

Zwitsers precisiewerk van een vergeten vrachtwagenmerk

Goed gereedschap is het halve werk

De FBW van Theo Brand uit Oldenzaal was oorspronkelijk grijs. Op evenementen waar hij kwam met zijn vrachtwagen, kreeg hij tot vervelens toe de vraag of het een legerauto was. Dat begon hem zo te vervelen dat hij de kwast pakte en de auto rood schilderde. Ook een kleur uit die tijd. Het bleek precies de kleur van de vrachtwagens van het Zwitserse transportbedrijf, waar hij de auto destijds in 1982 had gekocht.





Als klein jongetje stond Theo Brand (1944) al te kijken in zijn geboorteplaats Hengelo naar de vrachtwagens die zich een weg baanden door de bebouwde kom. Het was de internationale verbindingroute, de E8, die dwars door dorpen en steden liep. Het zou nog tot 1988 duren, voordat de snelweg A1 Hengelo verloor van het doorgaande verkeer. Niet alleen de militaire vrachtwagens die voorbij kwamen, maar ook de eerste betonmixers van de net opgerichte Betoncentrale Twente maakten indruk. De voorliefde voor vrachtwagens was geboren en resulteerde veel later, in de jaren tachtig, in de aanschaf van

Saurer

een Saurer vrachtwagen van bouwjaar 1928. Daar moest van alles aan gebeuren; de auto was tot op de draad versleten. De zoektocht naar onderdelen bracht Theo bij een transportbedrijf in Olten. Daar stond deze FBW F. Toen hij hoorde dat de auto eigendom was geweest van de Zwitserse PTT besloot hij de auto te kopen, met in zijn achterhoofd de wetenschap dat op het onderhoud van dergelijke bedrijfswagens nooit bezuinigd werd. De auto had 45 jaar dienst gedaan en had links en rechts deuken, maar was helemaal compleet. Zelfs de lades met reserveonderdelen en gereedschappen waren gevuld,

alleen de bandenpomp ontbrak. Theo deukte de spatborden uit en zette alles weer in de originele kleuren: zwart voor de spatborden en het chassis en de grijze PTT-kleur voor de cabine en laadbak. De werkzaamheden die hij uitvoerde, mochten zich dan laten samenvatten in één zin, maar hij was er jaren zoet mee. Het moest allemaal gebeuren in de schaarse vrije uurtjes. Het duurde tot 2008 voordat de FBW zijn Nederlandse kenteken kreeg. De vrachtwagen wordt sindsdien ingezet voor ritjes naar oldtimerevenementen in de buurt, maar ook voor carnavalsoptochten en voor vervoer van troep naar de stort. In 2017 heeft Theo de viercilinder motor gereviseerd, met hulp van een oud-werknemer van een revisiebedrijf. Met nieuw gemonteerde bougies liep de motor niet mooi; hij heeft de oude bougies er weer ingedraaid. Om extra op te vallen in het verkeer, heeft Theo een afneembaar zwaailicht dat hij op de laadbak kan zetten. Het rijden met zo'n vrachtwagen is hard werken. De versnellingsbak is niet gesynchroniseerd en stuur en remmen zijn niet bekrachtigd. Dat moet destijds voor de chauffeurs een hele kluit zijn geweest om met deze vrachtwagen door het Zwitsers berglandschap te rijden. De vrachtwagen werd gebruikt voor het plaatsen van telegraafpalen en het onderhoud van het telefonienetwerk. In de laadruimte is een opklapbaar bankje voor de monteurs; de cabine biedt plaats aan drie personen. In de laadruimte is ook het scharnierpunt dat in combinatie met een dolly werd gebruikt om de vijf meter lange telegraafpalen te vervoeren. De driehoek

“De werkzaamheden die hij uitvoerde, mogen zich dan laten samenvatten in één zin, maar hij was er jaren zoet mee. Het moest allemaal gebeuren in de schaarse vrije uurtjes”

