



1 De eerste autocabine van de Apeldoornse Reddingsbrigade, in: *De Spiegel* (1954).

CODA, Apeldoorn

Auto te water!

Een les met de autocabine kan je leven redden van de ‘natte dood’

ANNET RUSELER

Met de opkomst van de auto als populair vervoermiddel kregen reddingsbrigades er vanaf de jaren dertig een nieuwe uitdaging bij: het redden van drenkelingen uit voertuigen. De verwerving van een autocabine door Korpora, een schenking van de Reddingsbrigade Apeldoorn, vormt een mooie aanleiding om aandacht te besteden aan dit bijzondere aspect van de publieke veiligheid.

Omdat objecten pas echt betekenis krijgen aan de hand van verhalen daarover, is gesproken met verschillende (oud-)leden van de Apeldoornse Reddingsbrigade die werkten met deze oefencabine. Hun herinneringen laten bovendien zien hoe kennis, toewijding en samenwerking letterlijk levens kunnen redden.

235

Inleiding

Twee jaar geleden kwam Korpora in contact met de Reddingsbrigade Apeldoorn. Al snel bleek dat hun werk nauw aansloot bij meerdere aandachtsgebieden van Korpora: materieel en verhalen over veiligheid, hulpverlening en preventie. Dit contact resulteerde in een bijzondere schenking, namelijk een autocabine waarin generaties brigadeleden hebben geoefend met het redden van drenkelingen uit te water geraakte auto's.

Toen de brigade de cabine op 7 april 2025 met een oplegger bracht, kwamen bij de vrijwilligers direct herinneringen boven aan de tijd dat zij daarmee trinden en demonstraties gaven. Korpora besloot daarom enkele van hen te interviewen, zodat



- 2 Vrijwilligers van de Apeldoornse Reddingsbrigade, Frank Dijkhof (voorzitter), Harry Meijer, Theo Ros en Wim van Straten met de tweede autocabine bij Korpora (2025).

Foto Jacques Zwerver



- 3 Vrijwilligers van de Apeldoornse Reddingsbrigade Co Bijl en Martin Bevelander met de tweede autocabine bij Korpora (2025).

Foto auteur

hun ervaringen samen met de autocabine een blijvende plek krijgen binnen het erfgoed van de publieke veiligheid.¹

Het oefenen van het ontsnappen uit een auto te water is hier geplaatst binnen de bredere context van de geschiedenis van het redden van drenkelingen. Aanvanke-

¹ In het kader van dit artikel zijn interviews afgenomen met meerdere leden van de Apeldoornse Reddingsbrigade: Co Bijl, oud-groepsbrigadier bij de politie en oud-voorzitter van de reddingsbrigade, Martin Bevelander, werkzaam bij de brandweer en sinds 1972 instructeur bij de reddingsbrigade, Harry Meijer, vanaf 1972 actief als instructeur en lifeguard, Theo Ros, tussen 1981 en 2023 opleider en bestuurslid van de brigade, die werkte met de tweede en derde autocabine, Wim van Straten, oud-zwemleraar en examinator, en meer dan vijftig jaar actief voor de brigade, die in de aanschafcommissie van de autocabine zat, de huidige voorzitter, Frank Dijkhof, sinds 1981 actief binnen de brigade, die in 1982 voor het eerst in aanraking kwam met de autocabine. Ik wil hen graag bedanken voor hun medewerking. Tevens wil ik drs. Thijs Gras bedanken als inhoudelijk meezer.

lijk verliep dit weinig succesvol. Voordat medici in de negentiende eeuw zich serieus hiermee gingen bezighouden was de kans om een val in het water te overleven vrij klein. Dat had ook te maken met het feit dat toen nog maar weinig mensen konden zwemmen.

De opvattingen over het redden van drenkelingen liepen sterk uiteen. Zo werden mensen bijvoorbeeld onderste boven gehangen of over een ton gerold.² Deze technieken waren nauwelijks gebaseerd op onderzoek. De gedachte hierbij was dat de maag van de mens zich vulde met water en dat dit eruit moest. Een ander, veel gegeven, advies – zelfs door medici – was het inblazen van tabaksrook in de longen, maar ook in de endeldarm.³ Hierachter was de gedachte dat tabak stimulerende en opwekkende eigenschappen had; als iemand bijna verdronken was en bewusteloos leek, zou de rook de interne organen prikkelen, de bloedsomloop herstellen en de zogeheten levensgeesten opwekken.

Een ordonnantie die dateerde uit 1476 maakte reddingspogingen bovendien moeilijk: drenkelingen mochten niet uit het water worden gehaald en moesten met hun voeten daarin blijven liggen tot hun ‘levensgeesten’ waren geweken. Wie dit verbod negeerde, riskeerde een boete van zestig pond of dertig florijnen.⁴ Het ging

destijds meer om het juridische aspect om de doodsoorzaak vast te stellen van de drenkeling dan om hem of haar te redden.⁵

Doordat schijndood en dood nog niet goed konden worden onderscheiden, overleden veel mensen die mogelijk nog te redden waren geweest. Veel schijndode drenkelingen zijn uiteindelijk overleden omdat ze niet uit het water werden gehaald. Het duurde lang voordat de medische wetenschap dit onderscheid beter

leerde te maken en meer inzicht verkreeg in de doodsoorzaak bij drenkelingen. Pas midden negentiende eeuw verschenen de eerste serieuze publicaties over schijndood en reanimatie in Nederland. Veel methodes om een schijndode weer tot leven te brengen waren ook toen nog zeer primitief en werden toegepast voordat medici inzicht hadden in de werking van de longen en het bestaan van zuurstof.⁶

De autocabine vertelt het verhaal van het nut, de historie en het belang van de cursus ‘Auto te water’

² Stichting maatschappij tot redding van drenkelingen, *Grepen uit de geschiedenis van de Stichting Maatschappij tot Redding van Drenkelingen* (Amsterdam, 1980) 9.

³ R.A. Gorter, Het einde van Tabaksrook-klijster als middel tot het opwekken van levensgeesten van schijndoden, in: *Reddingswezen* 2 (1950) 1-10.

⁴ Stichting maatschappij tot redding van drenkelingen, *Grepen uit de geschiedenis van de Stichting Maatschappij tot Redding van Drenkelingen* (z.p z.j.) 9.

⁵ J.M.L. Bierens, *Drowning in the Netherlands: pathophysiology, epidemiology and clinical studies* (Den Haag 1996) 11

⁶ Bierens, *Drowning in the Netherlands*, 232.

BEKENDMAKING

VAN DE

MAATSCHAPPIJ

TOT REDDING VAN DRENKELINGEN.

