



De Magirus-Deutz autospuil was tussen 1945 en 1956 een indrukwekkende verschijning in Amsterdam. Hij staat hier voor de deur van de brandweerkazerne aan de Nieuwe Achtergracht. Foto: Brandweer Amsterdam

De Duitse Magirus

Van 1945 tot 1956 is de Amsterdamse brandweer in het opmerkelijke bezit geweest van een autospuil van Duitse makelij, met een voor Amsterdam ongekende pompcapaciteit en afmetingen. Daarom werd dit voertuig in de volksmond de 'Jumbo' genoemd. U weet nu meteen, dat we hier niet de levensbeschrijving van een olifant zullen aantreffen, maar die van een brandweerauto met wat ongebruikelijke achtergronden.

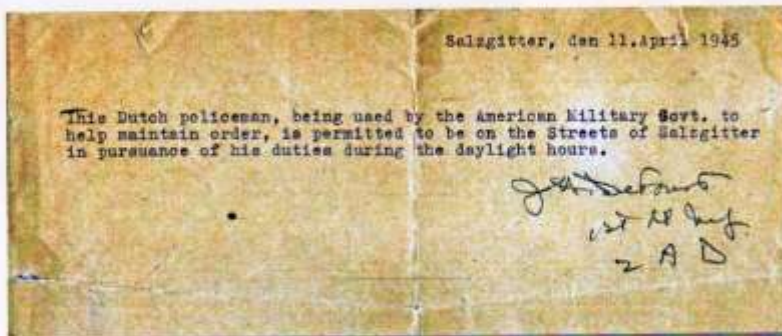
We zullen het voertuig zelf eerst even in zijn technische details beschrijven en vervolgens zullen we de roemruchte levensloop van de 'Jumbo' onder de loep nemen. Het voertuig was een standaard-autospuil, gebouwd volgens de Duitse normen in 1938 en had daardoor het typenummer M45/KS25 meegekregen, waarvan er vele zijn gebouwd

voor de Duitse (politie)brandweerinstanties.

Het chassis was van Magirus, type 3110R en voorzien van een watergekoelde Deutz-dieselmotor, 4-takt, met 6 cilinders en een inhoud van 7361 cc. Het vermogen van de motor was 110 pk bij 2000 toeren per minuut. Het eigen gewicht was 6600 kg en het maximaal toegestane gewicht bedroeg 9200 kg. De maximum snelheid was 60 kilometer per uur.

In tegenstelling tot wat men misschien zou verwachten, kwam de brandweertechnische opbouw niet voor rekening van Magirus te Ulm, hoewel dit toch op dat moment het grootste brandweerauto-merk in Europa was. Teneinde de productiecapaciteit efficiënter te gebruiken was door de Duitse autoriteiten besloten, dat de ene grote fabriek zich zou toeleggen op de voertuigen en de andere op het brandweertechnische gedeelte. Zodoende kwam de pomp

Het kentekenbewijs dat met de Magirus meekwam liet zien dat het bouwjaar weliswaar 1938 was, maar dat het voertuig in juni 1942 eigendom werd van de 'Luftschutzpolizei Hannover' en daarom een politie (Pol-) kenteken kreeg. Daarvoor zal het een kenteken van de Luftwaffe (WL-) gehad hebben. Foto: F.C. Kollerie



Al de eerste dag na de bevrijding door de Amerikanen kregen de Hollandse politiemensen geïmproviseerde pasjes om in de straten van Salzgitter te kunnen surveilleren. Foto: F.C. Kollerie



Omdat bij het starten van de diesel een grote roetwolk ontstond, die de hele remise van de brandweerkazerne vulde, werd aan de uitlaat een slang bevestigd, die eindigde op de binnenplaats aan de achterkant.
Foto: Brandweer Amsterdam