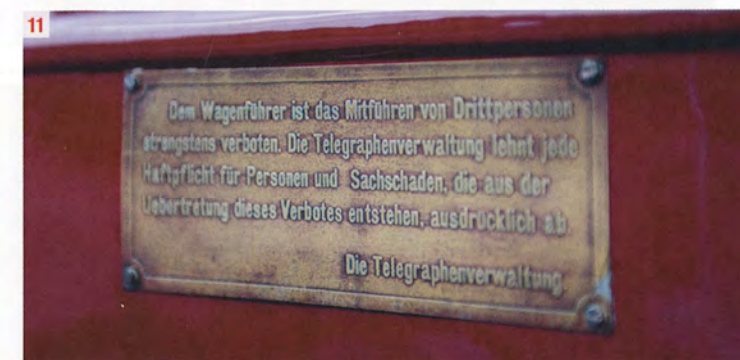
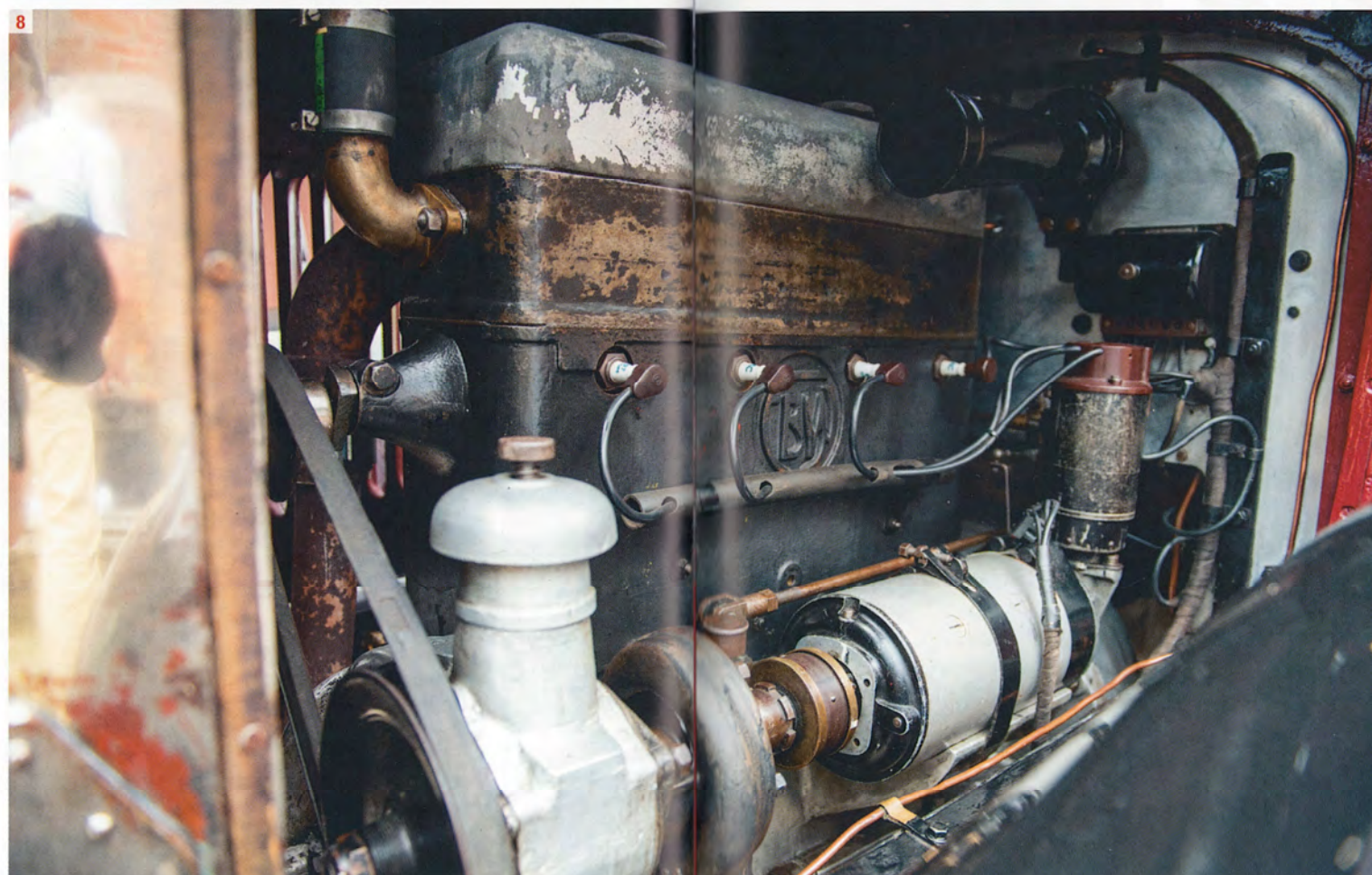
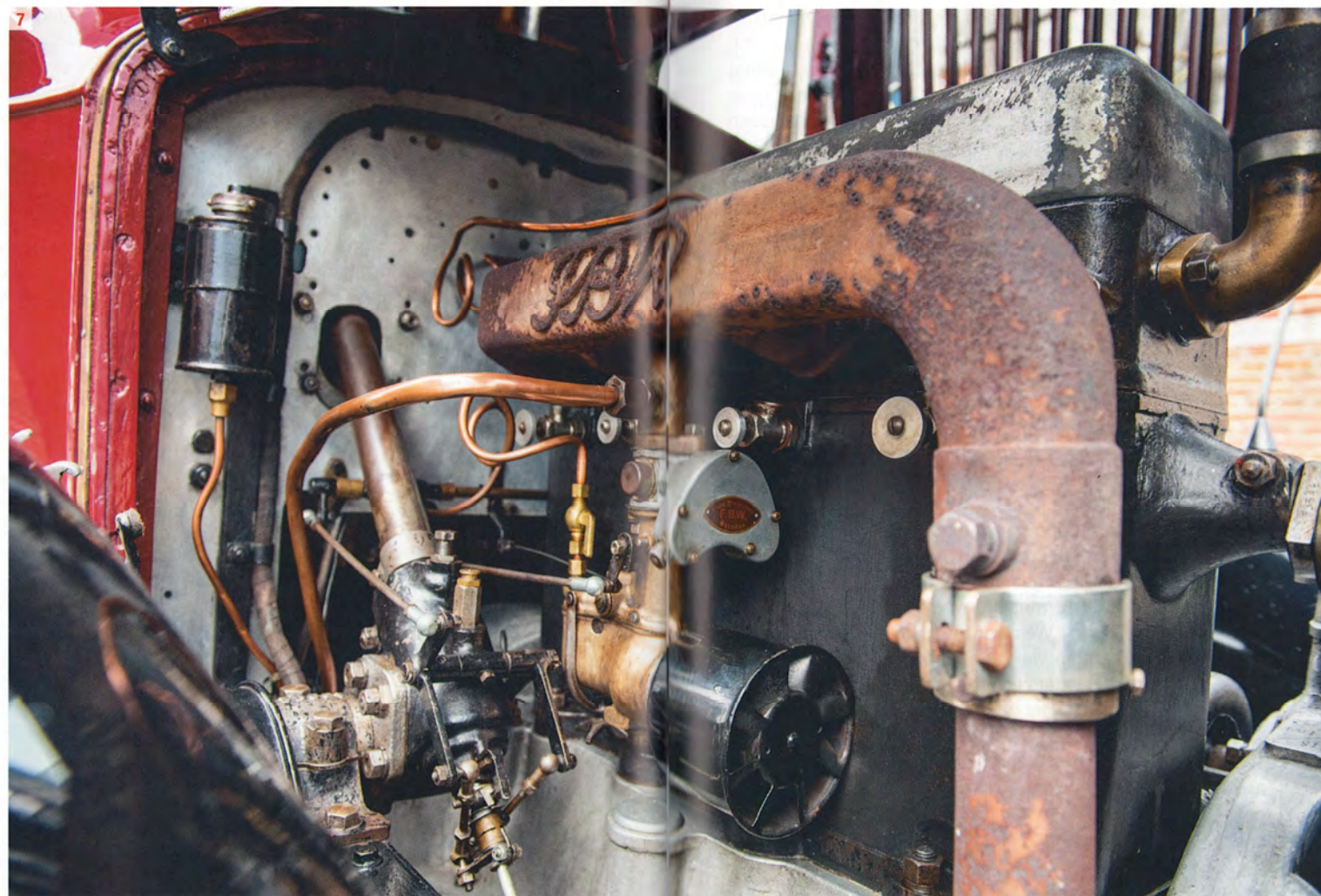
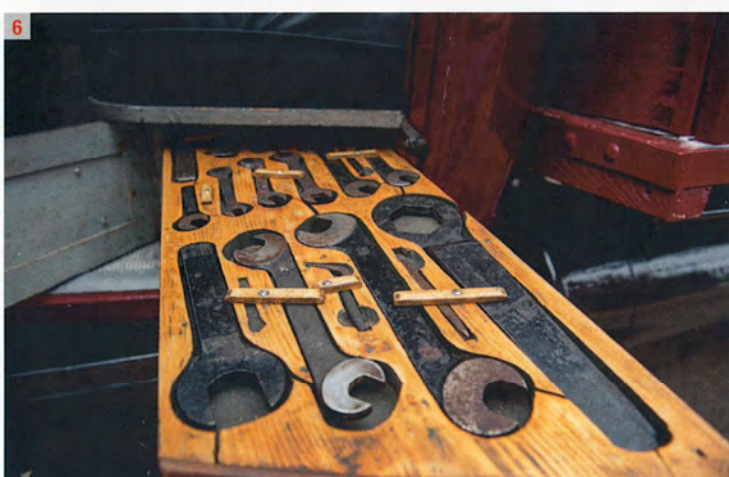
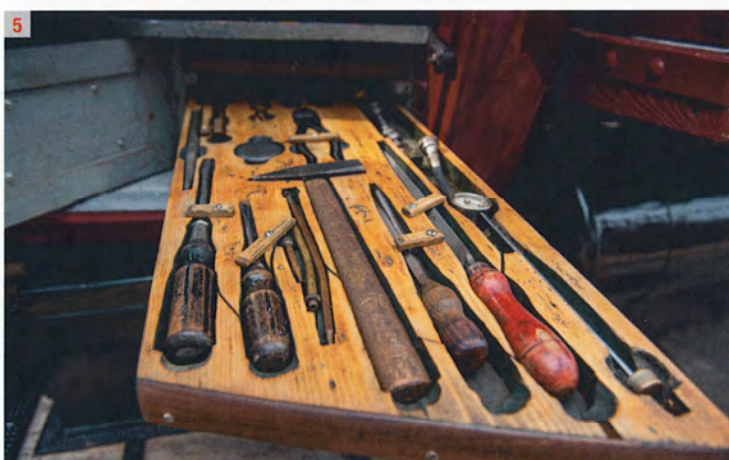
aan de raamstijl aan de kant van de bijrijder waarschuwt het tegemoetkomend verkeer dat er een aanhanger is aangekoppeld. Oorspronkelijk was de auto uitgerust met een huif, maar die heeft Theo eraf gehaald zodat de vrachtwagen (net) in de aangepaste garage onder zijn woning past. De auto is er één uit een serie van drie die de Oberdirektion van de PTT in Bern in 1931 bestelde bij Motorwagenfabrik Franz Brozincevic in Wetzikon (F.B.W.). Tegen meerprijs werden de drie vrachtwagens uitgerust met hydraulische remmen. In een tien pagina tellende orderbevestiging, waarvan Theo een kopie in bezit heeft, staat uitgebreid beschreven hoe de auto's uitgevoerd moeten worden. Op 15



