

Op 8 oktober 1908 nam de Brandweer Utrecht als eerste Nederlandse brandweer een autospuit in dienst. In dit derde artikel het vervolg van de ontwikkeling van de autospuit.



100 jaar automobielbrandspuit in Nederland Van open naar gesloten

Door: *Ton Vesseur*, lid Werkgroep Brandweerhistorie (WBH)

Toen na de komst van de automobiel deze ook zijn intrede deed bij de brandweer was een van de eerste voertuigen de 'autospuit'. Dat dit voertuig naast de pomp en slangen etc. ook nog de spuitgasten moest vervoeren was een bijkomstigheid waar aanvankelijk maar weinig aandacht aan werd besteed. Op de eerste autospuiten

zien we dan ook dat er vaak bijna alleen maar staanplaatsen ter beschikking waren. (Afb. 1.) In het gunstigste geval waren er langsbanen aangebracht die tevens als bergruimte dienden voor overwegend de brandslangen. (Afb. 2.) Deze zogenaamde Braidwood-zit was overgenomen van de stoombrandspuiten en

voornoemd naar de ontwerper James Braidwood, een legendarische figuur die van 1830 tot 1861 brandweercommandant van Edinburgh en later van Londen was. Hij is omgekomen bij het blussen van een van Londens grote branden uit die tijd, bekend onder de naam 'the Tooley street fire'.

Afb. 1: Staantplaatsen.

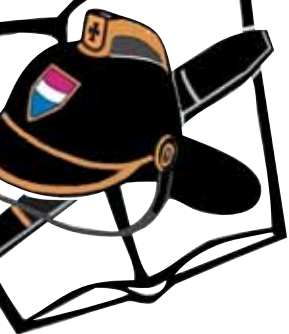


Veiligheid

Hoewel verre van veilig werd deze methode van vervoer vele tientallen jaren toegepast. Om de mensen enigszins te beschermen tegen afvallen in bochten, plotseling remmen etc. was meestal een leren riem (lus) aangebracht, waar een arm doorheen werd gestoken en de brandwacht zich een kwartslag kon draaien in de rijrichting van het voertuig om zodoende mee te kunnen genieten van het uitzicht tijdens de uitruk. Ook kon met deze manier van opbouw de aanschafprijs van de autospuit extra laag worden gehouden. Een Nederlandse firma die volgens dit principe goedkoop en eenvoudig maar toch een degelijk product afleverde was Van der Ploeg uit Apeldoorn. Een voorbeeld hiervan zien wij in afbeelding 3. Helaas maar al te vaak gebeurde het echter dat tijdens de rit een of meerdere mensen van het voertuig



erland



zijn gevallen. Meestal liep dit redelijk goed af maar soms was de val toch fataal.

Zo kwam in ons land onder andere een Tilburgse brandweercommandant om het leven toen

die na een brandweerbijeenkomst in Eindhoven even met de autospuit naar het station werd gebracht en de wagen in een slip terecht kwam. Hetzelfde overkwam een Amsterdamse brandwacht in

1930. In Frankrijk waren dan ook de autospuiten in die tijd al voorzien van zijhekken die een zekere veiligheid voor de manschappen konden waarborgen. (Afb. 4.)

Al gauw had men door dat voor de mensen meer veiligheid c.q. bescherming was gewenst. Een van de eerste middelen hiertoe was het plaatsen van een voorruit. Immers, de chauffeur was tijdens de rit niet alleen een belangrijke, maar ook een kwetsbare figuur, die gehinderd door regen, sneeuw of opspattend vuil en/of steentjes gemakkelijk de macht over het stuur kon verliezen.

Was aanvankelijk de voorruit alleen nog maar bij de bestuurder aangebracht, al snel werd deze ruit vergroot en benut om alle op de voorbank gezeten mensen enige

Boven van links naar rechts:
Afb. 2: Langsbanken, afb. 3: Autospuit van Van der Ploeg en afb. 4: Langsbanken en zijhekken.



Midden: Afb. 5: Dwarsbanken met portieren. Rechts: Afb. 6: Naar binnen gerichte langsbanken.





Links: Afb. 7: Complete voorruit.
Rechts: Afb. 8: Linnen kapconstructie.