Een foto vanuit een geallieerd vliegtuig van de Reichswerke in Salzgitter verraaft de omvang van de industriële complexen in het voorheen zo slaperige landschap van Gitter en omgeving. Foto: onbekend

an Amsterdam

Door Gerard Koppers
en Ton van Eijnsden

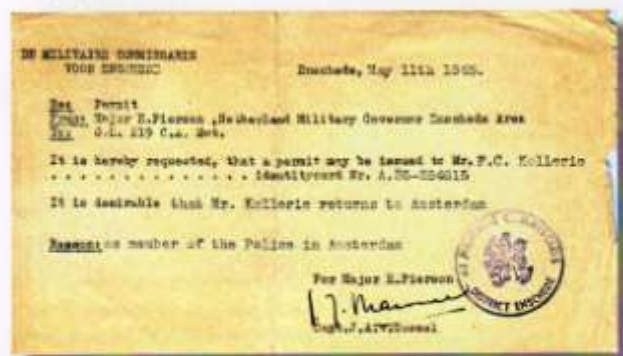
van de hand (lees: band) van de andere grote brandweerauto-gigant van Duitsland: de gerenommeerde firma Metz te Karlsruhe. Deze was van het type KSS25 met een vermogen van 2500 liter per minuut bij 80 mwk. De watertank voor de eerste aanval had een inhoud van 350 liter. De open inbouw werd weer verzorgd door de firma Fischer in Görlitz. Dus voordat het voertuig in dienst was, had het al vele kilometers afgelegd in verschillende staten van opbouw. De afmetingen van het voertuig waren: lengte: 8,40 m (inclusief slanghaspel), breedte: 2,17 m, hoog-

te: 2,70 m, wielbasis: 4,55 m. Het chassisnummer was 851087/39, het motornummer 19487 en het pompnummer 371111. Het bouwjaar was – zoals gezegd - 1938. Het kenteken in zijn Duitse tijd was Pol-120839 en dat stond sinds 1942 op naam van de Luftschutzpolizei Hannover. Oorspronkelijk was het voertuig eigendom van de Luftwaffe, zoals veel materieel van de luchtbescherming. De dieselmotor was bij de Amsterdamse brandweer een nieuw fenomeen en dat kostte de afdeling Speciale Diensten (de voorloper van de Technische Dienst) dan ook vele

hoofdbrekens. De lange uren, die het voertuig achter elkaar kon draaien, maakten dat echter ruimschoots goed.

Het begon met een klap

Hoe kwam dit pronkstuk van de Duitse oorlogsnijverheid zomaar in Amsterdam verzeild? Welnu, dat is een verhaal apart. In januari 1945 vond er in de voormalige Spiegelschool aan de Marnixstraat 404 een aanslag plaats met springstoffen, waardoor grote schade werd aangericht, die door de brandweer bij de bestrijding van de na de klap ontstane brand beslist niet werd beperkt. Deze school was door de bezetters in gebruik als meldingsbureau en administratie van de Arbeidsinzet in Duitsland, waarvoor alle nog bruikbare mannen werden



Een maand na de bevrijding van Salzgitter konden Frans Kollerie en zijn collega's de reis vanuit Oldenzaal voortzetten met een 'permit' van het Militair Gezag in Enschede. Foto: F.C. Kollerie

Werkgroep Brandweer Historie



De Werkgroep Brandweer Historie heeft als doel het inventariseren en vastleggen van informatie over diverse aspecten van de brandweergeschiedenis in Nederland. Hierover worden publicaties uitgegeven. Om dit doel te bereiken wordt gebruik gemaakt van informatie en bronmateriaal, aanwezig bij particulieren, brandweer- en andere musea, korpsen en andere organisaties zoals verenigingen. De Werkgroep Brandweer Historie is onderdeel van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Brandweerwezen (VBB).

