

1

VEILIG

SAFE Annual Korpora

Jaarboek Korpora



A
U
P

KORPORA

Erfgoed
Publieke Veiligheid

VEILIG ■ Jaarboek
Korpora

SAFE ■ Annual
Korpora

VEILIG

**Jaarboek
Korpora**

ERFGOED PUBLIEKE VEILIGHEID HERITAGE PUBLIC SAFETY
NUMMER 1 NUMBER 1

SAFE

**Annual
Korpora**



Inhoud

- 7 **Woord vooraf**
LUTE NIEUWERTH
- 8 **Van Kriminologische Verzameling tot Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid**
DRS. JOS BREUKERS, DR. LOUIS PH. SLOOS
- 42 **'Het is altijd een herinnering aan de watersnoodramp'**
De correspondentie van wachtmeester Reinder van der Put van het Korps Rijkspolitie vanuit het rampgebied na de watersnood van 1953
DRS. ANNET RUSELER
- 64 **'Een zwaard, zijnde aan de eene zijde zaag, aan de andere zijde sabel'**
Uit de nalatenschap van brandmeester Ben de Hondt (1930-2021)
AANWINST
- 68 **Een tekening, een aquarel en een schilderij**
De Nederlandse politie door de ogen van kunstenaars en 'kunstmakers'
AANWINST
- 72 **'Een nobele persoonlijkheid op het gebied van het maatschappelijk
hulpbetoon'**
Commissaris van rijkspolitie H.J.A. Simons de Ruyter (1860-1924)
DRS. TRISTAN BROOS
- 96 **De raderbaar van militair-arts Cornelis de Mooy**
DR. LEO VAN BERGEN
- 124 **Een 'politiekolos' voor Korpora**
AANWINST
- 128 **'Een modern marteltuig dat helm heet'**
AANWINST

- 132 **Luchtalarm! Gas!**
Gasmaskers voor de bescherming tegen luchtaanvallen, 1931-1940
DRS. JOS BREUKERS
- 164 **Redden, bergen, pompen, puinruimen en spuiten**
De rol en betekenis van de brandweer tijdens de Watersnoodramp in 1953
DR. LOUIS PH. SLOOS
- 192 **'Blazen in een ballonnetje'**
De Harger Drunkometer
AANWINST
- 196 **Politieuniformen uit voormalig Nederlands-Indië**
AANWINST
- 200 **De gemeentepolitie als zieken en- ongevallenvervoerder van 1924 tot 1979**
DRS. THIJS GRAS EN DR. HANS WALDECK
- 232 **Ondergronds erfgoed**
Een reis door het B.B. Commandocomplex te Rijswijk
REMCO DE GOEDE MA
- 258 **De Chevrolet Chevy Van verbindingcommandowagen van het Nederlandse Rode Kruis**
AANWINST
- 262 **Een positiejurk voor zwangere politievrouwen**
AANWINST
- 266 **Moord en Brand**
Van Rijksbrandweer naar Feuerschutzpolizei-Abteilungen (motorisiert) in Nederland tijdens de Duitse bezetting
GERARD KOPPERS
- 298 **Een uniek exemplaar van het wereldberoemde brandweerboek van Jan van der Heyden cs**
AANWINST
- 303 **Colofon**

Woord vooraf

Bij de start van Korpora als nationale erfgoedinstelling voor publieke veiligheid, is het idee opgekomen om jaarlijks een aantal auteurs te verzoeken om een ‘verhaal’ over onze collectie aan het papier toe te vertrouwen. Immers, dankzij de rijke historie van de politie, brandweer, Bescherming Bevolking (B.B.) en het Nederlandse Rode Kruis, is er aan verhalen geen gebrek. Integendeel, een bezoek aan één van onze depots of ons Kenniscentrum levert al snel meer dan voldoende inspiratie op.

Het jaarboek hebben we als titel *VEILIG!* meegegeven. Veilig(heid) is immers de rode draad in het historisch erfgoed dat bij Korpora is ondergebracht. Initiatiefnemers van Korpora zijn dan ook: het Ministerie van Justitie en Veiligheid, de Nationale Politie, de veiligheidsregio's (NIPV) en het Nederlandse Rode Kruis.

Zowel de politie, de brandweer, de B.B. als het Nederlandse Rode Kruis komen hier aan bod. In dit eerste jaarboek is ook een bijdrage opgenomen over de geschiedenis van Korpora, die direct is terug te voeren tot het jaar 1928, en over het bunkercomplex Overvoorde te Rijswijk dat door Korpora wordt beheerd. Last but not least wordt uitgebreid aandacht besteed aan bijzondere aanwinsten voor de collectie in het afgelopen jaar.

De auteurs die doormiddel van hun verhalen de collectie tot leven hebben gebracht danken wij voor hun onderzoek en schrijfwerk. Samen met de kernredactie, ondersteund door verschillende medewerkers van Korpora, de redactieadviseurs en de uitgever zorgden zij voor een resultaat waar wij trots op zijn.

Bovendien doet dit ons uitkijken naar de editie van volgend jaar. Natuurlijk hopen we dat dit ook voor u als lezer geldt!

Namens het bestuur,
Lute Nieuwerth, bestuursvoorzitter Korpora



De conservatoren, (v.l.n.r.) Jos Breukers, Tristan Broos en Louis Sloos, hijsen op maandag 1 augustus 2022, de dag waarop Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid officieel werd gelanceerd, de banieren voor de hoofdvestiging met het centraal depot te Apeldoorn.

Foto Harry van Boven

Van Kriminologische Verzameling tot Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid

JOS BREUKERS EN LOUIS PH. SLOOS

In 2022 maakte Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid haar start. Zij heeft als kerntaak het beheren, ontsluiten en verwerven van fysieke en digitale collecties met betrekking tot publieke veiligheid in Nederland, waaronder crisisbeheersing en rampenbestrijding. Op dit moment omvat Korpora de nationale collecties van de Nederlandse politie en brandweer, van het Nederlandse Rode Kruis en van de voormalige Bescherming Bevolking, en beheert en verzamelt zij erfgoed van voorlopers daarvan alsmede van verwante organisaties in heden en verleden. Voorts maakt het Museum Bescherming Bevolking (MBB) deel uit van de organisatie, en is naast het roerende erfgoed van de Bescherming Bevolking (B.B.) ook de collectie bij het Brandweermuseum Hellevoetsluis eigendom van Korpora. Alles bij elkaar bestaan de collecties van Korpora uit vele honderdduizenden objecten, boeken en archiefstukken vanaf de zestiende eeuw tot heden.¹

9

Inleiding

Uit het bovenstaande kan worden opgemaakt dat Korpora bepaald niet uit de lucht is komen vallen. Haar historie als instelling is zelfs direct terug te voeren tot 1928, toen het Politiemuseum Amsterdam werd geopend. Indirect gaat de geschiedenis van Korpora nog verder terug en daarnaast zijn er later door fusies institutionele deelcollecties bijgekomen, zoals van het Nationaal Brandweermuseum, die nog verder teruggaan in de geschiedenis.

Wat is er logischer dan om in de eerste aflevering van het jaarboek van Korpora ook een bijdrage te wijden aan de geschiedenis van de instelling zelf als deze al maar liefst zo'n 100 jaar teruggaat met objecten vanaf de zestiende eeuw.

Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid / Safe. Annual of Korpora, Heritage Public Safety, 8-41. DOI 10.5117/9789048563739_BREUKERS&SLOOS

¹ Korpora is een initiatief van het ministerie van Justitie en Veiligheid, de Nationale Politie, de veiligheidsregio's (Nederlands Instituut voor Publieke Veiligheid, NIPV) en het Nederlandse Rode Kruis. Zie voor meer informatie over Korpora: www.korpora.nl

Een andere goede reden daarvoor is dat Korpora enerzijds een complexe maar interessante geschiedenis kent en anderzijds onlangs uit een uitgebreide inventarisatie voor een nieuw collectiebeleidsplan is gebleken dat ze op een goudmijn zit; de collectie bestaat uit grote deelcollecties die of als geheel een rijke historie kennen of grotendeels gevormd worden door stuk voor stuk belangrijke historische verzamelingen. Daarnaast zijn grote belangrijke deelcollecties op objectniveau aanwijsbaar, zoals voer- en vaartuigen, maar liefst 121 stuks, ruim 5000 uniformen of delen van uniformen, vele vuur-, blanke- en slag- en steekwapens, picturalia, waaronder vele tienduizenden foto's, en audiomateriaal, een bibliotheek en archieven, enzovoorts. Tot slot bevat de collectie vele (cultuur)historische topstukken op (inter)nationaal niveau, zowel voor de hulpdiensten waar deze objecten betrekking op hebben als in het algemeen.

Voorts kan worden geconstateerd dat Korpora nu al een zekere naam heeft gevestigd als de hoedster van het nationale erfgoed op het gebied van de publieke veiligheid in Nederland, wat een heel mooi resultaat is, en al leidde tot meerdere belangrijke aanvullingen op de collectie in de vorm van onder meer complete relevante historische verzamelingen, waar we deze bijdrage mee zullen besluiten.

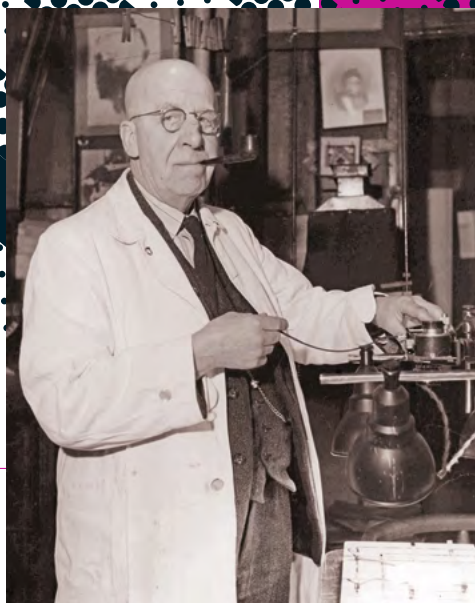
De Kriminologische Verzameling van Van Ledden Hulsebosch

In het buitenland ontstonden de eerste politiemusea als instructieverzamelingen voor de korpsinterne opleiding van politiemensen: het *Crime Museum* van Scotland Yard in Londen, omstreeks 1847; in het Oostenrijkse Graz het museum van hoogleeraar criminologie Hans Gross en het *Kriminalmuseum* in Wenen. En in Parijs werd in 1909 het *musée de la préfecture de police* opgericht. In Duitsland stichtten talrijke grootstedelijke politiekorpsen een *Polizeimuseum* of *Kriminalmuseum*. De politiekorpsen van Dresden, Hamburg, Berlijn, Hannover en Karlsruhe legden grote verzamelingen aan met leerzame voorwerpen en bewijsstukken uit de politiepraktijk.

De ontrafeling van een misdrijf met behulp van de nieuwste wetenschappelijke onderzoekstechnieken en vernuftige instrumenten, ontstond aan het eind van de negentiende eeuw. In Nederland waren het de zogeheten politiedeskundigen, die als pioniers van de *police scientifique*, de wetenschappelijke speurkunst, zelf misdaden ophelderden en als docenten chercheurs schoolden in de vele facetten van de opsporingsleer. De apotheker en 'allesweter' Christiaan Jacobus van Ledden Hulsebosch was in Nederland de bekendste politiedeskundige. In 1910 vestigde hij in zijn apotheek aan de Nieuwendijk 17 in Amsterdam een laboratorium voor onderzoeken voor politie en justitie. Zijn zelfzekere verschijning op de plaats van een misdrijf, de handelingen die hij daar met kwast en loep verrichtte en het relaas van zijn bevindingen, grensden voor de plaatselijke veldwachter of politieagent vaak aan niet te begrijpen magie.²

² [J.M. Breukers, J.A. Breukers-Drost en E. Plokker], *De magiër van de Nieuwendijk. Van Ledden Hulsebosch en de begintijd van de recherche* (Apeldoorn 2003) 34.

1 C.J. van Ledden Hulsebosch.
Inv.nr. 45002615



De politiedeskundigen uit de vroege twintigste eeuw zijn de grondleggers van het huidige sporenonderzoek van de technische recherche en de forensische wetenschappen in het algemeen.

Van Ledden Hulsebosch verzamelde voorwerpen, foto's en documenten van opsporingszaken, waarbij hij en andere politiedeskundigen betrokken waren. Deze criminologische verzameling diende als instructieverzameling bij de cursussen in de wetenschappelijke speurkunst, die hij in zijn laboratorium organiseerde. Ook was hij docent 'eerste optreden op de plaats van een misdrijf' aan de opleidingsbrigade van de Rijksveldwacht, die in 1920 was opgericht in het Rijksadministratiegebouw aan de Droogbak in Amsterdam.³

Genootschap voor een Politiemuseum 1920-1925

Van Ledden Hulsebosch nam het voortouw om een politiemuseum op te richten met zijn criminologische verzameling als basis. In 1920 werd hiervoor een vereniging in het leven geroepen: het Genootschap voor een Politiemuseum.⁴

Toen in 1922 de opleidingsbrigade van de Rijksveldwacht wegens bezuinigingen moest sluiten, stelde het Ministerie van Justitie de leegstaande leslokalen op de bovenste verdieping van de Droogbak ter beschikking aan het genootschap. Het 'Nederlandsch Politiemuseum' was een feit! De gemeente Amsterdam schonk het

3 Korpora, archief C.J. van Ledden Hulsebosch, inv.nr. 721, Plakboek 4 (1916-1924).

4 Statuten en huishoudelijk reglement van het 'Genootschap voor een Politiemuseum' te Amsterdam, Korpora archief, inv. nr.1304.

NEDERLANDSCH POLITIEMUSEUM.



EEN DER ZALEN VAN HET NEDERLANDSCH POLITIE-MUSEUM.

JAARVERSLAG, TER ALGEMEENE VERGADERING VAN 28 APRIL 1923 UITGEBRACHT
DOOR DEN VOORZITTER C. J. VAN LEDDEN HULSEBOSCH.

2 Interieur van het Nederlandsch Politiemuseum.

Inv.nr. 00018058.034

genootschap oude vitrines van het anatomisch museum om de criminologische verzameling in uit te stallen. Lips' slotenfabriek in Dordrecht sponsorde de sloten voor de deuren van de vitrines en museumzalen.⁵ Door gebrek aan geld 'en daarnaast de te geringe actieve medewerking van den geheelen politiestand hier te lande' bleek het echter niet mogelijk het museum te bemensen en de collectie behoorlijk te conserveren. Noodgedwongen werden het genootschap en het museum daardoor in 1925 opgeheven. Het bestuur van het genootschap, met Van Ledden Hulsebosch als voorzitter, droeg de verzameling, voor zover dit geen particulier eigendom betrof, over aan de korpschef van de Amsterdamse politie.⁶

De Amsterdamse korpschef A.J. Marcusse installeerde eind 1922 een commissie met de opdracht te onderzoeken hoe de interne opleiding en voortgezette scholing van de Amsterdamse politie verbeterd kon worden. De onderwijscommissie bracht in juni 1923 rapport uit. Ze benadrukte de doeltreffendheid van het aanschouwelijk onderwijs en gaf het advies een soort museum te stichten met voorwerpen van allerlei gepleegde misdrijven.

⁵ Nederlandsch Politiemuseum. Jaarverslag, ter algemeene vergadering van 28 april 1923 uitgebracht door den voorzitter C. J. van Ledden Hulsebosch, Korpora, archief, inv.nr. 1304.

⁶ *Algemeen Nederlandsch Politie-Weekblad*, 483 (31 maart 1925) 151-152.

Marcusse nam de aanbevelingen van de commissie ter harte en belastte de jonge inspecteur van politie W.H. Schreuder met de uitwerking van de onderwijs- en museumplannen. Voor de plannen van het Amsterdamse politiekorps kwam de opheffing van het genootschap en het museum in de Droogbak in 1925 precies op het goede moment. Korpschef Marcusse nam de museumverzameling over en inspecteur Schreuder kon beginnen met het inrichten van een politiemuseum voor aanschouwelijk onderwijs.

Politiemuseum Amsterdam 1928-1968

Het Politiemuseum Amsterdam werd in 1928 geopend en was gevestigd aan de Overtoom 35-43, op een bovenverdieping van het Bureau Kinderpolitie. Het museum diende in de eerste plaats als instructie- of praktijkverzameling voor politiemensen in opleiding van het Amsterdamse korps en was aanvankelijk alleen op donderdagmiddag van twee tot vier uur geopend.⁷

Spoedig werd de toelating verruimd: het museum werd toegankelijk voor politiemensen en medewerkers van Justitie en was ook op afspraak te bezoeken.

Tot eind 1968 was het museum op de Overtoom gevestigd. Daarna werd de collectie opgeslagen om in 1991 te worden overgedragen aan het Rijkspolitiemuseum in Apeldoorn.⁸

Rijkspolitiemuseum 1981-1992

Het Rijkspolitiemuseum dankt zijn ontstaan aan twee rijkspolitiemensen die zich afvroegen wat er gebeurde met al het afgedankt korpsmateriaal, zoals voertuigen, uniformen en foto's. Deze vraag leidde in 1978 tot een nota aan de toenmalige Algemeen Inspecteur (korpschef) P.J. Plattel, die enthousiast reageerde. Hij zorgde ervoor dat de Initiatiefgroep Historische Studieverzameling Korps Rijkspolitie in het leven werd geroepen. De werkgroep boog zich over de te bewaren objecten, financiële middelen en een museum. Op 12 maart 1981 was de oprichting van de Stichting Studieverzameling 'Het Rijkspolitiemuseum' een feit. De stichting zocht de publiciteit en stelde zichzelf voor in *Korpsnieuws* en het *Rijkspolitiemagazine*. Met de vele reacties die hierop volgden, kon het museum een start maken met de opbouw van een museale collectie.

De verzameling groeide gestaag door schenkingen van zowel de rijkspolitie als van de gemeentelijke politiekorpsen, en particulieren. Daarnaast kocht de stichting objecten aan. Eén van de eerste collectiestukken was een blauwe Volkswagen Kever KSA (kleine surveillanceauto) van de rijkspolitie. De verzameling werd opgeslagen en beheerd in een zolderruimte op het complex 'de Weijert' in Apeldoorn. Op dit

⁷ *De Nieuwe Amsterdamsche Politie* (15-03-1928) 3-4. (Inv.nr. 18058.039).

⁸ *Jaarboek Het Rijkspolitiemuseum 1981-1991* (Apeldoorn 1991) 31.



3 Interieur van het Politie-museum Amsterdam.

Inv.nr. 00018058.019



4 Ingang van het Rijkspolitiemuseum in 1984.

Inv.nr. 00009065

complex, het voormalig Aartsbisschoppelijk Klein Seminarie, was toen het Centraal Instituut voor Opleiding en Vorming (CIOV) van de rijkspolitie gevestigd. Voor onder meer de collectie voertuigen kreeg het museum in 1982 de beschikking over een ruimte van dertig vierkante meter in het Autotron in Drunen.

Een officiële vestigingsplaats voor het museum kwam er in 1984: de sportzaal in de zuidvleugel van complex 'de Weijert'. Daar werd met een subsidie van de Algemene Loterij Nederland een expositie ingericht die op 11 september 1984 werd geopend door toenmalig minister van Justitie, mr. F. Korthals Altes en oud-algemeen inspecteur P.J. Plattel. In de loop van 1986 werd een tweede (kleinere) expositieruimte naast de sportzaal ingericht; de overkapping vóór de museumingang diende als carport (van 6 × 45 meter) voor de museumvoertuigen en Rijkspolitie-volgboot.⁹

Het museale wagenpark groeide gestaag, mede door de verhuizing van de verkeersschool van de rijkspolitie vanuit Bilthoven naar Apeldoorn, die in een nauwere

⁹ Jaarboek *Het Rijkspolitiemuseum 1986-1987* (Apeldoorn 1987) 19.

samenwerking resulteerde. Vier magazijnruimtes op complex 'de Weijert' waren in gebruik als collectiedepot.

De twee expositieruimten met een totaal oppervlak van 183 vierkante meter werden echter al snel te klein en bovendien was de sportzaal nodig voor het Politie Verkeersinstituut (PVI), dat zich in 1990 op complex 'de Weijert' vestigde. Het Rijkspolitiemuseum kreeg een prachtig alternatief aangeboden: het gebouw waarin toentertijd de Kaderschool van de Rijkspolitie gevestigd was, het voormalige Zusterhuis van het Klein Seminarie. Dit gebouw bood tienmaal zoveel ruimte als de sportzaal. Het museum kreeg daarmee de beschikking over een pand dat, na een ingrijpende verbouwing, voor museale doeleinden zeer geschikt zou zijn. De verhuizing kon beginnen!

Van Zusterhuis tot museum

In 1990 kreeg het Rijkspolitiemuseum de beschikking over het Zusterhuis. Het Ministerie van Justitie en de rijkspolitie stelden gelden beschikbaar om het gebouw geschikt te maken als museum én om veel publiek te kunnen ontvangen. Was het museum voorheen alleen te bezoeken als studieverzameling voor politiefunctionarissen, nu was het de wens een breed publiek te laten kennismaken met de geschiedenis en ontwikkeling van de politie in Nederland.

Het nieuwe Rijkspolitiemuseum werd als publieksmuseum officieel geopend op 11 september 1991 door toenmalig minister van Binnenlandse Zaken, mevrouw drs. C.I. Dales. Tijdens deze feestelijke opening bood mr. J.J.H. Suijver, Directeur-Generaal Politie en Criminaliteitsbestrijding namens de minister van Justitie een geweldige schenking aan: ruim 8000 boeken uit de bibliotheek van de Directie Politie, de voormalige 'Politiële en Criminologische Bibliotheek van de Afdeling Politie'.¹⁰

De begane grond en eerste etage waren als expositieruimte ingericht. Het door Vormgevingsbureau Wijd & Zijd in Amsterdam ontworpen museummeubilair werd toepasselijk genoeg vervaardigd in de jeugdgevangenis te Zutphen. Op de eerste etage werd ook de museumhoreca gerealiseerd, waarbij de bar van de kaderschool werd gehandhaafd. Oorspronkelijk diende deze ruimte als kapel van de zusters.

De verzameling van het Rijkspolitiemuseum groeide in een snel tempo en ging bovendien al verder dan de Rijkspolitie. Zo werd in juni 1991 de prachtige collectie van het voormalige Politiemuseum Amsterdam (1928-1968) toegevoegd.

Daarnaast ontwikkelde het museum een bredere kijk op de toekomst en de taak van het museum. Dit stelde zich niet langer alleen ten doel om te collectioneren en presenteren maar ook om een bijdrage te leveren aan de maatschappelijke beeldvorming van de politie in Nederland. Daarbij anticepeerde het museum op de opheffing van het Korps Rijkspolitie en de reorganisatie van het politiebestedel, die in

¹⁰ *Jaarboek Het Rijkspolitiemuseum 1981-1991* (2^e herz. dr.; Apeldoorn 1992) 32.



5 Interieur van het Rijkspolitiemuseum, 1991.

Inv.nr. 00043680



6 Tentoonstelling van de Simms-collectie, 1993.

Inv.nr. 00008799



7 Interieur van het Haags Politie museum.

Inv.nr. 02800044.003

1994 zou leiden tot één Nederlandse politieorganisatie met 25 politieregio's. Deze nieuwe koers van het Rijkspolitiemuseum werd in november 1992 onderstreept met een nieuwe naam: Nederlands Politie Museum (NPM).

Nederlands Politie Museum 1992-2004

In 1993 verwierf het museum de historische verzameling van de Politieverbindingsdienst en de Simms-collectie, een groot aantal internationale politieuniformen en -hoofddeksels, verzameld door de Britse politieman en fanatiek IPA-lid Ross Simms in Winchcombe, een stadje in de Cotswolds.¹¹

In de loop van de jaren negentig werd het medewerkersbestand van het museum, tot die tijd gevormd door politiemensen, uitgebreid met enkele betaalde stafleden met een museale achtergrond en vele vrijwilligers. Gezamenlijk werd hard gewerkt aan de verdere professionalisering en de realisatie van een middelgroot museum door de inrichting tot expositieruimte van de tweede etage. Om het museumbezoek te stimuleren werden de openingstijden in 1996 verruimd door openstelling in het weekend. Tevens werd toegetreden tot de Stichting Museumjaarkaart. In laatgenoemd jaar verwierf het museum tevens de collectie van het voormalig Haags Politiemuseum, opgericht in 1964.¹²

Sinds 1996 organiseerde het NPM jaarlijks minimaal één grote, tijdelijke tentoonstelling. De onderwerpen hiervan waren gerelateerd aan actuele thema's binnen de Nederlandse politie. De bezoekersaantallen stegen enorm, met als hoogtepunt bijna 42.000 in 1999. Het sportveld bleek een geweldige 'buitenexpositie' waar demonstraties met politieruiters, politiehelikopters en autoachtervolgingen met spectaculaire aanhoudingen konden plaatsvinden.

Daarbij werd geconstateerd dat het museum met gemiddeld 40.000 bezoekers per jaar het plafond had bereikt; de bestaande huisvesting bood onvoldoende mogelijkheid om meer bezoekers te ontvangen en de nog steeds groeiende collectie te bewaren.

Begin 2003 werd duidelijk dat de tijd van het NPM er bij 'de Weijert' op zat in verband met de naderende verbouwing van het complex tot dé concernlocatie van de Politieacademie.¹³ Op 31 augustus 2003 sloot het museum zijn deuren voor bezoekers met een druk bezocht evenement, waarbij de inzet van politie, brandweer en geneeskundige hulpverleningsdiensten in beeld gebracht werd door een grote oefening met een gesimuleerde brand met veel rook in het zusterhuis. Daarna begon het ontmantelen van de tentoonstellingszalen en inpakken van de collectiestukken in de depots.

¹¹ *Jaarboek 1994 Nederlands Politie Museum Apeldoorn* (Apeldoorn 1994) 41-45. IPA staat voor International Police Association en kent ook een Nederlandse afdeling.

¹² *Nederlands Politie Museum. Jaarverslag 1996* (Apeldoorn 1997) 11.

¹³ *Dé Klapper. Nieuwsbrief van het Nederlands Politie Museum* 1 (april 2003) 1.



8 Voertuigenhal in Bakkenes, 2006.

Inv.nr. 00043681

Nederlands Politiemuseum 2004-2011

Na het vertrek uit 'de Weijert' opende het museum op 1 juli 2004 opnieuw de deuren als NPM in de voormalige Bakkenesgarage in het centrum van Apeldoorn. In dit pand werd ook onderdak geboden aan het in 1988 opgerichte Nationaal Ambulance en Eerste Hulp Museum (NA+EHM). Deze samenwerking was aangegaan in het kader van fusieplannen om te komen tot 'Het Secureon', een hulpverleningsmuseum van de politie, brandweer en ambulancezorg.

Met provisorische middelen werd in de Bakkenesgarage een publieksmuseum opgezet, dat goed bezocht werd, maar in het najaar van 2007 moest sluiten. Het pand werd gesloopt om plaats te maken voor – pas jaren later – gerealiseerde woningbouwplannen van de gemeente. Inmiddels was ook duidelijk geworden dat 'Het Secureon' financieel niet haalbaar was.

Stichting Nationaal Veiligheidsinstituut (NVI)

Na de sluiting van het NPM in 2007 en de verhuizing van het kantoor en depot naar het Visionpark (de voormalige Philipsfabriek) in Apeldoorn-Zuid, werd een fusietraject ingegaan met het Nationaal Brandweermuseum in Hellevoetsluis. Deze fusie kreeg haar beslag in de oprichting van de Stichting Nationaal Veiligheidsinstituut (NVI) in december 2011.

De nieuwe stichting had als doel het materiële erfgoed op het gebied van veiligheid, openbare orde en hulpverlening in Nederland te verzamelen, te behouden en aan het publiek te presenteren en zo bij te dragen aan de bewustwording over veilig leven.

Per 1 januari 2013 werd de enorme collectie van het in 1989 opgerichte Nationaal Brandweer Documentatiecentrum (NBDC) in het NVI opgenomen: een zeer omvangrijke verrijking van onze kennis over de brandweergeschiedenis. Daarnaast heeft het NBDC documentatie verzameld op het gebied van de crisisbeheersing en rampenbestrijding in Nederland, wat logisch is gezien de rol van de brandweer daarbij, zeker na de opheffing van de Bescherming Bevolking (1952-1986). Ook op het gebied van de hulpverlening werden interessante en waardevolle collecties opgenomen in het NVI.

Nationale Collectie Politie

De politiecollectie, en het behoud, beheer en de ontsluiting daarvan, is onverminderd doorgestaan met een nieuwe naam: Nationale Collectie Politie, als onderdeel van en onder de paraplu van aanvankelijk het NVI en thans Korpora.

De politiecollectie bleef door schenkingen groeien: in mei 2011 verwierf het, toen nog, Nederlands Politiemuseum de opgeslagen collectie van het voormalig Helden Politiemuseum, opgericht in 1987, en in mei 2012 de collectie van het Politiemuseum Winterswijk, opgericht in 1978. Dit korpsmuseum werd ook het 'Museum Piet Uding' genoemd, naar de Winterswijkse politiemans en collectiebeheerder P.J. Uding. Vanwege een uitgebreide renovatie en verbouwing van het politiebureau in Winterswijk was er geen plaats meer voor het exposeren van de lokale collectie.

In oktober 2014 werd de voormalige korpsverzameling van de Politie Enschede aan de nationale politiecollectie toegevoegd.

Dankzij een ruimhartige subsidie van het V-fonds, het Nationaal Fonds voor Vrede, Vrijheid en Veteranenzorg, kon in september 2015 de unieke collectie van de Stichting Historische Verzameling Nederlandse Politie, ook bekend als het Politiemuseum Zaandam, aangekocht worden. Deze enorme collectie, met de nadruk op politieuniformen en -hoofddeksels uit de periode 1860-1940, was het levenswerk van aartsverzamelaar Theo Kalf (1949-2010) en sinds september 1988 een stichting én museum in Zaandam, met Theo Kalf als conservator.¹⁴

Net voor de uitbraak van de Coronacrisis werd in februari 2020 de enorme en prachtige Historische Collectie Politie Eenheid Rotterdam opgenomen in de Nationale Collectie Politie.

In november 2021 droeg de IPA Noord-Nederland de internationale politiepetten verzameling van politiehoofddeksels uit meer dan 200 landen over. Door de op-

¹⁴ International Police Association, *Polizei- und Kriminalmuseen der Welt* (Halle an der Saale 2003) 125.



9 Politiemuseum Zaandam,
2013.

Inv.nr. 00043683



10 Historische Collectie Politie
Eenheid Rotterdam, 2019.

Inv.nr. 00043684



11 Het brandweerpaviljoen
in PIT, 2014.

Inv.nr. 00043687

heffing en verkoop van het politiebureau in Slochteren was het in 1993 opgerichte pettenmuseum van het IPA-district Groningen dakloos geworden.¹⁵

Als aanvulling op de in 1993 verworven historische verzameling van de Politieverbindingdienst schonk het Politiedienstencentrum in Driebergen in april 2022 drie wandvitрины vol verbindingssapparatuur en meldkamertoebehoren.

Veiligheidsmuseum PIT in Almere, 2014-2021

Om het materiële erfgoed op het gebied van veiligheid, openbare orde en hulpverlening in Nederland aan het publiek te presenteren werd een nieuwe locatie gevonden en ingericht: het Veiligheidsmuseum PIT in Almere.

In de interactieve tentoonstelling van PIT, geopend op 12 april 2014, ervaren bezoekers wat politie, brandweer en geneeskundige hulpdiensten elke dag doen om de samenleving zo veilig mogelijk te maken. Tevens ontdekte de bezoeker door middel van games en zelftests hoe een ieder ook zelf kan bijdragen aan een veilig leven.

PIT werd mogelijk gemaakt dankzij bijdragen van het Ministerie van Veiligheid en Justitie, het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en de Gemeente Almere.

In samenwerking met de gemeente Almere en Almere City Marketing organiseerde PIT jaarlijks de Landelijke Veiligheidsdag. Dankzij de inspanning van de hulpdiensten trok dit grootschalige evenement meer dan 40.000 bezoekers per jaar.

Op zondag 21 november 2021 sloot PIT echter definitief de deuren. Dit had te maken met het feit dat de tienjarige subsidie van het Ministerie van Justitie en Veiligheid per 1 januari 2022 zou vervallen, die nodig was om de hoge kosten van de locatie in Almere Centrum te kunnen dekken.

Een door PIT gerealiseerde reizende tentoonstelling was wel nog tot en met 2022 te zien. Dit betrof *Zwart Wit Grijs: de Nederlandse politie in de Tweede Wereldoorlog*, mogelijk gemaakt dankzij een subsidie van het V-Fonds. Hierbij werd samengewerkt met gastconservator dr. Jos Smeets van de Politieacademie in Apeldoorn en het Joods Politie Netwerk.¹⁶ De tentoonstelling was te zien in PIT Veiligheidsmuseum in Almere. Daarna in de Politieacademie in Apeldoorn, het Politie Training Centrum de Yp in Den Haag, het Politie Trainingscentrum Overamstel in Amsterdam, en de locatie Driebergen van het Politiedienstencentrum.

Nationale Collectie Bescherming Bevolking en collectie Nederlandse Rode Kruis

Op 1 juli 2015, kort na de opening van PIT, ging de Nationale Collectie Bescherming Bevolking (NCBB), in 2000 opgericht op initiatief van particulier verzamelaar Mark Witte in Zierikzee, als Museum Bescherming Bevolking (MBB) deel uitmaken van

¹⁵ Hilbrand Buurma (red.), *Internationale politiepetten verzameling* (Groningen 2003) 10.

¹⁶ Zie: [PIT Veiligheidsmuseum], *Zwart Wit Grijs. Tentoonstellingsgids* (Almere 2018).



12 Blusvaartuig 'Jan van der Heyde II', bouwjaar 1929, tijdens de Landelijke Veiligheidsdag 2015 in Almere.

Inv.nr. 39121



13 Groot transport van oud brandweermaterieel uit de collectie van Korpora naar het Brandweermuseum Hellevoetsluis.

Foto Robert Markus

het NVI. Deze collectie omvat twee *in situ* musea, namelijk de commandoposten Rijswijk en Grou uit de Koude Oorlog.

In 2017/2018 ontstond de collectie Nederlandse Rode Kruis van Korpora dankzij een fusie met de Stichting Historische Verzameling Nederlandse Rode Kruis (HVN-RK) en de schenking van de historische verzameling van het hoofdbestuur van het Nederlandse Rode Kruis (NRK).¹⁷

Na de sluiting van PIT in 2021 omvatte het NVI derhalve het NBM en het NBDC, ofwel de Nationale Collectie Brandweer, de Nationale Collectie Politie, het MBB en de collectie Nederlandse Rode Kruis, die nu achtereenvolgens aan bod zullen komen. Bovenstaande situatie bleef ongewijzigd nadat het NVI in 2022 was getransformeerd tot Korpora en verder ging als erfgoedstichting, waarbij het exploiteren van musea niet langer tot de doelstelling behoorde. In de toekomst zou dit worden overgelaten aan initiatieven van de branches.

Het (Nationaal) Brandweermuseum

Nadat het Nationaal Brandweermuseum in 2011 opging in het NVI, werd dit in juli 2021 vervolgens zelfstandig toen de transformatie van het NVI naar Korpora plaatsvond. Het museum ging toen verder als Stichting Brandweermuseum Hellevoetsluis (BMH), opgericht 16 juli 2021. De collectie is eigendom van Korpora. De Nationale Collectie Brandweer van Korpora bevindt zich bijgevolg vrijwel volledig in bruikleen bij het BMH, met uitzondering van het NBDC, dat daar voorheen wel was ondergebracht.¹⁸ In het centraal depot van Korpora te Apeldoorn is met name datgene uit de brandweercollectie te vinden wat geëxposeerd is geweest in PIT te Almere en latere aanwinsten.

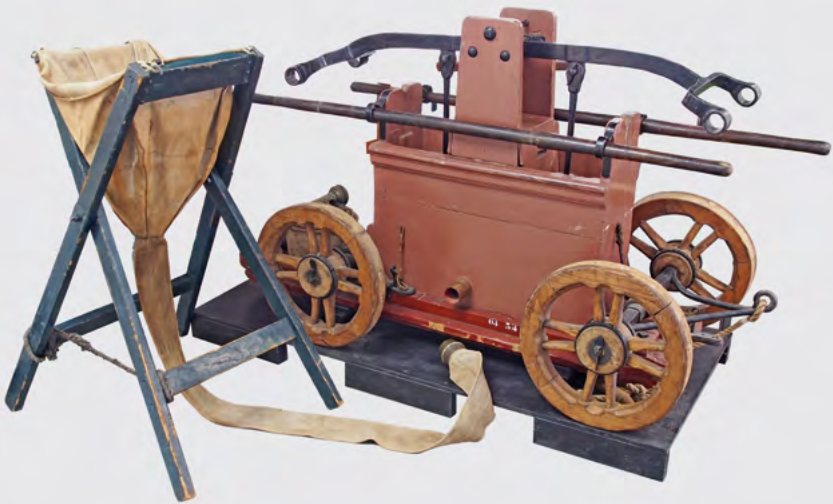
Het BMH herbergt een rijke verzameling brandbestrijdingsmiddelen, van de meest primitieve van omstreeks 1550 tot moderne van nu, en uiteenlopende andersoortige objecten gerelateerd aan de geschiedenis van de Nederlandse brandbestrijding. Er zijn vele bijzondere objecten en collecties te zien, zoals de brandblusmiddelen afkomstig van Paleis Soestdijk en de collectie Jan van der Heyden.

Het BMH is uniek in Nederland omdat het dé plek is waar mensen inzicht verschaft wordt in de geschiedenis van de nationale brand- en rampenbestrijding. Het BMH geeft vanuit een historisch perspectief inzicht in het heden en de toekomst van de brandweezorg en doet dat door middel van tentoonstellingen, evenementen, informatieve en educatieve programma's en virtuele producten.¹⁹ Het

¹⁷ Zie: [Dieuwertje Wijsmuller], *Collectieplan historische kerncollectie Nederlandse Rode Kruis 2016-2020. Het heden is de totaalsom van de geschiedenis* (Z.p. [2016]).

¹⁸ Een deel van de collectie bij het NBM bestaat uit bruiklenen. <https://www.brwmh.nl/index.php/nl-nl/privacy/museumbeleid>

¹⁹ Zie voor meer informatie over deze exposities: <https://brwmh.nl/index.php/nl-nl/het-museum/exposities>



- 14 Een slangbrandspuit (met later toevoegde wielen) met schraagpomp van Jan van der Heyden c.s. uit circa 1673, een van de topstukken van de brandweercollectie van Korpora te zien in het Brandweermuseum.

Inv.nr. 04.034



- 15 Het bestuur van de KNBV met in het midden voorzitter C.F.H. Tückermann in 1920.

Inv.nr. 60371



16 Fotocollage ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van het Gezel-schap Utrecht's Brandweer. Met foto's van brandweerlieden en het Brandweermuseum. Op de tweede foto van links op de onderste rij is de voorzitter van genoemd gezelschap, D. Vleming, te zien.

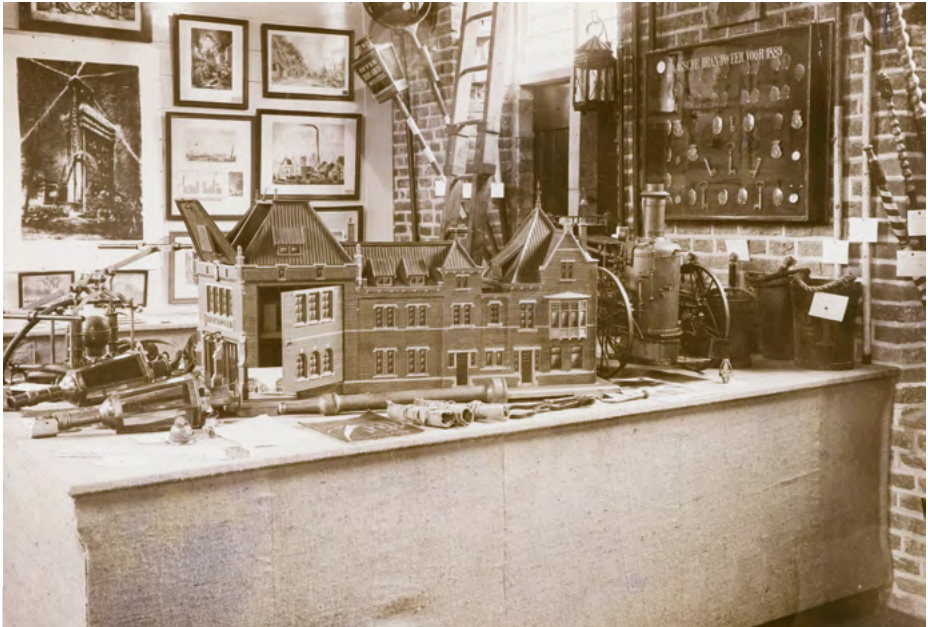
Utrechts Archief

BMH is veruit het grootste Nederlandse brandweermuseum, teruggaand op het oudste brandweermuseum van Nederland.

