

Joost Vanhessche – Focus 100

Deze presentatie kreeg de naam ‘circle of life’. Gezien het onderwerp kunnen we het misschien beter ‘circle of fire’ noemen.

Om een goed pad uit te stippelen waar we met ons brandweermaterieel naartoe willen, is het goed te weten waar het vandaan komt. Ik heb het hier vooral over het rollend materieel. Op de keper beschouwd kan men spreken over drie stromen. Ik probeer kort de oorsprong van die stromen en hun betekenis te schetsen.

- Eerste stroom: eigen middelen

De eerste stroom is de vanzelfsprekendheid zelve. Gemeenten en steden kochten zelf hun eigen voertuigen. Dat was al zo van voor 1900, toen er in het beste geval steekkarren, koetsen en stoompompen waren. Op de meeste plaatsen was er enkel een centraal opgestelde pomp met wat toebehoren. Er was dan meestal geen georganiseerde dienst en het onderhoud liet dus vaak te wensen over. Het is dan ook logisch dat er uit die periode niet zoveel concreet materieel overgebleven is.

WOI bracht bij ons ook een stroomversnelling voor wat betreft het gebruik van automobielen als brandweer- en ziekenwagens. Die werden door de steden met eigen middelen gekocht. Vaak één nieuw voertuig per korps en dan nog wat tweedehands erbij. Dat brengt ons bij de tweede stroom.

- Tweede stroom: occasie-materieel

Er was weinig aandacht en dus ook weinig geld voor de brandweer. In veel gevallen moest die dus teruggrijpen naar tweedehandse onderstellen, waarop dan zelf of door een echte ‘bouwer’ een brandweeropbouw werd voorzien. Dit lijkt ons nu onbeholpen, maar het was beter dan wat er voordien was. Zelfs VOOR de automobielen er waren, werkten veel kleine diensten reeds met pompen, koetsen en ladders die ze van grote steden overgekocht hadden.

Na WOII was er veel brandweermaterieel in beslag genomen. Koper en andere metalen waren nodig in de wapenindustrie. Veel materieel was door het oorlogsgeweld vernield of meegenomen door het aftrekkende Duitse leger en niet of opgebrand teruggevonden. Onze brandweer was gedecimeerd. En er was geen geld. Het enige wat voorhanden was, was oud militair materieel. Vooral het Amerikaanse en het Engelse leger hadden massa’s voertuigen laten maken voor de oorlog. Nu die voorbij was, bleek het zinloos om een hele logistieke organisatie op poten te zetten om al die wagens weer mee te nemen om daar toch maar te staan. Beter was om alles achter te laten om de lokale bevolking weer op gang te krijgen. Daarvan kon de brandweer mee profiteren. Het waren robuuste, Spartaanse wagens die door eigen mensen aangepast en omgebouwd werden. Pompiers waren toen vooral stielmannen, houtbewerkers, plaatslagers, ... Hier ligt trouwens het ontstaan van de intussen bekende firma Vanassche. Grootvader Vanassche bouwde in zijn garage deze GMC om tot de eerste echte autopomp voor het brandweerkorps van Hulste, waar hij zelf deel van uitmaakte. Bij die militaire wagens zat er hier en daar zelfs een echte bluswagen tussen. Ook uit de naoorlogse periode, toen de geallieerden in Duitsland nog basissen onderhielden, kwamen regelmatig militaire bluswagens in ons land een tweede loopbaan maken. Ze werden ingevoerd door de firma’s Geens of Vanassche of kwamen via diverse autohandelaars naar ons land.

Stilaan kwam er geld vrij via het Marshallplan. Amerika maakte grote budgetten vrij als steun voor de wederopbouw van Europa. Maar voor wat, hoort wat. De tegenprestatie was dat er vooral Amerikaanse spullen gekocht zouden worden. Bij onze brandweer vertaalde zich dat in een hele vloot Ford Big Jobs, Dodges, De Soto's, Chevrolets, ... Stuk voor stuk machtige wagens die voornamelijk geleverd werden door de firma's Wasterlain, Landuyt en in mindere mate Tallier en Comptoir des Flandres. Dit waren de prachtige, grote wagens zoals de Fargo en de Chevrolet die in dit museum te vinden zijn. De onderstellen kwamen naakt toe in de haven van Antwerpen en de opbouw en de cabine werden op zeer ambachtelijke wijze vervaardigd in onze ateliers. Al deze wagens werden gebouwd à la tête du client, er zijn geen twee gelijke wagens. In die context is het belangrijk te weten dat een beroemde firma als Wasterlain zelf geen koetswerken bouwde. Zij verzorgden de technische installatie maar lieten het koetswerk bouwen door onderaannemers. Dit waren carrosseriebedrijven zoals Goossens uit Londerzeel, Vandecasteele in Mariaburg bij Brasschaat of Van Muylder, de latere ambulancebouwer uit Willebroek. Ze maakten er, elk op hun manier, pareltjes van.

