

1 Het SS *Berlin* op 21 februari 1907 gestrand op de Noorderpier bij Hoek van Holland. Uitgave I. Frank & Cohen, Groningen.

[Collectie Hans Waldeck](#)

Tegen wil en dank

Het gebruik van ziekenauto's door het Nederlandse Rode Kruis tot en met de Eerste Wereldoorlog

HANS WALDECK EN THIJS GRAS

Het Nederlandse Rode Kruis (NRK) richtte zich sinds haar oprichting op neutrale hulp aan zieke en gewonde militairen in oorlogstijd. In 1909 werd deze doelstelling uitgebreid met taken bij rampen in vreedstijd. In dit kader experimenteerde het Hoofdcomité vanaf 1909 met ziekenauto's voor hulp aan burgers, maar was dit een succes?

149

Inleiding

Het Rode Kruis was halverwege de negentiende eeuw opgericht voor de verzorging van zieke en gekwetste militairen zonder aanzien des persoon tijdens interstatelijke conflicten en dus niet voor hulp aan burgers. Om hierop voorbereid te zijn, was al kort na de oprichting van het NRK een opleidingskliniek voor Rode Kruis-verpleegsters in Den Haag in het leven geroepen die uiteindelijk zelfs de beschikking kreeg over een eigen kliniek.

In Nederland leidden twee kort op elkaar volgende rampen tot een heroverweging van de hulpverlening aan burgers bij calamiteiten in vreedstijd, de stormvloed die Zeeland en West-Vlaanderen in 1906 trof en de stranding van het stoomschip *Berlin* in 1907.

Bij Koninklijk Besluit (KB) van 2 april 1909 kwam hierdoor verandering in de oorspronkelijke doelstelling van het NRK. De taken werden voor het eerst uitgebreid met een civiele taak ter 'leniging van den nood bij rampen in binnen- en buitenland'¹. Voor deze taak werden transport- en verpleegcolonnen, alsmede internationale ambulances opgericht als aanvulling op en, in tijd van oorlog, onder gezag van de Militair Geneeskundige Dienst (MGD).

Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid, 2 / Safe. Annual of Korpora, Heritage Public Safety, 2, 148-167. DOI 10.5117/9789048568499_WALDECK&GRAS

¹ Koninklijk Besluit no. 90^a, *Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden* (2 april 1909).

In 1909 kreeg de eerdergenoemde Roode Kruiskliniek in Den Haag de beschikking over twee ziekenauto's. Voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog volgden nog twee experimenten met ziekenauto's.

In die oorlog bleef Nederland neutraal, maar werden het leger en het NRK gemobiliseerd in geval deelname aan het conflict noodzakelijk werd. Tot het vervoer van burgers kwam het echter niet.

Anders was dat na de Eerste Wereldoorlog, toen diverse afdelingen van het NRK zich, schijnbaar separaat, toch op het terrein van het reguliere zieken- en gewondenvervoer van burgers begaven. In onze bijdrage in dit jaarboek op p. 236 geven we een overzicht van de afdelingen, die deze stap wel waagden.

Un souvenir de Solferino

In zijn bijdrage aan dit jaarboek heeft Louis Sloos uitgebreid de persoon Henry Dunant en zijn min of meer toevallige, maar tegelijk ook dramatische ervaringen tijdens de Slag bij Solferino voor het voetlicht gebracht (zie p. 64). Uit die ervaringen bleek, dat de succesvolle geneeskundige verzorging te velde, zoals onder Napoleon Bonaparte vijftig jaar eerder opgezet door Dominique Jean, baron Larrey (1788-1842) en Pière-Francois Percy (1754-1825) dankzij onder meer ambulances volantes,² weer verloren was gegaan.

Dunant (1828–1910) legde in 1862 zijn ervaringen vast in *Un souvenir de Solferino*.³ Daarin beschreef hij niet alleen op dramatische wijze de slag die hij helemaal niet had gezien. Hij besteedde ook een bescheiden aantal bladzijden aan zijn idee om een neutrale organisatie op te richten, die ten tijde van militaire conflicten, zonder aanzien des persoons, geneeskundige hulp en bijstand zou kunnen verlenen. Al op 29 oktober 1863 werd in Genève een conferentie belegd, waaraan zestien staten en vier filantropische instellingen deelnamen. Deze Eerste Geneefse Conferentie, leidde tot de voorbereidingen van de oprichting van het Comité international de secours aux militaires blessés, ofwel het Internationaal Comité van het Rode Kruis, op 22 augustus 1864.

Dunants boek werd verspreid onder de belangrijkste Europese adellijke, politieke en militaire gezagsdragers en in elf talen vertaald. Begin 1863 verscheen de Nederlandse vertaling van de legerarts Johan Hendrik Christiaan Basting (1817-1870).⁴ Hij bood deze de koningin-moeder Anna-Paulowna en prins Frederik aan. Basting was afgevaardigd naar de genoemde conferentie, maar zonder mandaat, omdat de Nederlandse regering zich destijds zeer terughoudend opstelde in de

² D.J. Larrey, *Mémoires de chirurgie militaire et campagnes* (Parijs 1812).

³ Jean Henri Dunant, *Un souvenir de Solferino* (Genève 1862).

⁴ J. Henri Dunant, vert. J.H.C. Basting, *Solferino. De stem der menschheid op het slagveld* ('s-Gravenhage 1863).

internationale politiek. Maar het zaadje werd desalniettemin in Nederland geplant, zoals blijkt uit de genoemde bijdrage van Louis Sloos.

Het Nederlandse Rode Kruis

Op 19 juli 1867 tekende koning Willem III op Paleis het Loo een KB (no. 60),⁵ met als eerste artikel 'Er zal zijn eene Nederlandsche Vereeniging tot het verlenen van hulp aan zieke en gewonde krijgslieden in de tijd van oorlog, hetzij Nederland er al dan niet in betrokken is'. Het eerste Hoofdcomité werd al op 31 juli 1867 benoemd en stelde op 3 oktober de statuten vast. De doelstelling van de vereniging luidde:

In tijd van oorlog, het lot van den gekwetsten en zieken krijgsman door persoonlijke diensten en stoffelijke hulpmiddelen te helpen verzachten, ook dan, wanneer hare hulp wordt gevraagd door oorlogvoerende natiën, terwijl Nederland in den oorlog niet betrokken is. In tijd van vrede, zich uitsluitend tot die taak voor te bereiden, om daarvoor steeds gereed te zijn.

De vereniging kreeg pas in 1896 de naam 'Vereeniging Het Nederlandsche Roode Kruis'.

