TS	Mercedes-Benz Atego	Gemco-Godiva	2009	BX-BT-85
09-5441	TS 4x4	MAN 18.284MAF	Mucar-Godiva	2001	BL-RB-52
09-5474	HV 4x4	MAN 13.290BLA	DRV	2011	BZ-BP-58
09-5444	TS 4X4	Mercedes-Benz Unimog	Ziegler	2018	85-BLF-5
09-5434	TS Compact	Mercedes-Benz Atego	Ziegler	2018	84-BLN-1



De kern Maarn telt circa 5800 inwoners, Maarsbergen heeft een inwonertal van ongeveer 850.

Voor de basisbrandweerzorg heeft de post de beschikking gekregen over een nieuwe Mercedes-Ziegler ‘Compact’ tankautospuiter. Een van de 24 nieuwe tankautosputters die dit jaar aan de VRU zijn geleverd. Dan is er nog één opstel-

plaats in de remise over. Die is bestemd voor een tankautospuiter van een speciaal model, een Mercedes-Benz Atego met verlaagde opbouw. Dit voertuig wordt, ondanks de komst van de twee nieuwe bluseenheden nog niet buiten dienst gesteld. Ed de Groot legt uit waarom niet. “Sinds jaar en dag hebben we in Maarn een verlaagd blusvoertuig op de uitruk, vanwege de bijzondere geografische situatie in het dorp. De snelweg en het spoor snijden de bebouwde kom in tweeën en de enige verbinding tussen de dorpskern en de wijk aan de andere kant van de verkeersaders is een lage tunnel ter hoogte van het station. Hogere vrachtwagenmodellen kunnen daar niet doorheen. Met de verlaagde tankautospuiter lukt dat wel en dat scheelt



Boven: De nieuwe tankautospuiter Compact.

Een bijzonderheid op wielen: de verlaagde TS, geschikt voor de lage tunnel in Maarn. Inzet: De tunnel in kwestie bij het station.



Boven: Voormalige kazerne Maarsbergen. Rechtsboven: Voormalige kazerne in de kern van Maarn.

Rechts: Brandweerkazerne met slangen-toren in Maarn, jaren 60.

naar schatting 10 minuten rijtijd. Anders moeten we een flink stuk omrijden bij een melding in dat deel van het dorp. Of de eenheid vervangen wordt als hij technisch is afgeschreven, is overigens twijfelachtig. Maar de bluseenheid stamt uit 2009 en kan zodoende nog een poos mee. Met drie blusvoertuigen op de post hebben we voor een werkgebied van onze omvang in feite een luxe situatie.”



Zwaargewonde bij brand tuinhuisje

Op maandagochtend 19 november brandde in de Duitse stad Winsen op een volkstuintencomplex een tuinhuisje af. Daarbij liep een bewoner ernstige brandwonden op. Hij werd per traumaheli naar een brandwondencentrum gevlogen.

Op weg naar hun kazerne zagen de gealarmeerde brandweerlieden al dat het menens was. Het volkstuintencomplex grenst namelijk aan de brandweerkazerne van Winsen en een enorme rookwolk wees als het ware de weg. Het korps was dan ook zeer snel ter plaatse. Voor het brandende tuinhuis trof men het ernstig verbrande slachtoffer aan. Terwijl direct eerste hulp werd verleend, startte gelijktijdig de brandbestrijding.

Daarbij werd tevens de eveneens tot Winsen behorende brandweer van het dorp Stöckte gealarmeerd. De regionale meldkamer ambulance-dienst had inmiddels twee spoedambulances en een spoedarts op weg gestuurd. Op grond van de melding ‘brandwonden’ werd ook een traumaheli ingezet. Deze kon landen op het plein voor de brandweerkazerne. Het slachtoffer werd nadat de beide spoedartsen in een van de ambulances hem zo ver gestabiliseerd hadden, per helikopter naar een brandwondencentrum in Hamburg gebracht. Door de snelle aanwezigheid van beide korpsen kon uitbreiding van de brand op het dichtbebouwde volkstuinten-



complex voorkomen worden. Met twee stralen van twee kanten was de brand snel onder controle. Het betreffende tuinhuisje brandde tot de grond toe af. Na ongeveer anderhalf uur kon de inzet beëindigd worden.

Tekst en foto's Burkhard Giese, voorlichter brandweer Winsen



Golden Oldies

Op 13 september 2003 was de afdeling fotografie van de VBB te gast in het gebied ten oosten van Arnhem. Die dag werden uiteraard de diverse voertuigen gefotografeerd. In deze editie een greep uit deze foto's. Indien u vragen en/of opmerkingen heeft kunt u deze mailen naar dirk.jobing@home.nl

Foto's: Dirk Jobing



Autospuut. Korps: Doesburg. Automerk: Commer.
Type: KCL 4023 (WalkThru). Opbouw: Bikkers.
Kenteken: XN-62-50. Bouwjaar: 1968



Autospuut
Korps: Doesburg
Automerk: Ford
Type: AA
Opbouw: Van der Ploeg
Kenteken: NJ-48-23
Bouwjaar: 1930



Tankautospuut
Korps: Gazelle (Dieren)
Automerk: Mercedes-Benz
Type: LP 1113/36
Opbouw: Den Hartog
Kenteken: 87-53-JB
Bouwjaar: 1976



Kraanwagen. Korps: Zevenaar. Automerk: Saviem
Type: TP3. Opbouw: Hiab. Kenteken: 61-PB-99
Bouwjaar: 1979

Rechts: Tankautospuut. Korps: BAT (Zevenaar).
Automerk: Mercedes-Benz. Type: LF608D29
Opbouw: Den Hartog. Kenteken: BB-31-KJ. Bouwjaar: 1980



Schuim Poeder Bluswagen. Korps: Akzo-Nobel (Arnhem)
Automerk: DAF. Type: A1300BA468. Opbouw: Bikkers
Kenteken: VN-01-12, Bouwjaar: 1967



Hoogwerker. Korps: Dieren. Automerk: Mercedes-Benz
Type: LK 1924/52. Opbouw: Wibe/Alkmaar
Kenteken: ZZ-33-55. Bouwjaar: 1980





Onder: Bergen: Fordson WOT-2 met kenteken GZ-44978.



Boven: Voorop een voormalige Ford V8 vrachtwagen uit 1936 die in 1945 door Geesink werd omgebouwd tot auto-spuit voor Alkmaar (GZ-61845, later RF-04-64). In 1958 is het voertuig naar post Koedijk gegaan. Daarachter voertuigen van Bergen (NH), Oudorp, Heiloo, Langedijk en Egmond-Binnen.

Neptunus, Ahoy en de brandweer zorgden voor droge

In de nacht van zaterdag 31 januari op 1 februari 1953 werd Nederland getroffen door een grote natuurramp. Een zeer zware storm stuwde het zeewater op en dit werd nog verergerd door springtij dat op zich al voor een hogere waterstand zorgt. De dijken bleken niet hoog en stevig genoeg om dit natuurgeweld te weerstaan. De Watersnoodramp die zich voltrok eiste alleen in ons land al meer dan 1800 levens. Ook 's-Gravendeel werd zwaar getroffen door de watersnood, een tweetal dijken braken door, de Gorsdijk en de dijk van de Mariapolder. In de Hoekse Waard verdronken 139 mensen, alleen al in 's-Gravendeel verloren totaal 37 mensen het leven.

De aangerichte schade werd in 's-Gravendeel geschat op ca. 10 miljoen gulden (een kleine vijf miljoen euro,

maar in verhouding met nu een veelvoud daarvan). Zo'n 100 huizen werden zwaar beschadigd of geheel vernield.

Van het vee is ongeveer de helft verdronken, en er was heel veel schade aan de vlasindustrie.



Boven: Bedford MWD van Egmond-Binnen. Rechts: Een personeel/materieelwagen met motorspuitaanhanger uit Heiloo met 'winterjas' aan. Het is een Ford G8T (kenteken GX-32913). De motorspuit is een Ford V8/Kronenburg groot vermogen met een capaciteit van 2500 l/min. Daarnaast: Chevrolet HUP van Oudorp.

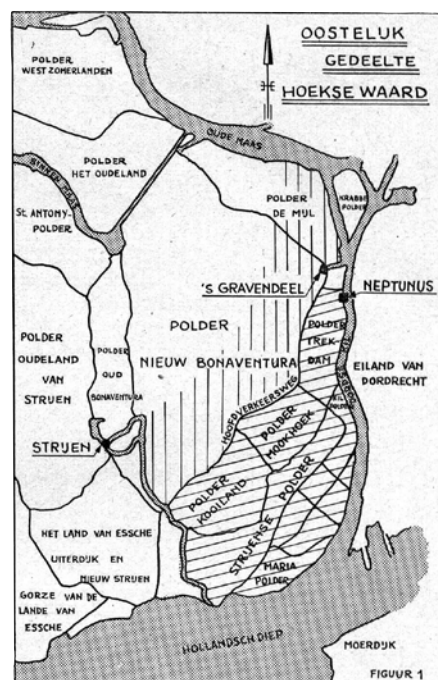




Boven: Drijvend gemaal Neptunus.

Links: Zandzuiger Ahoy

Onder: inzetgebied Neptunus



voeten in de Hoekse Waard

**Door
Adriaan Kriek**

Na de ramp waren in nog geen twee maanden tijd de dijken weer dicht en de polders droog. Het herstel van de duizenden vernielde of beschadigde woningen en boerderijen werd ook snel opgepakt. Het leegzuigen van de Hoekse Waard met zijn 11 ondergelopen polders werd gedaan door het drijvende gemaal 'Neptunus', gebouwd in 1950 door scheepswerf Janssen te Druten, en de Zandzuiger Ahoy bouwjaar 1942. De eigenaar van deze Zandzuiger Ahoy was Oosterwijk Aannemingsbedrijf NV

in Rotterdam. De Ahoy werd ingezet bij de buurgemeente Puttershoek in het Lorregat, hoelang hij daar heeft liggen pompen is onbekend.

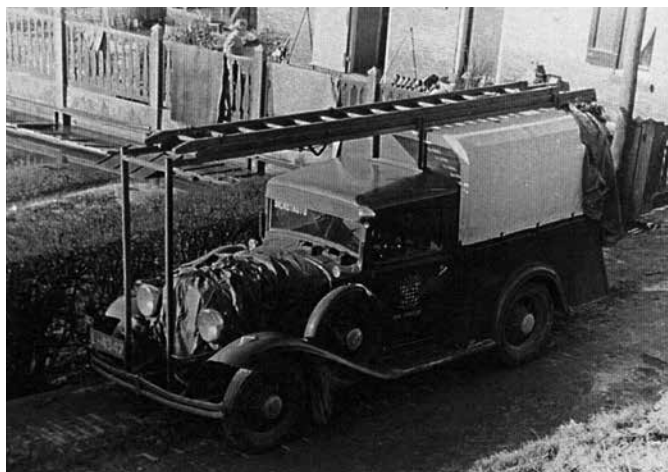
De 'Neptunus' was toen eigendom van de voormalige NV Provinciale Gelderse Elektriciteit Maatschappij. Deze pompboot lag in de kolenhaven van de Centrale Gelderland te Nijmegen, om bij een te lage waterstand toch de centrale te kunnen voorzien van voldoende koelwater. Het aangebrachte bassin kon men op deze manier volpompen tot de

gewenste hoogte voor het koelwater. Bij de directie van PGEM kwam direct de gedachte om de pompboot in het rampgebied in te zetten. Al op 2 februari werd de 'Neptunus' in bruikleen aan





Langedijk: Fordson WOT-2 met kenteken GZ-83235 met Dennis motorspuitaanhangser van de post Noord-Scharwoude. Bijzonder is de opbouw als 'bellenwagen'.



