

Op 8 oktober 1908 nam de Brandweer Utrecht als eerste Nederlandse brandweer een autospuit in dienst. In dit tweede van drie artikelen over de geschiedenis van de automobiel-brandspuit in Nederland, volgen we de ontwikkeling van de autospuit.



100 jaar automobielbrandspuit in Nederland Het ontstaan van de autospuit

Door: **Ton Vesseur**, lid **Werkgroep Brandweehistorie (WBH)**.

In de tweede helft van de 19e eeuw (1850-1900) vonden er een aantal technische ontwikkelingen plaats die ook op het gebied van de brandbestrijding grote vooruitgang brachten. Door de uitvinding en de verdere ontwikkelingen op gebied van de telegrafie en later de telefonie kwamen het melden van een brand en de alarmering van de brandweer op een veel hoger plan te liggen. De komst van de waterleiding met de brandkranen loste voor een belangrijk deel het tekort aan bluswater op en de brandbluspompen konden door de uitvinding van de stoommachine opeens zonder mankracht aanmerkelijk meer water geven. De stoombrandspuit, met paardenbespanning of zelfrijdend, was een indrukwekkende machine die echter onder andere door zijn gecompliceerde bediening maar

een goede halve eeuw heeft kunnen bestaan om plaats te moeten maken voor de motorspuit en de automobielbrandspuit. Immers nog voor de eeuwwisseling reden er al onbespannen wagentjes rond met de naam 'automobiel'. In de periode 1890 – 1910 kwam de motorspuit tot ontwikkeling; dit wil zeggen dat op een 2- of 4-wielig onderstel, voortbewogen door middel van paardenkracht of met de hand, een motor was geplaatst met een brandbluspomp. Waren het aanvankelijk nog zuigerpompen, al gauw had men door dat de snel draaiende benzinemotor goed kon samengaan met de eveneens snel draaiende centrifugaalpomp. Het wachten was op het moment dat de automobiel met zijn motor, die ene zelfde motor, ook benut kon worden voor het aandrijven van een brandbluspomp!

Frans octrooi

Wat is nu eigenlijk de definitie van een autospuit? De Fransman M. Leon Porteu heeft dit op 4 januari 1897 laten vastleggen in het hem toegekende octrooi nr. 262762. Vrij vertaald komt dit neer op: 'een chassis voorzien van een explosiemotor voor het voortbewegen met de

mogelijkheid om naar verkiezing met deze motor ook een vast, op dit chassis gemonteerde (brandblus)pomp te kunnen aandrijven.' Het eerste voertuig dat hieraan voldeed werd op 1 februari 1901 in dienst gesteld bij de brandweer van Nancy. In Parijs gebeurde dit pas op 16 april 1907! Aanvankelijk was er nog een concurrent op de markt, namelijk de elektrisch aangedreven automobiel. Echter door het gewicht en de omvang van de accumulatoren had dit voertuig maar een beperkte actieradius. Ideaal dus voor brandweervoertuigen die normaal gesproken bijna nooit ver van huis hoefden te gaan, maar door de te geringe capaciteit van de accu's ongeschikt om een pomp aan te drijven. De brandweer van Amsterdam heeft dan ook tot volle tevredenheid ruim 25 jaar gebruik gemaakt van elektrisch aangedreven voertuigen zoals de koolzuurspuit*, personeel- en materieelwagens. Er was zelfs een stoomspuit die 'elektrisch' naar het brandadres reed. Hiermede had deze stad wel een primeur, immers al in 1902 was Amsterdam het eerste korps in ons land dat zijn manschappen met een automobiel kon vervoeren. Weliswaar met

Boven van links naar rechts: Amsterdam schafte in 1904 een door Busch gebouwde elektromobiel als koolzuurspuit aan. Daarachter de allereerste elektrische auto die in Nederland bij een brandweer in dienst kwam: een personen-/slangenwagen uit 1902, eveneens van Busch. De eerste Belgische autospuit van Drouville op Pipe reed vanaf 1909 in Brussel. Met behulp van een éénassige Christie tractor met benzinemotor werd in de Verenigde Staten paardentractiematerieel gemotoriseerd, zoals hier een eerder door paarden getrokken stoomspuit.



elektrische aandrijving, maar auto is auto! Ook in vele Duitse steden werd jarenlang driftig gebruik gemaakt van elektromobielen. Zo zijn op foto's van de Rijksdagbrand in Berlijn (1933) en de 'Funkturbrand' (1935) duidelijk nog elektrisch aangedreven brandweervoertuigen te zien. In de Verenigde Staten werden de paarden van de stoomspuiten nagenoeg allemaal vervangen door zogenaamde tractoren. Dit hield in dat de vooras compleet met wielen vervangen werd door - als het ware - een halve automobiel die in het chassis werd geschoven. Het verplaatsen gebeurde dan met de benzine-motor compleet met versnellingsbak, stuurinrichting, remmen etc. Een veel gebruikte versie was de

bekende 'Christie' tractor, uitgerust met een 4-cilinder dwarsliggende benzine-motor. Maar om te pompen, daar had je de stoommachine nog voor nodig.