1: In de laadbak een opklapbankje voor monteurs en het scharnierpunt voor het vervoer van telegraafpalen. 2: Spartaanse werkplek



3: Goed gebruik van de ruimte: lades met... 4: reserveonderdelen en gereedschap, waaronder de slinger, 5: een hamer en diverse schroevendraaiers... 6: en steeksleutels in grote maten. 7: Eigen fabricaat carburateur



8: Dik zeven liter viercilinder. 9: Het teken dat er een aanhanger aangekoppeld is. 10: Lekker bij hoge temperaturen. 11: Een gewaarschuwd mens.... 12: Wel hydraulisch maar niet bekrachtigd.



13



mei 1931 werden de drie 2 tons vrachtwagens met de opvolgde chassisnummers 703, 704 en 705 afgeleverd. De middelste staat in Oldenzaal. Hoe het met de andere twee is afgelopen, is onbekend. De band tussen FBW en de Zwitserse PTT dateert uit 1907. De postafdeling had zijn eigen onderhouds-afdeling voor met name de motorfietsen van de postbestellers, maar besloten werd de zorg voor het gemotoriseerde materieel over te dragen aan Franz Brozincevic, die in Zurich drie jaar daarvoor een reparatiewerkplaats had geopend voor automobielen. Franz werd geboren in Brinje, Kroatië, toen nog onderdeel van het Oostenrijk-Hongaarse rijk. De post bedacht zich dat het zaken deed met een buitenlander, waarna Brozincevic een Zwitsers paspoort kreeg. Brozincevic bouwde al snel een aantal vrachtwagens, speciaal voor de post. In 1911 ontwierp hij als eerste in Europa een 5-tons vrachtwagen met cardan-aandrijving in een tijd dat kettingaandrijving gemeengoed was. FBW ontstond in 1916 met de overname van de motoren-fabriek Werzikon AG in Wetzikon, dat failliet gegaan was. Als merknaam verschenen de drie letters voor het eerst in 1918 op de voertuigen. Het bedrijf fabriceerde vrachtwagens, brandweerwagens, opleggers en (trolley)bussen, voornamelijk op maat gemaakt voor de opdrachtgevers. De laatste FBW verliet de fabriek op 6 maart 1985; een tankwagen met chassisnummer 7134. Hoe de nummering

precies in elkaar zit, is niet bekend maar het totaal aantal geproduceerde voertuigen zou op 6685 liggen. Daar zijn de in licentie door Henschel gebouwde FBW-vrachtwagens niet bijgeteld. De samenwerking ontstond eind 1924. Met Henschel ging het niet goed. De vraag naar spoorwegmaterieel was ingezakt en er werd gezocht naar mogelijkheden om de fabriek in Kassel draaiende te houden. Tot overmaat van ramp stierf Karl Henschel in december 1924 op 51-jarige leeftijd. Zijn 25-jarige zoon Oscar Robert nam op 19 januari 1925 als algemeen directeur de leiding over. Adjunct-directeur Richard Fichtner had intussen contact gelegd met Franz Brozincevic en een week na het aantreden van de nieuwe directeur werd de licentie-overeenkomst met FBW getekend, in eerste instantie voor de bouw van een vijf-tons vrachtwagen, aangedreven door een viercilinder met een inhoud van 8.640 cm³, goed voor 50 pk. De precieze datum is onbekend, maar eind 1926, begin 1927 kwamen de eerste vrachtwagens van Henschel op de markt. Terug naar FBW. Het bedrijf viel op met bijzondere constructies. Zo ontwikkelde FBW in de jaren twintig van de vorige eeuw een tandemachteras, met als doel de vele oneffenheden in de wegen te compenseren om zo de vracht te behoeden voor schade. Na de Tweede Wereldoorlog kwam FBW met een zogenoemde ondervloermotor. De eerste ondervloermotor was een zescilinder diesel.