Postadres: VBB, Postbus 150, 5360 AD Grave
E-mail: wergroepbrandweehistorie@brandweer.org
Website: www.brandweer.org

Op 14 mei was men gearriveerd bij huize Kollerie in de Curaçaostraat in Amsterdam. Voor de wagen staan opperwachtmeester De Vries, hoofdwachtmeester Moen en hoofdresearcheur Kollerie. De opschriften 'Police Amsterdam Holland' moesten goed zichtbaar zijn. Foto: F.C. Kollerie



opgeroepen. Ook de medewerkers van de Arbeidsinzet werden uitgeschakeld en 'toevallig' waren er steeds nergens politiemensen in de buurt. Het onderzoek naar de daders van deze aanslag liep uiteraard niet naar de wens van de Duitse politieautoriteiten en zij vonden dat zij werden tegengewerkt door de Amsterdamse politiemannen, die overigens al sinds maart 1943 door de Staatspolitie waren ingelijfd, evenals de brandweer in de grote steden.

In de nacht van 18 op 19 januari 1945 werden door de Duitsers 120 Amsterdamse politiebeamten opgepakt en voor het overgrote deel getransporteerd naar het voormalige (op Duitse leest geschoeide) politie-opleidingskamp 'Schalkhaar'. Van hen werden er al direct 8 om medische redenen vrijgelaten. Het duurde drie weken eer men wist wat met de overige 112 dienders aan te vangen. Ondertussen hadden de meesten in ieder geval iets beter te eten in vergelijking met de situatie in het uitgehongerde Amsterdam. In 'Schalkhaar' was eerder al een groep van zestig politiemensen uit Den Haag terechtgekomen. Op 9 februari werd de totale groep in tweeën gedeeld en vervoerd naar Ommen (Kamp Erica) en 125 gingen naar Duitsland. Op 12 februari in de middag kwam men na een buitengewoon gevaarlijke en oncomfortabele reis in Hannover aan. Vandaar moesten er 70 naar Braunschweig en 20 naar Magdeburg. In Hannover bleven er 35 achter, die ingedeeld werden bij de Luftschutzpolizei, de luchtbeschermingsbrandweer. Men weigerde echter Duitse uniformen aan te trekken, zodat men aanvankelijk weer niet wist wat aan te vangen met de Hollanders. Ondertussen werd de situatie in Hannover précair. Elke nacht was er wel luchtalarm

en op 21 februari werden alle Duitsers van de Luftschutzpolizei naar het naderende front gestuurd. Op 25 februari moesten de Hollanders op spoedcursus omdat er behalve een groep van zo'n 50 Oekraïense brandweelieden nauwelijks bluspersoneel was, terwijl de stad hevige gebombardeerd werd. Op 10 maart was er geen ontkomen meer aan. De Duitse brandweercommandant Richard Bange oefende zware druk uit, maar ze bleven weigeren een uniform aan te trekken. De groep werd uiteindelijk opgedeeld in vijf ploegen, waarvan er vier op brandweerkazernes Jordanstrasse, Feuerwehrstrasse, Teichstrasse en Am Kleine Felde in Hannover terechtkwamen. Van de groep in de Teichstrasse weten we dat ze vanaf 15 maart herhaalde malen waren uitgerukt, maar ze constateerden al snel dat hun Duitse collega's stalen als raven in plaats van te blussen. Bij

aanval op een broodfabriek op 17 maart stalen de Russen het eerst, daarna de Hitlerjugend en vervolgens de brandweer. De Oekraïense vrouwelijke brandweerploegen moesten het bluswerk verrichten. Met de groep Teichstrasse moest op 24 maart worden uitgerukt naar Hildesheim, dat in 20 minuten platgebombardeerd was en waarbij ze hebben staan applaudisseren. De vijfde groep, bestaande uit zeven man, reed op 12 maart naar Salzgitter. Die groep bestond uit vier Haagse en drie Amsterdamse politiemensen: Spruyt, Ringeling, Esscheboom en Brouwers uit Den Haag en Kollerie, Moen en De Vries uit Amsterdam.