Omdat die ene wagen in een korps niet het hele probleem kon oplossen, kwam er nog hulp van een andere kant. Na de oorlog had de overheid het Nationaal Hulpkorps opgericht. In 1951 veranderde de naam naar Burgerbescherming, wat wij nu kennen als de Civiele Bescherming. Er werd in eerste instantie een hele vloot brandweermaterieel gekocht en een serie ambulances voor het geval er weer een oorlog zou uitbreken. Rond 1960 werd duidelijk dat die oorlog er niet zou komen, maar dat veel korpsen nog altijd in nood zaten. Daarom werd een groot deel van die wagens uitgedeeld in bruikleen. In veel gevallen werd die 'bruikleen' naderhand omgebogen tot 'geschenk'. Als er veel Fords F5 bij onze korpsen zijn geweest, dan is dat voornamelijk door de Burgerbescherming, die een hele vloot huifwagens schonk aan korpsen. Die bouwden ze om en er ontstond een brede waaier van toepassingen voor deze trekpaarden. Deze wagens komen weer uit de tweede stroom: occasies.

- Derde stroom: globale aankopen

Stilaan kwam de economie op gang, de industrie groeide, maar de hulpdiensten bleven steken in de vroege jaren '60. De aandacht op dit vlak was verslapt. Dat was het beste recept voor rampen.

1967: De overheid had meteen door dat er geen goede organisatie meer was, dat het materieel te verouderd was en dat er niet genoeg was. De brandweer had nood aan een flinke upgrade. De wet van '63 werd eindelijk in een KB gegoten en de organisatiestructuur in centrumkorpsen X, Y, Z en gemeentelijke C-korpsen was een feit.

Daarnaast werd een derde stroom aan materieel gecreëerd. Het ministerie stelde zelf lastenboeken op, keurde prototypes goed en bestelde niet één, maar tientallen identieke wagens. Korpsen konden hierop intekenen en betaalden slechts een deel van de prijs. Voor centrumkorpsen (X, Y en Z) was dat slechts een vierde, gemeentelijke korpsen betaalden de helft. Deze tarieven golden eigenlijk al sedert 1953, maar nu zou elke wagen niet meer afzonderlijk gekeurd moeten worden. Er is veel inkt gevloeid over dossiers van aankopen waarvan het dossier of zelfs de feitelijke wagen afgekeurd werd. Bovendien stelde het ministerie een lijst op met het materieel waarover elk korps minimaal moest beschikken. Men wou op die manier snel veel nieuw materieel in omloop brengen en uniformiteit in het wagenpark brengen. De derde stroom was een feit: de globale aankopen, anders gezegd de 'ministeriewagens'.

Sindsdien is dit een heel grote stroom geworden. Helaas vielen C-korpsen aanvankelijk vaak uit de boot omdat de budgetten ontoereikend waren. Zij kochten daarom nog hun eigen materieel. Vaak weer tweedehands. Er zijn in België tussen 1970 en 2000 zo'n 90 Nederlandse wagens en 50 Duitse voertuigen in dienst gekomen. Stilaan besloten meer en meer C-korpsen om ook voor de eigen aankopen het lastenboek van de overheid te volgen. Ze kregen meer geld ter beschikking van de gemeente en kochten dus ministeriewagens, maar betaalden ze zelf.

De combinatie van dit gegeven en de normale leveringen aan centrumkorpsen maakt dat de impact van de ministerievoertuigen op het brandweererfgoed enorm is.

