

Op 8 oktober 1908 nam de Brandweer Utrecht als eerste Nederlandse brandweer, na demonstratie en toelichting aan genodigden en de pers, een autospuit in dienst. In dit eerste van drie artikelen over de geschiedenis van de automobielbrandspuit in Nederland, het verhaal rondom de Utrechtse primeur.



100 jaar automobielbrandspuit in Nederland Utrecht had de primeur!

Door: Ton Vesseur, lid Werkgroep Brandweer-historie (WBH).

Boven links: De eerste Nederlandse autospuit: de Lorraine-Dietrich/Drouville van de Brandweer Utrecht, hier nog met zuigslangen op het dak/ladderrek. Boven rechts: De Lorraine-Dietrich/Drouville, nu met de zuigslangen op de spatschermen, uitrijdend vanaf de garage aan de Annastraat.

Wat de commandant van Brandweer Utrecht, C.J. van Veldhuizen, in 1907 allemaal in zijn gedachten had weten wij helaas niet. Eén ding is zeker, hij wilde – neen – er moest een autospuit worden aangekocht. Wellicht was het bij een van zijn bezoeken aan België geweest, mogelijk Frankrijk, wat hem op dit idee had gebracht. Hoe dan ook, zijn plan ging uit naar een kleine, lichte autospuit van Franse makelij.

Door collegae van steden zoals Amsterdam en Den Haag was hem al geadviseerd om met zo'n aanschaf te wachten omdat de tijd er nog niet rijp voor zou zijn. Immers de ontwikkeling van de automobiel was nog in volle gang en de combinatie om het voertuig voor rijden en daarbij ook nog voor aandrijving van een brandbluspomp te benutten, dat was in hun ogen een avontuur met te veel risico's.

Men adviseerde hem dan ook het voorlopig nog maar bij de stoombrandspuiten te houden, want die waren betrouwbaar en bezaten de mogelijkheid voor grote wateropbrengsten te kunnen zorgen. De laatste modellen waren ook nog 'zelfrijdend' uitgevoerd, zodat paardentractie overbodig was geworden.

Benzine als brandstof was ook een gevaar op zich. Immers hoe talrijk waren niet de ongevallen met deze vloeistof met meestal brand en/of explosie als gevolg.

Het waren dus allemaal negatieve geluiden die hij te horen kreeg. Ook de directeur gemeentewerken liet zich niet onbetuigd en waarschuwde Van Veldhuizen dat het gebruik van een automobielbrandspuit in Utrecht door zijn gewicht en snelheid(!) wel eens ernstige schade zou kunnen toebrengen aan de gewelven van de kelders aan de grachten.

Inmiddels was er door zijn twijfels en druk van onder andere zijn medewerkers uit het brandweerkorps wel al een derde stoombrandspuit besteld waarvan de aflevering eind 1908 kon worden verwacht.

Toch deed commandant Van Veldhuizen wat hij van plan was. Er werd een autospuit besteld in Frankrijk, De bestelling werd geplaatst bij de Belgische vertegenwoordiger van de firma Drouville, het Ingenieursbureau Van der Voort in Brussel. Dit ingenieursbureau bestond in wezen maar uit één persoon, namelijk ingenieur M. Van der Voort zelf. Een doortastende Belg met een rappe tong en min of meer bevriend met Van Veldhuizen.

De organisatie

Ook zou de organisatie van Utrechts Brandweer in de ogen van de commandant zeer gediend zijn



erland

met de komst van een autospuit. De brandweer beschikte namelijk in die tijd slechts over enkele beroepskrachten die onder de naam van 'werklieden/brandwacht' uitsluitend overdag en alleen op werkdagen in dienst waren. Verder waren er een tiental kringen 'vrijwilligers' verdeeld

over de stad. Elk van deze kringen beschikte over tenminste een slangenwagen voor gebruik op de waterleiding, enkele aangevuld met een haak- en ladderdragersgroep en/of nog een handspuit met aanjager. Voor de avond en nacht had men de beschikking over een zogenaamde vaste wacht, be-

staande uit 10 tot 12 manschappen die men nu als parttimers zou kunnen betitelen.