Eindpunt Salzgitter

Salzgitter was eigenlijk een verzameling dorpjes en gemeenschappen, die pas in 1942 waren samengevoegd tot één gemeente. Het jaar daarop werd besloten dat er in Salzgitter een beroepsbrandweer moest komen met het oog op de grote industrieën als de 'Reichswerke Hermann Göring', de IG-Farben en de Vereinigte Stahlwerke AG. Omdat alle gezonde Duitse mannen ergens aan een front zaten, waren er haast geen brandweelieden beschikbaar. De Hollandse ploeg werd ondergebracht in het Lager (barakkenkamp) No. 49 in het dorpje Gitter, waar ook al enkele tientallen Oekraïners woonden. Ze kwamen onder het bevel van Oberzugführer Kauke, maar die kon niet veel met de Hollanders aanvangen omdat ze weigerden uniformen aan te trekken en zich te laten inzetten voor de Duitse politie. Uiteindelijk werd er wel wacht gelopen, maar zonder de plicht om alarm te slaan. Men hield zich onledig met het schoonhouden van de



Na een grondige opknappbeurt kon de Magirus-autospuit in oktober 1945 in dienst worden gesteld op de brandweerkazerne Nieuwe Achtergracht bij het Weesperplein in Amsterdam, waar hij tot 1951 dienst deed. Foto: Brandweer Amsterdam

brandweerwagens, houtkappen in de bossen, omspitten van grasland en – voor zover mogelijk – het onderhouden van het kamp.

Na een paar luchtaanvallen op Hildesheim en Braunschweig zijn er wel een paar Hollanders mee uitgerukt om te helpen blussen. De Hannoverse ploegen, die ook ingeschakeld werden bij de luchtaanvallen op die stad zelf, vertelden later dat ze nogal vaak meemaakten dat de Duitse brandweerlieden die er nog waren bij de branden meer stalen dan blusten.

Bevrijding en repatriëring

Op 10 april werd Saltzitter bevrijd door het 9e Amerikaanse Leger en nog dezelfde dag werden de Hollandse politiemensen door de Amerikaanse commandant aangewezen tot het verrichten van politiediensten in Gitter en twee dagen later zelfs in heel Saltzitter. Alle Duitse gezagsdragers waren gevlucht of gevangen genomen en de Amerikanen hadden te weinig personeel voor de ordehandhaving. Op 16 april werden de Amerikanen afgelost door Engelse militairen, die twee jaar in Gitter in een krijgsgevangenkamp hadden gezeten. Eén van de Engelse officieren was benoemd tot stadscommandant. De Haagse politiemann Spruyt had inmiddels – als oud marineman – goede banden aangeknoopt met een sergeant-verpleger van de Nederlandse Marine en een medisch student, die naast de Engelsen verbleven hadden en daarmee goed



Ook elders waren er politie- of brandweermensen, die voor hun eigen repatriëring gebruik maakten van Duitse brandweerauto's. Drie Rotterdamse brandweerlieden die in Bremen te werk waren gesteld, zagen kans tijdens een geallieerd bombardement met deze Magirus te ontsnappen en uiteindelijk naar Rotterdam te komen. Daar werd het dankbaar in gebruik genomen als auto A-12. Foto: Hans Hofmann



Vanaf 1946 tot 1972 werden bij de Amsterdamse brandweer autospuiten in dienst gesteld op Dodge-chassis, die qua opbouw duidelijk geïnspireerd waren door de Magirus-autospuit. Dit is de Dodge-autospuit uit 1947 van de kazerne Honthorststraat in Amsterdam. Foto: Brandweer Amsterdam

bevriend waren geraakt. Het werd wel weer tijd om naar huis te gaan, vonden de Hollandse dienders. De Engelse stadscommandant kon de Hollanders officieel geen toestemming geven om naar huis te gaan, maar als ze dat op eigen gelegenheid wilden proberen, had hij daar geen bezwaar tegen.