BESTUURDEREN DER MAATSCHAPPIJ TOT REDDING VAN DRENKELINGEN, in het jaar 1767 te **AMSTERDAM** opgericht, in aanmerking nemende dat nog altijd nietgetogenste de voorschriften en raadgevingen, daarentrent van hunmetwege bekend gemaakt, de behandeling van Drenkelingen, vooral in de eerste oogenblikken, wanneer daarbij nog geen deskundige werkzaam heeft kunnen zijn, veel te wenschen overlaat, verzoeken op nieuw het navolgende zoo algemeen mogelijk bekend te moeten maken:

Het is een dwaling, dat men met het verlossen van de eerste bij een schipwreking geredde zee moet wachten, zodat de Redde op de plaats des onheils aanvang is. Integendeel, iedereen is niet alleen zedelijk verplicht, maar bovendien volkomen bevoegd, ook zonder de toestemming der Redde of te wachten, aan een drenkeling de in schipwreking toestand uit het water gered te, de eerste hulp te verlenen, ten einde hem uit den ongelukkig veld schipwreking tot het leven terug te brengen.

Natuurlijk moet tenaast genootskapige hulp worden ingeroepen. In dresching daaron is men naar de volgende voorstellen te werk:

De drenkeling, zoo spoedig doch zelve zoo voorzichtig mogelijk, uit het water gered, mag voltrekt niet geschoot gerd of met het hoofd wadag gehouden worden. Men verzoere hem voorzichtig (hijvooreld op een ledde) naar een ledag vertrek in de meest nabijzijde woning of herberg. Zoo er geen leze in de buurt en het weder niet of te gear is, geschiede de behandeling in de open lucht.

Begin nu met het lewag gered te ontkleeden. Open daarop den mond en zuiver den van modder en slig. Trek dan de tong naar voren en kistel de keel met een penneveer, om, zoo mogelijk braking op te wekken. Volgt daar niet spoedig en in er geen of slechts zeer zwakke ademhaling te hooren, dan moet de tong met een doek binnen den mond gehouden worden. Daarna moet dadelijk aangevangen worden met het **HERSTELLEN DER ADEMHALING** op de volgende wijze:

Leg den drenkeling plat op den rug, op den grond of op een harde matras, met een van knien of ogerdood kleedingsak onder de schouders.

Plaats in achter het hoofd van den lijder, val zijne beide armen vlak tegen de ribben en trek ze met een gelijkmaterig en zachte lewag zover mogelijk naar boven (zie **FIGUUR I**).

Hoofd de armen twee seconden lang in den stand, lewag ze den weder op dezelfde wijze lang het lijf terug en houd ze twee seconden lang stevig tegen de zijnen gedekt (zie **FIGUUR II**).



Bericht deze beide lewagingen, telken in dezelfde volgorde en met dezelfde tusschenruze, een lang tot de patient zelf weder begint adem te halen. Verlies den mond niet, al dant het ook langer dan een uur alreene. Gif een stuk of twee als eerste teken van terugkeeren leven antwoord, maar zet de ademhalingslewagingen met geduld en volharding voort en laat inmiddels uw helper van tijd tot tijd een lewag met goed van hardhoorn even onder den neus houden en de neus- en keelholte proefden met een in geduld en zachte gedrupte penneveer en de voetzelen met een harden borstel schuiven.

Inden zich bij den patient lewagingen voordoen, legge men hem op den zijde, ten einde de verwijping van het kraakbeel zoo gemakkelijk mogelijk te maken, om te voorkomen dat het kraakbeel in de ledwegen geraakt, hetgeen groot gevaar voor den patient zou opleveren.

Zoodra de ademhaling is teruggekeerd, moet de patient tusschen welken tekens worden gered met een knien onder het hoofd, daarop moet het geredde lewag, voornamelijk de ledenden en de hartstreek, met een of twee wijzen sterk en aetherscheid geveeren worden door middel van flanelle lappen of met de vlakke hand, zodat de puls dadelijk te voelen en de hand weder warm gevoelen is.

In de dresching inmiddels weder tot lewagingen gekomen en nog geen genootskapige hulp lij de hand, den groe men leze in zittende lewag een goeden tong naar of lewagingen met water. Voelt in den mond gasten terug de drenkeling nog bewarntoon op den rug ligt, is hoogst gevaarlijk.

Nacht de patient voldoende tot lewagingen gekomen is, kan hij naar zijn eigen woning of naar een ziekenhuis worden overgebracht; dit behoort evenwel met zorg te geschieden, en moet er op gelet worden, dat hij daarbij zoo weinig mogelijk geschud wordt.

De patient worde daarna in bed gered en warm bedekt, waarbij men zorg dat het gebel onbedekt en de ledgedrillen gespand blijven.

De verdere behandeling worde aan den geneesker overgelaten.

Bij schipwreking ten gevolge van berisping, verhangning, versteking door koudte of andere verpige groen, leede men zoo spoedig mogelijk een genootskapige hulp. In dresching daarvan zorg men in de eerste plaats voor frische lucht en frische — op dezelfde wijze als bij schipwreking toestand verkeert, tot het leven teruggekeerd te hebben.

Breng een bevroren niet terstond in een warm vertrek, maar wrijf zijn lewag met een of twee oogenblikken op.

Natuurlijk moet bij verhangningen in de eerste plaats de strik of strip worden verwijpt.

De Maatschappij heeft een

PREMIE

aan een niet ieder, die, op een van de hierboven vermeldde wijze, kan antoonen, binnen de afgeestrektheid van het Koninkrijk der Nederlanden, de Nederlandische Koloniën, of aan boord van een schip onder Nederlandische vlag, een schipwreking dresching of wondt die ten gevolge van berisping, verhangning enz. in schipwreking toestand verkeert, tot het leven teruggekeerd te hebben.

Deze Premie bestaat:

1. in de **GOUDEN MEDAILLE** der Maatschappij, met vermelding daarop van den naam des redders, heere van de plaats waar en het jaar waarin de redding heeft plaats gegrepen; of in eenen tekenen, ten belage van **En-en-Dertig Gulden en Vijftig Centen**;

2. in de **SILVEREN MEDAILLE**, met vermelding als boven, en **En-en-Twintig Gulden** in geld.

Wanneer onderscheidene personen tot het berstel van den schipwreking hebben bijgedragen, zal de Bevoegde Premie, ter waarde van **En-en-Dertig Gulden en Vijftig Centen**, onder hen door Bezoekers verdeeld worden.

Om op de afgeestelde Premie aanspraak te kunnen maken, moet, binnen een jaar na het voorn, aan het gekore der Maatschappij, op het Rokin te Amsterdam, worden ingezonden:

1. een tevered mogelijk omrekening en door den redder ondertekende beschrijving van het geval, van de omstandigheden bij den schipwreking waargenomen; van de behandeling en van den afloop;

2. een schriftelijke verklaring of bevestiging van twee, ter goeder naam staande personen, die bij het geval van het begin af zijn tegenwoordig geweest en bij het trekken der Premie geen belang hebben.

Bestuurderen der Maatschappij tot Redding van Drenkelingen,
 namens hen,
C. J. VAN SELLESTEIJN, (1. 1.) President,
H. POUW, Secretaris.

Gedrukt bij DR. ERVEN H. VAN MUNSTER & ZONN, Amsterdam.

4 Bekendmaking van de maatschappij tot redding van drenkelingen gedrukt door de erven van H. Munster en zoon in Amsterdam, 15 mei 1845.

