



Uit de oude doos: *een autoladder met drie levens!*

door Gerard Koppers



De Werkgroep Brandweer Historie beschrijft regelmatig bijzondere personen of voertuigen uit de brandweergeschiedenis. Deze keer nemen we een bijzondere autoladder onder de loep: de autoladder met drie levens! Autoladder nr. 38 van Brandweer Amsterdam was - althans voor een deel - wel veertig jaar operationeel!

en één van het type L33, waarop een mechanische ladder werd gebouwd. Die ladder week af van de al aanwezige Kieslich-modellen, die niet meer gemaakt werden. Gekozen werd voor een vierdelige houten ladder van het fabrikaat Metz, die werd aangedreven door de automotor. De ladderlengte was 26 meter en in geheel uitgeschoven toestand was een maximale

belasting van 250 kilo mogelijk. Het laddermechanisme was voor zijn tijd zeer modern en kon alle bewegingen motorisch uitvoeren. Op dat moment werd er in Duitsland - en vooral door Metz - geëxperimenteerd met stalen ladders, maar dat was nog wat te modern. Ten eerste waren die nog veel te zwaar voor het relatief kleine chassis dat men in Amsterdam wilde en ten tweede was men bang voor

Boven: De autoladder 38 in zijn oorspronkelijke uitvoering in 1930.

Rechts: In 1948 kantelde de 38 in volle actie bij het Emma - kindersziekenhuis. Gelukkig raakte niemand gewond.

Toen Amsterdam eind jaren twintig vanwege de stadsuitbreidingen een autospuit, een autoladder en drie hulpvoertuigen aanschafte, kwamen deze uit Duitsland. Men had immers al sinds 1921 twaalf autospuiten en vier autoladders op Daimlerchassis en die hadden zich prima bewezen. Het merk heette inmiddels Mercedes-Benz, en in 1929 werden er vijf chassis besteld. Eén van het type L1, die werd opgebouwd als manschappenwagen, twee van het type L45, die werden ingericht als gereedschaps- en slangenwagen, één van het oude type DC4-df, die werd opgebouwd als vrijwel dezelfde autospuit waarvan er al twaalf waren





hittegeleiding en ongelukken met de vele stroomdraden van de tram in de hoofdstad. Hout was vertrouwd.

Paradepaardje

De autoladder werd op 22 januari 1930 onder nummer 38 in dienst gesteld op de hoofdwacht Nieuwe Achtergracht, die tevens de centrale kazerne voor heel Amsterdam was. Daar kwamen ook de nieuwe autospuit, manschappenwagen, gereedschapswagen en slangenwagen. Daarmee was



De laatste jaren van het DAF-chassis werden gesleten als transportwagen.

deze kazerne in één keer weer toonaangevend op brandweergebied. De wagen waren alle nog van het 'open type', want brandweermannen waren immers ook nog van staal, toen. De autoladder was vanzelfsprekend een paradepaardje. De krachtige 6-cilinder motor van 70 PK maakte snelle bewegingen mogelijk, die helemaal zonder schokken verliepen. En ook bij spectaculaire branden of eenvoudige reddingen van verdwaalde dakhazen bewees het voertuig zijn kracht en macht. Tot 7 oktober 1948. Bij een gevaarlijk brandje in het Emma-kinderziekenhuis aan de Sarphatistraat moest kennelijk toch een te grote vlucht worden genomen

en kantelde het voertuig, waarbij de ladderbomen afbraken. Goede raad was duur en in de naoorlogse tijd van de bestedingsbepkeringen viel aan een nieuwe autoladder nog niet te denken. De wagen werd teruggestuurd naar de Metz-fabrieken, die zichzelf net weer een beetje hersteld hadden en die gingen er rigoureuus mee aan de gang. Een complete 'make-over' zouden we tegenwoordig zeggen.

Alles van ijzer

Op 12 mei 1949 werd de 38 weer afgeleverd op de Nieuwe Achtergracht. Men keek de ogen uit: een geheel nieuwe wagen! Het chassis was hetzelfde, maar de cabine was geheel gesloten gemaakt en de ladder was vervangen door een exemplaar van 27,3 meter lang, van staal! Op 11 juli werd de autoladder weer 'in dienst gesteld'. Toch bleef het een bijna twintig jaar oud voertuig en toen in 1952 de eerste van vier gloednieuwe stalen Metz-ladders op zware DAF-chassis' werden afgeleverd werd de '38' al snel in reserve geplaatst. In de jaren zestig was de combinatie in het snelle stadsverkeer helemaal niet meer te handhaven, maar de ladder was natuurlijk nog prima en relatief



Boven midden: De autoladder op het nieuwe DAF-chassis. Het enige oude gedeelte is nu ook verstopt achter kasten.

Links: De autoladder 38 in 1949 na de complete 'make-over'. Alleen de neus en de ladderbok zijn nog herkenbaar.

De relatief compacte afmetingen van de nieuwe DAF-autoladder maakte hem bij uitstek geschikt voor stationering op de Prinsengracht.

nieuw. Daarop werd besloten een DAF-chassis te kopen en daarop de ladder te monteren. Op 15 januari 1963 werd de '38' aan de sterkte onttrokken en verdween hij de eigen werkplaatsen aan de Nieuwe Achtergracht in. Daar was inmiddels een DAF-chassis van het type A1300-BA468 gearriveerd met een tweedeurscabine. Dat was een breuk met de DAF-autoladders uit 1953, die met een dubbele cabine waren uitgevoerd en toen in 1966 opnieuw twee DAF/Metz-autoladders werden aangeschaft, kwamen daar ook uitvoeringen met een dubbele cabine voor.

De vijfde DAF-ladder

Na enkele maanden flink knutselen en oefenen was de nieuwe autoladder klaar en kon deze op 4 november 1963 in dienst worden gesteld. Daarmee was de vijfde stalen Metz-ladder op DAF-chassis een feit. Er was mooi



werk geleverd, want de ladderbok was van een dichte behuizing voorzien en de auto was een echt

modern jaren zestig model. Het chassis was relatief lang, zodat het uitstekende deel van de ladder niet groot was. Dat maakte de nieuwe autoladder bij uitstek geschikt voor de krappe behuizing van de oude kazerne aan de Prinsengracht en de smalle straatjes van de Jordaan. In de nieuwe gedaante werd het nieuwe voertuig getooid met het wagenparknummer 125. Het bleef echter een allegaartje. De auto was van 1963, de ladder van 1948 en het laddermechanisme van 1929. Dat gaf toch vaak aanleiding tot defecten en toen in 1970 een nieuwe DAF/Metz ladder werd afgeleverd, werd deze op de Prinsengracht geplaatst en kon de ladder van de 125 op 21 mei 1970 gedemonteerd worden. Het chassis was uiteraard nog in prima conditie en daar werd in 1973 dan ook door de firma Neesman uit Amsterdam een keurige laadbak op gebouwd, waarmee de brandweer een prima transportwagen kreeg. In die hoedanigheid heeft de 125 nog prima dienst gedaan, tot op 18 juni 1981 de auto moest worden afgevoerd. Daarmee kwam een einde aan de geschiedenis van een brandweerauto, die ongekend veel metamorfoses heeft meegemaakt.



Bij vele branden in oud Amsterdam (zoals hier in 1969 in de Vinkenstraat) bewees de oude nieuwe autoladder nog prima diensten.