Op 18 april vertrokken zes van



Ook in de volgende serie autospuiten voor Amsterdam, de roemruchte DAF's, die tussen 1963 en 1972 in dienst gesteld werden, zijn de indelingen en opbouw van de 'Jumbo' nog te herkennen. Net als de Dodges waren ook de DAF's door Kronenburg opgebouwd. Foto: Brandweer Amsterdam

de zeven dienders met medeneming van de sergeant-verpleger en de medisch student met de grote Magirus-brandweerauto, die ze steeds hadden gepoetst. Ze hadden met hun Haagse bluf en Amsterdamse branie de stadscommandant wijs weten te maken dat de Amsterdamse brandweer in grote materiële nood verkeerde door alle plunderingen. De brandweerwagen moest wel herkenbaar zijn als van de Amsterdamse politie, dus direct daarop werden verf en kwast ter hand genomen en op de zijkanten van de auto verscheen met grote letters de tekst 'Police Amsterdam HOLLAND'. De zevende politiemann ging op reis op een motorfiets en volgde een andere route. Na enig oponthoud wegens ziekte van één der reisgenoten, werd dan toch op 22 april gestart vanuit Hameln, richting Holland. Om beurten werd gereden, waarbij zoveel mogelijk de grote verkeerswegen gemeeden werden. Door het gebruik van binnenwegen kreeg men echter wel te kampen met een lekke band, maar dat was eigenlijk de enige echte pech onderweg.

Voor de rest verliep de tocht voorspoedig en op 24 april kwam het gezelschap aan in Oldenzaal, via de doorlaatpost De Poppe. Het voertuig en zijn bemanning waren in Nederland...

Daarmee was men echter nog niet in Amsterdam. Ten eerste was westelijk Nederland nog niet bevrijd en ten



Ook Utrecht kreeg na de oorlog een imposante Magirus-autospuit 'in de schoot geworpen'. Na de bevrijding kwam een kapitein van het Militair Gezag met het voertuig aan de poort met de boodschap dat "deze wagen bestemd was voor de Utrechtse brandweer". Het was geen tijd om 'nee' te zeggen en het voertuig werd met graagte toegevoegd. Foto: collectie A.J. Vesseur

tweede was oostelijk Nederland wel verlost van de Duitsers, maar niet van de bureaucratie. Direct na aankomst in Oldenzaal moest het gezelschap drie dagen in quarantaine en werd het voertuig in beslag genomen. Omdat de politiemannen formeel nog in dienst waren van de Staatspolitie en aan hun bevoegdheden nog geen eind was gemaakt, konden zij zelf deze inbeslagname uitvoeren, maar de brandweerauto moest worden ondergebracht bij de Inspectie Invoerrechten en Accijnzen te Oldenzaal.

De politiemannen werden gehuisvest in de Marechausseekazerne aan de Molenbeekstraat 27 te Oldenzaal. Het wachten was nu op de bevrijding van heel Nederland en de officiële doorlating naar bevrijd Nederland. Pas op 11 mei kwam van het Militair Gezag te Enschede de toestemming om de tocht met de auto voort te zetten. Na voltooiing van de invoerrechten (jazeker!) van 45 Reichsmark kon weer over de Magirus worden beschikt en werd de rit voortgezet. Na de Haagse passagiers en goederen te hebben afgeleverd in de hofstad, kwam men dan eindelijk, na drie weken en 600 kilometer weer in Amsterdam en in de nacht van 13 op 14 mei stopte de Magirus voor de huisdeur van de organisator van de trip, die niet alleen zijn familie, maar ook de hele buurt verraste met zijn snelle en lucratieve thuiskomst. Nadat het voertuig enige dagen in de straat was blijven staan, werd de autospuit op 17 mei 1945 overgedragen aan de Brandweer Amsterdam. De onderzoekers Kollerie, Moen en De Vries waren thuis en de Amsterdamse brandweer had onverwacht een compensatie voor de in de oorlog verdwenen materialen.