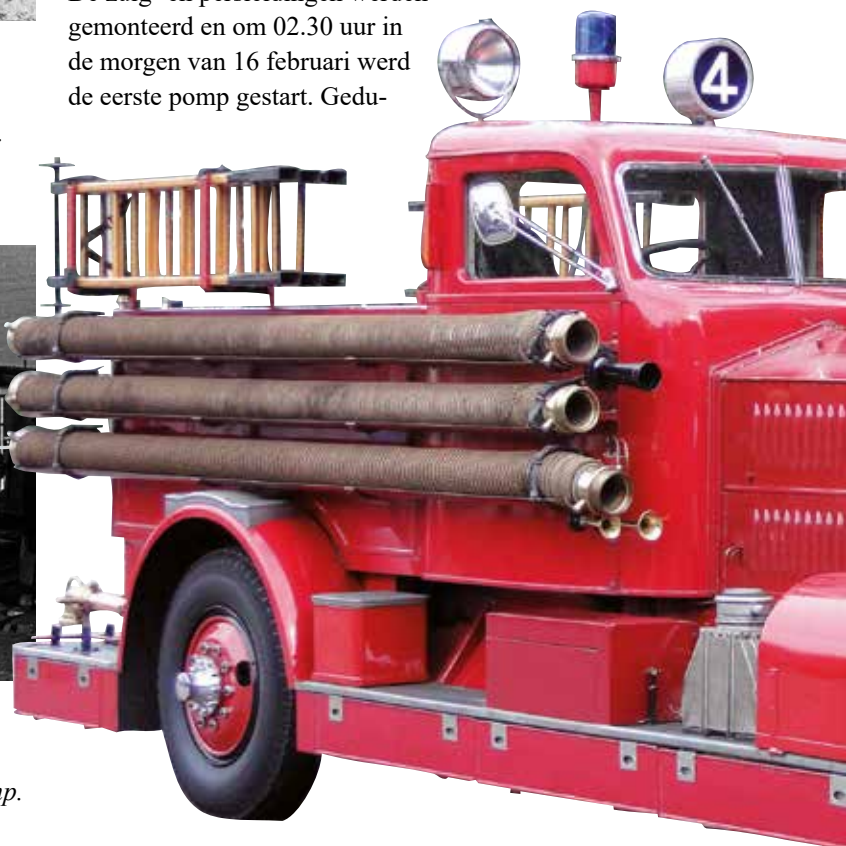
Voormalige Dodge DH personenwagen (1931) die in 1934 door Remmers omgebouwd is tot materiaalwagen voor de brandweer IJsselstein, kenteken L-4347 en later 28-36-GB. Het voertuig is behouden gebleven bij de Stichting Historisch Brandweermaterieel Wateringen.



De oersterke Willys Jeep CJ3A was geliefd type bij de brandweer in Nederland. Kronenburg en Van Bergen hebben veel daarvan voorzien van een lagedruk voorbouw pomp. Deze Willys van de brandweer Lopik (kenteken NJ-10-67) heeft dienst gedaan vanaf 1950 tot 1962.



Rijkswaterstaat te Arnhem aangeboden, waarna op 4 februari het verzoek kwam van Rijkswaterstaat voor Zuid-Holland om de 'Neptunus' naar Rotterdam te brengen. En op 5 februari was het drijvende gemaal, voorzien van brandstof voor 14 dagen continubedrijf, op weg naar Rotterdam. De scheepswerf Wilton-Fijenoord kreeg de opdracht om de 'Neptunus' bedrijfsklaar te maken. Op 11 februari werd er 4 uur proefgedraaid en alles bedrijfsklaar bevonden. Er moesten nog wel nieuwe pijpen vervaardigd worden vanwege de achter de dijk gelegen polder. Tevens moest men rekening houden met het getijdeverschil van bijna 2 meter. Hiervoor werden beweegbare (leren balgen) koppelingen gemaakt. Op 12 februari vertrok de 'Neptunus' naar haar eerste ligplaats de Dordtse Kil. De dag erop, 13 februari, kwam men aan bij 's-Gravendeel. De zuig- en persleidingen werden gemonteerd en om 02.30 uur in de morgen van 16 februari werd de eerste pomp gestart. Gedu-





rende de daaropvolgende dagen werden de pompen 2, 3 en 4 opgestart en na een week was de capaciteit van de 'Neptunus' opgevoerd tot haar maximum ± 720.000 m³ per etmaal. Vanaf 28 februari sloegen de pompen stuk voor stuk af, doordat er niet meer voldoende water aangevoerd werd. Op 4 maart vertrok de 'Neptunus' weer uit 's-Gravendeel. De polders in het oostelijke deel van de Hoekse Waard waren droog.

Tijdens het leegpompen van het oostelijke deel van de Hoekse Waard door de 'Neptunus', kwamen uit het hele land brandweerlieden met hun voertuigen naar 's-Gravendeel om mee te helpen met het leegpompen van de polder Bevershoek ('de Nes').

De meeste korpsen waren op de bonnefooi naar 's-Gravendeel gekomen zonder extra kleren. In de loop van de tijd vertrokken ze weer, en de laatste vertrok pas na 3 weken. In totaal hebben 26 korpsen vanuit heel Nederland 's-Gravendeel geholpen met het droog krijgen van de polder.

Met in totaal 33 pompen is het na drie dagen en nachten pompen gelukt de polder droog te krijgen. Het was een oppervlakte van 17 hectare met ongeveer 2 meter hoog water.



Fordson Thames ET6 autospuiter uit 1951 gebouwd door Kronenburg met middenbouwpomp (1500 l/min). Kenteken L-10811 (later NF-44-18) en heeft tot 1968 dienst gedaan bij de brandweer Soesterberg. Linksboven: Dodge 'Beep' van Schoorl.



Fordson WOT-2 van Zijpe (korps Schagerbrug) met kenteken G-53516 (later NJ-01-85) met bellenwagenopbouw.

Onder: De bekendste brandweerwagens van Nederland zijn natuurlijk de Ahrens-Foxen van de brandweer Rotterdam. Van de in 1927 geleverde 7 stuks zijn er 6 bewaard gebleven, 1 is er verloren gegaan tijdens het bombardement van Rotterdam in 1940. Deze giganten hadden maar liefst een pompcapaciteit van 3800 l/min en hebben tot de begin jaren zeventig dienst gedaan.





Onder: In 1948 kwam deze trekker/manschappenwagen met bouwjaar 1943 en kenteken GZ-67259 in dienst van de brandweer Schagen. Het is een van de ca. 150 door de Nederlandse overheid aangeschafte exemplaren van de Austin K2 'bellenwagens' die in het Verenigd Koninkrijk tijdens de Tweede Wereldoorlog als trekker voor motorspuitaanhangers werden gebruikt.



Boven: Dodge 'Beep' van Ursem.
Onder: In de Tweede Wereldoorlog is deze Cadillac (bouwjaar 1933) gevorderd en omgebouwd tot trekker/manschappenwagen voor de brandweer Veenendaal. In 1942 in dienst, kenteken L-43587 en in 1966 afgevoerd.



Ingezette voertuigen

Tijdens deze operatie zijn diverse foto's gemaakt, waarvan een aantal hierbij zijn afgebeeld. Deze werden ter beschikking gesteld door de Historische Vereniging 's-Gravendeel.

Bij het ingezette materieel vallen diverse voertuigen op die zijn gebouwd op voormalige legervoertuigen van de geallieerde strijd machten. Deze zijn na de bevrijding van Nederland in 1945 in grote dumps achtergebleven. Deze dumps stonden op de vliegbasis Deelen en bij Schaarsbergen evenals een grote dump in Enschede. Van daar uit werden ze verdeeld en kwamen ze terecht bij de

Koninklijke Landmacht, civiele instanties en transportbedrijven. En ook bij vele brandweerkorpsen die door de oorlog krap in het materieel waren komen te zitten, onder andere door vordering door de bezetter.

Zo hadden de korpsen van Bergen (NH), Zijpe (korps Schagerbrug) en Langedijk in die tijd hetzelfde type voertuig, namelijk een Fordson WOT-2 trekker manschappenwagen. De Fordson WOT-2 is een typisch Engels militair voertuig, ze werden in de Ford fabriek in Dagenham vlakbij London gebouwd. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen er een aantal bij de Nederlandse dump terecht.

Een bijzondere verschijning is de Bedford MWD (bouwjaar 1943) van de brandweer Egmond-Binnen. Deze werd door Van Bergen omgebouwd tot autospuit met kenteken G-60705 en in 1950

in gebruik genomen. In 1939 behoorden de Bedfords tot Englands meest populaire vrachtwagen in de klasse tot 5 ton. Dit voertuig is via de dump terecht gekomen in Egmond-Binnen, dat later na gemeentelijke herindeling is veranderd in Egmond aan de Hoef.

Ook de Chevrolet C8A HUP (Heavy Utility Personnel) van Oudorp met kenteken GZ-84564 is een voormalig legervoertuig. Het voertuig deed dienst als personen- en materieelwagen en tevens trekker voor de MSA.

Zowel Schoorl als Ursem beschikten via de dumphandel over voormalige Amerikaanse militaire voertuigen van het type Dodge WC52, ook wel een Beep genoemd, waarvan er zo'n 250.000 gemaakt zijn. Beide zijn omgebouwd tot autospuit door Van Bergen uit Heiligerlee. De Dodge van Schoorl is nog steeds als oldtimer aanwezig bij het korps. Het voertuig uit Sint Maarten (foto links) komt eveneens van oorsprong uit de dumphandel, het gaat hier om een Chevrolet C15A die is omgebouwd door Van Bergen uit Heiligerlee tot autospuit, het voertuig is voorzien van een lage-druk voorbouwpomp. Helaas ontbreken verdere gegevens.



Geraadpleegde bronnen:

- Stichting Noviomagus
- 75 jaar vrijwillige brandweer 's-Gravendeel
- Historische Vereniging 's-Gravendeel

VRU oefent brandscenario in Domtoren

Al sinds de veertiende eeuw domineert de 112 meter hoge Domtoren de skyline van Utrecht. Maar de komende jaren staat het markante bouwwerk in de steigers voor groot bouwkundig onderhoud. Om goed voorbereid te zijn op mogelijke incidenten tijdens de restauratie, hielden brandweereenheden van de Veiligheidsregio Utrecht op maandagavond 26 november een oefening op grote hoogte. Volgens het oefenscenario was brand ontstaan tijdens laswerkzaamheden in de toren, waarbij bezoekers ingesloten raakten en gered moesten worden. Dat zou een reële situatie kunnen zijn, aangezien de Domtoren tijdens het restauratieproject voor bezoekers geopend blijft.

Het was flink traplopen voor de ingezette brandweereenheden om via het smalle trappenhuis bij de incidentlocatie op tientallen meters hoogte te komen; een goede conditietest voor de hulpverleners! Behalve twee tankautospuiten en een autoladder, werd ook het hoogtereddings-team van de VRU ingezet om een van de slachtoffers naar beneden te brengen. Ook voor deze specialisten was de oefening een mooie gelegenheid om hun vaardigheden voor het

redden van personen op grote hoogte op peil te houden. En de Domtoren is voor de hoogtereddingspecialisten vanuit oefenoptiek zeker een 'A-locatie'. Nadat de hoogteredders het slachtoffer op een brancard aan lijnen naar een lager gelegen deel van de toren hadden laten zakken, nam de autoladder met brancardsteun het werk over om het slachtoffer naar straatniveau te brengen.

*Foto's Cor Meijer
en Peter van den Berg*



Bedrijfsbrandweer TOTAL-A

Total is de vierde grootste internationale olie- en gas-groep wereldwijd met meer dan 100.000 medewerkers in 130 landen, 700 industriële sites en duizenden tankstations. België is een historisch land voor Total: ze zijn er al bijna een eeuw actief en er zijn daar 4800 medewerkers werkzaam. De activiteiten dekken er de afnemerszijde van de energieketen, gaande van de raffinage van aardolie tot de transformatie ervan in kunststoffen, alsook de distributie van aardolieproducten, gas en elektriciteit. Voor de raffinage en de petrochemie zijn ze zowel gevestigd in Brussel als in Antwerpen en Feluy.

Het platform in Antwerpen is het belangrijkste van de Total groep in Europa en gelegen op de rechter Scheldeoever in het havengebied van de stad. Het bestaat uit drie sites die praktisch naast elkaar gelegen zijn. Elke dag werken er zo'n 1700 medewerkers op de drie sites. In de eerste plaats is er de raffinaderij Total Raffinaderij Antwerpen (TRA). Daarnaast is er bedrijfssite Total Olefins Antwerp (TOA) dat chemische basisproducten produceert met nog eens daarnaast een productiesite voor polymeren, Total Polymers Antwerp (TPA). Deze polymeren worden gebruikt in tal van huishoudelijke en industriële toepassingen, zoals in verpakkingen en in bumpers voor auto's. Aan de overkant, op de linker Scheldeoever zijn twee tankopslagparken gelegen die ondergronds verbonden zijn met enerzijds de

site TOA en anderzijds de raffinaderij. Dit laatste tankopslagpark wordt momenteel ontmanteld en is dus niet meer in gebruik. Onlangs heeft Total meer dan een miljard euro geïnvesteerd in de Antwerpse bedrijfssites om het platform te moderniseren en het een van de meest competitieve van de sector te maken. De bedoeling is om hun industrie aan te passen aan de evolutie van de markt door de productie te richten op producten met een hogere toegevoegde waarde die voldoen aan de strengste milieunormen. Wat de raffinage betreft, werden twee nieuwe eenheden gebouwd waarmee er meer huisbrandolie met nieuwe specificaties kan worden geproduceerd worden en minder zware stookolie. Op het gebied van

petrochemie is het de bedoeling om zo veel mogelijk grondstoffen te gebruiken tegen een voordelige prijs ter vervanging van nafta, dat afkomstig is uit aardolie en dus duurder is. Zo wordt er nu ethaan, afkomstig uit aardgas gebruikt wat geïmporteerd wordt uit Noorwegen. Bovendien kunnen ze het gas dat wordt geproduceerd tijdens het raffinageproces recupereren en omzetten. De Total raffinaderij in Antwerpen is de derde grootste raffinaderij van Europa, met een jaarlijkse productiecapaciteit van in totaal 16 miljoen ton wat neerkomt op 350.000 vaten per dag. Hier wordt ruwe aardolie gedistilleerd in onder andere benzine, LPG, kerosine, gasoline, diesel, nafta en grondstoffen



Boven: Citroën Jumper materiaalwagen/Dias (TOA). Rechtsboven: Ford Transit ambulance (TOA).



Rechts: Haakarmvoertuig met schuimcontainer 8000 liter SVM (TOA/containter idem TRA).

Rechterpagina: Commandovoertuig/controlle pijpleidingen Toyota (TOA).



Antwerpen

Door Henri De Beul



Boven: Foto Total Antwerpen.

Links: Naast de raffinaderij beschikt men over een eigen oefenplaat voor kleinschalige oefeningen.

voor de petrochemie. Total Olefins produceert onder andere ethyleen, propyleen, en toluen en op de site Total Polymers wordt hoge dichtheids polyethyleen (HDPE) geproduceerd.

De brandweer

Alle drie de bedrijfssites: de Total raffinaderij Antwerpen (TRA), Total Olefins Antwerp (TOA) en Total Polymers Antwerp (TPA) hebben een eigen brandweer, waarbij die van TPA de kleinste is.



TS MB/Doeschot ex-Nieuwegein (TOA).



Schiemtankwagen MB Atego/Dias (TOA).



Tankautospuut DAF/Somati (TRA).

Sinds maart 2017 zijn alle drie brandweerkorpsen in één brandweerplatform geïntegreerd onder verantwoordelijkheid van het hoofd brandweer. Op alle drie de Total-sites heeft hij een adjunct-hoofd brandweer die instaat voor de dagelijkse gang van zaken. Vóórdat het brandweerplatform werd opgericht, was er uiteraard al een nauwe samenwerking tussen de interventiediensten onderling die nu verder geoptimaliseerd werd. Zo komen bij een brandalarm of melding op de raffinaderij (TRA) de collega's van TOA ook ter assistentie en omgekeerd. Tussen TOA en TPA geldt hetzelfde. Bij een reële noodsituatie beslist

Nieuwste industrieel schuimblusvoertuig DAF/Rosenbauer (TRA).

de interventieleider of er moet worden opgeschaald naar de openbare hulpdiensten. Tevens bestaat de mogelijkheid om de dienstvrije Total-brandweermensen naar hun respectievelijke posten terug te roepen.

De beroepsbrandweermensen van zowel TRA als TOA werken in een systeem van 24 uur dienst/48 uur vrij. De raffinaderij (TRA) heeft géén hulpbrand-

weermensen (medewerkers uit de productie) in dienst. Dit in tegenstelling tot de sites TOA en TPA waar wél mensen uit de productie naast hun dagelijkse taken ingeschakeld kunnen worden ter ondersteuning.

Aangezien de civiele brandweer van Antwerpen een gespecialiseerd klimteam heeft voor hoogte/diepteredding wordt bij een dergelijke calamiteit, beroep gedaan op deze collega's. Zij komen hiervoor geregeld oefenen op de TOTAL-vestigingen. Een shut-down voor grote onderhoudswerken van één of andere installatie op een TOTAL-vestiging is zeer geschikt en een extra gelegenheid waar het Antwerpse hoogte-diepte reddingsteam kan oefenen in reële situaties. Oefenen bijvoorbeeld op de fakkeltoren (flare) van 204 meter is zeker niet alledaags...

Het oefenschema van de beroepsbrandweermensen op de drie sites loopt ongeveer gelijk. Een beginnend beroeps-





Boven: DAF/Desautel haakarmvoertuig met milieucontainer (TRA). Onder: Zelfde haakarmvoertuig maar met schuimcontainer 10.500 liter SVM (TRA/container idem TOA).

brandweermedewerker krijgt bij aanvang een intensieve 14-daagse opleiding bij Risc Rotterdam. Hier volgt ook jaarlijks een tweedaagse opfriscursus. Verdere opleiding gebeurt intern op de eigen bedrijfssites met de middelen en voertuigen waarover het korps beschikt. Bij TRA gebeurt opleiding en training volgens een opleidingsprogramma dat door de brandweerleiding opgesteld werd. Bij TOA en TPA wordt wekelijks een volledige dag aan interne opleiding besteed.

De hulpbrandweermensen op TOA en TPA volgen wekelijks enkele uren opleiding en oefening. Zij krijgen elk jaar een volledige dag opleiding en praktijkgerichte oefening op de provinciale brandweerschool Vesta van de provincie Antwerpen en een volledige dag opleiding op de eigen bedrijfssite. Op vraag en op maat van de (petrochemische) industrie van de provincie Antwerpen is op de provinciale brandweerschool Vesta een speciale oefenplaat gereali-

DAF/Hilton/Fire Technics hoogwerker met bluspomp (TRA).



Citroën Jumpy dienstvoertuig (TRA).



Citroën Berlingo dienstvoertuigen (TRA).



Ambulance MB 315 CDI/Ambucar (TRA).



MB Vito Tourer commandowagen (TRA).

seerd waar op allerhande zware industrie gerelateerde scenario's geoefend kan worden.

Naast het bestrijden van alle mogelijke calamiteiten, brandbestrijding of noodinterventies binnen de bedrijfssite geven de respectievelijke bedrijfsinterventiediensten ook advies en controleren zij op brandvoorkomende maatregelen en verlenen bijstand tijdens risicovolle bedrijfsactiviteiten. Ook doen zij nog de wettelijke controle en het onderhoud van passieve of actieve blusmiddelen, nazicht op hydranten en sprinklernetwerk, het operationeel houden van de beschikbare uitrusting (ademlucht, voertuigen, meettoestellen ...), het uitvoeren van metingen voor aanvang van 'warme werken' of in besloten ruimten of waar werken door onderhoud/productie moeten worden uitgevoerd, enzovoorts.

Total raffinaderij Antwerpen TRA

De brandweer op TRA bestaat uit 23 brandweerlieden waarvan 18 in ploegdienst en 4 in dagdienst. Elke ploeg bestaat uit 6 brandweermensen waarvan de minimumbezetting 4 is. De medewerkers in dagdienst kunnen eventueel ingeschakeld worden in ploegdienst indien de minimumbezetting van 4 brandweermensen niet gehaald wordt door ziekte, opleiding of verlof van iemand die normaal in de ploeg is ingedeeld. Bij een incident op een bedrijfs-





Materiaalwagen MB Sprinter/Dias (TPA).

eenheid of gebouw, gaan de productiemedewerkers uiteraard, binnen hun mogelijkheden, wel de nodige stappen ondernemen om het incident zo klein als mogelijk te houden. Zij gaan echter niet de TRA-brandweer bijstaan in het bestrijden van dit incident. De brandweermensen geven hiervoor ook praktijkgerichte opleiding aan het personeel uit de productie en operationele diensten van de raffinaderij. Naast de raffinaderij is al jaren een eigen oefenplaat voor kleinschalige oefeningen. Zoals: het gebruik en hanteren van eerstelijnsblusmiddelen, het bestrijden van kleine uitstroom van brandbare vloeistoffen en gassen of het bestrijden van productielekken.

Als interventievoertuigen beschikt de bedrijfsbrandweer over een tankautospuiter, een schuimblusvoertuig, een hoogwerker, haakarmvoertuig, commandowagen, drie dienstvoertuigen, diverse containers en een ambulance. Het nieuwste interventievoertuig is een industrieel schuimblusvoertuig op DAF CF85.460 (6x4). Deze werd in 2015 geleverd door Rosenbauer uit de CBS-serie en is voorzien van een automatische versnellingsbak. De schuimtank heeft een inhoud van 12.000 l schuimmiddel en staat in verbinding met een bronzen Rosenbauer-bluspomp R600+Hydromatic schuimdoseersysteem. Dit geeft een bluscapaciteit van 6000 l/min bij 10 bar. Op het dak zijn twee op afstand bestuurbare blusmonitoren RM25C geplaatst, goed voor elk maximaal 3000 l/min. De bezetting is 1+1. Naast ademluchttoestellen is dit voertuig hoofdzakelijk uitgerust met tal van verschillende schuimstraalpijpen, schuimmengers, draagbare blusmonitoren, slangen, straalpijpen en



verdeelstukken. Rondomverlichting is geïntegreerd in de opbouw. Dit schuimblusvoertuig vervangt een soortgelijk type DAF FAT95 360 ATI uit 1992 dat via een organisatie overgedragen werd aan collega's uit Bolivia.

De tankautospuiter werd door Somati Vehicles gebouwd op een DAF FAT CF75.300 ATI chassis en in 1997 in dienst genomen. De bluspomp is een Godiva GVA 6500 met een capaciteit van 6000 l/min bij 10 bar. Het voertuig heeft een watertank met 5000 liter bluswater en een schuimtank met 2000 liter SVM AFFF Finiflam. Op het dak is een manueel bedienbare dakmonitor Alco 376 met een capaciteit van 6000 l/min geplaatst. De generator van 4,2 KVA bedient een pneumatisch uitschuifbare Teklite TF 400 lichtmast.

De hoogwerker DAF CF85.460 6x2 is door Fire Technics gebouwd in samenwerking met Hilton en werd in dienst

genomen in 2012. Dit bijzondere voertuig heeft een ingebouwde bluspomp Rosenbauer R600 (6000 l/min) met schuimpomp R60 en SVM-tank met 4500 liter AFFF Finiflam. Aan de Hilton hoogwerkmast met een maximale werkhoogte van 25,5 m, is een draaibare korf met een maximale belasting van 400 kg bevestigd. Aan de korf is een op afstand bedienbare Akron blusmonitor met een capaciteit van 5000 l/min bevestigd. Tot de belading van deze hoogwerker horen slangen, (schuim)straalpijpen, tussenmengers en verdeelstukken. De Mercedes-Benz Vito Tourer commandowagen werd door AB-Technics in 2016 geleverd. Het achterste gedeelte is ingericht als conferentieruimte. In 2004 mocht het Franse Desautel een haakarmvoertuig DAF CF 75.310 met Palfinger laadsysteem en twee indrukwekkende schuimbluscontainers leveren. De collega's van TOA kre-



Boven: Citroën Berlingo voor de beroepsbezetting (TPA).

gen eenzelfde combinatie. Een eerste schuimcontainer is gevuld met 8000 liter SVM AFFF Finiflam. De imposante dakmonitor Skum FJF 200 voor water en schuim, heeft een capaciteit van 5000 tot 24.000 l/min.