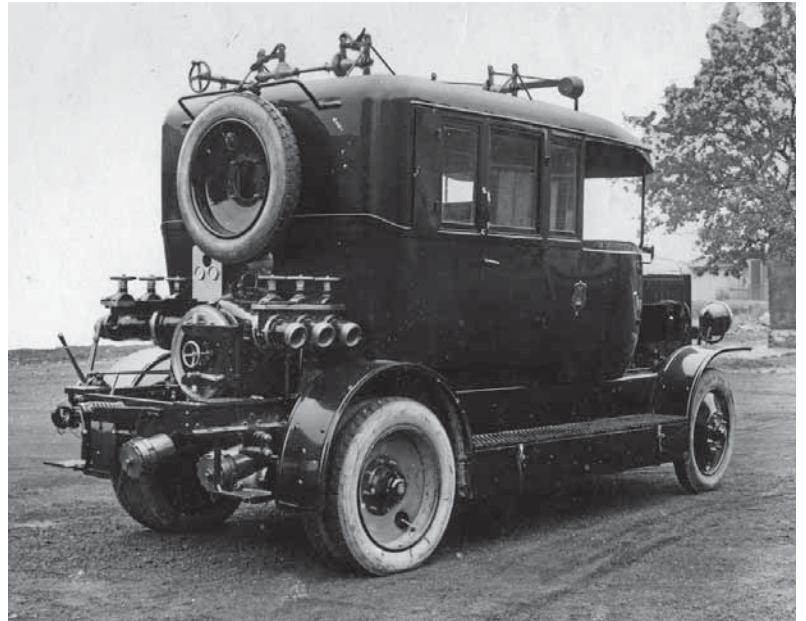
bescherming te kunnen bieden. Dit leidde weer tot de noodzaak van aanvankelijk de handbediende ruitenwisser tot de meer geavanceerde modellen zoals wij ze nu kennen. Zo komen dan ontwikkelingen tot stand waarbij de mensen meer en meer beschermd werden tegen de weersinvloeden en de gevolgen van (verkeers)ongevallen. De langsbanken werden naar binnen gericht, waarbij de zijwanden dus de ruggensteun gingen vormen; dwarsbanken werden ingevoerd met weer een stap verder: de portieren. Deze verschillende fasen zien we op de afbeeldingen 5, 6 en 7.

De snelheid, wendbaarheid en het remvermogen werden alsmaar groter en ook aan de veiligheid en het comfort werden steeds meer eisen gesteld. Bescherming tegen de weersinvloeden werd gevonden door het toepassen van een linnen kapconstructie die naar believen in de zomermaanden kon worden afgenomen. (Afb. 8.) Rond 1930 verschenen de eerste volledig gecarosseerde autospuiten, beter bekend als de 'gesloten' autospuit. Parijs had hiermede de primeur. De indrukwekkende Somua's en Delahayes zagen er ineens uit als autobussen (afb. 9) maar met de tonen van de toen al in dat land zo

Midden: Afb. 9: Gesloten Somua Brandweer Parijs begin jaren dertig.
Rechts: Afb. 10: Na de eerste gesloten autospuit in Berlijn (1930), leken de Duitse autospuiten lange tijd op dit type met lage achterbouw (foto U. Feih).
Afb. 11: Engelse gesloten opbouw zonder portieren.



bekende tweetonige hoorn was elke Fransman al gauw doordrongen van het feit dat de brandweervoertuigen een metamorfose hadden ondergaan. In Duitsland kreeg de brandweer van Berlijn ook de beschikking over enkele autospuiten in gesloten uitvoering, gebouwd door Koebe uit Luckenwalde. (Afb. 10.) Het brandweerkorps van Londen nam in 1936 eveneens enkele gesloten autospuiten in dienst. De trend was nu gezet en het was alleen nog maar een kwestie van tijd voordat de autospuit in zijn algemeenheid nagenoeg uitsluitend in gesloten vorm gebouwd



zou worden. Engeland zou Engeland niet zijn als dit land, vol met tradities, nog tot voorbij 1950 in vele gevallen de voorkeur gaf aan een open opbouw of een gesloten opbouw, maar dan zonder portieren! (Afb. 11.) De verkeersveiligheidsvoorzieningen bleven niet achter en de akoestische en optische signalen vonden in steeds moderne vormgeving hun weg. (Zie 27^e jrg. nr. 4.) De richtingaanwijzers vonden hun oorsprong in een pijl van flink formaat, die vanuit zijn verticale stand handmatig bij het afslaan naar links of rechts kon worden gedraaid, al naar gelang de te nemen route. (Afb. 12.)

'Chauffeurscabine'

Ook in Nederland bleef men niet achter maar men zocht het in eerste instantie in de meest voor de hand liggende (en goedkopere) oplossing, namelijk de 'fabriekscabine'. De chassisleveranciers begonnen meer en meer hun voertuigen af te



Links: Afb. 12:
Let op de hand-
bediende richting-
aanwijzer!
Rechtsboven: Afb.
13: Autospuit met
'chauffeurcabine'.
Midden: Afb. 14:
Fraai gevormde
autospuit van Den
Haag (1937)



leveren met een gesloten cabine voor de chauffeur en bijrijder. Door de Nederlandse brandspuit-fabrikanten is hier dankbaar gebruik van gemaakt en vanaf 1930 zien wij dan ook steeds meer autospuiten met een 'chauffeurs-cabine' verschijnen. (Afb. 13.) Haast wel zeker is het eerste brandweerkorps dat zich in geheel 'gesloten' vorm naar de brand begaf de brandweer van Den Haag

Afb. 15: Kromhout van Eindhoven.

geweest. - Let op, Haagse brandweertlieden 'rijden' niet naar de brand, maar 'begeven zich'! Verschil moet er zijn! - Voor die tijd waren deze autospuiten echt juweeltjes! (Afb. 14.) Politie-inspecteur Ir. Eggink - Den Haag had in die dagen een politie-brandweer - had dan ook alles uit de kast gehaald om tot deze pronkstukken te komen. Ford V8 chassis, voorzien van een Geesink/



Magirus centrifugaalpomp met daarnaast nog een Amag-Hilpert luchtschuimpomp en een fraaie carrosserie verzorgd door de firma Pennock. Door het toepassen van een verlaagde achterbouw en het aan de buitenzijde plaatsen van slanghaspels en wat straalpijpen verkregen deze autospuiten dan ook een bijzondere aanblik.