Inv.nr. 00045517

238 VEILIG. JAARBOEK KORPORA

De eerste georganiseerde reddingspogingen

Een belangrijke stap werd gezet in 1758, toen dokter J. Engelman in zijn artikel *Verstikkingen en Verstikten* pleitte voor beloningen aan mensen die drenkelingen tot leven brachten. Zo wilde hij de angst verminderen om hulp te bieden. De Amsterdamse koopman Jacob de Clercq hielp hem bij het verwezenlijken van dit plan. Samen met zijn zwager Gijsberth Antwerpen Verbrugge van Freyhoff en predikant Cornelis van Engelen, richtte hij in 1767 de Maatschappij tot Behoudenis der Drenkelingen op, waarvan datzelfde jaar de naam werd gewijzigd in Maatschappij tot Redding van Drenkelingen. Het primaire doel van de Maatschappij was het aanmoedigen van het opwekken van levensgeesten van schijnddode drenkelingen en het bij een breed publiek bekend maken van de in de periode daarvoor beschreven, in laboratoria uitgevoerde reanimatiemethodes.⁷ Mensen verdronken immers niet in laboratoria, maar in grachten, sloten en andere wateren.

Als voorbeeld diende de methode van de Franse arts M. Isnard, die in 1759 was bekroond voor de beste manier om drenkelingen te redden. Zijn aanpak bestond uit het wrijven van het lichaam met warme doeken, het prikkelen van de keel met een ganzenveer, het toedienen van prikkelende stoffen, het opwekken van braken en de vertrouwde methode van het rectaal inblazen van tabaksrook met een klisteerpijpe. Maar ook mond-op-mond-beademing maakte deel uit van de instructies van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen.

In de late achttiende eeuw was Martinus van Marum een van de eerste Nederlandse geleerden (zie over hem de bijdrage in dit boek van Louis Sloos) die de redding van drenkelingen niet alleen als barmhartige daad zag, maar als iets dat wetenschappelijk onderzocht en verbeterd kon worden. In zijn brochure *Bedenkingen en proefneemingen tot verbetering der middelen ter redding van drenkelingen* (1793) nam hij de toen gangbare hulpmiddelen kritisch onder de loep. Op basis van eigen experimenten stelde hij verbeteringen voor, een vernieuwende aanpak in een tijd waarin vooral werd vertrouwd op traditie en goedbedoelde adviezen. Van Marums werk sloot aan bij de vroege Europese 'redding-beweging', waarin organisaties als de Amsterdamse Maatschappij tot Redding van Drenkelingen richtlijnen verspreidden voor reanimatie. Hij onderzocht en toetste de werkzaamheid van de methoden, zoals van het verwarmen tot het inblazen van tabaksrook in de endeldarm.⁸

De Maatschappij tot Redding van Drenkelingen besloot naar aanleiding van het voorstel van Engelman tot het geven van een beloning van een gouden penning of zes gouden dukaten aan iedereen die binnen de Zeven Provinciën een schijnddode

⁷ Idem, 22.

⁸ M. van Marum, *Bedenkingen en proefneemingen tot verbetering der middelen ter redding van drenkelingen* (Haarlem 1793), R.J. Forbes, Martinus van Marum. Life and work III (Haarlem 1971) 71-77, M.J. van Lieburg, 'Martinus van Marum en de geneeskunde', in: *Een elektriserend geleerde Martinus van Marum 1750-1837* (Haarlem 1987) 210-214.



- 5 Boekje met bedenkingen en proefnemingen van Martinus van Marum uit 1793.

Inv.nr. KE001729A



- 6 Detail van een spotprent op Van Marum met een verbeelding van het redden van een drenkeling, waarvan het bijschrift luidt: 'De doctor zal drenkelinge redde met levenslugt - maar 't wil niet lukken.' Anonieme tekening, 1795/1797-1831.

Noord-Hollands Archief, Haarlem

tot leven had gebracht. Als bewijs dat iemand recht had op een premie, moest een mondelinge of schriftelijke verklaring door ooggetuigen worden overlegd bij boekverkoper Peter Meyer aan de Vijgendam te Amsterdam. Ook de gemaakte onkosten bij het redden werden door de Maatschappij vergoed.

De Maatschappij stelde nadrukkelijk dat zij niet tegen de verordeningen van de overheid wilde ingaan, die daarom moest worden ingeschakeld nadat bij een drenkeling de dood was vastgesteld.

Na de officiële oprichting van de Maatschappij werden tienduizend pamfletten gedrukt met aanwijzingen over hoe te handelen wanneer een schijndode aan land werd gebracht. De bekendmakingen werden overal in Amsterdam opgehangen: bij kerken, op gevaarlijke plekken bij het water, maar ook in kroegen, omdat daar de



- 7 Ontwerp van de penning van de Maatschappij tot Behoudenis der Drenkelingen als beloning voor het redden van drenkelingen, 1767.

Inv.nr. KE001741

drenkelingen naar toe gebracht konden worden om bij het vuur verzorgd te worden met aanwijzingen van de Maatschappij.

Op de pamfletten stond onder meer de techniek beschreven van een medicus die zich *Philiater* noemde: het opblazen van de longen met een blaasbalg. Deze methode pasten vroedvrouwen al toe bij doodgeboren baby's, waardoor het inzicht ontstond dat drenkelingen 'verstikken' door zuurstofgebrek.⁹

De Maatschappij deed daarnaast veel aan preventie. Zo zorgde zij ervoor dat nachtwakers werden uitgerust met dreggen en lange lijnen voorzien van kurken, zodat verdrinkingen konden worden voorkomen op plekken die als onveilig werden beschouwd door het ontbreken van straatverlichting, wegbewijzing en afzettingen. Ook werden bijvoorbeeld leuningens langs waterkanten geplaatst. Toen rond 1880 de zwemsport opkwam en in Amsterdam de eerste vereniging werd opgericht om de 'zwemkunst' onder de bevolking te bevorderen, ondersteunde en stimuleerde de Maatschappij deze ontwikkeling.

Van blaasbalg tot manuele ademhaling

Intussen werd de kunstmatige beademing door middel van een blaasbalg minder populair en vervangen door de zogeheten methode van manuele kunstmatige ademhaling, een techniek waarbij de redder alleen zijn handen nodig heeft.

In Nederland werd onder meer de methode van de Nederlandse arts A.W.M. van Hasselt toegepast. Van Hasselt hield zich bezig met toxicologie en forensische geneeskunde. In 1847 schreef hij het boek *De kunstmatige ademhaling tot herstelling*

⁹ Stichting maatschappij tot redding van drenkelingen, *Grepen uit de geschiedenis van de Stichting Maatschappij tot Redding van Drenkelingen*, 23.



8 Een gulden voor een drenkeling, uitgave van de Koninklijke Bond tot het Redden van Drenkelingen.

Inv.nr. KE001647

van schijn doodden. Hierin besprak hij verschillende methodes voor kunstmatige ademhaling. Zijn methode voor reanimatie van drenkelingen, zoals beschreven in de bekendmaking van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen uit 1845, hield het volgende in: de drenkeling moest op de buik op een ton of een andere harde ondergrond worden gelegd met het hoofd en de borstkas naar beneden. Vervolgens moest de drenkeling, met de buik over de ton heen, heen en weer worden bewogen, zodat het water uit de longen en de maag kon stromen. De borstkas en buik moesten met een doek worden strak gebonden om het uitdrijven van water te bevorderen. Deze methode was destijds een belangrijke stap vooruit in vergelijking met eerdere methodes, zoals het rollen van de drenkeling op een ton of het ophangen aan de benen.