In de jaren '90 bereikte dit plan de grenzen van de betaalbaarheid. De overheid had minder geld en de wagens werden duurder want de technische vereisten lagen steeds hoger. De lokale overheden waren meer en meer genoodzaakt om weer zelf in te staan voor hun aankopen. Eerste stroom. Het leverde een brede en interessante waaier aan nieuwigheden op. In elke dienst zat wel een bolleboos die (leve het internet) nieuwe technieken opvolgde. Op die manier vonden die noviteiten hun weg naar onze kazernes.

Sinds 2015 zijn we overgeschakeld op de hulpverleningszones. Die beschikken over een afgelijnd budget en willen daar zoveel mogelijk uit halen. Dan is de stap naar de globale leveringen vrij logisch. Na januari 2015 is vrijwel geen enkele niet-ministeriële autopomp meer geleverd. In Nederland, waar ook met zones gewerkt wordt, kiest elke zone welk merk, welke opbouw, welke techniciteit ze voor haar nieuwe voertuigen wil. Elke zone heeft haar eigenheid.

In België is een autopomp in Blankenberge eigenlijk identiek aan een autopomp in Eghezée, of Antwerpen, of Zottegem. We zitten volop in stroom drie. Als fanaat durf ik dan zeggen: helaas. Het is bovendien zeker een feit dat de zonevorming de afvoer van brandweervagens sterk heeft versneld. En dat die afvoer vooral via verkoop gebeurde.

Er zijn in ons land, doorheen de geschiedenis, meer dan 12 000 brandweervoertuigen geweest. Die zijn uiteraard niet allemaal blijven bestaan. Waar zijn ze naartoe?

- Een deel is op de schroothoop beland, of – o ironie – door de brandweer als oefenobject gebruikt (Beveren liet een unieke Iveco ambulance naar de bodem van het meer zakken in het recreatiedomein De Ster in Sint-Niklaas, zodat duikers er kunnen oefenen. Nogal wat wagens werden gebruikt om te oefenen voor bevrijdingen (Heist-op-den-berg))
- Een deel is in privéhanden (dus bij bedrijven) terecht gekomen om daar te gebruiken. Soms ging die overname gepaard met een ombouw zodat wagens soms onherkenbaar werden.
- Nog een deel is verkocht in het buitenland. Wat er verkocht werd, raakt nu meestal spoorloos. Door de privacywetten mogen verkopers niet meer meedelen wie een wagen gekocht heeft. Af en toe duikt gelukkig nog wel een wagen op via het internet.
- Er is ook een deel dat door de brandweer zelf omgebouwd werd voor een nieuwe taak (vb. van atp naar tankwagen)
- Een vrij behoorlijk deel is verscheept in het kader van ontwikkelingssamenwerking. De bestemming is dan vooral Zuid-Amerika, dankzij een Belgische organisatie (Amigos de Belgica) die dit regelt. Dit is een mooi systeem, maar voor het erfgoed betekent dit dat de wagens definitief weg zijn. Leuk om weten: ook al krijgen deze voertuigen in Chili en

omstreken meestal een nieuw uitzicht, op het koetswerk wordt altijd ergens de naam van het oorspronkelijke Belgische korps genoteerd als dank.

- Gelukkig is er ook een deel dat gerestaureerd werd. Soms door particulieren of kleine organisaties, soms door de brandweer zelf om de wagen als oldtimer te gebruiken. Hiervan komt ook een deeltje in de musea terecht. Maar restauratie is duur en vraagt veel expertise.
- En dan is er helaas – en we zitten wat dat betreft een beetje in het hol van de leeuw – een hoeveelheid wagens die omgebouwd worden tot carnavalswagens. Sommigen vinden het leuk, maar de eigenheid van de wagen, vaak zelfs het uitzicht en zeker de goede naam van de brandweer worden hier meestal teniet gedaan.

De oorsprong van de wagens heeft uiteraard ook zijn weerslag op de erfgoedwaarde. Wagens uit de derde stroom, de ministeriële leveringen, zijn in groten getale gebouwd. Voertuigen uit de tweede stroom hebben een lange geschiedenis. Wagens uit de eerste stroom zijn doorgaans unieke stukken. En zo verdienen ze allemaal hun plaats in ons erfgoed.