Het oudste brandweermuseum van Nederland

Een 'Tijdlijn' in het Brandweermuseum Hellevoetsluis toont de geschiedenis van de instelling vanaf 1916. In dit jaar werd op initiatief van de Haagse brandweercommandant C.F.H. Tückermann de Nederlandsche Vereniging voor Brandweer en Hulpverlening, beter bekend als de Koninklijke (vanaf 1920) Nederlandsche Brandweervereeniging (KNBV) opgericht, met daaraan verbonden een brandweermuseum in combinatie met de verenigingsbibliotheek.²⁰ Voor dit laatste doel slaagde Tückermann erin om twee brandweercollecties in bruikleen te krijgen, namelijk de verzameling van W.A. Bickers te Rotterdam en die van H.G. Bom Jr. te Den Haag.

²⁰ Zie over dit museum: <https://www.duic.nl/cultuur/verdwenen-musea-brandweermuseum-het-catharijneconvent/>



- 17** Tentoonstellingszaal in het Brandweermuseum. Op een tafel een maquette van de brandweerkazerne aan de Theresiastraat in Den Haag met allerlei voorwerpen eromheen. Aan de muur erachter een vitrine met insignes en sleutels van de Haagsche Brandweer voor 1889, een ladder, lantaarns en ingelijste afbeeldingen. Foto Persbureau Holland, 1926.

Rijksmuseum Amsterdam

Het duurde vervolgens tien jaar voordat een pand voor het museum werd gevonden. Op aandringen van de lokale brandweer bood de gemeente Utrecht in 1924 ruimte te huur aan in het voormalige Catharijneconvent, een oud kloostergebouw dat voordien als militair logement diende. Na een bescheiden opknabbeurt van het gebouw opende het Brandweermuseum op 17 november 1926 hier zijn deuren.

Vornoemde collecties werden aangevuld met verschillende schenkingen en bruiklenen van burgemeesters en gemeentebesturen uit de vier grote steden, waaraan bovendien nog werden toegevoegd de zeer uitgebreide brandweerverzameling van het Gezelschap Utrecht's Brandweer, opgericht in 1851 en de collectie van het brandweermuseum in Wassenaar.

Op 1 oktober 1923 werd in Wassenaar door G.J. van der Mark, brandweercommandant aldaar, een klein brandweermuseum ingericht in het politiebureau aan de van Zuylen van Nijveltstraat, dat toen tevens dienst deed als brandweerkazerne. Voor onderhoud en aankoop van oude brandweermaterialen kreeg de heer Van der

Mark een jaarlijkse subsidie uit de gemeentekas. In 1936 besloot de gemeenteraad de subsidie stop te zetten. Dit was de aanleiding om de collectie in bruikleen te geven aan het Brandweermuseum te Utrecht.²¹

Bezoekers konden in het museum te Utrecht 'de ontwikkeling van het brandwezen van af de oudste tijden tot heden gadeslaan,' aldus het blad *Utrecht in Woord en Beeld* kort na de opening. Het Brandweermuseum besloeg twee zalen in een vleugel van het Catharijneconvent, boven en beneden. 'De zeer merkwaardige collectie brandspuiten, in de benedengalerij van het museum tentoongesteld, geeft den bezoeker een gemakkelijk en vrij volledig overzicht van de ontwikkeling der brandbluschmiddelen sedert het jaar 1672.' Omstreeks dat jaar vond Jan van der Heyden namelijk zijn wereldberoemd geworden slangbrandspuit uit.²²

Zelfs de oude koperen roeper, waarmee de voormalige torenwachter van den Buurtoren de gansche slapende gemeente voor een onschuldig nachtelijk schoorsteenbrandje kon wakker bulderen, ontbreekt niet in de merkwaardige verzameling van Utrechtsche brandcuriosa.

De grote bovenzaal van het museum herbergde behalve de bibliotheek ook een prentenverzameling: 'Een groot aantal platen wekt herinneringen op aan bekende branden uit voorbije tijden.' Daarnaast waren er op tafels en in vitrines allerlei kleinere objecten tentoongesteld, variërend van uniformen tot gedenkenningen; 'We wandelen nu even door de zaal waar men op de expositietafels tal van wetenswaardigheden op de brandweer betrekking hebbend aantreft. Hier blijven we even staan en bewonderen de maquette van de brandweerkazerne, de lantaarns en verschillende modellen van helmen.' De genoemde maquette was van de kazerne aan de Theresiastraat in Den Haag, gemaakt door stadsarchitect Adam Schadee in 1910.

Een speciale afdeling toonde specifiek Utrechtse voorwerpen uit de historische verzameling van het *Gezelschap Utrecht's Brandweer*. 'Zelfs de oude koperen roeper, waarmee de voormalige torenwachter van den Buurtoren de gansche slapende gemeente voor een onschuldig nachtelijk schoorsteenbrandje kon wakker bulderen, ontbreekt niet in de merkwaardige verzameling van Utrechtsche brandcuriosa.'

Hoe druk het museum werd bezocht is onbekend, maar bijna tien jaar na de opening moest hetzelfde geïllustreerde tijdschrift haar abonnees kennelijk nogmaals op het bestaan ervan wijzen: 'De meeste van onze lezers zullen nauwelijks weten,

²¹ Zie over de lotgevallen van deze collectie en de ontstaanstaansgeschiedenis van het Gemeentelijk Brandweer Museum Wassenaar de Van der Mark collectie: <https://brandweermuseumwassenaar.nl/geschiedenis/>

²² Louis Ph. Sloos, *Brand in Amsterdam tijdens de Gouden Eeuw in full colour. Een ingekleurd exemplaar van het slangbrandspuitenboek van Jan van der Heyden c.s. in zijn context geschetst* (Apeldoorn, Korpora, 2022) 10-16.



18 'Het Rijksbrandweermuseum'. Illustratie in: *De Nederlandsche Politie. Officieel orgaan van den Kameraadschapsbond der Nederlandsche Politie* 24 (1943) 8.

Inv.nr. D22193.01

dat Utrecht een keurig ingericht brandweermuseum bezit, waar tal van antieke voorwerpen, op het brandwezen betrekking hebbende, bijeengebracht zijn.'

In 1941 dreigde het einde van het museum toen de KNBV door de Duitse bezetter werd ontbonden. Om sluiting van het Brandweermuseum te voorkomen nam het Ministerie van Binnenlandse Zaken de huur van het Catharijneconvent en het beheer van het museum over. Boven de deur kwam toen Rijksbrandweermuseum te staan. Het is lastig om een oordeel te vellen over dit museum in oorlogstijd; de ministeries opereerden in de eerste bezettingsjaren nog enigszins onafhankelijk, maar de bezetter had altijd het laatste woord. De beheerder van het Brandweermuseum, H.G. Bom voornoemd, was NSB-lid en werd kort na de oorlog in ieder geval veroordeeld voor collaboratie. In 1944 moest het museum alsnog sluiten vanwege de oorlogsomstandigheden.

Toen de brandweer na de bevrijding aan heropening – zonder de intussen geretourneerde Wassenaarse collectie – begon te denken, zegde de gemeente de huur op. Een andere locatie in Utrecht werd niet meer gevonden en de collectie verhuisde voor een tijdelijke tentoonstelling naar Den Haag.



19 De huidige locatie van het Brandweermuseum Hellevoetsluis in het voormalige Groot Magazijn en de kuiperij van de oude Marinewerf.

Foto Brandweermuseum Hellevoetsluis

29

VAN KRIMINOLOGISCHE VERZAMELING TOT KORPORA

20 Ladderwagen, van Duits fabricaat; E.C. Flader, Jöhstadt (Saksen).

Inv.nr. 08.015





- 21** Een vijf tons DAF hospitaalwagen van het type A1300 DA360 uit 1965 met kenteken VA-77-38 van de B.B. kring Limburg.

Inv.nr. 3800100



- 22** Drie van de zes voertuigen van het KMC afkomstig uit de Rijkscollectie.

Inv.nrs. 3800095, 3800091, 3800093

‘Hedenmorgen hobbelde de grote spuit van 1870 achter een verhuiswagen door de stad,’ schreef het *Utrechtsch Nieuwsblad* in mei 1948. ‘Velen bleven even staan en de man die opmerkte: die hoort in het museum thuis, had onbewust een brandende kwestie aangeroerd.’ De krant betreurde het vertrek nadat Utrecht in de oorlogsjaren ook al het Spoorwegmuseum was kwijtgeraakt aan Amsterdam. Dat museum zou in 1951 echter terugkeren om in het Maliebaanstation te worden gevestigd. Dit gold niet voor het Brandweermuseum, dat pas in 1963 elders in Nederland een definitieve plek vond, waar het nog altijd gevestigd is.²³

Mede onder invloed van de opening van een brandweermuseum in Rotterdam, in 1954, probeerde de heropgerichte KNBV het oude brandweermuseum nieuw leven in te blazen en huisvesting te zoeken. In 1960 werd hiertoe een commissie opgericht. Een mogelijkheid deed zich voor in Hellevoetsluis, waar de Marinewerf was opgeheven en de lege gebouwen overgedragen waren aan de gemeente. De gemeente was bereid de voormalige kuiperij van de Marine een grote opknapbeurt te geven en om te bouwen tot museum. In 1963 werd hier het Nationaal Brandweermuseum geopend in verzelfstandigde vorm, als een stichting los van de KNBV.

Geleidelijk aan werd de kuiperij te klein. Opnieuw was de gemeente bereid te helpen door het belendende gebouw, het Groot Magazijn, op te knappen en ter beschikking te stellen. Dit werd in 1977 geopend. In 1987-1988 kreeg het museum opnieuw een grote opknapbeurt en herinrichting, evenals in 2008, omdat het gebouw niet voldeed aan de brandweereisen!

Na de heropening van het museum stroomden de schenkingen binnen. Dit betrof de oude ‘ondergedoken’ collecties, het Rotterdamse museum, dat zijn gehele collectie schonk, schenkingen van particulieren en in de zestiger jaren afgeschreven autospuiten.²⁴

Collectie Bescherming Bevolking/Museum Bescherming Bevolking

In 2015 ging zoals gezegd ook de NCBB als het MBB deel uitmaken van het NVI.²⁵ Deze collectie omvat vele duizenden objecten en twee in situ musea, namelijk de commandoposten Rijswijk en Grou uit de Koude Oorlog. Daarnaast maakt het MBB tijdelijke tentoonstellingen en worden evenementen georganiseerd.

Overigens bevat de collectie van de B.B. ook materiaal van de Luchtbeschermingsdienst (LBD), een voorloper die ook behoort tot het verzamelgebied van Korpora. En de B.B. is tevens nauw verwant aan het Korps Mobiele Colonne (KMC). Het KMC, aanvankelijk een apart krijgsmachtdeel en later onderdeel van de Koninklijke

²³ Bronnen: H.G. Bom, ‘Het Rijksbrandweermuseum te Utrecht’, in: *De Nederlandsche Politie. Officieel orgaan van den Kameraadschapsbond der Nederlandsche Politie* 24 (1943) 7-9, <https://www.duic.nl/cultuur/verdwenen-musea-brandweermuseum-het-catharijneconvent/>

²⁴ <https://www.brwmh.nl/index.php/nl-nl/privacy/museumbeleid>

²⁵ Zie over de fusie: Han Meeter, Taco Pauka, *Collectiebeleidsplan Nationaal Veiligheidsinstituut (NVI) (2014-2019)* 42.



23 De toegang tot de B.B. commandopost te Grou in 2014.

Foto Raphaël Smid



24 De Jeep ambulance arriveert bij het depot van het NVI, 2017.

Inv.nr. RK1091

Landmacht, heeft bestaan van 1955 tot 1993 en was gericht op rampenbestrijding, met name in tijd van oorlog. Het moest als mobiele en landelijk inzetbare component de B.B. bijstaan mochten zich grote calamiteiten voordoen.²⁶ Een belangrijke aanvulling op de collectie B.B. vormde in 2017 dan ook een zestal voertuigen van het KMC, een schenking uit de Rijkscollectie van het Nationaal Militair Museum te Soesterberg, rechtstreeks afkomstig van het Ministerie van Defensie.²⁷

De basis voor de NCBB werd rond het jaar 2000 gelegd toen Mark Witte († 2013) samen met zijn echtgenote Petra Witte-Krakeel het initiatief nam om erfgoed van de B.B. te gaan verzamelen, inventariseren, veiligstellen en vooral tonen aan overheden, scholen en het publiek. Mark Witte was vervolgens de initiator, oprichter, stuwende kracht en voorzitter van de NCBB. Stad en land werden door hem en zijn echtgenote afgereisd om te collectioneren, schenkingen in ontvangst te nemen en het bezoeken van voormalige B.B. locaties mogelijk te maken.

Een van de hoogtepunten was het herstellen en weer zoveel mogelijk in originele staat inrichten van de voormalig B.B.-commandopost in het bunkercomplex in park Overvoorde te Rijswijk.²⁸ Dit betreft een uniek complex, waar de Tweede Wereldoorlog en de Koude Oorlog elkaar ontmoeten. De tijd lijkt hier te hebben stilgestaan, waarover de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed qua beleving de vergelijking maakte met de 'War rooms' van Sir Winston Churchill.

Mark heeft nog tot kort voor zijn overlijden hard gewerkt om het in aanbouw zijnde expositiegebouw 'Nationale Collectie Bescherming Bevolking' tot stand te brengen. Helaas is het hem niet gegund om de opening hiervan te mogen ervaren. Voor hun inspanningen zijn Mark en Petra Witte onderscheiden; Mark werd in 2011 benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau en Petra ontving in 2013 de Vrijwilligersmedaille van de Gemeente Rijswijk.

Omdat in dit jaarboek een rijk geïllustreerd artikel aan het complex Overvoorde is gewijd zal daar hier verder niet op ingegaan worden. Dit artikel bevat ook veel afbeeldingen van de inrichting van deze en dergelijke bunkers, zoals bijvoorbeeld die in Grou.

In 2016, tijdens Open Monumentendag, kreeg het MBB te Rijswijk de Monumentenprijs van de gemeente Rijswijk. In een rapport over de betekenis van het gehele bunkercomplex hebben deskundigen in 2018 aangegeven dat ze dit van nationaal

²⁶ Zie over het KMC: <https://www.militairespectator.nl/sites/default/files/bestanden/uitgaven/1918/1958/1958-0473-01-0152.PDF>

²⁷ Te weten: een Volkswagen Kever 1300 uit 1975 (inv.nr. 3800091), een Overhead-loader Fiat-Werklust uit 1956 (inv.nr. 3800092), een Magirus-Deutz S3500 BW 200 (inv.nr. 3800096), een Magirus-Deutz S3500 BW100 (inv.nr. 3800095), een DAF BW 150 (inv.nr. 3800097), een motorspuit aanhangwagen BW 400 voorzien van een Deutz 4 cilinder luchtgekoelde dieselmotor. Zie: P.F. van den Heuvel, F. Staarman, *Militaire voertuigen in de collectie van het Legermuseum* (Den Haag 2002).

²⁸ Zie over park Overvoorde en zijn bunkercomplexen van de Duitse bezetter tijdens de Tweede Wereldoorlog en de Koude Oorlog: Remco de Goede, *Rijswijk. Luftwaffe Funkhorchstelle Overvoorde 1940-1945. Commandopost Bescherming Bevolking –A kring Zuid Holland B– 1953-1986* (Berkel en Rodenrijs 2021) en de bijdrage hierover van Remco de Goede in dit jaarboek.

belang vinden. Ook de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geeft aan dat het complex bewaard moet blijven, maar groot onderhoud is tot nu toe niet uitgevoerd.²⁹

Een ander deel van het MBB bevindt zich in Grou, in de provincie Friesland. De B.B. commandopost Grou is van zeer bijzondere aard. In deze 1100 m² grote post konden bij een calamiteit 150 personen, waaronder het dagelijkse bestuur van de provincie Friesland, hun werk voortzetten. De bunker is de grootste in zijn soort in Nederland en de inrichting is zoveel mogelijk in een vergelijkbare originele staat teruggebracht.

De bunker bestaat uit vier commandoposten: Kringcommandopost Bescherming Bevolking (KCBB-Friesland-c), Provinciale Commandopost Bescherming Bevolking (PCBB-Friesland), Gemeentelijk Centrum Civiele Verdediging (GCCV-Leeuwarden) en Provinciaal Centrum Civiele Verdediging (PCCV-Friesland).

Bij het maken van de plannen voor de bouw rond 1965 is er voor gekozen op deze locatie een gecombineerde commandopost te bouwen. Dit resulteerde, na een lange periode van voorbereiden, in 1967 tot de officiële ingebruikname van deze unieke commandopost in Grou.

Collectie Nederlandse Rode Kruis

Om het belang van het Nederlandse Rode Kruis (NRK), opgericht in 1867, te kunnen vertellen, begon een vrijwilliger van deze organisatie ruim 40 jaar geleden met het aanleggen van een verzameling. Op 8 mei 2000 werd deze verzameling officieel ondergebracht in de Stichting HVNRK, opgericht door mr. R.S. Croll,³⁰ met als doel de rijke historie van het Rode Kruis in Nederland levend te houden.³¹

In de lange periode van collectioneren ontstond een grote verzameling die het verhaal van de ontwikkeling van het NRK vertelt aan de hand van objecten. De historie is gesegmenteerd in deelcollecties, die elk een eigen ontwikkeling doormaakten. Zij groeiden mee met de ontwikkeling van de diensten van het NRK en de noodhulpacties die in de loop der jaren nationaal en internationaal voorvielen. De objecten binnen de collectie kunnen (een deel van) het verhaal versterken. Een uitzondering hierop vormen objecten die wellicht niet direct een link vormen met het verhaal, maar uitzonderlijk genoeg zijn als aanvulling.

In 2016 is een collectieplan gemaakt voor de HVNRK met het oog op de fusie met het NVI die in 2018 tot stand is gekomen.

²⁹ <https://rijswijk.tv/museum-bescherming-bevolking-krijgt-steun-van-de-gemeente-rijswijk/>

³⁰ Zie: https://bos-fahrzeuge.info/einsatzfahrzeuge/39534/Utrecht_-_Historische_Verzameling_Nederlandse_Rode_Kruis_-_KTW_aD/photo/301796en:https://bos-fahrzeuge.info/einsatzfahrzeuge/97888/Utrecht_-_Historische_Verzameling_Nederlandse_Rode_Kruis_-_GW_aD/photo/301793

³¹ De Stichting HVNRK is op generlei wijze gelieerd geweest aan het Nederlandse Rode Kruis. [Wijsmuller], *Collectieplan Stichting historische kerncollectie Nederlandse Rode Kruis*, 3.



25 Een kijkje in het gedeelte van het depot waar de collectie Nederlandse Rode Kruis is ondergebracht.

Foto Tristan Broos



26 Een kleine selectie uit de schenking van Het Oranje Kruis, die voornamelijk bestond uit 'documentatie' met betrekking tot het verlenen van eerste hulp vanaf de achttiende eeuw.

Diverse inv.nrs.

De verzameling was opgeslagen in een loods op een industrieterrein in De Meern.³² In verband met de verhuizing van het hoofdbureau van het NRK in Den Haag zijn voorts de aldaar aanwezige historische memorabilia en archivalia van het NRK in 2017 aan de schenking toegevoegd.³³

In laatstgenoemd jaar werd tevens een ambulance van het NRK overgedragen, en wel een heel bijzondere: de 'Emergency Ambulance for People of the Netherlands', die in 1953 door de firma Willys-Overland in de Verenigde Staten werd geschonken in verband met de Watersnoodramp.³⁴ Dit voertuig vormt een van de absolute topstukken van deze collectie en van die van Korpora in het algemeen.³⁵

³² De collectie is in De Meern geselecteerd, geregistreerd en digitaal gefotografeerd door Creative Culture Consultancy (CCC). Overtollig materiaal is afgestoten. Vanuit De Meern is de collectie overgebracht naar Van Waarde om de objecten te Gammastralen. Op 23 en 24 januari 2017 is de collectie door Van Waarde afgeleverd bij een van de toenmalige NVI- en nu Korpora-depots te Bussloo.

³³ Dit materiaal is op 4 en 8 januari 2018 in Den Haag opgehaald. Het (oorlogs)archief en de foto-collectie van het Nederlandse Rode Kruis zijn overgedragen aan het Nationaal Archief.

³⁴ Dit voertuig is op 18 april 2017 afgeleverd.

³⁵ Zie: <https://www.korpora.nl/een-amerikaanse-fourwheeldrive-voor-het-rode-kruis/>

De deelcollectie bestaat uit duizenden objecten inclusief een unieke gespecialiseerde bibliotheek en archiefmateriaal. Hieronder bevinden zich veel topstukken, met name afkomstig van het hoofdbestuur. Bijvoorbeeld de stoelen en het serviesgoed van het landelijk bestuur. Een antieke ladekast met daarin ongeveer 230 nationale en internationale onderscheidingen, medailles, penningen en plaquettes, veelal met bijbehorende oorkondes. Het 'Gouden boek' met de namen van onderscheiden personen. Een fraai portret van Jean Henri Dunant, de geestelijk vader van het Internationale Rode Kruis, geschilderd door Jan ten Kate sr. (1850-1929). Een portret van Prins Hendrik, 25 jaar lang voorzitter van het Nederlandse Rode Kruis (1909-1934), van de hand van de bekende schilder Willy Sluiter (1873-1949). Twee vlaggen van zogeheten 'ambulances' (een veldhospitaal of lazaret) van het Nederlandse Rode Kruis, tijdens de Frans-Duitse Oorlog 1870-1871.³⁶ En tot slot prachtige negentiende-eeuwse platenatlassen, Frans en Duits, met gekleurde afbeeldingen van transportkarren, brancards en andere uitrusting voor de hulp aan gewonde militairen.

De fusie met de Stichting HVNRK en de schenking van het hoofdbestuur van het NRK is logisch gelet op de rol van het NRK in de organisatie van de crisisbeheersing en de rampenbestrijding in Nederland in het kader van de publieke veiligheid. Heel Nederland kreeg hier recentelijk mee te maken tijdens de Coronacrisis, maar wat te denken van de inzet van het Rode Kruis bij grote evenementen als de Vierdaagse. En daarnaast is er het noodhulpteam van het Rode Kruis, waarover de organisatie zelf schrijft:

Een trein die ontspoord, een aanslag of een vliegtuigongeluk. Je moet er niet aan denken. Maar als het je overkomt, dan staan de vrijwilligers van het Rode Kruis voor je klaar. De Rode Kruis-vrijwilligers die lid zijn van een noodhulpteam komen onmiddellijk in actie bij een ramp, ongeluk of aanslag. Met zwaailicht en sirene gaan ze naar de plek des onheils en helpen daar lichtgewonde slachtoffers. Zo ondersteunen ze de overige hulpdiensten zoals ambulances, politie en brandweer.³⁷

Tot besluit: Korpora is geland

Sinds de lancering van Korpora op 1 augustus 2022 is haar collectie behalve met losse objecten, waaronder enkele zeer bijzondere, ook uitgebreid met belangrijke historische collecties of aanvullingen daarop, zoals van het hoofdkantoor van Het Oranje Kruis in Den Haag en het meest recent die van het Nederlands Forensisch Instituut in Den Haag.

De belangrijkste uitbreiding van de collectie van Korpora en haar voorloper het NVI sinds jaren, is de op handen zijnde integratie met het Nederlands Ambulance Archief (NAA).

³⁶ In totaal werden tien Nederlandse ambulances ingezet tijdens de Frans-Duitse Oorlog 1870-1871.

³⁷ <https://www.rodekruis.nl/wat-doen-wij/hulp-in-nederland/noodhulpteams/>

Op 25 april 2023 is het contact met het NAA hernieuwd. In 2019 leidden eerdere gesprekken al tot een ‘nota [...] ten behoeve van een nader onderzoek naar een intensieve samenwerking tussen het Nederlands Ambulance Archief (NAA) en het Nationaal Veiligheidsinstituut (NVI) met als doel het behoud van (een deel van) het erfgoed van de ambulancezorg in Nederland.’³⁸

Het NAA is een particulier initiatief uit 1998 met als doel het verzamelen, conserveren, catalogiseren en archiveren en nadrukkelijk ook onderzoek naar de geschiedenis van de ambulancezorg in Nederland stimuleren of zelf uitvoeren.

Het NAA bezit documentatie over en rondom Nederlandse ambulances vanaf 1907, toen in Nederland de eerste ziekenautomobil in dienst werd gesteld.

Het verzamelde materiaal heeft in 2014 onder meer geresulteerd in een website met een zeer omvangrijk overzicht van ambulancevoertuigen die in de basis werd/wordt gevormd door een lijst met kentekens en merknamen van meer dan 6000 ambulances en aanverwante voertuigen.³⁹

Vanaf de start van de website zijn de voertuigen voorzien van nadere informatie en foto’s. Getracht wordt de website per dienst aan te vullen en het streven is alle ambulances die in Nederland hebben rondgereden in beeld te krijgen.

Voorts heeft het initiatief inmiddels geleid tot diverse overzichten van onder andere de Nederlandse ambulancediensten en de ambulancecarrosseriebedrijven en -importeurs. Ook is al een rijk oeuvre aan boeken, artikelen en DVD’s over de geschiedenis van de Nederlandse ambulancezorg opgebouwd. Het NAA houdt tot slot een overzicht bij van alle publicaties over de ambulancezorg, met name die in Nederland verschijnen.

Het NAA, sinds 2019 ondergebracht in een stichting, wil zijn activiteiten graag onderbrengen in een grotere organisatie, zoals Korpora, om in de eerste plaats gebruik te kunnen maken van de professionaliteit daarvan, maar in de tweede plaats om de inmiddels verzamelde archivalia op één punt te kunnen samenbrengen, voor de toekomst veilig te stellen en toegankelijk te maken voor derden. Met een dergelijke samenwerking wordt de continuïteit van en de professionaliteit in het beheren van de collectie van het NAA gewaarborgd. Het NAA hoopt bovendien in de schoot van Korpora het erfgoed van de gezamenlijke veiligheidsdiensten – en dus ook de ambulancezorg – onder de aandacht van het publiek en overheden te brengen.

Korpora is voor het NAA een logische partner omdat dit nu al optreedt als de beheerder van het nationale erfgoed van de Nederlandse politie en brandweer, het Nederlandse Rode Kruis en de voormalige B.B. Het NAA stelt terecht vast dat de geschiedenis van politie, brandweer, ambulancezorg en eerste hulp zeer nauw verbonden is. De brandweer- en ambulancezorg zijn immers historisch gezien zelfs

38 Thijs Gras, Hans Waldeck, *Nederlands Ambulance Archief* (Z.p. versie 2019 08 27).

39 www.ambulancearchief.nl



27 Een deel van de expositie van het NA+EHM te Leiden, met als eyecatcher een ambulance van het merk Citroën HY, 1947-1963. Zie noot 43.

Foto Tristan Broos

voor een deel voortgekomen uit de politieorganisatie.⁴⁰ Bovendien is er een belangrijke link op het verzamelgebied van Korpora wat betreft de crisisbeheersing en rampenbestrijding; als zich tegenwoordig in Nederland een crisis of een ramp voordoet, dan zijn in de meeste gevallen in ieder geval de brandweer, de politie en de ambulancezorg,⁴¹ GGD, Geneeskundige Hulpverlening Organisatie in de Regio (GHOR)⁴² daarbij betrokken, en soms ook het Rode Kruis. En uiteraard vele andere organisaties. Maar er kan ook verder worden teruggekeken vanwege de aanwezigheid van de collectie op het gebied van de B.B., waarvan na de opheffing zoals gezegd taken overgingen naar de brandweer, waarop weer is verzameld door het voormalige NBDC, dat ook onderdeel is van de collectie van Korpora.

⁴⁰ Onderstaande informatie over het NAA is grotendeels ontleend aan: Gras, Waldeck, *Nederlands Ambulance Archief*, 2-3.

⁴¹ Zie over de ambulancezorg Nederland: <https://www.ambulancezorg.nl/>

⁴² Zie: over GGD/GHOR: <https://ggdghor.nl/>

Korpora en het NAA werkten gelet op het voorgaande aan een businesscase om te komen tot de wederzijds gewenste fusie. Korpora bezit overigens reeds meerdere ambulances en andersoortige collectie op het gebied van de ambulancezorg die tezamen nog niet een (benoemde) deelcollectie vormen zoals van de politie en de brandweer. De onlangs door Korpora verworven historische verzameling van Het Oranje Kruis sluit ook heel goed aan bij het NAA. Met de toevoeging van het NAA zal zeker sprake zijn van een benoemde deelcollectie ambulancezorg, wat voor beide partijen interessant en uiteindelijk vooral in het belang van het erfgoed is.

Op het moment van publicatie van dit artikel is de integratie van de NAA-collectie nog onderwerp van bestuurlijke besluitvorming. Uitbreiding van de collectie van Korpora met de sector ambulancezorg zou het plaatje veel completer maken wat betreft het erfgoed van de hulpdiensten in Nederland omdat de politie, de brandweer en de ambulancezorg welhaast een drie-eenheid vormen. Binnenkort hopelijk een nieuw hoogtepunt in het bestaan van Korpora.⁴³

⁴³ De hernieuwde gesprekken met het NAA leidden ook opnieuw tot contacten met het NA+EHM te Leiden, dat zoals gezegd in 1988 is opgericht en sinds 2013 gevestigd in laatstgenoemde stad, en het mogelijk daarvan betrekken bij de samenwerking. Dit wordt ten zeerste door Korpora toegejuicht omdat ook hier sprake is van een logische partner, waarmee in het verleden reeds is samengewerkt. Interessant is bovendien dat Het Oranje Kruis betrokken is geweest bij de oprichting van het NA+EHM, dat een belangrijke collectie bezit, waaronder oude ambulances.

Abstract

In 2022, Korpora, the Public Safety Heritage Centre opened – tasked with acquiring, managing and exhibiting physical and digital collections on public safety in the Netherlands. Today, Korpora includes the national collections of the Dutch police and the fire service, the Dutch Red Cross and the former Civil Defence service.

Korpora's roots go back to the early 20th century, when firefighting and police enthusiasts began collecting heritage items from these organisations and putting them on display. Despite setbacks due to a lack of funding and a suitable home for the objects, as well as a lack of historical awareness within those organisations, a great deal of heritage items still managed to be preserved. Thanks to the dozen or so foundations – some already in existence, some set up later – the heritage has been preserved, expanded and ultimately culminated in Korpora's rich and astounding subcollections.

Keywords

heritage, public safety, police museum, fire museum, civil defence, Red Cross

Over de auteurs

Jos Breukers (1960) studeerde geschiedenis aan de Katholieke Universiteit Nijmegen en museologie aan de Universiteit Leiden. Hij is werkzaam als hoofdconservator bij Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid. Hij schreef over het Romeinse leger en aspecten van de politiegeschiedenis, zoals *Met gezag bekleed. Ceremoniële uniformen van de Nederlandse politie in historisch perspectief* (2009). Hij is redactielid van *Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid*.

Louis Ph. Sloos (1972) studeerde geschiedenis en boekwetenschap aan de Universiteit Leiden en promoveerde tevens aan deze instelling. Zijn belangstelling gaat vooral uit naar de (militaire) geschiedenis, cultuur, het boek en de publieke veiligheid in de Vroegmoderne Tijd en de negentiende eeuw. Als actief onderzoeker en publicist heeft hij een zeer groot aantal publicaties op zijn naam staan. Hij is werkzaam als senior conservator bij Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid en hoofdredacteur van *Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid*.



- 1 Wachtmeester Reinder van de Put kijkt met een verrekijker over het rampgebied vanaf de Zeedijk te Oudenhorn richting het Haringvliet.

Inv.nr. 40373.23

‘Het is altijd een herinnering aan de watersnoodramp’¹

De correspondentie van wachtmeester Reinder van de Put van het Korps Rijkspolitie vanuit het rampgebied na de watersnood van 1953

ANNET RUSELER

Toen Korpora in 2023 aandacht besteedde aan 75 jaar Watersnoodramp² werd zij benaderd over uniek materiaal met betrekking tot dit onderwerp in relatie tot het Korps Rijkspolitie. Het betreft brieven en foto's die wachtmeester Reinder van de Put tijdens zijn inkwartiering (vanaf eind februari) in Nieuw-Helvoet naar huis stuurde. Aan de hand van dit materiaal krijgen we een bijzonder inkijkje in de opkomst van de rijkspolitie, aspecten van de inzet in het rampgebied en van de persoonlijke ervaringen en impact.

43

Inleiding

In de collectie van Korpora bevond zich al het nodige beeldmateriaal van de inzet van de rijkspolitie bij de Watersnoodramp. Een deel van deze foto's is bovendien gebruikt voor publicaties, met name die van kort na de ramp. Deze foto's geven een goed beeld van de omvang van de ramp en de inzet van de rijkspolitie, maar bieden weinig inzicht in hoe politiemannen de ramp ervaren. De foto's van Reinder in combinatie met de brieven geven de mogelijkheid om je beter te kunnen inleven in hoe mensen hun steentje bijdroegen om het dagelijks leven weer te kunnen oppakken. Er zijn waarschijnlijk meerdere hulpverleners geweest die brieven naar huis schreven, maar vooral de combinatie met de foto's die Reinder naar huis stuurde maken het verhaal bijzonder. Zijn dochter besloot jaren na de ramp de foto's in een album te plakken en samen met de brieven te bewaren. Dit artikel vertelt het persoonlijke verhaal van Reinder van de Put tijdens zijn uitzending naar het rampgebied op basis van de brieven en de foto's.

Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid / Safe. Annual of Korpora, Heritage Public Safety, 42-63, DOI 10.5117/9789048563739_RUSELER

¹ Brief van Reinder aan zijn vrouw (29 maart 1953).

² Zie: <https://www.korpora.info/event/c55bde80-2816-4bbd-a4b3-7ea766dadd34>

De Rijkspolitie tijdens de ramp

Na de Watersnoodramp op 1 februari 1953, waarbij grote delen van de provincies Zuid-Holland, Zeeland en Brabant onder water kwamen te staan, werd uiteindelijk vanuit heel Nederland hulp geboden aan de getroffen gebieden.

Direct na de ramp waren het naast lokale brandweermannen plaatselijke politiemannen van de rijkspolitie die een belangrijke rol speelden bij de eerste hulpverlening. De rijkspolitie was namelijk vooral actief in kleine gemeenten en de gemeentepolitie in de grote steden. Vandaar dat in Zeeland, met zijn vele kleine steden en dorpen, veel rijkspolitie aanwezig was. De meeste politieposten werden bemand door één rijkspolitieman. Zij waren bekend met het gebied en kenden de mensen die er woonden vaak persoonlijk. Dit verklaart waarom de rijkspolitie direct bij de hulpverlening betrokken was. Al snel bleek dat de politiemannen in het gebied het werk niet aankonden, waarna een grootschalige inzet vanuit andere delen van het land op gang kwam. De bemanning van de rijkspolitievaartuigen kreeg als eerste de opdracht zich te melden. In de dagen daarna werden via de verschillende detachementen rijkspolitiemannen opgeroepen om zich te melden en naar het rampgebied te begeven.

In de rijkspolitie-gewesten werden detachementen gevormd van 25 man. Deze teams werden nieuw samengesteld en bestonden dus vaak uit mannen die elkaar niet kenden. In eerste instantie ging het om ongeveer 1000 beschikbare rijkspolitiemannen. De meeste eenheden werden na een maand of iets langer afgelost. De eerste gedetacheerden hadden de taak om de zwaar vermoeide werkers af te lossen. De taken die daarop volgden waren voornamelijk gericht op ordehandhaving in het gebied. Reinder van de Put zat in de tweede groep gedetacheerden van het district Apeldoorn en vertrok op 28 februari richting het rampgebied.

Een probleem wat zich aandiende bij de rijkspolitie was dat het korps over te weinig materieel beschikte, zoals voer- en vaartuigen. Maar ook noodverlichting en rubberlaarzen. Dit betekende dat veel goederen moesten worden geconfisqueerd en dat het personeel werd gevraagd om zoveel mogelijk apparaten en auto's gereed te maken voor de hulpverlening in de getroffen gebieden. Ook de communicatie in het rampgebied was slecht en alleen de Rijkspolitie te water beschikte over enkele mobilofoons.³

Reinder van de Put

De persoon om wie deze bijdrage voornamelijk draait, Reinder van de Put, werd op 11 mei 1918 geboren in het Gelderse Wapenveld in de gemeente Heerde, aan de rand van de Veluwe. De moeder van Reinder, Hermina Antonia Slijkhuis, hertrouwde

³ J.A. de Jonge, *Korps Rijkspolitie 1945-1994 (Schiedam 1994)* 49-60.



2 Overzicht van de tochten die Reinder volgde tijdens zijn verblijf in het watersnoodgebied. Detail uit losse bijlage bij het boek [Hans Redeker], *De ramp* (Amsterdam 1953). De gele lijn toont de heenreis van Reinder vanaf Rotterdam. De andere kleuren volgen de verkenningstochten.

Inv.nr. R0989

met de weduwnaar Berend Willem van de Put, die reeds vier kinderen had. Daarna volgden nog vijf kinderen uit dit huwelijk. Nadat ook de moeder van Reinder stierf bleef zijn vader, die toen pas 51 jaar oud was, alleen met de kinderen achter.

De vader van Reinder was brugwachter bij de toenmalige Berghuizerbrug en kleermaker. Kort na het verlies van zijn vrouw vertrok hij met een pakket kleding voor een klant over het IJsselmeer naar Amsterdam om dit daar af te leveren. Later die avond werd hij dood uit de gracht gehaald. Waarschijnlijk ging het om moord en beroving want zijn geld was verdwenen. Maar de ware toedracht is nooit achterhaald. Het derde drama dat zich binnen enkele jaren binnen deze familie afspeelde was een feit: de kinderen bleven alleen achter. Gelukkig waren sommige kinderen al (bijna) zelfstandig. Een van de oudere kinderen die al getrouwd was kon daardoor het jongste kind in huis nemen. Een andere oudere broer trouwde en nam het beroep van brugwachter van zijn vader over, waardoor hij en de overige kinderen, onder wie Reinder, in het huis konden blijven wonen.⁴

⁴ Interview met de kinderen van Reinder van de Put, Wim, Dinie en Dirk op 31 juli 2023 (hierna: Interview 13 juli 2023).

ARBEIDSOVEREENKOMST.

Op heden den 10 september 1945 is tusschen den Staat der Nederlanden -
Koninklijke Marechaussee te dezen vertegenwoordigd door de districts-Commandant van het Gewest

Arnhem, als werkgever, en

(naam): van de PUT

(voornamen): Reinder

geboren te Heerde
11 Mei 1918

arbeidsovereenkomst:

De werknemer verbindt zich de werkzaamheden
namens den werkgever zullen worden overgenomen
is verplicht den arbeid persoonlijk te verrichten.

Het loon wordt bepaald op f 1700.- per jaar, met
f per jaar en kleedingtoelage van f 36.- per jaar, volgens de voorschriften
onder b van artikel 12 van het Arbeidsovereenkomstenbesluit, en een tijdelijke kindertoe-
toelage voor kinderen, tot een bedrag van f. per jaar.

ARTIKEL 3.

Deze overeenkomst is aangegaan voor onbepaalde tijd, wordt geacht te zijn ingegaan op

10 September 1945

districts-Commandant der Koninklijke

in het Arbeidsovereenkomstenbesluit
hans luidt, behoudens het bepaalde

vacantieverlof met behoud van loon.

klasse van het reisbesluit 1916.

regels en geboden

van den dienst, allen de voor den werknemer aan de verplaatsing
verbonden onkosten worden vergoed overeenkomstig de regelen van het verplaatsingskostenbesluit.

De werknemer,

Reinder Put



3 Reinder van de Put en zijn vrouw Johanna van de Put-Eilander in 1948.

Inv.nr. 00041653

4 Aanstellingsakte voor wachtmeester 1^e klasse van Reinder van de Put op 1 november 1947.

Particuliere collectie

5 Groepsfoto van het detachement Apeldoorn tijdens het bloemenfestijn in park Berg en Bos te Apeldoorn in juli 1948. De derde van links is Reinder.

Particuliere collectie

Loopbaan

De kinderen moesten na het overlijden van beide ouders al vroeg de kost gaan verdienen en zo belandde Reinder als 14-jarige jongen in het bakkersbedrijf van zijn oom Johan van de Put in Heerde. Na de oorlog leerde hij Johanna Eilander kennen. Reinder was niet gelovig, maar Johanna ging elke week naar de kerk. Hij wilde graag met haar trouwen en voor haar en met name haar ouders werd hij lid van de Hervormde Kerk. Het aanstaande huwelijk deed hem beseffen dat hij na 11 jaar vroeg opstaan om voor rijke boeren gebakjes te maken de tijd was aangebroken om op zoek te gaan naar ander werk.⁵

Direct na de oorlog was er als gevolg van onderzoek naar de rol van de politie, waardoor veel agenten (tijdelijk) op non-actief waren gesteld, een groot gebrek aan personeel.⁶ Reinder was wel bekend met het vak omdat zijn overgrootvader politie-agent was geweest. Reinders overgrootvader Aart van de Put (1808-1876) was veldwachter-tolgaarder. Op aanraden van Reinder had zijn jongere broer Jan zich al bij de politie aangemeld. Daarna waagde Reinder zelf ook de overstap. Hij kon vanaf september 1945 direct aan de slag als hulpmarechaussee bij de koninklijke stallen op landgoed 't Loo in Apeldoorn en ging in de kost bij de familie J. Pannekoek aan de Hoofdstraat E 102 II te Emst. In september 1946 werd zijn baan omgezet in een tijdelijk dienstverband als 'hulp der Rijkspolitie met opsporingsbevoegdheid' om op 1 september 1947 een vaste aanstelling te krijgen als wachtmeester der rijkspolitie.⁷

Zijn taak bestond eind 1946 voornamelijk uit wachtlopen op vliegveld Deelen, waar hij in de barakken verbleef. Na Emst ging Reinder in december 1947 in de kost bij de familie H.P. Kruithof, Zuiderkerkstraat 5 te Elburg. Vervolgens kreeg hij meerdere posten aangeboden, wat van invloed was op zijn huwelijk. Zijn verloofde Johanna wilde in de buurt van haar ouders blijven wonen en om die reden wachtten ze met trouwen tot er een post dichtbij Wapenveld vrijkwam. Dit was het geval in de zomer van 1947, toen Reinder in Doornspijk geplaatst kon worden. Ondertussen was hij tegelijk met zijn broer Jan begonnen aan de eerste opleiding bij de politie, het politiediploma A voor wachtmeester, waarvoor hij op 8 oktober 1949 het diploma behaalde. Op 23 maart 1950 traden Reinder en Johanna vervolgens in het huwelijk.