Maar gangbaarder werden de Engelse methodes. De arts Marshall Hall kwam in 1856 met een vergelijkbare techniek, waarbij het slachtoffer herhaaldelijk van buik naar zij werd gedraaid. Twee jaar later volgde de methode van de arts Henry Robert Silvester, waarbij de armen van de drenkeling werden opgetild om in te ademen en tegen de borst werd gedrukt om uit te ademen. Deze Silvester-methode werd de bekendste en bleef in Nederland tot ver in de twintigste eeuw gangbaar.

In de Verenigde Staten ontwikkelde Benjamin Howard rond 1860 een variant waarbij borstcompressies werden gecombineerd met armbewegingen, een voorloper van de moderne hartmassage. Al deze manuele methodes hadden hetzelfde doel: zuurstof in de longen krijgen en de bloedsomloop op gang brengen.

Eind negentiende eeuw werd bovendien geëxperimenteerd met het toedienen van elektrische schokken om verstikten of bewustelozen tot leven te wekken.

Vroege pogingen, die kunnen worden beschouwd als voorlopers van de huidige defibrillatie.

De Maatschappij tot Redding van Drenkelingen speelde een belangrijke rol bij het verspreiden van deze kennis. Zij liet op verschillende plaatsen in steden en havens kastjes ophangen met medische hulpmiddelen die chirurgijns en heelmeesters konden gebruiken bij noodsituaties. Zo ontstonden de eerste reanimatiekistjes, de voorlopers van de moderne AED's.¹⁰

In 1909 werd de Koninklijke Nationale Bond voor Reddingswezen en Eerste Hulp bij Ongelukken, Het Oranje Kruis, opgericht, waarvan de Maatschappij lid werd. Door het gezamenlijke doel leek het erop dat de Maatschappij overbodig zou worden. Er was zelfs sprake van opheffing, maar door toedoen van consulent-bestuurder C.J. Mijnliefv werd in goed overleg besloten dat de Maatschappij cursussen zou gaan geven om kennis over schijndood te verspreiden. Ook werd het reddend zwemmen aangemoedigd om de zelfredzaamheid van de drenkeling te vergroten.

Het aantal verdrinkingsgevallen bleef in de negentiende eeuw zeer groot, maar nam geleidelijk af door het stimuleren van zwemlessen. Vanaf 1915 richtte de Maatschappij zich vooral op het verspreiden van brochures en films over reanimatie. Daarbij werd de Silvester-methode gepropageerd. Het daadwerkelijke reddingswerk liet zij over aan andere verenigingen.

Aan het begin van de twintigste eeuw verdrongen in Nederland nog zo'n duizend mensen per jaar.¹¹ In 2024 waren dit er 146, een enorme afname die mede te danken is aan de ontwikkeling op het gebied van preventie, redding en reanimatie.¹²

Ontstaan van reddingsbrigades

In 1917 richtten enkele plaatselijke Vrijwillige Brigades tot Redding van Drenkelingen, waaronder die van Amsterdam, Haarlem, Breda en Den Haag, de Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (NBRD, vanaf 1952 KNBRD) op. Deze bond zette zich in voor de bevordering van het reddend zwemmen en het redden van drenkelingen. De Maatschappij tot Redding van Drenkelingen leverde hieraan een financiële bijdrage.

In Haarlem deed A.J. Meijerink op 17 juni 1913 een oproep in de plaatselijke krant om een reddingsbrigade op te richten. Meijerink, leraar in de schermkunst, was diep geraakt door het verhaal van zijn dochter, die had gezien hoe iemand verdrong terwijl wel honderd omstanders toekeken zonder in te grijpen. Kort daarna, op 26 juni van datzelfde jaar, werd op zijn initiatief de Haarlemse Reddingsbrigade opgericht.

¹⁰ Hans Waldeck, Thijs Gras, 'Terugkeer uit het dodenrijk: aspecten van de geschiedenis van de reanimatie', in: *Vakblad V&VN Ambulancezorg* (2022) 32.

¹¹ A.J. Meijerink, *Het redden van drenkelingen uit auto's, Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen 1937* (Z.p. 1937) 8.

¹² [www.cbs.nl](https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2025/30/146-mensen-verdronken-in-2024), aldaar: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2025/30/146-mensen-verdronken-in-2024>.



9 De heer Meijerink met het bestuur van de Apeldoornse Reddingsbrigade in 1939.

CODA Apeldoorn

De vereniging had als doel om drenkelingen zoveel mogelijk praktische en snelle hulp te bieden. De heer Meijerink was een bevoegen man en de drijvende kracht achter de oprichting van vele brigades in Nederland. Hij gaf lezingen met toverlantaarnplaatjes en organiseerde demonstraties. Vanaf 1932 ondernam hij promotietochten door het gehele land, met als resultaat dat veel nieuwe reddingsbrigades werden opgericht. Uiteindelijk werd Meijerink benoemd tot Hoofdconsul voor de Centrale Propaganda.

Professionalisering en onderwijs

De Bond ontwikkelde al vroeg een leerprogramma voor haar leden. Brigadeleden kregen les in reddingstechnieken bij water- en ijsongevallen, auto's te water, bewustelozen en schijndoden en gas- en elektriciteitsongevallen. Dankzij de centrale propaganda en het enthousiaste vrijwilligerswerk groeide het netwerk snel. Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog was een landelijk dekkend stelsel van meer dan honderd brigades actief, een fundament voor het moderne waterreddingswezen in Nederland.

De Reddingsbrigade van Apeldoorn

De Apeldoornse Reddingsbrigade dateert van februari 1934. De oprichting kwam niet alleen voort uit de groeiende landelijke belangstelling voor het redden van drenkelingen, maar ook uit de wens om in het binnenland mensen op te leiden in reddend zwemmen.

10 Uitgave van de radiolezing van de heer Meijerink op 16 februari 1935 over het redden van drenkelingen uit auto's.

Inv.nr. KE001764



245

AUTO TE WATERI

De beginjaren

Apeldoorn kende destijds verschillende zwembaden, waaronder het Kristalbad, waar veel werd geoefend en de Zwem- en Poloclub A.Z.C. actief was. Op 9 februari 1934 organiseerde deze vereniging een 'causerie' met lichtbeelden over redding van drenkelingen, verzorgd door Meijerink. Naar aanleiding van deze lezing werd besloten ook in Apeldoorn een reddingsbrigade op te zetten. De oprichters waren onder anderen P. van der Heijden, W. Harkema en A. van Rossum. Zij stelden zich ten doel de veiligheid in en rond het water te vergroten door het geven van instructies en demonstraties.