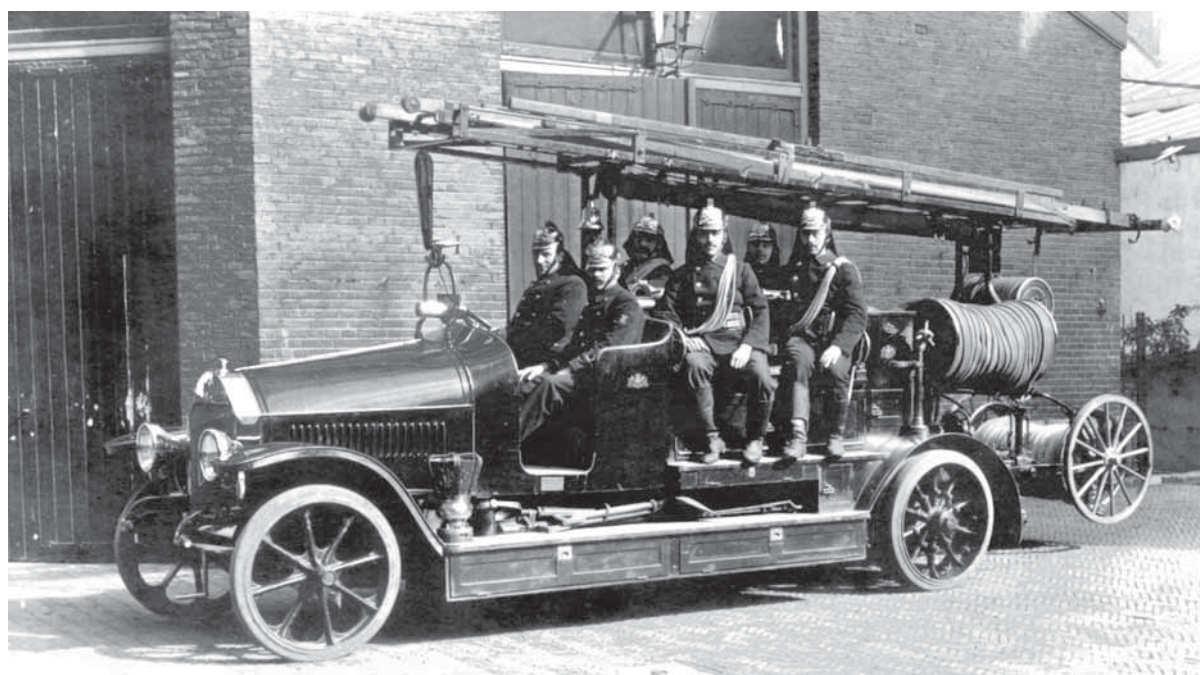
De Amerikaanse stoomspuiten stonden in die tijd namelijk op de top van hun kunnen en een capaciteit van 3000 l/min of meer was heel gebruikelijk. Daar konden de nog maar net volwassen geworden benzine-motoren met al hun kinderziekten en betrekkelijk klein vermogen nog niet tegen op. Ook het gemis aan ervaring en het ontbreken van geschoold personeel zullen er het nodige toe hebben bijgedragen dat de stoombrandspuiten niet direct aan de kant werden gezet.

Tevens gold in die dagen het gebruik van benzine nog als 'zeer

gevaarlijk'. Immers het overgieten en aftanken gebeurde nog met handkracht uit open emmers en vaten met alle risico's van dien.

De eerste autospuit?

Maar waar reed nu de eerste autospuit? Net als het de boekdrukkunst en de handbrandspuit verging, plotseling is het er en later worden er dan verschillende 'uitvinders' genoemd. Zoals ik al eerder heb vermeld houd ik het maar op Frankrijk (Nancy). Hoewel ze er in Engeland ook al vroeg bij waren, want in Borough of Finchley werd in 1904 al een autospuit geleverd door de firma Merryweather. Deze autospuit was voorzien van een zogenoemde Hatfield zuigerpomp, genoemd naar de uitvinder. Deze 3-cilinder



Den Haag volgde als tweede Nederlandse brandweer met twee kort na elkaar bestelde autospuiten van Benz uit Gaggenau.