Het waren namelijk betaalde krachten, meestal voortgekomen uit de vrijwilligers van het korps, die naast hun eigen beroep één maal per vier dagen van 8 uur 's avonds tot 7 uur 's morgens



De tweede auto-spuit, eveneens een Lorraine-Dietrich/Drouville – in dienst sinds 1910 – uitrukkend met aangekoppelde stoomspuit vanuit de garage aan de Annastraat.



De slangenwagen van de 'vaste wacht', waarmee werd uitgerukt voor de indienststelling van de autospuit.

dienst deden/aanwezig waren in de hoofdwacht van de brandweer, die toen nog het 'Centraal Bureau' werd genoemd. Dit bureau was gevestigd in het voormalige stedelijk gymnasium aan de Minrebroederstraat, de werkplaatsen en onderkomen van het materieel in de daarachter gelegen Annastraat. Beide panden waren via een binnenplaats met elkaar verbonden.

Deze vaste wacht rukte bij brandalarm uit met een slangenwagen waarop tevens een kleine vierdelige ladder en een springzeil werd meegevoerd. Het uitrukken ging te voet. Voor de binnenstad was dit nog wel te doen, maar voor de wat verderaf gelegen wijken betekende dit dat bij aankomst op het brandadres men wel eerst even 'op adem' moest komen alvorens er daadwerkelijk tot actie kon worden overgegaan. Deze dagbezetting en de vaste wacht - zo redeneerde Van Veldhuizen - zouden dan ook zeer gebaat zijn met de komst van een autospuit. De beide stoombrandspuiten waarover Utrecht toen beschikte hadden weliswaar een thuis geconsigneerde bezetting van machinisten en hulpkrachten, maar de paarden moesten van een vlakbij de berging gelegen stalhouderij komen. Deze berging/het onderkomen van de stoomspuiten was gelegen in de Schalkwijkstraat, op bijna een

kilometer afstand van het Centraal Bureau! Daarbij komt nog dat de organisatie van de stoombrandspuiten in handen was van de 'Vereniging Stoombrandspuit'. Het bestuur van deze vereniging bestond voornamelijk uit invloedrijke Utrechtenaren met wiens beslissingen hij, als commandant van de brandweer, het beslist niet altijd eens was. De kritiek op de blussing van grotere branden betrof dan ook meestal de stoombrandspuiten vanwege de tijd die nodig was om met deze machines tot werkelijke inzet te komen. Van Veldhuizen speelde dan ook met het plan om de derde stoomspuit bij zijn oplevering een plaatsje te geven in het onderkomen van de 'vaste wacht' en, indien men dit noodzakelijk achtte, deze stoomspuit dan achter de autospuit gekoppeld mee kon nemen naar het brandadres. De suggestie om de vaste wacht per elektromobiel te laten uitrukken werd - gezien het totaal gewicht van zo een voertuig - zonder meer afgewezen! Neen, alleen de automobielbrandspuit kon uitkomst brengen.

De komst van de autospuit

Eindelijk is het dan zo ver. In september 1908 arriveert de autospuit. Wellicht wat onderschat was er

onder de beschikbare mensen eigenlijk niemand te vinden die over voldoende chauffeurservaring beschikte om met dit voertuig te kunnen omgaan. Alleen een in de Annastraat wonende schoenmaker, Udo geheten, bleek over voldoende kennis en ervaring te beschikken terwijl zijn woning annex werkplaats nagenoeg tegenover het onderkomen van de brandweer was gelegen. Inmiddels waren er wel een aantal mensen geselecteerd om tot chauffeur te worden opgeleid, maar die waren nu eenmaal nog niet beschikbaar. Zo werd met de schoenmaker Udo snel een contract afgesloten waarin onder meer werd bepaald dat hij, uiteraard tegen een geldelijke vergoeding, bepaalde uren van de dag beschikbaar zou zijn als chauffeur.