Hoewel Nederland na de Belgische Opstand en de afscheiding van België tot het einde van de negentiende eeuw in Europa niet direct bij oorlogsconflicten betrokken raakte, droeg het NRK overeenkomstig zijn doelstelling wel bij aan het zenden van 'ambulances' (veldhospitalen) naar bijvoorbeeld de Frans-Duitse Oorlog in 1870-1871, de Boerenoorlog in Zuid-Afrika in 1900 en met zogenoemde pestambulances naar Nederlands-Indië. De leidende doelstelling van het NRK bleef lange tijd de geneeskundige zorg voor gewonde en zieke militairen en dus niet voor burgers.

De rampen in Zeeland en met het SS Berlin

Twee rampen betekenden een omslag in de organisatie van het reddingwezen in Nederland. De eerste was de stormvloed van 12 maart 1906, die vooral het gebied rond de Westerschelde teisterde.⁶ Hoewel hierbij weinig doden vielen, bleek het niet gemakkelijk hulp aan daklozen en geëvacueerden te verlenen.

De tweede ramp raakte de samenleving harder. In de ochtend van donderdag 21 februari 1907 ramde in zeer slecht weer de stalen veerboot *SS Berlin* van de Great Eastern Railway, onderweg van Harwich naar Hoek van Holland, de noorderpier van de Nieuwe Waterweg, en brak doormidden

Hierbij kwamen 128 van de 144 opvarenden, onder wie de autofabrikant Hendrik Jan Spijker (1855-1907), om het leven. Het was een van de grootste scheepsrampen uit de Nederlandse geschiedenis. Ook hier bleek de hulpverlening niet op orde.

⁵ Koninklijk Besluit no. 60, *Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden* (19 juli 1867).

⁶ www.wikipedia.org, aldaar: www.wikipedia.org/wiki/Stormvloed_van_1906.

Prins Hendrik van Mecklenburg-Schwerin (1876-1934), de echtgenoot van koningin Wilhelmina, bezocht een dag later de onheilsplek en maakte zich onsterfelijk door persoonlijk de redders van vijftien mensen, die nog op de achtersteven zaten, aan te moedigen. Deze ramp schudde de gemoederen op diverse terreinen flink wakker. Het leidde bijvoorbeeld tot de Schepenwet, die de veiligheid van onder Nederlandse vlag opererende zeeschepen beter moest garanderen, maar ook tot belangrijke initiatieven om de hulp aan burgerslachtoffers van rampen te verbeteren. Prins Hendrik heeft zich in de goede traditie van de betrokkenheid van het Koninklijk Huis bij de oprichting van het NRK voor deze initiatieven ingezet door niet alleen zijn naam hieraan te verbinden, maar ook daadwerkelijk als voorzitter betekenisvolle impulsen te bieden. Zo werd hij voorzitter van de Staatscommissie voor het Reddingwezen op de Nederlandse kust⁷ en stimuleerde hij in 1909 de oprichting van de Koninklijke Nationale Organisatie voor Reddingwezen en Eerste Hulp bij Ongelukken Het Oranje Kruis, waarvan hij de eerste voorzitter werd.⁸

Maar ook de betekenis voor en de activiteiten in de samenleving van het NRK kregen als gevolg van deze ramp nieuwe impulsen.

Het Nederlandsche Roode Kruis actief bij rampen in vreedestijd

Mede naar aanleiding van de ramp met het SS *Berlin* benoemde koningin Wilhelmina haar echtgenoot prins Hendrik in 1908 tot voorzitter van Het Nederlandsche Roode Kruis. Bij KB van 2 april 1909 werd de doelstelling van deze organisatie verder uitgebreid met: 'verleenen van hulp aan zieke en gewonde personen behorende tot de legers of vloten van oorlogvoerende moogendheden', maar ook met 'mede te werken tot leniging van den nood bij rampen in binnen- en buitenland'. In artikel 4 werd deze doelstelling als volgt toegelicht:

De vereeniging wijdt zich in vreedestijd aan zoodanig maatschappelijk werk, dat de belangstelling der natie in haar streven levendig gehouden, haar bloei bevordert en medegewerkt worde tot het vormen van kapitaal en tot het verkrijgen van de noodige hulpmiddelen.

Het was het startschot voor de oprichting van plaatselijke transport- (bemand door helpers) en verpleegcolonnes (bevrouwd door helpsters), ter ondersteuning van de MGD in tijd van oorlog, maar ook ter leniging van de noden tijdens rampen in vredes-

⁷ Deze Staatscommissie oordeelde, dat het niet noodzakelijk was de organisatie van het reddingwezen te veranderen. De reddingmaatschappijen waren nog altijd even doeltreffend. Wel werden extra reddingmiddelen toegevoegd rond de Nieuwe Waterweg (www.knrm.nl, aldaar: www.knrm.nl/over-ons/wie-is-de-knrm/historie/tijdlijn/1907).

⁸ Joanna Elferink, *Van Missie tot 'Mission Statement'. Een geschiedenis van de Koninklijke Nationale Bond voor Reddingwezen en eerste Hulp bij Ongelukken 'Het Oranje Kruis'* (Den Haag 2002).



- 2 De beide door Lehmann in 1909 aan het Nederlandsche Rode Kruis geschonken Spykers voor de fabriek van Trompenburg in Amsterdam. Illustratie in: *De Prins* (9 april 1909).

tijd. Het ontbrak het Hoofdcomité echter ten ene male aan de middelen om deze nieuwe doelstelling op korte termijn te realiseren. In die zin kwam de schenking van twee ziekenauto's op een zeer gelegen moment.⁹

De ziekenauto's I en II van het Nederlandse Rode Kruis

De steenrijke Amsterdamse tabakshandelaar Rudolph August Louis Lehmann (1870-1928), voortdurend met vleierij en omkoperij op zoek naar erkenning, onderscheidingen en titels,¹⁰ zag in de benoeming van prins Hendrik aanleiding om het NRK twee ziekenauto's aan te bieden met de naam 'Prins Hendrik der Nederlanden I' en de 'Prins Hendrik der Nederlanden II', later korthedshalve Ziekenauto No. I en Ziekenauto No. II genoemd. Beide Spykers waren van het type 20/30pk en hadden een ziekenautocarrosserie van dezelfde bouwer als het chassis, de Firma Trompenburg uit Amsterdam.

⁹ Het gebruik van automobielen nog geen vijftien jaar na de komst van de eerste automobiel in Nederland was noch bij het leger noch bij het Nederlandsche Rode Kruis vanzelfsprekend en zeker niet ingeburgerd. Pas bij de legermanoeuvres van 1911 werden in beperkte mate enkele vracht- en omgebouwde personenauto's beproefd (*Overzicht van de legermanoeuvres in 1911* ('s-Gravenhage 1912) 151 en bijlage 10 (Bibliotheek Nationaal Militair Museum). In de burgermaatschappij waren in 1907 in Den Haag en Amsterdam de eerste ziekenautomobielen in bedrijf gekomen.

