

In deze aflevering van de serie artikelen over de geschiedenis van Nederlandse brandweervagens komt de Austin 'bellenwagen' aan bod. Van dit voertuig kwamen er na de Tweede Wereldoorlog een groot aantal in dienst van Nederlandse brandweerkorpsen.

Toen voor Engeland in de jaren 1938/39 de oorlogsdreiging steeds maar toenam werden er allerlei hulpdiensten georganiseerd die bij eventuele luchtaanvallen zoveel mogelijk hulp konden bieden aan de burgers om daarmee het menselijk



Uit de oude doos (5)



Ton Vesseur leed, maar vooral ook de schade tot een minimum te beperken. Een van deze maatregelen was het nationaliseren van alle brandweerkorpsen tot

een organisatie onder de naam van 'National Fire Service' (NFS).

Een belangrijk deel hiervan werd gevormd door de hulpbrandweerlieden (AFS: Auxilliary Fire Service).



Tekort aan materieel

Door deze schaalvergroting was er echter een schreeuwend tekort ontstaan aan motormaterieel, zoals motorspuiten, trekker-manschapwagens etc. Men trachtte dit op korte termijn te ondervangen met een topproductie van aanhangmotorspuiten. Fabrieken als Dennis, Coventry-Climax, Beresford en Harland zagen kans dit tekort redelijk snel weg te werken. Maar waar op dat moment te weinig aandacht aan was besteed was de productie van automobielen die de motorspuiten met de manschappen en hun materialen

De brandweer van Medemblik was een van de zeer vele korpsen die een bellenvagen van het originele model in gebruik had. Een naar ontwerp van de Inspectie aangepaste bellenvagen.





alsmede de brandslangen moesten vervoeren. In veel grote steden - zoals Londen - werden dan ook taxi's gevorderd om (voorlopig) dienst te doen voor de brandweer.

De automobielfabrieken draaiden op volle toeren om het leger te kunnen voorzien en de brandweer was niet urgent genoeg. Het 'Home Office' (Binnenlandse Zaken) greep echter in en de productie van Austin automobielen werd voor een belangrijk deel afgestemd op de Austin K2, een 2-tons chassis met vrij korte wielbasis die compleet als TMM (trekker-mansschappen-materieelwagen) voor de brandweer werd gebouwd en afgeleverd.

De carrosserie was uiterst eenvoudig, Een vierkante doos met van binnen aan beide zijden langsbanken voor de manschappen. Deze banken waren tevens geschikt gemaakt voor berging van brandslangen, bijbehorende armaturen en overig materiaal. Als achterdeur fungeerde een 2-delig gordijn van zeildoek. Op het dak een simpel ladderrek en - het symbool van de brandweer in die tijd - een forse koperen bel. Door een gleuf in het dak kwam het touw van de klepel boven de bevelvoerders zitplaats te hangen zodat deze persoon - indien gewenst - naar hartelust kon bellen. Zo verkreeg het voertuig al gauw de naam 'bellenwagen'. Teneinde de brandweervoertuigen vanuit de lucht gezien minder kenbaar te maken werden ze allemaal uitgevoerd in een grijsgroene kleur. Zo ook de bellenwagen. Wel werden de meest markante punten wit geschilderd zodat bij duisternis een en ander toch nog herkenbaar bleef. Gelukkig lieten de Duitse bombar-

dementen nog wat op zich wachten zodat in 1941 - toen de luchtaanvalen begonnen - het brandweermaterieel op peil was. Honderden bellenwagens hebben dienst gedaan in de slag om Engeland. Voornamelijk als brandweervoertuig, echter ook bij de reddingsdienst, ambulancedienst en verbindingdienst.

Bellenwagens voor Nederland

Na de bevrijding van ons land werden in 1944 en 1945 - door bemiddeling van het Militair Gezag en de Rijksinspectie voor het Brandweerwezen - ruim 250 vrachtwagens voor brandweer- en luchtbeschermingsdoeleinden aangekocht, waaronder 124 Austin bellenwagens. Uiteindelijk hebben tot 1 mei 1948 in totaal 152 bellenwagens hun weg in de Nederlandse brandweer gevonden. Samen met de ruim 200 motorspuiten vormden deze een welkome aanvulling op het door oorlogsgeweld, vordering en ouder-



dom verzwakte - nog beschikbare - brandweermaterieel.

Na de verstrekking aan de korpsen heeft de brandweersinspectie nog getracht de bestaande carrosserie te laten vervangen door een bruikbaar model, maar brandweer Nederland zag het voertuig als 'tijdelijk' en wilde hier dan ook geen geld aan uitgeven. Voor zover bekend is het dan ook bij enkele (proef)modellen gebleven (zie ook het WBH artikel over P.L. van Boven in het juninummer). Enkele bellenwagens werden voor andere brandweerdoeleinden omgebouwd, zoals de commandowagen die door de brandweer Arnhem gebouwd werd. Ondanks het verwachte tijdelijke karakter, hebben in hun originele vorm zeer vele bellenwagens en motorspuiten nog jarenlang bij de Nederlandse brandweerkorpsen trouwe dienst gedaan. Dit bleek onder andere uit het feit dat tijdens de watersnoodramp van 1953 ruim 30 procent van het in Noord-Brabant en Zeeland ingezette materieel uit van de Engelsen afkomstig (oorlogs) materieel bestond.

Links: Bellenwagen van de brandweer Schagen in actie.

Midden: Een Austin 'bellenwagen' in de uitvoering van de National Fire Service.

Rechts: De achterzijde met de zeildoek 'deuren'.

Onder: In Arnhem bouwde de brandweer een bellenwagen op tot commandowagen.