Maar Udo kreeg te maken met een in die dagen bekend euvel. Het starten van de motor gebeurde toen nog met de hand, middels een aanzetslinger. Stond de ontsteking van de motor echter te vroeg afgesteld dan sloeg de motor terug; dat hield in dat de motor als het ware de verkeerde kant op ging draaien. De slinger kwam dan niet los en sloeg met kracht tegen de hand van de slingeraar. Ook Udo overkwam dit en hij kon daardoor vijf weken zijn dagelijks werk van schoenlapper niet uitvoeren. Toen ook nog bleek dat de door de brandweer afgesloten verzekering hier niet in voorzag ontstond het nodige getouwtrek alvorens Udo het hierdoor opgelopen financiële nadeel kreeg vergoed.

Op 8 oktober 1908 kon de autospuit, na demonstratie en toelichting aan genodigden en de pers, in dienst worden gesteld. Het resultaat was verrassend. Tot Van Veldhuizens zijn grote vreugde bleek na een aantal maanden dat zowel overdag als 's nachts bij brandalarm de autospuit in bijna alle gevallen als eerste aanwezig was en de vrijwilligers met hun slangenwagens met de tweede plaats genoegen moesten nemen. Succes verzekerd dus.

Het duurde echter bijna nog een jaar voor de autospuit zijn werkelijke functie waar kon maken, namelijk het blussen van een

brand met water dat werd opgepompt uit de Oude Gracht. De stoomspuiten, die later arriveerden, behoeften dan ook niet in werking te komen.

De brand woedde in de gebouwen van de 'Pharmaceutische Industrie', gelegen aan de Nieuwe Gracht. Met de autospuit werden twee stralen vanaf open water ingezet. Een toevallige bijkomstigheid was ook nog dat deze brand een van de laatste was die door de torenwachter Van de Bergh het eerst werd gemeld! Zijn functie was inmiddels eigenlijk al opgeheven en het wachten was alleen nog maar op het raadsbesluit en de uitvoering er van. De successen werden door Van Veldhuizen natuurlijk uitvoerig aan het college van B & W en de gemeenteraad gerapporteerd waarop al gauw het besluit viel om een tweede autospuit te bestellen, die in 1910 werd geleverd en in dienst gesteld.

Toch had commandant Van Veldhuizen ook nog de nodige tegenslagen te incasseren. Zo was er bij het bestellen van de autospuit al bedongen dat zwaardere wielen moesten worden gemonteerd. Deze werden geleverd door een Engelse firma die bekend stond voor zijn 'artilleriewielen': wielen met massief rubber banden voor zware kanonnen en dergelijke. Ook bleek bij het nemen van de bochten dat de bovenbouw te zwaar was belast waardoor het

voertuig dreigde te kantelen. En op een dag begon tijdens het pompen de windketel te lekken als gevolg van scheurtjes in het materiaal. Van Veldhuizen liet de windketel met alles erop en eraan vervangen. Dit karwei werd uitbesteed aan de Utrechtse machinefabriek Sartorius die dit tot volle tevredenheid heeft verricht.

Last but not least bleek bij een grondige onderhoudsbeurt dat de remmen, remstangen en remblokken al aan vernieuwing toe waren; waarbij onmiddellijk de vraag rees of dit chassis bij zijn ombouw tot autospuit al de nodige km's had afgelegd. Na een lange briefwisseling dreigementen, terugvallen op de toegezegde garantie etc. is alles zo goed en zo kwaad als het ging allemaal in orde gekomen.