De brigade sloot zich aan bij de Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen en kreeg de beschikking over oefenmateriaal dat door de bond werd verstrekt. De eerste trainingen waren gericht op het aanleren van reddingstechnieken, het veilig benaderen van drenkelingen en het toepassen van kunstmatige ademhaling.

Daarnaast organiseerde de Apeldoornse Reddingsbrigade al snel demonstraties tijdens lokale evenementen en zwemwedstrijden, om het publiek te laten zien hoe levens gered konden worden bij waterongevallen.

Wederopbouw en groei

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwamen de activiteiten van de brigade vrijwel stil te liggen, maar na de Bevrijding werd de organisatie nieuw leven ingeblazen. Bovendien groeide in de jaren vijftig de belangstelling voor veiligheid in en rond

het water, mede door de toenemende welvaart en de opkomst van recreatief zwemmen.

De brigade breidde haar taken uit met opleidingen voor zwemmend redden (later het reddingszwemmen) en EHBO, en werkte daarbij samen met scholen en sportverenigingen in Apeldoorn. De aandacht voor waterongevallen en specifiek, het redden van drenkelingen uit auto's, is tot op de dag van vandaag een belangrijk speerpunt van de brigade.

Aandacht voor drenkelingen uit auto's

De initiatiefnemer van de Haarlemse reddingsbrigade Meijerink was ook de eerste die landelijke aandacht vroeg voor het redden van drenkelingen uit auto's. Op zaterdag 16 februari 1935 gaf hij hierover een radiolezing.¹³ Dankzij de promotie van de zwemkunst door de bond was het aantal mensen dat kon zwemmen inmiddels fors toegenomen, waardoor het aantal verdrinkingsgevallen afnam.

Toch bracht de opkomst van de auto nieuwe gevaren met zich mee. Nederland is rijk aan water, en door mist en gladheid raakten steeds meer auto's te water. In zijn radiotoespraak vertelde Meijerink dat in 1934 maar liefst 85 voertuigen te water waren geraakt, waarbij 43 slachtoffers vielen. Hij vermeldde onder andere een tragisch ongeluk bij Emmercompasuum, waar op Tweede Kerstdag zeven inzittenden, onder wie vier kinderen, omkwamen. De Boskoopse Reddingsbrigade vroeg daarom aan de bond om dit soort ongelukken te bestuderen.

Lessen uit praktijkervaring

Aan de papieren uitgave van de radio-uitzending werden drie korte rapporten toegevoegd. Het eerste rapport was van de heer H. van der Voet uit Katwijk, die samen met zijn twee halfbroers op 28 februari 1935 te water raakte. Het tweede verslag betrof een ongeluk op 16 februari 1935, waarbij de arts A.G.M. Verbeek uit Amersfoort verdronk. Het derde verslag ging over een redding op 27 november 1930 in de Schelde, waarbij door samenwerking tussen een schipper en een lid van de reddingsbrigade drie drenkelingen konden worden gered. Deze ervaringen werden gebruikt om adviezen op te stellen voor inzittenden en redders bij auto-te-waterongevallen, en om aanbevelingen te doen voor de aanschaf van veiligere auto's.

In 1937 schreef Meijerink in opdracht van de bond een boekje over het redden van drenkelingen uit auto's gebaseerd op zijn succesvolle radio-uitzending. In 1939 volgde hiervan een herdruk. Naast adviezen werden ook de lessen beschreven die waren geleerd uit proeven met auto's te water. Verschillende brigades, waaronder die van Boskoop, Amsterdam en Haarlem, deden praktijkproeven met het te water

¹³ A.J. Meijerink, *Het redden van drenkelingen uit auto's*, Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen radiouitzending van 16 februari 1935, (Amsterdam z.j.) 3-22.

laten van auto's. Kennis en onderwijs waren essentieel: door deze experimenten kon het aantal slachtoffers van de 'natte dood' drastisch worden verminderd, ondanks de groei van zowel het aantal auto's als de bevolking.

De eerste die het vraagstuk 'hoe te handelen in een dergelijke situatie' praktisch onderzocht, was Frans van Lunteren van de Rotterdamse Reddingsbrigade. Hij ontwierp een zogenaemde 'duikkist', die werd gesloten op dezelfde manier als een auto, met een portier. In deze duikkist werden duikpoppen gelegd die 'gered' moesten worden. Later volgden andere reddingsbrigades, zoals die van Delft, met experimenten, waarbij echte auto's met duikpoppen te water werden gelaten.

Samenwerking met instanties

Bij deze experimenten werden ook andere organisaties betrokken, zoals de politie, de brandweer, de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club (KNAC), de ANWB, Het Oranje Kruis, het Rode Kruis en diverse EHBO-verenigingen. De eerste besprekingen vonden plaats in de Industriële Club in Amsterdam, waar werd geconcludeerd dat alleen praktijkproeven echt inzicht konden bieden.

Met steun van de Koninklijke Marine in Den Helder, de directie van de Fordfabrieken in Amsterdam, de Amsterdamse brandweer en de Amsterdamse Reddingsbrigade, werden de eerste grootschalige experimenten daadwerkelijk uitgevoerd.

Tijdens proeven die op 1 september 1934 plaatsvonden bij de Fordfabrieken, werd de cruciale ontdekking gedaan: door het ontstaan van een luchtbel in de auto ontstond een kort evenwicht tussen de druk binnen en buiten de cabine, waardoor inzittenden tijdelijk konden blijven ademen. Zodra dat evenwicht was bereikt, konden de portieren worden geopend en kon(den) de inzittende(n) ontsnappen.

In de haven voerden marineduikers proeven uit op tien meter diepte; zij konden ongeveer vijf minuten in de auto blijven zitten voordat het gevaarlijk werd.

Uit deze proeven bleek dat door het gewicht van de motor aan de voorzijde van de auto, de meeste lucht zich aan de achterzijde verzamelde. Daar bevond zich dus de grootste kans op ontsnapping.

Technische aanbevelingen en demonstraties

Auto's uit de jaren twintig waren vaak nog voorzien van een linnen kap. Bij reddingsacties kon dan worden volstaan met het opensnijden van de kap. Later werden deze kappen echter verstevigd met ijzerdraad, waardoor dit niet meer mogelijk was. Leden van de reddingsbrigade gaven autofabrikanten daarom het advies om voertuigen uit te rusten met een uitneembaar of draaibaar achterraam. In dit kader knoopte de bond speciaal gesprekken aan met het Koninklijk Huis om ervoor te zorgen dat auto's van het hof voortaan uitsluitend van dergelijke ramen voorzien zouden zijn.¹⁴

¹⁴ M. Peters, J. van der Vooren, *De redders in nood 100 jaar reddingsbrigade Nederland* (Haarlem 2017) 56.



AUTO te water

HOE TE HANDELEN BIJ EEN TE WATER GEREDEN AUTO

De KONINKLIJKE NEDERLANDSE BOND TOT HET
REDDEN VAN DRENKELINGEN
Frans Halsstraat 8, 2021 EK Haarlem
Postgiro 7626 - telefoon 023 - 264386 / 274335

- 11 Brochure Auto te water van de Koninklijke Nederlandse Bond tot het redden van drenkelingen.