Uniek was ook de autospuit van Eindhoven gebouwd in 1937. (Afb.15.) Uniek omdat het hier niet alleen een geheel Nederlands product betrof - het chassis en de motor van Kromhout 'Autocar' - maar ook de opbouw was werkelijk geheel gesloten en toonde uitwendig dan ook het aanzien van een autobus. De pomp en verdere opbouw waren een product van Geesink uit Weesp. Dit voertuig is tot 1957 in dienst gebleven en zelfs daarna nog een aantal jaren in de gemeente Nieuw-Helvoet, inmiddels behorend tot Hellevoetsluis. Dit voertuig is nog steeds te bewonderen in de collectie van ons Nationaal brandweermuseum waar het voertuig nu, na een grondige opknappbeurt, tot een van de pronkstukken behoort.

In 1938 volgden er meer gesloten autospuiten en was het eigenlijk geen nieuwtje meer. Een uitzondering wil ik nog maken voor de autospuit nr. 4 van Utrecht. De meeste lezers weten het wel, ik heb nu eenmaal een zwak voor Utrecht. Deze gesloten autospuit, gebouwd op een Ford V8 chassis voorzien van een Kronenburg pomp, was opgebouwd door Trapman uit Oudenburg, toen nog een zelfstandige gemeente. Naast de fraaie vormgeving had dit voertuig voor die tijd nog iets nieuws: de aan de achterzijde gelegen pomruimte was in de volle breedte en hoogte afgesloten met een rolluik. (Afb.16.) Hoewel op kleine schaal reeds rolluiken werden toegepast is hier toch sprake van een doorbraak. Rolluiken in voertuigen toegepast waren meestal in hout uitgevoerd en mede door ons klimaat en wellicht ook door de constructie gaf dit nogal eens problemen. Ook kon door niet goed geborgde armaturen of

Rechts: Afb. 16:
Ford V8 van
Utrecht met rolluik
Midden: Afb. 18:
Open bedrijfs-
brandweerauto
Opel Blitz.

slangen het luik weleens geblokkeerd worden, wat bij aankomst op het brandadres tot problemen kon leiden. Het grote voordeel was natuurlijk het gemis van de openslaande en daardoor vaak openstaande deuren en deurtjes wat vaak als hinderlijk werd ervaren.

Hoe dan ook, het zou tot rond 1950 duren voordat het rolluik op grote schaal zou worden toegepast. Namelijk pas toen werd, door toepassing van weersbestendig lichtmetaal en verbeterde constructie, het rolluik gemeengoed. Dit is vooral te danken aan Rhiwa, dat een bijzonder goed product op de markt bracht.

Na de Tweede Wereldoorlog wordt de gesloten autospuit eindelijk algemeen erkend, ware het niet dat nog jarenlang de open autospuit - vooral het type met fabriekscabine - bij de vrijwillige brandweerkorpsen veruit favoriet bleef. Immers men werd en wilde 'gezien' worden. Er waren zelfs brandweerkorpsen die de chauffeurscabine gedeeltelijk lieten verwijderen en zelfs toen in 1958 de vrijwillige brandweer van Alkmaar nagenoeg haar gehele wagenpark ging vernieuwen koos men toch unaniem voor 'open'. (Afb. 17.)

Zoals ik al heb vermeld, vanaf die tijd was de gesloten autospuit gemeengoed geworden en werd hier alleen in bijzondere gevallen van afgeweken zoals bij voorbeeld voor speciale voertuigen van een bedrijfsbrandweer. (Afb. 18.)

Wat daarna nog aan wijzigingen plaatsvindt, houdt uitsluitend verband met verdere modernisering en opvoeren van de



veiligheid en het comfort zoals (geluids)isolatie, voorgevormde zitplaatsen met ingebouwde ademluchttoestellen, veiligheidsgordels e.d.

Ook allerlei arbowet-voorzieningen worden toegepast zoals het kantelend ladderrek.

De voertuigen zelf worden voorzien van krachtiger, geluidsarme motoren die, gekoppeld aan

een automatische versnellingsbak, mede zorg dragen voor een steeds sneller, comfortabel en veilig bereiken van het brandadres waar, indien nodig, de pompbediener gebruik gaat maken van zijn computergestuurde pompmechanisme!

Wat zal de toekomst ons nog brengen?

Afb. 17: in 1958
koos Alkmaar nog
voor 'open'.