Een tweede schuimbluscontainer is gevuld met 10.500 liter AFFF Finiflam en voert slangen met een diameter van 150 mm mee. De beide schuimcontainers zijn uitgerust met een premixpomp Allweiler SNH 660 ER die een capaciteit heeft van maximaal 600 l/min bij 18 bar.

Een slangencontainer en milieucontainer werden in 2006 aangekocht bij Fire Technics. De slangencontainer heeft in totaal 2200 meter persslang met een diameter van 150 mm aan boord. Tot de belading van de milieucontainer behoren 1500 liter oil spill remover, 2 olie-skimmers met toebehoren, diverse olieschermen en olie-absorberend materiaal en de nodige beschermende kleding. De ambulance werd in 2007 geleverd door Ambucar met een inrichting van Ströbel en opgebouwd op een Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI. De drie dienstvoertuigen, twee Citroën Berlingo's en één Citroën Jumpy worden gebruikt op de eigen bedrijfssite en hebben niet echt vast materieel aan boord.

Total Olefins Antwerp

Op TOA bestaat de beroepskern uit negen brandweerlieden, één iemand in dagdienst (analoog aan deze op TRA) en het adjunct-hoofd brandweer. Zij zijn in drie ploegen ingedeeld. Zoals eerder vermeld is er op de TOA-site een hulpbrandweer bestaande uit productie-medewerkers. Deze zijn zo ingedeeld dat er 24/7 tenminste acht hulpbrandweermensen op TOA aanwezig zijn. Bij een noodinterventie worden zij gealarmeerd via het interne fabrieksalarm

De begin 2019 afgevoerde bijzondere Ford Cargo van het voormalige tankopslagpark.

of via hun persoonlijke portofoon om de beroepsmensen te assisteren.

Een Toyota Land Cruiser 4x4 (2006) is ingericht als commandovoertuig voor intern gebruik. Hij wordt ook ingezet buiten de bedrijfssite in het kader van een pijpleiding incident of Belintraoproep. BELgisch INterventiesysteem voor TRANsport, dat opgericht werd in 1998, voorziet dat de overheid, de brandweezones en de Civiele Bescherming bij incidenten met gevaarlijke producten 24/7 een beroep kunnen doen op de expertise van deskundigen uit de chemiesector.

De brandweer op TOA heeft net als de collega's van TRA hetzelfde haak-armvoertuig DAF CF 75.310 met twee schuimcontainers (8000 en 10.500 liter SVM AFFF Finiflam).

In 2013 werd een Citroën Jumper gekocht en door Dias ingericht als materiaalwagen. In kunststofbakken die in vast gemonteerde rekken geplaatst zijn, vindt men allerhande brandbestrijdingsmateriaal. Ook ademluchttoestellen, slangen, schuimstraalpijpen en oscillerende grondmonitoren zijn aan boord. Voorts wordt een door water aangedreven ledigingspomp voor werkzaamheden in explosiegevaarlijke ruimten meegevoerd.

Dias leverde in 2014 een schuimtankwagen op een Mercedes-Benz Atego L1218 (4x2). Het voertuig heeft een dakmonitor, een schuimtank met 2400 liter schuimmiddel en vijf vaste schuim-mengers maar heeft géén ingebouwde

bluspomp. Het voertuig vervoert naast ademluchttoestellen, draagbare verlichting en veel slangen nog tal van schuimstraalpijpen, twee oscillerende grondmonitoren en kleinere water/schuimblusmonitoren.

Het oudste interventievoertuig op TOA is een tankautospuiter op Mercedes-Benz 1117F37 Ecoliner (4x2) uit 1991 die voorheen in dienst was bij de gemeente Nieuwegein. De originele opbouw is van Doeschot-Rosenbauer met een wassertank van 1500 liter, langs weerskanten een hogedrukhaspel (elk 60 meter), een ingebouwde Rosenbauer pomp (3000 l/min lage druk en 250 l/min hoge druk), een lichtmast en 2 kva generator. Dit tweedehands voertuig onderging bij Dias in 2003 een grondige verjongingskuur en aanpassingen volgens de normen van TOA, toen nog Fina Antwerp Olefins genaamd. De belading bestaat uit blusmateriaal, verplaatsbare grondmonitoren, ladders en EHBO-materiaal. Sinds 1993 staat nog een ambulance stand-by op het chemische bedrijf. Het is een Ford Transit 150LKD met verhoogd dak.

Total Polymers Antwerp

Het derde en tevens kleinste bedrijf van TOTAL Antwerpen dat beschreven wordt is TPA.

De interventiedienst bestaat uit twee vaste brandweermensen in dagdienst en een ploeg hulpbrandweermensen die zo zijn ingedeeld dat er 24/7 een mini-



male bezetting is van vier medewerkers. Opleiding en oefening voor de beroeps- en hulpbrandweermensen gebeurt dan ook op dezelfde wijze als de collega's van de vestiging Total Olefins Antwerp.

Op de site van TPA staan twee interventievoertuigen, beide door Dias geleverd. Het kleinste en gebruikt door de beroepsbrandweelui is een Citroën Berlingo uit 2011, voorzien van een kleine hoeveelheid materiaal voor een eerste blusinzet. Deze wordt binnenkort vervangen door een Citroën Jumpy.

Het tweede voertuig is een compacte en zeer goed uitgeruste materieelwagen op Mercedes-Benz Sprinter 515 CDI 4x2. Op het dak is een vast gemonteerde blusmonitor met een capaciteit van 5000 l/min geplaatst.

Tot de uitgebreide uitrusting horen: allerhande afdichtingsmateriaal, ademluchttoestellen, eerste hulpmateriaal, medische uitrusting, bergings- en schepbrancard, zuurstofflessen, aanvalsset, gaspakken, brandblusapparaten, slangen en grondmonitoren.

Tot slot nog dit. Eén van de beide tankparken aan de overkant van de Schelde was tot voor kort nog het Total opslagdepot voor de raffinaderij. Hier werd in opslagtanks een deel van de ruwe aardolie voor de raffinaderij (TRA) opgeslagen. Dit tankpark met een maximale opslagcapaciteit van 168.000 m³, was verbonden met de raffinaderij door middel van een pijpleiding onder de Schelde en was sinds 1991 in gebruik. Het Totalmanagement heeft echter besloten om het volledige tankpark uit dienst te nemen en na ontmanteling dit jaar de volledige tankparksite te saneren.

Hier staat sinds 2007 een bijzonder en uniek schuimblusvoertuig gestationeerd. Het is een van twee Ford Cargo 2424 en geconstrueerd door het Britse HCB Angus in 1989 voor Lindsey Oil Refinery, eigendom van Total/Philips in Killingholme in Engeland. De voertuigen hadden een tank voor 11.000 liter schuimmiddel en een Godiva bluspomp. Ze ondergingen in 1996 een midlife upgrade uitgevoerd door Angloco. Hierbij werden op het dak twee forse blusmonitoren en een platform gemonteerd en werden zo de meest effectieve industriële schuimblusvoertuigen in Engeland. Bij de enorme brand in de tankopslagplaats van Buncefield in 2005 (beschreven in 112 nummer 5/2016) werd één voertuig, dit van Total Antwerpen, naar deze zeer grote tankopslagbrand uitgestuurd omwille van het vermogen van de blusmonitoren. Deze hadden voldoende reikwijdte en capaciteit om effectief bij dit inferno ingezet te worden. Voor alle duidelijkheid: als de sanering van het tankpark voltooid is – planning nog begin dit jaar – verhuist dit voertuig naar een overheidsbrandweer in Bolivia.

Met dank aan Nancy Van Rooy, dienst PR en communicatie, hoofd brandweer Wim Van Hecke en adjunct-hoofd brandweer Robert Francken, allen van Total.

LUKAS

**SAVE TIME.
SAVE LIVES.**



 **Dynastart
TOOLS**

Dynastart Tools · Veemweg 7 · 3781 MT Barneveld · Netherlands ·
0342 473 991 · info@dynastarttools.nl · www.dynastarttools.nl



Afvalverwerkende bedrijven kwamen er in 2018 slecht van af in de brandstatistieken. Op 1 november was het raak in Meppel, waar 's nachts rond 1 uur brand uitbrak bij recyclingbedrijf Talen aan de Hesselterlandweg op bedrijvenpark Noord-I.



Veel rookoverlast bij recyclingbrand Meppel

De brand woedde in stapels hout en banden op het terrein en ging gepaard met dikke zwarte rookontwikkeling. De brandweer van Meppel kreeg bijstand van eenheden uit Hogeveen, De Wijk, Assen, Havelte, Ruinerwold en Dwingeloo. Bij de brandbestrijding werden vier tankautosputten, een hoogwerker, een schuimblusvoertuig en twee watertankwagens ingezet. Vanwege de zware rookontwikkeling en het mogelijk vrijkomen van schadelijke stoffen werd opgeschaald naar GRIP 1. Er werd een meetploeg ingezet en de Veiligheidsregio Drenthe adviseerde mensen die last hadden van de rook, ramen en deuren te sluiten en eventuele ventilatie uit te schakelen. Bewoners van een aantal woonboten vlakbij de brand werden geëvacueerd en moesten de nacht elders doorbrengen. In verband met de rookontwikkeling werden enkele wegen in de omgeving van de brand afgesloten. Tegen de ochtend was het vuur onder controle, maar de nablissing duurde nog de hele volgende dag. Bij het nabluswerk werden grijperkranen ingezet om de stapels smeulend en brandend hout en rubber uit elkaar te trekken.

Het getroffen bedrijf had geen best imago wat brandveiligheid betreft. Omwonenden maakte zich al langere tijd zorgen omdat het bedrijf zich niet altijd aan de regels houdt en de gemeente had het bedrijf eerder al tweemaal een dwangsom opgelegd, onder andere wegens gebrekkige brandveiligheidsmaatregelen.

Tekst en foto's Henk Brunink





Swiss Classic World

Door
Adriaan Kriek

Elk jaar vindt er in Zwitserland in de plaats Luzern, een groots oldtimerevenement van personenwagens plaats, met meer dan 200 standhouders en zo'n 700 klassiekers en trekt ca. 12.000 bezoekers. Tijdens deze Swiss Classic World bestaat ook de mogelijkheid om daar je klassieker te koop te zetten en er is een veiling van oldtimers, zodat u niet met lege handen thuis hoeft te komen, maar de trotse bezitter kunt worden van uw droomwagen. Voor de editie van 2018 had men besloten om aan de overkant van de Messe, waar de Classic World werd gehouden, een Historisch Feuerwehr Treffen te organiseren.



Na wat mailverkeer met een van de organisatoren van dit Historisch Feuerwehr Treffen, bleek dat er zo'n 90 voertuigen waren aangemeld voor dit evenement. Voor mij een mooie gelegenheid om dit te combineren met een bezoek aan het mooie Zwitserland in onze voorjaarsvakantie. De Swiss Classic World wordt gehouden in het prachtig gelegen Luzern aan het Vierwoudstedenmeer. Een van de belangrijkste toeristische attracties is een houten overdekte brug

Of er dit jaar ook iets op brandweergebied is, is (nog) niet bekend.
www.swissclassicworld.ch

over het riviertje de Reuss uit 1365 met een lengte van 204,7 meter. Het grootste gedeelte van de brug is vernieuwd, nadat een brand op 18 augustus 1993 de brug, op de watertoren en beide brughoofden na, had verwoest. De stad is dankzij haar bezienswaardigheden en winkels reden voor veel buitenlandse toeristen (opmerkelijk veel Chinezen) voor een bezoek aan Luzern. Vandaar dat winkeliers in de Altstadt in het dure segment (vooral juwelierszaken) alles prijzen in Zwitserse en Chinese valuta. Ook een bezoek aan het Verkeersmuseum is meer dan de moeite waard, met een oppervlakte van 40.000 m²



Boven v.l.n.r.: Saurer oldtimers van de stad Zürich. Saurer poederbluswagen Embrachertal. Onder: 'Autospritze Lise'. Saurer TS van de VEFA. Mowag W200 (1965) Glattfelden.



is dit het meest bezochte museum van Zwitserland. Voor de liefhebbers een walhalla aan prachtige voertuigen, treinen, vliegtuigen en trams. Helaas geen brandweerwagens, maar er is zoveel moois te zien dat we er een hele dag hebben doorgebracht. Bergwandelaars kunnen hun hart ophalen, want vanuit Luzern kan je prachtige wandelingen maken op de Rigi, Pilatus of de Stanserhorn. Je kunt ook met kabelbanen vanuit Luzern deze bergen bereiken. En als je van treinen houdt kun je vanuit Luzern de meest spectaculaire treinreizen van Zwitserland maken: met de Bernina Express, de Glacier Express en de Golden Pass Line.