Doornspijk was een klein dorp met een groot buitengebied. Het postbureau, met cel, was gevestigd in de Zuiderzeestraat op nummer 112. Op dit bureau was een telefoon aanwezig. Reinder kreeg het gebied in het buurtschap De Haere aangewezen. Elke morgen meldde Reinder zich net als zijn drie collega's op het hoofdbureau. Daarna gingen ze surveilleren in het gebied. Op locaties waar zich een telefoon bevond, zoals een café, moesten ze zich na een aantal uren melden en rapport uitbrengen. Reinder had vooral te maken met veel stropers. Behalve bij surveillances

⁵ Interview 31 juli 2023.

⁶ Bert Huizing en Koen Aarsma, *De zwarte politie 1940-1945 (Weesp 1986)* 230-231.

⁷ Akte van aanstelling, de algemeen inspecteur van Rijkspolitie (Den Haag, 1 november 1947)

in de omgeving werd hij ook ingezet bij evenementen rondom 't Loo, zoals tijdens het bloemenfestijn in park Berg en Bos te Apeldoorn in juli 1948.

Het was gebruikelijk dat Reinder na vier jaar zou zijn bevorderd tot wachtmeester eerste klasse om tevens naar een andere standplaats te zijn overgeplaatst, maar omdat Johanna niet wilde verhuizen bleef hij lange tijd dienen als wachtmeester in Doornspijk. In 1955 werd Reinder bevorderd tot wachtmeester der rijkspolitie 1^e klasse en rayoncommandant te Doornspijk. De zwaar dogmatisch-christelijke levensopvatting van de bevolking begon hem langzaam te benauwen en in januari 1964 solliciteerde hij op aanraden van een bevriende collega uit Eefde op een baan te Almen in de Achterhoek.⁸ Door de grote gemoedelijkheid onder de bevolking heeft hij daar lange tijd met plezier gewerkt en gewoond.

Reinder vond zijn carrière minder belangrijk dan zijn gezin, wat op de eerste plaats kwam. Hij vond een goed sociaal leven het belangrijkste, waarschijnlijk omdat hij dit tijdens zijn jeugd gemist had.⁹ Op aandringen van anderen werd hij op 1 april 1973 bevorderd tot opperwachtmeester met als nieuwe standplaats Vorden. Vijf jaar later, in 1978, ging hij vervolgens op zestigjarige leeftijd met F.L.O. (functioneel leeftijdsontslag).

De brieven en het fotoalbum

Nu we meer weten over Reinder en diens carrière, kunnen we nader ingaan op de bewuste brieven en het fotoalbum met betrekking tot diens inzet in het rampgebied tijdens de watersnood in 1953. In totaal zijn negen brieven bewaard gebleven die Reinder scheef aan zijn vrouw Johanna en zoon Wim. Uit deze brieven blijkt dat hij heel actief is geweest met het schrijven van brieven en ook vele anderen aanschreef en brieven terugkreeg.

De brieven van Reinder dateren uit de periode 1 maart tot en met 29 maart 1953. Reinder moest 's morgens vaak al om zes uur opstaan en was na twaalf uur dienst vaak te moe om nog te schrijven. Daarnaast riep de plicht: 'Vrouwtje ik zou zo nog wel door kunnen schrijven, maar er komt zo een boot aan en dan moet ik de vergunningen controleren.'¹⁰ Er kwamen in maart steeds meer ramptoeristen richting het gebied, waardoor iedereen die in het gebied moest zijn, bijvoorbeeld hulpverleners en leveranciers, een vergunning nodig hadden om het gebied te betreden. Maar het lijkt erop dat als Reinder ook maar even energie en tijd had brieven schreef. Hij verwoordde het zelf als: 'En maar pennen...'¹¹

⁸ Email-correspondentie met kinderen van Reinder van de Put (17 september 2023).

⁹ Interview 31 juli 2023.

¹⁰ Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (8 maart 1953).

¹¹ Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (14 maart 1953).

Nieuw-Helvoet, 4 Maart 1953.

Lieve Jo en Wim en vanden tweezensta.

Wie zo, de dienst voor vandaag zit er weer op en nu maar aan het
ruimen. Als momenteel half vliegen. Ik heb, behoudens iin heer, steeds
van 2 morgens tot is avonds 7 uur dienst gehad. Ik heb steeds dienst ge-
had bij het over van Hellevoetsluis naar Hildesluis. Donmiddag
het is een kaart verstuurd waarop het station staat met de aanly-
stijgen van het over. Vermoedelijk is dit het zelfde over waar spier in
Tien met een son gaen naar Gorderde. De dienst wordt inder konen
door verboten waar de auto's op keunen rijden. Wij hebben hier
al bekoonlijk veel en zwaren mist gehad en dan duurt het een hele tijd
voor dat de boten, over zijn.

Wals ik reus genkrom heb, ik heb hier een goed kon? huis. Haardes
kost ook f 4.- per dag. Dat is niet weinig hi. Volgens dat ik hier gehoord
heb was het kostgeld voor lidlyk vry. Ik maak me er niet denk
son in denk dat komt met goe.

Hoe is het hebben jullie een prettige dag gehad op Wien zijn verpaande?
De sullen ook hebben hebben, dat je alleen was met Wim. Maar als jul-
lie maar een leuke dag hebben gehad. De kinderbot is inmiddels toch
aangekomen en franco? Je maakt ook waar je son son gaet, daar
wordt je mee beemt. Ik begin ook al in vragende soom te schrijven.
Ik stel me son, de eerste brief dat ik uit Dronen schijf of Wap krijg
iden in. Ten je goet in Wap aangekomen en sonder schade. De colle-
ga's het ik vandaag ook een ansichtje gestuurd. Bij zijn, denk ik, ook
nog son op Wini's son jaen dag present. So gauw de de gelegenheid het
dan het ik son ook son een brief schrijven. Maar na 12 uur dienst en
dan te hebben gegoten dan is het heeltye een paar uur rust en komt er
van schrijven niet out. Dan meestal nog scheren scheren poken en dinge-
lyke. i thaggen moet ik steeds om 22 uur op en ten dan om 22 uur een
bij het over. In het begin had ik geen roekter. Dat was een last, je was steeds
wakker. Bij hebben son een roekter gebouwd, dat slaapt rustiger. Dat is goet.

6 Brief van Reinder aan zijn vrouw gedateerd 4 maart, 1953.

Inv.nr. 40373B

De post in het rampgebied werd een keer per dag opgehaald en bezorgd.¹² De eerste brief verstuurde Reinder nog naar zijn huisadres omdat hij niet wist wanneer deze zijn vrouw zou bereiken. De daaropvolgende brieven stuurde hij naar het huisadres van zijn schoonouders in Wapenveld.

Op 8 maart kreeg hij een eerste brief van Johanna terug. Bovendien ontving hij uitgerekend dezelfde dag een brief van zijn schoonmoeder, waarmee hij ook blij verrast was. Reinder schreef ook de nodige brieven naar collega's. Nadat hij al zijn collega's in Doornspijk had aangeschreven ontving hij van ieder van hen bericht terug. De brieven die Reinder tijdens zijn verblijf in het rampgebied van zijn familie en collega's ontving zijn helaas niet bewaard gebleven.

Reinder stuurde ook foto's met zijn brieven mee. Later zijn deze door zijn dochter in het bewuste fotoalbum samengebracht. Op de achterzijde van de foto's staat gelukkig vaak een plaats en soms een datum vermeld.

De oproep

Toen Reinder eind februari door zijn detachement te Apeldoorn werd opgeroepen voor inzet in het rampgebied, gold dit niet voor de drie collega's van zijn bureau. Waarschijnlijk kwam Reinder als enige in aanmerking om langere tijd van huis te zijn. De andere collega's waren niet beschikbaar wegens gezondheidsredenen of familieomstandigheden.

Na het huwelijk tussen Reinder en Johanna schonken zij op 2 maart 1952 het leven aan hun eerste kind, dat Wim werd genoemd. Op 28 februari 1953 moest Reinder zich vervolgens melden in het rampgebied, dus ruim nadat de ramp zich had voltrokken. Uit de brieven blijkt dat Reinder het niet zo leuk vond dat hij uitgerekend de eerste verjaardag van zijn zoon moest missen, maar hij besepte dat het zijn plicht was toen hij werd opgeroepen. Omdat Reinder absoluut niet wist wanneer hij terug naar huis kon, vroeg hij zich meerdere keren in de brieven af of Wim hem nog wel zou herkennen als hij thuiskwam of misschien zelfs al zou kunnen lopen.

Johanna was na het vertrek van Reinder samen met Wim naar haar ouders in Wapenveld vertrokken om daar in afwezigheid van haar echtgenoot de tijd door te brengen. Het huis in Doornspijk lag namelijk vrij afgelegen in het bos en er reed geen openbaar vervoer. Ook beschikten ze er niet over elektriciteit en stromend water. Dit waren bepaald niet de ideale omstandigheden om met een klein kind alleen achter te blijven.

De reis

Nadat Reinder was opgeroepen om te worden ingezet in het gebied van de Watersnoodramp, betekende dit niet dat hij daar met een of meer eenheden van het

¹² Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (1 maart 1953).



Watersnoodramp
6. 3. '53

Maart 1953
Nieuw Helvoet



7 Eerste pagina van het fotoalbum met foto's gemaakt door Reinder van zijn detachering in het rampgebied in maart 1953. Op de foto's zijn de heer en mevrouw Van Ravensteijn, Reinder en wachtmeester Broens te zien.

Inv.nr. 40373A



- 8 Reinder vaart in gezelschap van een hulpverlener van het Rode Kruis met de veerboot de S.S. Stad Zierikzee op het Haringvliet van Hellevoetsluis naar Middelharnis.

Inv.nr. 40373.04



- 9 Kerkgangers onderweg naar de Protestantse kerk in Oudenhoorn aan de Ring 1 in maart 1953.

Inv.nr. 40373.20

Korps Rijkspolitie met voertuigen naartoe werd gebracht, nee dat moest op eigen gelegenheid. Zo vertrok Reinder op zaterdag 28 februari op zijn dienstfiets naar het treinstation 't Harde. En de fiets ging mee in de trein. Bij de overstap in Amersfoort kwam hij een andere wachtmeester tegen die net als hij gedetacheerd was in Hellevoetsluis. Vanaf dat moment reisden ze samen verder. Door de mist kwamen die dag alle treinen te laat in Utrecht aan en kon Reinder nog maar net op tijd met zijn fiets en koffer de trein halen naar Rotterdam. Na aankomst namen ze om 11.00 uur de tram van de Rotterdamse Tramweg Maatschappij (R.T.M.). Ze reden via de plaatsen Charlois, Rhooen en Poortugaal naar Spijkenisse. Hier bleek de tram niet verder te kunnen rijden omdat de rails vanaf daar onder water stonden. Er zat daarom niets anders op dan om hun reis per fiets te vervolgen. Over Geervliet en Heenvliet kwamen ze via een omweg door een polder langs het Voornse Kanaal uiteindelijk in Hellevoetsluis terecht.

Op de verzamelplaats in Hellevoetsluis kreeg Reinder te horen waar hij was ingekwartierd. Hij werd net als zijn collega doorgestuurd naar Nieuw-Helvoet, een plaatsje dat grenst aan Hellevoetsluis. Reinder kwam in de kost bij de fotograaf Roel van Ravensteijn en zijn vrouw, een stel zonder kinderen, die een winkel hadden in foto- en elektriciteitsartikelen aan de Moriaanseweg nummer C144 Oost.

Omdat op die zaterdag ook rijkspolitiemannen waren afgelost, moest Reinder direct aan het werk. Bovendien had hij nachtdienst bij het treinstation van Hellevoetsluis, nabij de haven, waar de veerschepen vertrokken naar Middelharnis op Goeree-Overflakkee. Het werk bestond uit het controleren van vergunningen van personen die van deze schepen afkomstig waren, zodat de personen die echt in het gebied moesten zijn hun werk konden doen.

De eerste indruk van Reinder was dat alleen door het rampgebied met eigen ogen te zien enig idee verkregen kon worden van de omvang van de ramp en niet te vergeten de nasleep ervan. Hij kon er in zijn eerste brief verder nog weinig over vertellen omdat hij net in het rampgebied was gearriveerd. Hij stelde voor eerst enkele verkenningstochten te gaan ondernemen. Op basis hiervan schreef hij:

Grote delen van polders staan nog onder water, overal lagen zandzakken langs de dijken en houten bekistingen. Onafzienbare watervlakten, waarin de woningen soms tot aan de zolder tot onder water staan. Veel kerken staan in het water en enkele zijn gebruikt als stal voor het geëvacueerde vee.¹³

In de eerste uren kreeg Reinder al veel verhalen te horen van inwoners uit het getroffen gebied. Zo vermeldt hij in zijn eerste brief dat op zaterdag de dijk werd gedicht van het eiland Putten, dat daarvoor nog geheel onder water stond. Bewoners hadden aangegeven dat ze dachten dat het nog wel ongeveer vier tot vijf weken zou duren voordat het eiland weer droog zou komen te staan. De inwoners en het vee

¹³ Ibidem.



10 Uitzicht richting de Hofkeslaan vanuit de toren van de Protestantse kerk op de Ring 1 in Oudendoorn, maart 1953.

Inv.nr. 40373.29



11 Ondergelopen gebied aan de gemeentegrens van Oudendoorn in maart 1953.

Inv.nr. 40373.24



12 Kadavers van koeien liggen op de Ringdijk te Oudendoorn. Op de achtergrond staan Reinder en wachtmeester 1e klasse A.J. Broens bij een vrachtwagen, maart 1953.

Inv.nr. 40373.22

waren al veel eerder geëvacueerd en gelukkig waren er geen slachtoffers gevallen. Wel was veel vee verdronken. In Hellevoetsluis waren volgens zeggen vijf personen verdronken tijdens de stormnacht.¹⁴

De dagen na zondag draaide Reinder voornamelijk dagdiensten bij het veer van Hellevoetsluis naar Middelharnis. Tijdens deze diensten was er nog even tijd om een kaartje van het station met aanlegsteiger naar huis te sturen. Maar dit is helaas niet bewaard gebleven.

De familie Van Ravensteijn

Reinder was zeer tevreden met zijn kosthuis. Wel vond hij het aan de prijzige kant, te weten vier gulden per dag. Dit bedrag moest wekelijks door de kostgangers worden voorgeschoten en werd pas later door de overheid vergoed. Reinder maakte zich hier verder geen zorgen over. Hij ging er vanuit dat het allemaal wel goed zou komen. Zijn bed was goed en hij beschikte over stromend water op zijn kamer. Iets wat hij thuis in Doornspijk niet eens had. In het begin had Reinder geen wekker op zijn kamer en lag hij vaak wakker omdat hij bang was om te laat bij het veer aan te komen. Toen hij van de familie Van Ravensteijn een wekker kocht, kon hij een stuk rustiger slapen. Of toch niet? Zo schreef hij aan Johanna: 'Het heeft mij hier al wat geld gekost. Extra roken, koffie, foto's nemen enz. Ja dit zal, wat uitgaven betreft, een dure maand zijn'.¹⁵ Johanna stuurde Reinder daarom een extra pakje rookwaar. Reinder rookte in die periode veel onder het mom: je moet toch wat doen als je wacht tot het veer arriveert.¹⁶

Reinders collega's in Doornspijk

Zoals gezegd stuurde Reinder ook meerdere kaartjes en brieven naar zijn collega's in Doornspijk, die onderling zeer close waren. Zij kwamen, zoals gebruikelijk bij de rijkspolitie, niet uit het gebied waar ze werkten. De gedachte hierachter was dat er een zekere afstand moest zijn tot de gemeenschap. De Doornspijkse gemeenschap was zeer hecht en het woord van god was er vaak sterker dan de wet. De wachtmeesters waren daardoor zeer van elkaar afhankelijk. Dat de vier mannen een hechte band hadden, blijkt uit het feit dat ze allemaal waren uitgenodigd op Wims verjaardag. En later, na hun pensionering, nog contact onderhielden en samen op vakantie gingen.

Reinder kreeg als eerste brieven terug van zijn collega's Gerrit Draaijer en Roelof Oosterbroek. Draaijer was in die periode met ziekteverlof. Reinder schreef aan zijn vrouw dat Draaijer naar een specialist in Zwolle was geweest vanwege zijn oog. Het

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (14 maart 1953).

¹⁶ Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (24 maart 1953).



13 Wachtmeester 1e klasse A.J. Broens aan boord van de veerboot de S.S. Stad Zierikzee tijdens zijn detachering na de Watersnoodramp in maart 1953.

Inv.nr. 40737.05

werd wel beter, maar hij mocht nog niet buitenkomen. Oosterbroek was ook ziek geweest en Reinder vroeg zich af of ze het in Doornspijk wel konden redden. Hij hoopte ook nog een brief naar zijn collega Roel Westra te kunnen sturen als hij tijd had. Deze antwoordde later in een brief dat alles oké was. Alleen had Westra het inderdaad erg druk met de dienst omdat de andere achtergebleven collega's allebei ziek waren. Oosterbroek zou wel gauw weer beter zijn, maar met collega Draaijer kon het nog wel even duren aldus Westra. Uit de laatste brief van Westra vernam hij dat Draaijer nu naar Utrecht moest voor controle van zijn oog.

Van de collega's vernam hij verder dat in Doornspijk inspectie van hun uitrusting had plaatsgevonden. Reinder verwachtte ook inspectie. Zijn uniform had onder de omstandigheden namelijk aardig te lijden, maar dit herstelde hij zelf. Het feit dat zijn vader kleermaker was geweest kwam nu goed van pas.

Het ontstaan van het fotoalbum

Op 4 maart kreeg Reinder enkele foto's van Van Ravensteijn die hij had gemaakt in het rampgebied. Van Ravensteijn fotografeerde voor de krant en maakte de film 'Watersnood op Voorne en Putten'.¹⁷ In het begin van deze film zie je Reinder de krant lezen en daarna met een verrekijker naar het overstroomde land kijken. Rein-

¹⁷ Zie: <https://www.korpora.info/collectie/6c885e29-e15b-4c86-ad87-b1a795efad22>



14 Graafwerkzaamheden op 28 februari tijdens het dichtten van het gat in de Zeedijk tussen het Haringvliet en Oudendoorn.

Inv.nr. 40373.39

der stuurde de foto's met een brief mee naar huis en voorzag de foto's van een nummer en een korte omschrijving. In zijn brief ging hij uitgebreid op de foto's in.

No1 Een gat in de dijk hier op het eiland aan de Haringvliet, waardoor Oude Hoorn en Nieuwe Hoorn tot aan Spijkenisse onder water liep. Beide plaatsen zijn polders en staan nog geheel vol water tot aan het Voornse Kanaal. Het gat in deze dijk is zaterdag gedicht. Dit gat was naar ik meen 20m breed en 8-15m diep. Voor het dichtten van dat gat is gebruik gemaakt van een z.g. ponton op het tijdstip van stil tij.

Zie no 2. Door sleepboten werd die ponton getrokken en geduwd. Toen hij der in lag begon een graafmachine klei, zand, e.d. in het gat op de ponton te gooien. Tevens waren er ongeveer 200 arbeiders die tevens met zand e.d. het gat bewaakten. Ook waren er van tevoren zinkstukken in het gat gebracht

no. 3. Geeft een mooi zij aanzicht van de ponton.

De beide andere nr. 4 en 5 zijn genomen in Oude Hoorn.¹⁸

Reinder was zo onder de indruk van de foto's dat hij besloot ook zelf te gaan fotograferen. Reeds de dag daarop had Reinders een fototoestel met twee filmrollertjes overgenomen van Van Ravensteijn en maakte hij samen met zijn collega om de beurt foto's. In Oudendoorn op het eiland Putten nam Reinder vanaf de kerk foto's van het gebied. In de kerk lag nog het stro en hooi voor het vee en de paarden die daar gestaan hadden tijdens de eerste dagen van de ramp.¹⁹ Reinder liet de foto's direct afdrucken door Van Ravensteijn. Hij was erg tevreden over het resultaat en voegde de foto's toe aan zijn volgende brief.

¹⁸ Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (4 maart 1953).

¹⁹ Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (8 maart 1953).



- 15** Op 6 maart 1953 poseert Reinder met vier burgers tijdens de schoonmaakwerkzaamheden in Nieuwe-Tonge bij de Hervormde kerk.

Inv.nr. 40373.17



- 16** Wachtmeester 1e klasse A.J. Broens staat met een schoonmaakploeg bij ingestorte en weggespoelde woningen in Den Bommel, maart 1953.

Inv.nr. 40373.08



- 17** Een vrouw poseert tijdens de schoonmaakwerkzaamheden bij de Hervormde kerk in Nieuwe-Tonge op 6 maart 1953.

nv.nr. 40373.18

Verkenningstochtjes

Zoals Reinder in zijn eerste brief schreef maakte hij inderdaad meerdere verkenningstochten. Zo voerde een autotocht met de chauffeur (niet nader omschreven) en de vrouw van Van Ravensteijn over het eiland, eerst naar Oostvoorne en Den Briel, en vervolgens richting Rockanje. Daar bezichtigden ze het strand aan de Noordzee en reden daarna weer richting huis. Een paar dagen later ging hij samen met zijn collega Aalbert Jan Broens naar Heenvliet. Overal stond nog water, maar het was wel duidelijk dat dit overal aan het zakken was. Op Goeree Overflakkee in Stellendam was het volgens Reinder zowat droog en werd hard gewerkt aan de dijken en het schoonmaken van de huizen. Over een ander beeld schreef hij:

Wij zijn met een boot van Hellevoetsluis naar Middelharnis gegaan. Daarna naar Nieuwe-Tonge 't was allemaal water weggespoelde huizen enz. Van Nieuwe-Tonge over Middelharnis naar stad aan het Haringvliet en den Bommel en vervolgens naar Oude-Tonge. Alles per auto. Water, water en nog eens water, houten balken, daken, stro, hooi, meubels, bedden, enz. lagen hoog opgeschoven in het water bij- en tegen de dijken en daartussen natuurlijk liggen nog lijken en verdronken vee. 't Zal een tijd duren voor alles gevonden is.²⁰

In Oudendoorn op het eiland Putten nam Reinder vanaf de kerk foto's van het gebied.

Op 17 maart had Reinder tussendoor nog even tijd om met Van Ravenstein naar zijn schoonvader te gaan, want die was jarig. Zijn dienst was inmiddels veranderd waardoor hij ook kwam in de watergebieden op het eiland Putten, waar hij eerder op verkenningstocht was geweest. De bewuste foto's die hij daar maakte voegde hij bij zijn brief van 18 maart en op de

achterzijde maakte hij een korte omschrijving van de locatie waar ze genomen waren.

Volgens Reinder was het rond 17 maart goed weer en werden veel woningen schoongemaakt die onder water hadden gestaan. Hier en daar kwamen al polders droog te staan. Meer er bleef veel rommel en slijk over. In die periode kwam er volgens Reinder gelukkig geen schokkend nieuws meer uit het rampgebied en kon het opruimen echt beginnen. Hierover schreef hij:

Het water zakt hier hard in ons watergebied. Meerdere mensen die nogal hoog woonden hebben hun woningen alweer betrokken. Overal ligt de rommel verspreid. Alle kamer zijn bedekt met lagen slijp. Ze scheppen het met schoppen uit de kamers. Haarden, kachels en verder alles wat metaal is, is dik verroest en onbruikbaar. De meeste meubelen zijn onbruikbaar. 't Is overal zout water en dan kun je wel voorstellen wat voor een invloed dat heeft. Alles wat ... drijven kan is kilometers ver weggedreven en tegen de dijken gespoeld. De dijken liggen bezaaid met palen, planken,

²⁰ Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (8 maart 1953).



18 Groepsfoto van mariniers die helpen met opruimen van de ravage in Oude-Tonge in maart 1953.

Inv.nr. 40373.12



19 Ondergelopen woningen te Nieuwenhoorn in maart 1953.

Inv.nr. 40373.07

stobalen, hooi, stoelen, enz. Het water kwam, na de dijkdoorbraak, met zo'n kracht en vlug, dat haar niemand wat in veiligheid kon brengen. Hier en daar zijn nog koeien gered, maar mens en dier moesten daarbij tot de borst door water. Veelal ging met een bootje en dan moest het vee er achteraan zwemmen. Het ergste van alles is dat er zoveel mensen door het water verzwolgen zijn. Deze komen nooit terug.

Op die dag ging hij ook samen met collega Broens, wachtmeester 1^e klasse, naar Den Briel, Nieuwenhoorn en Rockanje. Volgens Reinder was dit een mooie tocht met prachtig weer. Uit de foto's blijkt dat Reinder in die periode veel contact met Broens had, maar na terugkomst in Doornspijk was dit over.

Tijdens zijn verblijf kwam Reinder ook nog bekenden van zijn vrouw uit Wapenveld tegen, die naar Zeeland waren verhuisd. Op haar verzoek ging hij ook nog even bij deze familie Bijsterbos op bezoek. Hun woning had ook onder water gestaan, maar zij hadden alles op de zolder kunnen bergen voordat het water kwam. Na de Pasen gingen zij definitief terug om hun woning weer te betrekken. Met Pasen moest volgens Reinder ook al het openbaar vervoer weer beschikbaar zijn, zoals de tram van Rotterdam naar Hellevoetsluis en de boten van Hellevoetsluis naar Middelharnis.

Denkend aan huis

'De helft zit er alweer op. 't Gaat nog vlug als je er eenmaal in zit. Hier zijn jongens die sinds Jan '53 al gedetacheerd zijn. Dus mogen wij helemaal niet klagen.'²¹ Op 17 maart gaf Reinder in zijn brief impliciet aan dat hij naar huis verlangde. Hij had al eens geïnformeerd op welke datum zijn dienst eindigde, maar niemand wist het. Hij kreeg te horen dat het niet eerder bekend zou zijn dan één dag voor of op de dag van het vertrek. Hij schreef hierover: 'Voor ongeveer een week geleden zijn hier 8 collega's weggegaan en deze kregen 's avonds, voor de dag van hun vertrek pas bericht. Maar ik heb de sleutel van de deur bij mij en kan ieder ogenblik in huis komen.'²²

Aanvankelijk werd tegen Reinder gezegd dat het vertrek op 27 maart zou plaatsvinden, maar volgens de detachementscommandant zou zaterdag 28 maart de helft van de mannen uit het gebied vertrekken en de week daarop, op zaterdag 4 april, de andere helft. Het was niet bekend wie bij de eerste helft behoorden. Maar er zaten enkele mannen in het gebied die al voor de tweede maand dienst deden en deze zouden logischerwijs tot de eerste groep behoren. Reinder wachtte daarom rustig af en voor zover bekend zou iedereen van het detachement met Pasen thuis zijn. Op 22 maart werd Reinder gebeld door collega Broens met de mededeling dat hij inderdaad op zaterdag 4 april zou worden afgelost en kon vertrekken. Gelukkig wel voor Pasen aldus Reinder. Hij had nog schoon goed genoeg evenals sokken en handdoeken. Dus Johanna hoefde geen extra schoon goed te sturen;

Het lijkt mij het beste om geen vuil goed over te sturen, want stel je voor dat het een zoek raakt. 't Heeft in de koffer gezeten dus kan het er ook weer in. Als ik terugkom dan zal het druk zijn met de treinen en voor de Pasen en 't zal wel staan worden. Maar dat zullen we maar afwachten.'²³

De laatste brief van Reinder dateert van 29 maart 1953. Hij schreef hierin over het feest die dag in huize Van Ravensteijn, want de heer des huizes was jarig. De avond ervoor hielp Reinder met het bakken van een cake. Reinder was tenslotte banketbakker geweest. Voor de jarige had hij een doos sigaren gekocht. De hele dag was er visite uit Rotterdam. Reinder had die avond tot 10 uur dienst. Hij gaf aan dat het waarschijnlijk zijn laatste brief was en dat hij eind van de week naar huis toe kwam. Hij stelde voor nog een fotorolletje mee te nemen zodat ze in de zomer misschien nog eens enkele foto's zouden kunnen maken.

21 Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (14 maart 1953).

22 Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (19 maart 1953).

23 Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (24 maart 1953).



20 Oorkonde 'Na de stormramp wakende over 'n anders land en goed toonde ook hier de Rijkspolitie weer haar trouw en goed', uitgereikt aan Reinder van de Put.

Particuliere collectie

Tot besluit: eenmaal weer thuis

Reinder was een nuchter mens en heeft volgens zijn kinderen nooit last gehad van hetgeen hij in het rampgebied allemaal heeft gezien. Wel heeft Reinder het een bijzondere tijd gevonden. Hij heeft de brieven en foto's dan ook altijd bewaard, samen met de bekende oorkonde van de Watersnoodramp, die is uitgereikt aan alle rijkspolitie mannen die naar het rampgebied zijn uitgezonden. Deze oorkonde heeft altijd een plekje boven zijn bureau gehad en is steeds met Reinder meeverhuisd. Uit een van zijn laatste brieven blijkt dan ook duidelijk dat hij er behoefte aan had om te kunnen terugdenken aan zijn inzet in het rampgebied van de watersnood in 1953:

De laatste brief met foto's heb je inmiddels misschien ontvangen. Dat zijn heldere foto's hé en genomen door een leek. Dan hebben we altijd nog een blijvende herinnering aan dit detachement.²⁴

Abstract

This article contains the personal account of Sergeant Reinder van de Put of the national police force, based on his correspondence after he was sent to the area affected by the 1953 North Sea flood. It first focuses on the unique letters and photographs that Reinder sent home from where he was deployed in Nieuw-Helvoet. These documents provide an insight into the national police's work there and his personal experiences. The article describes what the national police faced one month on from the disaster and also provides an insight into the impact of the disaster on Reinder and his colleagues in Doornspijk, who were very close with each other – not only in how they stood together in solidarity but also how they supported each other.

Keywords

Dutch flood 1953, state police, Goeree-Overflakkee, Voorne-Putten

Over de auteur

Annet Ruseler (1965) studeerde maatschappijgeschiedenis 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 binnen de registratie en digitalisatie van de collectie ligt op het vertellen van verhalen rondom de objecten van Korpora. Zij is redactielid van *Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid*.

²⁴ Brief van Reinder aan zijn vrouw en zoon (24 maart 1953).



1 Persoonsensemble van de brandweerloopbaan van Ben de Hondt in Amsterdam en Maastricht.

Diverse inv.nrs.

‘Een zwaard, zijnde aan de eene zijde zaag, aan de andere zijde sabel’

Uit de nalatenschap van brandmeester Ben de Hondt (1930-2021)

Ben de Hondt trad op 11 september 1955 in dienst bij de Amsterdamse brandweer als brandwacht 2^e klasse. Hij klom op tot onderbrandmeester en nam op 1 maart 1971 ontslag om als brandmeester bij de nieuw opgerichte beroepsbrandweer in Maastricht aan te treden. Daar ontving hij in 1980 de onderscheiding voor 25-jaar brandweerdienst. In Maastricht ging De Hondt in 1985 op 55-jarige leeftijd met pensioen, in de rang van brandmeester.

Na enkele grote branden waarbij de vrijwillige brandweer steken had laten vallen besloot het Amsterdamse stadsbestuur in 1871 een beroepsbrandweer op te richten naar Duits model. Op 16 september 1872 trad de oud-artillerieofficier Pieter Willem Steenkamp als kwartiermaker en brandweercommandant aan. Op 15 augustus 1874 was het beroepskorps operationeel.

Bij besluit van burgemeester en wethouders werd op 10 juli 1873 de ‘Kleeding en Wapening’ van het Korps Brandweer vastgesteld. Voor de brandmeesters en machinisten luidde het voorschrift: ‘een zwaard, zijnde aan de eene zijde zaag, aan de andere zijde sabel, gedragen aan een koppel van zwart leder, onder de jas’. Voor de brandmeesters werd bovendien een zijden dragon ingevoerd, te dragen aan de sabel. In 1899 werden de onderofficieren 1e klasse (9 brandmeesters en 2 telegrafisten) uitgerust met een ponjaard, en werd de sabel voorgeschreven voor de onder-

officieren 2e klasse (5 hoofdbrandwachten in de functie van assistent-telegrafist, 12 hoofdbrandwachten in de functie van postcommandant, 1 hoofdkoetsier en 12 machinisten). Vanaf 1903 waren de sabels bestemd voor onderbrandmeesters, assistent-telegrafisten, hoofdkoetsiers en machinisten. De sabel diende gedragen te worden bij het klein tenue (enkel op bevel van de commandant), het gewapend tenue, en groot tenue. Bij het uitruk-tenue hoefde de sabel niet

gedragen te worden; dat is opvallend omdat de zaagrug juist als werktuig bedoeld was. De sabel diende vanaf 1957 enkel nog door onderbrandmeesters gedragen te worden bij het gewapend tenue en groot tenue (ceremonieel tenue voor bijzondere gelegenheden). In 1972 werden het groot tenue en de sabel afgeschaft.

De Amsterdamse
brandweersabel
met zaagrug is
verdedigingswapen
en werktuig ineen.



2 Amsterdamse brandweers-
helm van Ben de Hondt. Foto
Jacques Zwerver (Korpora).

Inv.nr. 00044279

De Amsterdamse brandweersabel met zaagrug is verdedigingswapen en werktuig ineen. Dit type sabel werd door de Duitse sabelfabrikanten in Solingen te koop aangeboden als *Feuerwehr-Seitengewehr*. Typologisch doet de sabel denken aan de Duitse *Pionierbajonette* en *Faschinenmesser*, die met een zaagrug uitgerust waren. De sabel heeft een gevest van messing; de leren schede heeft een boven- en onderband van messing. Helaas is de sabel niet voorzien van een fabrieks- of handelaarsmerk. In de leren schede is een wapennummer ingeslagen, maar dat is niet het aan B. de Hondt toegekende wapennummer 027. Niettemin zou hij het wel gedragen kunnen hebben.

Bij de brandweersabel van de Amsterdamse brandweer is aan de onderzijde van de achterklep wel het stamboeknummer 2124 van Ben de Hondt ingeslagen. In de voorklep staan twee doorgeslagen nummers. De helm was dus niet nieuw toen hij aan De Hondt werd uitgereikt.

De helmbol, voorklep, achterklep en nekflap zijn van leer gemaakt. De helmbol is aan de binnenzijde voorzien van een leren binnenwerk en leren hoofdband. Al het helmbeslag is van messing. De helm heeft een kam met platte bovenzijde en het uitgesneden Maltezer kruis op de voorzijde van de kam; deze kenmerken zijn typisch voor de helm van de Amsterdamse beroepsbrandweer. De kam werd bij

de brandweer de ‘pannenbreker’ genoemd. De brede leren neklap moest voorkomen dat er bluswater in het uitrustingspak drong. Als frontversiering is op de helm het gemeentewapen van Amsterdam in messing aangebracht. Het gemeentewapen is uitgevoerd in de versie van vóór de wijziging van 1898, met targe-vormig schild en twee klimmende leeuwen als schildhouders, waarbij één leeuwenkop en face en één achterwaarts kijkend en profiel is afgebeeld. Het golvend lint onder het wapenschild en de leeuwen bevat geen tekst of spreuk. Opvallend is de vorm van de Rudolfinische keizerskroon bovenop het wapenschild. Deze kroon heeft namelijk de vorm, die in juni 1898 is vastgelegd. In 1947 is de spreuk ‘heldhaftig vastberaden barmhartig’ toegevoegd aan het gemeentewapen. Dit doet vermoeden dat de helm tussen 1898 en 1947 vervaardigd is.

Per algemene dagorder nummer 146 van 4 oktober 1972 maakte de brandweercommandant van Amsterdam bekend dat de ceremoniële wapens (officiersponjaards en sabels) ingeleverd moesten worden bij de magazijnmeester en dat er een begin werd gemaakt met de vervanging van de leren helmen. In de algemene dagorder nr. 62 van 13 oktober 1977 werd bepaald dat de oude leren helmen mochten worden behouden als ‘eigendom man’ en souvenir. De meeste sabels waren toen al spoorloos verdwenen.

De koppel in Duitse stijl met het brandweerembleem op de slotplaat is geen officieel uitgereikt uitrustingsstuk van de Amsterdamse brandweer maar een mooi staaltje van ‘brandweerkazerne-huisvlijt’. Het embleem toont typische uitrustingsstukken van de brandweer: de helm, pikhaak, stokbijl, haakladder en redlijn. In Duitsland was dit embleem wijdverbreid als het Steiger-Abzeichen, het embleem voor de brandweerredders (ladderklimmers). De Amsterdamse beroepsbrandweer nam het over en voegde er bij het 25-jarig bestaan van het korps in 1899 de lauwerkrans aan toe. Dit embleem was het petembleem voor personeel beneden de rang van brandmeester en telegrafist. De hogere rangen droegen het gemeentewapen als petembleem.

Het Amsterdamse korps behield tot 1983 haar traditionele uniformen en uitmonsteringen. In 1971 vertrok De Hondt naar de beroepsbrandweer van Maastricht. Dit korps volgde de uniformvoorschriften en rang- en dienstonderscheidingstekens die in 1965 opgesteld waren voor het Rijks- en beroepsbrandweerpersoneel. Van deze uitmonsteringen bewaarde hij het metalen brandweerembleem (borstembleem) voor het uitgaanstenu, uniformknopen en het rangonderscheidingsteken van brandmeester, namelijk de strook brandweergalon, met daarop de goudkleurige en gebombeerde brandmeester-knoop.

AANWINSTEN

voor de
collectie



- 1 Een Rotterdamse politieagent brengt een vermoedelijk dronken korporaal van de schutterij op. Olieverf op doek, Adrianus Philippus (Adriaan) de la Rivière (1857-1941), 1880 of iets later.

Inv.nr. 00004651

Een tekening, een aquarel en een schilderij

De Nederlandse politie door de ogen van kunstenaars en ‘kunstmakers’

Kunstwerken waarop hulpverleners en/of hulpverlening te zien is kom je niet elke dag tegen. In de handel zie je overwegend landschapstaferelen, stillevens, portretten en genretasterelen. De eerste en de twee laatste categorieën bieden wel kansen, maar in de praktijk valt het tegen.

Het is daarom opmerkelijk dat Korpora in korte tijd drie in meerdere opzichten totaal verschillende werken op papier en op doek wist te verwerven met de Nederlandse politie als onderwerp. Een verklaring hiervoor is onder meer dat conform het nieuwe verzamelbeleid van Korpora actief wordt verzameld op de neerslag van de publieke veiligheid in de beeldende kunst. Als je er daardoor meer gaat opletten kom je ook meer tegen. Daarnaast beschikt Korpora over drie conservatoren tegen een bij haar voorloper, het Nationaal Veiligheidsinstituut.

Helaas is de naam van de hoofdagent vooralsnog onbekend, maar dergelijke portretten zijn schaars.

Als eerste dook een portret op van een agent van de gemeentepolitie. Het betreft een niet erg hoogstaande gekleurde potloodtekening van een agent 1^e klas of hoofdagent van net na de oorlog. De geportretteerde draagt een zogenaamd overgangsuniform, waarop nog duidelijke kenmerken te vinden zijn van het door de Duitse bezetter ingevoerde uniform voor de Staatspolitie uit eind 1921, begin 1943. De donkere jas met dubbele liggende gesloten kraag en gevlochten schouderbedekkingen herinneren nog aan deze periode.

De klimmende gekroonde Rijksleeuw met zwaard en pijlbundel op de knopen en hetzelfde motief in stof op beide kraagzijden dateert uit de periode (1945-1947).

Helaas is de naam van de hoofdagent vooralsnog onbekend, maar dergelijke portretten zijn schaars. Het werk is gesigneerd met de letters AHV, vermoedelijk de voorletters en de eerste letter van de achternaam van een collega die aardig kon tekenen, en heeft forse afmeting (50,5 × 27,5 cm).

Vervolgens dook een fraai olieverfschilderij op van de bekende Rotterdamse schilder Adrianus Philippus (Adriaan) de la Rivière (1857-1941). (Afb. 2) Deze aanwinst is inmiddels gerestaureerd. De la Rivière schilderde tussen 1880 en 1940 sterk



2 Anoniem portret van een agent van de gemeentepolitie. Anonieme potloodtekening in kleuren, circa. 1945.

Inv.nr. 00040379

verhalende genrestukken van het leven van alle dag in de stad en op het platteland, in een speelse, impressionistische stijl. Op dit doek (58 × 50 cm) uit 1880 of iets later zien we hoe een Rotterdamse politieagent samen met een burger een vermoedelijk dronken korporaal van de schutterij opbrengt. De politieagent draagt in zijn linkerhand het wapen, een (schutters)buks, van de schutter. Linksachter de nieuwsgierige menigte is de toren van de Laurenskerk van Rotterdam te zien.