In Nederland komt in 1908 de eer voor de eerste automobielbrandspuit aan Utrecht met een door Drouville opgebouwde Lorraine-Dietrich.

pomp had zuigers van grote diameter en een korte slag. Door zijn constructie was de waterlevering nagenoeg constant, dus geen 'stotend' effect meer zoals bij de stoombrandspuiten – ondanks alle extra voorzieningen - nooit helemaal was weg te werken. De Hatfield pomp heeft het dan ook lang volgehouden en was tijdens de Tweede Wereldoorlog nog op menig voertuig te vinden. In Duitsland was het Grünewald bij Berlijn waar in 1906 de autospuit zijn intrede deed. Een product van de bekende Metz fabriek uit Karlsruhe gebouwd op een chassis van de 'Süddeutschen

Automobilfabrik Gaggenau', het latere Daimler-Benz. De centrifugaalpomp was van het merk Sulzer en - voor die tijd al vooruitstrevend - het voertuig was voorzien van een watertank met een inhoud van 750 liter. De pompcapaciteit bedroeg 800 l/min bij een druk van 6 bar. In België was, voor zover mij bekend, in 1909 de stad Brussel de koploper met een autospuit van het merk Drouville gebouwd op een echt Belgisch chassis, namelijk een Pipe. Zoals u in het vorige artikel kon lezen was het in Nederland de stad Utrecht die zich in 1908 met de

aankoop en indienststelling van een autospuit de eerste mag noemen. De toenmalige commandant brandweer, J.C. van Veldhuizen, bezocht regelmatig brandweercongressen in Frankrijk en België en was hierbij wellicht onder de indruk geraakt van het fenomeen 'autospuit'. Hoewel hij weinig steun ondervond van collegae commandanten en haast iedereen wel bezwaren had, heeft hij toch doorgezet. Hierin niet in het minst gesteund door de Belgische vertegenwoordiger van de Franse fabrikant Drouville, ingenieur Van der Voort uit Brussel. De keus viel dan ook op een autospuit van Drouville gebouwd op een chassis van het merk Lorraine-Dietrich. Eigenlijk een chassis voor personenwagens wat door allerlei aanpassingen zoals verenpakket en zwaardere wielen geschikt was gemaakt voor de brandweertaak. De pomp was een 2-cilinder zuigerpomp, goed voor een kleine 1000 l/min. Op 9 oktober 1908 werd de wagen in dienst gesteld en gezien de positieve ervaring werd direct al in 1909 een tweede autospuit besteld van hetzelfde fabrikaat. Weliswaar van een zwaarder type, waarvan de aflevering al in 1910 plaatsvond. Commandant Van Veldhuizen heeft natuurlijk met deze eerste

Het eerste voertuig dat voldeed aan de bij octrooi vastgelegde definitie van 'autospuit' werd op 1 februari 1901 in dienst gesteld bij de brandweer van Nancy in Frankrijk.





Hoewel al in 1913 besteld kon men in Amsterdam pas begin 1921 (!) de eerste van een serie van vijf autospuiten van Benz in ontvangst nemen, in datzelfde jaar gevolgd door nog eens zeven stuks die net na de Eerste Wereldoorlog waren besteld.

autospuit ook de nodige tegenvallers te verwerken gekregen, maar daarover schrijven we nu niet. We mogen dan ook in hem de pionier zien die de moed had en het doorzettingsvermogen om brandweer Nederland een nieuw gezicht te geven. Hulde!

Het vervolg

Na Utrecht was de beurt aan Den Haag om begin maart 1915 een autospuit in dienst te stellen, die in 1913 was besteld. Deze keer werd, mede aan de hand van de ervaringen van Utrecht en de nieuwe ontwikkelingen op dit gebied, gekozen voor het Duitse merk Benz. Een echte autospuit met watertank, centrifugaalpomp en wat al niet meer. Kortom een autospuit die er zijn mocht! Ook hier werd al snel een tweede (Benz) autospuit besteld, die eveneens in 1915 werd geleverd.

Amsterdam liet zich evenmin onbetuigd en had eind 1913 al een order geplaatst voor de levering van vijf autospuiten bij de fabrieken van Daimler-Motoren-Gesellschaft in Duitsland. Maar helaas voor de Amsterdammers, door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) werd de aflevering steeds maar vertraagd en uitgesteld zodat pas in 1921 de aflevering van het eerste voertuig kon plaatsvinden.

De Nederlandse brandspuitfabrikanten hadden inmiddels niet stil gezeten en ook zij begonnen aan de productie van autospuiten. Een echte pionier op dit gebied was Van de Ploeg uit Grauw/ Leeuwarden, later Apeldoorn. Deze fabriek leverde een uitstekend product en kon ook voor 'low budget' toch nog een kwalitatief goed product leveren.