Voor brandweerwagens is er ook een zekere emotionele waarde. Brandweermannen, alleszins in kleinere korpsen, hechten veel belang aan hun oude bakken. Dit gaat vooral over de wagens uit de jaren '50 en '60. In grote beroepskorpsen is dat minder het geval. Ook bij de ministeriewagens duikt het fenomeen minder op. De uniciteit speelt hier dus zeker een rol, plus het feit dat men in die tijd niet veel meer had dan die ene wagen. Er zit dus ook een beetje heroïek achter.

De zonevorming maakt dat veel erfgoed, materieel en archieven, momenteel vooral als ballast beschouwd wordt. Er gaat dagelijks erfgoed verloren omdat men niet weet waar men ermee naartoe kan. Naast de zonevorming is ook de versnippering een groot probleem, ook voor wat betreft papieren erfgoed. Elk korps heeft in het beste geval haar eigen archief, maar dat wordt niet altijd oordeelkundig bijgehouden. Veel ervan gaat trouwens verloren bij verhuis naar de vele nieuwe kazernes, of zoals nu bij de zonevorming... Een deel van het erfgoed zit in gemeentearchieven of in het rijksarchief en is vaak moeilijk nog te bereiken. Maar er zit ook nog heel veel in persoonlijke archieven en daarvan gaat ook dagelijks een stuk verloren, het is niet geregistreerd en men is vaak weinig deelzaam. En de familie van de overleden nonkel Alberic van de pompiers vindt op zolder een doos met foto's en gooit die mee op het containerpark omdat ze er de waarde niet van inzien. Problemen genoeg dus om het erfgoedplaatje volledig te krijgen. En dan heb ik het nog niet gehad over het onroerend erfgoed: de vele prachtige en bijzondere kazernes en wat daarmee gebeurde na het vertrek van de brandweer. Of wat dacht u dat het prachtige Antwerpse havenhuis in een vorig leven was? Juist: een brandweerkazerne.

Het is in alle geval erg belangrijk dat er voor het erfgoed een langetermijnvisie komt en dat die ook ernstig genomen wordt. Uw aanwezigheid is alvast een goede stap in de juiste richting.

Normaal zou hier de uiteenzetting eindigen. Maar ik wil u graag nog één en ander vertellen over onze organisatie. En dan heb ik het niet over onze gastheren van de Privat Fire Brigade. U heeft ongetwijfeld het logo van Fokus-100 gezien op de dia's. Misschien herkent u het niet en dat is niet verwonderlijk. Het oude logo werd pas eind vorig jaar vervangen door ons gloednieuwe symbool. Het toont een zoeker van een fotocamera met daarin de blokken en kleuren van de nieuwe Battenburgstriping, die stilaan ingevoerd wordt bij de hulpdiensten. Net die hulpdiensten staan bij ons in de kijker.

- Fokus is officieel gesticht op 1 januari 1994, wat maakt dat wij nu van zilver zijn. Dat is aan mijn haartooi duidelijk te zien.
- Origineel was Fokus een fotografenclub.
- We organiseren 5 à 6 uitstappen per jaar, waarbij we 3 tot 5 kazernes bezoeken. Niet zozeer de kazerne is het doel. De brandweermannen zetten alle voertuigen één voor één buiten om er mooie statiefoto's van te kunnen maken.

Het is een beetje een bizar zicht als een horde fotografen uit België, Nederland, Duitsland en Frankrijk foto's staat te maken van een brandweerwagen en het is vaak drummen voor een goed plekje.

Ik laat u nog enkele sfeerbeelden zien. Wij (en onze camera's) houden niet van de regen, maar elk korps heeft tegenwoordig wel ergens een vouwtentje. Bij een vlotte fotosessie schuiven de hulpwagens ongeduldig aan voor de foto. En wie een goeie foto wil, zoekt soms vreemde plekjes. Er is ook aandacht voor de geschiedenis: fotokaders in de kazerne worden mee op de foto gezet. Soms zonder aan de veiligheidsvoorschriften te denken weliswaar. De boog kan niet altijd gespannen zijn. In Florenville werden we door de brandweer zelfs vergast op een stevig ontbijt.

En dit is waar we het voor doen. De wagens worden zo goed mogelijk in beeld gebracht.

In het begin werden ook fotopakketten verkocht met alle voertuigen van een uitstap, maar we leven in een digitale wereld en dus werden de pakketten stopgezet.