¹⁰ [www.wikisage.org](http://nl.wikisage.org/wiki/Rudolph_Lehmann), aldaar: http://nl.wikisage.org/wiki/Rudolph_Lehmann.

De motivatie voor de schenking van de heer Lehmann werd in 1909 uitvoerig beschreven in het artikel ‘De Spijker Ambulancewagen’ in het weekblad *De Auto*.¹¹ De tekst van zijn toespraak bij de overdracht van ziekenwagens in de Koninklijke Stallen in Den Haag op 6 april 1909 luidde:¹²

‘Koninklijke Hoogheid, Toen de Staatscourant van 18 december 1908 over het land de mare bracht, dat het H.M. onze geëerbiedigde en alom beminde Koningin had behaagd, Z.K.H. den Prins der Nederlanden te benoemen tot Voorzitter van ‘Het Nederlandsche Roode Kruis’, heb ik – als echt vaderlander vóór alles gehecht aan Nederland en aan zijn roemrijk en doorluchtig Vorstenhuis – mij oprechtelijk verheugd in de zeer gewichtige gebeurtenis dat Uwe Kon. Hoogheid bedoelde functie wel heeft willen aanvaarden, en ik heb mij verhaast den wensch te kennen te geven, ter nagedachtenis aan dat heuglijk feit voor ‘Het Nederlandsche Roode Kruis’, der Hooge Regeering ten geschenke aan te bieden twee ziekenvervoer-automobielen (Nederlandsch fabrikaat), op mijne aanwijzingen ingericht en voldoende aan de hooge eischen op dat gebied.

De gedachte om iets te doen tot leniging der smarten van hen, getroffen door groote rampen in ons vaderland, heeft zich van mij meester gemaakt na de scheepsramp, voorgevallen aan den Hoek-van-Holland, daartoe krachtig gewekt door de dichtregelen van mijn nu ontslapen vriend, den onvergetelijken Laurillard¹³, wiens in *Het Nieuws van de Dag* van 26 februari 1907 geplaatst vers: *Aan onzen Prins*, en eindigend met den regel: ‘t Volk heeft Uwen hart gezien’, bij mij een onuitwisbaren indruk achtergelaten heeft.

Het denkbeeld tot schenking van deze automobielen is bij mij opgekomen, omdat ik in andere landen, Engeland en Amerika, bij grootrampen, anders gezegd bij ‘Massa-Unglück’, gezien heb hoe onmiddellijk de hulp aanwezig was, welke noodig bleek. Ik heb van dit ontwerp studie gemaakt door in Londen, waar ik langdurig geweest ben, de details en de teekeningen te onderzoeken, met punt van uitgang om wagens te kunnen hebben, in sanitair opzicht voldoende om desnoods 8 personen tegelijk te kunnen vervoeren en behandelen. Ik ben hierin bijgestaan door Dr. Essers, die zijn systeemwagens nu heeft doen vervaardigen naar mijn bijzondere instructies. Vele geneeskundigen wenken zijn mij door twee vrienden, een dokter in Amerika en Dr. Meihuizen te ‘s-Gravenhage, verschaft. Zoodat ik bij den heer Essers beslagen ten ijs kwam. Dr. Essers is hier tegenwoordig en zal bij goedvinden van Uwe Kon. Hoogheid zoo dadelijk de inrichting van de wagens uitleggen.

Ik heb verlangd naar deze ure, waarin het mij gegeven is, mijne aan ‘Het Nederlandsche Roode Kruis’ gedane aanbieding gestand te doen door overdracht van de beide ziekenvervoer-automobielen.

Tenslotte moge ik de verwachting uitspreken, dat door de uitvoering van mijn denkbeeld de lijdende menschheid zal worden gebaat en de taak van ‘Het Nederlandsche Roode Kruis’ belangrijk zal worden vergemakkelijkt.’

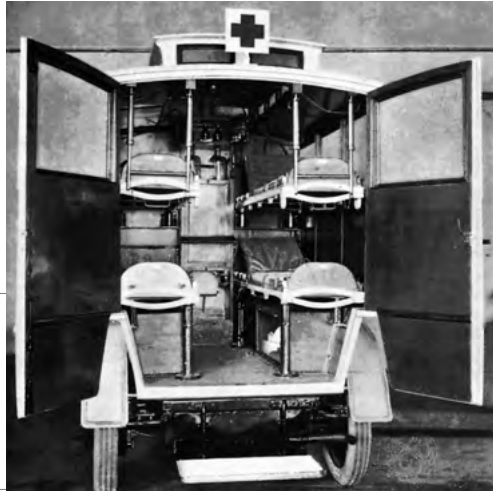
¹¹ Anoniem, ‘De Spijker Ambulancewagen’, in: *De Auto* 6 (1909) 359-360.

¹² *Verslag der Handelingen van de Vereeniging Het Nederlandsche Rode Kruis XX (1907-1909)* 34.

¹³ Eliza Laurillard (1830-1908) was een Nederlands dichter en predikant, die bekendstaat als een van de negentiende-eeuwse ‘dominee-dichters’.

3 Het interieur van de 1909 Spyker Ziekenauto No. I in de configuratie met vier brancards.

Collectie Hans Waldeck



De beide ziekenauto's waren, anders dan voor de oorspronkelijke doelstelling van het Rode Kruis, nu ook bedoeld voor inzet onder rampomstandigheden voor de burgerbevolking. Zij werden ondergebracht bij de Roode Kruis Kliniek aan de Jan van Nassaustraart 112 in Den Haag.

Dit ziekenhuis was in 1868 in het leven geroepen door het 's-Gravenhaagsch Vrouwen-comité van het Roode Kruis ten behoeve van een pleegzusteropleiding van het nog jonge NRK.¹⁴

De ziekenauto's werden in de eerste plaats gezien als hulpmiddel om de geneeskundige eenheid – arts, verpleger en chauffeur – ter verkrijging en onderhoud van de gewenste 'straatervaring', met 'alle noodige materialen ten spoedigsten naar de plaats van het ongeval te brengen' (een Mobiel Medisch Team avant-la-lettre dus). De ziekenruimte werd niet alleen geroemd vanwege de mogelijkheid om onder rampomstandigheden vier (!) slachtoffers liggend te kunnen vervoeren, maar ook vanwege het gemakkelijk in- en uit kunnen dragen en de overzichtelijke plaatsing van het hulpmateriaal. Er bleef dan voldoende ruimte over voor de geneesheer om tijdens het vervoer de nodige ingrepen te doen.