Ronde neuzen

De organisatie van het Historisch Feuerwehr Treffen was in handen van de Interessengemeinschaft Rundhauber (IGR) van Luzern. Dit zijn actieven en oud-leden van de Feuerwehr Luzern, die het beheer en onderhoud plegen aan een vijftal oldtimers van hun korps, waaronder drie Rundhaubers. Deze vijf voertuigen verkeren in een uitstekende staat, en worden bij veel evenementen ingezet.



De voertuigen van de IGR



*Saurer 4A autoladder
30 m (Autodrehleiter)
1928-1971.*



*Christoph Lips bij
Willys CJ-3A Jeep
commandowagen
(Einsatzfahrzeug)
1948-1992.*

*Magirus F Merkur 125
autospuiter (Autospritze)
1960-1987.*



*Magirus FA 3500/6 4x4
tankautospuiter (Tank-
löschfahrzeug) 1957-
1985.*

*Magirus F Merkur 125
autoladder 32 m (Auto-
drehleiter) 1960-1987.*





Mowag W300 (1968) TS Einsiedeln.



Cadillac Pikett van Wolhusen.



Dodge WC52.



Dodge Power Wagon 'Sapeurs-Pompiers' Renan.



Buick Pikett van Hinwil.

Magirus was sowieso goed vertegenwoordigd met zowel voertuigen uit Zwitserland als buurland Duitsland. Maar aangezien wij deze voertuigen ook elders zien, ging de aandacht toch vooral naar typisch Zwitserse voertuigen. Deels nog voorzien van de grote verlichte F van Feuerwehr uit de tijd van voor het blauwe zwaailicht. Zoals op de 'Autospritze Lise', gebouwd op een Zwitserse Saurer type 2CDT uit 1945. Deze door de Gebr. Diebold opgebouwde autospuiter deed tot 1989 dienst in Menziken in het kanton Aargau en is nu in bezit van de vereniging Freunde der Lise Menziken. Drie prachtige Saurer oldtimers van de stad Zürich waren ook van de partij. Een van de twee autosputten werd samen met een autoladder in 1938 besteld en stond in 1939 eerst ten toon in een speciale post tijdens een grote publiekstentoonstelling. Daarna deden zij dienst tot 1963. De autospuiter en een vergelijkbare autoladder uit 1960 werden uiteindelijk door het korps van de stad Zürich gerestaureerd en gekoesterd. De derde Saurer is een autospuiter uit 1963 met Metz-opbouw en vermoedelijk niet meer in bezit van Zürich zelf.

De Saurer 2DM van de brandweer Embrachertal uit 1964 is zoals men dat in het Duits noemt een 'Einzelgänger': er is maar één exemplaar van dit type poederwagen (2 x 750 kg) geleverd aan de brandweer van Zwitserland. Een wat nieuwere Saurer D230 uit 1977 is in het bezit van een vereniging tot behoud van brandweermaterieel van de gemeente Affoltern am Albis (VEFA.ch). Deze door de Zwitserse brandweerafabrikant Vogt opgebouwde tankautospuiter is in een opvallende kleurencombinatie uitgevoerd, die in vergelijkbare vorm tot op heden nog gebruikt wordt.

Een andere Zwitserse fabrikant is Mowag, dat staat voor Motorwagenfabrik. Deze is voornamelijk bekend van de productie van militaire voertuigen. Maar ook van brandweervagens want er waren diverse daarvan aanwezig die opgebouwd waren op een Mowag chassis. Dat sommige voertuigen aan Dodge doen denken, heeft te maken met het feit dat men tevens importeur van dit merk was.

Amerikaanse 'power'

Twee tot materiaalwagens omgebouwde Dodge WC52 dumpvoertuigen van de korpsen Schänis en Rothrist stonden ge-



Chevrolet Rothenburg.

broederlijk naast elkaar in het zonnetje. De naoorlogse civiele voortzetting Dodge Power Wagon werd vertegenwoordigd door die van de brandweer Renan (bouwperiode 1946-1969) uit het Franstalige deel van het kanton Bern, de Berner Jura. Bijzonder waren ook de voor een tweede leven als brandweerwagen omgebouwde Amerikaanse Packard, Cadillac en Buick personenwagens uit de jaren dertig. Deze waren bij de Zwitserse brandweer vooral geliefd vanwege hun grootte en vooral de sterke motoren. Er waren dan ook diverse van deze omgebouwde personenwagens aanwezig in Luzern. Onder andere een Packard uit 1930 die eerst dienst deed als ambulance en vanaf 1942 tot 1969 als brandweerwagen in Dübendorf. Deze voertuigen dienden in de regel als zogenoemd Pikettfahrzeug of Ersteinsatzfahrzeug en moesten met minimaal een piketploeg van drie man binnen vijf minuten kunnen uitrukken. Als uitrusting was divers materiaal aan boord voor redden, blussen en hulpverlening en erachter kon een motorspuitaanhanger.

De Chevy-Freunde Rothenburg hadden hun fraaie Chevrolet 3762 uit 1956 meegebracht. Deze materiaal/personneelswagen heeft tot 1993 dienst gedaan bij het korps Rothenburg. Ook enkele oudere en nieuwere Chevrolets waren te bewonderen. Waaronder de Chevrolet materiaalwagen uit 1932 die 40 jaar dienst deed in Rapperswil. En de Chevrolet Apache 20 uit 1962 die nu in het bezit is van de brandweervereniging Felben-Wellhausen. Ook Amerikaans de Ford V8 uit 1948 die voor het korps Kriens werd omgebouwd tot manschappen-materiaalwagen en in 1991 geheel gereviseerd werd.

*Met dank aan
Christoph Lips,
voorzitter IGR
Luzern.*



Chevrolet 1932 Rapperswil.



Chevrolet Apache 20 uit 1962. Onder: Ford V8 Kriens.



Van ambulance tot Pikett Dübendorf.

De geschiedenis van het kustreddingwezen

De vloot van het Nationaal Reddingmuseum 'Dorus Rijkers' (2)

Nederland kent een lange traditie als het gaat over het redden op zee. In een aantal artikelen putten wij uit het omvangrijke archief van wat tegenwoordig de Koninklijke Nederlandse Redding-Maatschappij (KNRM) heet. Daarbij komen zowel de reddingboten aan bod, als bijvoorbeeld de – minder bekende – wielvoertuigen die nodig waren om de boten over de weg of rails te vervoeren. Een deel daarvan behoort tot de historische collectie van het Nationaal Reddingmuseum 'Dorus Rijkers' in Den Helder.



In vervolg op het artikel in Eén-Eén-Twee 2018-6 komen deze keer de motorreddingboot Prins Hendrik en de motorstrandreddingboot Ubbo aan bod. Met de bouw van de Prins Hendrik werd – zoals auteur Jan Heuff schreef in zijn boek 'Historische Reddingboten' – voortgeborduurd op het ontwerp van de motorreddingboot Insulinde uit 1927. Een moderner jasje, maar het dekplan en indeling week nauwelijks af van haar illustere voorganger. Ook bij de in 1958

gebouwde motorstrandreddingboot Ubbo werd teruggegrepen op een ontwerp uit 1922, de 'Eierland-klasse'.

Motorreddingboot Prins Hendrik (1951)

De Eendracht, zo zou de nieuw te bouwen motorreddingboot gaan heten, althans in de visie van NZHRM-voorzitter P.E. Tegelberg. Op 12 oktober 1948 maakt hij bekend dat de Stoomvaart

Maatschappij 'Nederland' als bewijs van hulde en ter gelegenheid van de troonsafstand van koningin Wilhelmina, een motorreddingboot gaat schenken. Deze zal na voltooiing ter beschikking van de NZHRM worden gesteld. Daar was goed over nagedacht, want Tegelberg was naast voorzitter van de NZHRM ook President-Commissaris (en oud-directeur) van de Stoomvaart-Maatschappij 'Nederland'. Hier werden een aantal vliegen in één klap geslagen, de financieel krap zittende reddingmaatschappij kan haar vloot van nieuw bloed voorzien, de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' vergaart de nodige publiciteit en de reeds bestaande banden tussen reddingmaatschappij en het koningshuis worden weer eens stevig aangehaald. Voor wat betreft de naam moest men



Boven: Motorreddingboot Prins Hendrik op 14 april 2014. (Foto Flying Focus)

Links: Motorreddingboot Prins Hendrik op 15 september 2018 aan de steiger in Den Helder. (Foto Bas J. van Deelen)



Boven: Motorstrandreddingboot Ubbo voor het toenmalige boothuis te Egmond aan Zee. (Collectie Nationaal Reddingmuseum)

Rechts: Motorstrandreddingboot Ubbo op 22 juni 1973. (Foto C. v.d. Meulen, collectie Nationaal Reddingmuseum).

Rechts: Motorstrandreddingboot Ubbo op 29 augustus 2018 in het Nationaal Reddingmuseum. (Foto Bas J. van Deelen)



een concessie doen, want koningin Wilhelmina had besloten dat de boot als Prins Hendrik in de vaart zal komen en niet als Eendracht zoals Tegelberg had voorgesteld.

Terug naar motorreddingboot Insulinde en haar zusterschip Neeltje Jacoba, want het concept van deze boten werd de basis voor het ontwerp van de latere Prins Hendrik. Professor Vossnack krijgt het verzoek een plan te maken waarin de ervaring van de afgelopen jaren is verwerkt. De heer Vossnack is al enige tijd ziek, maar werkt vanaf zijn ziekbed – samen met zijn zoon Ernst – aan het project. Helaas komt de heer Vossnack senior tijdens de loop van het project te overlijden, maar neemt prof. ir. H.E. Jaeger eind 1948 zijn werk als scheepsbouwkundig adviseur over. Prof. Jaeger past de tekeningen van de heren Vossnack aan en zo ontstaat er een ‘jaren vijftig’ uitvoering van de roemruchte Insulinde. Een zelfrichtende boot dus met vrijwel dezelfde afmetingen, dezelfde dek- en overige indeling en een open stuurstand met gesloten ‘stormstuurstand’.

De ervaring opgedaan met de Scheepswerf Niestern resulteert in een offerte-aanvraag bij dit bedrijf, maar in Delfzijl zit men blijkbaar niet te wachten op een order van de – inmiddels Koninklijke

– reddingmaatschappij. De KNZHRM gaat niet akkoord met het voorgestelde prijskaartje van de Groningers en gunt de bouw aan de N.V. Scheepsbouw Mij. v/h fa. H. Schouten N.V. te Muiden.

Deze werf had in 1925 de reddingboot Zeemanshoop gebouwd en had een opdracht voor de inbouw van nieuwe motoren in de reddingboot Brandaris (II). De Kromhout motoren werden vervangen door motoren van de Schotse fabrikant Gleniffer Engines Ltd. te Glasgow. Bij de nieuw te bouwen Prins Hendrik werden eveneens twee 6-cilinder Gleniffer dieselmotoren (2 x 120 pk) ingebouwd, welke in 1975 worden vervangen door twee Volvo Penta MD 100 B motoren (2 x 144 pk). Met de oorspronkelijke motoren had de ‘Hendrik’ een snelheid van 10 knopen. De boot heeft een lengte van 20,37 m, een breedte van 4,05 m en een diepgang van 1,42 m. Een brandstofvoorraad van 5400 liter was voldoende om ruim 90 uur op volle kracht te kunnen varen. De bemanning bestond uit 4 personen en de capaciteit voor geredden bedroeg circa 40 à 50 personen.