We beperken ons niet tot de stedelijke brandweer, maar bezoeken ook speciale diensten, zoals op de luchthaven van Charleroi of die in Antwerpen. Niet alleen het uiterlijk komt in beeld. Ook de techniek wordt bekeken en de administratieve gegevens zoals het chassisnummer leveren ons een schat aan informatie.

Bij de bedrijfsbrandweerdiensten vinden we meestal wagens die bij de civiele diensten niet te vinden zijn. En heel soms komen we op plaatsen waar niemand komt, zoals hier op de Shape in Chièvres. Speciale aandacht gaat naar de oldtimers, zoals deze Unimog, de tweede bosbrandweerwagen ooit in ons land zo'n wagens worden tot in detail op foto vastgelegd.

Een unieke foto: vier generaties ladderwagens bij elkaar in Mechelen: de Ford uit 1949, de Magirus uit 1973, een Renault uit 1993 en helemaal links de Volvo uit 2011.

- Vroeger organiseerden we ook ruilmomenten, waarop foto's en andere zaken (erfgoed) geruild of verkocht werden. Nu zijn er maar weinig papieren foto's meer, dus is ook die activiteit stopgezet.
- We organiseerden in de beginperiode ook een grote oldtimerstoet, waaraan tientallen oude brandweerwagens deelnamen. In Sint-Gillis-Waas wist men niet waar men het had...
- OBJECTIEF, ons magazine. De naam maakt duidelijk dat we de wagens op een objectieve manier beschrijven. We hebben aandacht voor nieuwe wagens, maar ook voor wat er met de oude exemplaren gebeurt. Daarnaast hebben we geregeld reportages die de geschiedenis belichten of kijken we al eens hoe het er in het buitenland aan toe gaat. Of zoals in editie 100, waarin we onder andere de safety cars van het formule-1 circuit onder de loep namen.

U heeft het goed gehoord, we zijn inmiddels al aan editie 100, wat ons ook een beetje van goud maakt, maar ik had geen zin in een gouden kapsel...

Objectief, ooit begonnen als een simpel A3-tje, verschijnt vier maal per jaar, is volledig in kleur en bevat geen reclame. Objectief, weet u wel?

- In november 2018 vernieuwden we ook onze website. Er is ook regelmatig een bijdrage over oldtimers met foto's en achtergrondinformatie.
- Database:
 - o Daarin staan ongeveer 23000 items (brandweer, ambulances, MUG, Civiele Bescherming, bedrijfsbrandweer IN BELGIË). Dat zijn bluswagens, hoogtewerkers, ambulances of commandovoertuigen, maar ook aanhangwagens, containers ... Dit is weliswaar een persoonlijke database, geen eigendom van de vzw.
 - o Per item ruim 70 informatievelden om het item zo goed mogelijk te beschrijven. Niet elk veld is altijd van toepassing. Een ladderwagen heeft bijvoorbeeld normaal gesproken geen watertank of pomp aan boord.
 - o Het is een work in eternal progress. Nu al ruim 30 jaar bezig, maar er is nog zoveel te ontginnen en er zijn nog zoveel antwoorden te zoeken.

Met al deze informatie wordt ook iets gedaan. Zo maakte ik samen met mijn collega en vriend Chris Vandeputte een boek over de ontstaansgeschiedenis van de dienst 900, de dringende geneeskundige hulpverlening in België. En als je een boek maakt over de '900', moet er natuurlijk een tweede deel volgen over de 100 / 112. Dat boek verscheen twee jaar later. Intussen maakte ik ook het boek 'Gebrand op veiligheid' over de tachtigjarige geschiedenis van de brandweer in Zwevegem.

Het is met zo'n achtergrond dan ook normaal dat onze werking en die van Privat Fire Brigade geregeld raakpunten vertoonde. Wij kregen én gaven informatie aan het museum en we traden ook al enkele keren op als tussenpersoon om wagens te laten toewijzen aan het museum. Vb Fargo Zwevegem, de Dodge van Avelgem of de fameuze VW'tjes van Bekaert Textiles in Waregem.

De contacten waren vroeger eerder occasioneel maar zijn toch al van in den beginne een constant gegeven. Het is goed dat er nu een extra katalysator als ETWIE bij komt om de krachten beter te bundelen en om extra krachten uit andere organisaties of zelfs van privépersonen in te schakelen. Er zijn nog bergen werk te verzetten en alle hulp is welkom.