De uitrusting was overvloedig teneinde alle slachtoffers te kunnen helpen, zelfs bij grote ongevallen. Naast de geroemde ziekenramen De Mooy,¹⁵ met molton dekens en afzonderlijke riemen, was de auto uitgerust met een grote koffer gevuld met verbanden en geneesmiddelen. Ook diverse spalken en zandzakken ter sta-

¹⁴ A.C. Nieuwenhuijsen Kruseman, F.M. Gerritzen, 'Oprichting van het 's-Gravenhaagsche Vrouwen-Comité', in: *Van te huis tot ziekenhuis. Het Haagse Rode Kruis Ziekenhuis van 1889 tot 1991* (Den Haag 1991) 11-15.

¹⁵ Leo van Bergen, 'De raderbaar van militair arts Cornelis de Mooy', in: *Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid* (Amsterdam 2024) 97-123.

bilisering van botbreuken, een zuurstofkoffer met reservecilinder, een hoeveelheid fysiologische zoutoplossing, een maagpomp, verschillende tegengiften, een ondersteek en een urinaal waren in het voertuig aanwezig. Bovendien konden twee waterkruiken gevuld worden met warm water uit de radiateur van de auto en was een koudwaterkraan aanwezig die vanuit een watertank op het dak via een leiding werd gevoed. De ziekenruimte was tot slot voorzien van elektrische verlichting.

Voor een ongehinderde passage door alle straten droeg op 'lofwaardige wijze' de politie zorg. Het voertuig was overdag herkenbaar aan de rode kruizen die aan alle kanten waren aangebracht. In het donker had de auto tussen de 'wettelijk voorgeschreven lichtbronnen een afzonderlijke lantaarn met rood glas'¹⁶ een voorloper van het blauwe zwaailicht dat pas in 1965 wettelijk op een ziekenauto gevoerd mocht worden.

De auto's werden bovendien gebruikt voor oefeningen van de transportcolonnes en demonstraties. Tijdens een tuinfeest ten bate van het NRK dat in 1910 plaatsvond in het park van Paleis Huis Ten Bosch werd het gebruik van de ziekenauto getoond aan prins Hendrik.¹⁷

Op 16 mei 1911 raakte Ziekenauto No. I ernstig beschadigd bij een brand in de garage van de Roode Kruis Kliniek. Ziekenauto No. II kon nog net op tijd worden weggesleept, maar liep toch schade op.¹⁸ Voor het NRK was dit een grote strop, zeker omdat beide auto's voor dergelijke schade niet verzekerd waren.¹⁹ Tot overmaat van ramp brak van de gerepareerde Ziekenauto No. I een aandrijfstang toen deze op weg was naar een gezamenlijke oefening van het NRK met de MGD en de infanterie van het garnizoen Amersfoort op 23 en 24 augustus 1911. Daarvoor moesten niet alleen opnieuw kosten worden gemaakt, maar kon ook niet aan de oefening worden meegedaan.²⁰ Dit was de eerste oefening van deze omvang om de taken en paraatheid van beide organisaties op elkaar af te stemmen. In de avond van 23 augustus werden zo'n twintig 'schijngewonden' opgespoord met behulp van verschillende verlichtingsmiddelen en daartoe afgerichte Rode Kruishonden. Op de tweede dag lag de nadruk op het vervoer van tientallen gewonden met een grote verscheidenheid aan vervoermiddelen, waaronder de Ziekenauto's No. II en de later nog te bespreken Ziekenauto No. III.²¹

¹⁶ G.W. Boland, 'De eerste-hulpdienst der gemeente 's-Gravenhage ten behoeve van ongevallen en plotseling optredende ernstige ziekten', in: *Het reddingwezen in vredes- en oorlogstijd. Tijdschrift uitgegeven door den Koninklijken Nationalen Bond voor Reddingwezen en Eerste Hulp bij Ongelukken "Het Oranje Kruis" en de Vereeniging "Het Nederlandsche Roode Kruis". Tevens officieel orgaan van de Ned. Ver. Eerste Hulp bij Ongelukken* 6 (1912) 111-112.

¹⁷ *De Prins* (20 augustus 1910) 93.

¹⁸ Gerealiseerd moet worden dat koetswerken van auto's destijds nog grotendeels van hout waren.

¹⁹ *Verslag der Handelingen van de Vereeniging Het Nederlandsche Rode Kruis* XXI (1911) 97.

²⁰ Idem, XXI (1911) 98 en Thijs Gras, 'De eerste automobielen van het Nederlandse Rode Kruis', in: *Conam Bulletin* 3 (1999) 13-14.

²¹ *Algemeen Handelsblad* (25 augustus 1911).



4 De legerarts Bobbie Boland (1874-1938).
CBG Centrum voor familie-
geschiedenis, Den Haag

De Gemeentelijke Geneeskundige Dienst van 's-Gravenhage

Bij de oprichting in 1912 van de Gemeentelijke Geneeskundige Dienst van 's-Gravenhage, met als eerste directeur de bij de MGD op het gebied van gewondenvervoer zeer actieve officier van gezondheid 1ste klasse dr. Gerrit Willem (Bobbie) Boland (1874-1938),²² huurde de dienst Ziekenauto No. II tot 31 december 1916 van het NRK.

Deze No II was dus de eerste die de geneeskundige dienst in vreedstijd van het NRK op intensieve wijze mocht benutten ten behoeve van 'slachtoffers van het leven in een grote, moderne stad'.²³

Een jaar later werd ook de Spyker Ziekenauto No. I tot 31 december 1915 van het NRK gehuurd, 'uitsluitend voor het vervoer van ongevalspatiënten'.²⁴ Beide auto's bleven gestationeerd in de Roode Kruis Kliniek aan de Jan van Nassaustraat en hadden hun eigen chauffeur.²⁵

²² Boland had als voormalig officier van gezondheid ervaring met het vervoer van (oorlogs)gewonden (zie ook [www.wikipedia.org](https://nl.wikipedia.org/wiki/Gerrit_Willem_Boland), aldaar: https://nl.wikipedia.org/wiki/Gerrit_Willem_Boland)

²³ G.W. Boland, 'De eerste-hulpdienst der gemeente 's-Gravenhage ten behoeve van ongevallen en plotseling optredende ernstige ziekten', in: *Het Reddingwezen* 6 (1912) 105-113 en idem 7 (1912) 125-131.

²⁴ *Verslag der Handelingen van de Vereniging Het Nederlandsche Rode Kruis XXI* (1911) 64.