Op 11 juni 1951 werd de boot door H.K.H. Prinses Wilhelmina gedoopt en in dienst gesteld. Ofschoon bedoeld voor dienst op station Den Helder werd de Prins Hendrik eerst ingezet in IJmuiden om daar de motorreddingboot Neeltje Jacoba te vervangen. Op 8 maart 1952 werd zij overgedragen aan de plaatselijke commissie van Den Helder, alwaar zij tot 1968 actief zou blijven om vervolgens tot 1996 als reserveboot dienst te doen op diverse grote stations. Van november 1988 tot en met april 1989 werd de Prins Hendrik door de KNZHRM uitgeleend aan de KZHMRS en gestationeerd op station Burghsluis

ter vervanging van de Koningin Beatrix, die met motorschade kampte.

Na buitendienststelling in 1996 werd de Prins Hendrik door de KNRM – in bruikleen – overgedragen aan het Nationaal Reddingmuseum ‘Dorus Rijkers’ in Den Helder en daar toegevoegd aan de varende museumvloot.

Motorstrandreddingboot Ubbo (1958)

In 1922 werd op de marinewerf te Copenhagen (Denemarken) als prototype de Eierland – de eerste motorstrandreddingboot voor de NZHRM – gebouwd. De Eierland (later herdoopt in Adriaan de Bruine en Dr. W.H. van Rietschoten) was de eerste in een succesvolle serie, gevolgd door de Barend van Spreekens (1933), Jhr. H.J. Ort (1934), Joan Hodson (1935), Abraham Fock (1937), Nicolaas Marius (1938), Kurt Carlsen (1953), Willem Horsman (1956), Ubbo (1958), Dr. Ir. S.L. Louwes (1958), De Casparis (1962), Ida Mary (1964) en Mr. Adriaan de Bruine (1968). Deze laatste werd dus 46 jaar na het prototype gebouwd en de onderstaand beschreven motorstrandreddingboot Ubbo 36 jaar na de bouw van de Eierland.

Zoals vermeld werd het prototype, de Eierland, in Denemarken gebouwd, de overige boten van de ‘Eierland-klasse’ werden gebouwd bij de Fa. Gebr. Taat te Katwijk aan Zee. De bouwkosten

Motorreddingboot Javazee (1967)

In de serie 'Vloot van het Nationaal Reddingmuseum' passeren de boten in volgorde van bouwjaar, hetgeen betekent dat na de Ubbo van 1958 de motorreddingboot Javazee van 1967 de revue zou passeren, maar deze boot kreeg uitgebreid aandacht in het artikel in Eén-Eén-Twee 2018-3. Toch mag deze op 18 juli 2006 in de haven van Harlingen genomen foto in dit artikel niet ontbreken.

(Foto R.H. Mulder, collectie Nationaal Reddingmuseum)



voor de in 1958 gebouwde boot konden worden bekostigd uit de nalatenschap van mevrouw E.G.M. Groenier-Roelofsen, die in haar testament had bepaald dat er een reddingboot moest worden gebouwd met de naam Ubbo, de voor- naam van haar overleden echtgenoot. Op 4 juni 1958 werd de Ubbo door mevrouw E. van Pel (echtgenote van schipper C. van Pel) in dienst gesteld. De boot met de afmetingen 10,35 x 2,83 x 0,55 m en een waterverplaatsing van 4,5 ton werd aangedreven door een Perkins dieselmotor en bereikte daarmee een snelheid van 7,5 knopen.

De motorstrandreddingboot Ubbo deed van 1958 tot 1986 dienst bij het station Egmond aan Zee en werd in 1988 door de KNZHRM uit dienst genomen. Tegenwoordig is de boot op een – eveneens door Fa. Gebr. Taat gebouwde – bootwagen binnen opgesteld in het Nationaal Reddingmuseum te Den Helder.

deel bekostigd uit de opbrengst van de puzzelactie 'Helpt hen redden' in dagblad 'De Telegraaf', die tijdens het jubileumjaar (1974) van beide – in 1824 opgerichte – reddingmaatschappijen (KNZHRM en KZHMRM) werd gehouden. De vlet is vernoemd naar de – in Harlingen woonachtig geweest zijnde – Friese admiraal Tjerck Hiddes (1622-1666), heeft de afmetingen 14,88 x 4,18 x 1,05 m, een waterverplaatsing van 23 ton en wordt aangedreven door een 6-cilinder Caterpillar D333c diesel met een vermogen van 354 pk, goed voor een snelheid van 9 knopen. Op 22 november 1975 werd de Tjerck Hiddes door de echtgenotes van de beide hoofdredacteuren van 'De Telegraaf', mevrouw W.J. Brandt-van den Bos en mevrouw T. Goeman-Borgesius-van der Geer in dienst gesteld.

Gedurende de periode 1975-1996 deed de boot dienst op station Harlingen,

waarna zij van 1996 tot 2000 dienst deed op station Marken. Op 18 december 2003 werd de Tjerck Hiddes door de KNRM – in bruikleen – overgedragen aan het Nationaal Reddingmuseum te Den Helder, waar zij werd opgenomen in de varende vloot van het museum.

Geraadpleegde bronnen:

- Archief KNRM te IJmuiden.
- Documentatie Nationaal Reddingmuseum 'Dorus Rijkers' te Den Helder.
- Archief B.J. van Deelen te Den Helder
- Boek 'Historische reddingboten' (auteur Jan Heuff, uitgave Flevodruk Harlingen i.s.m. Nautische Vereniging Oude Reddings Glorie).
- Boek 'Nederlandse kustreddingboten' (auteur H.Th. de Booy, uitgave De Alk).
- Boek De 'Noord' (Geschiedenis van de KNZHRM 1924-1990), auteur Drs. M. Spaans, uitgave De Bataafsche Leeuw.

Motorreddingvlet Tjerck Hiddes (1975)

De Tjerck Hiddes is een IJselmeer-vlet uit de 'Spaanderbank-klasse'. De Spaanderbank (1969) was het prototype van een serie van 5 eenheden. De overige boten waren de Hessel Snoek (1971), Jansje Baart (1974), Knokkels (1975) en Tjerck Hiddes (1975).

De Tjerck Hiddes is ontworpen en gebouwd door Gebr. Damen te Hardinxveld. De bouw is voor een belangrijk



Tjerck Hiddes op 22 april 2015 aan de steiger te Den Helder.

(Foto Bas J. van Deelen)

In de vroege morgen van maandag 7 januari gingen om 01.45 uur in Gorinchem de pagers af voor een woningbrand aan de Hendrik Verschuringstraat. Vrijwel direct daarna schaalde de alarmcentrale op naar middelbrand en maakte korpsalarm.

Door Alex Tukker
Foto's Max Liet

Felle woningbrand in Gorinchem



nodige hak-, breek- en sloopwerk het gevaar voor verdere uitbreiding snel bezworen. De gealarmeerde vierde tankautospuiter (Lingewaal-Zuid, regio Gelderland-Zuid) en hoogwerker (Leerdam, sinds 1 januari regio Utrecht) hoefden dan ook niet meer in actie te komen. Onder andere de evacuatie en het onderbrengen van meerdere gedupeerden leidde nog wel tot afkondiging van GRIP 1, waardoor er nog diverse functionarissen en ondersteunende voertuigen ter plaatse kwamen. Ook burgemeester Melissant verscheen op het brandadres om zich van de situatie op de hoogte te stellen.

Boven: Situatie kort na inzet eerste straal lagedruk. Links: Kort daarna wordt de brand ook via het dak uitslaand. Onder: Situatie aan de achterzijde.

De eerst aankomende eenheid trof ter plaatse een brand aan die zowel aan de voor- als achterzijde vol uitslaand was op de eerste verdieping. Ook de zolder stond volledig in lichterlaaie, waardoor de brand na enige ogenblikken ook via het dak naar buiten kwam. Mede als gevolg van de hoge vuurlast en de toegepaste isolatie in deze uit de jaren zestig daterende rijtjeswoningen liep de brand zowel inpandig als via het dak verder naar de woningen links en rechts van het brandadres. Nadat de daar nog achtergebleven bewoners naar buiten waren gehaald, werd het tegengaan van verdere uitbreiding over de rest van het woningblok de eerste prioriteit. Hiertoe werd verder opgeschaald naar

grote brand en enige tijd later zelfs naar zeer grote brand. De eenheden van Gorinchem (TS 8131 en TS 8132) concentreerden zich eerst op een inzet met lagedruk aan de voorzijde, een binnenaanval met hogedruk in de aangrenzende woningen en voeding voor het waterkanon van de autoladder van Gorinchem (AL 8151). Samen met een derde eenheid vanuit Arkel (TS 8331) is vervolgens ook naar de achterzijde van de woningen lagedruk opgebouwd en was na het



Reddingsbrigades in 2018 veel vaker in actie



Toch toont het jaaroverzicht een daling van 35 procent van het aantal zwimmers en baders dat in levensbedreigende problemen kwam. De uitgebreide media-aandacht voor de werkzaamheden en de meertalige voorlichtingscampagne van de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (KNBRD) leverden mogelijk een positieve bijdrage aan bredere bewustwording van de gevaren van water.

Surfers

Het jaaroverzicht laat eveneens zien, dat door reddingsbrigades veel meer hulp aan surfers en kitesurfers in de problemen is geboden; de stijgingspercentages (bij redding uit een levensbedreigende situatie) zijn respectievelijk 67 en 47. Opmerkelijk is ook de toename van het aantal vermiste kinderen; 43 procent ten opzichte van 2017. Ondanks de bijna 200.000 gratis 06-polsbandjes die bij

Boven: Hulpverlening op het strand.

(Foto Reddingsbrigade Nederland)

Inzet: Reddingsactie op zee. (Foto Sjon de Mol)

Rechts: Preventie annex voorlichting in de vorm van het 06-polsbandje. (Foto Robbert Louwersheimer)

Reddingsbrigades kwamen in 2018 veel vaker in actie dan het jaar ervoor. Reddingsbrigade Nederland constateerde op basis van de geregistreerde hulpverleningscijfers een stijging van 44 procent ten opzichte van 2017.

zo'n 100 posten van reddingsbrigades en tijdens evenementen aan jonge (bad) gasten zijn verstrekt.

Lifeguards

In 2018 waren langs de Nederlandse kust en bij binnenwateren 5000 lifeguards van Reddingsbrigade Nederland werkzaam. Zij hielpen in totaal 7435 mensen bij 7894 acties. Bovendien waren vorig jaar 56 varende eenheden en daarmee 672 lifeguards '24/7' inzetbaar voor de Nationale Reddingvloot om hulp te bieden in geval van een landelijke watercrisis dan wel overstroming. In de kustgebieden zijn reddingsbrigades direct oproepbaar door de meldkamer of kustwacht voor hulpverlening aan slachtoffers, ondersteuning van andere

hulpdiensten en slachtoffervervoer op het strand en in het duingebied.

De hulpverleningscijfers waarop het jaaroverzicht gebaseerd is, staan nog los van de inzet bij ruim 2000 evenementen in en nabij water, zoals mud runs, triatlons, sinterklaasintochten en nieuwjaarsduiken. Aan het totaal van de diverse werkzaamheden leveren jaarlijks velen van de 23.000 leden van Reddingsbrigade Nederland bijdragen ten behoeve van de veiligheid van bezoekers en sporters. De inspanningen van deze vrijwilligers staan in het teken van een heldere missie: Reddingsbrigade Nederland spant zich met al haar ter beschikking staande middelen in voor het voorkomen en bestrijden van de verdrinkingsdood in Nederland.