Tot slot wist Korpora de hand te leggen op een aquarel met een curieus onderwerp die lijkt te zijn gemaakt om te dienen als illustratie voor een tijdschrift (afb. 3). Te zien is hoe een politieagent, een jekker dragend, en een -agente een 'een vrouw in 't nauw' in veiligheid brengen, met op de achtergrond 'een duister figuur', aldus de informatie bij het werk. Het tafereel speelde zich af in de nacht van 8 op 9 december 1975 in de Jan Wapstraat in Den Haag. De aquarel was voorzien van een lijst die inmiddels is verwijderd om deze beter te kunnen bewaren. Het werk is rechtsonder gesigneerd 'NHarders' (N. Harders), over wie voornamelijk niets bekend is, en moet zijn gemaakt in 1975 of 1976.



- 3 'Een vrouw in 't nauw' in veiligheid brengen, met op de achtergrond 'een duister figuur'. Aquarel van N. Harders, 1975/1976.

Inv.nr. 00043535



- 1 Carte de visite van de 31-jarige H.J.A. Simons de Ruyter uit 1891, kort voor zijn vertrek naar Zuid-Afrika. Photographisch Atelier N. Schuitvlot te Amsterdam.

Nationaal Archief, Den Haag

‘Een nobele persoonlijkheid op het gebied van het maatschappelijke hulpbetoon’

Commissaris van rijkspolitie H.J.A. Simons de Ruyter (1860-1924)

TRISTAN BROOS

Tijdens onderzoek naar de levenswandel en carrière van H.J.A. Simons de Ruyter kwamen zijn werkzaamheden aan het licht ten behoeve van de bestrijding van de vrouwen- en meisjeshandel en de handel in ontuchtige uitgaven, waar hij als commissaris van rijkspolitie en later als directeur aan verbonden was. De Eerste Wereldoorlog zorgde voor een tijdelijke verschuiving van zijn werkzaamheden naar de ondersteuning van Belgische vluchtelingen in en rondom Amsterdam.

73

Inleiding

Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw vormde zich in Nederland een protestants-christelijk zedelijkheidsoffensief waarin de ‘Nederlandsche Middernachtzending Vereeniging’ (N.M.V.), opgericht in 1888, leidend was. Deze strijd tegen vrouwen- en meisjeshandel was vanuit Engeland overgewaaid en zorgde in korte tijd dat allerlei organisaties in Nederland werden opgericht die het wat dit betreft voor vrouwen en meisjes gingen opnemen en ze in bescherming namen. In 1908 werd, nadat een aantal internationale conferenties plaatsvonden, in Nederland het ‘Rijksbureau voor het verzamelen van gegevens omtrent den handel in vrouwen en meisjes’ opgericht. Deze overheidsorganisatie ging in nauw contact met politie en particuliere vrouwenorganisaties landelijk toezicht en controlewerkzaamheden uitvoeren om zo vrouwen en meisjes te behoeden voor een onzedelijk leven. Aan het Rijksbureau werd een ambtenaar verbonden met de titel van commissaris van rijkspolitie. Met de komst van de zedelijkheidswetgeving in 1911 werden onder andere vrouwenhandel, bordelen en de overige exploitatie van pornografie verboden. De Eerste Wereldoorlog, die in 1914 begon, zorgde voor een tijdelijk zedelijk verval en had een ontwrichtende uitwerking op het neutrale Nederland. De commissaris van



2 Spooraanleg te Blesbokspruit, Transvaal, Zuid-Afrika, circa 1890.

Nationaal Archief, Den Haag

rijkspolitie ging zich toen hoofdzakelijk bezighouden met Belgische vluchtelingen. De aanleiding voor het onderzoek dat aan dit artikel ten grondslag ligt is het bijzondere fotoalbum in de collectie van Korpora dat H.J.A. Simons de Ruyter kort na de Eerste Wereldoorlog samenstelde. Het album geeft een goed beeld van de Belgische vluchtelingen in Nederland, met name van de opvang in en rond Amsterdam.

Schipbreuk en oorlog

Hendrikus (Henry) Jacobus Albertus Simons de Ruyter werd op 20 oktober 1860 te Lutkewolde bij Dokkum geboren. Zijn vader Gerrit Johan, afkomstig uit een oud predikantengeslacht, was achtereenvolgens predikant van de Nederlandse Hervormde gemeentes Lutkewolde, Wolvega en vervolgens vanaf 1864 op Curaçao. Het gezin bestond naast Henri uit nog twee jongere broers en een jongere zus. Op Curaçao ging de nog zeer jeugdige Henry naar een strenge Spaanse school waar etiquette en opvoeding hoog in het vaandel stonden. Er heerste een ijzeren discipline waar hard werd opgetreden tegen ongehoorzaamheid. Op het instituut waren zelfs strafcellen aanwezig waar leerlingen werden opgesloten als ze hun lesje niet hadden geleerd of kwajongensstreken hadden uitgehaald. Op deze school leerde Henri 'onverbrekelijke stiptheid' en 'punctualiteit', maar ontstond bij hem ook een 'diep gewortelde haat tegen alle onderdrukking'. Deze kenmerken en opgedane ervaringen zouden steeds weer in zijn werk en privéleven terugkomen.¹

¹ G.V., 'In Memoriam H.J.A. Simons de Ruyter', in: *Eigen Haard. Wekelijksch tijdschrift voor het gezin* (Amsterdam 1924) 190.



3 De opening van de spoorlijn tot Malélane, Transvaal, Zuid-Afrika op 28 december 1891.

Nationaal Archief, Den Haag

In augustus 1872 kwam zijn vader op 38-jarige leeftijd te overlijden, waardoor het gezin noodgedwongen naar Nederland moest terugkeren en zich vervolgens in Amsterdam vestigde. Daar gaf Henry te kennen dat hij naar zee wilde. Zijn moeder was daar op tegen want dan zou er volgens haar niets van hem terecht komen. Na eerst drie jaar als ambtenaar bij de Afdeling Publieke Werken in Amsterdam te hebben gewerkt mocht hij uiteindelijk toch naar de grote vaart. Het zeemansleven beviel hem goed, maar door zijn slechte ogen was het onmogelijk om hogerop te komen. Op een van zijn laatste reizen maakte hij in de Oostzee in de rang van stuurman een grote schipbreuk mee. Deze ervaring maakte een onuitwisbare indruk op hem en zorgde ervoor dat hij naar Amsterdam terugkeerde om als klerk voor het inspectiebureau van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (H.I.J.S.M.) te gaan werken. Henry zou definitief niet meer naar zee terugkeren.

Na zeven jaar bij de H.I.J.S.M. te hebben gewerkt vertrok Henry in 1891 met Willemijntje Meijerse naar Zuid-Afrika om in dienst te treden bij de 'Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg Maatschappij' (N.Z.A.S.M.), in de functie van onder-

afdelingschef bij het kantoor Waterval Boven. In 1895 trouwden Henry en Willemijn-tje vervolgens in Transvaal en een jaar later werd hun eerste kind, een dochter, geboren.

De opgelopen spanningen in de jaren ervoor, resulterend in de uitbraak van de Tweede Boerenoorlog (1899-1902), zorgde ervoor dat een groot deel van het spoorwegpersoneel, onder wie Henry en zijn vrouw, dochter en hun pasgeboren zoon, voor het oorlogsgeweld moesten vluchten. De spanningen waren het resultaat van diverse incidenten met Britten die daar plaatsvonden. De vondst van goud in het gebied trok zogenaamde 'uitlanders' aan waaronder ook Britten die zich als minderheid bedreigd voelden. Een door de Britten geleide coup, die overigens mislukte, zorgde ervoor dat de boeren banden gingen aanknopen met de naburige kolonie Duits Zuidwest-Afrika. Daarnaast werden er wapenaankopen in Duitsland en Frankrijk gedaan. Dit alles zorgde ervoor dat de situatie wederom flink escaleerde en de Britten een grote troepenmacht op de been brachten. De strijd ging tussen de Nederlandstalige Boeren van de Zuid-Afrikaanse Republiek en de Oranje Vrijstaat enerzijds tegen Groot Brittannië anderzijds. De ruim 1500 kilometer lange barre tocht met karren en wagens, vol ontberingen, van Pretoria naar Kaapstad leidde tot het overlijden van hun zoon. Ondanks het enorme verdriet koesterde Henry geen wrok tegen de Engelsen, integendeel hij bleef zelfs 'een bijzondere voorliefde [...] voor den geest en den toon van de Engelsche samenleving' behouden.² De *Arundel Castle*, een Brits schroefstoomschip met vier masten van de Union-Castle Line, vertrok op 17 september 1900 met 480 passagiers uit Kaapstad. Naast het gezin van Simons de Ruyter bestonden de passagiers voornamelijk uit Nederlands personeel van de N.Z.A.S.M., onder wie ook 111 kinderen en 130 buitenlanders, Duitsers, Italianen, Oostenrijkers enzovoorts. De aankomst te Vlissingen vond 24 dagen later plaats. Aan boord en aan de kade werd demonstratief uit volle borst het Transvaalse volkslied gezongen, direct gevolgd door het Wilhelmus.³

Terug in Amsterdam vond Henry voor korte tijd een baan als boekhouder om daarna voor drie jaar als secretaris van de arrondissementsschoolopziener dr. J.W. Gunning aan de slag te gaan. Niet lang daarna vertrok hij in 1907 met zijn gezin naar Winnipeg, Canada, om daar een toekomst in het bedrijfsleven op te bouwen. Door de daar heersende economische crisis bleek dit erg lastig te zijn met als gevolg dat het gezin zich alweer snel in Nederland vestigde.⁴

² Ibidem; *In memoriam N.Z.A.S.M.* (Amsterdam 1908) 138, 139, 145, 176, Nationaal Archief, Den Haag, nummer toegang 2.09.41.20, inventarisnummer 29, Rijksbureau betreffende de Bestrijding van de Handel in Vrouwen en Kinderen en van de Handel in Ontuchtige Uitgaven, Z3: Personeel van het Rijksbureau (1908-1924), Amsterdam 4 juni 1908.

³ Anoniem, 'Uit Zuid-Afrika terug', in: *Algemeen Handelsblad* (12 oktober 1900).

⁴ G.V., 'In Memoriam H.J.A. Simons de Ruyter', 191.



- 4 Hoofdcommissaris H.S. Hordijk, ook wel 'Stalen Bart' genoemd vanwege zijn onverzettelikheden, met enkele politiebeambten aan het Damrak te Amsterdam even voor de aankomst van Koningin Wilhelmina in 1909.

Inv.nr. 35985.016.002

Commissaris van rijkspolitie

De eerder genoemde oprichting van de 'Nederlandsche Middernachtzending Vereniging' (N.M.V.) was het resultaat van twee Britse voorvechters, Josephine Butler en William Stead, die zich inzetten tegen de reglementering van bordeelhouders en prostituees, inclusief medisch onderzoek van vrouwen respectievelijk de handel in blanke slavinnen. De N.M.V., die weinig zachtzinnig tegen bordelen en haar bezoekers te werk ging, kwam hierdoor vaak in aanraking met de politie, tegenstanders en nieuwsgierigen. Hierdoor verloor de N.M.V. enige sympathie. Deze golf tegen internationale vrouwenhandel en zedelijke gevaren waaraan vrouwen waren blootgesteld leidde in 1899 tot een internationaal congres in Londen met circa 150 deelnemers uit 12 verschillende landen waaruit het 'International Bureau for the Suppression of White Slave Trade' tot stand was gekomen. Drie jaar later werd op 15 juli 1902 in Parijs een conferentie gehouden over de bestrijding van de handel in blanke slavinnen. Regeringsafgevaardigden uit 16 Europese staten, waaronder Nederland, woonden de conferentie bij. Door administratieve problemen konden

de gemaakte internationale afspraken pas op 18 mei 1904 worden ondertekend. Er werd onder meer voorgesteld om door de hoofdcommissaris van politie te Amsterdam een Rijksbureau voor het verzamelen van gegevens omtrent de handel in Vrouwen en meisjes te laten oprichten. Dit advies nam de regering over om in 1906 door de minister van justitie aan de Tweede Kamer te worden voorgelegd en goedgekeurd. Dit resulteerde vervolgens in het Koninklijk Besluit van 28 maart 1907 no. 79 die 'de bekendmaking van de te Parijs op 18 mei 1904 ondertekende Internationale regeling tot bestrijding van den zoogenaamden handel in vrouwen en meisjes' bevatte. Het zou echter nog een jaar duren alvorens het 'Rijksbureau voor het Verzamelen van Gegevens omtrent den Handel in Vrouwen' bij Koninklijk Besluit kon worden opgericht.⁵

Behalve dat hij affiniteit had met het verzamelen en registreren van belangrijke gegevens en zijn talenkennis, was hij een toegewijd, hulpvaardige en ruimhartige persoonlijkheid.

Namens het Ministerie van Justitie was de Amsterdamse hoofdcommissaris van politie H.S. Hordijk, de kort tevoren benoemde directeur van het op 13 maart 1908 opgerichte Rijksbureau, op zoek naar een ambtenaar met de titel commissaris van rijkspolitie. Op de uitgezette vacature reageerde maar een beperkt aantal sollicitanten. Ook vanuit de politie zelf was weinig animo voor de functie. Het Nationaal Comité tot Bestrijding van de Handel in Vrouwen en Kinderen schoof hierop de 47-jarige H.J.A. Simons de Ruyter naar voren. Hij bleek bij uitstek de

meest geschikte kandidaat voor de functie te zijn. Behalve dat hij affiniteit had met het verzamelen en registreren van belangrijke gegevens en zijn talenkennis, was hij een toegewijd, hulpvaardige en ruimhartige persoonlijkheid.

Het Nationaal Comité, de organisatie die Henry voordroeg, bestond uit elf verenigingen die zich bezighielden met de bescherming van minderjarigen of voorkoming of bestrijding van prostitutie. Hieronder vielen de 'Nederlandsche Vereniging tegen de prostitutie', de 'Vereeniging ter behartiging van de belangen der jonge meisjes', de 'Roomsche-Katholieke Vereeniging tot bescherming van meisjes', de 'Nederlandse Middernachtzending-Vereeniging' en zo verder. Bij laatstgenoemde vereniging en de Armenraad zou Henry toetreden als een zeer belangstellend bestuurslid.⁶

Naast de functie van commissaris van rijkspolitie was de hoofdcommissaris ook op zoek naar een klerk die het Rijksbureau moest komen versterken.⁷

⁵ W.G.F.A. van Walt Meijer, *De Bestrijding van den Handel in vrouwen en Kinderen alsmede van den Handel in Ontuchtige Uitgaven* (Venlo 1935) 8, 9.

⁶ Ibidem; Anoniem, 'Handel in vrouwen en meisjes', in: *De Morgenpost* (26 juni 1909), G.V., 'In Memoriam H.J.A. Simons de Ruyter', 189, 191, A. Savornin Lohman, 'Informatie-bureau tot bescherming van vrouwen en meisjes', in: *De Hollandsche Lelie* 13 (Amsterdam 1905) 194.

⁷ Anoniem, Handel in vrouwen en meisjes.

5 Stationsdames in Engeland,
jaren twintig van de 20ste eeuw.

Inv.nr. 45004102



De bestrijding van vrouwen- en meisjeshandel

Zoals de volledige benaming al aangaf, hield het Rijksbureau zich ook bezig met het verzamelen van alle gegevens met betrekking tot de handel in vrouwen en meisjes. Hieraan moesten de verschillende politiekorpsen hun medewerking verlenen, en wel in samenwerking met particuliere vrouwenorganisaties. Dit gebeurde in de vorm van toezicht en controlewerkzaamheden op stations en havens waar reizende vrouwen en meisjes aan prostitutie konden worden blootgesteld. Daarbij was de politie met behulp van stationsdames speciaal op zoek naar vrouwen en meisjes die alleen reisden en zodoende op hulp van de sterke arm konden rekenen.

Daarbij had de politie binnen de grenzen van de wet de bevoegdheid om de vrouwen en de meisjes van een andere nationaliteit die zich aan prostitutie overgaven te verhoren en de identiteit en burgerlijke staat vast te stellen om vervolgens verder te onderzoeken waarom en door wie zij hun land van herkomst verlieten. Aansluitend werd het opgemaakte proces-verbaal naar Hordijk, directeur van het Rijksbureau in Amsterdam, verstuurd.

Daarnaast hield de politie tevens nauwgezet toezicht op de gedragingen van bureaus en agentschappen die zich bezighielden met werkverschaffing in binnen- en buitenland. De directeur van het Rijksbureau had de leiding in samenwerking met betrokken politieautoriteiten om buitenlandse vrouwen en meisjes terug naar hun



- 6 Een kijkje in een van de loodsen van de Nederlandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) aan de Oostelijke Handelskade te Amsterdam tijdens de inscheping van emigranten naar Zuid-Amerika.

Stadsarchief Amsterdam

land van herkomst te sturen, mits dit met de betreffende landen was afgesproken. Deze landen betroffen België, Duitsland en Oostenrijk-Hongarije.⁸ Naast de medewerking van de politie werd ook aan het spoorwegpersoneel en de stationsdames gevraagd extra alert te zijn en verdachte personen in de gaten te houden. Op spoorwegstations postten de stationsdames, die ter herkenning een sjerp of mouwband droegen, en verschaften alleenreizende vrouwen of meisjes informatie over veilige adressen om te overnachten en werkverschaffingsbureau's.⁹

Landverhuizers die Nederland via het spoor of overzee binnenkwamen en al dan niet verbleven in logementen, maar ook Nederlandse emigranten die per boot richting de Verenigde Staten vertrokken, werden in de gaten gehouden. Middels

⁸ NL-HaNa, 2.09.41.20, inv.nr. 27, Rijksbureau, Z1: Organisatie en personeel van het Rijksbureau (1904-1930) Amsterdam, 29 december 1910.

⁹ J. Breukers, J. Smeets, *De noodzaak van vernieuwen. Verleden, heden en toekomst van recherche-informatie in Nederland* (Cd-rom; Apeldoorn 2009) 10; N. Manneke, *Vrouwen van kaliber, Politievrouwen in de twintigste eeuw* (Zutphen 1998) 17, 18.

affiches, pamfletten of ‘friendly warnings’ werden vrouwen en meisjes bewustge-
maakt van de gevaren. Dit laatste deden politieambtenaren, vrouwenorganisaties,
agenten van de ‘Nederlandsch Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij (N.A.S.M.)
van de Holland-Amerika Lijn of spoorwegpersoneel voor alleenreizende vrouwen
of meisjes die konden lezen . Al deze werkzaamheden vielen onder het zogeheten
‘stationswerk’. Commissaris van rijkspolitie, Simons de Ruyter, was vaak persoon-
lijk aanwezig om een en ander in goede banen te leiden. Daarbij trad hij veelvuldig
in overleg met directies van spoorwegen en passagierslijnen en hij zorgde ervoor
dat affiches konden worden opgehangen en was aanwezig bij diverse vertrekkende
en aanmerende passagiersschepen. Zijn bevindingen hierover noteerde hij in rap-
porten.¹⁰

Het op 17 maart 1910 door de gemeente Rotterdam uitgevaardigd verbod op bor-
delen, een voorloper op het nationaal verbod, leverde veel extra werkzaamheden op
voor het Rijksbureau in Amsterdam. Met de hulp van de wet ter bestrijding van de
openbare zedeloosheid uit 1911 werd vervolgens de grootschalige aanval tegen de
bordelen op nationaal niveau ingezet. Hiermee werden bordelen verboden en werd
de handel in vrouwen strafbaar gesteld met een maximale gevangenisstraf van vijf
jaar. Toch had dit niet het gewenste effect, de uittocht van prostituees uit de grote
steden bleef uit en de wet bleek op termijn niet succesvol. Begin jaren twintig werd
de internationale strijd tegen vrouwenhandel bij de Volkenbond ondergebracht.
Door de eerder genoemde zedelijkheidswetgeving van 1911 kreeg het Rijksbureau
er in mei 1914 een extra taak bij, namelijk de bestrijding van de handel in ontuchtig-
e uitgaven. Justitie en politie waren er namelijk van overtuigd dat pornografie de
prostitutie indirect bevorderde.¹¹

Naast dat Henry zich bezighield met het verzamelen van gegevens, registreren,
voorlichten en stationswerk bezocht hij vele buitenlandse congressen, waaronder ook
dat in het Engelse Portsmouth in juni 1914. Hier hield hij een degelijk referaat over ‘pro-
gressive reduction of immorality’. Daarnaast was het de wens van Hordijk, dat Henry
aansluitend een meerdaags bezoek zou brengen aan de havenplaats Southampton
om zich ‘op de hoogte te stellen van de toestanden op het gebied van zedenpolitie
en speciaal van de maatregelen door de politie genomen, wat betreft het surveilleren
van naar zee vertrekkende booten, controle op landverhuizers-, zeeliedenhotels enz.’
De geest van samenwerking op het internationale congres was voortreffelijk zo kort
voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog op 28 juli 1914. Alle gemaakte plannen
en ideeën van aanpak zou deze oorlog teniet doen; de wereld stond een inzinking
van zedelijk besef en een vloedgolf van zedeloosheid te wachten.¹²

¹⁰ NL-HaNa, 2.09.41.20, inv.nr. 32 en 41, Rijksbureau, Z7/1: Diverse correspondentie en Z52: Onder-
zoeken van passagiers op boten van de Holland-Amerika Lijn.

¹¹ Breukers, Smeets, *De noodzaak van vernieuwen*, 10, 11.

¹² G.V., ‘In Memoriam H.J.A. Simons de Ruyter’, 191, NL-HaNa, 2.09.41.20, inv.nr. 29, Rijksbureau
Handel in Vrouwen, Z3: Personeel van het Rijksbureau, Amsterdam 11 mei 1914.



7 Belgische vluchtelingen arriveren eind 1914 op het centraal station van Amsterdam.

Inv.nr. 35985.025.058

Een centrale commissie voor Belgische uitgewekenen

Toen het Duitse leger op 4 augustus België binnenviel kwam een enorme vluchtelingenstroom op gang. Gedurende de belegering van de vesting Antwerpen en de beschieting van de stad vluchtten de inwoners in grote getalen. Velen Belgen kwamen in Frankrijk, Engeland en Nederland terecht. Bijna een miljoen Belgen, waaronder circa 32.000 militairen, die werden geïnterneerd, belandden in Nederland. Uiteindelijk vestigden 150.000 Belgen zich permanent in Nederland.¹³

Door het stilleggen van het internationaal verkeer en de strenge pascontroles was op het Rijksbureau nog maar weinig te doen. Vanwege de grote instroom van Belgische vluchtelingen stelde Henry daarom in augustus 1914 aan de directeur van het Rijksbureau voor om de vreemdelingendienst van Amsterdam te ondersteunen. Hordijk ging hier gaarne op in.¹⁴

¹³ Evelyn de Roodt, *Oorlogsgasten, Vluchtelingen en krijgsgevangenen in Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog* (2000 Zaltbommel) 25, 147.

¹⁴ NL-HaNa, 2.09.41.20, inv.nr. 29, Rijksbureau Handel in Vrouwen, Z3: Personeel van het Rijksbureau, Amsterdam 12 augustus 1914.



8 De Centrale Commissie voor Belgische Uitgewekenen naar Amsterdam 1914 in het Beursgebouw. Derde van links zittend is commissaris van rijkspolitie H.J.A. Simons de Ruyter.

Inv.nr. 35985.019.009

Gedurende 7 tot en met 11 oktober 1914 arriveerden over het spoor, waarvoor extra treinen werden ingezet, circa 20.000 Belgische vluchtelingen in de hoofdstad. Door de komst van de grote aantallen vluchtelingen konden particulieren deze mensen niet meer onderbrengen en moest de gemeente ingrijpen. In een telegram vroeg de minister van binnenlandse zaken op 8 oktober aan de burgemeester van Amsterdam om gemeentegebouwen, loodsen enzovoorts beschikbaar te stellen. Om een goede verzorgingsregeling te krijgen voor de vluchtelingen riep de burgemeester een gemeentelijke commissie in het leven onder leiding van een wethouder en enkele hoofdbanbenaars. Deze heren waren allen afgevaardigden van verenigingen en instellingen die zich op enigerlei wijze met de zorg voor vluchtelingen bezighielden. De commissie kreeg gestalte onder de naam 'Centrale Commissie voor de Belgische Uitgewekenen naar Amsterdam 1914' (hierna Centrale Commissie). Kort daarna werden zes subcommissies gevormd, namelijk: registratie en repatriëring, huisvesting, voeding, kleding en de verdere onderstand, hygiëne en financiën.

De Centrale Commissie werd geregeld ondersteund door hoofdcommissaris van politie Hordijk en de hiervoor vrijgemaakte commissaris van rijkspolitie Simons de Ruyter. Beiden werden op 15 oktober door de burgemeester op officiële wijze ge-



9 Belgische vluchtelingen eten gezamenlijk in Loods L aan de Y- en Handelskade te Amsterdam.

Inv.nr. 35985.026.061



10 Belgische vluchtelingen in december 1914 voor het doorgangshuis aan de Singel op nummer 340 te Amsterdam.

Inv.nr. 35985.025.059

installeerd. Het bureau waar de Centrale Commissie haar werkzaamheden startte bevond zich op de benedenverdieping van het gemeentelijke beursgebouw, waar voorheen de 'Vereeniging van de Effectenhandel' gevestigd was. Het bureau zou de komende vier jaar in totaal nog drie keer verhuizen totdat het uiteindelijk op 15 mei 1919 werd samengevoegd met het kantoor van de commissaris van rijkspolitie aan de Nieuwe Deelenstraat nummer 13. Hier zouden de werkzaamheden tot aan de opheffing van de Centrale Commissie, op 28 juni 1919, worden voortgezet. Gedurende de oorlog werd de Centrale Commissie en het bureau in eerste instantie ondersteund door vrijwilligers en vanaf 1915 door gesalarieerd personeel.¹⁵

Werkzaamheden van de subcommissies gedurende de oorlog

De subcommissie huisvesting startte in 1914 met een telling van het aantal beschikbare panden en de bezetting ervan met Belgische vluchtelingen. In het begin waren er 6700 vluchtelingen verdeeld over 88 gebouwen, waarvan een aantal binnen de Stelling van Amsterdam, een militaire verdedigingslinie, lagen. Vanwege het militaire belang en de grote vraag naar opslagruimte voor suiker in verband met het uitvoerverbod daarvan moesten 3600 vluchtelingen uit de Stelling worden verwijderd en over Nederland worden verspreid. De vluchtelingen die waren overgebleven werden zoveel mogelijk in enkele loodsen op de Y- en Handelskade ondergebracht.

Deze loodsen waren deels van de gemeente Amsterdam en van de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Hordijk werd met het in gereedheid brengen hiervan belast, waarbij uiteraard spoed vereist was. Deze loodsen waren alleen niet tegen de winter bestand. De aanschaf van kachels en de nog te isoleren loodsen zouden te hoge kosten met zich meebrengen waardoor de vluchtelingen vanaf 30 november met de gehele inventaris uit de loodsen (waaronder strozakken en dekens) uiteindelijk in kamp Nunspeet werden ondergebracht. Daarnaast boden veertien particulieren onderdak aan vluchtelingen, waarvoor ze van de regering een vastgestelde vergoeding uitgekeerd kregen. Verder had de subcommissie een huis bestemd voor de opvang van bejaarden, zieken en gehandicapte Belgische vluchtelingen die niet in staat waren om in Nunspeet te worden ondergebracht. Ook vertrok een groot aantal vluchtelingen weer terug naar Antwerpen. Een doorgangshuis huisvestte Belgen die via Amsterdam naar hun land terugkeerden en die daar een nacht moesten blijven in verband met de daarvoor benodigde papieren. Daar werden tevens vluchtelingen opgevangen die op familieleden moesten wachten of in een ziekenhuis werden verpleegd. In het begin was er ook tijdelijk een afzonderlijk be-

¹⁵ Stadsarchief Amsterdam, 470, inv.nr. 6, Archief van de Tijdelijke Afdelingen en Centrale Commissie voor de Belgische Uitgewekenen (SA, 470, Tijdelijke Afdelingen), Verslagen en jaarverslagen der centrale Commissie, [1914-1915].

waakt doorgangshuis ingericht voor vluchtelingen die zich misdroegen of schuldig maakten aan drankmisbruik. Deze personen werden kort daarna in enkele lokalen van het hoofdbureau van politie geplaatst.¹⁶

In 1915 gingen verscheidene gevluchte Belgen weer terug naar hun eigen land. Enkele keren was dit niet mogelijk omdat de grens zonder reden werd gesloten. Zo moesten de passagiers die 's morgen waren vertrokken onverrichter zake terugkeren om 's avonds weer in Amsterdam aan te komen. Voor deze mensen moest dan eerst een nachtverblijf en vervolgens huisvesting geregeld worden. Belgische mannen die in welke vorm dan ook dienstplichtig waren mochten naar bezet België terugkeren maar werden daar dan door de Duitsers als krijgsgevangenen behandeld.¹⁷

De grote stroom Belgische vluchtelingen die sinds oktober 1914 uit Amsterdam was vertrokken verminderde snel halverwege maart 1915. Dit kwam door de verscherpte pascontrole, wat inhield dat alle reizigers naar België persoonlijk op het 'Kaiserlich Deutsches General-Konsulat' dienden te verschijnen. De Belgische vluchtelingen kwamen er al snel achter dat de commissaris van rijkspolitie gemachtigd was door het Duitse consulaat-generaal in Amsterdam om passen met bijbehorende 'Bescheinigung' op te maken. Hierdoor kon het bureau, verbonden aan de Centrale Commissie, duizenden mensen verspreid over het land die naar België wilden terugkeren helpen. Voor de kampen Amersfoort, Harderwijk, Roosendaal en Nunspeet was dit een welkome oplossing, omdat ze hiermee gemakkelijker uitgeweken konden laten repatriëren. Daarnaast was ook het 'Kaiserlich Deutsches General-Konsulat' in Amsterdam verheugd met deze oplossing omdat ze hiermee werden ontlast. De passen met 'Bescheinigung' konden zo gecentraliseerd via het bureau in Amsterdam worden uitgegeven. Simons de Ruyter ontving hiervoor een persoonlijk bedankje van het Duitse consulaat-generaal:

Euer Hochwohlgeboren lassen es sich seit geraumer Zeit angelegen sein, dem Kaiserlichen Generalkonsulat bei der Abfertigung der Belgischen Flüchtlinge, die in ihre Heimat zurückzukehren wünschen behilflich zu sein, indem Sie die Papiere der Rückreisenden prüfen und die für den Eintritt in Belgien unerlässlichen Passierscheine vorbereiten. Euer Hochwohlgeboren haben mit dieser Tätigkeit der unterzeichneten Behörde wertvolle Unterstützung geleistet, namentlich in den ersten Monaten d.J. als die Rückkehrbewegung der Belgier in dieser Beziehung auf dem Generalkonsulat besonders stark war. Ich darf für diese Mitarbeit, sehr verehrter Herr Kommissar, Ihnen meinen verbindlichsten Dank aussprechen.¹⁸

¹⁶ SA, 470, Tijdelijke Afdelingen inv.nr. 6, Verslagen en jaarverslagen der centrale Commissie, 1914, SA, 470, Tijdelijke Afdelingen, inv.nr. 5, Ingekomen en minuten van uitgaande stukken, 1914.

¹⁷ SA, 470, inv.nr. 6, 1915.

¹⁸ Ibidem.

In verband met de verscherpte Duitse grenscontroles en de inwerkingstelling van de zogenaamde ‘doodendraad’¹⁹ daalde het aantal Belgische uitgewekenen die naar België konden terugkeren. Naast Belgen die in Nederland waren opgevangen vertrokken er ook Belgische vluchtelingen naar Engeland. Dit betrof voornamelijk Belgisch spoorwegpersoneel met hun gezinnen. Er werd streng op gelet dat de neutraliteit daarbij strikt werd gehandhaafd. De naar Engeland uitgeweken Belgische mannen die tot het spoorwegpersoneel behoorden mochten vandaaruit niet meer naar het strijdtoneel, want dat zou het neutrale Nederland in ernstige verlegenheid en gevaar kunnen brengen.²⁰

In het begin verstrekke de ‘Société Belge de bienfaisance’ financiële steun aan Belgische vluchtelingen die zich in Nederland vestigden en niet meer in hun onderhoud konden voorzien. Toen deze vereniging dit niet meer uit eigen zak kon opbrengen schoot de Centrale Commissie vanaf 1 december 1914, gemachtigd door de minister van Binnenlandse Zaken, te hulp. Een controle naar de financiële steunuitgaven aan Belgische uitgewekenen liet zien welke mensen daadwerkelijk in

De persoonlijke bemoeienis van Henry met de Belgische vluchtelingen zorgde ervoor dat ontstane misverstanden of zaken met schrijnende gevallen konden worden opgelost.

aanmerking kwamen voor steun. Simons de Ruyter stelde een onderzoek in naar de financiële omstandigheden van alle in Nederland verblijvende Belgen die geldelijke steun ontvingen. Hiermee konden tevens de nieuwe vluchtelingen worden gecontroleerd wat kostenbesparend werkte en waarmee misbruik kon worden tegengegaan. Vanaf 1 augustus 1914 betaalde de commissaris van rijkspolitie elke woensdagmorgen in het Beursgebouw persoonlijk de hulpbehoevende Belgen uit. Hierbij kreeg Henry en de Centrale Commissie dagelijks ondersteuning van het hoofdbureau van politie en hield het bevolkingsregister middels een kaartsysteem de gegevens van de Belgische uitgewekenen bij.²¹

De persoonlijke bemoeienis van Henry met de Belgische vluchtelingen zorgde ervoor dat ontstane misverstanden of zaken met schrijnende gevallen konden worden opgelost, wat hem veel waardering opleverde. Zo ontving hij onder meer een brief van een 43-jarige uitgeweken Belgische dokwerker die onterecht werd aangemerkt als een veelverdiener en om die reden geen recht had op ‘onderstand’. Zijn gezin bestond uit zijn zwangere vrouw en zoon. Hij was aan het begin van de oorlog

¹⁹ De ‘doodendraad’ was een 332 km lange onder hoogspanning staande draadversperring tussen het door de Duitsers bezette België en het neutrale Nederland. Deze door de Duitsers aangelegde hindernis moest oorlogsvrijwilligers en Duitse deserteurs die België wilden ontvluchten tegenhouden. De draadversperring maakte tevens spionage- en smokkelpraktijken grotendeels onmogelijk.

²⁰ SA, 470, inv.nr. 6, 1915.

²¹ Ibidem.



- 11 Het eerste spoorbiljet, op 9 november 1914 in Brussel uitgegeven. Daaronder noodbiljetten die zijn gebruikt voor het traject Antwerpen-Merksem naar Essen, dichtbij de Belgisch-Nederlandse grens.

Inv.nr. 35985.021.029

werkloos geworden en had in 1914 in Nederland een tiental dagen kunnen werken voor de Maatschappij Nederland en de Koninklijke Stoomboot Maatschappij. Met het geringe salaris dat hij verdiende kon hij zijn gezin zonder de benodigde steun niet onderhouden. Om die reden schreef hij de commissaris van rijkspolitie aan met een verzoek om hulp. Een geheel ander verzoek kwam van een Nederlands stel, beiden geboren in Nederland, maar wonend te Gent, die met de vluchtelingenstroom naar Nederland terugkeerden zonder middelen van bestaan. In een brief verzochten ze om in een kamp te worden geplaatst, zodat ze in aanmerking konden komen voor financiële steun.²²

Naast het beantwoorden van brieven, de uitbetaling van steungelden en het oplossen van problemen die voorkwamen bij de verscherpte controles daarvan, deelde de commissaris van rijkspolitie met medewerking van de Hollandsche Yzeren Spoorweg Maatschappij tevens persoonlijk spoorwegbiljetten uit aan vluchtelingen die terugkeerden naar België. Hiervoor was hij vaak persoonlijk op het station aanwezig om de per trein vertrekkende vluchtelingen hulp te verlenen waar hij maar kon.²³

De verdere verscherping van de pascontrole vanaf 13 maart 1916 was een gevolg van de tijdelijke sluiting van de Belgisch-Nederlandse grens van 15 februari tot 9 maart. Vanaf die tijd moest iedereen een persoonlijke aanvraag indienen voor de terugkeer naar België onder opgave van zijn middelen van bestaan en verdere gegevens. Simons de Ruyter vervulde hierbij wederom een bijzondere rol en zorgde met zijn bureau voor de vereenvoudiging van de administratie voor het Duitse consulaat-generaal en een snelle afwikkeling voor alle Belgische uitgewekenen, zodat zij snel konden worden geholpen.²⁴

In de laatste maanden van 1916 werd met het Duitse consulaat-generaal en het Duitse gouvernement in België een regeling getroffen om vrouwen en kinderen van in Nederland geïnterneerde Belgische militairen uit België te laten overkomen. Voor de overkomst van de gezinnen stond het bureau in Amsterdam in directe verbinding met de pasbureaus in België, zodat ook hiermee de behandeling van de aanvragen in goede banen kon worden geleid.²⁵

De ziekenzorg die enkele Belgische vluchtelingen genoten werd minder door de instelling van een speciaal daarvoor ingesteld ziekenfonds. De onkosten die werden bekostigd betroffen hoofdzakelijk ziekenhuisverpleging en de noodzakelijke gevallen. In 1918 viel door de vele besmettelijke ziekten en dito bevallingen de rekening van de geneeskundige dienst hoger uit. Daarnaast werden minder aanvragen ontvangen voor kleding. Zij die hiervoor in aanmerking kwamen moesten een bewijs aan het bureau afgeven.²⁶

²² SA, 470, inv.nr. 5, [1915-1916].

²³ SA, 470, inv.nr. 6, 1916.

²⁴ Ibidem.

²⁵ Ibidem.

²⁶ SA, 470, inv.nr. 6, [1916-1918].

Op 10 juni 1916 vond de sluiting plaats van het laatste doorgangshuis. De reden hiervoor was de daling van het aantal reizen naar België. Ter vervanging hiervan konden reizigers die voor een nacht huisvesting nodig hadden worden opgevangen in het hiervoor bestemde Hotel de Hoop. De voorraad goederen zoals huisraad, beddengoed en meubilair afkomstig uit de opgeheven doorgangshuizen werd in bruikleen gegeven aan verschillende Belgische en Hollandse gezinnen. Naast Belgen waren er ook andere uitgewekenen in Nederland opgevangen, onder wie Duitsers, Polen, Galiciërs (een volk in het noordwesten van Spanje), Oostenrijkers, enzovoorts.²⁷

Het offensief in Frankrijk en de troepenbewegingen in België maakten dat de grens vanaf 28 maart tot mei 1918 wederom werd gesloten. In de maand december nam door het sluiten van de wapenstilstand het vervoer naar België enorm toe.²⁸

Van 21 oktober 1914 tot en met ultimo juni 1919 heeft het bureau in totaal 29.228 Belgische uitgewekenen geholpen, waaronder 20.570 naar België, 2756 naar Engeland en 5902 binnen Nederland en ondergebracht in kampen.²⁹

In december 1918 werd de commissaris van rijkspolitie belast met het uitreiken van identiteitskaarten aan Belgen die al langere tijd in Nederland verbleven. Hierdoor namen de werkzaamheden voor het bureau weer enorm toe. Tegelijkertijd werden de passen voor het Belgische consulaat in orde gemaakt zodat de Belgische uitgewekenen spoedig konden terugkeren naar België. Begin 1919 is het overgrote deel van de Belgen teruggekeerd naar België. Ook bleven velen van hen in Nederland omdat ze een goede baan hadden of waren getrouwd met Nederlandse vrouwen en hier een gezin stichtten.³⁰

Op 28 juni 1919 werd de Centrale Commissie door de burgemeester officieel bedankt en opgeheven. Henry schreef hierover dat 'met grote voldoening werd teruggekeken op de hulp aan die personen verstrekt en meermalen door de vertrekkende personen aan mij persoonlijk de verzekering gegeven nooit te zullen vergeten alles wat zij in Nederland hadden genoten'.³¹

Besluit

Na de oorlog pakte Henry zijn reguliere werkzaamheden als commissaris van rijkspolitie bij het Rijksbureau weer op en werd hij benoemd tot directeur. Gedurende de periode 1914-1918 heeft hij een interessante verzameling curiosa uit de oorlogstijd verzameld in relatie tot de Belgische vluchtelingen in Nederland. Deze collectie, waaronder ook affiches, documenten en foto's, werd in november 1923 tentoonge-

²⁷ SA, 470, inv.nr. 6, [1917-1918].

²⁸ SA, 470, inv.nr. 6, 1918.

²⁹ SA, 470, inv.nr. 6, 1919.

³⁰ SA, 470, inv.nr. 6, [1918-1919].

³¹ Ibidem.



12 Foto van het bureau in 1915 met links H.J.A. Simons de Ruyter, S. Polak en mevr. J. Eckholt.

Inv.nr. 35985.035.139

steld in de Bazaar Middernachtzending te Amsterdam. Een waardevol fotoalbum uit zijn verzameling bevindt zich in de collectie van Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid. Het album kwam in 2009 in de collectie via een achterneef, die het album in 1997 in handen kreeg na het overlijden van zijn achternicht. Henry's dochter was de laatste van het geslacht met de familienaam Simons de Ruyter.

Het fotoalbum toont onder meer de aankomst per trein van Belgische vluchtelingen in Amsterdam, de eerste opvang en verzorging, onderwijs aan Belgische kinderen, groepsfoto's van de Centrale Commissie, het bureau en de subcommissies, enzovoorts. Wat het album verder erg bijzonder maakt zijn de vele portretfoto's van Belgische gezinnen, vrouwen, mannen, kinderen en enkele Belgische geïnterneerde militairen. Bij een groot deel van de foto's van de vluchtelingen zijn de namen erbij geschreven, wat eventueel verder onderzoek mogelijk maakt.