²⁵ Boland, 'De eerste-hulpdienst der gemeente 's-Gravenhage', 105-113 en idem, 7 (1912) 125-131.



- 5 De 1909 Spyker Ziekenauto No. II op de standplaats bij de Rode Kruis Kliniek aan de Jan van Nassaustraat in Den Haag.

Haags Gemeentearchief



- 6 De 1909 Spyker Ziekenauto No. II getooid met het rijkswapen in een oefening van het Rode Kruis.

Collectie Hans Waldeck

Van Ziekenauto No. II is bekend dat de toenmalige Fiat-importeur,²⁶ Verwey & Lugard's Automobiel Maatschappij, op 14 mei 1916 een 'ambulance automobiel, merk Spijker 20/30 H.P.', met onderdelen van de geneeskundige dienst overnam.²⁷ Deze auto zou uiteindelijk voor 4000 gulden terechtkomen bij het Departement van Oorlog. Ziekenauto No. I werd, nadat het huurcontract met de Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD) was afgelopen, voor 3750 gulden verkocht aan het Rijk.²⁸ Dit verklaart het rijkswapen op de inmiddels donkergelakte auto's.

Beide Spijkers werden door de geneeskundige dienst vervangen door Fiat-ziekenauto's van Verwey & Lugard met een door GGD-directeur Boland ontworpen koetswerk van de Haagse Carrosserie-Fabriek Pennock.²⁹

²⁶ www.conam.info, aldaar: Nederlandse importeurs motorvoertuigen (Fons Alkemade), Fiat.

²⁷ Haags Gemeentearchief, bnr. 397, inv.nr. 6, corr.nr 51.

²⁸ *Verslag der Handelingen van de Vereeniging Het Nederlandsche Rode Kruis XXVI* (1916) 29.

²⁹ Hans Waldeck, *De Eerste Hulpdienst en het ziekenautowagenpark van de G.G.D. 's-Gravenhage van 1912 tot 1930* (de Wijk 2023).

De ziekenauto's III en IV van het Nederlandse Rode Kruis

De Ziekenauto's No. I en II kregen in 1911 gezelschap van twee Fiats van het fourgon-type, met als aanduiding Ziekenauto No. III en IV (zie de afbeeldingen 7 en 8).³⁰ Op enig moment deed de afdeling Lochem-Laren aan het Hoofdbestuur van het NRK het verzoek om in aanmerking te mogen komen voor een ziekenauto. Ziekenauto No. III arriveerde vervolgens op 7 juli 1911 in Lochem. Als voorbereiding had de eerder genoemde Boland, toen nog als 'Officier van Gezondheid 1^e Klasse' en op gezag van de generaal-majoor Johan de Waal,³¹ de ziekenauto op 27 april 1911 in een handgeschreven brief aan de afdeling Lochem-Laren beschreven:³²

Het chassis is een 'Fiat', 18-24pk, met 4 Cyl. Motor, ketting overbrenging en voorzien van een vlak raam [HW: hier werd chassis bedoeld], dat een carrossabele lengte van 2.80CM heeft, geleverd door de firma Verwey en Lugard Laan van N-O-Indië, den Haag. De carrosserie wordt naar aanwijzingen ontworpen en vervaardigd door de firma Pennock en Co. Mij van Rollend materieel Schenkweg, den Haag en zoodanig geconstrueerd, dat de wagen niet alleen op enkelvoudig ziekentransport, maar ook op het massavervoer berekend is en wel, buiten en behalve den Bestuurder en de(n) begeleider(ster) Verpleger(ster) of R Kruis-helper(ster) op een vervoer van hetzij vier liggende dan wel twee liggende en vier zittende, dan wel acht zittende zieken, resp. gewonden, resp. gebrekkigen.

Omdat het NRK de eis stelde, dat de auto zowel inzetbaar moest zijn voor regulier ziekenvervoer in vredetijd, als onder ramp- of oorlogsomstandigheden, was rekening gehouden met diverse soorten brancards, zoals het ziekenraam De Mooy en de eenheidsveldbrancards van de MGD. Om die reden hadden de ziekenruimte en de bestuurderscabine een bijzonder configuratie.

De bestuurder zat geheel afgescheiden van het patiëntencompartiment met achter zich ruimte voor brancards van het type ziekenraam De Mooy. Schuin voor hem kon de begeleider plaatsnemen, die 'een voortdurende controle op den (de) patiënt(en) kan uitoefenen, hen waar nodig hulp kan verlenen, terwijl hij te allen tijde zich met den bestuurder in verbinding kan stellen, waartoe een in den tusschenwand zich bevindend schuifraam de gelegenheid geeft.'

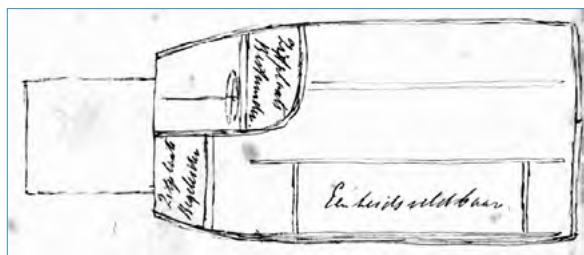
³⁰ Anoniem, 'Ambulance-auto's ten dienste van de pestbestrijding in Ned.-Indië', in: *De Auto* 11 (1914) 11-31. Zij bewezen in de Italiaans-Turkse oorlog van 1911 en 1912 het Italiaanse leger goede diensten (www.wikipedia.org, aldaar: [https://nl.wikipedia.org/wiki/Italiaans-Turkse_Oorlog_\(1911-1912\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Italiaans-Turkse_Oorlog_(1911-1912))).

³¹ Johan de Waal (1848-1922) was generaal van het 1ste Regiment Veldartillerie, later de Bereden Artillerie. Hem werd eervol ontslag verleend op 1 mei 1909 onder toekenning van de rang van luitenant-generaal. Vervolgens werd hij ondervoorzitter van het hoofdcomité (hoofdbestuur) van het NRK en als zodanig de rechterhand van Prins Hendrik (<https://edewaal.me/generaal-johande-waal/>).

³² Erfgoedcentrum Zutphen, Zutphen, Archief Nederlandse Rode Kruis (NRK) afdeling Lochem-Laren (1867-1996), toegang 1024, inventarisnummer 73.