Natuurlijk horen hier de bekende namen bij als Van Bergen, Bickers, Kronenburg en niet te vergeten de importeur van Magirus, Geesink in Weesp, die zich van importeur wist om te schakelen tot fabrikant. We spreken nog steeds over 'autospuiten' - dus niet over andere producten van Geesink zoals ladderwagens waar deze firma al naam mee had gevestigd.

*Met dank aan: Het Utrechts Archief (Peter Notermans).
De leden van de Werkgroep Brandweerhistorie, met name:
Gerard Koppers, Adriaan Kriek, Peter Snellen en
Louis van Telgen.*

*Een koolzuurspuit is een brandweervoertuig voorzien van een watertank met een inhoud van rond de 500 liter. Dit voertuig heeft geen pomp, maar voor bluswerk werd de tank in zijn geheel onder druk gezet (4 tot 5 bar) door middel van koolzuurgas uit meegevoerde cilinders. Vandaar de naam 'koolzuurspuit'.

TUSSEN ZOUT EN ZOET WATER



De gemeente Castricum is voor de brandweer (afdeling Veiligheid en Handhaving) op zoek naar:

SENIOR MEDEWERKER PREPARATIE/ REPRESSIE M/V

36 uur per week

Het gemeentelijke brandweerkorps bestaat uit 80 vrijwillige brandweerleden verdeeld over de posten Akersloot, Limmen en Castricum en een kantoororganisatie bestaande uit 6 medewerkers.

De functie houdt in

- Het ontwikkelen en uitvoering geven aan de preparatieve en repressieve taakvelden van de gemeentelijke brandweer;
- Het zorg dragen voor afstemming en communicatie op het gebied van preparatie en repressie tussen de verschillende onderdelen van het korps (inclusief de Castricumse Reddingsbrigade en Dorps hulpverleningsgroep De Woude);
- Het zorgdragen voor een vertaling van regionale ontwikkelingen op het vakgebied naar implementatie en beleids- en verbeterplannen voor de brandweer Castricum;
- Het opstellen, realiseren en borgen van randvoorwaarden voor het optimaal repressief functioneren van de (vrijwillige) brandweerorganisatie;
- Het ontwikkelen, voorbereiden, actualiseren en uitvoeren van het (arbo)beleid t.a.v. preparatie en repressie voor het repressieve personeel;
- Het ontwikkelen van beleid en coördineren van uitvoerende werkzaamheden op het gebied van de aanschaf en onderhoud;
- Het participeren in regionale en lokale overleg- en werkgroepen;
- Het onderhouden van interne en externe contacten;
- Bij toerbeurt optreden als piket officier.

Gevraagd wordt

Voor deze functie zoeken wij een collega met een HBO werk- en denkniveau. U heeft een afgeronde opleiding op (adjunct) hoofdbrandmeester-niveau. U bent communicatief vaardig en resultaat- en samenwerkingsgericht. U heeft bij voorkeur meerdere jaren ervaring met taken die onder functie-inhoud genoemd zijn en ervaring met (zelfstandig) adviseren op het gebied van preparatie en oefening en met coördineren en organiseren. U bent bereid om op termijn in de veiligheidsregio Noord-Holland Noord nabij Castricum te gaan wonen.

De gemeente biedt

Een salaris afhankelijk van opleiding en ervaring van maximaal bruto € 3800,- (schaal 10, salarisspeel 1 juni 2008). Voor het optreden als piket officier geldt een piketvergoeding. Verder biedt de gemeente een aantrekkelijk pakket aan secundaire arbeidsvoorwaarden.

Voor meer informatie over de functie kunt u contact opnemen met mevrouw P. Abma, afdelingmanager Veiligheid en Handhaving en Commandant brandweer, telefoon 0251-661357.

Belangstelling?

Richt uw brief met uitgebreid curriculum vitae vóór 29 december 2008 aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Castricum, t.a.v. personeel en organisatie, postbus 1301, 1900 BH Castricum. Via email kan ook: personeelszaken@castricum.nl.

Kijk voor meer informatie en overige vacatures op www.castricum.nl



'Castricum in beweging' staat niet alleen voor het dynamische, actieve aspect van de gemeente. Het is tevens de titel van de nota waarin de toekomstvisie van onze organisatie is verwoord. Onderdeel daarvan is de door groei van de organisatie van een sectorenmodel naar een directiemodel.

De gemeente heeft zo'n 35.000 inwoners en omvat de kernen Akersloot, Bakkum, Castricum, De Woude en Limmen.

Acquisitie naar aanleiding van deze advertentie stellen wij niet op prijs