Het vervolg

Van 28 politiemensen die in Hannover waren achtergebleven is er één (Van Horssen) op 5 april aan een ziekte overleden en de rest werd na de bevrijding op 10 april in dienst genomen door de Engelse commandant van het 518e Detachement M.G., majoor Lamb, voor poli-

tiediensten in Hannover. De Duitse Feuerschutzpolizei en Luftschutzpolizei waren op 6 april de stad al ontvlucht. De Hollanders kregen zelfs salaris van de Engelsen en later weer uit Nederland. Na de capitulaties wilden ook zij wel weer naar huis en tussen 5 en 10 mei togen ook deze Hollandse dienders uit Hannover – over het algemeen per trein – weer naar het vaderland. Ook de politiemensen uit Braunschweig, die hun Haagse collega Meulenbroek daar waren verloren, kwamen op 13 mei weer terug, maar pas op 16 mei konden ze echt naar Amsterdam. In 1946 werd nog eens een reünie van de weggevoerde Amsterdamse politiemensen georganiseerd en twee jaar later kwamen ze nog eens bij elkaar en werd een dagoverzicht van de groep 'Hannover' samengesteld. Daar werd ook de Haagse agent Kunst nog herdacht, die al in Schalkhaar het leven had gelaten. Hoe verging het de 'Jumbo' verder? Door de materiaalschaarste konden de technuten van de brandweer nog niet meteen aan de slag, maar op 10 augustus werd het werk ter hand genomen. Na de grondige opknappbeurt en de aanpassing van de aansluitingen aan de in Amsterdam gebruikte maten, werd de autospuit op 16 oktober 1945 in dienst gesteld op de hoofdwachter Nieuwe Achtergracht bij het Weesperplein, voorzien van het wagenparknummer 78 en het kenteken G-55105 (later NJ-37-98). Na de komst van de eerste serie Dodge-autospuiten, die waren ontworpen en gebouwd aan de hand van de ervaringen met de 'Jumbo' werd de 78 op 29 oktober 1947 verplaatst naar de post Berberisstraat in Amsterdam-Noord en met ingang

van 17 november 1951 in reserve gesteld. Op 7 december 1956 werd de 'Jumbo' afgevoerd.

Rotterdams avontuur

Een soortgelijke autospuit, namelijk een SLG (Schweres Löschfahrzeug), later LF-15 genoemd, kwam na de oorlog in Rotterdam terecht. Dit voertuig, in 1940 gebouwd op een Klöckner-Humboldt-Deutz PS330, eveneens met een geheel gesloten opbouw, maakte aan het einde van de oorlog deel uit van de Feuerschutzpolizei in de Duitse stad Bremen. Drie, tijdens een razzia in november 1944 opgepakte Rotterdamse brandweerlieden (M. Baay, L. Dubbeldam en W. Boudesteyn), die in Bremen als brandweerman te werk waren gesteld, zagen tijdens een Engels bombardement in de laatste dagen van de oorlog kans met dit voertuig te vluchten om vervolgens regelrecht koers te zetten naar Nederland. De vlucht lukte en onderweg werden meerdere landgenoten opgepikt. Toen het voertuig in de omgeving van Ommen zonder brandstof langs de weg tot stilstand kwam, liep het drielal toevalig onderbrandmeester H.C. de Vos van het eigen korps tegen het lijf, die ondanks de zeer problematische situatie in die dagen kans zag de nodige brandstof te organiseren. Hierna ging het met de autospuit richting Rotterdam. Op 10 mei 1945 kwam men aldaar aan, waarna het voertuig zonder omwegen als oorlogsbuit onder het nummer A12 met het provinciaal nummer HZ-72804, later kenteken NF-81-39 in dienst werd gesteld. De carrosserie moest grondig worden gereviseerd en het oorlogsgrijs werd vakkundig vervangen door brandweerrood. Pas na de komst van de Opel-Blitz/Kronenburg autospuiten in 1956 werd de Magirus buiten dienst gesteld.

Met dank aan de familie Kollerie voor het beschikbaar stellen van de gegevens en bescheiden waarmee dit fascinerende verhaal kon worden samengesteld en aan Cor Gorissen voor de waardevolle adviezen. Dit artikel verscheen eerder in een iets aangepaste vorm in het mei-nummer van 2016 van het tijdschrift 'Terugblik 40-45' van de Documentatiegroep '40-'45.