Collectie Apeldoornse Reddingsbrigade

248

VEILIG. JAARBOEK KORPORA



De eerste inzittende verlaat de cabine, na een extra hap lucht te hebben ingenomen
De medepassagiere blijft intussen lucht happen boven in de kap...

- 12 Ontsnapping uit de eerste autocabine van de Apeldoornse reddingsbrigade, in: *De Spiegel* (1954).

CODA, Apeldoorn

De Amsterdamse Reddingsbrigade was daarna bijzonder succesvol met demonstraties waarbij een cabine onder water werd getoond. De ervaringen van de brigades sloten goed aan bij die van ervaringsdeskundigen die zelf een auto-te-waterongeluk hadden overleefd.

De Haarlemse Reddingsbrigade plaatste later een raampje in het dak van de demonstratiecabine en gaf met deze oefencabine meerdere demonstraties. Ook

Boskoop ging oefenen met een autocabine zonder zuurstofapparaat, waarbij de tijd dat iemand onder water kon blijven steeds verder werd opgevoerd. Meijerink benadrukte daarbij dat dit geen wedstrijd was! Hij wees erop dat het niet alleen belangrijk is om te weten hoe je uit je eigen auto, bus of taxi kunt ontsnappen, maar vooral dat je moet kunnen zwemmen.¹⁵

Na de jaren dertig veranderde de vorm van de auto, en in de jaren zestig werd definitief afscheid genomen van de luchtbeltheorie. De nieuwe instructies, waarbij de auto juist zo snel mogelijk moest worden verlaten, werden opgenomen in de brochure *Auto te water*, die via het CBR onder alle rij scholen werd verspreid.¹⁶

Cursus Auto te water Apeldoorn

De eerste autocabine

De radiotoespraak en het boekje van Meijerink inspireerden ongetwijfeld ook de leden van de Apeldoornse Reddingsbrigade opnieuw voor het redden van drenkelingen uit auto's. Nog in datzelfde jaar ontwierp een van de leden de eerste autocabine die in het Kristalbad te Apeldoorn kon worden gebruikt. Het betrof een zware metalen constructie die onder water kon worden gebracht. Hiermee konden cursisten oefenen in het handelen bij een auto-te-waterongeval.

Volgens brigadeleden was het model ook naar de toenmalige normen gevaarlijk omdat de cabine snel naar de bodem zonk. Toch sloot het ontwerp goed aan bij de praktijk omdat echte auto's te water toen ook snel zonken.

Waar circa tachtig procent van de brigades actief was aan de kust of bij rivieren, wist de Apeldoornse brigade midden op de Veluwe, zonder groot open water, een uniek specialisme voor zwembaden te ontwikkelen.

De tweede autocabine

Vanwege het succes van de eerste autocabine, viel al snel het besluit om een professioneler model aan te schaffen. Hiervoor werd een commissie opgericht, waarin Wim van Straten, zwemleraar van beroep en vanaf 1957 instructeur en examinator van de brigade, zitting nam.

Hij vertelt dat het nieuwe model van licht materiaal werd gemaakt en verzwaard moest worden met gewichten om te kunnen zinken. Hiervoor werden vijf gewichten van elk vijftientig kilo gebruikt.

Het compacte formaat van de cabine, die op kleine wielen stond, maakte haar zeer mobiel en geschikt om via de deuren van vrijwel elk zwembad naar binnen gereden te kunnen worden. De cabine woog ongeveer honderd kilo en kon door vier man worden opgetild. Om de cabine gecontroleerd in zwembaden te kunnen laten zakken, werd een speciale stelling gebouwd.

¹⁵ Meijerink, *Het redden van drenkelingen uit auto's [...]* 1935, 8.

¹⁶ Peters, Van der Vooren, *De redders in nood*, 57.



13 Detail van de tweede autocabine van de Apeldoornse Reddingsbrigade.

Inv.nr. 00047616.C

Bij demonstraties op stranden moest soms een hijskraan worden gebruikt. De belangstelling van andere brigades voor het ontwerp van deze tweede autocabine was groot, omdat zij vaak alleen over cabines beschikten die aan hun eigen zwembad of omgeving gebonden waren.

De commissie, zo vertelt Wim van Straten, had de keuze tussen twee aankoopopties: een klein bedrag betalen waarbij de mal eigendom bleef van het bedrijf dat de autocabine produceerde, of een hoger bedrag waarbij de mal eigendom werd van de Apeldoornse brigade. Uiteindelijk werd gekozen voor de tweede optie, zodat de autocabine inkomsten kon genereren, waarmee het voortbestaan van de brigade kon worden verzekerd.

Cursussen en traditie

Cursussen kwamen vaak tot stand in samenwerking met rijscholen, zoals die van Frans Kant, en verzekeringsmaatschappijen, waaronder Centraal Beheer uit Apeldoorn. De brigade verzorgde naast cursussen ook vele demonstraties door heel Nederland, waarmee eveneens inkomsten werden gegenereerd. Tijdens deze wekelijkse tochten was op de terugweg altijd geld gereserveerd voor een gezamenlijke 'frietstop', een traditie die de teamgeest versterkte.

Door het aanbieden van deze cursus voor een breed publiek, het eenvoudige gebruik in vrijwel alle zwembaden en de hoge investering in een veilige, innovatieve cabine, wist de brigade in Apeldoorn zich met de cursus 'Auto te water' te onderscheiden van andere brigades.

- 14 Een van de oefeningen met auto te water in het Sportfondsenbad in Apeldoorn.

Collectie Apeldoornse Reddingsbrigade



- 15 Vrijwilligers, onder wie Anton Mulder, staan in de stand op de Hesta Show met de autocabine om reclame te maken voor de reddingsbrigade.

Collectie Apeldoornse Reddingsbrigade



Demonstraties: realistische reddingen en publiekstrekkers

De Apeldoornse Reddingsbrigade gaf vanaf de jaren zeventig frequent demonstraties door het gehele land, soms wel twintig per jaar. In een aantal gevallen werden daarbij zelfs echte auto's het water ingereden. Dit gebeurde bijvoorbeeld bij demonstraties in het Apeldoorns Kanaal, het Maas-Waalkanaal bij Mook en tijdens landelijke veiligheidscampagnes.

Deze demonstratiedagen trokken veel publiek. Auto's werden met hulp van de brandweer de kanalen ingeduwde om toeschouwers een realistisch beeld te geven van een reddingsactie. Bij elk wiel bevond zich een duiker van de brandweer om de veiligheid te waarborgen.

Omdat het zicht in het kanaal onderwater vrijwel nihil was, werd gewerkt met touwen en markeringen, zodat redders wisten waar de auto zich bevond. Zonder deze hulpmiddelen kon de auto snel uit het zicht raken en was onbekend of het goed ging met de inzittenden in de cabine.

De autocabine werd ook gebruikt bij landelijke evenementen, zoals zwemvierdaagsen en open dagen van de ANWB.



16 Cursus 'Auto te Water' in het Kristalbad te Apeldoorn, jaren 80.

Reddingsbrigade Apeldoorn

Tijdens deze demonstraties liet de brigade zien hoe iemand tien minuten veilig in een auto onderwater kon blijven. Vaak was het Harry Meijer die in de cabine plaatsnam. Met een bordje gaf hij onderwater het teken dat alles in orde was. Hoewel dit voor het publiek indrukwekkend was om te zien, is dit nu onverantwoord. Tegenwoordig luidt de instructie bij een auto te water dat het voertuig zo snel mogelijk dient te worden verlaten.

Voor extra spektakel werd soms gebruikgemaakt van een bouwkraan om de cabine in het water te laten zakken. Dit leverde indrukwekkende beelden op, maar kon ook gevaarlijk zijn. Zo kwam de cabine tijdens een demonstratie bij het Heidebad in Ede een keer vast te zitten doordat het contragewicht van de kraan op het dak belandde en de deur blokkeerde. Omdat de cabine bij het ophijsen boven de grond vaak instabiel bungelde, werd later een verbeterde constructie gemaakt die veiliger was.

De vrijwilligerscultuur binnen de brigade speelde altijd een grote rol. Tijdens interviews komen vooral herinneringen naar boven aan saamhorigheid, humor en bijzondere momenten: van carnavalsoptochten met de cabine op een aanhanger tot echte reddingsacties waarbij moed en improvisatie cruciaal waren.

Landelijke en internationale bekendheid

Vanaf de jaren dertig tot ver in de jaren zeventig verschenen meerdere 'populaire' artikelen over de door de Apeldoornse brigade gegeven training 'Auto te water', in vele Nederlandse kranten en onder meer het weekblad *De Spiegel*, maar ook internationaal, in het Zwitserse dagblad *Süd Ost*. Deze publicaties vergrootten de bekendheid van de demonstraties met de autocabine aanzienlijk.



17 Leerlingen van de Herziene Primaire Opleiding (HPO) van de politie nemen in 1985 deel aan de cursus 'Auto te water' in het Sportfondsenzwembad in Apeldoorn. Links Co Bijl.

Foto Co Bijl

253

AUTO TE WATER!

De aandacht bereikte een hoogtepunt bij de wereldwijde belangstelling voor het beruchte Chappaquiddick-incident in 1969 in de Verenigde Staten, waarbij senator Ted Kennedy betrokken was.¹⁷ Hij raakte in de nacht, bij een pont, met zijn auto te water. Kennedy overleefde het ongeluk, maar zijn passagier, zijn secretaresse Mary Jo Kopechne, verdronk.

Het incident had wereldwijd grote gevolgen, vooral omdat Kennedy het ongeluk pas de volgende dag meldde. Hij hield vol dat hij had geprobeerd Mary te redden, maar dat dit niet was gelukt. Het schandaal vestigde internationaal de aandacht op de gevaren van auto's te water.

Na dit ongeluk kwam er zelfs een delegatie uit de Verenigde Staten om de Nederlandse cursus 'Auto te water' bij te wonen. Op 22 oktober 1969 werd over dit onderwerp door Cinecentrum Hilversum een TV-reportage gemaakt voor de Amerikaanse televisie.¹⁸

Ook traden leden van de brigade, onder wie Martin Bevelander, in de eenentwintigste eeuw op in landelijke televisieprogramma's, zoals *Blik op de weg*. Voor de televisie werden geregeld oefeningen nagespeeld om te laten zien hoe je veilig uit een te water geraakte auto kon ontsnappen.

¹⁷ [www.wikipedia.org](https://en.wikipedia.org/wiki/Chappaquiddick_incident), aldaar: https://en.wikipedia.org/wiki/Chappaquiddick_incident.

¹⁸ *De brigade*. Maandblad van de Koninklijke Bond tot het redden van drenkelingen december (1969) 191.



18 Detail van de autocabine met het luchtventiel.

Inv.nr. 00047616.B

De cursus 'Auto te water' voor de politie

In 1972 werd het voormalige seminariegebouw in Apeldoorn in gebruik genomen als opleidingscentrum voor de Rijkspolitie. Drie jaar later verhuisde ook de kaderschool van de Rijkspolitie van Arnhem naar Apeldoorn. Tot 1980 kon daar vervolgens een eenjarige opleiding tot politieagent gevolgd worden die voornamelijk bestond uit juridische vakken.

Van theorie naar praktijk

Uit onderzoek bleek dat de politieagent in de praktijk een grote beslissingsbevoegdheid had en daardoor zelfstandig moest kunnen optreden.¹⁹ In de jaren tachtig werd de opleiding daarom vervangen door een bredere maatschappelijke opleiding, de Herziene Primaire Opleiding (HPO), die negentien maanden duurde.

Deze opleiding bestond uit drie onderdelen: vaktechnische vorming, lichamelijke vorming en mentale vorming. Het omgaan met burgers kreeg hierbij een belangrijk accent, onder meer via discussiegroepen en rollenspellen.

De introductie van de cursus

Co Bijl, groepsbrigadier bij de gemeentepolitie in Apeldoorn aan de Vosselmanstraat, wilde als mentor de leerlingen van de HPO tijdens hun stage bij het korps laten kennismaken met verschillende disciplines. Zo vatte hij het idee op om tijdens de afronding van de opleiding en het begin van het praktijkgedeelte tijdens de stage een paar spannende activiteiten te organiseren, waaronder de cursus met de autocabine en het beklimmen van de ladderwagen van de brandweer.

¹⁹ Ronald van der Wal, *De geschiedenis van de Nederlandse politie: de vakorganisatie en het beroepsonderwijs* (Amsterdam 2007) 558.



19 De politie oefent met blinddoek en uniformjas met de autocabine in oktober 2010.

Foto Co Bijl

Bijl kwam destijds in contact met Anton Mulder, die namens de reddingsbrigade de cursus 'Auto te water' verzorgde. Hij besloot lid te worden van de Apeldoornse brigade en gaf later zelf als instructeur les aan politiegroepen. Samen met Martin Bevelander introduceerde hij de cursus bij de politieopleiding in Lochem (De Cloese). Zo werd 'Auto te water' een vast onderdeel van de politieopleiding.

Bijl werd later zelfs voorzitter van de brigade. De cursus ging deel uitmaken van een meerdaagse politieopleiding, waarin agenten lange afstanden moesten lopen, zwemmen en zware opdrachten uitvoeren. Samen met Martin Bevelander, Theo Ros en enkele brandweermensen werd de training vanaf 1978 gegeven in het Sportfondsenbad. Vaak begonnen de lessen al om zeven uur 's morgens. De cursus vond meestal plaats aan het einde van de opleiding en begin van de stage als afsluitende test om te kijken of de leerlingen fysiek konden voldoen aan de eisen.

Doel en uitvoering

Voor de politie was de cursus niet zozeer bedoeld om te leren ontsnappen uit een auto te water, maar vooral om te leren omgaan met stressvolle situaties. De oefeningen hielpen cursisten hun angst voor hoogtes, kleine ruimten en water te overwinnen, en dienden tevens als teambuilding. Deze teambuilding werd bij surveillancegroepen van Apeldoorn reeds toegepast om te weten wat elkaars sterke en zwakke punten waren.

Speciaal voor de politie werd de tweede autocabine aangepast met een ventiel, zodat de luchtbel sneller ontsnapte. Hierdoor werd de training intensiever, omdat



20 Reddingklos met reddingslijn van de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen.

Inv.nr. 02800544

er minder zuurstof in de cabine overbleef. Ook werd geoefend met blinddoeken, om de situatie nog realistischer en stressvoller te maken. Politieagenten moesten dan geblinddoekt, geleid door een touw met een klos, mensen uit een auto bevrijden.

Een belangrijke instructie hierbij was om onder water de kortste afstand naar de auto af te leggen, omdat de inzittende(n) anders te weinig lucht had(den). Pas op het punt waar het loodrecht naar beneden ging, moest worden afgedaald. Dit maakte de oefening geschikt als stresstraining, ook voor speciale eenheden van de politie.

Bij deze cursussen was een politiepsychologe aanwezig om in te grijpen bij panieksituaties. In geval van paniek kon de deelnemer via de voorruit van de autocabine, de nooduitgang, ontsnappen: een raam dat met een pees was bevestigd en eruit kon worden gedrukt, vergelijkbaar met de ramen in de eerste auto's.

Effect en navolging

De impact van de cursus bleek groot. Een van de cursisten raakte een week na de training daadwerkelijk met haar auto te water. In de krant vertelde zij hoe ontzettend blij ze was dat ze de cursus had gevolgd, omdat ze precies wist wat ze moest doen; ze bleef kalm, klom uit de auto en ging op het dak zitten, waar ze rustig wachtte op de hulpdiensten.



21 Oefenen met de luchtbel in de derde autocabine in 2001 in het Sportfondsenbad in Apeldoorn.

Foto Co Bijl

257

AUTO TE WATER!

Ook studenten van de Nederlandse Politieacademie (NPA) trainden in de periode 1985-2005 in het Sportfondsenbad en legden daar hun praktijkexamen af. De trainingen verzorgde de politie zelf, terwijl de praktijkexamens werden afgenomen door leden van de reddingsbrigade. Het theorie-examen vond plaats op de Politieacademie, waar eveneens leden van de brigade aanwezig waren.

De derde autocabine

Vanaf de jaren negentig verschoof de aandacht steeds meer naar een bredere vorm van waterhulpverlening, mede door de aansluiting bij de Nationale Reddingsvloot. Toch werd in 1991 nog een derde autocabine aangeschaft, die tot op de dag van vandaag in gebruik is.

Deze derde cabine, gebouwd door een bedrijf in Werkendam, had een platter dak, vergelijkbaar met moderne auto's, en was voorzien van verlichting. De cabine kostte 32.000 gulden. Ook bij deze productie besloot de brigade de mal zelf aan te schaffen, zodat toekomstige reproductie of aanpassing mogelijk bleef.

Nieuwe inzichten en strengere regels

Door de steeds strengere veiligheidsvoorschriften en de veranderde inzichten over hoe een auto te water diende te worden verlaten, raakte de cursus 'Auto te water' geleidelijk op zijn retour.

De Apeldoornse Reddingsbrigade maakt tegenwoordig deel uit van de Nationale Reddingsvloot en valt rechtstreeks onder de overheid, binnen het kader van de veiligheidsregio's. Als zodanig werd de brigade onder andere actief ingezet tijdens de watersnood in Limburg in 2021.

Tegenwoordig geeft de brigade, meestal samen met de brandweer, vaker de cursus oppervlakteredding. Daarmee heeft een duidelijke verschuiving plaatsgevonden: van de cursus 'Auto te water' naar een bredere focus en meer professionele vorm van waterhulpverlening.

Besluit

De autocabine die de Apeldoornse Reddingsbrigade in 2025 aan Korpora schonk, is veel meer dan een tastbaar object. Ze vertelt het verhaal van nut, historie en betekenis van de cursus *Auto te water*. Een cursus die decennialang mensen bewust maakte van de gevaren van voertuigen te water én hen leerde hoe ze zichzelf konden redden.

De Apeldoornse brigade, opgericht in 1934, heeft in de loop van haar geschiedenis een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van waterveiligheid in Nederland. De komst van de auto bracht nieuwe uitdagingen met zich mee en juist binnen de brigades ontstond het inzicht dat praktische kennis en oefening levens konden redden.

De ontwikkeling van de unieke autocabine, bedoeld voor gebruik in zwembaden en demonstraties door het gehele land, bezorgde de brigade niet alleen landelijke, maar zelfs internationale bekendheid. Het was een innovatief hulpmiddel dat techniek, training en voorlichting op een bijzondere manier samenbracht.

Door de jaren heen veranderden voertuigen, verkeersstromen en veiligheidsnormen, maar één les bleef altijd hetzelfde: probeer niet in paniek te raken, denk na en blijf rustig!

Die eenvoudige regel, ooit centraal in de cursus *Auto te water*, geldt nog steeds in elke noodsituatie.

Dankzij samenwerking met organisaties op het gebied van verkeersveiligheid, politie, brandweer en andere hulpdiensten, groeide de Apeldoornse reddingsbrigade uit tot een organisatie met grote maatschappelijke betekenis.

Haar kracht schuilt in de vrijwilligerscultuur, in de mensen die, vaak jarenlang, hun kennis, tijd en toewijding inzetten om anderen te helpen. Daarmee vormt de brigade niet alleen een onderdeel van het lokale geheugen van Apeldoorn, maar ook van het collectieve erfgoed van Nederland. Met haar kennis, inzet en samenwerkingsvermogen heeft de Apeldoornse Reddingsbrigade Nederland – letterlijk én figuurlijk – een stuk veilig(er) gemaakt.

Probeer niet in
paniek te raken,
denk na en blijf
rustig!

Summary

The article *Auto te water!* traces the history of water rescue in the Netherlands and the pivotal role of the Apeldoorn Rescue Brigade. Founded in 1934, the brigade gained (inter)national fame with its innovative “Auto te water” course, training people to escape from submerged vehicles. The article explores the evolution of rescue methods – from 18th-century resuscitation experiments to modern lifesaving techniques – and highlights how the brigade’s unique training cabin became a symbol of Dutch safety innovation. Through collaboration with police, fire service, and insurers, the brigade professionalized water rescue and contributed to public safety education. The donated training cabin now preserved by Korpora represents not just a technical artifact, but a legacy of courage, dedication, community service, and prevention.

Keywords

Rescue brigade, submerged car, water rescue, drowning prevention, resuscitation

Over de auteur

Annet Ruseler (1965) studeerde Maatschappij Geschiedenis aan de Erasmus Universiteit te Rotterdam. Zij is werkzaam als manager collectie informatie bij Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid. Haar passie ligt bij het digitaal aanbieden van collecties in een bredere context door middel van Linked Open Data. Haar focus ligt op het vertellen van verhalen rondom de objecten van Korpora. Haar werk legt verbinding tussen materieel erfgoed en de mensen die ermee werkten. Zij is redactielid van *Veilig Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid*.