Belgisch voertuignieuws

Jean-Paul Heyens



De hulpverleningszone Centrum (provincie Oost-Vlaanderen) nam twee nieuwe voertuigen in gebruik: een materiaalwagen en een zogenoemde milieuwagen. Beide op Mercedes-Benz chassis en beide met laadklep en opgebouwd door Vanassche. Voor de materiaalwagen werd gekozen voor een Atego 1523. In de rechter wand van de gesloten opbouw bevindt zich een toegangsdeur met daaronder een uitklapbare trap. De milieuwagen is een Antos 1827. De opbouw is verdeeld in een technische ruimte vooraan met rolluik en de laadruimte bereikbaar via laadklep en zijdeur met trap. In de technische ruimte bevinden zich een 1000 liter watertank, pomp, aggregaat en hogedrukreiniger. Tevens zijn er twee tanks van elk 56 liter reinigingsmiddel, waarboven zowel links als rechts een hogedrukhaspel is aangebracht.



De hulpverleningszone Wallonie Picarde in de provincie Henegouwen heeft twee nieuwe identieke dienstwagens aangekocht. Het betreffen twee Opel Corsa E voertuigen. Zij worden vooral ingezet voor administratieve en preventieve taken vanuit het zonale hoofdkwartier in Tournai (Doornik).



Voor de hulpverleningszone Noord-Limburg werden twee nieuwe voertuigen geleverd. In post Bree en Leopoldburg werd een Ford Transit met open laadbak in dienst genomen.



De post Sint-Gillis-Waas (hulpverleningszone Waasland – provincie Oost-Vlaanderen) kreeg een nieuwe lichte vrachtwagen ter beschikking. Het betreft een Ford Transit met dubbele cabine en een laadbak met laadklep voor diverse logistieke interventies. Het voertuig is ter vervanging van een oudere Ford Transit. In de grille werden twee led-flitsers gemonteerd en op het dak een compacte led-lichtbalk.



Fire Technics leverde aan de hulpverleningszone Vlaams-Brabant Oost (provincie Vlaams-Brabant) voor de post Landen een tankwagen op Scania P410 CB 4x4 met originele lange cabine. De watertank heeft een inhoud van 8000 liter. Daarnaast zijn er twee tanks met elk 150 liter reinigingsmiddel. Het voertuig beschikt over diverse kastruimtes die zijn voorzien van Rosenbauer rolluiken. De pomp is een Rosenbauer NH45 en er zijn twee hogedruk haspels. Een lichtmast van Teklite (4 x 150 W led) behoort eveneens tot de uitrusting.

Deze 'karweiwagens' worden ingezet voor wespenverdelging, dichtmaken van ramen en deuren, kleine pompwerken en andere klussen. Ze zijn voorzien van een enkele cabine, een traffic advisor en een materiaalkast achter de cabine. Achter de materiaalkast is een kleine lichtmast Fireco met twee ledschijnwerpers gemonteerd. De voertuigen werden ingericht door Dias.



Voorzitter ad-interim:

J. (Johan) Dupain
voorzittervbb@brandweer.org

Secretaris:

A.E.M. (Marian) Zeelenberg
secretarisvbb@brandweer.org

Penningmeester:

J.J. (Jaap) de Jong
penningmeestervbb@brandweer.org

Vice-voorzitter VBB

Lid & Voorzitter

afdeling Brandweer Historie

B.E. (Bianca) van Haasteren
b.van.haasteren@brandweer.org

Bestuurslid & Voorzitter

afdeling Fotografie

wnd. A.E.M. (Marian) Zeelenberg
secretarisvbb@brandweer.org

Bestuurslid PR

& externe communicatie

Vacant

Bestuurslid &

Coördinator Website

Vacant

Twitter:

@VBB_org

Facebook

VBB

Bankgegevens

IBAN: NL58INGB0002884726

BIC: INGBNL2A

Afdeling Fotografie

secretarisvbb@brandweer.org

Werkgroep Brandweer Historie

secretarisvbb@brandweer.org

Voertuiginformatie

secretarisvbb@brandweer.org

Korpsinformatie

secretarisvbb@brandweer.org

Inzetverslagen

J.T.P.J.M. (Jaques) Bielars

inzetverslagen@brandweer.org

Website

J.J. (Jelle) Krijthe

webmaster@brandweer.org

Sweelinckhof 21, 2742 CB Waddinxveen

VBB-ledenadministratie:

ledenvbb@brandweer.org

Website: www.brandweer.org

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Brandweerwezen

Van het bestuur

Voor jullie hebben jullie alweer het eerste nummer van Eén-Eén-Twee van 2019, wat gaat een jaar toch hard.

Als laatste activiteit waar wij nog velen van jullie hebben mogen ontmoeten en/of spreken was het mini-symposium van de WBH in Almere. Wat een mooie bijeenkomst was dit en wat een interessante onderwerpen. Wij constateren dat het eigenlijk geen 'mini'-symposium meer genoemd hoeft te worden, het wordt een behoorlijk volwassen evenement met steeds meer bezoekers.

Heb je het gemist of paste het niet in je agenda? De WBH gaat in 2019 weer aan het werk om een symposium te organiseren en wij hopen weer op hele mooie onderwerpen.

Terwijl jullie dit lezen hebben wij alweer de eerste bestuursvergadering van 2019 achter de rug. En daar ging het over een aantal belangrijke dingen voor dit nieuwe jaar.

Er wordt hard gewerkt aan een nieuwe website en we hopen in de komende weken de eerste stappen naar buiten te kunnen gaan zetten. Het wordt dus best wel spannend voor degenen die er aan werken, maar ook voor ons als bestuur of de transitie van het eerste deel soepel gaat verlopen.

Wij hopen met de nieuwe website eerst het communicatie-deel van start te laten gaan. Het deel waarmee we naar de leden, maar ook niet-toekomstige leden kunnen communiceren.

Je gaat daar de informatie vinden over de activiteiten

van de VBB en de uitnodigingen met verdere informatie, maar ook de digitale nieuwsbrief en mededelingen vanuit de vereniging.

Hierna gaat de werkgroep verder om de website te volmaken met de database. Dan gaan ze kijken naar de wensen binnen de VBB wat we allemaal willen aanbieden. Op de oude site vinden we o.a. korpsinformatie, voertuiginformatie, modelbouw, verzamelen en nog meer. Wat er gaat terugkomen en in welke vorm daar spreken ze de komende maanden in de werkgroep over. Een hele uitdaging. Wij zullen jullie daarvan op de hoogte houden via de verschillende informatiekanalen.

Een ander spannend evenement is de familiedag die wij op 9 maart aan het organiseren zijn.

Deze dag wordt gehouden in 'Ontmoetingshuis', Spiesheem 54 in Veenendaal. Deze dag kun je vast in je agenda schrijven en je bent met het hele gezin daarvoor uitgenodigd.

We proberen voor iedereen een mooi en aantrekkelijk programma te bieden, voor groot en klein, voor man, vrouw en kind. Daarvoor zijn we bezig met veel gesprekken met mensen binnen en



Bijpraten, tentoonstellen, ruilen, kopen en verkopen en nog veel meer komt ook dit jaar aan bod tijdens de nu tot Familiedag omgedoopte jaarlijkse ruil- en contactdag.

9 maart 2019: VBB familiedag in Veenendaal

buiten de VBB om het een en ander te kunnen organiseren. Het is nog steeds mogelijk tijdens deze dag jouw hobby te laten zien aan andere leden en niet-leden van de VBB. Je kunt bij ons, de bestuursleden, ruimte/een tafel reserveren om deze met jouw verzameling in te richten. Ook de ruilmarkt blijft in stand. Heb je spullen die je graag wilt aanbieden aan belangstellenden? Ook dan kun je jezelf er voor aanmelden. Voor meer informatie over de familiedag en het aanmelden voor tafel of expositieruimte kun je terecht bij het secretariaat via secretarisvbb@brandweer.org, vermeld daarbij a.u.b. dat het gaat om de familiedag 2019.

Voor de partners zijn wij bezig een leuk en interessant programma te organiseren waarvan wij hopen dat ook zij een leuke middag/morgen bij ons gaan beleven. De kinderen worden ook niet vergeten. Er zal een leuke speel/knutselhoek worden ingericht en we hopen dat we een spannend en interessant spelprogramma in elkaar kunnen gaan zetten. We willen ook graag weer een paar interessante workshops en lezingen aanbieden en daarvoor zijn wij nog op zoek naar mensen die hieraan willen meewerken en deze

aan de aanwezigen willen aanbieden. Ook hiervoor kan men zich via secretarisvbb@brandweer.org aanmelden. Een aantal onderwerpen zitten nog in afwachting omdat we op antwoord wachten. We kunnen wel zeggen: Als je van plan bent te komen, vergeet dan zeker de fotocamera niet.

In de digitale nieuwsbrief deden wij al een oproep aan de leden voor een mooie interessante locatie voor onze voorjaarsexcursie/algemene ledenvergadering en voor de najaarsexcursie. Hier tevens een oproep aan de lezers van Eén-Eén-Twee om het bestuur van de VBB te helpen bij het aandragen en eventueel mee organiseren van deze beide evenementen. Voor ideeën kunnen jullie terecht bij de bestuursleden of via het secretariaat.

Lees je dit alles als abonnee van Eén-Eén-Twee en denk je wat interessant allemaal, dan ben je natuurlijk ook van harte uitgenodigd om deel te nemen aan de VBB-familiedag. Je mag natuurlijk ook tegen een kleine meerprijs lid worden van de VBB. Wil je jouw abonnement op Eén-Eén-Twee omzetten naar een lidmaatschap bij de VBB (en je ontvangt nog steeds het fantastische blad

Eén-Eén-Twee)? Neem dan even contact via penningmeestervbb@brandweer.org. Je hebt dan de mogelijkheid deel te nemen aan de diverse activiteiten van de vereniging, krijgt toegang tot het afgeschermde deel van de website, waar nog meer informatie over de hobby te vinden is, en tevens de toegang tot onze digitale nieuwsbrief. Reden genoeg om je als lid aan te melden.

Langzaamaan gaan de andere activiteiten ook weer van start. De afdeling fotografie heeft weer een aantal mooie tochten in het verschiet. De leden van de afdeling zullen daar de digitale uitnodigingen in de komende maanden voor gaan ontvangen.

De afdeling organiseert dit jaar een fotowedstrijd. De winnende foto (in verschillende categorieën) zullen een plekje krijgen in de VBB-kalender van 2020. Deze kalender hopen wij tijdens de algemene ledenvergadering, komend voorjaar, te presenteren. Voor informatie over de fotowedstrijd verwijs ik naar de in januari verschenen nieuwsbrief. In de komende weken hopen wij dat deze informatie ook op de website, www.brandweer.org te vinden zal zijn. Wij hopen jullie te ontmoeten tijdens de VBB-familiedag op 9 maart te Veenendaal.

*Namens het bestuur
Johan Dupain, voorzitter a.i.*

Fotoservice Friesland

Op zaterdag 8 september 2018 werd er door de afdeling fotografie een fototoer gehouden in het Noordoostelijke deel van Friesland. De bezochte posten waren ditmaal: Harlingen, Franeker, Menaldum, Hallum, Ferwerd, Stiens, Sint-Annaparochie, Marsum, Leeuwarden-Noord, Leeuwarden hoofdstad (nieuwe voertuigen) en een particuliere verzamelaar van (brandweer) Opel Blitz voertuigen. De foto's van deze tochten zijn weer op de gebruikelijke manier te bestellen. Voor een impressie van het materieel kunt U de website van de VBB bezoeken.

Arnhem 2003

In de Eén-Eén-Twee rubriek Golden Oldies worden er de komende tijd weer foto's van oude fototoertochten gepubliceerd. Wij willen de liefhebbers daarom de gelegenheid geven om deze oude series na te bestellen. Dit keer staan er foto's van de toertocht van 13 september 2003 in. De tocht werd verreden in de omgeving van Arnhem.