Daarnaast is het Amsterdams Archief in het bezit van enkele affiches, fotomateriaal en documentatie die mogelijk uit zijn collectie afkomstig is. Het is echter onduidelijk of de verzameling curiosa nog bestaat en ergens is ondergebracht.³²

³² G.V., 'In Memoriam H.J.A. Simons de Ruyter', 191, Anoniem, 'Bazaar Middernachtzending', in: *Algemeen Handelsblad* (3 november 1923). Schenkingsformulier Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid met nummer 0909, 12 mei 2009.



177
Martha Philomena
Joenne Voelst
geb. 19-7-1893 te Cappelle
1/2 Borch



180
Franciscus Sidorus Voelst
geb. 2-10-1852 te Schelle



178
Rosalie Voelst-Clymans
geb. 28-10-1857 te Kramsdonck



180
Anna Maria Franca
van Winckel
geb. Hagestrijt Brug 25/11/87



183
Mrs. Lenfant



184
E. F. Lenfant



181
Irene Ludovica Joanna
Rosalie van Winckel
geb. 28-11-1900 in Hagest
171 den Berg



X
182
Mrs. Opdebeek



183
Anna Maria
Theresia van Borelen
geb. 22-7-95 Hagest 1/2 Brug
1/2 Huisloot



184
Carlus Hanslaars



184
Carlus Hanslaars
geb. 9-10-01 te
Turkbroek



185
Heberthine Françoise
Henriette Feys geb.
29-9-95 Ambverpore



186
The Feys
faad naer Lee na 2 h
oud 15 en 6 jaar



190
Louis Alphons
van Feys geb. 9-10-77
te Leeftel



191
Maria Pisonella
Op de Breech geb 25-3-96
te Mechelen



192
Gustaaf Cloods
geb 21-8-62 Leuven



193
Lucdoor Cloods
geb 17-9-66 Leuven



194
Francois De Keyser
geb 20-5-99 te Huyshoek



195
George Descamps
geb 13-2-70 te Brussel
virk in Engeland 196/18



196
Arthur Augustus
Gustaaf Kiepel
geb 3-6-97 Antwerpen



197
Jean van Boven
geb 1-11-98 te
Maasmecht



198
Jeanna De Kover
weduwe
24/1/56 Antbr.



199
Egidius Edaagdas
De Kover
Widwo Antbr.



203
Marie Elacker
met haar 3 kinderen



200
Octavie Schuybroeck
9/5/88



201
Ami Schuybroeck



202
Antoinette Schuybroeck
14/5/94



204
Maria Yvonne
Adelphine Bisselort
18/10/98 Antbr.



205
Anne Bequin



206
Georges Douchon
18/10/71 Lech
Ave des Eburons 5/
Lech

13 Een van de beide pagina's uit het fotoalbum met fotoportretten van Belgische vluchtelingen voorzien van namen.

Inv.nr. 35985.037

Na een kort ziekbed overleed Henry op 20 februari 1924 op 63 jarige leeftijd. In verband met zijn werkzaamheden bij het Rijksbureau kwam hij ‘steeds in aanraking met de diepst gezonkenen in de maatschappij’ en hielp daar waar hij maar kon.

Henry was een gewenste verschijning op alle buitenlandse congressen aangaande de bestrijding van de vrouwen- en meisjeshandel en handel in ontuchtige uitgaven. Hij genoot zowel het volste vertrouwen van de politieleiding als van de verschillende verenigingen die waren aangesloten bij het nationaal comité. De oorlogsjaren vormden voor hem het hoogtepunt van zijn werkzame leven. Door de nare ervaringen die hij en zijn gezin ondergingen bij hun uitzetting uit Transvaal, was er niemand anders die de ellende van de Belgen beter begreep dan hij. Vanaf de eerste dagen na aankomst van de Belgische vluchtelingen heeft hij zich daar dan ook onafgebroken voor ingezet. Daarnaast maakte hij zich bijzonder verdienstelijk voor de slachtoffers van de Watersnoodramp in Noord Holland in januari 1916.

Als penningmeester van ‘Beth Palet’, het tehuis voor de ongehuwde moeder en haar kind, behartigde hij de belangen van deze instelling. Naast zijn bestuursfuncties bij de Armenraad en de Middernachtzending bekleedde hij ook nog de functie van secretaris van de ‘Koninklijke Nederlandsche vereeniging tot steun aan miliciens’. Bij deze vereniging bood hij zijn hulp aan door werkeloze miliciens aan een baan te helpen, wat hem door zijn hoge functie vrij gemakkelijk afging. De ter aarde bestelling vond plaats op Zorgvlied te Amsterdam. Naast hoge politieautoriteiten en afvaardigingen van de reeds eerder genoemde verenigingen waren er ook een groot aantal leden van de ‘Belgische Vereeniging van Liefdadigheid’ op zijn uitvaart vertegenwoordigd.³³

³³ Anoniem, ‘H.J.A. Simons de Ruyter’, in: *De Standaard* (22 februari 1924). Anoniem, ‘Begravenis H.J.A. Simons de Ruijter’, in: *De Amsterdammer* (25 februari 1924), G.V., ‘In Memoriam H.J.A. Simons de Ruyter’, 189, 191.

Abstract

On 13 March 1908, the National Bureau for the Collection of Data on the Trade in Women and Girls was founded. The 47-year-old H.J.A. Simons de Ruyter was appointed National Police Commissioner. He proved to be the best person for the job owing to his passion for gathering and recording vital data, his knowledge of languages and his dedicated, helpful and generous personality.

The Bureau and the police worked with women's organisations to monitor activities and carry out checks at stations and ports where women and girls who could be exposed to a lewd lifestyle might be travelling.

After legislation on morality was passed in 1911, the Bureau was given an additional task in 1914 to tackle trade in lewd publications.

After the First World War erupted that year, there was not much more to do at the Bureau, which led Simons de Ruyter to support the immigration authorities in Amsterdam at his own request. This consisted mainly of finding accommodation, providing healthcare, food, clothing and financial assistance and helping to repatriate Belgian refugees.

Keywords

trafficking women, First World War, Belgian refugees, commissioner of state police

Over de auteur

Tristan Broos (1974) studeerde geschiedenis aan de Universiteit Leiden. Hij is militair-historicus en werkzaam als conservator bij Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid. Sinds 2005 verschenen van zijn hand vele publicaties over het KNIL en aanverwante onderwerpen in verschillende periodieken. Eind 2019 publiceerde hij het overzichtswerk *Het Koninklijk Nederlands-Indisch leger, geschiedenis, uniformering en uitrustingen 1911-1942*. Hij is redactielid van *Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid*.



- 1 Kolonel Cornelis de Mooy poseert in burger bij zijn uitvinding, een raderbaar, met daarop zittend twee militairen. Foto Topografisch Bureau, circa 1908.

Nederlands Instituut voor Militaire Historie,
Den Haag

De raderbaar van militair-arts Cornelis de Mooy

LEO VAN BERGEN

De raderbaar van De Mooy stamt uit de jaren zestig van de negentiende eeuw en werd een vast onderdeel van het materiaal van het Nederlandse Rode Kruis. De oorsprong van het apparaat is echter van militaire aard. Het ging De Mooy bij vindingen ter verbetering van het gewondenvervoer niet zozeer om het redden van mensenlevens, maar om het versterken van de sterkte van de krijgsmacht en een soepeler verloop van het krijgsbedrijf.

97

Inleiding

De Napoleontische oorlogen schokten de wereld. Niet dat de mensverslindende kracht van oorlogvoering met haar alsmaar krachtiger wordend wapentuig onbekend was. Dat effect was iedereen in voorbije tijden wel duidelijk geworden. Maar nieuw was wel dat door de *levée en masse* en het daaropvolgende antwoord van de tegen Frankrijk strijdende heersers, geen onbekende huurlingen, maar vaders, broers en zonen aan het leven werden ontrukkt of vaak voor altijd verminkt raakten, en dat dan ook nog eens in precedentloze hoeveelheden. Ondanks de inzet van de *fine fleur* van de toenmalige medische wereld was al snel duidelijk dat in de strijd van het medische tegen het militaire staal de eerste kansloos ten onder ging. Te weinig hulp, te veel gewonden, te weinig medische interesse van de militaire leiding. Het was een beeld dat zich in de erop volgende oorlogen zou herhalen zoals die van België tegen Nederland (1830-1831), in de Krim (1853-1856), tijdens de Tweede Italiaanse Onafhankelijkheidsoorlog (1859), van Pruisen tegen Denemarken (1864), van de Amerikanen onderling (1861-1865) en van Duitsland tegen Frankrijk (1870-1871). Hoe zeer de medici en hun hulptroepen zich ook inzetten en hoeveel wonden van medische aard zij ook kunnen tentoonspreiden, al met al was hun ijveren weinig meer dan een helende druppel op een met bloed doordrenkte, gloeiendhete plaat.



2 Florence Nightingale.
Foto Henry Hering, circa 1860.
Inv.nr. RK2387.005

Vrijwel iedereen knikte instemmend als werd gezegd dat hier een adequaat antwoord op moest worden verzonnen maar over hoe dat antwoord moest luiden, verschilden de meningen sterk. Grofweg kan de waaier aan – soms gezamenlijk geopperde – oplossingen in drieën worden gedeeld. Het eerste antwoord was dat oorlog domweg niet meer moest worden gevoerd, wat bijvoorbeeld Bertha von Suttner bepleitte in haar boek *Die Waffen Nieder* (1889) en waartoe Immanuel Kant al aan het begin van de Napoleontische tijd een poging had gewaagd met zijn *Zum Ewigen Frieden* (1795). Het tweede antwoord was dat oorlog nog meer dan al het geval was, moest worden gereguleerd, dat wil zeggen: aan regels moest worden gebonden. Dit laatste leidde tot de Geneefse Conventies en enkele Haagse Vredesconferenties, die strikt genomen geen vredesconferenties, maar oorlogsrecht-conventies waren. Het derde antwoord was dat de medische hulp moest worden uitgebreid en verbeterd. Dit laatste kon weer op meerdere manieren.

Ten eerste moest het artsenarsenaal in de krijgsmacht intellectueel en cijfermatig worden opgekrikt waarbij het eerste, in Nederland althans, in 1865 één van de gehoopte effecten was van de geneeskundige wetten van Thorbecke. Die maakten van het woord ‘arts’ een beschermde titel die men alleen mocht voeren na het voltooien van een universitaire, geneeskundige opleiding. Dat dit een van de redenen bleek achter het op termijn verdwijnen van de Rijkskweekschool voor Militair



3 Henri Dunant. Olieverfschilderij op doek, Jan ten Kate sr. (1850-1929).

Inv.nr. RK2003

Geneeskundigen te Utrecht, bracht als negatief neveneffect met zich mee dat van de getalsmatige uitbreiding weinig terecht kwam. Dit werd nog verstrekt door de geringe status (zowel bij de civiele medici als de niet-medische militairen) van het militair-medische beroep en het daaruit voortvloeiende, karige salaris.¹

Ook werd erop gewezen dat het verpleegkundig arsenaal fiks verbeterd en uitgebreid moest worden. Florence Nightingale bepleitte een sterke verbetering van met name de hygiënische omstandigheden in de hospitalen nabij het slagveld, waarmee zij een aanvang nam ten tijde van de Krimoorlog. Dat zij daarbij hamerde op professionele (militair-)medische hulpverlening ontging de haar zeer bewonderende Henri Dunant volledig. Hij riep door zijn toevallige ervaringen na de slag bij Solferino (1859) op tot het in alle landen vormen van vrijwillige hulpverleningsdiensten die op basis van de witte armband met een rood kruis die zij mochten dragen na verloop van tijd Rode Kruis-korpsen werden genoemd.

Zowel Nightingale als Dunant richtten hiervoor hun blik op een nog slechts in geringe mate aangeboord reservoir: dames (waarbij dat woord niet voor niets wordt gebruikt). Maar was voor Nightingale bij het verkrijgen van verpleegsters een gedegen opleiding doorslaggevend, volgens Dunant – die voorafgaand aan Solferino, nooit van enige belangstelling in medische oorlogshulp blijkt had gegeven – was een goed hart voldoende. Om Simone de Beauvoir te parafraseren: volgens Dunant werd een vrouw als verpleegster geboren, volgens Nightingale kon een vrouw alleen door gedegen instructie tot verpleegster worden gemaakt. Probleem hierbij was dat veel militairen – en veel militaire artsen – helemaal niet zaten te wachten op vrouwen in hun omgeving waardoor enkel de nood aanleiding gaf om druppelsgewijs feminien personeel in de hospitalen toe te laten (behalve dan dicht bij het front, bij de doorgedraaiden en bij de lijders aan syfilis of andere geslachtziekten, maar die laatste categorie spreekt vanzelf).²

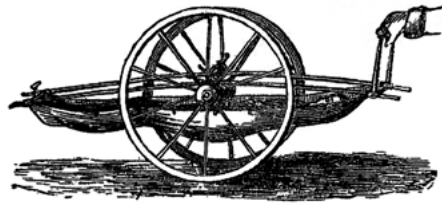
En dan was er nog een groep die alle vertrouwen stelde in een verbetering en uitbreiding van het medisch instrumentarium. De meeste aandacht ging daarbij uit naar het instrumentarium dat de medici nodig hadden als ze moesten opereren. Slechts een enkeling stelde dat dergelijke instrumenten alleen nut hadden als de gewonden ook het hospitaal wisten te bereiken. Dat nu was doorgaans slechts bij een minderheid het geval. Ondanks vindingen van Napoleons chirurgen Dominique Larrey en Pierre-François Percy, zoals de ambulance volante, stierven van Austerlitz tot Sedan velen op het slagveld zonder ooit te zijn opgemerkt, of wel te zijn opgemerkt maar dan door brancardiers die al iemand aan het vervoeren waren of door andere militairen die echter alleen met gevaar voor eigen leven hen zouden kunnen gaan ophalen.

Er was een bijkomend probleem. Stond de militaire geneeskunde (en dat gold ook voor de humanitaire hulpverlening) bij velen niet reeds al te hoog aangeschreven,

¹ Leo van Bergen, *Pro Patria et Patienti. De Nederlandse militaire geneeskunde 1795-1950* (Nijmegen, Den Haag 2019) hfdst. 2-4.

² A.w., hfdst. 5.

4 Een tekening van het oorspronkelijke model van de 'Hangmat Raderbaar' of 'Lechophore' van Cornelis de Mooy uit 1870. Illustratie in: *Geneeskundig Tijdschrift voor Nederlandsch-Indië* 14 (1872).



dit gold nog meer voor het 'beroep' van brancardier (ziekendrager, ambulancesoldaat). Dit was ten dele zeer zeker terecht. Een opleiding kregen zij niet en zij werden doorgaans gekozen uit de groep soldaten van wie werd gedacht dat zij op het slagveld het minst zouden kunnen uitrichten, met andere woorden: de lichamelijk en/of geestelijk zwaksten. Dit terwijl brancardiërs zwaar en verantwoordelijk werk te verrichten hadden. Bovendien liepen de meesten niet bepaald over van motivatie. Pogingen om hier verbetering in te brengen, was in de ogen van velen verspilling van tijd, energie en geld, wat ertoe leidde dat niet alleen de vervoerders, maar ook het vervoer zelf, niet de aandacht kreeg die het verdiende, ook niet van militaire medici. Illustratief hiervoor is dat het belang van de later bewierookte, in het *Militair Geneeskundig Tijdschrift* bijvoorbeeld 'onontbeerlijk' genoemde,³ '-raderbaar' van officier van gezondheid 2e klasse Cornelis de Mooy aanvankelijk door enkele van zijn collega's werd weggewuifd; hierover later meer.

Cornelis de Mooy

Cornelis de Mooy⁴ was een van degenen die het transportprobleem wél ter harte ging en die daarvoor behalve op het trainen en uitbreiden van het aantal brancardiërs, ook wees op de noodzaak van het technisch verbeteren van de middelen die hen daarbij ter beschikking stonden. Bovendien liet hij het niet bij woorden, ook daden waren hem niet vreemd en de raderbaar werd het meest bekende en in het oog springende resultaat hiervan.

Op driejarige leeftijd vertrok de in 1834 in Middelburg geboren De Mooy met zijn ouders naar Nederlands-Indië, waar zijn vader officier van gezondheid⁵ werd. Onderwijs kwam er enigszins in de verdrukking waardoor hij, toen hij tien jaar oud was,

3 L. van Lier, 'Een leerboek over tactiek en het voorschrift betreffende den Geneeskundigen Dienst bij de Landmacht op voet van oorlog', in: *Militair Geneeskundig Tijdschrift* (NTvG) jrg. 5 (1901) 2-8, 6.

4 De naam wordt officieel gespeld met een IJ, maar in de praktijk is en wordt vaker een Y gebruikt, wat hier is aangehouden.

5 Een officier van gezondheid is een arts in dienst van de krijgsmacht.



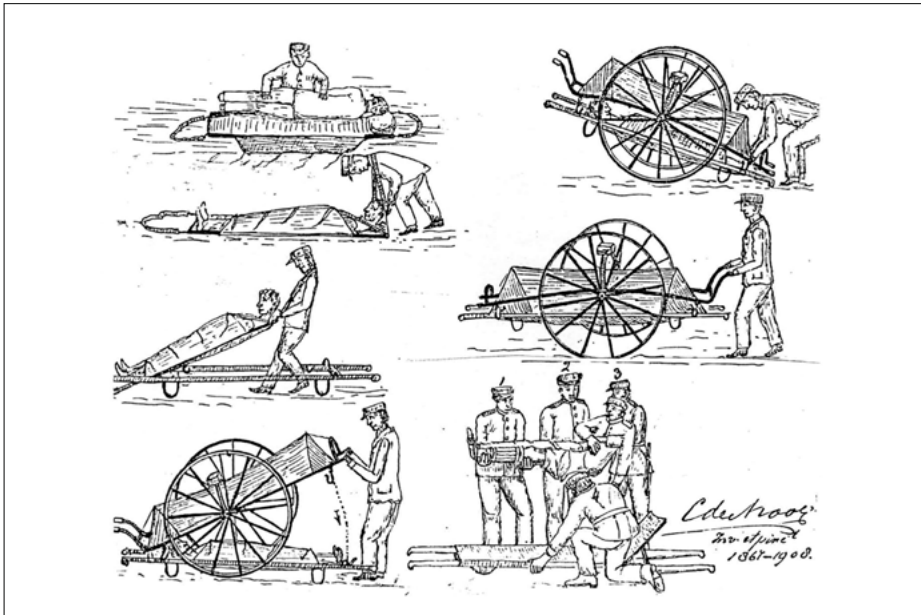
5 Raderbrancard systeem De Mooy van het Nederlandse Rode Kruis, circa 1900.

Inv.nr. RK1088



6 Specifiek militaire raderbaar met afneembare wielen en de zogenaamde De Mooy-huif, 1914.

Nationaal Militair Museum, Soesterberg (NMM)



7 Instructietekeningen van De Mooy voor het bedienen van de raderbaar. Illustratie in: J.H. Rombach, *Nederland en het Rode Kruis* (Amsterdam 1992).

Inv.nr. RK0312

nog steeds amper kon lezen en schrijven. Geen wonder dat hij twee jaar later naar Nederland terugkeerde om een opleiding te gaan volgen. Zijn buurman, luisterend naar de naam Eduard Douwes Dekker en in die dagen commies in de Residentie Bagelen, schreef bij zijn afscheid een gedicht voor hem. Niemand zal bij het lezen hebben vermoed dat hij enkele decennia later, onder het pseudoniem Multatuli, tot een van Nêerlands grootste schrijvers zou zijn uitgegroeid. De eerste regels luiden: Lieve jongen is het waar / Ruilt ge Poerworedjos dreven / En uw zorgloos kinderleven / Voor een leven vol gevaar? / Gaat ge uw ouders stout verlaten? / Laat ge uw vader zoo alleen? / Kan geen moedertraan meer baten? / Jongen hebt ge een hart van steen?⁶

De Mooy trad vervolgens in de voetsporen van zijn eveneens Cornelis genoemde vader en vervolgde in 1853 zijn opleiding aan de genoemde Rijkswaarschool. Daarna volgde een carrière als (dirigerend) officier van gezondheid in diverse klassen en op verschillende standplaatsen in het land. In 1874 keerde hij op eigen ver-

⁶ N. Schrijver, 'In memoriam: Cornelis de Mooy', in: NTVG (1926) 138-141, 138, Multatuli, *Volledige Werken IX* (Amsterdam 1956) 38-39, Theo Broekema, 'Cornelis de Mooy, Uitvinder in de Uitvinderswijk' (konkreetnieuws.nl/2021/03/cornelis-de-mooy-uitvinder-in-de-uitvinderswijk/).

zoek voor vijf jaren terug naar Nederlands-Indië, waar hij chef werd van een kliniek te Tebing-Tinggi, Sumatra, en naar hartenlust insecten en slangen ving en verzamelde. Voor zijn werk in die tijd, uitvoerig beschreven in zijn 'Herinneringen aan mijn verblijf te Atjeh',⁷ kreeg hij later de Militaire Willems-Orde uitgereikt. In 1891 ging hij met pensioen. Hij had toen de rang van kolonel bereikt, maar in 1912 en 1924 zou hij nog tot respectievelijk generaal-majoor en Luitenant-generaal worden bevorderd. Na terugkeer werd hij lid van het hoofdbestuur van het Nederlandsche Rode Kruis, dat hij vertegenwoordigt op de internationale Rode Kruis-conferentie te Wenen in 1897.⁸ Hij overleed in 1926 op 92-jarige leeftijd.

De hangmatraderbaar

Toen De Mooy naar Indië ging, hield hij zich al meer dan een decennium bezig met de vraag hoe gewonden sneller en medisch meer verantwoord – lees: het verlagen van het aantal schokken en de kans van de brancard af te vallen – van het gevechtsterrein naar de hulppost konden worden overgebracht. Goede zorg was er immers zeer bij geholpen als door 'ruw en ondoelmatig vervoer' hun toestand tijdens het transport naar het veldhospitaal niet verergerde. De niet aflatende toename van de vuurkracht van de wapens maakte dit vraagstuk alleen maar urgenter. Om dit effect zoveel mogelijk te kunnen neutraliseren, moesten middelen en methoden worden uitgedacht die de medische dienst in staat stelden 'de ongelukkige slagtoffers van dat menselijk vernuft' tijdig en efficiënt te hulp te komen.⁹

Hij deed in die periode dienst in Maastricht – de stad die meerdere baren zou bestellen voor niet alleen het vervoer van gewonden, maar ook besmettelijk zieken, drenkelingen en dronkaards.¹⁰ Van daaruit bezocht hij in 1867 de wereldtentoonstelling in Parijs waar, in het kielzog van de stichting van het Internationale Rode Kruis enkele jaren eerder, veel aandacht uitging naar gewondentransport. Hij bestudeerde er de tentoongestelde Franse lansen- en wielbrancards en de 'tentes-d'abri', overkappingen voor op draagbaren liggende gewonden.

Die brancards en kappen waren, minder paradoxaal dan het lijkt, ontworpen door de beruchte maarschalk Thomas-Robert Bugeaud (1784-1849), een vanwege zijn keiharde optredens gevreesd militair. Zijn in Frans-Algerijë doorgevoerde tactieken waren voor velen een voorbeeld bij het voeren van koloniale oorlogen.¹¹

⁷ C. de Mooy, 'Herinneringen aan mijn verblijf te Atjeh', in: *Nederlands Militair Geneeskundig Archief* (1882) (overdruk: <https://bit.ly/3yiHFDy>).

⁸ Ad van Liempt, Margot van Kooten, *Hier om te Helpen. 150 jaar Nederlandse Rode Kruis* (Amsterdam 2017) 58.

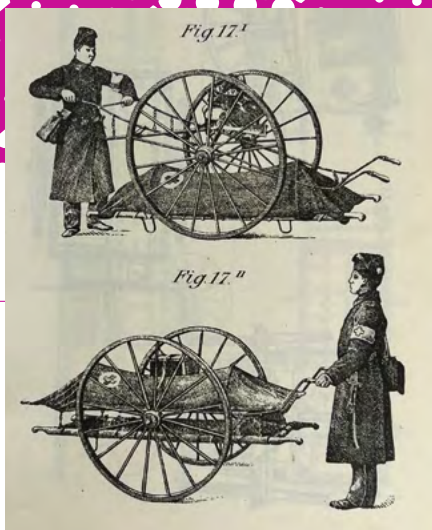
⁹ C. de Mooy, 'Over het snel en doelmatig vervoer van zieken en gewonden, zowel in tijd van vrede, als in tijd van oorlog', in: *Geneeskundig Archief voor de Zeemacht* 2 (1873) 134-169, 134.

¹⁰ *Dagblad voor Zuid-Holland en 's Gravenhage* (12-9-1873) (met dank aan T. Gras).

¹¹ Anthony T. Sullivan, 'Thomas-Robert Bugeaud: France and Algeria, 1784-1849. Politics, power and the good society', www.jstor.org/stable/42952138; nl.wikipedia.org/wiki/Thomas-Robert_Bugeaud.

8 'De raderbrancard-De Mooy'. Detail van een illustratie in: No. 473. *Gids voor den Ziekendrager* 1917 (Breda 1917), figuur 17.I en 17.II.

Inv.nr. RK1292



Ervan overtuigd dat het beter, sneller en efficiënter kon, zette De Mooy zich aan de tekentafel en kwam met de 'hangmat raderbaar' of 'lechophore', Grieks voor 'bed-drager'. Die 'bed-drager' moest, omdat hij zowel op het slagveld als in garnizoensplaatsen bruikbaar moest zijn, aan vier voorwaarden voldoen: de vering moest zo krachtig zijn dat ook behoorlijke schokken werden opgevangen; hij moest licht zijn zodat hij, in plaats van door twee tot vijf personen bij de standaardbrancard, zelfs door slechts één brancardier kon worden voortgeduwd, al speelde de doorgaans niet al te bijzondere lichamelijke gesteldheid van de brancardiërs hier waarschijnlijk ook een rol bij; de zieke of gewonde mocht er niet uit kunnen vallen als de brancardier de raderbaar plotseling moest loslaten, en de gewonde moest in dezelfde brancard eerst verpleegd en daarna verder vervoerd kunnen worden.¹²

Kort gezegd was het een hangmat steunend op een onderstel voorzien van een stalen, gebogen beugel; ijzeren, verende langsliggers, en grote spaakwielen. Daar waar eerst twee dragers nodig waren om een gewonde te vervoeren, volstond nu één verzorgende voor het transport. De extra grote wielen zorgden voor meer comfort op hobbelig terrein. Had het eerste prototype van de raderbaar er nog vier gehad, dat werd al snel veranderd in twee aangezien een hobbel in de weg daarvoor slechts één keer een schok gaf, in plaats van twee keren.¹³ Naast de naar boven gebogen as, nodig om ruimte over te houden voor de er later in te schuiven

¹² C. de Mooy, 'Beschrijving van mijne hangmat-raderbaren (lechophoren) tot vervoer van één en twee gekwetsten', in: NTVG (1870) 262-273, 262-263, G.A. Baum, 'Over de middelen tot het vervoeren van gekwetsten naar de verbandplaatsen', in: *De militaire spectator* (1859) 40-47, 43-44.

¹³ J.H. Rombach, *Nederland en het Rode Kruis* (Amsterdam 1992) 30, korpora.nl/collectie/raderbrancard-systeem-de-mooy-van-het-nederlandse-rode-kruis-circa-1900/.

kap, was een van de belangrijkste, voor succes benodigde innovaties dat, zoals De Mooy schreef, 'den last in duurzaam evenwicht onder het middelpunt of steunpunt der wielen' kwam te hangen. Dat was, 'zoo ver mij bekend', nog nooit bij tweewielige voertuigen toegepast. Ook moesten de wielen zo hoog mogelijk zijn, want hoe lager het middelpunt van de wielen, 'des te moeilijker wordt de last voortgeduwd'.¹⁴

De Mooy had bij het ontwikkelen van zijn raderbaar echter niet alleen de voorbeelden ter beschikking die hij in Parijs had bestudeerd. Dat enkele van die andere voorbeelden eveneens als 'raderbaar' werden betiteld, geeft aan dat zijn vinding zeer zeker niet helemaal origineel was. Al in 1859 stond er in het *Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde* (NTVG) een bericht over een in Denemarken ontwikkelde 'nieuwe inrigting tot het vervoer van gekwetsten' die de 'zogenaamde "lansenbaar"', die 'thans nog in het Fransche leger in gebruik is', in veel opzichten zou overtreffen. Typerend waren 'de raderen met steunriemen'. Die raderen moesten voor aan de stangen van de worden vastgemaakt om het geheel 'voort te kunnen kruijen'.

Volgens een Deense onderzoekscommissie waren de voordelen 'van den nieuwe toestel of raderbaar' boven de lansenbaar onder meer dat ook bij slechte terreinomstandigheden het vervoer vlot kon geschieden en dat er bij enigszins goede terreinomstandigheden slechts één iemand voor nodig was om de baar te verplaatsen. De betreffende brancardier werd ook nog eens minder snel moe. Hier stonden enkele nadelen tegenover zoals dat de pijn die deze baar bij het slachtoffer kon veroorzaken heviger was dan die van de lansenbaar en dat op zwaar omgeploegd terrein het voordeel van eenvoudig vervoer wegviel omdat dan alsnog moest worden getild terwijl het gewicht aanzienlijk groter was. Al met al echter wogen de voordelen ruim tegen de nadelen op.¹⁵ Ook enkele van de woorden die *De Militaire Spectator* in 1867 aan de Parijse tentoonstelling besteedde, wijst erop dat 'raderbaar' geen nieuw begrip was: 'De behandeling en het vervoer van gekwetsten op het slagveld wijst ons op het nut der raderbaar en brengt ons tot het besef dat ten onzent nog veel te doen blijft voor de verzorging der slachtoffers van den krijg'.¹⁶ *De Militaire Spectator* kon hierbij niet doelen op de baar van De Mooy omdat die toen nog in ontwikkeling was en pas twee jaar later voor het eerst enkele malen, in de heuvels rond Maastricht, werd getest. Met succes.

Door het gebruik maken der remschroeven daalde de raderbaar vrij gemakkelijk, terwijl later, op den gelijken weg gekomen, zij met weinig moeite gedurende één uur tot voor de stad werd voortbewogen, alwaar de man er uitstapte en de lechophore naar het hospitaal werd gebracht.¹⁷

¹⁴ De Mooy, 'Beschrijving van mijne hangmat-raderbaren', 263, 266.

¹⁵ G.A. Baum, 'De Deensche raderbaar', in: NTVG (1859) 38.

¹⁶ 'Boekaankondigingen', in: *De Militaire Spectator* (MS) (1867) 625-627, 627.

¹⁷ De Mooy, 'Beschrijving van mijne hangmat-raderbaren', 271. Voor de testen zie: p. 269-273.

Toen bleek het vervoer inderdaad zo eenvoudig dat één persoon er zelfs twee gewonden mee zou kunnen vervoeren, tot zo'n drie uur duwen aan toe. Uiteraard moest in dat geval wel een iets bredere lechophore worden gebruikt. (De 'stapel-raderbaar' is van latere datum.) Ook bleek toen dat, om de gewonde in de brancard te leggen, op zijn hoogst twee personen nodig waren, én, als het echt nodig was, ook deze klus door slechts één persoon kon worden geklaard.¹⁸

Kritische stemmen over de raderbaar

Een artikel van de kapitein-kwartiermeester C.Th. Herckenrath, eveneens gepubliceerd in 1867, bevestigt dat De Mooy's raderbaar niet de eerste was. Ook Herckenrath hield zich in de jaren zestig van de negentiende eeuw bezig met het vraagstuk van de vervoersverbetering van gewonde militairen. Op de genoemde wereldtentoonstelling won hij bijvoorbeeld een bronzen medaille met zijn ontwerp van een voor acht gewonden toegeruste ziekenwagen. Het bijbehorende veldbed loste, naar eigen zeggen 'geheel en al het vraagstuk' op hoe te voorkomen dat een gewonde 'na eenmaal op den brancard te zijn gelegd', met de handen moest worden aangeraakt 'ten einde hem te vervoeren of te verbedden'. In één moeite door gaf hij aan geen voorstander te zijn van de 'raderbaren te velde'. Volgens Herckenrath, die hierbij verwees naar het oordeel in het *Genees- en Heelkundig Zakboek* (1865) van officier van gezondheid 1^e klasse B.G. van der Hegge Zijnen, had de Deens-Pruisische oorlog van 1864 te uit-en-ter-na aangetoond dat die 'totaal onbruikbaar' waren 'op heidevelden en oneffen terrein'. Hij maakte echter een uitzondering voor de raderbaar ontworpen door 'den sergeant Shortell' omdat die 'met allen brancards te gebruiken is'. Het is helaas niet bekend wat Herckenrath, of De Hegge Zijnen, van De Mooy's raderbaar vonden, maar de afkeer van eerdere varianten zal zeker deels de scepisis verklaren waarmee diens raderbaar in eerste instantie door enkelen werd begroet.¹⁹

Niemand in zijn gehoor keek er rond 1900 nog van op als de toenmalig Inspecteur der Geneeskundige Dienst der Landmacht (IGDL), generaal-majoor A.A.J. Quanjer, sprak over zwaargewonden die 'op De Mooy' aankwamen; de naam van de ontwerper was synoniem geworden aan de naam van de brancard.

Die scepisis zou slechts langzaam, of, wie weet, bij sommigen nooit, verdwijnen. Zo schreef officier van gezondheid 1^e klasse en hoofdredacteur van het Nederlands Militair Geneeskundig Archief, J.H. Gentis, in 1879 nog in de *Militaire Spectator*, dat De Mooy's

¹⁸ A.w., 264, 269

¹⁹ 'Vervoermiddel voor gekwetsten, voorgesteld door den kapitein-kwartiermeester C.Th. Herckenrath', in: MS (1867), 733-736.

raderbaar ‘voor vervoer op korten afstand’ weliswaar een stap vooruit was in vergelijking met andere (rader)brancards, maar nog steeds als grote nadeel had ‘dat het voor iederen lijder minstens één verpleger eischt en dat het ook niet op alle terreinen bruikbaar is’.²⁰ En in 1882 werd in De Indische Gids – in hetzelfde artikel als waarin het oude vertrouwde en doorgaans met veel succes beproefde middel van de dwangarbeid werd aanbevolen om het tekort aan brancardiërs op te lossen – gesteld dat ‘het denkbeeld van een soort raderbaar, als transportmiddel [...] ons zeer practisch voor[komt]’ en dat die ‘bij een doelmatige proefneming wellicht zeer goed [zou] voldoen.’ Het is een opmerking die weliswaar een positief oordeel behelst, maar tevens aantoont dat De Mooy raderbaar nog allesbehalve een ingeburgerd transportinstrument was bij de medische zorg van het (vanaf 1933 Koninklijk genoemde) Nederlandsch-Indisch Leger Dit ondanks dat De Mooy zelf vijf jaren in Indië had doorgebracht, en hij zijn vinding toen in Atjeh, volgens hemzelf, met veel succes had getest.²¹

De raderbaar raakt ingeburgerd

Na de proefperiode in Zuid-Limburg had de ware vuurdoop van de lechophore, een vuurdoop in de harde, militaire praktijk, plaats in de in 1873 gestarte strijd te Atjeh, het jaar ook waarin in het *Bataviaasch Handelsblad* hoog van de raderbaar werd opgegeven.²² Zoals gezegd ging De Mooy zelf het jaar erop naar Atjeh. Toen ook werd de raderbaar bij het KNIL in gebruik genomen, wat hem de mogelijkheid gaf zelf zijn baar te toetsen. Hierbij bleek dat, zoals De Mooy ook had gesteld, de belangrijkste onderdelen van de raderbaar niet de meest in het oog vallende hangmat en wielen waren, maar de door de uitvinder ‘perpendiculaire suspensie’ genoemde liggers langs het frame. Die vingen door hun veerkracht de schokken op die het rijden over het vaak zeer oneffen terrein teweegbrachten. Dit was meteen een van de redenen waarom de wielen zo groot waren. Behalve dat daardoor de brancard makkelijk te hanteren was voor de brancardier, zorgde ook dit weer voor een dempend effect waardoor werd vermeden dat de vervoerde gewonde ieder klein kuiltje zou voelen.²³

Het succes in Indië heeft er zeker toe bijgedragen dat de scepisis langzaam maar zeker verdween en dat de raderbaar aan het einde van de eeuw ook in het Nederlandse veldleger een normale verschijning was geworden. Niemand in zijn gehoor keek er toen nog van op als de toenmalig Inspecteur der Geneeskundige Dienst der Landmacht (IGDL), generaal-majoor A.A.J. Quanjer, sprak over zwaargewonden die ‘op De Mooy’ aankwamen; de naam van de ontwerper was synoniem geworden

²⁰ J.H. Gentis, ‘Kromhout’s ziekenkar’, in: MS (1879), 800-811, 800.

²¹ ‘Boekaankondigingen’, in: MS (1882) 759-761.

²² Van Liempt, Van Kooten, a.w., 54.

²³ Bauke S. Posthuma, *De Raderbrancard. Product van de firma Oostwoud te Franeker* (Franeker 2011) 1.



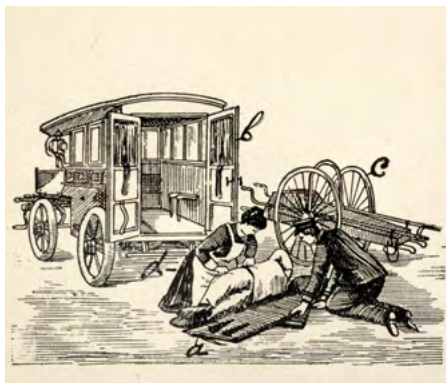
- 9 Een boekhouder van de firma Oostwoud houdt een raderbrancard in evenwicht. Een jongste bediende ligt vastgesnoerd op een Ziekenraam De Mooy. Gezien de hoge beugel aan het voeteneind behoort onder dit frame een brancard met een De Mooy huif. Circa 1910-1913.

Firma Oostwoud International B.V., Franeker



- 10 Een grote voorraad raderbaren bij Firma Oostwoud te Franeker. Waarschijnlijk behoren deze 30 raderbrancards tot de 35 die in januari 1914 aan het Nederlandse leger zijn geleverd.

Firma Oostwoud International B.V., Franeker



11, 12 Instructie voor het eenvoudig plaatsen van de gewonde op het ziekenraam zonder deze te hoeven optillen. Illustraties in: C. de Mooy, *Voorstel tot beproeving van een voertuig tot vervoer van bestemmelijke zieken* [...] (Amsterdam 1913).

Inv.nrs. RK0615A, RK0615D

aan de naam van de brancard.²⁴ Iedere compagnie beschikte toen over 1 raderbaar, naast 1 ziekenkar per bataljon.²⁵ Rond 1910 waren er dertig raderbaren in gebruik bij het veldleger. Wel waren ze in 'raderbrancards' omgedoopt, wat kon omdat de transporthulpmiddelen die voorheen 'raderbrancards' heetten, waren omgedoopt in 'brancarddrager met veldbaar'. Dit om het onderscheid tussen de verscheidene soorten 'voor den leek' duidelijker te maken.²⁶

Paradoxaal genoeg is deze uitbreiding van het aantal raderbaren in het veldleger in het decennium voor de Eerste Wereldoorlog, niet los te zien van de opkomst van 'auto-tractie'. Zo beval in 1913 dirigerend officier van gezondheid 1^e klasse, A. Butner, in verband hiermee een verdere uitbreiding van het aantal raderbaren aan (waarbij hij overigens weer gewoon over de 'raderbaar' van De Mooy sprak). Zij moesten de ziekenverbandkarren geheel en al gaan vervangen, al had die vervanging ook daarmee te maken dat de raderbaren wel en de ziekenkarren niet direct op het slagveld bruikbaar waren. Voor iedere ziekenkar moesten dan vier raderbaren worden aangeschaft. Dit betekende bijvoorbeeld dat ieder bataljon infanterie, met vijf ziekenverplegers en 16 ziekendragers, over acht raderbaren zou gaan moeten beschikken

²⁴ De Mooy, 'Over het snel en doelmatig vervoer', 169A, A.J. Quanjer, 'Voordracht, gehouden ter inleiding van de oefeningen van het personeel voor den geneeskundigen dienst, op 15 augustus 1898, te Amersfoort', in: *De Militaire Gids* 17 (1898), 321-344, 334, 337.

²⁵ A.A.J. Quanjer, 'De geneeskundige dienst in de eerste linie van ons veldleger', in: *MS* (1898), 182-198, 184.