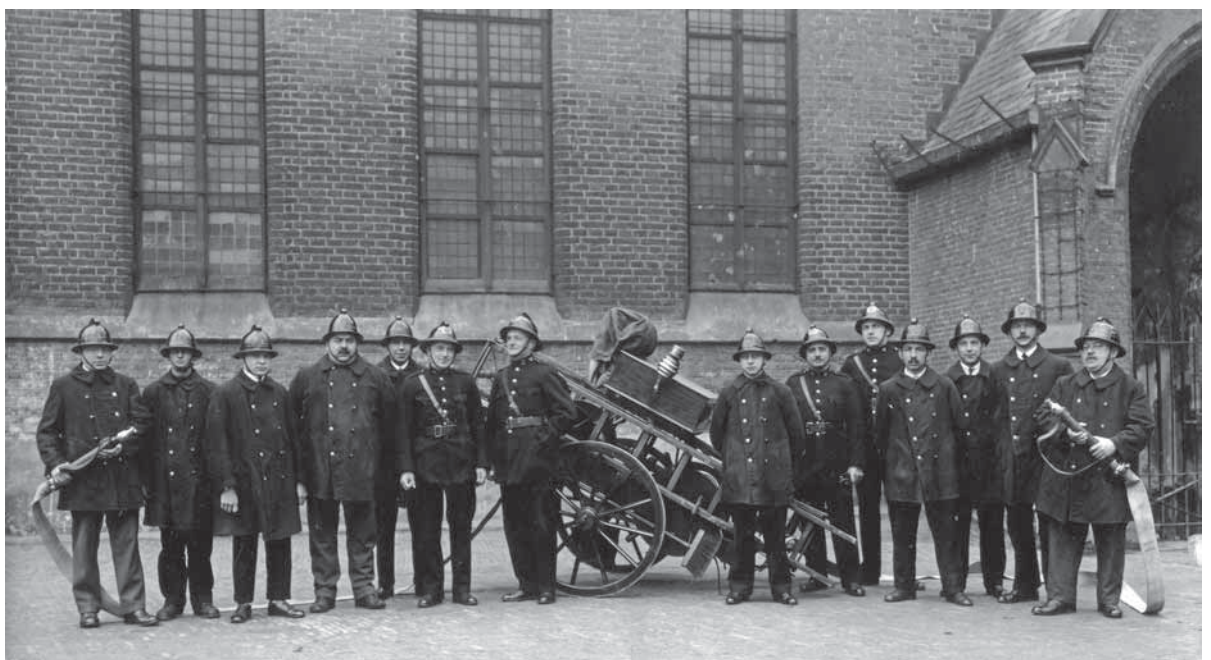
Toch was er sprake van en zekere blijdschap in het korps toen in 1920 dit voertuig werd vervangen en uit dienst genomen. Immers hoe men het ook draaide of keerde, het Lorraine-Dietrich chassis was ontworpen voor personenvervoer, taxi of iets dergelijks, maar beslist niet om als 'autospuit' regelmatig, met een brandbluspomp op de rug en de nodige slangen en armaturen, brandweertuigen te vervoeren. Dat was wel een beetje te veel gevraagd.

Autospuit nr. 2 was ook weer een Lorraine-Dietrich met pomp en opbouw van Drouville. Hier

hadden de noodzakelijke aanpassingen – zwaardere wielen en ander verenpakket – reeds van fabrieksweg plaatsgevonden. Mede door zijn zwaardere motor (40 pk) en grotere pomppompbrengst was dit voertuig duidelijk meer mans dan zijn voorganger. Met dit robuuster ogende voertuig is jarenlang uitgerukt zonder problemen. De Drouville fabrieken bouwden na 1910 echter niet meer op deze lichtere chassis maar op de zwaardere vrachtwagentypen van onder andere Berliet en Delahaye. Inmiddels ging de belangstelling van brandweer Nederlander meer uit naar Duitsland, waar vooral het fabriekaat Benz de meeste aandacht trok.

Tot slot

We kunnen met bewondering en respect terug zien op de onderneemingsgeest en het doorzettingsvermogen van commandant Van Veldhuizen. Immers hij zorgde voor een landelijke primeur waardoor Brandweer Utrecht met recht het eerste brandweerkorps in Nederland was dat over een 'automobilbrandspuit' beschikte. Dit is toch zeker vandaag de dag, bij het feit dat dit een eeuw geleden plaatsvond, een moment van gedenken waard. Als geboren en getogen Utrechenaar ben ik hier dan ook wel een beetje trots op.



De vrijwilligers van een van de spuitkringen met hun slangenwagen.