De motor werd ook toegepast in de bussen die FBW bouwde. De eerste bus met zo'n motor verscheen in 1951 waarbij de motor

“Op 15 mei 1931 werden de drie 2 tons vrachtwagens met de opvolgde chassisnummers 703, 704 en 705 afgeleverd. De middelste staat in Oldenzaal. Hoe het met de andere twee is afgelopen, is onbekend.”

was gekoppeld aan een Wilson halfautomatische transmissie. Later bouwde FBW deze transmissies in licentie en werden ze aangepast voor gebruik op wegen in de (Zwitserse)

bergen. De transmissies werden ook geleverd aan andere fabrikanten van vrachtwagens en bussen. FBW verwierf door de jaren heen een ijzersterke reputatie dankzij goed doordachte constructies, het gebruik van alleen de beste materialen en daardoor een lange levensduur. Het bleef vooral bij maatwerk. Daar was door de toegenomen concurrentie steeds minder vraag naar. Nadat de olieproducerende Arabische landen in 1973 het westen boycotten, ging het bergafwaarts met FBW. De vraag naar vrachtwagens zakte in en het bedrijf werd overgenomen door een wapenfabrikant, de Oerlikon-Bührle Groep. In 1982 volgde een fusie met Sauer en werd Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Werzikon (NAW) gevormd. Daimler Benz verwierf een meerderheidsbelang in NAW en in de Zwitserse vestiging werd in 1985 overgeschakeld op de assemblage van Mercedes-Benz vrachtwagens. NAW bleef nog wel tot het faillissement in 2003 trolleybussen maken. De herinneringen aan het merk FBW worden levend gehouden door een actieve vereniging in Zwitserland, die sinds 1992 waakt over de nalatenschap van Franz Brozincevic. De vereniging heeft het voor elkaar gekregen een heus museum uit de grond te stampen vlakbij de voormalige fabriek in Wetzikon. Eén van de auto's uit de museumcollectie is de FBW met chassisnummer 6791 uit 1979, gebouwd voor het transport van telegraafpalen, net als de 704 van Theo Brand uit Oldenzaal. |

14



15



13: Trotse eigenaar. 14: Onverwoestbaar met starre achteras en dik bladverenpakket. 15: Moderne nazaat: de FBW 6791.

FBW F

MOTOR	Vier cilinder lijnmotor, vloeistof gekoeld
CILINDERINH.	7360 cm ³ <i>6600</i>
BORING X SLAG	150 x 160 mm <i>115</i>
BRANDST.VOORZ.	een enkele stijgstroomcarburetor
VERMOGEN	41 kW (56 pk) bij 1500 tpm
TRANSMISSIE	vier versnellingen vooruit (niet-gesynchroniseerd)
OPHANGING V.	starre as met blad-veren
OPHANGING A.	starre as met blad-veren
REMMEN V.	trommels
REMMEN A.	trommels
GEWICHT	3710 kg
TOPSNELHEID	geen opgave
0-100 KM/H	geen opgave

Joke Brand-Weustink

Hofmeijerstraat 19
7571 CH Oldenzaal

Oldenzaal, 23-04-2025

Sehr geehrte Herr Billetter.

Sch sende Ihnen die Zeitschrift, Klassiek-Techniek.
In dieses Zeitschrift finden Sie einen Bericht
über meinen h.k.w.-Baujahr 1931

Chassis-no: 704-motor H.S.

Sch freue mich sehr darüber und
möchte ihn gerne mit Ihnen teilen.

Mit freundlichen Grüßen,

Theo Brand
Niederlande

ONLINEARCHIEF
VOOR ABONNEES



MAZDA 1200 1970



EVEN KENNISMAKEN
FORD ESCORT MK1

- REMATECH ROLKOOIEN • INTERVIEW LUC WILLEMS • EVENEMENTEN •
- UIT DE ARCHIEVEN VAN HET NCAD • NIEUWS • THUISBEZORGING •
- POST • WAAR GEBEURD: CITROËN, PEUGEOT, PORSCHE EN 3 X VOLVO •

EVEN KENNISMAKEN FBW F



PROJECT LANCIA FLAVIA



HISTORIE KOETSBOUWER VERHEUL