²⁶ 'Oorlogsvoorschrift Geneeskundigen Dienst', in: *MS* (1911) 347-349, 348.

en iedere afdeling veldartillerie over vier. Dat hieraan werd toegevoegd dat deze geschikt waren ‘tot het vervoer van 4 liggende gewonden’, tegenover ‘slechts twee’ in de ziekenkar, geeft wel aan dat het weer een geavanceerde versie betrof van die van het model 1867. Voor het hanteren ervan waren ook twee of drie mensen nodig, maar dan nog betekende dit een besparing tegenover de één op één situatie van voorheen. Wel betekende dit alsnog dat het totale aantal ziekendragers moest worden uitgebreid. Vreemd was dit echter niet: dat schoot immers al decennia schrikbarend tekort, raderbaar of geen raderbaar.²⁷

Gebruik van de raderbaar

Het succesvolle optreden van de baar in Atjeh leidde tot internationale belangstelling. Aanvragen voor het toestel kwamen onder meer uit Duitsland, Frankrijk, Engeland, Oostenrijk en Noord-Amerika.²⁸ Maar dat betekende nog niet dat nationaal het politieke pleit was beslecht. Voor een heuse doorbraak van de raderbaar, wat gebruik ervan niet alleen in het leger, maar ook in de civiele medische zorg zou betekenen, was politieke steun onontbeerlijk. Het duurde tot 1893 voordat te Den Haag werd ingezien dat ook in het civiele verkeer het gewondenvervoer dusdanig te wensen overliet dat er wat aan moest worden gedaan. En zelfs toen was het niet de minister van Volksgezondheid die de noodklok luidde, maar de minister van Binnenlandse Zaken. Liberaal Johannes Tak van Poortvliet hield de provincies voor dat er ‘onvoldoende vervoermiddelen in verschillende gemeenten voor het transport van zieken, gewonden, drenkelingen enz.’ waren en raadde hen aan De Mooy's raderbaren in gebruik te nemen, zoals, in navolging van de krijgsmacht, in een enkele gemeente al het geval was.²⁹

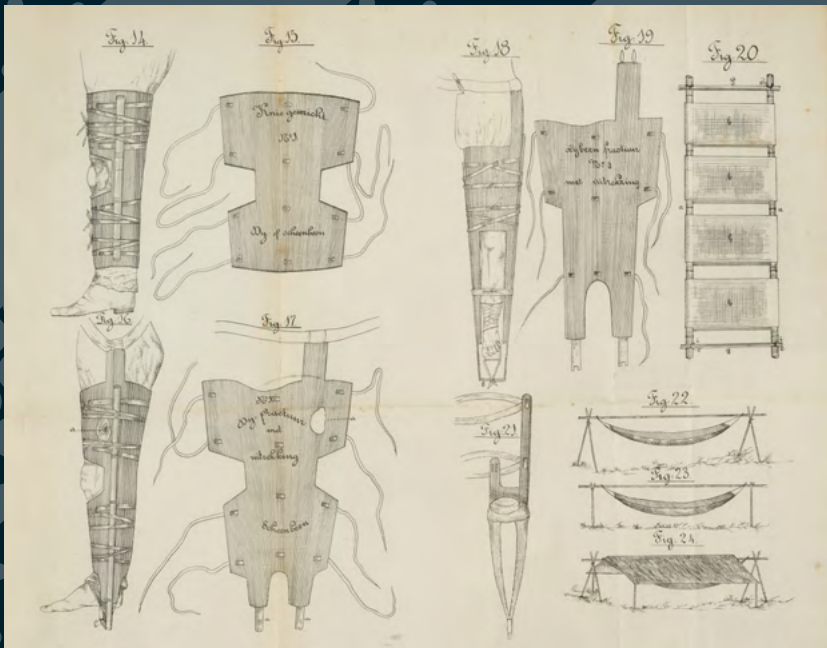
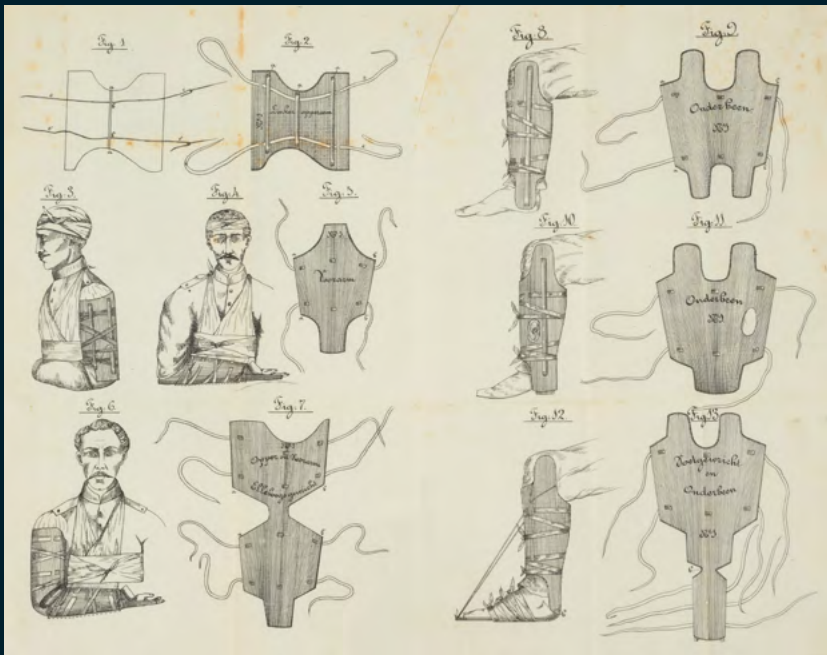
Het leidde ertoe dat de raderbaar zijn werkterrein van de slagvelden naar de straten der steden en dorpen van Nederland uitbreidde. Zeker zorginstellingen zoals het Witte Kruis begonnen volop van de raderbaar gebruik te maken en telden deze beschikbaar aan plaatselijke autoriteiten en organisaties. Wel werden met regelmaat daarbij de oorspronkelijke hangmatten weer vervangen door de ouderwetse brancards en, zeker waar van redelijk goed bestrate wegen sprake was, de grote wielen vervangen door fietswielen met massieve rubberbanden. Toen Amsterdam een raderbaar aanschafte, werd hij aan de plaatselijke behoeften aangepast, te weten ‘bekrompen bovenwoningen en lastige trappen’.³⁰

²⁷ A. Butner, ‘Invoering van auto-tractie en eenige andere wijzigingen in de organisatie van den geneeskundigen dienst bij het veldleger’, in: MS (1913) 403-428, 411-413.

²⁸ Schrijver, a.w.

²⁹ Posthuma, a.w., 1.

³⁰ *Nederlandsche Sport* (27-8-1892) (met dank aan T. Gras).



14, 15 Het rattanverband. Illustratie in: C. de Mooy, *Het rattanverband* (Batavia 1878).

Inv.nrs. RK0613B, RK0613A



16 Originale kist met rattanverband van het Nederlandse Rode Kruis met het opschrift 'Transportcol. Maartensdijk', van de Transportcolonne Maartensdijk.

Inv.nr. RK1209

Al begon het gebruik ervan al vanaf ongeveer 1920 duidelijk af te nemen, de raderbaar zou, vanwege het toenmalige gebrek aan gemotoriseerd vervoer, tot na de Tweede Wereldoorlog in diverse varianten dienst blijven doen. Pas toen werd hij definitief vervangen door gemotoriseerde ambulances, al was het eerste exemplaar dáárvan – met elektrische voortstuwing – al in 1907 in gebruik genomen.³¹ Omdat zijn raderbaar niet wettelijk beschermd was, zijn overigens niet alle varianten, vervaardigd in binnen- en buitenland, door grote firma's zowel als kleine smederijen, aan het brein van De Mooy ontsproten. Ook zijn zeker niet alle varianten desnoods door slechts één persoon te hanteren, iets wat De Mooy zelf toch als een van de grote voordelen zag.³²

31 A.w., 1-2; 'Nieuw systeem raderbaar', in: NTvG (1895) 994-995; K.J.J. Waldeck, 'De eerste gemeentelijke motorziekenwagen van Nederland in Den Haag', in: *Geschiedenis der Geneeskunde* 1 (2005) 27-38.

32 korpora.nl/collectie/raderbrancard-systeem-de-mooy-van-het-nederlandse-rode-kruis-circa-1900/.



17 Oefening van de Militair Geneeskundige Dienst met rattan-verband, circa 1915-1918.

NMM

Andere vindingen van De Mooy

Ofschoon veruit zijn bekendste, was de raderbaar allesbehalve De Mooys enige vinding of verbetering van bestaand materiaal. Ook nieuwe verbandmiddelen, operatie-hulpmiddelen en methoden ter wondbehandeling zijn aan zijn brein ontsproten. Er kan bijvoorbeeld worden gewezen op het zogenoemde ziekenraam of raambrancard, die op de raderbaar kon worden bevestigd. Die brancard bestond louter uit een rechthoekig frame met een ligkleed ertussen en woog slechts negen kilo. Door het ontbreken van poten kon een op de grond liggende gewonde zonder veel moeite op de brancard worden getild of zelfs gerold.

Het raam was uitgerust met kleppen die over het lichaam konden worden vastgemaakt, waardoor de patiënt eventueel ook rechtop kon worden vervoerd, wat bijvoorbeeld bij steile trappen of hellingen noodzakelijk kon blijken te zijn. De Mooy zelf zei over het ziekenraam: 'Wanneer de patiënt op één zij kan liggen, wordt het raam tegen hem aangeschoven. Wentelt hij zich terug, dan ligt hij op het raam met de voeten in de voetsteunsels.'³³

³³ Rombach, a.w., 29

Het ziekenraam had als groot voordeel dat de patiënt kon worden getransporteerd zonder dat hij of zij – zie ook het veldbed van Herckenrath – aan de armen hoefde te worden opgetild of zelfs maar aangeraakt. Het was niet alleen handig bij vervoer over trappen, maar ook bij smalle wentelgangen, lees: loopgraven. Ook hier kon weer de door hem ontworpen variant op de ‘tent-abri’, vaak te zien op afbeeldingen van de raderbaar, overheen die de patiënt tegen regen, stof en wind moest beschermen.

Ook de speciaal voor veldhospitelen ontworpen ‘portatieve’, draagbare, piramide-tent, die niet of nauwelijks kon omwaaien, is aan het brein van De Mooy ontsproten.

Verder kan op de buigzame slokdarmtang worden gewezen of op de kogeltang, speciaal ontworpen voor het eenvoudiger verwijderen van kogels in diepe wonden. De Mooy heeft wel eens zijn raderbaar liefkozend ‘zijn oudste kindje’ genoemd, maar dit is feitelijk onjuist omdat de slokdarmtang en de kogeltang reeds uit 1862 stammen, vijf jaren eerder dus dan de raderbaar.³⁴ Het rattanverband, of beter: het eenheidsrattantransportverband, ontwikkelde hij in 1876 toen hij werkzaam was in Tebing-Tinggi nabij Palembang. Het was vervaardigd van Indisch riet en speciaal bedoeld om óver de kleren van een militair met een beenbreuk te kunnen worden aangelegd. Het verband immobiliseerde het gehavende ledemaat waardoor vervoer minder pijnlijk was en dus eenvoudiger en sneller kon plaatshebben.

Speciaal om dit verband te kunnen testen – dus niet zozeer voor de raderbaar – vroeg hij overplaatsing naar Atjeh aan. Daar bleek het inderdaad te voldoen. En dan zijn er nog de hechtnaald en draadvoerder (ook al ouder, één jaar, dan de raderbaar), de vierkante gibustent, het aseptisch koordverband, het laarzenmes of de trepaanboor ‘die automatisch aangeeft, wanneer de schedel bij een operatie is doorboord’. En zelfs daarmee is het verhaal van De Mooy's vindingen niet verteld.³⁵ Bovendien was hij ook nog een pionier van de geneeskundige luchtvaart. Al in 1892 schetste hij een project voor gewondenvervoer per zogenaamde ‘ballon captif’. Dit, en een tekening uit 1910 waarin hij de ontwikkeling van vervoer door de lucht schetste, leverde hem van Franse zijde de titel: ‘le Jules Verne de l’aviation sanitaire militaire’ op.³⁶

Het waarom van de raderbaar (en De Mooy's andere vindingen)

De raderbaar was het gevolg van De Mooy's ergernis over de oncomfortabele wijze waarop gewonden werden vervoerd. Bovendien waren er altijd twee mensen voor nodig – één voor en één achter de brancard, als het er vanwege de terreinomstandigheden niet nog meer waren – terwijl een brancard in zijn ogen door slechts één persoon moest kunnen worden verplaatst. Dat nu was met de raderbaar het geval

³⁴ Dolf Krook, ‘Een belangrijke militaire vinding van een vergeten militair-uitvinder’, in: *NMMagazine* Winternummer (2022) 18-19, 19; Van Liempt, Van Kooten, a.w. 53.

³⁵ Krook, a.w.

³⁶ Schrijver, a.w., J.A. Verdoorn, *Arts en Oorlog* (Rotterdam 1995) 350.



18 Oefening van de Militair Geneeskundige dienst met raderbaren, circa 1915-1918.

Inv.nr. 399878.0327

en dus zouden met voldoende raderbaren tweemaal zoveel gewonden sneller én prettiger én medisch meer verantwoord van het slagveld naar de verbandplaats kunnen worden vervoerd.³⁷

In de tijd dat De Mooy het gewondentransport analyseerde, was nog geen sprake van officiële ziekendragers. De uitvoerders van deze taak werden ter plekke aangewezen of zij wezen zichzelf hiervoor aan. Pas in 1884 zag in Nederland een organieke eenheid brancardiers het licht, die zowel een afdeling tijdelijke als permanente dragers kende. Oprichting was mede het gevolg geweest van het feit dat duidelijk was geworden dat alleen regels en afspraken het gewondenvervoer niet zouden verbeteren; niet in medisch opzicht, maar ook, en bovenal, niet in militair opzicht. En dit gold ook voor de door Dunant gewenste vrijwillige hulpverlening die aan de basis van de Geneefse conventie had gestaan. De Mooy, in zijn laatste levensjaren erelid van het Nederlandse Rode Kruis, was een van diens criticasters. Zo schreef hij 1873 dat de oorlogen van het voorgaande decennium hadden bewezen dat Dunants wens van menslievende hulp op het slagveld een schone maar bedrieglijke wensdroom was. De Rode Kruis-hulp had tot niets anders dan 'verwarring in het verleenen van hulp aanleiding gegeven'. Dit wilde overigens niet zeggen dat het Rode

³⁷ Posthuma, a.w., 1.archief.ntr.nl/verrevertanten/themas/ziekte_en_gezondheid/van_sterfhuis_tot_genesinrichting/735.html

Kruis-idee maar weer zou moeten worden opgegeven. De belangrijkste taak van een *ationale* Rode Kruis-vereniging lag immers niet in het verlenen van hulp in oorlogen waarbij het vaderland níet, maar waarbij het vaderland wél was betrokken. Bij een dergelijke oorlog moesten uit-de-aard-der-zaak menslievendheid en neutraliteit terzijde worden geschoven. Dan moest het adagium het bijstaan van ‘de beoogde magt’ zijn. De daadwerkelijke hulp tijdens en na de slag, op het slagveldterrein, moest weliswaar geheel in handen van de en daarmee van de krijgsmacht zelf zijn en blijven, maar het Rode Kruis, of beter: het door de militair medische dienst gedirigeerde *Nederlandse Rode Kruis* (NRK), kon wel een aantal bijkomende zaken op zich nemen, om zodoende ‘den staat den zorg om het werk zooveel mogelijk te vergemakkelijken’.³⁸

Dit duidt er al op dat De Mooys opvatting over het nut van medische hulpverlening op het slagveld, die door zijn brancard en andere vindingen eenvoudiger en efficiënter zou worden, niet louter, of zelfs niet eens: hoofdzakelijk, was ingegeven door humanitair-medische, maar door militaire overwegingen. Dat bepaalde ook zijn opvatting over de militaire geneeskunde, een opvatting die in hedendaagse oren wellicht enigszins vreemd zal overkomen, maar in zijn ogen en in die van veel van zijn militaire én civiele tijdgenoten niet eens zozeer positief als wel vanzelfsprekend was. Zo schreef de genoemde Van de Hegge Zijnen in zijn *Genees- en Heelkundig Zakboek* dat een efficiënte, goede medische zorg van groot militair belang was. Alleen de zekerheid van goede zorg na verwonding gaf de militair immers ‘eene mate van geestkracht en van kalmte’ die hem in staat stelde ‘de grootste gevaren onder ogen te zien’.³⁹

Deze opvatting, die bijvoorbeeld ook werd gedeeld door de eerste voorzitter van het NRK, J. Bosscha, of een militair arts als de destijds bekende en invloedrijke G.F. van Dommelen, tevens lid van het Rode Kruis-Den Haag,⁴⁰ kwam erop neer dat zeker in tijden van een tekort aan strijders en grote werkdruk bij de medici, die laatsten de zwaargewonden terzijde moesten laten liggen omdat zij voor de verdere strijd van geen belang meer waren. Geheel in overeenstemming met het motto van het in diezelfde tijd opgerichte korps geneeskundige troepen: *Eripiendo victoriae prosum* (door te helpen werk ik mee aan de overwinning) onderstreepte ook De Mooy dat aan dit militaire karakter van het militair medisch werk bij de te nemen beslissingen groter belang moest worden gehecht dan aan het medische. De hoofdzaak voor non-combattanten zoals officieren van gezondheid, was immers ‘mede te werken het aantal *combattants* te versterken, door elken soldaat, die door ziekte

³⁸ De Mooy, ‘Over het snel en doelmatig vervoer’, 138-139.

³⁹ Van Bergen, *Pro Patria en Patienti*, 84.

⁴⁰ G.F. van Dommelen, *Geschiedenis der militaire geneeskundige dienst in Nederland met inbegrip van die zijner zeemacht en overzeesche bezittingen, vanaf de vroegste tijd tot op heden* (Nijmegen 1857), passim, met name: 81, idem, *Over de noodzakelijkheid der uitbreiding van het getal ziekenverplegers en ziekenverpleegsters door de vereenigingen onder het Rode Kruis* (Den Haag 1871) 22-23, Leo van Bergen, *Waarde generaal: voelt u zich wel goed? Geneeskunde, leger, oorlog en vrede* (Nijmegen 1992) 39-40, 42.



19 Henk van der Laaken (links) als hospitaalsoldaat met vier collega's van de 1^e compagnie, 2^e bataljon van het 4^e Regiment Infanterie en een raderbaar tijdens een oefening bij het militair hospitaal te Leiden.

NMM

of verwonding zijn gelid moet verlaten dadelijk zoodanig te kunnen verbinden, vervoeren, behandelen en verplegen, dat hij weer spoedig in de gelegenheid gesteld wordt, gevechtsvaardig naar zijn korps terug te keeren'.⁴¹

Daarom ook zag hij de eenvoudige bediening van de lichte raderbaar als het grootste voordeel ten opzichte van eerdere brancards. Het was daardoor immers overbodig geworden om '2 man en een korporaal tot vervoer van een zieke in dienst te stellen'.⁴² Iedere gebruikte raderbaar leverde minimaal twee mensen op die in het gevecht konden worden ingezet; minimaal, omdat het snellere vervoer er ook nog eens voor zorgde dat de raderbaar vaker kon worden ingezet. 'Alles', zo schreef hij elders, 'wat te velde aanleiding kan geven tot besparing van personeel (non combattants), tijd, ruimte en gewicht is voor het leger van 't grootste belang'. Weliswaar voegde hij er in dat artikel aan toe dat 'de besparing van het schokken aan de lijdens' toch de hoofdzaak was,⁴³ maar ook dit had meer met militaire dan medische logica te maken. Vermindering van de schokken vergrootte immers de kans op overleving en beperkte zodoende het verlies aan gevechtskracht. Kortom: ja, hij ontwierp de raderbaar om de kans van in de slag gewond geraakte militairen om te overleven, te vergroten. Dit gebeurde echter bovenal omdat de raderbaar het aantal non-combattanten verkleinde en gewonden sneller in de militaire gelederen konden terugkeren.

Dit militaire belang dat de Mooy hechtte aan zijn oplossing van een medisch probleem blijkt ook daaruit dat hij ook een variant – de munitie- of patroon-raderbaar – heeft ontworpen die zeer geschikt was voor het, ook bij ruw terrein, vervoer van tegen de 100.000 patronen. Die baar kon dan meteen worden gebruikt om gewonden mee terug te vervoeren als er een nieuwe lading kogels moest worden opgehaald (iets wat op zeer gespannen voet staat met de te Genève afgesproken neutraliteit van de medische zorg). En wat De Mooy betrof, bleef het daar niet bij. 'Dit in 1867 door mij ontworpen stelsel zou, behalve tot vervoer van zieken, munitie en wapenrusting, ook gebruikt kunnen worden tot het vervoer van b.v. levensmiddelen in blik, tenten, enz.'⁴⁴ Kortom, met wat aanpassingen hier en daar kon de hangmatraderbaar uitgroeien tot een geëigend transportmiddel voor zo'n beetje alles wat een leger nodig had om een expeditie tot een succesvol einde te kunnen brengen.

41 'Verslag der vereenigingen. Het genootschap ter bevordering der natuur-, genees- en heekunde te Amsterdam', in: NTvG (1901) 499-504, 499.

42 De Mooy, 'Beschrijving van mijne hangmat-raderbaren', 265.

43 C. de Mooy, 'Over het met gunstig gevolg aanwenden van mijn raderbaar bij het vervoer van zwaar gewonden over hobbelige wegen en geaccidenteerde terreinen in den oorlog in Zuid-Afrika en het in toepassing brengen van de met dit stelsel verkregen groote besparing van lichaamskracht bij vervoer van vrachten in het algemeen.', in: MS (1902) 575-590, 579 (curs.: LvB).

44 A.w., 582-583, 587

Militair succes en neergang van de raderbaar

Dat De Mooy de problematiek van het gewondentransport juist rond 1860-1870 analyseerde, was logisch, aangezien tijdens oorlogen in Europa en Amerika in de jaren 1850 en 1860, alsmede wederom tijdens de Frans-Duitse oorlog, het aantal en de kwaliteit van de middelen en de manschappen hopeloos tekort hadden geschoten om de vele gewonden te bergen die aan het moderne wapentuig ten offer waren gevallen. Het vervoer duurde daarbij vaak zo lang dat menigeen bij wie aan het begin van de tocht een verband was aangelegd, aan het einde ervan een lijkwade kreeg overgelegd. De tragische scène uit *Im Westen nichts Neues* waarin hoofdpersoon Paul Bäumer zijn gewond geraakte maat 'Kat' op zijn rug tilt alleen maar om er bij de hulppost achter te komen dat die tijdens het vervoer was overleden, is niet bepaald fictioneel, ook niet in de oorlogen van de negentiende eeuw. Dus, zo vond De Mooy, moesten er transportmiddelen komen waarmee de ziekendragers 'in een zelfden tijd als vroeger, het 3- à 4-dubbele aantal lijdens' konden vervoeren. Pas dan, en niet door betere chirurgische technieken, hoe belangrijk ook, kon 'men in de dringende behoefte voorzien en het verbroken evenwigt' herstellen dat 'de uitmuntende vernietigingswerktuigen' hadden veroorzaakt.⁴⁵

De Mooy vergat daarbij echter dat die wapenontwikkeling niet tot stilstand zou komen. Menig arts dacht dat in combinatie met beter vervoer de negentiende-eeuwse revolutie van aseptis, antisepsis en bacteriologie het begin van de medische triomftocht op de slagveldbarbarij had ingeluid. Zij leefden in de overtuiging dat zij in een volgende oorlog door de voortschrijdende medische inzichten minimaal gelijke tred zouden kunnen houden met die der wapentechnologie – wat als positief, bijkomend effect had dat deze ontwikkeling het moreel verhoogde.⁴⁶

De Grote Oorlog van 1914-1918 zou hun optimisme logenstraffen. Het medische staal bleek wederom geen partij voor het militaire staal. Hierbij kwam dat in 1918, in de vorm van de 'Spaanse' griep, ook de bacteriologische revolutie hard met zijn grenzen werd geconfronteerd. En dat gold ook voor De Mooy's raderbaar. Gecombineerd met de opkomst van gemotoriseerd vervoer, was het door modder en granaatinslagen hevig geteisterde, lees: nagenoeg onbegaanbare, slagveld vol loopgraven ongeschikt voor de raderbaar, wat noodzaakte tot het wederom gebruiken van de gewone, door meerderen te dragen brancard. Verplaatsing op een brancard met wielen kon pas ver achter het zogenoemde niemandsland. Ofschoon ontworpen juist voor dit soort oorlogen – oorlogen met zeer veel gewonden en een schrijnend tekort aan brancardiers, ook dus omdat vervoer met de normale brancard niet slechts twee, maar vaak vier of nog meer dragers behoeft –, heeft de oorlog van 1914-1918 de opmars van de raderbaar dan ook tot staan gebracht, althans: in de krijgsmachten der landen die aan de oorlog hadden deelgenomen.

⁴⁵ De Mooy, 'Over het snel en doelmatig vervoer', 136-138.

⁴⁶ Van Lier, 'Een leerboek over tactiek', 3-6.

Het zal voor De Mooy niet alleen een grote, maar ook onverwachte teleurstelling zijn geweest. In de tijd van een van de eraan voorafgaande oorlogen, die der 'Boeren' tegen de Britten in Zuid-Afrika, had de raderbaar immers, en niet alleen volgens De Mooy zelf, uitstekend aan de verwachtingen voldaan. Als voorbeeld verwees hij naar een verhaal over een patiënt met een zware buikvliesontsteking. Het was afkomstig van de arts G.W.S. Lingbeek, medeoprichter van het Rode Kruis Republiek Transvaal en leider van de Eerste (van vier) Nederlandse Ambulance.⁴⁷

Kort voor het ontzet van Ladysmith had de dienstdoende arts, de Zweed J.H. Hammar, die deel uitmaakte van de Nederlandse ambulance, hem niet met een reguliere ziekenkar mee durven sturen. Hij werd daarop op de raderbaar gelegd en 4,5 uur lang zonder noemenswaardige problemen voortgeduwd, ondanks dat de weg zeer hobbelig was en er meermaals een rivier moest worden overgestoken. En dat gebeurde dan ook nog eens door 'twee ongeoefende Kaffers'.⁴⁸ Eenmaal aangekomen in het veldhospitaal van Lingbeek werd hij terstond behandeld en buiten levensgevaar gebracht.

Met verklaarbaren trots deelt de uitvinder dit sterke staaltje van de praktische waarde van zijn uitvinding mede, die in Frankrijk in 1900 met de grand-prix werd bekroond, terwijl het Zweedsche Gouvernement een modelraderbaar bestelde. Door dit vervoer is opnieuw bewezen, zoo dit nog bewijs noodig had, dat De Mooy's raderbaar onschatbare diensten kan bewijzen aan den ambulance-dienst.

Dat de gewonde alsnog overleed was geheel te wijten aan zijn ouders die de niet uit hun hoofd te krijgen wens hadden hem naar huis te brengen en daar te verplegen. Die reis van 7 uur, voornamelijk doorgebracht op een weinig comfortabele couchette-brancard van een ambulancetrein, werd hem fataal.⁴⁹

Diverse dienstdoende artsen lieten De Mooy weten dat zij dit verhaal en andere, positieve varianten erop, konden bevestigen; ook over enkele van zijn andere vindingen overigens. Zijn raderbaar was in de Boerenoorlog een enorme verbetering gebleken, vergeleken met de door vele muil dieren of ossen voortgetrokken ambulancewagens, waarbij het terrein zorgde voor 'eene voortdurende door schudden, schokken en hotsen veroorzaakte marteling' der gewonden die bovendien vaak in riviermodder bleven steken en daarna alleen met zeer veel pijn en moeite de rivierbeddingen konden worden opgetrokken. Jammer was wel dat de baren door het gebrek aan dragers aan het front, zelden bij het slagveld zelf hadden kunnen

⁴⁷ De tweede, geheel van het NRK afkomstige, werd beroemd omdat een arts en een verpleegkundige door de Britten op beschuldiging van spionage werden gevangengenomen en naar Ceylon gedeporteerd. Dit heeft nog invloed gehad op het opstellen, in 1906, van een nieuwe, de tweede, Geneefse Conventie. Cécile aan de Stegge, Leo van Bergen, 'De nieuwe Conventie van Genève (1906) en verpleger Evert Meuleman uit Zwolle', in: C. aan de Stegge, C. van Tilburg, *Helpen en niet schaden. Uit de geschiedenis van verpleegkunde en medische zorg* (Antwerpen, Apeldoorn 2013) 31-47.

⁴⁸ Kaffer was in die tijd bij Europeanen de gebruikelijke benaming voor zwarte Zuid-Afrikanen.

⁴⁹ 'De raderbaar van de Mooy', in: NTvG (1902), 1347-1348, De Mooy, 'Over het met gunstig gevolg aanwenden van mijn raderbaar', 576-577, 587-589.

worden gebruikt, maar de keren dat zij wel waren gebruikt hadden zij hun nut volop bewezen, ook omdat zij ‘zelfs door ongeoeffende kaffers gemakkelijk te hanteeren’ waren.⁵⁰ Ook dit vervulde De Mooy met trots.

Niettegenstaande ik reeds sedert ‘35 jaren heb beweerd en dikwijls in de gelegenheid geweest ben te kunnen aantonen, dat mijn raderbaar met gunstig gevolg is kunnen gebruikt worden voor ‘t vervoer van zwaar gewonden over hobbelige wegen en geaccidenteerde terreinen van ons Vaderland, was het voor mij eene niet geringe zelfvoldoening ook van eenige mijner uit den oorlog in Zuid-Afrika terugkeerende collega’s te hooren bevestigen, dat die voertuigen daar niet alleen dagelijks voor ‘t overbrengen van lijders van uit de spoorwegstations naar de veldhospitelen visa-versa, maar zelfs op afstanden van 4 1/2 uur, voortgeduwd door 2 kaffers, met succes zijn gebruikt kunnen worden bij ‘t evacueeren van zwaar gewonden over hobbelige ongelijke wegen, door spruitjes, over klippen en door driften, en zelfs eens daar, waar geen ambulancewagen, noch op grooten afstand te dragen ongedekte draagbaren vertrouwbare hulp konden verleenen.⁵¹

Het is dit succesverhaal van de raderbaar en de daaruit als logisch en vanzelfsprekend aangenomen humanitaire inborst van De Mooy, die de lofprijzingen die hem ruimschoots ten deel zijn gevallen – en in het verlengde daarvan de bulk van de artikelen over hem en zijn vindingen – heeft gekenmerkt. Zo schreef in 1873 het *Dagblad voor Zuid-Holland en ‘s Gravenhage* over de baar dat aan ‘nuttige en de menschheid heilaanbrengende uitvindingen’ nooit genoeg aandacht kon worden besteed,⁵² stak in 1898 het Indische blad *De Locomotief* De Mooy de loftrompet vanwege zijn ‘voortdurend arbeiden in het belang der lijdende meschheid’,⁵³ en zei in 1900 de hoogleraar interne geneeskunde Pieter Klazes Pel, tijdens de uitreiking van de Tilanus-medaille aan De Mooy: ‘Het eremetaal roept u toe, dat gij duizenden door u volhardend streven aan u hebt verplicht, wijl gij hun lijden hebt verzacht, of hun genezing bevordert.’⁵⁴ En de slotzin van een recent artikel luidt: ‘Rijk is De Mooy [van zijn raderbaar] niet geworden, maar zijn uitvinding heeft wel heel veel pijn en en leed bespaard!’⁵⁵

Het is zeker waar, maar ook De Mooy zelf zal er op hebben gewezen dat dit medisch-humanitaire effect slechts de helft van de waarheid is, en niet eens de belangrijkste helft. Zeer zeker heeft zijn uitvinding zowel gewonde soldaten als burgers veel pijn en leed tijdens hun vervoer bespaard en daarmee hun kans op overleven vergroot, maar de leidende gedachte bij het ontwerpen ervan was toch bovenal: ‘Hoe kan de krijgsmacht worden versterkt en de krijgsvoering versoepelt?’

50 A.w., 577-579, 584.

51 A.w., 575.

52 *Dagblad voor Zuid-Holland en ‘s Gravenhage* (12-9-1873) (met dank aan T. Gras).

53 Van Liempt, Van Kooten, a.w., 59.

54 Schrijver, a.w., 141.

55 Krook, a.w., 19.

Abstract

In 1869, Dutch military doctor Cornelis de Mooy invented the litter, 'raderbaar', a stretcher on wheels. It was a major improvement in several ways compared with the old brancards. It was comfortable for patients and only one hospital soldier was needed to move the wounded. Starting with the Aceh Wars (1873-1910), it became a huge medical success in the military as well as the civilian world. It was gradually replaced around the 1920s. The litter – and some other inventions he made – hugely reduced the wounded soldiers' suffering and because of this De Mooy was praised by many as a great humanitarian, but in fact it was military efficiency that drove him. A better, swifter and less strenuous way of transporting the wounded was a means of improving military capabilities.

Keywords

litter, Red Cross, war wounded, wounded transport, wounded care

Over de auteur

Leo van Bergen (1959) is een freelance medisch-historicus met een bijzondere interesse in de koloniale en oorlogsgeneeskunde. Onder de vele boeken en artikelen die hij hierover schreef, zijn *De zwaargewonden eerst?* (over het Nederlandse Rode Kruis 1867-1945), *Bevrijd* (over het concentratiekampsyndroom), *Zacht en Eervol* (over de Eerste Wereldoorlog) en *Pro Patria et Patienti* (over de Nederlandse militaire geneeskunde 1795-1950). Voor meer info zie: www.leovanbergen.nl

AANWINSTEN

voor de
collectie



1 Waterwerper Terberg TT 2223-220.

Inv.nr. 00043539

Een 'politiekolos' voor Korpora

Op 27 september 2023 arriveerde een kolossaal stuk politie-erfgoed bij Korpora: een waterwerper Terberg TT 2223-220, schenking van de Nationale Politie. Het voertuig is negen meter lang, 3,55 meter hoog en 2,2 meter breed. Het gewicht met lege watertank bedraagt 16.000 kg en met volle watertank 24.000 kg.

De waterwerper TT 2223-220, met het kenteken BS-GD-18 en dienstnummer W60, is in 2006 gebouwd door Terberg Techniek (TT) in IJsselstein op een Volvo FM 4x2 truckchassis voorzien van luchtvering en vierwielaandrijving. De Volvo 420 pk dieselmotor en versnellingsbak zijn geplaatst aan de achterkant van het voertuig, opdat er voorop meer plaats is voor de ruime en grote cabine voor de bemanning. De buitenkant van het voertuig is glad om potentiële tegenstanders geen houvast te geven om er op te klimmen of er aan te gaan hangen. De gehele carrosserie, ruiten en lampen zijn van slag- en brandwerend polycarbonaat. Voorruit en zijspiegels zijn nog extra beschermd met staalgaasroosters. De voorbumper kan uitgeschoven worden om als dozerblad hindernissen te kunnen wegschuiven.

De buitenkant van het voertuig is glad om potentiële tegenstanders geen houvast te geven om er op te klimmen of er aan te gaan hangen.

De bemanning bestond uit een commandant, een bestuurder en twee operators (kanonnières). De waterwerper heeft een ingebouwde watertank met een inhoud van 8000 liter. Achterop de cabine bevinden zich twee waterkanonnen en boven de achterbumper nog een waterkanon om personen die achter het voertuig schuilen te kunnen verjagen. Het voertuig heeft rondom sproeiers als bescherming tegen brandprojectielen en aan beide zijkanten nooddouches voor politiemensen die

door verfbommen of brandprojectielen geraakt zijn. De met joysticks bediende waterkanonnen hebben een bereik van 50 à 60 meter met een spuitkracht van maximaal zestien atmosfeer. Als continu en op volle kracht gespoten wordt, is de watertank in vier minuten leeg. Met de waterkanonnen kan op drie manieren 'gevuurd' worden: pulserend, gespreid waterscherm en rechte, dikke straal (waterstoot).

De twee dakkanonnen zijn uitgerust met camera en schijnwerper en tegen verf en projectielen beschermd door een transparante behuizing van polycarbonaat acryl.



- 2 Inzet van de waterwerper tijdens een demonstratie tegen de coronamaatregelen op het Malieveld, Den Haag, 21 juni 2020. Foto: Korpsmedia politie, fotograaf Peter Monteny.

Inv.nr. 00043539

Ook het achterkanon is voorzien van een camera en schijnwerper. De kanonnières in de cabine kunnen met de behulp van de beelden op hun beeldscherm en de joystick de waterkanonnen en schijnwerpers met grote precisie bedienen.

Van dit type waterwerper waren bij de politie zes exemplaren in gebruik, twee in Den Haag, twee in Amsterdam en twee in Rotterdam. Vanuit deze standplaatsen konden zij op aanvraag in het gehele land ingezet worden. Dit exemplaar had Politieregio Rotterdam-Rijnmond, sinds 2013 Regionale Eenheid Rotterdam, als standplaats.

De zes Volvo-Terberg waterwerpers van de politie waren vanwege veiligheidsoverwegingen – na diverse klapbanden – vanaf oktober 2022 niet meer inzetbaar en moesten versneld vervangen worden. Als tijdelijke noodoplossing zijn waterwerpers van de Belgische en Duitse politie beschikbaar. Bij de aanbesteding voor nieu-

we waterwerpers is de keuze gevallen op het model van de Belgische politie, de Ziegler Public Safety Vehicle (PSV) 9000, met een watertank van 9000 liter, dat zich in de praktijk al ruimschoots heeft bewezen.

De zes nieuwe waterwerpers worden geleverd door Ziegler Brandweertechneik. Vanwege de productietijd van ongeveer 15 tot 21 maanden is de verwachting dat het eerste voertuig in het najaar van 2024 wordt geleverd en het zesde voertuig in het voorjaar van 2025. Tot die tijd kan de politie, zoals nu, volgens afspraak gebruik blijven maken van waterwerpers uit Duitsland en België. Daarnaast wordt onderzocht of er twee extra waterwerpers uit het buitenland beschikbaar zijn om de productietijd van de nieuwe waterwerpers te overbruggen.

Met de nieuwe Ziegler waterwerpers is de organisatie toekomstbestendig, aangezien de voertuigen voldoen aan de laatste technische wensen. Ook hoeft de politie geen beroep meer te doen op partners in het buitenland. De zes nieuwe waterwerpers worden geplaatst in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, van waaruit ze landelijk inzetbaar zijn.

AANWINSTEN

voor de
collectie



1,2 Verlakt vilten helm van de gemeentepolitie Nijmegen, gedragen door hoofdinspecteurs en inspecteurs. De helm werd vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw bij de gemeentepolitie in gebruik genomen.

Inv.nr. 00040352

‘Een modern marteltuig dat helm heet’

Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw werden pogingen ondernomen om eenheid te brengen in de politie-uniformering. Zo werden de diverse Nederlandse politiekorpsen uitgerust met donkerblauwe driekwartjassen voorzien van twee rijen knopen, zogenaamde sluitjassen. De daarbij behorende uitmonsteringen en distinctieven op de tunieken bleven voor de verschillende korpsen verschillend. Als hoofddeksel werd een verlakt vilten helm gedragen voorzien van Berlijns zilveren (een legering bestaande uit koper, nikkel en zink) of koperen ornamenten, een model dat sterk lijkt op een model van een Pruisische *Pickelhaube*.

Kort voor de eeuwwisseling was er bij het lagere politiepersoneel van de diverse korpsen, waaronder die van Groningen, Amsterdam en Den Haag, de nodige frustratie ontstaan over het ingevoerde zware hoofddeksel dat doorgaans de hele dag moest worden gedragen. Vooral bij warm weer werd de helm als zeer onplezierig ervaren. Daarnaast zou de helm het gezicht belemmeren, onaangenaam zitten bij kaalhoofdige en brildragende dienders en de haargroei schadelijk beïnvloeden.

Een ander nadeel was dat politieagenten 's nachts in het schijnsel van de gaslantaarns op grote afstand werden herkend.

Een ander nadeel was dat politieagenten 's nachts in het schijnsel van de gaslantaarns op grote afstand werden herkend. Dit kwam door de blinkende metalen ornamenten die op de helm waren bevestigd, waardoor iedere boef en moordenaar zich snel onopgemerkt uit de voeten kon maken. Naar aanleiding van deze klachten werden door politiebeambten uit het gehele land bij hun gemeentebesturen verzoeken ingediend om van het ‘modern marteltuig dat helm heet’ te worden verlost. Dit alles vaak met een doktersverklaring ondersteund.

Deze ingediende verzoekschriften hadden zeker effect, want in 1902 startte de Rotterdamse korpsleiding met een proef om de helmen te voorzien van aluminium ornamenten, waarvan 25 Rotterdamse agenten proefexemplaren van ontvingen. Uit de proef bleek weliswaar dat de helm wel twee keer zo licht was maar dat de aluminium ornamenten niet stevig waren. Door het aluminium 3,5 keer dikker te maken werd pas de gewenste sterkte verkregen, maar daardoor werd de helm wel weer



3 Hoofdinspecteur Claas Bakker (r) en commissaris C. van Asperen van de Gemeentepolitie Amsterdam op de Dam in Amsterdam.

Inv.nr. 18007.270

zwaarder. Verder konden beschadigingen aan het aluminium niet worden gesoldeerd, wat als een groot gemis werd beschouwd. De nieuwe aluminium ornamenten hadden een fraai blauwwitte kleur, die al snel door weersinvloeden was verdwenen en grauw geworden. Een zelfde proef bij de Hilversumse politie was mede vanwege de eerder genoemde nadelen ook mislukt. Zo plaatsten beide politiekorpsen de eerder gebruikte zware Berlijns zilveren ornamenten terug op de verlakte vilten helmen.

Naast proeven met aluminium ornamenten werd vanaf 1900 ook geëxperimenteerd met platte petten voorzien van klep en kepies naar Frans voorbeeld. Deze stoffen hoofddeksels mochten voorlopig alleen op warme dagen bij sommige politiekorpsen gedragen worden en bleken een verademing vergeleken bij de zware politiehelmen. Twaalf jaar later (vanaf 1912) hoefde de helm niet meer voor politiediensten te worden gebruikt en werd het een onderdeel van het groot tenue voor feestelijkheden en festiviteiten. In 1940 werd dit type helm uiteindelijk afgeschaft.

De in september 2022 door Korpora verworven verlakt vilten helm van de gemeentepolitie Nijmegen, voorzien van het oude gemeentewapen, werd vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw bij de gemeentepolitie in gebruik genomen. Het exemplaar is voorzien van roodkoperen ornamenten: een kam met daarop een leeuw en een vergulde geschubde kinband. Voor op de helm zat het gemeentewapen van Nijmegen bevestigd, geflankeerd door twee klimmende leeuwen. Het hoofddeksel werd gedragen door hoofdinspecteurs en inspecteurs.



- 1 Haagse agent met gasmasker F '28 tijdens een luchtbeschermings-oefening, 9 april 1935.

Inv.nr. K01518

Luchtalarm! Gas!

Gasmaskers voor de bescherming tegen luchtaanvallen met gifgas, 1931-1940

JOS BREUKERS

In de collectie van Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid, bevinden zich 57 gasmaskers die in de periode 1931-1940¹ gebruikt zijn door de Nederlandse politie, brandweer, luchtbeschermingsdiensten en, ter zelfbescherming, door individuele burgers. De gasmaskers zijn afkomstig van particuliere schenkingen, opruimacties in politiebureaus en brandweerkazernes, en uit opslagplaatsen van de in 1952 opgerichte organisatie Bescherming Bevolking. Dit artikel is de weerslag van het zoeken naar en vastleggen van inhoudelijke informatie en context over deze specifieke objecten in de collectie, met het doel de beschrijvingen in het collectie-registratiesysteem uit te breiden en te verbeteren en om inzicht te krijgen in de mogelijke hiaten in deze bijzondere deelcollectie.

133

Inleiding

De inzet van gifgassen door Duitse, Franse en Britse troepen tijdens de Eerste Wereldoorlog had een groot psychologisch effect. De gasaanvallen veroorzaakten aan het front enorme paniek, demoraliseerden de troepen en droegen bij aan een stijgend aantal frontsoldaten met oorlogsneurose (*shellshock*), ondanks het feit dat er snel gasmaskers ingevoerd werden. Na de oorlog bleek uit onderzoek dat de verliezen aan doden en gewonden door gasaanvallen nog geen één procent van de totale verliezen uitgemaakt hadden.²

Tijdens de Eerste Wereldoorlog was ook het belang van een sterke luchtmacht én luchtverdediging in de oorlogvoering gebleken. Duitse Zeppelin's en vliegtuigen voerden tientallen luchtaanvallen met brisant- en brandbommen uit op Parijs, Lon-

Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid / Safe. Annual of Korpora, Heritage Public Safety, 132-163. DOI 10.5117/9789048563739_BREUKERS

¹ Als begindatum is voor 1931 gekozen, zie hiervoor noot 5; de Duitse bezettingstijd is niet meegenomen in dit artikel.

² Michèle Battesti, 'L'emploi tactique des gaz', in: *La Première Guerre Mondiale*, second volume (Paris 1991) 483-486.

den en andere steden, maar vanwege de tegenstand door luchtdoelgeschut en jachtvliegtuigen leden de aanvallers ook grote verliezen.³

De ervaringen uit 1914-1918 en de uitbouw van de militaire luchtvloten met langeafstandsbommenwerpers lagen ten grondslag aan de alom aanwezige vrees dat bij een toekomstig conflict in Europa ernstig rekening moest worden gehouden met luchtaanvallen op steden en objecten van militair belang in het achterland van het front om zo militaire aanvoerlijnen te ontregelen en de burgerbevolking te demoraliseren.⁴

In Nederland werd de basis voor de luchtbeschermingsdienst gelegd door het Departement van Oorlog met de uitgave *Aanwijzingen nopens de door burgerautoriteiten te nemen maatregelen ter bescherming van de bevolking tegen de gevolgen van aanvallen uit de lucht*. Aanschrijving Departement van Oorlog van 9 Maart 1927, II de Afdeling, No. 37 (Den Haag 1927). In 1931 volgde een vernieuwde en uitgebreide uitgave, de 'Leidraad luchtbeschermingsdienst'.⁵

De Wet tot bescherming van de bevolking tegen luchtaanvallen

De krijgsmacht was uiteraard verantwoordelijk voor de luchtverdediging, maar achtte de luchtbescherming, de bescherming van de bevolking bij luchtaanvallen, een taak voor de civiele autoriteiten, in het bijzonder de burgemeesters.

Een aantal gemeenten richtten een gemeentelijke luchtbeschermingsdienst (LBD) op en hielden luchtbeschermingsoefeningen. De journalist en dichter Yge Foppema (1901-1993) omschreef deze eerste lokale maatregelen als 'papieren propaganda en wat oefeningen in den trant van die der voormalige dorpsschutterij'.⁶

Het ontbrak aan een wettelijke grondslag voor de taken en bevoegdheden van de burgemeesters en gemeenten met betrekking tot de bescherming van de bevolking. Ook de financiering van de te nemen maatregelen was een heet hangijzer. Welke kosten kwamen ten laste van het Rijk en wat moesten de gemeenten zelf bijdragen? Het Rijk droeg immers al de hoge defensiekosten voor de luchtverdediging.

De journalist en dichter Yge Foppema (1901-1993) omschreef deze eerste lokale maatregelen als 'papieren propaganda en wat oefeningen in den trant van die der voormalige dorpsschutterij'.

³ Anoniem, *Cursus gasbescherming, gehouden voor het personeel van het gemeentelijk bouw- en woningtoezicht te Amsterdam, 1938, Deel 1 Tekst, 77.*

⁴ M.L. van der Stempel, *Luchtbescherming. De luchtoorlog en de bescherming van de burgerbevolking*. Blauw-Wit-Serie tot Opbouw en Ontwikkeling, Nr 2/3 (Zwolle 1937) 7.

⁵ *Leidraad voor de burgemeesters bij het nemen van maatregelen ter bescherming van de bevolking tegen de gevolgen van aanvallen uit de lucht*. Aanschrijving Departement van Defensie van 30 Mei 1931, II de Afdeling B No. 61 (Breda 1931), aan te halen als 'Leidraad luchtbeschermingsdienst.'

⁶ Yge Foppema, *Gas! Zijn wij weerloos?* (Velsen 1934) 103.



2 Hulpverlener met gasmasker F '26 bij een luchtbeschermingsoefening in Renkum, 11 maart 1937.

Inv.nr. 00039668

135

GASMASKERS VOOR DE BESCHERMING TEGEN LUCHTAAUVALLLEN MET GIFGAS, 1931-1940

Terwijl in het parlement de debatten over een wetsvoorstel aangaande de luchtbescherming voortduurden, lijfde Italië Ethiopië in als kolonie. Tijdens deze veroveringsoorlog voerde Mussolini's luchtmacht in januari 1936 bombardementen met mosterdgasbommen uit.⁷

Eind april 1936 trad de Wet tot bescherming van de bevolking tegen luchtaanvallen in werking. De gemeenten in Nederland werden ingedeeld in drie gevarenklassen: hoog risico op luchtaanvallen (negentien gemeenten), middelrisico (zeventig) en laag risico (overige gemeenten). Het Rijk droeg bij aan de kosten tot een maximum van 2% van het aantal inwoners in de hoog risico gemeenten en 0,5 % van het aantal inwoners in de gemeenten met middelrisico. In de overige gemeenten moesten de uitgaven ten bate van de bescherming van de burgerij uit de gemeentekas betaald worden, tot een maximum van 0,5 % van het aantal inwoners.

In alle gemeenten werd de gemeente belast met de oprichting en inrichting van gemeentelijke luchtbeschermingsdiensten (LBD 's).⁸ In de memorie van antwoord

⁷ Rex Trye, *Mussolini's Soldiers* (Shrewsbury 1995) 50.

⁸ A1993. Burgdorffer en G.J. Sas, *Wet van den 23sten april 1936 (Staatsblad Nr. 302), tot bescherming van de bevolking tegen luchtaanvallen. Met uitvoeringsvoorschriften en aantekeningen* (Alphen aan den Rijn 1936) 19-24 en 76-78.

op het wetsontwerp stelde de regering duidelijk dat er ‘een breed arbeidsveld open blijft en moet blijven voor het particulier initiatief, de zelfbescherming der bevolking.’⁹ Het gehoopte krachtig werkend initiatief vanuit de bevolking betekende *de facto* dat burgers en bedrijven, die geen actieve rol in de luchtbeschermingsorganisatie vervulden, voor hun eigen veiligheid moesten zorgen.

Bescherming tegen gas

Gasmaskers behoorden tot de in de wet genoemde beschermings- en ontsmettingsmiddelen. Het Rijk nam de verplichting op zich om aan de gemeenten met hoog en middelrisico in totaal 57.479 gasmaskers te verstrekken. In november 1938 waren pas 11.000 gasmaskers uitgegeven, waarvan 5000 legergasmaskers.¹⁰ Ter relativering: Nederland telde in 1936-1938 ruim acht miljoen inwoners en voor de Britse burgerbevolking waren toen reeds 27 miljoen gasmaskers op voorraad aanwezig.¹¹

Om de burgers te overtuigen van de noodzaak om zelf gasmaskers te kopen werden het Propagandabureau voor gasmaskers, met vestigingen in Rijswijk en Rotterdam, en het Syndicaat Gasmaskers in Amsterdam opgericht.¹² Het Syndicaat was een initiatief van de Vrijwillige Burgerwacht Amsterdam.¹³ Deze organisaties organiseerden lezingen en cursussen en hadden mede als doel gasmaskers zonder winst oogmerk te koop aan te bieden. Bovendien vroegen zij om donaties, opdat ook gasmaskers gratis aan on- of minvermogenden verstrekt konden worden. De Nederlandsche Vereeniging voor Luchtbescherming (N.V.L.) startte in september 1939 haar eigen verkoopcentrale, officieel de Stichting Luchtbeschermingsmaterialen (LUBEMA) geheten.¹⁴ In reclameadvertenties werden – ook ondeugdelijke – gasmaskers aangeboden voor woekerprijzen.

Om misstanden te voorkomen werd in augustus 1937 het ‘Gasmaskerbesluit 1937’ afgekondigd, dat per 1 februari 1938 in werking trad.¹⁵ Dit besluit was *de jure* een uitvoeringsbesluit van de Warenwet, en viel daarmee onder de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de minister van Sociale Zaken. Het besluit bepaalde dat

⁹ Tweede Kamer, Zitting 1935-1936.-87. Bescherming van de bevolking tegen luchtaanvallen. Memorie van antwoord. (ingezonden 28 november 1935) No. 2, Algemeene beschouwingen. § 1.

¹⁰ Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1938-1939. Tweede Kamer. Rijksbegroting voor het dienstjaar 1939. 2.V.7. Memorie van antwoord (26 november 1938) 20.

¹¹ *Luchtgevaar. Officieel orgaan van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtbescherming*, 4 (1938) 54.

¹² Propagandabureau: *Luchtbeschermings-Tentoonstelling Utrecht 1939. LUBETU, van 2 t/m 10 juni 1939, Beatrix-Hal Jaarbeurs Utrecht. Gids voor de tentoonstelling op het gebied der luchtbescherming* (Utrecht 1939) 1.

¹³ *Nieuwe Apeldoornsche Courant* (6 december 1938) 3.

¹⁴ *Luchtgevaar. Officieel orgaan van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtbescherming* 10 (1939) 240.

¹⁵ *Besluit van den 20sten Augustus 1937, tot toepassing van de artikelen 14, 15 en 16 der Warenwet (Staatsblad 1935, No. 793) op gasmaskers.* (Gasmaskerbesluit 1937, Staatsblad no. 856.).

3 Illustratie in: *Luchtbeschermings-Tentoonstelling Utrecht 1939. LUBETU, van 2 t/m 10 juni 1939, Beatrix-Hal Jaarbeurs Utrecht. Gids voor de tentoonstelling op het gebied der luchtbescherming (Utrecht 1939) binnenkaft.*

Inv.nr. KE002018



Plotseling
is het gevaar er en even

Plotseling
heeft U een

Gasmasker
noodig.

Voorziet U daarom tijdig.

Wij leverden reeds groote hoeveelheden

Volksgasmaskers

aan tal van Particulieren, Groote Bedrijven, Rijks- en Gemeente-instellingen en Vereenigingen voor Luchtbescherming

Voor personeelvoorziening speciale betalingsregeling

Ook **Gasmaskers** voor actieve hulpcolones, alsmede **industriemaskers** tegen stof- en giftige dampen

Vraagt inlichtingen bij het

Propagandabureau voor gasmaskers

Verkoopsorganisatie

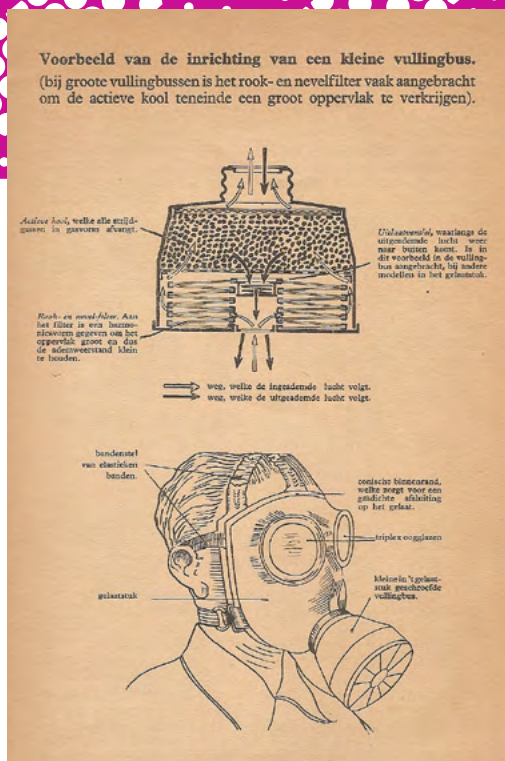
Hoofdkantoor te Rijswijk, Z.-H.
Da Costalaan 52-54 - Tel. 119980

Bijkantoor te Rotterdam:
Bergweg 214 a - Telefoon 42643

het in Nederland vervaardigen en importeren van gasmaskers enkel is toegestaan aan hen, aan wie door of vanwege de minister van Sociale Zaken vergunning is verleend. Voorwaarde voor de verlening van de vergunning was de voorafgaande (technische) goedkeuring van het type gasmasker (zowel gelaatstuk als gasfilterbus) door het Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen (A.I.) aan de Hembrug (Zaandam). Na verlening van de vergunning dienden alle gelaatstukken en gasfilterbussen van dat type gasmasker voorzien te zijn van het Rijkskeurmerk (vergunningsmerk) met toegekend nummer, het vervaardigingsjaar en de naam en adres van de vervaardiger/importeur. Op de gasfilterbussen moest bovendien de minimaal gegarandeerde gebruiksduur tegen de strijdgassen fosgeen en chloorpicrine vermeld worden. Dat moest tenminste drie uur en drie ½ uur bedragen.

Verder benadrukt het Gasmaskerbesluit de bevoegdheid van de lokale Keuringsdiensten van Waren om controles uit te voeren bij de fabrikanten, importeurs en wederverkopers. Door hen geconstateerde gebreken leidden tot intrekking van de vergunning.

Voor de brandweer en industrie waren stofmaskers, industriemaskers, filtermaskers, rook- en nevelhelmen en zuurstoftoestellen in de handel, die deels ook bescherming boden tegen militaire gifgassen, maar het zijn geen synonieme be-



4 Illustratie in: A.W. Claasen, *Voorzorgen en beveiligingsmaatregelen te nemen door gezinshoofden met het oog op eventuele gasaanvallen* ('s-Hertogenbosch z.j.) 21.

Inv.nr. KE002017

mingen. Daarom definieert en gebruikt het Gasmaskerbesluit de term 'gasmasker' als een voorwerp dat bestemd is voor het beschermen van het gelaat en de luchtwegen van personen tegen alle soorten gas, rook en nevel, – hetzij deze gasvormig, vloeibaar of vast zijn – welke als strijdstoffen kunnen worden gebruikt. Het gasmasker bestaat uit een gasmaskergelaatstuk en een gasfilterbus.¹⁶

Een gasmaskergelaatstuk dat het hele gelaat, inclusief mond, neus en ogen, bedekt wordt ook een volgelaatmasker genoemd. Een gelaatstuk met gasfilterbus wordt ook filtermasker genoemd, omdat het de omgevingslucht, waarin de drager zich bevindt, filtert en zo de drager beschermt tegen strijdgassen oftewel oorlogsgassen.

Geen enkel van de hieronder beschreven gasmakers bood afdoende bescherming tegen besmetting door mosterdgas, omdat de olieachtige nevel of druppels mosterdgas ook via de onbedekte huid en zelfs door normale kleding en schoeisel heen het lichaam binnendringen. Ook boden zij geen bescherming tegen koolmonoxide (kolendamp).¹⁷

¹⁶ Gasmaskerbesluit 1937, artikel 1 en artikel 2, lid 1 en 2.

¹⁷ F.A. van Drimmelen, *Handboek voor luchtbescherming* (Aalten [1939]) 55-57.

In 1934 stelde het Centraal Normalisatie Bureau een commissie in voor de normalisatie van onderdelen van gasmaskers. De schroefdiameter voor de aansluiting van gasfilterbussen werd 40 mm; dit was gelijk aan de Duitse DIN-norm.¹⁸

De gasmaskers die werden verkocht aan de bevolking ter zelfbescherming worden in contemporaine publicaties en reclame-uitingen doorgaans volksgasmaskers of volksmaskers genoemd. Ook de benaming 'burgermasker' werd gebruikt om dit soort gasmaskers te onderscheiden van de 'legermaskers' met een grote gasfilterbus met een dubbele gebruiksduur. De volksmaskers of burgermaskers waren primair bestemd voor de 'passieve luchtbescherming' of 'passieve bevolking'.

Met de 'actieve bevolking', 'actieve luchtbescherming' en 'actieve hulpcolonnes' werden al degenen aangeduid die diensten verrichten en/of uitrukken bij een luchtaanval. Deels werden die uitgerust met 'legermaskers' en deels met 'burgermaskers'. De gemeente Eindhoven bijvoorbeeld verstrekke vijftig 'legermaskers' aan de gemeentelijke Luchtbeschermingsdienst, maar het overige personeel van de plaatselijke LBD moest met volksmaskers uitgerust worden.¹⁹ Alle korpsleden van de Haagse politie werden in juni 1939 uitgerust met een volksmasker L.702, maar voor de Haagse politiebrandweer werden 'legermaskers' aangeschaft.²⁰ Uit beelden van het Polygoon bioscoopjournaal 'Bommen op de residentie' blijkt dat de Haagse politie tijdens een luchtbeschermingsoefening op 9 april 1935 al over (een klein aantal?) legermaskers (gasmasker F) beschikte.²¹

Catalogus

Bekend zijn (mij, tot nu toe) de volgende achttien modellen:

1 Nederlands militair Gasmasker F (Inv.nr. 02700127)

Het legermasker is vervaardigd door het Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen (A.I.) aan de Hembrug, Zaandam. Het gasmasker bestaat uit het gelaatstuk van rubber met ingebed weefsel, de hoofdbanden, de geribde luchtslang van rubber en weefselstof en de gasfilterbus ('vullingbus').

De gelaatstukken werden vervaardigd door de Verenigde Nederlandsche Rubberfabrieken Hevea N.V. in Doorwerth en door de N.V. Rubberfabriek Vredestein te Loosduinen. Het gelaatstuk heeft ronde oogglazen van triplexglas, die bij eventueel breken geen scherven maken en gasdicht blijven. De oogglazen zijn met oogglasringen in het gelaatstuk bevestigd. Het mondstuk van het masker is het aansluitstuk

¹⁸ *Vuur en Water. Vakblad gewijd aan de belangen van het brandwezen. Orgaan van de Kon. Nederlandsche Brandweervereeniging* 11 (1934) 163-164.

¹⁹ *Klaar! Orgaan voor de Eindhovensche Luchtbeschermings-organisatie* 12 (1938) 214.

²⁰ *Officieel Weekblad van de s'Gravenhaagsche Gemeente-Politie* 25 (1939) 1.

²¹ Weekjournaal van Polygoon Hollands Nieuws, week 15 1935, Beeld en Geluid LTI198959614_POS107020127.



5 Gasmasker F M. '26.

Inv.nr. 02700127

van de luchtslang. Om het mondstuk heen is een rubberring bevestigd die dient als gespenstel waaraan de verstelbare hoofdbanden bevestigd zijn.

Het gelaatstuk is van het model '26 (M. '26), maat 5 (normaal) en voorzien van het vervaardigersmerk H van Hevea. Dit gelaatstuk, vervaardigd in de periode 1926-1928, is gemaakt in de maten 3 (klein) en 5 (normaal) en heeft als bijzonderheid de ooringen van rubber en het mondstuk van aluminium.

Vanaf 1928 werd het gelaatstuk van het model '28 (M. '28) gemaakt in de maten 3, 5 en 7 (groot), met gekartelde metalen ooringen en een mondstuk van rubber.

Kenmerkend voor het Gasmasker F is de blikken ventielkoker met uitademventiel, die de luchtslang opdeelt in een boven- en onderslang. De bovenslang is 12 cm lang. Dit gasmasker is in de uitvoering voor onberedenen, waarbij de onderslang 18 cm lang is. Bij de uitvoering voor beredenen, die de draagtas met vullingbus op de zijde droegen, is de onderslang 45 cm lang.²²

De onderslang heeft aan het uiteinde een beugelkoppelstuk voor de bevestiging aan de gasfilterbus. De gasfilterbus met vijf horizontale versterkingsribben is een vullingbus F uit december 1932 met het serienummer 'No. 64203'. Het geheel zit in een groene, canvas draagtas met riemen. Dit is de 'draagzak' voor onberedenen. In een klein opbergvakje op de zijkant van de tas is een groen blikje met het opschrift

²² Beschrijving in: *Handleiding Gasbescherming, Deel I* (boekwerk nr. 52). Aanschrijving M. v. D. van 29 Augustus 1932, *Ilde Afd. B, No. 28* (Breda 1932) 23-25, en *Handleiding Gasbescherming, Deel II* (boekwerk nr. 52a). Aanschrijving M. v. S., M. v. D. a.i. van 7 april 1936, *Ilde Afd. B, No. 27* (Breda 1936) 1-7.

'BRILLENZALF TOT GASMASKERS' opgeborgen. Aan de andere kant zit in een zakje een kartonnen doosje 'ONDERDEELEN TOT GASMASKER G' opgeborgen. In de sluitflap van de draagtas is een stoffen label genaaid met het dienstnummer M 403 erop. Aan het gasmaskergelaatstuk is een plaatje bevestigd met het ingeslagen dienstnummer M 403.



6 Gasmasker G '35.

Inv.nr. 00040096

2 Nederlands militair gasmasker G (Inv.nr. 00040096)

Gasmasker G '35 (voor beredenen), Rijkskeur 001 (31-12-1937), gelaatstuk met fabrieksmerk 'VREDESTEIN HOLLAND', van de A.I., Hembrug (Zaandam). Dit is een voor de civiele markt bestemde uitvoering van het 'legermasker' gasmasker G. De belangrijkste kenmerken van het gasmasker G zijn het uitademventiel dat in het mondstuk van het gelaatstuk ondergebracht is en de luchtslang (inademings slang) uit één stuk tussen gelaatstuk en gasfilterbus.²³

Het gelaatstuk werd gemaakt in de maten 3, 5 en 7 door Hevea en Vredestein. Het gasmasker voor onberedenen had een luchtslang van 45 cm lengte; de uitvoering voor beredenen had een 70-80 cm lange luchtslang.

²³ Handleiding Gasbescherming, Deel I (boekwerk nr. 52). Aanschrijving M. v. D. van 23 Februari 1938, IIde Afd. B, No. 13 (Breda 1938) 26.

De aan het leger geleverde gasmaskers G waren niet voorzien van de stempels en etiketten met de Rijkskeur 001. De gasmaskers die door de A.I. werden verkocht voor civiel gebruik, alleen de variant voor beredenen, zoals dit exemplaar, hadden die stempels en etiketten wel, maar pas vanaf 1 januari 1938. Dit exemplaar was in gebruik bij de Haagse politiebrandweer.

Het complete gasmasker, met de benaming 'gasmasker G '35 (voor beredenen)' met gasfilterbus en draagtas was in 1936-1938 te koop voor f 20,00.²⁴ Het gelaatstuk van groen rubber is voorzien van ronde scherfvrije oogglazen van triplexglas, het gespenstel rond het mondstuk met vijf hoofdbanden en een bakelieten mondstuk met daarin het uitademventiel (uitlaatventiel) van mica, beschermd door een in het mondstuk geschroefde metalen deksel met gaatjes. Achter het mondstuk is het aansluitstuk van de luchtslang aangebracht. De 71 cm lange luchtslang heeft een beugelkoppelstuk voor de bevestiging aan de gasfilterbus. Het gelaatstuk is vervaardigd door Vredestein in opdracht van de A.I., Hembrug. Op de buitenzijde van het kinstuk staat in hoog reliëf 'VREDESTEIN HOLLAND 7/39'. Op de binnenzijde van het gasmaskergelaatstuk is een ronde inktstempel aangebracht met het opschrift: Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen, Hembrug, (Rijkskeur) 001, en daarboven het jaartal 1939 en de afkorting Gm A. De metalen gasfilterbus (vullingbus) heeft acht horizontale versterkingsribben en is voorzien van een papieren etiket met het opschrift: Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen, Hembrug (Zaandam), (Rijkskeur) 001, het jaartal 1939, en de beschermingsduur: Fosgeen 6 uren Chloorpicrine 7 uren. De gasfilterbus heeft de vervaardigingsstempel 1 - 39 en het serienummer 733740, binnenin de luchtinlaatopening. Los erbij is een kurken stop ter afsluiting van de gasfilterbus.

3 Hevea-Electro rook- en gasmasker Model 126 (niet in de collectie)

Het Hevea-Electro rook- en gasmasker (Ned. Fabr.) Model 126, van de N.V. Electro, zuur- en waterstoffabriek te Amsterdam. Dit gasmasker is een commerciële kopie van het legermasker G, met een gelaatstuk van Hevea. Het gasmasker is in de uitvoering voor onberedenen met de korte luchtslang van 45 cm lengte. Bij het gasmasker hoort een eenvoudige draagtas voor de gasfilterbus. Electro verkocht dit masker voor f 39,- ; bijna twee keer de prijs van de A.I.²⁵

²⁴ Reclameblad *Prijlsblad april 1936* van de Artillerie-Inrichtingen Hembrug (Zaandam) (Inv.nr. 40096).

²⁵ Prijs in: *Vuur en water* 6 (juni 1933) 89. Foto in: *Luchtgevaar* 1 (1934) binnenkaft.



- 7 Carnaval 1935, gasmaskers als vermomming: Hevea-Electro Model 128, Draeger 'Gummihaube' en Draeger 'K12 Ventilmaske' met gasfilterbus 209.

Nationaal Archief/Collectie Spaarnestad/Het Leven/fotograaf onbekend, SFA022801458.

4 Gasmasker Draeger 'Gummihaube' (niet in de collectie)

Duits gasmasker Draeger 'Gummihaube', geïmporteerd door de N.V. Maatschappij 'Oxygenium', Schiedam. Oxygenium was de 'vertegenwoordigster voor Nederland, België en Koloniën' van het Drägerwerk Lübeck, een grote Duitse fabrikant van gasmaskers, ademluchttoestellen en zuurstofkoffers.²⁶ Een tweede importeur van Draegerproducten was het N.V. Technisch Handelsbureau v.h. W.E. Mingramm in Den Haag. Firmastempels van Oxygenium en Mingramm komen beide voor op Nederlandstalige reclamebrochures van Draeger. In de reclamebrochure *Draeger. Gasbeschermingsapparaten voor de luchtbescherming* wordt de 'Gummihaube' omschreven als 'Gummi-helmmasker met uitademingsventiel op zijde en nevel-filter-patroon 460. Vlucht-apparaat voor de passieve bevolking'.²⁷ Het gasmasker van zwart rubber heeft ronde oogglazen van cellon en een uitademventiel op het linkerwangstuk. Het is geen volgelaatsmasker met hoofdbanden, maar een zogenoemd kapmasker met een badmutsachtige hoofdkap.

²⁶ *Vuur en Water* 1 (1934) voorkaft.

²⁷ Reclamebrochure 'Draeger. Gasbeschermingsapparaten voor de luchtbescherming', Blad RK 3 (August 1936) 2.



8 Draeger 'K12 Ventilmaske'

Inv.nr. 00040212

5 Gasmasker Draeger 'K12 Ventilmaske' (Inv.nr. 00040212)

Duits gasmasker Draeger 'K12 Ventilmaske', 1934, met gebruiksaanwijzing, gasfilterbus en draagbus met draagriem. Geïmporteerd door 'Oxygenium', Schiedam. Het volgelaatsmasker van rubber bedekt met tricot ('Gummistoffmaske') is voorzien van elastische hoofdbanden, ronde oogglazen van schervrij cellon (celluloid) in aluminium oogringen en een bakeliëten filterschroefstuk. De hoofdbanden zijn aan het gelaatstuk vastgenaaid. Op het linkerwangstuk van het masker is het uitademventiel van aluminium bevestigd. Daarop staat in een driehoek het monogram Dw (Drägerwerk) met daaronder 'DRAEGER'. Het gelaatstuk is op de binnenrand van het gelaatstuk gemerkt met de inktstempels 'Drägerwerk Lübeck' en de fabriekstempel 5.34: mei 1934.

Uit de gebruiksaanwijzing blijkt dat dit model gasmasker in 1933 door Dräger op de markt gebracht werd, aanvankelijk met de rook- en nevelfilter type 204 voor de brandweer.²⁸ De gasfilterbus 204 werd snel opgevolgd door het type 502, dat ook bestemd was voor de bescherming tegen strijdgassen. Dräger verkocht deze gasfilterbus 502 in Duitsland ook als 'S-Filter für den zivilen Luftschutz'. De ijzeren gas-

²⁸ Bij het gasmasker: *Gebrauchsanweisung K12 Dräger Ventilmaske. Gummistoffmaske mit Nebelfiltereinsatz 204*, 3. Ausgabe November 1933. Zie ook: *Vuur en water* 6 (1933) 88-90.

filterbus is voorzien van een papierband met de tekst 'Dräger, nr. 541858, Filterbus 502 beschermt tegen alle bekende strijdgassen incl. rook en nevelstoffen'. Op de bovenzijde van de filterbus staat in hoog reliëf het monogram Dw en de firmanaam DRAEGER voluit en de inktstempel '22. Sep 1937' (vervaardigingsdatum). Deze gasfilterbus heeft een bodemplaat met 135 luchtinlaatgaatjes en aan de onderkant een diameter van 10,8 cm.

De groene, ovale blikken draagbus in militaire stijl met stoffen schouderriem is op de bovenkant van de deksel gemerkt met het Drägerlogo in reliëf en op de zijkant van de deksel een ovale merkplaatje 'N.V. Maatschappij Oxygenium Schiedam'.

6 Belgisch 'ademhalingsmasker SBA' (niet in de collectie)

Belgisch civiel 'ademhalingsmasker SBA', Rijkskeur 002 (05-05-1938), geïmporteerd door de N.V. Otter & Groenendijk, Amaryllislaan 7 in Heemstede. Het gelaatmasker van rubber met grote ronde oogglazen heeft een uitademventiel op neushoogte, boven het bakelieten mondstuk voor de bevestiging van de gasfilterbus. Onder de kin bevindt zich bovendien een rubber afvoerbuisje voor het verwijderen van vocht.²⁹

De vervaardiger van dit gasmasker was de Belgische chemische fabriek 'Société Belge de l'Azote et des Produits Chimiques du Marly' (SBA), in de gemeente Ougrée, net onder Luik. Voor de export naar Nederland werden de Belgische gelaatstukken uitgerust met een aansluitstuk met een 40 mm schroeffitting, in plaats van de in België gebruikte 25 mm schroeffitting.

Kort nadat Otter & Groenendijk een grote order geplaatst hadden, annuleerde SBA de levering van die gasmaskers omstreeks september 1938.³⁰ SBA staakte de productie van dit model gasmasker, en ging over op het vervaardigen van het goedkopere en voor massaproductie geschiktere gasmasker L.702.

7 Gasmasker Draeger 'Nedra' (inv.nr. 00039528)

Het Draeger gasmasker 'Nedra', Rijkskeur 003 (04-07-1938), uit 1939, van leverancier N.V. Maatschappij 'Oxygenium', Schiedam, met gasfilterbus 502 en draagbus met draagriem. Oxygenium presenteerde dit masker in vele reclameadvertenties als 'Nederlands fabricaat', maar de vergunning met Rijkskeur 003 is afgegeven voor de invoer van dit type gasmasker, niet voor de vervaardiging ervan. Bovendien is het gelaatstuk volkomen identiek met het Duitse Draeger-gelaatstuk model 201. Het is dus gewoon Duits fabricaat.

²⁹ Luchtgevaar 7 (1938) 114.

³⁰ Luchtgevaar 10 (1938) 159 en 174.



9 Gasmasker 'Nedra'.

Inv.nr. 00039528

De hoofdbanden zijn vastgenaaid aan het gelaatstuk. Het volgelaatmasker van rubber is voorzien van ronde oogglazen in oogglasklemringen, elastische hoofdbanden en een gietijzeren filterschroefstuk met uitademventiel.³¹ Dit schroefstuk is identiek aan het oudste type schroefstuk van het Duitse militaire gasmasker GM-30, dat in 1930 werd ingevoerd. Kenmerkend voor dit schroefstuk zijn de spijlen op het ventielhuis. Het schroefstuk is voorzien van een meegegoten opschrift: het monogram Dw (Drägerwerk) gevolgd door het cijfer 2. Ook exemplaren met de opschriften Dw 1 en Dw 3 zijn bekend. Het uitademventiel van mica is in het ventielhuis bevestigd.

Op de buitenzijde van het gelaatstuk staat onder het maatcijfer 2 (normaal) de ovale inktstempel met de Rijkskeur 003. Binnenin op het kinstuk van het gelaatstuk staat een rechthoekige inktstempel met daarin de tekst 'GASMASKERGELAATSTUK N.V. OXYGENIUM SCHIEDAM' en rechts naast de rechthoek het jaartal 1939. Op de binnenrand van het gelaatstuk staat een inktstempel met de maand en het jaar van vervaardiging 5 39: mei 1939.

De ijzeren 'gasfilterbus 502' Draeger N.V. Oxygenium Schiedam, Rijkskeur 003, 1937, is voorzien van de stempel '1 sep 1938' (vervaardigingsdatum). Deze gasfil-

³¹ *Luchtgevaar* 9 (1938) 152.

terbus heeft een bodemplaat met 135 luchtinlaatgaatjes en heeft aan de onderkant een diameter van 10,8 cm.

De groene ijzeren draagbus in Duitse militaire stijl met stoffen schouderriem is op de bovenkant van de deksel gemerkt met het Drägerlogo in reliëf. De cilindrische, ovale draagbus is kenmerkend voor Dräger. Doorgaans zijn Duitse draagbussen rond. Op de zijkant van de deksel van de draagbus is een ovale merkplaatje met het opschrift 'N.V. Maatschappij Oxygenium Schiedam' vastgeklonken. Bovenop de deksel van de draagbus is bovendien een inktstempel gezet met het Duitse keurmerk conform het Luftschutzgesetz: RL1-38/5. Dit keurnummer is verleend aan de firma Dräger voor de 'S-Tragebuechse', de draagbus voor gasmaskers.

8 Hevea-Electro rook- en gasmasker Model 128 (Inv.nr. 00039527)

Het Hevea-Electro rook- en gasmasker (Ned. Fabr.) Model 128, Rijkskeur 004 (28-05-1938), van de N.V. Electro, zuur- en waterstoffabriek te Amsterdam. Het gasmasker van Nederlands fabricaat met een gelaatstuk van Hevea werd vanaf 1933 te koop aangeboden; in 1933 voor f 12,75.³² Dit exemplaar uit 1938 is compleet met gasfilterbus, gebruiksaanwijzing, glazenalf en draagbus.

Het volgelaatsmasker van rubber is gemerkt met het fabrieksmerk HEVEA HOLLAND op het linkerwangstuk en is een zogenoemd 'spinmasker' met vijf elastische hoofdbanden met een stoffen verzamelstuk. Deze banden zijn bevestigd aan schuifgespen op het gelaatstuk. Het gelaatstuk heeft in rubberringen bevestigde en splintervrije oogglazen van celluloid. Het masker is niet gemerkt met een maat-aanduiding of Rijkskeurmerk. Het metalen filterschroefstuk voor de gasfilterbus is ingebed in een slurfachtige uitstulping van het gelaatstuk.

Opmerkelijk is dat het gasmasker geen afzonderlijk uitademventiel heeft. Het is een gasmasker met zogenoemde pendel- of éénweg-ademing, waarbij de uitgedemde lucht door de gasfilterbus heen uitgeblazen wordt. Het vocht in de uitgedemde lucht beïnvloedt de filterende werking van de koolstof (Norit) in de gasfilterbus nadelig, waardoor deze aan effectiviteit inboet.³³ In maart 1939 stopte Electro de productie van het Model 128.

De ijzeren gasfilterbus is voorzien van een merkplaatje (plakplaatje) met het opschrift 'N.V. Electro Amsterdam Holland Patented in most countries' en de inktstem-pels 'niet tegen koolmonoxyde' en 'Nederl. Octrooi No. 21.30'. De cilindrische filterbus heeft een diameter van 9,6 cm en is 10,4 cm hoog. De luchtinlaat in de bodem van de bus is een schijf met 124 gaatjes.

De groene blikken draagbus met stoffen draagriem is voorzien van een plakplaat met de afbeelding van een gasmasker en de tekst 'universal gasmask canister N.V.

³² *Vuur en water* 6 (1933) 89.

³³ F.A. van Drimmelen, *Handboek voor luchtbescherming* (Aalten [1939]) 76.



10 Gasmasker Hevea-Electro Model 128.

Inv.nr. 00039527

Electro Amsterdam Holland Patented in most countries'. In de draagbus zijn een doosje Hevea Anti-dimming glazenalf, met daarin een zinken tube met zalf, opgeborgen en de gebruiksaanwijzing voor het gasmasker uit februari 1938.

Hoewel het gasmasker en de gasfilterbus pas in 1938 zijn gekeurd, is het Model 128 lang in productie en in gebruik geweest, 1933-1939.

9 Gasmasker 'Auer-Duiker' (Inv.nr. 00040094)

Gasmasker 'Auer-Duiker', Rijkskeur 005 (27-10-1938), geïmporteerd door Technisch Bureau J. Duiker, 's-Gravenhage.³⁴ Duiker was de alleenvertegenwoordiger voor Nederland en de koloniën van de Auer-Gesellschaft te Berlijn. Auer, voluit de 'Deutsche Gasglühlicht-Auer-Gesellschaft m.b.H.', gebruikte ook de merknamen 'Degea' voor gasmaskers en 'Audos' voor ademluchttoestellen.³⁵ Auer in Berlijn en Dräger in Lübeck waren de grootste Duitse én Europese producenten van gasmaskers, ademluchttoestellen en zuurstofkoffers.

³⁴ *Luchtgevaar* 11 (1938) 191.

³⁵ Reclameblad *Atenschutz Degea*, 1209, XI. 1931.



11 Gasmasker 'Auer-Duiker'.

Inv.nr. 00040094

Het gasmasker is het Duitse Auer type 726 'Drellstoff Vollmaske AS'. De afkorting AS in de modelaanduiding geeft aan dat het masker een afzonderlijk uitademventiel heeft: Ausatemventil seitlich. Het gasmasker is compleet met gasfilterbus en draagbus.

Groen gelaatstuk van dril (soort canvas) met een gummicoating op de binnenzijde en stroken rubber op de naden. Het gelaatstuk heeft een omgeslagen binnenrand van leer, die een gasdichte afsluiting op het gezicht waarborgde. De vijf hoofdbanden zijn van canvas met elastische tussenstukken en aan het gelaatstuk vastgenaaid. Aan het gelaatstuk zit ook een nekband. Het model 726 had ook een omhangband aan de onderrand van het gelaatstuk, maar die is bij dit exemplaar weggesneden.

Het volgelaatmasker heeft twee ronde oogglazen in een zetting van gerold brons (niet uitneembaar). Het masker heeft op de linkerwangzijde een mica uitlaatventiel in een metalen ventielhuis met het Opschrift 'AB112K', voor Auer Berlin type 112K.

Het schroefstuk voor de bevestiging van de gasfilterbus op het gelaatstuk is van metaal met het opschrift 'AUER' en het cijfer 2. Binnenin het gelaatstuk staan twee bijna geheel vervaagde inktstempels: de ovale inktstempel met de vermelding van de Rijkskeur 005 en mogelijk een Duitse inktstempel met de modelaanduiding of maand en jaar van vervaardiging.

De gasfilterbus is beplakt met een papierband met de opschriften 'GASFILTER-BUS 89/155 1938 Technisch Bureau J. Duiker 's-Gravenhage Phopsgeen 3 uren Chloorpicrine 3 1/2 uren' en het ovale Rijkskeurmerk 005. De filterbus heeft een bodemplaat met 135 luchtinlaatgaatjes en aan de onderkant een diameter van 10,9 cm.

Het gasmasker is opgeborgen in een grijze cilindrische draagbus van blik. De deksel van de draagbus is in hoog reliëf gemerkt met het fabrieksmerk 'AUER' en het opschrift 'RL 1-38/3 Vertrieb gemäss § 8 Luftschutzgesetz genehmigt'.

Het 'Auer-Duiker'-gasmasker kostte begin 1940, inclusief gasfilterbus, f 19,-. Een losse gasfilterbus kostte f 2,50. Andere volksgasmaskers waren te koop voor prijzen tussen de f 4,- en f 12,50. Het 'Auer-Duiker'-gasmasker was op dat moment het duurste civiele gasmasker in de handel.³⁶

12 'Gasmasker II' (Inv.nr. KB00757)

'Gasmasker II', Rijkskeur 006 (28-05-1938), uit 1938, van de AI, Hembrug (Zaandam).³⁷ Het gelaatstuk met de handleiding is opgeborgen in een oranje opbergblik. Op de deksel van het opbergblik is een fabriekslabel geplakt met de tekst: 'Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen, Hembrug (Zaandam), 1938, Rijkskeur 006, Gasmaskergelaatstuk II.' Daarop is met potlood de naam 'D. v. Zaanen' geschreven.

Het gelaatstuk is door Hevea vervaardigd voor de AI. Het gelaatstuk van groen rubber is op de linkerbuitenkant gemerkt: 'HEVEA HOLLAND'. Op de rechterbuitenkant van het gelaatstuk staat de maataanduiding 5 (normaal) en een inktstempel 'LUCHTBESCHERMINGSDIENST 006526 ZAANDAM'. De inktstempel met het fabrieksmerk, modelaanduiding en Rijkskeur staat links binnenin het gelaatstuk, zonder het jaar van vervaardiging.

Het gelaatstuk heeft ronde onbreekbare oogglazen van kunststof die in de rubberen oogringen van het gelaatstuk zijn geklemd. Het in lengte verstelbare hoofdbandenstel bestaat uit een stoffen voorhoofdsband en twee doorlopende elastiekbanden. De voorhoofdsband heeft passanten als doorlaat voor de elastiekbanden en dient zo als verzamelstuk van het bandenstel. Het gelaatstuk is voorzien van een schuifgesp aan de bovenzijde ter bevestiging van de voorhoofdsband en vier versterkte rubberknoppen waaraan de elastiekbanden bevestigd zijn door middel van een dubbele chroomleren tong met een schuifgesp. Aan de twee onderste rubberknoppen is ook een stoffen draagband vastgemaakt. Deze draagband heeft vastgemaakte chroomleren tongen aan de uiteinden.

Het gelaatstuk is verder voorzien van een rond aansluitstuk van kunsthars voor de gasfilterbus. In dit aansluitstuk is het rubber inadementiel ondergebracht. Het

³⁶ Stichting Lubema, *Geïllustreerd prospectus voor luchtbeschermingsmaterialen* ('s-Gravenhage [1940]) 25.

³⁷ *Luchtgevaar* 7 (1938) 114.



12 'Gasmasker II'.

Inv.nr. KB00757

uitademventiel is op de kin van het gelaatstuk aangebracht en bestaat uit een speekselzakje van rubber met een opgeschroefde metalen beschermkorf. Het speekselzakje, een rubberflap, dient voor de afvoer van speeksel en transpiratievocht en zo nodig, vanwege de smalle uitlaatgleuf, alleen heel dun braaksel, uit het gasmasker. Het speekselzakje met beschermkorf is overigens geen typisch Nederlandse uitvinding; het kwam al voor op de Britse en Amerikaanse gasmaskers uit de Eerste Wereldoorlog.

Het hier beschreven gasmaskergelaatstuk II is vervaardigd door Hevea en heeft aan de hoofdbanden zwarte chroomleren tongen. In de collectie van Korpora bevinden zich meerdere exemplaren van het gasmasker II, met gelaatstukken van Hevea én Vredestein en met zwarte én bruine chroomleren tongen.

Helaas ontbreekt in de Korporacollectie de bijbehorende 'gasfilterbus II', Rijkskeur 006. Er zijn wel enkele Al-gasfilterbussen aanwezig waarvan de opgeplakte papierbanden, met daarop het vervaardigingsjaar, merk en Rijkskeurnummer, verloren gegaan zijn. Deze gasfilterbussen zijn volkomen gelijk aan de 'gasfilterbus III', Rijkskeur 009.



13 'Gasmasker III'.

Inv.nr. 02700125

11 'Gasmasker III' (Inv.nr. 02700125)

'Gasmasker III', Rijkskeur 009 (28-10-1938), uit 1938, van de AI, Hembrug (Zaandam). Het gelaatstuk met de handleiding is opgeborgen in een oranje opbergblik. Op de deksel van het opbergblik is een fabriekslabel geplakt met de tekst: 'Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen, Hembrug (Zaandam), 1938, Rijkskeur 009, Gasmaskergelaatstuk III.'

Het volgelaatmasker is op de linkerbuitenkant van het gelaatstuk gemerkt 'HEVEA HOLLAND' en bij Hevea vervaardigd in opdracht van de AI. Op de rechterbuitenkant van het gelaatstuk staat de maataanduiding 5. De inktstempel met het fabrieksmerk, modelaanduiding, Rijkskeurnummer en jaar van vervaardiging, links binnenin het gelaatstuk is duidelijk leesbaar: gasmaskergelaatstuk III, Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen, Hembrug (Zaandam), Rijkskeur 009, 1938. Verder is het gelaatstuk gelijk aan het hierboven beschreven 'gasmaskergelaatstuk II'.

De groene 'gasfilterbus III' is beplakt met een papierband met de vermelding van: Gasfilterbus III, Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen, Hembrug (Zaandam), Rijkskeur 009, 1938 en is afgesloten met een schroefdoop. Deze filterbus uit 1938 heeft binnenin, onder het schroefstuk, geen merkaanduiding. Een deel van de gasfilterbussen III uit 1939 en 1940 in de Korpora-collectie heeft daar het monogram 'AI' in

hoog reliëf staan, en enkele ook een tweede merk: MBZ in een cirkel. Dit is het monogram van de N.V. Plaatmetaalindustrie Van Mouwerik en Bal (MOUBA) in Zeist.³⁸

De filterbus heeft aan de onderkant een bodemplaat met 102 luchtinlaatgaatjes. De bodem van de filterbus heeft een diameter van 12 cm en past daarom niet in de smalle, ronde of ovale, metalen draagbussen, die afzonderlijk te koop waren voor het opbergen van volksgasmaskers.

In 1938 steeg de spanning in Europa door de 'Anschluss' van Oostenrijk bij Duitsland en de Duitse annexatie van het Sudetenland. In Nederland vertienvoudigde daardoor de particuliere vraag naar gasmaskers. De AI produceerde vanaf november 1938 500 gasmaskers III per dag.³⁹ Na klachten over het losschieten van de elastieken hoofdbanden van de rubberknoppen op het gelaatstuk van de gasmaskers II en III voorzag de AI de gelaatstukken van messing klemschijfjes. Deze werden bovenop de leren tongen over de rubberknoppen geschoven, met de opening naar de neuszijde van het gelaatstuk gekeerd.⁴⁰

12 Gasmasker Hevea-Electro Model 130 (Particuliere collectie)

Gasmasker Hevea-Electro Model 130, Rijkskeur 011 (28-10-1938), met gasfilterbus, gebruiksaanwijzingen, glazenalf en opbergbus, 1939. Dit is één van vier gasmaskers die werden aangetroffen op een kelderwandrek in een woning in Brummen, waar een vierpersoonsgezin woonde tijdens de oorlogsjaren. Het gasmaskergelaatstuk en de gebruiksaanwijzing van de 'KERS' conserveerbus zijn voorzien van inktstempels van het Syndicaat Gasmaskers Amsterdam. De conserveerbus (opbergbus) en de gasfilterbus zijn beplakt met papierlabels van de Vrijwillige Burgerwacht Amsterdam. Het Syndicaat bood dit model gasmasker te koop aan voor f 5,00.⁴¹

Het metalen opzetstuk diende op de filterbus geplaatst te worden en daar bovenop en ondersteboven het gelaatstuk. Zo beschermde het opzetstuk het inadementiel tegen samendrukken en mogelijk verkleven.

Het gelaatstuk in de maat 5 (normaal) is door Hevea vervaardigd voor de N.V. Electro in Amsterdam en is gelijk aan de gasmaskergelaatstukken II en III, die door Hevea en Vredestein gemaakt zijn voor de AI. Dit exemplaar heeft zwarte chroomleren tongen voor de bevestiging van de hoofdbanden en draagband.

De donkergroene ijzeren gasfilterbus is voorzien van een papierband met het opschrift 'N.V. Electro Zuur- en Waterstoffabriek Distelweg 90 – Amsterdam-N.

³⁸ <https://www.stedelijk.nl/nl/collectie/maker/240804-n.v.-plaatmetaalindustrie-van-mouwerik-en-bal>.

³⁹ Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1938-1939. Tweede Kamer. Rijksbegroting voor het dienstjaar 1939. 2.V.7. Memorie van antwoord (26 november 1938) 20.

⁴⁰ Luchtgevaar 4 (1939) 76-77.

⁴¹ Luchtgevaar 5 (1939) 93.



14 Gasmasker Hevea-Electro Model 130.



15 'Duiker-Vredestein-Volksmasker'.
Inv.nr. 02700123

Gasfilterbus Model 130, Nederl. Octrooi 21304, Rijkskeur 011', maar is verder gelijk aan de filterbus van het gasmasker Hevea-Electro Model 128. Bij dit ensemble uit Brummen zit overigens de gebruiksaanwijzing voor het gasmasker Model 128 in plaats van het Model 130. In maart 1940 werd de vergunning voor het Model 130 ingetrokken wegens geconstateerde gebreken.⁴²

13 'Duiker-Vredestein-Volksmasker' (Inv.nr. 02700123)

Het 'Duiker-Vredestein-Volksmasker', Rijkskeur 012 (22-03-1939), uit 1940 in originele doos, met gasfilterbus, gebruiksaanwijzing, zeepstift en draagtas. Deze set was begin 1940 te koop voor f 5,85.⁴³ Een gasfilterbus 10 ('Duikerfilter No. 10') kostte in de losse verkoop f 2,40. Het gelaatstuk werd ook los verkocht in een oranje opbergblik met het opschrift 'Vredestein-Duiker gasmasker, gasmaskergelaatstuk'. Het gelaatstuk is door Vredestein vervaardigd voor het Technisch Bureau J. Duiker, 's-Gravenhage. Het gelaatstuk is gelijk aan de gasmaskergelaatstukken II en III, die door Hevea en Vredestein gemaakt zijn voor de AI, en het Hevea-Electro gelaatstuk Model 130. Dit exemplaar heeft zwarte chroomleren tongen voor de bevestiging van de hoofdbanden en draagband, maar geen messing klemschijven van de AI op de rubberknoppen.

Op de rechterbuitenkant van het gelaatstuk staat de maataanduiding 3. Dit was de kleinste leverbare maat. De inktstempel met het fabrieksmerk, modelaanduiding, Rijkskeurnummer en jaar van vervaardiging, links binnenin het gelaatstuk is duidelijk leesbaar. Het gelaatstuk is op de linkerbuitenkant gemerkt: 'VREDESTEIN HOLLAND' en daaronder het nummer '05' (zonder puntje achter HOLLAND). Bij alle andere Duiker-Vredestein-gelaatstukken in de collectie van Korpora staat een punt achter HOLLAND en daaronder een volgnummer. Sommige nummers komen meermaals voor en zijn derhalve geen unieke serienummers, maar vermoedelijk lotnummers.

De 'gasfilterbus 10' van Technisch Bureau J. Duiker, 's-Gravenhage, Rijkskeur 012, uit 1939, met inktstempel 30 april 1940, heeft binnenin, onder het schroefstuk, het opschrift 'DUIKER' in hoog reliëf. De filterbus, ingepakt in bruin papier, is op de inlaat (onderkant) nog voorzien van de papieren fabrieksafdichting en derhalve nooit gebruikt. De bus heeft aan de onderkant een diameter van 10,8 cm en past daarom gewoonlijk wel in smalle, ronde of ovaal, metalen draagbussen. De gasfilterbus ('Duikerfilter No. 10') is uiterlijk verder gelijk aan de Auer-filter van het Auer-Duiker gasmasker, Rijkskeur 005. De Duikerfilter is lichter groen van kleur.

De zeepstift voor reiniging van de oogglazen is ingepakt in zilverpapier. De roodbruine stoffen draagtas met witmetalen drukknopsluiting en draagband heeft binnenin een vakje voor een zeepstift en een wit label met het opschrift 'Stikster No. 5'.

⁴² *Luchtgevaar* 3 (1940) 84.

⁴³ *N.V.L. Studieorgaan voor het luchtbeschermingsvraagstuk* 9 (1940) binnen achterkaft.



16 Gasmasker 'Veritex'.

Inv.nr. 00040058

14 Gasmasker 'Veritex' (Inv.nr.00040058)

Gasmasker 'Veritex' van fabrikant 'Veritex' N.V., Nieuw-Milligen (bij Apeldoorn). Het gasmasker komt voor met Rijkskeur 010 (25-10-1938) en 014 (10-03-1939). Uiterlijk zijn er geen verschillen waarneembaar. Het 'Veritex'-gasmasker is een 'kapmasker' met badmutsachtige hoofdkap, in plaats van de gebruikelijke hoofdbanden ('spin'). Kapmaskers bieden door de bedekking van achterhoofd en oren een betere bescherming tegen huidvergiftiging door strijdgassen zoals mosterdgas en labyrintgassen, die werken op het middenoor en duizeligheid veroorzaken. De hoofdkap is echter oncomfortabel en bevordert warmtestuwing.⁴⁴

Het gasmasker met Rijkskeur 014 uit 1940 is met de gasfilterbus opgeborgen in de meegeleverde kartonnen doos. De doos vermeldt de maat 3 (klein), het vervaardigingsjaar en de prijs, aanvankelijk f 3,50, in 1940 verhoogd tot f 4,-. De naam van de eigenaar is ingevuld op de doos: Zr. (zuster) Caliste H.

Het gasmasker van groen rubber heeft ronde oogglazen, gezet in metalen oogringen, die door middel van krimpen zijn vastgezet. Op het linkerwangstuk is de inktstempel met de Rijkskeur geplaatst. In het ronde bakelieten schroefstuk voor

⁴⁴ F.A. van Drimmelen, *Handboek voor luchtbescherming* (Aalten [1939]) 54.

de filterbus is het inademventiel verwerkt en het uitademventiel met speekselzakje van rubber.

De groene 'Veritex'-gasfilterbus, Rijkskeur 014, uit 1940 heeft aan de onderkant een diameter van 12 cm en is nagenoeg gelijk aan de gasfilterbus III van de AI. Veritex gebruikte zelf de benaming 'gasfilterbus Type Artillerie Inrichtingen'.⁴⁵ De gasfilterbus is op de inlaat (onderkant) nog voorzien van de papieren fabrieksafdichting en derhalve nooit gebruikt. Binnenin de filterbus, onder de afsluitdop, staat het merk 'VERITEX' in hoog reliëf en het monogram 'MB' in een cirkel. Dit duidt aan dat de gasfilterbus is vervaardigd door MOUBA in Zeist.



17 Gasmasker 007 'L.702'.

Inv.nr. 00039254

15 Gasmasker 'L.702' (Inv.nr. 00039254, 00040090)

Gasmasker 'L.702', in de uitvoeringen 'gasmasker 007', Rijkskeur 007 (11-08-1938), en 'gasmasker 016', Rijkskeur 016 (22-06-1939). De gasmaskers '007' en '016' zijn een exportversie van het Belgische civiele gasmasker L.702, dat in de periode 1938-1940 werd vervaardigd door de 'Société Belge de l'Azote et des Produits Chimiques du Marly' (SBA), in de gemeente Ougrée, net onder Luik.⁴⁶ SBA produceerde honderduizenden exemplaren totdat de gasmaskerproductie in 1940 op last van de Duitse bezetter werd gestopt. Het gelaatstuk werd vervaardigd in de maten 0 (kindermaat) tot en met 3. Exemplaren in de maten 2 en 3 komen het meest voor. Voor de export naar Nederland werden de Belgische gelaatstukken uitgerust met een aansluitstuk voorzien van een 40 mm schroeffitting, in plaats van de Belgische van 25 mm.

⁴⁵ Luchtgevaar 12 (1938) 209.

⁴⁶ <http://users.skynet.be/flexaret/civil/l702.html>



18 Gasmasker 016 'L.702', Ougrée, Taille O (kindergasmasker).

Inv.nr. 0004090

Het gasmasker '007' werd geïmporteerd door de N.V. Otter & Groenendijk, Amaryllislaan 7, in Heemstede. Het gasmasker '016' werd geïmporteerd door de N.V. Ougrée Handelm. Maatschappij, Bezuidenhoutscheweg 91 in Den Haag (op de gasfilterbus geschreven als "s-Gravenhague"). Dit was een dochteronderneming van de Belgische staalfabriek Société Anonyme d'Ougrée-Marihay, net als SBA gevestigd in Ougrée. Deze staalfabriek vervaardigde de gasfilterbussen en de blikken draagbussen voor de gasmaskers 'L.702' van SBA.⁴⁷

Het gelaatstuk uit 1939 is op het rechterwangstuk gemerkt met het fabrieksopschrift 'L.702 MODELE DEPOSE TAILLE 2' en is op de binnenzijde gemerkt met een ronde inktstempel met de vermelding Otter & Groenendijk, Heemstede, 1939, en de Rijkskeur 007. Het gelaatstuk is vervaardigd van gewalst bruin rubber met twee roestvrije metalen ringen waarin de oogglazen van spintervrij triplexglas geklemd zijn. Het bakelieten aansluitstuk voor de gasfilterbus is tevens de behuizing van het in- en uitademventiel. Het inademventiel is een rubberschijf middenin het schroefstuk en het uitademventiel, tevens vochtafvoer, bestaat uit 16 gaatjes in de buitenrand van het aansluitstuk.⁴⁸ Het gelaatstuk is aan de bovenkant en zijkanten voorzien van vijf gevulkaniseerde rubberknoppen waaraan de metalen schuif-

⁴⁷ <https://en.wikipedia.org/wiki/Ougr%C3%A9e-Marihay>

⁴⁸ *Luchtgevaar* 3 (1939) 43.

gespen van het hoofdbandenstel bevestigd zijn. De vijf hoofdbanden zijn middels deze schuifgespen in lengte verstelbaar en komen bijeen op een bakelieten ring als verzamelstuk.

De gasfilterbus bestaat uit een boven- en een onderstuk, verbonden in een uitstekende persrand. De filterbus heeft in de bodem een ronde luchtinlaatopening met een diameter van twee centimeter. Aan de onderkant heeft de filterbus een diameter van 11 cm zodat deze gewoonlijk wel in smalle, ronde of ovaal, blikken draagbussen past.

Het gasmasker 'L.702' werd doorgaans geleverd in de grijze, blikken draagbus met stoffen schouderriem. Op de deksel van de draagbus staat in hoog reliëf 'L.702' gestanst. De '016' versie is ook aangetroffen in een baksteenrode canvas draagtas met drukknopsluiting en vaste stoffen schouderriem.



19 'gasmasker A F'.

Inv.nr. 00039526

16 'Gasmasker AF' (Inv.nr. 00039526)

Het 'gasmasker A F', Rijkskeur 019 (30-08-1939), werd geïmporteerd door Cidex N.V., Keizersgracht 265, Amsterdam. Het gasmasker is vervaardigd door de Tsjechische firma Fatra. Fatra werd in 1935 opgericht als dochterbedrijf van de Bata-schoenfabrieken om gasmaskers en gaskleding te maken voor het Tsjecho-Slowaakse leger.⁴⁹ Het gasmasker is het Tsjechische gasmasker FM 1a (Fatra Model 1a). Kenmerkend voor dit model is het metalen mondstuk, dat bestaat uit het naar beneden gekromde filterschroefstuk met het uitademventielhuis daaronder. Het mondstuk

⁴⁹ <https://www.fatra.cz/en/about-us/history/>

is met een metalen wurgband in het gelaatstuk bevestigd. Het volgelaatsmasker van grijs rubber is voorzien van een inktstempel met de maataanduiding 2 (normaal) en is aan de binnenkant gemerkt met het vervaardigingsjaar 1939 en de inktstempel met de Rijkskeur 019. De oogglazen zijn in het gelaatstuk vastgezet met zwarte, metalen buitenklemringen. Het hoofdbandenstel bestaat uit zes elastische stofbanden die in een kruisstuk samenkomen, waarbij de twee onderste banden met een schuifgesp verstelbaar zijn. Aan deze banden is ook een omhangkoord bevestigd. De gasfilterbus is beplakt met een papierband met de aanduiding 'gasfilterbus Mod. AF', de firmagegevens, de beschermingsduur en de Rijkskeur 019. Verder is de filterbus op de onderkant gemerkt met de inktstempels 'PLYMA DF-1' en '17.IX.1939'. De filterbus heeft aan de onderkant een rond gat (diameter 1,7 cm) als luchtinlaat en de bus zelf heeft een diameter van 10 cm en is 12 cm hoog.

De zwarte stoffen draagtas met blauwe zoomrand sluit middels een oog en leren tongriem. Deze tas is niet gemerkt en waarschijnlijk van Nederlandse makelij.

17 Volksmasker 'Fatra' (Inv.nr. 02700119)

Het volksmasker 'Fatra', Rijkskeur 026 (25-09-1939), werd geïmporteerd door G.L. Loos & Co's Fabrieken N.V., Keizersgracht 689, Amsterdam. Gasmasker en gasfilterbus zijn opgeborgen in de originele kartonnen doos met onder andere de opdruk 'Fatra' volksmasker Rijkskeur No. 026', waar ook de gebruiksaanwijzing en een oogzeepstift in zit. Los erbij is ook een stoffen draagtas in kakikleur met schouderriem. De tas sluit middels een oog en leren tongriem. Deze tas is niet gemerkt en waarschijnlijk van Nederlandse makelij.

Het gasmasker is het Tsjechische gasmasker FM 3d (Fatra Model 3d), waarbij het gelaatstuk – op het mondstuk na – gelijk is aan dat van het model FM 1a. Het mondstuk is eveneens met een metalen wurgband in het gelaatstuk bevestigd, maar is vervaardigd van zwart bakeliet. Het filterschroefstuk en het uitademventielhuis daaronder staan in een rechte lijn ten opzichte van elkaar. De merknaam Fatra staat op het uitademventielhuis. Het vervaardigingsjaar, 1939, en de maat, 2 (normaal), staan binnenin het gasmaskergelaatstuk in de neusholte. De grijze gasfilterbus is op de onderkant beplakt met een papierschip met de tekst 'G.L. LOOS & Co's FABRIEKEN N.V. AMSTERDAM-C. Jaar van aanmaak: 1939 GASFILTERBUS beschermt o.m. tegen CHLOORPICRINE: 3 ½ uur PHOSGEEN: 3 uur' gevolgd door het Rijkskeurmerk 026. De gasfilterbus heeft aan de onderkant een diameter van 9,9 cm met een luchtinlaatgat met een diameter van 1,7 cm en is 11,5 cm hoog. Het volksmasker 'Fatra' was in 1939 en 1940 te koop voor f 6,-.⁵⁰

50 N.V.L. *Studieorgaan voor het luchtbeschermingsvraagstuk* 5 (1939) en idem 9 (1940) achterblad.



20 Volksmasker 'Fatra'.

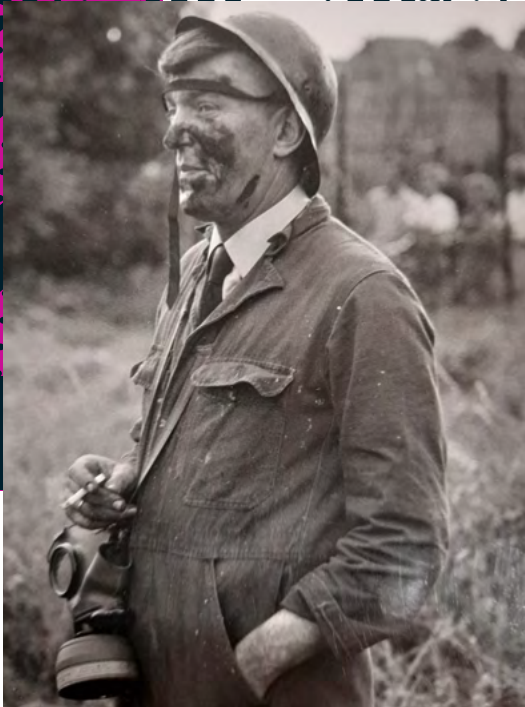
Inv.nr. 02700119

De Rijkskeurmerken voor Cidex en Loos & Co's in Amsterdam werden afgegeven in augustus en september 1939. De gasmaskers van Fatra in de Korporacollectie zijn vervaardigd in 1939. De Fatrafabriek was gevestigd in Napajedla in de landstreek van Brno. De Duitse inval op 15 maart 1939 maakte een eind aan de Tsjecho-Slowaakse republiek en het Tsjechische gebied werd het Duitse protectoraat Bohemen en Moravië, met de Fatra Aktiengesellschaft, Erzeugung technischer Gummiwaren, Napajedl/Mähren (fabriekscode ebd).⁵¹ Blijkbaar heeft de Duitse machtsovername de export van gasmaskers naar Nederland niet verhinderd.

18 Gasmasker Draeger 'Volox' (niet in de collectie)

Het Draeger gasmasker 'Volox', Rijkskeur 033 (04-12-1939), van leverancier N.V. Maatschappij 'Oxygenium', Schiedam, met gasfilterbus 502 of 563. Het gasmasker is vervaardigd door het Drägerwerk in Lübeck voor de export naar Nederland. Het volgelaatsmasker van groen rubber heeft vijf hoofdbanden, ronde oogglazen en een rond bakelieten aansluitstuk voor de gasfilterbus. Het inadementiel is midden-

⁵¹ *Liste der Fertigungskennzeichen für Waffen, Munition und Gerät* (Nürnberg 1977) 267.



21 Brigadier A.J.C. den Boer van de Gemeentepolitie Leerdam tijdens een anti-terreuroefening, 10 juli 1958. Hij heeft een volksmasker 'Fatra' met gasfilterbus 10 van Duiker omhangen.

Inv.nr. 16465

in het schroefstuk geplaatst en het uitademventiel bestaat uit 18 gaatjes in de buitenrand van het aansluitstuk. Dit model gasmasker is zeldzaam. Waarschijnlijk is maar een klein aantal geleverd vóórdát het Ministerie van Sociale Zaken op 17 april 1940 de aan 'Oxygenium' en 'Mingramm' verleende vergunningen voor de import van gasmaskers uit Duitsland introk. Volgens het ministerie voldeden de gasmaskers niet aan de in het Gasmaskerbesluit 1937 gestelde eisen.⁵²

Besluit

Gelukkig kreeg Nederland geen luchtaanvallen met gifgas te verduren. Het totaal aantal geproduceerde volksgasmaskers is onbekend. De volksmaskers waren van Nederlands, Belgisch, Duits en Tsjechisch fabricaat. Bij al deze maskers is de gasfilterbus (vullingbus) rechtstreeks aan het gelaatstuk geschroefd. De filterbussen zijn onderling uitwisselbaar en passen op de verschillende modellen. De Nederlandse 40 mm schroeffitting is identiek aan de Duitse DIN-norm.

Het 'gasmaskergelaatstuk II' van groen rubber kan wel het typisch Nederlandse volksgasmaskergelaatstuk genoemd worden omdat het door twee rubberfabrieken,

⁵² *Nederlandsche Staatscourant* 75 (17 april 1940) 3-4.

Hevea en Vredestein, werd vervaardigd voor in totaal vier modellen gasmaskers, van de AI, Electro in Amsterdam en Duiker in Den Haag.

De gasmaskers werden na de Tweede Wereldoorlog nog opgeslagen en doorgebruikt bij politiekorpsen, brandweerkorpsen en de organisatie Bescherming Bevolking, totdat er voldoende nieuwe gasmaskers ('gasmasker K') voorhanden waren.

Tijdens de onderzoeksperiode zijn een vijftal hiaten in de Korporacollectie geconstateerd: de 'Gummihaube' en het 'Volox'-masker, beide van Draeger, het Belgische 'ademhalingsmasker SBA', het gasmasker 'Veritex' (variant met Rijkskeur 010) en de 'gasfilterbus II' van de AI Hembrug. Deze hopen we alsnog aan de collectie van Korpora te kunnen toevoegen.

Abstract

Since poison gas was used during World War I, long-range bombers had been introduced and tensions were rising in Europe, the Air Raid Precautions Act was passed in the Netherlands in 1936. The legislation emphasised individual responsibility for self-protection. This meant that citizens had to buy a gas mask themselves. The Gas Mask Decree (1937) required all gas mask models for Civil Defence units and civilians to be approved by the Dutch State Arsenal. Facepieces and filter canisters had to be marked with the State Acceptance Number and year(s) of approval and production. This paper identifies and describes the gas masks used by police, fire brigades, Civil Defence units and individual citizens, 1931-1940. Three models are heavy, regular Army box respirators, whose filter containers are worn in a haversack on the chest. All the other models are lighter civilian gas masks, with an easily replaceable screw-on filter canister attached to the facepiece. The gas masks were carried in a basic satchel or cylindrical metal case. Two Dutch-made gas masks have a peculiar design: the Veritex gas mask's facepiece has a swimcap type hood; the Hevea-Electro Model 128 gas mask's facepiece has no outlet valve. Air is inhaled and exhaled through the filter canister.

Keywords

gas mask, people's mask, air attack, air raid precautions services, poison gas, mustard gas

Over de auteur

Jos Breukers (1960) studeerde geschiedenis aan de Katholieke Universiteit Nijmegen en museologie aan de Universiteit Leiden. Hij is werkzaam als hoofdconservator bij Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid. Hij schreef over het Romeinse leger en aspecten van de politiegeshiedenis, zoals *Met gezag bekleed. Ceremoniële uniformen van de Nederlandse politie in historisch perspectief* (2009). Hij is redactielid van *Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid*.



- 1 De Faun tankautospuiter van de Dordtse brandweer, in gebruik van 1927-1950 (kenteken PJ-98-11). De autospuiter is voorzien van een koperen tank met een inhoud van 1000 liter en een pomp met een capaciteit van 2000 liter per minuut. Het voertuig is als brandweervan gebouwd, waarbij de opbouw onder beheer van de brandweer van Dordrecht tot stand kwam. Bij de Watersnoodramp van 1953 werd de Faun, hoewel al niet meer in gebruik, weer ingezet om water te verpompen in Dordrecht en 's-Gravendeel.

Inv.nr. 00044278

Redden, bergen, pompen, puinruimen en spuiten

De rol en betekenis van de brandweer tijdens de Watersnoodramp in 1953

LOUIS PH. SLOOS

Tijdens de Watersnoodramp was de Bescherming Bevolking (B.B.), de beoogde organisatie bij uitstek om hierbij te worden ingezet, nog in een ontwikkelingsfase en kon weinig uitrichten; haar rol bleef beperkt tot coördinatie.¹ De B.B. werd in 1986 opgeheven, B.B.-taken gingen over op de brandweer, en tegenwoordig kennen we veiligheidsregio's en de Ge-coördineerde Regionale incidentenbestrijdingsprocedure (GRIP).² Bij een ramp of crisis die zich uitstrekt over meer dan een veiligheidsregio kan maximaal worden opgeschaald tot GRIP-5, waarbij de veiligheidsregio's gezamenlijk het incident bestrijden. Hoe bracht de brandweer, toen de korpsen, waaronder vele kleine, in theorie een plaatselijke taak hadden en de communicatie met in het bijzonder het rampgebied zeer gebrekkig was, het er tijdens de Watersnoodramp van af?

165

Inleiding

Ruim zeven maanden na de Watersnoodramp publiceerde het Nederlandse Rode Kruis *Een volledige lijst van Slachtoffers van de overstromingsramp op 1 Februari 1953, ...* Op dat moment waren nog niet alle slachtoffers gevonden. Op deze lijst van slachtoffers staan ook de namen van drie brandweermannen. Zij staan hier niet op als burgerslachtoffers, als omgekomen inwoners van het rampgebied, maar als inwoners en lokale, vrijwillige brandweermannen die dienstdeden tijdens de ramp

Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid / Safe. Annual of Korpora, Heritage Public Safety, 164-191. DOI 10.5117/9789048563739_SLOOS

¹ *Inventaris van het archief van het Ministerie van Binnenlandse Zaken: Bescherming Bevolking (OBB), 1945-1985. Versie: 28-11-2016* (Den Haag 2010) 9.

² <https://www.inspectie-jenv.nl/toezichtgebieden/nationale-veiligheid/rampenbestrijding-en-crisisbeheersing>.

en omkwamen.³ In verband met haar aanwezigheid in de verschillende plaatsen en taakstelling, was de brandweer als allereerste met georganiseerde hulpverleningsploegen in het rampgebied om dag en nacht hulp te verlenen.⁴ Bijgevolg behoorden brandweermensen waarschijnlijk ook tot de eerste slachtoffers onder de hulpverleners. In de inleiding van een nieuwe *Handleiding voor de brandweer* uit 1955 schreven de samenstellers terecht:

In vreedetijd wordt de hulp van de brandweer bovendien vaak ingeroepen in gevallen die met brand niets uitstaande hebben, doch waarbij de veiligheid van mens of dier op het spel staat, zoals tengevolge van stormschade aan gebouwen of bij verkeersongevallen. Herinnerd zij ook aan het actief deel dat vele brandweren hebben gehad bij de reddings- en eerste herstelwerkzaamheden na de watersnoodramp van 1 Februari 1953.⁵

Dit beeld dat door de brandweerorganisatie zelf is geschetst wordt bevestigd in een van de eerste uitgebreide officiële rapportages (van de waarnemend Commissaris van de Koningin aan de minister van Binnenlandse Zaken) van de Watersnoodramp uit maart 1953, een belangrijk rapport, getiteld *Watersnood 1953. Rapport Fungerend Commandant Maritieme Middelen te Zierikzee. Chronologisch overzicht 31 Januari 21 Februari 1953. Gegevens van ooggetuigen*. Hierin staat namelijk over de eerste lokale hulpverlening: ‘Vooral de brandweer schijnt goed werk te hebben gedaan, vooral bij reddingswerk.’⁶

Over de Watersnoodramp begon direct daarna een onophoudelijke stroom aan publicaties te verschijnen. Hierin wordt relatief weinig primair aandacht besteed aan de hulpverlening. In de werken die daar wel (mede) over gaan is maar weinig oog voor de rol en betekenis van de brandweer bij de eerste en latere hulpverlening.⁷ Je leest hier echter wel over in ooggetuigenverslagen, waarover later meer. De meeste aandacht gaat over het algemeen uit naar de hulpverlening door de krijgsmacht en het Rode Kruis. Dit zie je ook terug in het bekendste boek over de Watersnoodramp, *De ramp* uit 1953. Van deze gelegenheidsuitgave om geld in te zamelen voor de slachtoffers zijn maar liefst ten minste 725.000 exemplaren gedrukt in zes talen, waardoor de beeldvorming van dit boek nauwelijks valt te overschatten.⁸ Ook voor

³ *Volledige lijst van slachtoffers van de Overstromingsramp op 1 Februari 1953, gerangschikt naar de gemeente van inwoning. De stoffelijke overschotten van de met * gemerkte personen zijn op het tijdstip van publicatie van deze lijst nog niet gevonden* ([Den Haag] z.j.) 15, 7, 9.

⁴ De Redactie, “‘Watersnood 1953’”, in: *De brandweer. Maandblad van de Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten* 2 (1953) 22,

⁵ P.J. Tupker (commissievoorzitter), *Handleiding voor de brandweer* (Den Haag 1955) 1.

⁶ Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Binnenlandse Zaken: Bescherming Bevolking (OBB), nummer toegang 2.04.5051, inventarisnummer 962.

⁷ Zie bijvoorbeeld: Anne-Marie Vinke-Vermazen, Jan Zwemer, *Helpt hen! Het zijn wezen. De hulpverleners na de Watersnood van 1953*, dat vrijwel uitsluitend over de inzet van de krijgsmacht gaat.

⁸ Louis Ph. Sloos, ‘De ramp: oplage 725.000 exemplaren. Het verhaal achter het bekendste boek over de Watersnoodramp in 1953’, in: *De boekenwereld. Blad voor bijzondere collecties* jrg. 39, nr. 1 (2023) 76-79.

het Korps Rijkspolitie is in dit verband doorgaans weinig aandacht. Bij publicatie van de vele beelden van de Watersnoodramp waarop hulpverleners te zien zijn wordt voorts niet zelden verzuimd te vermelden welke hulpverleningsdiensten te zien zijn of de informatie is onjuist;⁹ alles wordt als het ware op een hoop gegooid en gezien als krijgsmacht en/of Rode Kruis. In deze bijdrage wordt daarom de schijnwerper gezet op de brandweer als hulpverleningsdienst tijdens de Watersnoodramp. Hierbij komt zowel de eerste als de latere hulpverlening door lokale brandweren respectievelijk aanvullende korpsen van buiten het rampgebied aan bod.

“Crisisbestendig” in de uren waarin de zee toeslaat’

In het vakblad *De brandweer. Maandblad van de Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten* wordt in nummer 2 van 1953 door de redactie gewezen op de hulpverlening door lokale brandweren toen de Watersnoodramp zich voltrok:

Toen op 1 Februari j.l. de springvloed in ons land bezig was slachtoffers te maken, toen vele huizen en andere gebouwen door het woeste water werden verzwolgen, was ook de brandweer paraat. [...] In de plaatsen, steden en dorpen, waar het water de dijk kapot sloeg, waar het bruisende water onze vruchtbare akkers en boomgaarden overspoelde, waar het niets ontziende water alles meesleurde, mensen, dieren, gebouwen, werd een beroep gedaan op onze brandweren. Alarmkreten klonken, de sirenes, brandklokken, schellen werden in werking gesteld. Niet voor uitgebroken branden, neen erger nog, er dreigde groot gevaar voor mens en dier. De brandweercorpsen werden ingezet voor directe hulpverlening, het waarschuwen van de nog veelal slapende bevolking van de bedreigde gebieden, redden van mensen en vee, het openen van sluizen en alle direct voorkomende werkzaamheden.¹⁰

Het zou interessant zijn om te komen tot een compleet chronologisch overzicht van de inzet van de lokale brandweren in het rampgebied. Belangrijke bouwstenen daarvoor vormen ooggetuigenverslagen, zo blijkt. Het boek *De ramp. Een reconstructie van de watersnood in 1953* van Kees Slager is hier grotendeels op gebaseerd en de auteur behandelt de gebeurtenissen chronologisch plaats voor plaats. Hierbij komt in de meeste gevallen de lokale brandweer aan bod, die ofwel zelf in actie kwam, of wilde komen, ofwel, in de meeste gevallen door de burgemeester, werd gealarmeerd. Slager zegt op basis van zijn uitgebreide onderzoek op basis van vele ooggetuigenverslagen over de hulpverlening door de lokale brandweren:

De brandweer is de enige hulpverleningsdienst waar in de dorpen op kan worden teruggevallen. Natuurlijk is er ook politie, maar als een dorp twee politiemannen heeft is dat al veel. Bovendien zijn er nogal wat agenten die bij het zien van al dat water verlamd raken door paniek. De brandweermannen blijken, ondanks het vaak krakke-

⁹ Zie noot 53 voor een concreet voorbeeld.

¹⁰ D., ‘Heldenmoed’, in: *De brandweer. Maandblad van de Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten* 2 (1953) 36.

mikkige materiaal waar ze mee moesten werken, redelijk ‘crisisbestendig’ in de uren waarin de zee toeslaat. ‘Ik heb mijn hele leven bewondering voor die mensen gehad,’ zegt burgemeester Elkhuisen van Halsteren, want het waren stuk voor stuk vrijwilligers, die vaak op de meest ongunstige en dure uren vrouw en kinderen in de steek lieten om zich in te zetten voor de gemeenschap. Zo ook tijdens de rampnacht.¹¹

Brandweerman Ab van Prooijen, het eerste dodelijke slachtoffer onder de hulpverleners?

Als in de nacht van 31 januari op 1 februari om kwart voor vier de commandant van de vrijwillige brandweer van Nieuwe Tonge, H.A. van Tilborg, op initiatief van burgemeester C.H. (Chris) van Hofwegen (1916-1989) actie onderneemt, zijn dus in vele plaatsen in het rampgebied al lange(re) tijd lokale brandweren actief, maar we beperken ons hier voornamelijk tot Nieuwe Tonge en Halsteren.¹²

Anja Groenveld herinnert zich dat de brandweercommandant van Nieuwe Tonge een aantal mannen, onder wie de 28-jarige huisschilder en brandweerman Aalbert (Ab) van Prooijen (1924-1953), op vernoemd tijdstip verzocht om te assisteren bij een evacuatie uit het gehucht Grevelingen, waarvoor personenauto’s werden verzameld. Het was bekend dat de paar huizen op het hoge deel van genoemde plaats propvol zaten met angstige, afwachtende mensen. ‘We moeten maar proberen er wat weg te krijgen’, zei burgemeester Van Hofwegen tegen polderopziener Kees Luchtenburg.

Nieuwe Tonge ligt een paar kilometer landinwaarts en leek daarom veiliger. De burgemeester sprak de bijeengepakte mensen toe en zei dat de vrouwen en kinderen maar het beste konden vertrekken. