



1 De 1927 Renault-ziekenauto van de afdeling Hoofddorp van het NRK. Fotograaf onbekend.

Collectie Hans Waldeck

Ere, wie ere toekomt

Het (burger)zieken- en gewondenvervoer door afdelingen van het Nederlandse Rode Kruis in het interbellum

THIJS GRAS EN HANS WALDECK

In de periode tussen de twee Wereldoorlogen hebben negen Rode Kruisafdelingen een of meer ziekenauto's in exploitatie gehad, waarmee zieken en slachtoffers van ongevallen werden vervoerd. Ze ondervonden daarbij vooral lokaal steun en wel van enthousiaste vrijwilligers, hoogwaardigheidsbekleders en het bedrijfsleven, maar ook het Hoofdbestuur NRK droeg bij. In deze bijdrage staan de wederwaardigheden van deze voertuigen centraal.

237

Inleiding

Het experiment voor de Eerste Wereldoorlog van het Hoofdbestuur van het Nederlandse Rode Kruis (NRK) met ziekenvervoer van burgers en de aanschaf en het exploiteren van ziekenauto's werd goeddeels als mislukt beschouwd (zie de bijdrage op p. 148 in dit jaarboek). Niettemin waren er afdelingen (tot 1917 comités genoemd) die na die oorlog belangstelling hadden voor het uitvoeren van zieken- en gewondenvervoer onder vredesomstandigheden. Hoewel het Hoofdbestuur van het Nederlandse Rode Kruis ook na de Eerste Wereldoorlog wenste vast te houden aan haar doelstelling om primair hulp te verlenen aan militairen onder oorlogsomstandigheden, liet zij de mogelijkheid open om ook te worden ingezet bij vredesrampen. Zodoende werd aan lokale afdelingen de mogelijkheid geboden om het zieken- en gewondenvervoer ter hand te nemen. In dit onderzoek zijn negen (van de rond de 120) afdelingen van het Rode Kruis gevonden, die in het Interbellum een eigen ziekenauto exploiteerden. Wat was hun motivatie? Hoe verkregen zij de noodzakelijke middelen voor de aanschaf en vooral de exploitatie van een ziekenauto bovenop hun vaste, beperkte budget? Waren ze succesvol en volhardend?



- 2 Het interieur van de 1927 Renault-ziekenauto van de afdeling Hoofddorp van het NRK.

Collectie Hans Waldeck



- 3 De 1927 Ford Model T-ziekenauto van de gemeente Haarlemmermeer.

Collectie Hans Waldeck

Hoofddorp: als eerste

Het waren vooral de lange afstanden binnen de uitgestrekte gemeente Haarlemmermeer, die de plaatselijke Rode Kruisafdeling, opgericht in 1915, deed uitzien naar een ziekenautomobil voor de transportcolonne.¹ De in 1916 gekochte rijwielbrancard voldeed matig. Door het enthousiasme en de vrijgevigheid van de lokale leden van het Rode Kruis werd in eerste instantie al snel ruim 2150 gulden opgehaald. Een inzamelingsactie leverde nog eens ruim 3400 gulden op. Ten slotte droeg een promotieavond ook nog ruim 250 gulden bij.² Met het bedrag van bijna 6000 gulden dat zodoende bij elkaar werd gebracht, kon een Renault-ziekenauto worden gekocht, die in juli 1917 werd geleverd.

¹ Thijs Gras, *Van 'sieckevoerder' tot ambulancedienst. De geschiedenis van het ziekenvervoer in de regio Amsterdam en omstreken* (Grave 2004) 76-78.

² *De Meerbode* (11 juli 1917).

De ziekenauto bleek echter te beperkt inzetbaar. Mogelijk was dit het gevolg van de slechte kwaliteit benzine aan het einde van de Eerste Wereldoorlog, waardoor de motor defect raakte en uiteindelijk niet meer te repareren viel.³ Het enthousiasme van de vrijwilligers nam daarmee snel af. Het Rode Kruis werd nog wel betrokken bij de aanschaf van een Ford Model T-ziekenauto door de gemeente in 1925. Toen die eenmaal functioneerde was het lot van de afdeling echter al bezegeld.

Eigenlijk trof deze eerste door een lokale afdeling aangeschafte ziekenauto een vergelijkbaar, betreuenswaardig lot als de eerste ziekenauto's van het landelijke Rode Kruis voor de Eerste Wereldoorlog. Het engagement van vrijwilligers van lokale afdelingen zou elders tot betere en meer bestendige resultaten leiden.

Hengelo: ziekenauto's in het oosten

In Hengelo was het de combinatie van een enthousiaste colonearts en een toegewijde burgemeester, die maakte dat het Rode Kruis zieken- en gewondenvervoer verzorgde.⁴ In april 1920 presenteerde de in 1918 aangetreden colonearts, chirurg en vrouwenarts Paul Catharinus Borst (1889-1970) zijn plannen voor het aanschaffen van een ziekenauto. Zijn overwegingen waren meer geoefendheid van de Rode Kruis-helpers, verbetering van het (burger)zieken- en gewondenvervoer en goede reclame voor het Rode Kruis. De financiële middelen voor een dergelijk initiatief waren echter niet direct beschikbaar. Met de 400 gulden, die het Rode Kruis zelf kon bijdragen, kwam hij niet ver. Van het Hoofdbestuur van het NRK kreeg de colonne, zoals in die fase te verwachten was, alleen morele ondersteuning. De medewerking van de burgemeester van Hengelo, de jurist Nicolaas August Tonckens (1867-1931), bracht hem in contact met meer vermogende kringen, die om hen moverende redenen een bijdrage wilden leveren. Hengelo kende in die jaren een redelijk welvarende industrie van machinebouw en textiel in handen van vermogende families, die hun geld wel wilden doneren aan dit soort sympathieke initiatieven, die tevens hun werknemers ten goede kwamen. De goede relaties bleken onder meer uit het feit dat de Hengelosche Eerste Electriche Machine- en Apparatenfabriek (HEEMAF) van de familie Hofstede Crull tijdens de Eerste Wereldoorlog haar vrachtauto's ter beschikking stelde aan het Rode Kruis om daarmee ziekenvervoer te oefenen.

De contacten met de burgemeester gaven ook een ingang binnen bestuurlijke kringen. Burgemeesters van omliggende plaatsen wilden ook wel een bijdrage leveren en zo kwam genoeg geld bij elkaar om in april 1921 een Dixie Flyer in dienst te stellen.⁵

³ Archief Hoofdbestuur Nederlandse Rode Kruis, Den Haag, dossier Haarlemmermeer, Notulen bestuursvergadering 6 mei 1918.

⁴ Thijs Gras, *Heanig an en rap wat. Een eeuw ambulancezorg tussen Dinkel en Regge* (Hengelo 2006) 9-12.

⁵ De Dixie Flyer was een Amerikaans automerk, dat van 1916 tot 1923 in Louisville, Kentucky werd gebouwd.



- 4 De Hengelose HEEMAF stelde in de Eerste Wereldoorlog haar vrachtauto's ter beschikking van de afdeling Hengelo van het NRK.

[Collectie Hans Waldeck](#)



- 5 De 1921 Dixie Flyer-ziekenauto van de afdeling Hengelo van het NRK.

[Collectie Hans Waldeck](#)

De ritprijs kon zo laag mogelijk worden gehouden, omdat alleen de brandstof werd gerekend en het personeel vrijwillig, zonder wedde, dienstdeed. Deze gunstige voorwaarden maakten dat regelmatig een beroep op de ziekenauto werd gedaan. In 1927 werd daardoor de behoefte gevoeld om een tweede ziekenauto aan te schaffen. De keuze viel op een Studebaker President. De Dixie Flyer werd in 1932 vervangen door een Ford Model AA.

Vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog vernieuwde de afdeling het wagenpark met nog eens twee Studebakers, de een kwam in juni 1939, de andere



- 6 De 1932 Ford Model AA-, de 1927 Studebaker President- en de 1939 Studebaker President-ziekenauto's van de afdeling Hengelo van het NRK.

Collectie Hans Waldeck



- 7 De 1940 Studebaker President-ziekenauto met een carrosserie van Verheul uit Waddinxveen van de afdeling Hengelo van het NRK met een gasinstallatie op het dak bij de Stork-fabrieken.

Collectie Hans Waldeck

in 1940.⁶ Het Hengelose Rode Kruis had zodoende drie ziekenauto's in dienst en beschikte daarmee binnen deze organisatie tijdens het Interbellum over een van de grotere wagenparken. Bovendien was sprake van een monopoliepositie in het ziekenvervoer voor Hengelo en omstreken, wat niet overal het geval was.

6 NL-HaNA, Ned. Rode Kruis – Hoofdbestuur, 2.19.224, inv.nr. 274.

De ziekenauto's – met uitzondering van de 1939 Studebaker – werden in de oorlog door de Duitsers gevorderd. De overgebleven Studebaker werd omgebouwd voor het rijden op gas.

Arnhem: concurrentie

In Arnhem besloot de gemeente in 1920 een ziekenauto te kopen voor het verlenen van hulp bij straatongevallen en het vervoeren van particuliere patiënten naar het ziekenhuis. De ziekenauto werd in de loop van 1921 in gebruik genomen, bestuurd door trampersoneel en bemenst door verpleegsters en artsen van het Gemeenteziekenhuis. Bij de aanschaf van de tweede gemeentelijke ziekenauto werd over de eerste schamper opgemerkt, dat 'duidelijk [had] moeten blijken, dat het een ziekenauto was, waar men mee te doen had. Hij was van binnen en van buiten zo ongeriefelijk mogelijk'.⁷ Het is derhalve opmerkelijk dat in maart 1922 ook de plaatselijke afdeling van het Rode Kruis een ziekenauto op de weg bracht. In een advertentie werd uitdrukkelijk vermeld, dat 'Het vervoer, met geoefend personeel, over het gehele land [kon] worden uitgevoerd'.⁸

En alsof er nog niet genoeg ziekenauto's in Arnhem waren, startte ook de van oorsprong stalhouderij Gebroeders Riemer in mei 1922 met een 'speciale auto voor ziekentransport' van het merk Austin met een koetswerk van de lokale carrosseriebouwer Abraham Bij 't Vuur (1878-1964). Een bijzonder kenmerk van deze auto was dat hij er – net als de gemeentelijke ziekenauto – van buiten nauwelijks als een ziekenauto uitzag: hij was niet van Rode Kruisen voorzien. Van binnen was hij 'geriefelijk' en de patiënt voelde niets van schokken, aldus een advertentie.⁹ Dit was overigens in die jaren vaker het geval. Sommige mensen vonden dat een ziekenauto eruit moest zien als een 'gewone' limousine. Zowel rijke als arme mensen wilden niet dat de burens konden zien dat er een ziekenauto bij hen voor de deur stond. Het kon leiden tot geroddel en misschien wel vrees voor een besmettelijke ziekte in dat huis.¹⁰

In de loop van de jaren dertig bundelden Riemer en het Rode Kruis hun krachten met als gevolg dat twee ziekenauto's als standplaats de garage van Riemer aan de Walstraat 4 kregen. De visies van de partners liepen echter nogal eens uiteen. Zo wilde Riemer in 1934 de ritprijs niet verlagen, terwijl het Rode Kruis bang was dat als dit niet gedaan werd veel ritten zouden weglekken naar de concurrentie, de gemeentelijke ziekenauto. Dit werd ook vermeld in haar jaarverslag van 1935. Niettemin werden dat jaar 502 ritten uitgevoerd, het hoogste aantal tot dan toe. Het jaar

⁷ *Arnhemsche Courant* (9 maart 1928).

⁸ *Arnhemsche Courant* (15 maart 1922).

⁹ *Arnhemsche Courant* (19 mei 1922).

¹⁰ N.J.K. 'Een praktische ziekenwagen', in: *De Auto* 11 (1914) 32, 33, geciteerd in K.J.J. Waldeck, Th. Gras, *Van ziekenkoets tot ziekenwagen* (Zaltbommel 2000) beschrijving 14a. Ook: M.F. de Bruyne, 'De auto voor Ziekenvervoer', in: *Het Ziekenhuis* (oktober 1928) 179.