Fotoserie Friesland (ca. 50 voertuigen):

Afmeting	10x15 glans	18,50 euro
----------	-------------	------------

Fotoserie Arnhem e.o. (ca. 50 voertuigen):

Afmeting	10x15 glans	18,50 euro
----------	-------------	------------

Leden van de VBB kunnen de foto's bestellen door het verschuldigde bedrag over te maken op het bankrekeningnummer van de VBB onder vermelding van fototoertocht Friesland 2019 en/of Arnhem 2003 en uw lidmaatschapsnummer. Bestellingen zonder nummer kunnen niet in behandeling worden genomen. Prijzen zijn inclusief verpakking- en verzendkosten en blijven tot uiterlijk 4 weken na verschijningsdatum van dit nummer geldig. Geeft u ons wel even de gelegenheid om uw bestelling naar behoren uit te voeren.

112 Beurs & event 2019

Op zaterdag 28 september zal de vierde editie van de 112 beurs gaan plaats vinden. Ditmaal zal het gehele evenement worden georganiseerd in en rondom de brandweer- en ambulance post aan de Oosterdorperstraatweg 8 in het Gelderse Elburg. Het evenement begint om 10.00 uur en is afgelopen om 16.00 uur. De brandweerkazerne zal deze dag worden omgetoverd tot de jaarlijkse 112 verzamelbeurs met een oppervlakte van ruim 500 vierkante meter.

De gehele dag door zullen er veel demonstraties worden gegeven en worden er vele voertuigen uit verschillende branches verwacht. Afsluitend aan het evenement zal er weer een optocht plaatsvinden. Voor de fotografen is er na afloop nog een mogelijkheid om elk voertuig afzonderlijk te fotograferen. De exacte locatie hiervan wordt nog bekend gemaakt. Meer informatie is wederom te vinden op de website 112beurs.nl. Aanmelden voor een stand kan via de website, een stand is 70 x 300 cm en kost € 25,00. Daarnaast is uiteraard aanmelden met een voertuig mogelijk, dit is kosteloos. www.112beurs.nl



In vuur en vlam

De Duitse omroep WDR is op 21 januari begonnen met het tweede seizoen van de serie Feuer & Flamme. Daarin wordt het werk getoond van de kazerne Gelsenkirchen-Buer van de beroepsbrandweer in de Duitse stad Gelsenkirchen. Vijf maanden lang werd het werk van de brandweer gevolgd, wat resulteerde in een serie van negen delen van elk 45 minuten. In 2017 werd de eerste serie uitgezonden. Deze kreeg veel lovende kritiek en werd goed bekeken. Voor de makers reden om opnames te maken voor een tweede seizoen. De makers van de serie brengen het werk van de brandweer op een bijzondere wijze in beeld. Door middel van camera's in brandweervoertuigen en ambulances, bodycams, drones en mobiele filmteams wordt de kijker heel dicht bij elk incident betrokken. Dit beeld wordt compleet gemaakt door het toevoegen



Blikvanger

Wie Texel zegt, zegt ook vaak 'Mantje'. Een zeer populaire kledingwinkel met een vestiging in zowel Den Burg als de badplaats De Koog. Na een forse uitbreiding en verbouwing in Den Burg, volgde vorig jaar de winkel in De Koog. Op een andere plek in dezelfde straat werd een duurzame en volledig energieneutrale winkel gerealiseerd. Met als blikvanger de strandreddingboot 'Ida Mary' van de (toenmalige) Koninklijke Noord en Zuid-Hollandse Reddingmaatschappij (KNZHRM). De boot deed dienst van 1964-1986 op station De Cocksdorp aan de noordpunt van Texel. Na 1986 werd de boot na een omzwerving, enkele jaren geleden gekocht door de op het eiland vermaarde jutter Maarten Boon. De oud opvarende van het historische reddingschip had het plan om met de Ida Mary rondvaarten te maken. Door het overlijden van Maarten Boon kon aan dit plan helaas geen uitvoering worden gegeven. Door oprichting van een stichting kon wel de wens van Maarten Boon in vervulling gaan om de Ida Mary op Texel te behouden. Dat lukt dus in afwachting van een definitieve locatie in de winkel van Mantje. Wie bij Mantje een kijkje wil nemen, kan dat sinds kort ook op mantjestore.nl – maar als u ook de Ida Mary wilt zien, zult u toch echt even de oversteek naar het eiland moeten maken. **Foto Piet Hoving**

van origineel mobilofoon- en portofoonverkeer, onderlinge communicatie bij een incident en gesprekken met betrokken brandweerlieden, later op de kazerne. Bijzonder is dat een gesproken commentaar ontbreekt. Alle gefilmde incidenten zijn echt, waarbij alle betrokken personen hun goedkeuring hebben gegeven voor het gebruik van de beelden. De serie is in de Duitse taal, waarbij regelmatig gesprekken worden ondertiteld, wederom in de Duitse taal. Feuer & Flamme is een uitstekende serie over het werk van de Duitse brandweer met bijzonder mooi camerawerk. Zonder meer een aanrader. De serie Feuer & Flamme, zowel het eerste seizoen als tweede seizoen, is via www.wdr.de te bekijken.

Tekst Tom Jansen

SLIM event VRR

Het aantal dienstvoertuigen van brandweer en andere hulpdiensten dat van donderdag 1 tot en met zaterdag 3 november naar Ridderkerk ging zal niet snel overstegen worden. Ze kwamen niet met toeters en bellen want er was gelukkig geen sprake van een mega incident. In de Ridderkerkse kazerne aan de Troelstrastraat werd wel drie dagen lang over incidenten nagedacht. Honderden hulpverleners bezochten het SLIM event van de VRR. Samen Leren van Incidenten een Must! is het officiële platform waar kennis wordt gedeeld over incidentenbestrijding bij brandweer Rotterdam-Rijnmond.

Foto Arjan den Besten



Volvo is terug

Volvo is terug als ambulance in Nederland. Op dit moment zijn namelijk vrijwel alleen Mercedes-Benz en Volkswagen ingezet als ambulances. UMCG Ambulancezorg startte vorig jaar een proef met het merk Volvo. Volvo is op dit moment namelijk erg ambitieus bezig met de nieuwste moderne en energiezuinige technieken. UMCG ambulancezorg heeft de ambitie om de CO2 uitstoot te verlagen en om een energiezuinig wagenpark in bezit te hebben. Volvo denkt mee in die ambitie. UMCG Ambulancezorg is actief in Drenthe en Friesland. Ook partner RAV Limburg Noord rijdt nu met deze

zeer opvallende ambulance die door de Zweedse carrosserie-fabriek Nilsson is gerealiseerd op een door hen verlengde Volvo XC90.



Camper

Op de oldtimer-beurs in november in het Autotron in Rosmalen stond deze Peugeot J9 te koop. Het voertuig deed in Frankrijk dienst als ambulance, maar is omgebouwd tot camper. De ombouw werd gedaan door Reparaats in Goirle. Dit bedrijf van Mario Raats is specialist in Peugeot J7 en J9, naast camper-verhuur en onderhoud. Info: Facebook (reparaats) of reparaats@outlook.com

Foto Piet Hoving



Hoger en langer

Holmatro introduceert een nieuwe 6 Ah-accu voor de accu-aangedreven EVO 3-serie redgereedschappen. De accu heeft 20% meer capaciteit, zodat de gereedschappen een veel langere werktijd krijgen. De elektronica in de accu is ook verbeterd wat betreft warmtmanagement en efficiëntie.



Deze verbetering resulteert in een hogere bruikbare capaciteit, wat eveneens bijdraagt aan de langere werktijd van Holmatro EVO 3-gereedschappen. www.holmatro.com

112 Beurs België

De organisatie van de jaarlijkse brandweer verzamelaars beurs in het Belgische brandweermuseum in Erembodegem-Aalst is een samenwerking aangegaan met de organisator van de succesvolle 112 Beurs & Event in Nederland. Te merken is dat nu al door de wijziging in de naam van de Belgische beurs in 112beurs.be. De eerstvolgende editie is op 4 mei. Meer daarover in het aprilnummer van *Eén-Eén-Twee*.



Zuid-Limburg, Simpelveld
Merk/type: Mercedes-Benz 1630AF39 (Atego)
Soort voertuig: TST7LD3000HD250T2500/200
Opbouw: Rosenbauer (AT-III).
Kenteken: 12-BLJ-1
Roepnummer: 24-3841. Foto: Simon Frank



Utrecht, Woudenberg
Merk/type: Mercedes-Benz 1527F31 (Atego)
Soort voertuig: TS6V LD3200T1000
Opbouw: Ziegler (VRU compact)
Kenteken: 96-BLN-1
Roepnummer: 09-6434
Foto: Dennis Kempers



Onder: Fryslân, Sint-Annaparochie
Merk/type: Volvo FL280
Soort voertuig: TS7MD/LD3500T2000/100
Opbouw: Kenbri-Jöhstadt. Kenteken: 36-BKX-2
Roepnummer: 02-5031. Foto: Kees Verhoef



Noord-Holland Noord,
Texel, post Den Burg
Merk/type: Volkswagen
Amarok Pick-up 3.0TDI
4x4
Soort voertuig: PM5-NB
Kenteken: V-383-KN. Roepnummer: 10-5984. Foto: Piet Hoving



Zaanstreek-Waterland, afd. Vakbekwaamheid
Merk/type: Mercedes-Benz 114CDi32 (Vito)
Soort voertuig: GM3
Kenteken: V-547-RF
Roepnummer: 11-0303
Foto: André van der Smaal



Amsterdam-Amstelland, Amsterdam, post Teunis
(Vredenhofweg)
Merk/type: Mercedes-Benz 1530F41 (Atego)
Soort voertuig: AL-K30
Opbouw: Hilton-Magirus
Kenteken: 62-BKT-8
Roepnummer: 13-2451
Foto: Jan Korte

Zaanstreek-Waterland, Zaanstad, post Wormerveer
Merk/type: Mercedes-Benz 1630F47 (Atego)

Soort voertuig: AL-K32

Opbouw: Rosenbauer

Kenteken: 27-BLR-5

Roepnummer: 11-8051

Bijzonderheden: knikarm ladder en extra grote korf

Foto: André van der Smaal



Zaanstreek-Waterland, Zaanstad

Merk/type: Mercedes-Benz 114CDi32 (Vito) 4x4

Soort voertuig: PM6 (MSD)

Opbouw: Visser. Kenteken: V-858-RG

Roepnummer: 11-8084. Bijzonderheid: autospuut buitengebied. Foto: André van der Smaal



Haaglanden, Den Haag,
post Leidschenveen

Merk/type:

Mercedes-Benz

1527F36 (Atego)

Soort voertuig:

TS7LD3000

HD250T2000

Opbouw:

Rosenbauer/DRV

Groep BV (Compact-line)

Kenteken: 98-BLL-2

Roepnummer: 15-9635

Foto: René Boot

Noord-Holland Noord, Kog-
genland, post Opdam

Merk/type: Mercedes-
Benz 1530F38 (Atego)

Soort voertuig:

TS7LD3000

HD250T2000

Opbouw: Rosenbauer/

DRV Groep BV

Kenteken: 50-BKH-1

Roepnummer: 10-5233

Bijzonderheid: een van
de eerste van 38 stuks

Foto: DRV Groep BV



Haaglanden

Merk/type: Toyota

LandCruiser 2.8D

Soort voertuig:

DAT OVD

Kenteken: TG-026-D

Roepnummer: 15-9591

Foto: René Boot



Utrecht. Merk/type: Volkswagen Polo 1.0TSi

Soort voertuig: DA. Kenteken: TX-253-P

Roepnummer: 09-9005

Bijzonderheid: piket centralist

Foto: Dennis Kempers



When visions become milestones.

INSPIRING FOR TODAY.
READY FOR TOMORROW.



ontdek meer:

<http://bit.ly/RosenbauerFuture>

De toekomst in actie!

De wereld verandert. Elke dag, elke minuut ontstaan inzichten die verandering geven aan situaties, behoeften en doelen. Hoe zien de brandbestrijding en reddingswerkzaamheden van morgen eruit? En hoe kunnen mens en technologie hier aan voldoen?

Rosenbauer is toonaangevend in de sector. Onze visies en oplossingen geven vorm aan de technologie van de toekomst. Met onze geavanceerde- en innovatieve concepten, vinden we vandaag de antwoorden op de vragen van morgen.

www.rosenbauer.com

 **rosenbauer**