7 De 1911 Fiat Tipo 1F Ziekenauto No. III.
 Archief Oostwoud, Franeker



8 De bijzondere configuratie van de 1911 Fiat Tipo 1F Ziekenauto No. III. Brief van Boland aan de afdeling Lochem-Laren van het Rode Kruis, gedateerd 27 april 1911.
 Erfgoedcentrum Zutphen

Vervolgens schonk Boland aandacht aan diverse voorzieningen, die moesten bijdragen aan een goede vering en het onderhouden van de noodzakelijke hygiëne, de 'watertank voor lafenis' van ongeveer 50 liter en de verplegings- en verbandartikelen voor het verlenen van eerste hulp. De auto zou in voorkomende situaties van een ramp of oorlogshandelingen gemakkelijk om te bouwen zijn voor het vervoer van personeel en materiaal, een voorloper dus van de na de Tweede Wereldoorlog bij het NRK in zwang geraakte PAM-wagens.³³

33 PAM: Personeel-Ambulance-Materiaal.

Ten slotte bood Boland de toekomstige chauffeur aan naar Den Haag te komen en daar enkele dagen te verblijven om vertrouwd te raken met het besturen van een ziekenauto.

Alvorens de auto op 7 juli 1911 in Lochem kon worden afgeleverd, werd deze, afkomstig uit Den Haag, op 't Loo aan prins Hendrik als voorzitter van het NRK gedemonstreerd.³⁴ Zes weken later moest de auto deelnemen aan de eerder genoemde manoeuvres op 23 en 24 augustus 1911.³⁵

In 1912 werd het voertuig opnieuw geteisterd door mechanische problemen, die door de Eysink Fabrieken, de Amersfoortse rijwiel-, automobiel- en machinefabriek, verholpen moesten worden. De ambulance was daardoor niet inzetbaar en kostte weer geld.³⁶

Uiteindelijk werd de auto bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog vanuit Lochem overgeplaatst naar afdeling Amersfoort van het NRK, omdat 'de automobiel daar veelvuldiger en nuttiger diensten zou kunnen bewijzen dan in Lochem'. Maar ook daar bleek 'reeds na eenige transporten, dat de auto niet goed bruikbaar was', zodat hij, om verdere reparaties en dus onkosten te vermijden, al in september 1914 voor slechts 250 gulden werd verkocht.³⁷

In hetzelfde jaar dat de afdeling Lochem-Laren een verzoek deed, vroeg ook de minister van Landbouw, Nijverheid en Handel of het NRK een ziekenauto in Heerlen wilde stationeren voor inzetbaarheid bij mijnongelukken. Voordat het Hoofdcomité van het NRK dit verzoek kon inwilligen, moest een afdeling Heerlen van het NRK opgericht worden. Nadat dit was gebeurd en het voertuig er kwam, werd, net als bij Ziekenauto No. III, een tweedehands chassis gevonden, dat eveneens door Carrosseriefabriek Pennock van een ambulancekoetswerk werd voorzien.³⁸

Nog vóór aflevering van de ziekenauto bestemd voor stationering in Heerlen werden echter al gebreken aangetroffen, waarvoor deze naar Eysink werd gebracht. Het chassis werd als onvoldoende beoordeeld, waarop het ambulancekoetswerk werd overgezet op een Panhard-chassis van het automobielbedrijf Leonard Lang uit Amsterdam. Eind 1912 werd de auto alsnog afgeleverd.³⁹ Maar omdat deze uiteindelijk toch niet voldeed, verzocht de afdeling Heerlen het Hoofdcomité de ambulance terug te nemen.⁴⁰ Hierop verhuisde deze naar het Rode Kruis in Tilburg, maar ook daar werden de verwachtingen niet waargemaakt.⁴¹ Zo eindigde de auto in de verkoop en verdween uit het zicht.⁴²

³⁴ *Nieuws van den Dag* (7, 8 juli 1911).

³⁵ *Verslag der Handelingen van de Vereeniging Het Nederlandsche Rode Kruis XXI* (1911) 97.

³⁶ *Idem*, XXII (1912) 55.

³⁷ *Idem*, XXIV (1914) 42 en XXV (1915) 88.

³⁸ *Idem*, XXI (1911) 97, ook: T. Gras, *Ambulancezorg zonder grenzen. Een eeuw ambulancezorg in Zuid-Limburg* (Kerkrade 2013) 9, 10.

³⁹ *Idem*, XXII (1912) 55.

⁴⁰ *Idem*, XXIII (1913) 65.

⁴¹ *Idem*, XXIII (1913) 66.

⁴² *Idem*, XXIV (1914) 42.

Tegen wil en dank

Al in 1912 was het Hoofdcomité van het NRK sceptisch over het gebruik van ziekenauto's.

Ontegenzeggelijk moet hier erkend worden, dat de genoemden proef met het aanschaffen van ambulance-automobielen niet aan de verwachtingen heeft voldaan. De zeer groote kosten, gemoeid met de aanschaffing en het onderhoud der voertuigen, wegen zeer zeker niet op tegen de daarmee behaalde voordeelen. [...] De proef met de aanschaffing en exploitatie van ambulance-automobielen [...] zal dan ook niet worden uitgebreid.⁴³

De beide Spykers hadden eigenlijk nog het best en het langst gefunctioneerd, maar het onderhoud werd door de Haagse GGD uitgevoerd; daar had het NRK geen omkijken naar. Met de Fiats lag dat anders, maar achteraf moet geconcludeerd worden dat daarover te hoge verwachtingen bestonden. De motorische capaciteiten en het chassis van de Fiats schoten tekort voor het gebruik met vier brancards of tien personen, zeker in ongebaand terrein. Ze waren letterlijk en figuurlijk te licht en misschien ook technisch te complex voor deze functie. Dat bleek ook bij de Haagse GGD, die als opvolger voor de NRK-ziekenauto's ook twee Fiats had gekocht. Toen die aan vervanging toe waren, ging de dienst dan ook over op veel zwaardere Cadillacs. Desalniettemin werden in 1914 door het NRK nog twee Fiat-ziekenauto's ten behoeve van de pestbestrijding in Nederlands-Indië gefaciliteerd.⁴⁴ Nieuwe aanvragen werden daarna niet langer door het Hoofdbestuur gehonoreerd. Daarmee kwam de betrokkenheid van het NRK bij de geneeskundige hulpverlening aan burgers met ziekenauto's na een luttel aantal jaren voorlopig ten einde.

De genoemde proef met het aanschaffen van ambulance-automobielen heeft niet aan de verwachtingen voldaan.

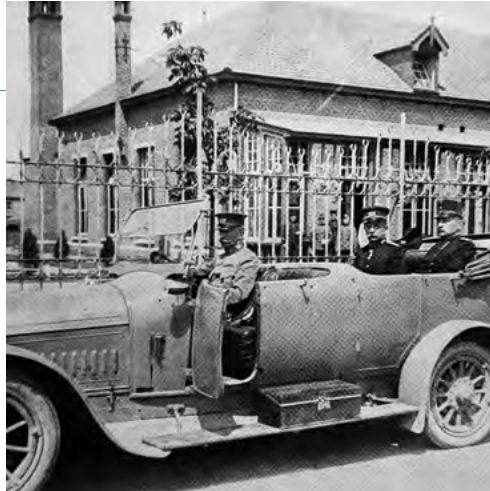
De Eerste Wereldoorlog

Nederland bleef tijdens de Eerste Wereldoorlog neutraal. Desalniettemin werden het leger en ook het NRK gemobiliseerd. De laatste natuurlijk weer vooral – en daarmee vasthoudend aan de oorspronkelijke doelstelling – voor de eventuele verzorging van zieke en gekwetste militairen en niet voor de burgerbevolking, zij het dat

⁴³ Idem, XXII (1912) 56.

⁴⁴ Anoniem: 'Ambulance-auto's ten dienste van de pestbestrijding in Ned.-Indië', 1130-1132.

9 De commandant van het VMAK, majoor J.A. baron van Pallandt van Walfort (1866-1936), begeleidde in zijn Peugeot de opperbevelhebber van de Land- en Zeemacht generaal C.J. Snijders (1852-1939) en de commandant van het veldleger de luitenant-generaal G.A. Buhlman (1852-1919) op hun inspectietocht door Noord-Brabant en Limburg. Illustratie in: W. Zweerts de Jonge, *Het Vrijwillig Militair Automobiel Korps* (Haarlem 1918).



het NRK wel betrokken raakte bij de hulp aan Belgische vluchtelingen in de grensstreek.⁴⁵

Na de beperkte ervaringen tijdens de legermanoeuvres in 1911 werd voor het eerst door het leger op grotere schaal – en aanvankelijk nog steeds proefondervindelijk – gebruikgemaakt van motorvoertuigen.⁴⁶

Naar voorbeeld van de in 1910 opgerichte vrijwilligerskorpsen van automobilisten in Duitsland en Italië, besloot de Nederlandsche Automobiel Club (NAC) in haar vergadering van 15 april 1913 voorts tot de oprichting van het Vrijwillig Militair Automobiel Korps (VMAK). Particuliere eigenaren stelden zichzelf met hun automobiel ter beschikking van het militair gezag. Zij werden tijdens de mobilisatie onder de krijgstuicht gebracht, maar het was niet de bedoeling dat zij daadwerkelijk aan oorlogshandelingen deelnamen. Hun taken bestonden vooral uit vervoer van hoge officieren, koeriersdiensten en grensbewaking.⁴⁷

Deze bereidwilligheid had koningin Wilhelmina al twee maanden later, op 20 juni 1913, doen besluiten de NAC het predicaat Koninklijk toe te kennen.⁴⁸

⁴⁵ VPRO: Belgische vluchtelingen komen de Nederlandse grens over na de Duitse inval (producent onbekend).

⁴⁶ *Overzicht van de legermanoeuvres in 1911*, 151 en bijlage 10.

⁴⁷ W. Zweerts de Jong, *De geschiedenis van het Vrijwillig Militair Automobiel Korps* (Haarlem 1918), Hans Waldeck 'Het Vrijwillig Militair Automobiel Korps', in: Fernand Hombach. *Autopionier uit Zeeuws-Vlaanderen* (de Wijk 2022) 41-44.

⁴⁸ Ed Beekman, 'De voertuigen van het Nederlandse leger tot 1940, deel 1: 1900 tot en met 1918', in: *Conam Bulletin* 3 (2012) 23–29 en idem, 'Het vorderen van auto's bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog', in: *Conam Bulletin* 1 (2014) 19-22.



10 Met houten brancardrekken uitgeruste, tot vrachtauto's omgebouwde personenauto's.

[Collectie Hans Waldeck](#)

De legerleiding raakte al snel overtuigd van het nut van het gebruik van automobielen voor met name de bevoorrading en ondersteunende diensten, maar ook voor het vervoer van gewonden, wat in 1914 leidde tot de oprichting van een eigen Vrijwillig Landstormkorps Motor-, Vaar- en Voerwezen, met onder meer als taak 'het verrichten van diensten als thans geschiedt door het VMAK en het Vrijwillig Militair Motorrijders Korps (VMMK)'.⁴⁹ Het VMAK en het VMMK stierven daarna een stille dood. De leden werden met groot verlot gestuurd en de organisatie werd in augustus 1921 definitief opgeheven.

Het leger had vooral behoefte aan vrachtauto's, maar juist die waren in ons land toen nog maar zeer beperkt beschikbaar en bovendien nodig voor de bevoorrading van de burgerbevolking. Om die reden begon het leger, in navolging van de ervaringen met het VMAK, met het vorderen van personenauto's van particulieren. Niet alle auto's werden geschikt bevonden, omdat ze te klein waren of het motorvermogen te gering was.

Van de goedgekeurde auto's werd de carrosserie verwijderd, die in grote loodsen werden opgeslagen om ze na de oorlog weer te kunnen terugplaatsen en de auto's aan de oorspronkelijke eigenaar te kunnen teruggeven.

De overgebleven chassis werden voorzien van een eenvoudige houten bak voor een groot aantal doeleinden, maar vooral het vervoer van munitie en levensmiddelen. Toch kreeg het NRK ten behoeve van diverse afdelingen 83 voertuigen ter

⁴⁹ B. Evert Lugard, *Gedenkboek van het 25-jarig bestaan der Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club. 1898 – 3 juli – 1925* (Haarlem 1925) 85-86. VMMK was het Vrijwillig Militair Motorrijders-Korps (K.B., gepubliceerd in *Motorrijwiel*, 1 augustus 1913), de evenknie van het VMAK.

beschikking, ook, maar in beperkte mate, voor zieken- en gewondenvervoer.⁵⁰ De auto's werden dan voorzien van, in de meeste gevallen, houten staketsels, waarop of waartussen brancards geschoven werden voor afvoer vanuit het veld naar veldhospitaal.⁵¹ Plaatselijke afdelingen visten voor het vervoer van burgerslachtoffers achter het net.

Rode Kruis Lochem-Laren weer in beeld

De afdeling Lochem-Laren had, na de ervaringen met Ziekenauto Nr. III, de smaak van ziekenvervoer wel te pakken gekregen (zie ook onze bijdrage op p. 252 in dit jaarboek). De actieve huisarts Jan Adam ten Bokkel Huinink (1862-1927), die als colonne-commandant aan de afdeling verbonden was, toonde zich creatief in het bedenken van vervoersmogelijkheden. Zo bedacht hij al de kruiwagenbrancard die achter een fiets kon worden gemonteerd.⁵² Verder experimenteerde hij tijdens een militair geneeskundige oefening in Arnhem in 1915 met een constructie op een boerenwagen waarop tien gewonden tegelijk konden worden vervoerd.⁵³

Ten Bokkel Huinink benaderde het Hoofdcomité om zijn idee landelijk in te voeren. Helaas zag dat hier niets in. Ze was wel bereid een deel van de gemaakte kosten te vergoeden 'door zeer bijzondere omstandigheden' en 'als een waardeering van uw pogen om de bruikbaarheid van Uwe plaatselijke colonne zoo hoog mogelijk op te voeren', maar zag zich geconfronteerd met de voorkeur van de legerleiding om de beperkt beschikbare, gevorderde auto's te gebruiken voor de aanvoer van munitie en levensmiddelen richting het front en niet voor gewondenvervoer. Het NRK zou dus niet kunnen beschikken over veel auto's uitsluitend bestemd voor gewondenvervoer. Verder achtte het Hoofdcomité de constructie te ingewikkeld. Er was meer behoefte aan 'geene of eenvoudiger improvisaties' als de auto's op de terugweg gewonden mee moesten kunnen nemen.⁵⁴ Tijdens deze legeroefening in Arnhem stelde de latere luitenant-generaal Willem Frederik Pop (1858-1931) Ten Bokkel Huinink niettemin in de gelegenheid om een toestel te ontwikkelen dat op de 'vrachtwagens' van het leger gebruikt kon worden zodat ze, nadat ze hun voorraden naar het front hadden gebracht, op de terugweg gewonden op brancards konden vervoeren: de auto-ambulance à double usage.⁵⁵

⁵⁰ *Verslag der Handelingen van de Vereeniging Het Nederlandsche Rode Kruis XXV* (1915) 89.

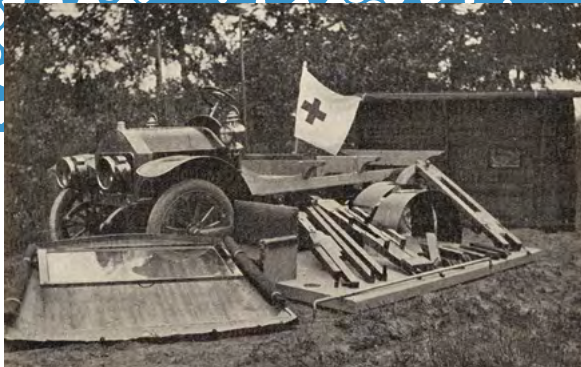
⁵¹ *Idem*, XXV (1915) 90.

⁵² Erfgoedcentrum Zutphen, Archief NRK afdeling Lochem-Laren (1867-1996), toegang 1024, inventarisnummer 171.

⁵³ J.A. ten Bokkel Huinink, 'Vracht-ambulance auto', in: *Het Reddingwezen* 47 (1915) 265-271.

⁵⁴ Erfgoedcentrum Zutphen, Archief NRK afdeling Lochem-Laren (1867-1996), toegang 1024, inventarisnummer 73.

⁵⁵ Het waren in het militair gebruik dus geen vrachtauto's, maar oorspronkelijk door particulieren ter beschikking gestelde personenauto's, waarvan de carrosserie verwijderd was en die daarna van een meestal vlakke laadbak waren voorzien. J.A. ten Bokkel Huinink, 'Nog een auto-ambulance a double usage', in: *Het Reddingwezen* 55 (1916) 199-206.



11 1908-1900 Darracq 14/16pk met de uitrusting voor het opstellen van een houten brancardrek. Illustratie in: *Het Reddingwezen* 55 (1916) 203.



12 1908-1900 Darracq 14/16pk met een opgericht houten brancardrek. Illustratie in: *Het Reddingwezen* 55 (1916) 202.

Conclusie

De uitbreiding in 1909 van de doelstelling van het NRK van hulp aan zieke en gewonde militairen in oorlogstijd met hulp aan burgers ten tijde van rampen in binnen- en buitenland, stelde de organisatie voor grote opgaven. Transport- en verpleegcolonnes moesten deze taken vervullen, maar kregen tot aan de Eerste Wereldoorlog te maken met gebrek aan mensen en middelen. Het gebruik van ziekenauto's was – slechts vijftien jaar nadat de eerste automobiel in Nederland op de weg was gekomen – allerm minst vanzelfsprekend. De schenking van twee van dergelijke au-

to's in 1909 gaf het NRK de kans hun nut te bewijzen. Tot de Eerste Wereldoorlog werden aan dit experiment nog twee andere toegevoegd, maar die werden zowel technisch als exploitatief als mislukt beschouwd. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden deze experimenten onder druk van de mobilisatie in beperkte mate voortgezet met noodvoorzieningen voor het vervoer van gewonden op brancards op tot vrachtauto's omgebouwde personenauto's. Tot een grote inzet van dergelijke vervoersmiddelen is het nooit gekomen.

Summary

Since its establishment in 1867, the Dutch Red Cross primarily focused on neutral assistance on the battlefield and support for the Military Medical Service. Influenced by two disasters that struck the Netherlands in the early twentieth century, the organization expanded its efforts to include aid to civilians in disaster situations. Thanks to a donation of two ambulances in 1909, the Red Cross entered the field of patient transport. Shortly before this, it had started to set up transport columns.

The Head Committee purchased two additional ambulances, but it soon became clear what problems this would bring. By renting two ambulances to the municipal health service in The Hague and placing the other two with local branches, they managed to limit the damage. However, technical issues and unforeseen fire damage caused significant financial strain. Consequently, the trial did not meet expectations, and the Head Committee decided, despite various local experiments during World War I, not to acquire any more ambulances.

Keywords

Dutch Red Cross, transport column, patient transport, emergency response, First World War

Over de auteurs

Hans Waldeck (1946) was algemeen chirurg met specialisatie in de preklinische spoedeisende geneeskunde, de traumatologie en de intensieve zorgen. Hij is inmiddels al vele jaren onderzoeker en publicist op het gebied van de geschiedenis van de ambulancezorg. Hij was lange tijd bestuurslid en voorzitter van het Nationaal Ambulance- en Eerste Hulpmuseum en nu voorzitter van het Nederlands Ambulance Archief.

Thijs Gras (1962) studeerde geschiedenis en volgde daarna de verpleegkundige opleiding met specialisatie Hartbewaking. Vanaf 1995 werkt hij in Amsterdam als ambulanceverpleegkundige en Officier van Dienst Geneeskundig (OvDG). Hij schreef vele boeken en artikelen, veelal over de geschiedenis van de ambulancezorg. Hij is redactielid van het vakblad *V&VN Ambulancezorg* en secretaris van het Nederlands Ambulance Archief.