8 De c1913 Spyker, die in 1922 als ziekenauto in dienst kwam van de afdeling Arnhem van het NRK.

[Beeldbank Gelders Archief, Arnhem](#)

daarop echter daalde dit naar 423. Naast concurrentie van de gemeentelijke ziekenauto, had dit volgens het Rode Kruis te maken met de opkomst van ziekenauto's in plaatsen in de omgeving van Arnhem, 'vooral op de Veluwe'.¹¹

Soms werden de Rode Kruisziekenauto's gewoon vergeten. Toen in de nacht van 29 op 30 juli 1935 een auto met vijf officieren tegen een boom reed, waarbij een van hen onmiddellijk overleed en drie zwaargewond raakten, werd alleen de gemeentelijke ziekenauto ingezet, die twee keer op en neer reed. Het bestuur van de afdeling Arnhem van het Rode Kruis beklagde zich hierover in de krant.¹² Dit had succes, want een jaar later, in juni 1936, toen zich een ernstige aanrijding met een tram voerde waarbij veel gewonden vielen, werden ook de twee Rode Kruisziekenauto's, die bij Riemer stonden, opgeroepen.¹³

Weesp: een treinramp

De vreselijke treinramp bij Weesp op 13 september 1918 met 41 doden, 42 zwaar- en tientallen lichtgewonden doordrong de Weespenaren van de betekenis van adequate medische hulp bij rampen.¹⁴ Misschien kwam het wel daardoor dat in 1922 de opbrengst van een collecte in Weesp, een bedrag van 1000 gulden, van het Hoofdbestuur van het NRK geheel mocht worden besteed aan de aanschaf van een zie-

¹¹ NL-HaNA, Ned. Rode Kruis – Hoofdbestuur, 2.19.224, inv.nr. 38, 39, jaarverslagen afdeling Arnhem.

¹² *Arnhemsche Courant* (1 augustus 1936).

¹³ *Arnhemsche Courant* (22 juni 1936).

¹⁴ [www.wikipedia.org](https://nl.wikipedia.org/wiki/Treinramp_bij_Weesp), aldaar: https://nl.wikipedia.org/wiki/Treinramp_bij_Weesp.



9 De tweedehands Cadillac met een ziekenautocarrosserie uit 1925 van de afdeling Weesp van het NRK voor Garage Post aan de Kerkstraat in Weesp.

Collectie Gerard Koppers, Amsterdam



10 De 1937 Packard Six-ziekenauto van de afdeling Weesp van het NRK voor een ten behoeve van civiel gebruik aangepaste 1942 Austin K2Y-legerambulance.

Archief Nederlandse Rode Kruis

kenauto.¹⁵ Dit was een mooi begin, maar niet voldoende. Met allerlei activiteiten, zoals een bazaar, concerten en andere collectes, werd het benodigde geld bij elkaar gebracht. Toch duurde het nog tot 1925 voordat de afdeling een tweedehands Cadillac-chassis kon kopen. De firma Geesink uit Weesp zette op dit chassis een zeer

¹⁵ Gooi- en Eemlander (11 oktober 1924).

degelijke carrosserie, die landelijke faam verwierf en maakte dat diverse diensten, die zich op de aanschaf van een ambulance wilden oriënteren, een bezoekje aan Weesp brachten. Tot in Zeeland hingen in een hal van het gebouw van de *Vlissingse Courant* foto's van deze 'best geoutilleerde ziekenauto' van Nederland.¹⁶

Net als in Arnhem zocht de afdeling van het Rode Kruis samenwerking met een plaatselijke garagehouder. De auto werd gestald bij Garage Post aan de Kerkstraat 2-6.¹⁷ Die leverde niet alleen onderdak, maar verzorgde ook het onderhoud en natuurlijk de chauffeur, meestal eigenaar Henk (Hendrik) Post (1888-1976) zelf. Voor de begeleiding droeg weesvader Cornelis Aries van Rikxoort (1877-1969) zorg, die sinds 1918, samen met zijn echtgenote Geertrui Adrianus Boekholt (1880-1976), de leiding had over het Sint Bartholomeus Gasthuis en Armenweeshuis, enkele tientallen meters verwijderd van de garage. Van Rikxoort nam zijn taak zeer serieus. Regelmatig ging hij bij patiënten langs, die hij vervoerd had, om te kijken hoe het met ze ging, waarbij hij vaak een 'versnapering' meenam.¹⁸ Als Van Rikxoort niet kon, sprong zuster Post bij. Zij was een van de twee zussen van de garagehouder en bovendien kraamverzorgster en wijkverpleegster. Per jaar werden ongeveer honderd ritten uitgevoerd.

Voor de kosten moest de plaatselijke afdeling Rode Kruis alle zeilen bijzetten, waar zij ook de samenleving bij betrok. De gemeente Weesp leverde een jaarlijkse subsidie, maar helaas weigerde buurgemeente Weesperkarspel hetzelfde te doen. Daarnaast ging de afdeling zelf rond met de collectebus in Muiden en Muiderberg, waar meestal wel een paar honderd gulden voor de ziekenauto werd opgehaald. Het Hoofdbestuur van het NRK had hier speciaal toestemming voor gegeven.

In de loop van de jaren dertig was de auto aan vervanging toe. De afdeling had een aardig bedrag in een speciaal Autofonds bij elkaar gespaard, maar de voorzitter bleek het geld te hebben verdonkeremaand. Onder een nieuw bestuur moest de afdeling zich daardoor beperken tot een grondige opknapbeurt van de Cadillac. Pas in 1937 waren de financiën weer dusdanig op orde dat het Rode Kruis op zaterdag 21 augustus van genoemd jaar trots haar nieuwe ziekenauto aan de inwoners van Weesp kon tonen. Het was een zwarte Packard Six met een wielbasis van 4,02 meter, wederom opgebouwd door Geesink.

De brancard was hydraulisch geveerd, zodat de patiënten geen schokken van klinkers of kuilen voelden. Totaal was met de aanschaf een bedrag van 5564 gulden gemoeid.¹⁹ Bij de financiering was weer de nodige creativiteit te pas gekomen. Zo konden Weespenaren voor 2,50 gulden een kaart kopen die recht gaf op gratis vervoer tot 1940. In de loop van de jaren werd de ziekenauto steeds vaker ingezet. In 1939 werden 166 ritten uitgevoerd.

¹⁶ *Vlissingse Courant* (20 mei 1926).

¹⁷ Thijs Gras, *De geschiedenis van de ambulancezorg in Gooi en Vechtstreek* (Hilversum 2024) 41.

¹⁸ *De Gooische Post* (21 juli 1928).

¹⁹ *Weesper Courant* (20 mei 1938).

Gorinchem: lening van het Hoofdbestuur

Het Hoofdbestuur van het NRK begon soms toch actief plaatselijke afdelingen bij het aanschaffen van een ziekenauto te ondersteunen. We zagen dit al bij Weesp, maar het gebeurde ook in Gorinchem. Op de bestuursvergadering van 24 november 1926 van de plaatselijke Rode Kruisafdeling werd de wens uitgesproken een ziekenauto aan te schaffen.²⁰ Ook hier toonde de afdeling veel creativiteit bij fondsenwervende activiteiten, bijvoorbeeld door de verloting van kunst en het organiseren van toneelvoorstellingen. Maar het leverde ook hier niet meteen genoeg op voor de aanschaf van een ziekenauto. Het Hoofdbestuur van het NRK was toen bereid een renteloze lening van 3000 gulden te verstrekken, waardoor in maart 1928 een Ford-ambulance bij Garage Verspuij kon worden geplaatst. De opbouw was in Nijmegen bij de firma Egbers vervaardigd. In 1931 werd deze nog overgezet op een Chevrolet-chassis.²¹

Aanschaffen van een ziekenauto was één, maar exploiteren was twee en ging vaak ook weer gepaard met financiële offers. Het Groene Kruis Gorinchem wilde geen subsidie geven, omdat zij in onmin leefde met de colonearts van het Rode Kruis. De afdeling was het hoofdbestuur daarom dankbaar dat de resterende schuld van 800 gulden in 1937 werd kwijtgescholden.

Net als in Arnhem verlaagde het Rode Kruis in 1934 en 1938 de tarieven in een poging de auto meer ritten te laten uitvoeren en te voorkomen dat ziekenauto's uit omliggende plaatsen transporten zouden overnemen. Hoewel een duidelijke wens bestond de auto aan het eind van de jaren dertig te vervangen, is dit niet meer gelukt.

Overschie: verkeersongevallen

Overschie lag geklemd tussen Delft en Rotterdam, aan de steeds drukker wordende rijksweg 13 tussen Rotterdam en Den Haag, die vanaf 1927 nieuw was aangelegd. Eind jaren twintig werd Overschie regelmatig opgeschrikt door verkeersongevallen. Ziekenauto's moesten uit Delft, Schiedam of Rotterdam komen en lieten soms lang op zich wachten.²² Een ander gevolg van de ligging was, dat deze ziekenauto's niet altijd in het belang van de gemeente of de patiënt handelden. Dit bleek bij een ongeval dat op 5 augustus 1930 plaatsvond in Overschie. Een gewonde lag met twee gebroken benen op straat, maar in plaats van een arts of de politie in Overschie te

²⁰ Thijs Gras, *Water scheidt, Water bindt. Onderweg naar steeds betere ambulancezorg in Zuid-Holland Zuid* (Grave 2012) 52-53.

²¹ NL-HaNA, Ned. Rode Kruis – Hoofdbestuur, 2.19.224, inv. nr. 38, 39, Jaarverslagen afdeling Gorinchem.

²² Archief Hoofdbestuur NRK, Den Haag, dossier Overschie, brief van de burgemeester van Overschie aan het Hoofdbestuur van het NRK, gedateerd 12 november 1930.



11 De 1931 Ford Model AA-ziekenauto van de afdeling Overschie van het NRK in 1934 met links J.J. de Lange en rechts C. Blekxtoon.

[Beeldarchief Museum Overschie](#)

bellen, belde iemand meteen met de GG&GD in Rotterdam. De gestuurde ziekenauto weigerde het slachtoffer naar een ziekenhuis in Schiedam te brengen. Het slachtoffer kwam tegen zijn wil, maar ook tegen de wil van de gemeente Overschie, terecht in een Rotterdams ziekenhuis. De verpleegkosten voor deze persoon waren voor rekening van de gemeente en die moest in Rotterdam 1,50 gulden per dag meer dan in Schiedam betalen.²³

De burgemeester van Overschie Jan Cornelis Baumann (1884-1954) schreef mede naar aanleiding van deze gebeurtenis op 12 november 1930 een brief aan het Hoofdbestuur van het NRK met de vraag of in zijn gemeente een ziekenauto kon worden gestationeerd. Hij suggereerde tegelijkertijd ook een Rode Kruisafdeling op te richten, die de auto dan kon exploiteren, want bij gebruik voor ziekenvervoer 'zal mogelijk het deficit eener exploitatie niet op onoverkomelijke bezwaren hoeven te stuiten'.²⁴ Dit idee vond een vruchtbare bodem en al op 1 januari 1931 was de afdeling Overschie van het Rode Kruis een feit. Meteen werd ook een transportcolonne opgericht.

²³ *Rotterdamsch Nieuwsblad* (10 oktober 1930).

²⁴ Archief Hoofdbestuur NRK Den Haag, dossier Overschie, brief van de burgemeester van Overschie aan het Hoofdbestuur van het NRK, gedateerd 12 november.

Het bestuur beijverde zich om een Ford-ziekenauto te kopen. Bij de inwoners van Overschie werd geld ingezameld en de plaatselijke middenstand deed ook een duit in het zakje.²⁵ Net als in Gorinchem was het Hoofdbestuur van het NRK bereid voor het resterende bedrag een renteloze lening te verstrekken, nu van 3600 gulden.

Al in mei 1931 reed de auto Overschie binnen om te worden gestald bij de stoomwasserij aan de Zestienhovensche Kade 200.²⁶

Directeur van die wasserij was Jacobus Johannes de Lange (1893-1966), die bij nacht en ontij bereid was samen met het colonnelid van het Rode Kruis Cornelis Blekxtoon (1898-1986) uit te rukken. Natuurlijk zorgde hij ook voor het schoonmaken van de auto, het wassen van het gebruikte beddengoed en het onderhoud. Het Rode Kruis leverde altijd een bemanning van een of twee Rode Kruis-helpers van de transportcolonne. Het aantal ritten schommelde jaarlijks zo rond de 100 (zie tabel 1).

Tabel 1 Aantal vervoerde personen door Rode Kruisziekenauto van Overschie²⁷

JAAR	AANTAL PATIËNTEN
1931	66
1932	119
1933	116
1934	92
1935	92
1936	88
1937	107
1938	105
1939	86
1940	98

De transportcolonne Overschie werd op verzoek van de burgemeester ook betrokken bij een voorloper van het latere snelwegambulanceproject, zoals dat in 1966 vanuit het Rode Kruis voor heel Nederland werd uitgerold. Op zaterdagen en enkele feestdagen in 1933 en 1934 stond de transportcolonne van 13:00 tot 24:00 uur paraat. De leden patrouilleerden per fiets en hadden ook een Rode Kruis tent tot hun beschikking. Diverse verkeersslachtoffers werden geholpen. Meestal ging het om gering letsel, maar een enkele keer moest de Rode Kruisziekenauto eraan te pas komen. Ook werd veel preventief werk verricht. Mensen werden gemaand om door te rijden en fietsers werden op de juiste plaats op de weg gewezen. Soms gebeurden vreemde dingen. 'Op 20 januari 1934 reed te ongeveer 22 uur een auto over

²⁵ *Rotterdamsch Nieuwsblad* (15 januari 1931), *Schiedamsche Courant* (7 februari 1931).

²⁶ Archief Hoofdbestuur NRK Den Haag, dossier Overschie, Regeling ziekenvervoer Overschie, 3 februari 1931.

²⁷ NL-HaNA, Ned. Rode Kruis – Hoofdbestuur, 2.19.224, inv.nr. 35-42, jaarverslagen afdeling Overschie.



12 De 1937 Lincoln-ziekenauto van de afdeling Overschie van het NRK. Illustratie in: *De Vijf Rivieren* (10 maart 1937).

den Rijksweg, waarvan een deur geopend was en waaruit de beenen van een vrouw staken. De vrouw gilte luide om hulp.' Dankzij de aanwijzingen van de Rode Kruishelpers kon de politie de auto enige uren later opsporen en de inzittenden arresteren.²⁸

De Ford van de afdeling Rode Kruis te Overschie werd in maart 1937 vervangen door een Lincoln. Met deze auto werd op 21 april 1937 een memorabele inzet gedaan. Een ziekenauto van de GG&GD Rotterdam was na een aanrijding met een andere auto op de Rijksweg in Overschie over de kop geslagen. Ze waren met een gewonde Noorse zeeman onderweg naar het Havenziekenhuis in Rotterdam. De Noor, die al een paar ribben gebroken had, liep hierbij de nodige ernstige snijwonden op en werd met de Rode Kruisziekenauto van Overschie veilig naar zijn bestemming gebracht. De chauffeur en de verpleger van de GG&GD kwamen er gelukkig met licht letsel van af.²⁹

Om een of andere reden beviel de Lincoln echter niet, want al na een jaar werd de ambulance ingeruild tegen een andere van een onbekend merk.³⁰ Met deze ziekenauto werd op 12 oktober 1938 geassisteerd bij een ernstig ongeval met een bus en een vrachtwagen, dat kort na middernacht bij Overschie plaatsvond en waarbij twee doden en zeven gewonden vielen.³¹ Tijdens de oorlog werd de ziekenauto in 1942 'in huurvordering' afgestaan aan de bezetter.³²

28 Archief Hoofdbestuur NRK Den Haag, dossier Overschie, Verslag van ploegcommandant N. van Houten.

29 *De Maasbode* (22 april 1937).

30 NL-HaNA, Ned. Rode Kruis – Hoofdbestuur, 2.19.224, inv.nr. 41, jaarverslag 1938.

31 *De Grondwet*, 12 oktober 1938.

32 NL-HaNA, Ned. Rode Kruis – Hoofdbestuur, 2.19.224, inv.nr. 44, jaarverslag 1942.



13 De 1931 Lincoln-ziekenauto van de afdeling Bussum van het NRK met een carrosserie van Bronkhorst uit Hilversum.

[Archief Gooi en Vechtstreek](#)



14 Een overeenkomstige 1937 Diamond T-ziekenauto van K. Hannema in Hilversum was ook in dienst bij de afdeling Bussum van het NRK.

[Beeldarchief gemeente Hilversum](#)

Bussum: hulp van het Hoofdbestuur

Kennelijk had het Hoofdbestuur van het NRK zijn aanvankelijke terughoudendheid voor de ondersteuning van plaatselijke afdelingen bij de aanschaf van een ziekenauto rond 1930 laten varen. Toen de afdeling Naarden-Bussum in 1931 de gelden, die waren ingezameld voor de bouw van een parkherstellingsoord, wilde herbestemmen voor de aanschaf van een ziekenauto, juichte het Hoofdbestuur dit idee zelfs toe en was ook hier – net als in Gorinchem, Weesp en Overschie – bereid een financiële bijdrage te leveren. In Bussum beschikte het katholieke Majella Ziekenhuis weliswaar sinds 1924 over een ziekenauto, maar die werd vooral gebruikt om eigen, katholieke patiënten te vervoeren. De afdeling Naarden-Bussum van het Rode Kruis kon voor het vervoer van protestante patiënten naar het Diaconessenziekenhuis in Naarden voor tien jaar een contract afsluiten. Voor de begeleiding van dergelijke vervoeren werd dan eerst een diacones opgehaald.³³

De afdeling Bussum beschikte vanaf de zomer van 1931 over een Lincoln-ziekenauto met een opbouw van de Hilversumse carrosseriebouwer Bronkhorst.

Het brancardonderstel was gemaakt door de firma J. Geesink & Zn. uit Weesp en voorzien van oliedrukvering. Behalve voor het geplande ziekenvervoer werd de Rode Kruisziekenauto ook regelmatig ingezet voor de hulpverlening bij ongevallen. In augustus 1931 werd de ziekenauto tijdelijk ook ingezet voor vervoer van patiënten voor het Majella Ziekenhuis, omdat hun ziekenauto niet inzetbaar was vanwege reparaties.³⁴

Aanvankelijk stond de Lincoln in Garage Autokluis aan de Vlietlaan 32 gestald, maar per 1 oktober 1934 werd ze overgebracht naar de Wilhelminagarage aan de Landstraat 98. Toen ze in 1936 kuren ging vertonen, moest vervanging worden overwogen. Hierop werd de auto op 6 maart 1937 voor 850 gulden verkocht. De opbouw van het in februari ter vervanging aangeschafte Diamond T-chassis duurde echter langer dan gepland. In de tussentijd was de afdeling Weesp bereid haar ziekenauto ook voor Bussum in te zetten tot de Diamond T op 30 juli eindelijk werd afgeleverd.

De opbouw werd net als voor de Lincoln verzorgd door Bronkhorst uit Hilversum. Deze firma leverde ook twee Diamond T-ziekenauto's af in het Gooi, één in 1938 aan particulier vervoerder Klaas Hannema (1893-1945) uit Hilversum en één in 1940 aan de GG&GD Hilversum.³⁵

Hoewel in Bussum eerder bedenkingen waren geuit over de behoefte aan een ziekenauto bij het Rode Kruis, hoefde de afdeling geen spijt te hebben van de aanschaf.³⁶ Ondanks (of misschien wel juist dankzij) het laag houden van het tarief leverde de exploitatie steeds een batig saldo op. Vooral veronderstelde con-

³³ Gras, *De geschiedenis van de ambulancezorg in Gooi en Vechtstreek*, 43-44.

³⁴ *Bussumsche Courant* (8 augustus 1931).

³⁵ Gras, *De geschiedenis van de ambulancezorg in Gooi en Vechtstreek*, 46-47.

³⁶ *Bussumsche Courant* (21 mei 1931), *De Gooische Post* (23 mei 1931).

currentie uit Amsterdam maakte dat niet te veel geld werd gevraagd, anders, zo werd gevreesd, zou de auto stilstaan.³⁷ De auto stond echter zeker niet stil, want zij bleef gedurende de gehele bezetting in bedrijf. In 1956 werd de auto ten slotte overgedragen aan het Diaconessenziekenhuis Naarden, toen de afdeling Bussum van het Rode Kruis het ziekenvervoer echt niet meer kon bolwerken omdat het voor de vrijwilligers te veel werkdruk betekende en voor het afdelingsbestuur een te grote financiële last werd.

Lochem-Laren: eindelijk een ziekenauto

De afdeling Lochem-Laren heeft een bijzondere historie op het gebied van ziekenvervoer door het Rode Kruis. In de bijdrage *'Tegen wil en dank. Het gebruik van ziekenauto's door het Nederlandse Rode Kruis tot en met de Eerste Wereldoorlog'* in dit jaarboek zagen we, dat zij van 1911 tot 1914 gebruikmaakte van Ziekenauto No. III van het Hoofdcmité en in 1916 vergeefs probeerde een door de Lochemse huisarts Jan Adam ten Bokkel Huinink (1862-1927) uitgevonden manier om personenauto's makkelijk om te bouwen voor gewondenvervoer, landelijk in te voeren.

In maart 1933 klonken in Lochemse Rode Kruiskringen weer geluiden over de aanschaf van een goed vervoermiddel voor zieken.³⁸ Het duurde echter nog een jaar voordat de afdeling een ziekenauto kocht. De plaatselijke bank wilde geen lening verstrekken en voor zover bekend heeft de afdeling niet aangeklopt bij het Hoofdbestuur. Een onbekende weldoener wilde het benodigde bedrag wel voorschieten. Hiermee werd bij Garage Eertink voor 300 gulden een tweedehands Lincoln-chassis gekocht waar de firma Oostwoud te Franeker een carrosserie op vervaardigde.

In december 1934 was de ziekenauto klaar om ingezet te worden. Dankzij een neerklapbare stoel konden zo nodig twee patiënten liggend vervoerd worden. Er werd op gehoopt dat ook ritten in de omliggende plaatsen konden worden binnengehaald om de exploitatie zo gunstig mogelijk te laten uitkomen.

De auto droeg het provinciaal nummerbewijs M-696 en werd gestald bij de Garage Eertink aan de Zwiepseweg 57 in Lochem. Gerrit Jan Eertink (1904-1973) kreeg voor 'de stalling, het smeren en schoonhouden' vijf gulden per maand en moest ook een chauffeur leveren. Die chauffeur verdiende in geval van ritten tussen 08.00 en 21.00 uur 65 cent en van 21.00 tot 08.00 uur één gulden per uur. De begeleidende

De begeleidende Rode Kruis-helper kreeg geen vergoeding. Hij deed het tenslotte vrijwillig en uit menslievendheid.

³⁷ *De Gooische Post* (16 en 19 maart 1934).

³⁸ B. Frank, 'Geschiedenis van het Rode Kruis. Overzicht van honderd jaar historie van de Rode Kruisafdeling Lochem-Laren (1870-1970) deel 17', in: *Scholtampt van Lochem* 44 (augustus 1998) 33-40.



- 15 Een aan de Lincoln-ziekenauto van de afdeling Lochem van het NRK verwante auto met een carrosserie van Oostwoud in Franeker.

[Archief Oostwoud fabrieken, Franeker](#)



- 16 Het interieur van de aan de Lincoln-ziekenauto van de afdeling Lochem van het NRK verwante auto met een carrosserie van Oostwoud in Franeker. Let op de neerklapbare stoel.

[Archief Oostwoud fabrieken](#)

Rode Kruis-helper kreeg geen vergoeding. Hij deed het tenslotte vrijwillig en uit menslievendheid.

De Lincoln werd door Eertink in tiptop conditie gehouden, overleefde de oorlog en heeft nog tot ver in de jaren vijftig zonder mankementen dienstgedaan!³⁹ Daarbij hielp natuurlijk ook, dat het aantal ritten beperkt bleef. Het is helaas niet bekend hoeveel ritten met de auto zijn uitgevoerd in de jaren dertig, maar in 1940 betrof het 38, nog geen rit per week.⁴⁰

Utrecht: als laatste

Tot slot aandacht voor de inspanningen van de afdeling Utrecht van het Rode Kruis. De drijvende krachten hierachter waren dokter Gerard Albert Prins (circa 1889-1948), secretaris van de afdeling, en dokter James William Theodoor Lichtenbelt (1882-1960), die, naast voorzitter van de afdeling van het Rode Kruis, ook directeur van de Emmakliniek was.⁴¹

Dokter Prins was in februari 1934 reeds begonnen met het optuigen van een alarmregeling voor grootschalige ongevallen, waarbij in korte tijd een omvangrijke organisatie kon worden gemobiliseerd. De Emmakliniek en de transportcolonne van het Rode Kruis speelden hierbij een belangrijke rol, maar er waren meer betrokkenen. Het alarm begon, zo beschreef dokter Prins in het *Algemeen Handelsblad*,⁴² als de centrale van de GG&GD Utrecht op nummer 12345 was gebeld over een grootschalig incident. Terwijl een ziekenauto van de GG&GD naar het Academisch Ziekenhuis reed, verzamelden zich na een telefoontje van de GG&GD artsen en verpleegsters bij de uitgang van het ziekenhuis, zodat ze meteen in konden stappen als de ziekenauto voorreed. Twee andere GG&GD-ambulances werden direct naar de plaats des onheils gedirigeerd en vanuit de Emmakliniek werden ook twee ziekenauto's 'met personeel, dekens, brancards en een speciale kist met verbandstoffen en medische instrumenten' uitgestuurd.

Het hoofdbureau van politie belde de vijf politiestations in Utrecht, die allemaal wisten welke Rode Kruismensen in hun rayon woonden. Zij belden kleine taxi-bedrijven, die de mensen thuis ophaalden en 'naar het Centrale Punt van den Cata-

³⁹ Erfgoedcentrum Zutphen, Archief NRK afdeling Lochem-Laren (1867-1996), toegang 1024, inv. nr. 73. De auto werd in 1955 stilgezet.

⁴⁰ NL-HaNA, Ned. Rode Kruis – Hoofdbestuur, 2.19.224, inv.nr. 42, jaarverslag 1940 afdeling Lochem-Laren. In 1941 werden 57 ritten gereden, in 1942 88.

⁴¹ G.A. Prins, die zich voor de Tweede Wereldoorlog al had gekeerd tegen kritiek op het Rode Kruis uit pacifistische kringen, was tijdens de bezetting de Duitsers zeer goed gezind en werd hierom in 1947 uit de KNMG gezet. Zie: L. van Bergen, *De zwaargewonden eerst? Het Nederlandsche Roode Kruis en het vraagstuk van oorlog en vrede 1867-1945* (Rotterdam 1994) 375-381.

⁴² *Algemeen Handelsblad* (10 mei 1935).



17 Een 1935 Superior-Studebaker President 'Samaritan', zoals in dienst bij de afdeling Utrecht van het NRK. Fotografie onbekend. Illustratie in: Thomas A. McPherson: *Superior. The Complete History* (Ontario 1995) 138.

stropfen Hulpdienst' brachten. Dat was de ATO-garage⁴³ aan de Moreelselaan, waar permanent een bus klaar stond om ze naar het rampterrein te vervoeren. Een telefoontje naar het Militair Hospitaal ten slotte, mobiliseerde de dirigerend officier van gezondheid en chirurg overste Kars Kroeze (1887–1969),⁴⁴ leider van de transportcolonne van Utrecht, die zich met twee assistenten naar de ATO-garage begaf en de leiding van de Rode Kruismensen op zich nam. De organisatie werd op 18 mei 1935 in de stromende regen gedemonstreerd aan prinses Juliana en functioneerde uitstekend, als de berichten in de media mogen worden geloofd.

Twee dagen na deze grote oefening nam de afdeling Utrecht van het Rode Kruis een nieuwe ziekenauto in bedrijf. Het was een 8 cilinder Studebaker President met een carrosserie van het Amerikaanse carrosseriebedrijf Superior.

De auto was zowel van buiten als van binnen donkerblauw. Aan de vering was extra aandacht besteed door gebruik te maken van een lang chassis, lange veren, olieschokbrekers, 'superballoonbanden' en ook nog eens olieschokbrekers in het brancardonderstel.

⁴³ De Algemeene Transport Onderneming (ATO) was een dochteronderneming van de Nederlandse Spoorwegen en actief in het streekvervoer per autobus ([www.wikipedia.org](https://nl.wikipedia.org/wiki/Algemeene_Transport_Onderneming), aldaar: https://nl.wikipedia.org/wiki/Algemeene_Transport_Onderneming).

⁴⁴ Later chef van het militair hospitaal te Arnhem. *Militaire Spectator* 106 (1937) 286.

Het personeel was gehuld in lange witte jassen, 'die steeds zindelijkheid waarborgen'. Op het hoofd droegen ze een baret, 'omdat elk ander hoofddeksel afgestooten wordt bij het dragen van een patiënt langs smalle trappen of gangen, waardoor dit meestal op de zieke valt. Wordt het hoofddeksel tijdens zulk een transport afgezet (op de patiënt!) dan gebeurt het vaak, dat de drager moet bukken en nu met zijn haren in het gezicht van de patiënt komt.'⁴⁵ Voor het gebruik van deze auto kon een laag tarief worden berekend omdat er ook hier geen personeelskosten waren.

Nadat de rampenorganisatie nog tijdens een aantal luchtbeschermingsoefeningen was geactiveerd, zakte de aandacht in de tweede helft van de jaren dertig in omdat zich geen grote incidenten meer voordeden. De ziekenauto werd door de Emmakliniek gebruikt voor regulier patiëntenvervoer en werd in 1940 maar liefst 643 keer ingezet. In 1942, toen zelfs 773 ritten werden verreden, is de auto definitief overgedragen aan de Emmakliniek. Niet voorkomen kon worden dat de auto in november 1943 door de bezetter werd gevorderd.

Een nieuwe manier om ziekenauto's aan het Rode Kruis te binden

Eind jaren twintig, begin jaren dertig kreeg het Rode Kruis een nieuwe optie om wel de lusten van een ziekenauto te genieten, maar niet gebukt te gaan onder de lasten. Verschillende taxi- en garagebedrijven begonnen met liggend ziekenvervoer en benaderden het Hoofdbestuur van het NRK met het verzoek om het (beschermde) Rode Kruisembleem op hun auto te mogen voeren. Voor de exploitant van de ziekenauto gaf dit een professionele en betrouwbare uitstraling.

Het Hoofdbestuur wilde hier meestal wel in bewilligen, indien aan een aantal voorwaarden werd voldaan. Ten eerste moest de ziekenauto door een plaatselijke arts goedgekeurd worden. Vervolgens moest de eigenaar toestaan dat in geval van rampen of onder oorlogsomstandigheden de ziekenauto onmiddellijk aan het Rode Kruis beschikbaar werd gesteld. In de loop van de jaren 1927 tot 1943 kregen op deze wijze een zeventigtal bedrijven met bijna honderd ziekenauto's toestemming voor het gebruik van het Rode Kruisembleem op hun auto's.⁴⁶

Conclusie

Het Hoofdbestuur van het NRK wilde na een aantal niet succesvol verlopen experimenten met eigen ziekenauto's (zie de bijdrage 'Tegen wil en dank. Geneeskundige hulpverlening van het Nederlandse Rode Kruis aan burgers tot en met de Eerste Wereldoorlog' in dit jaarboek) na de Eerste Wereldoorlog vasthouden aan haar oorspronkelijke doelstelling van primair hulp verlenen aan militairen in oorlogssitua-

⁴⁵ J.W.Th. Lichtenbelt, 'Ziekenauto', in: *De Samaritaan* (augustus 1935) 297-300.

⁴⁶ NL-HaNA, Ned. Rode Kruis – Hoofdbestuur, 2.19.224, inv.nr. 69 en 70.

ties. Dat was ook de achtergrond bij het opzetten van transportcolonnen: Rode Kruiseenheden die getraind werden in het ondersteunen van de MGD bij transport van gewonden. Doel was de MGD te ontlasten, zodat deze haar activiteiten op het slagveld maximaal kon ontplooien.

Toch sluimerde binnen het Rode Kruis al snel de behoefte om deze eenheden ook in vreedstijd en bij vredesrampen in te zetten. Het was zonde dit potentieel niet te gebruiken en praktische inzet was een uitstekende voorbereiding op de werkzaamheden in tijden van oorlog. Zodoende werd het Hoofdbestuur van het Nederlandse Rode Kruis in de jaren twintig van de vorige eeuw geconfronteerd met gepassioneerde plaatselijke afdelingen die een eigen ziekenauto wilden aanschaffen. De middelen voor een dergelijke aanschaf moesten aanvankelijk vooral komen van lokale weldoeners en actieve colonneleden, die met de pet rondgingen, dan wel op andere manieren fondsen verwierven. Het Hoofdbestuur van het NRK was in dergelijke gevallen wel bereid iets minder te claimen van de collectegelden van de betreffende afdeling, zodat die het opgehaalde geld voor de aanschaf van een ziekenauto kon bestemmen.⁴⁷

Rond 1930 stelde het Hoofdbestuur zich toegankelijker op voor dergelijke initiatieven en gaf aan enkele afdelingen die een ziekenauto wilden kopen, financiële steun in de vorm van renteloze leningen. Tegelijkertijd gaf zij toestemming aan particuliere bedrijven om het Rode Kruisembleem op hun ziekenauto te voeren, mits zij aan bepaalde voorwaarden voldeden. Voor de ondernemer straalde dit embleem professionaliteit, betrouwbaarheid en kwaliteit uit in ruil voor de belofte, dat de auto bij rampen en in oorlogstijd onverwijd ter beschikking van het Rode Kruis werd gesteld.

De exploitatie van een ziekenauto was binnen het Nederlandse Rode Kruis tijdens het interbellum dus vooral een beweging van onderaf, die maakte dat afdelingen van het Rode Kruis zich bezighielden met (burger)zieken- en ongevalleervoer. Zij kregen soms ondersteuning van lokale overheden, waarmee ze verbonden waren, omdat bestuurders, zoals burgemeesters, deel uitmaakten van afdelingsbesturen. Plaatselijke huisartsen of medisch specialisten droegen als colonne-arts zorg voor de medische begeleiding. De vrijwillige Rode Kruis-helpers – er waren toen nog weinig helpsters – droegen hun steentje bij op basis van persoonlijk gevoelde verantwoordelijkheid voor het welzijn van de samenleving en uit gedrevenheid.

De op deze wijze op de weg gebrachte ziekenauto's werden meestal geplaatst bij plaatselijke garage- en taxibedrijven. De leden van de transportcolonne van het Rode Kruis werden vooral ingezet bij het begeleiden van ongevalsslachtoffers. In geval van geplande ritten van of naar een ziekenhuis werd meestal de voorkeur gegeven aan een verpleegster van het ziekenhuis of een wijkverpleegster.

⁴⁷ Het Hoofdbestuur had recht op een bepaald percentage van de collectegelden en andere fondsen door een afdeling verkregen.

Uit dit onderzoek is geen grote deelname van het Nederlandse Rode Kruis aan het (burger)zieken- en gewondenvervoer in het interbellum gebleken. Het was slechts een negental lokaal gemotiveerde initiatieven, die met meer of minder succes en al of niet (financieel) gesteund door het Hoofdbestuur dit vervoer verzorgden. Voor hun inspanningen geldt: ere, wie ere toekomt.

Summary

Although the Central Board of the Dutch Red Cross did not purchase ambulances after World War I, various local departments became interested in acquiring and operating an ambulance. They hoped to increase the visibility of the Red Cross, draw attention to their mission, and provide their personnel with the opportunity to prepare for the still-important wartime tasks.

During the interwar period, only nine out of dozens of local departments of the Red Cross took the step to establish an ambulance service, usually supported by enthusiastic volunteers, local businesses, benefactors, and local authorities. This movement started at the grassroots level, but it soon received moral and financial support from the Head Committee. Furthermore, the Board allowed companies to display the Red Cross emblem on their ambulances, provided that the vehicles would be made available to the Red Cross in wartime situations. In this way, the organization became modestly involved in the transportation of civilians.

Keywords

Dutch Red Cross, transport column, patient transport, assistance of emergency, Interwar period

Over de auteurs

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.

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.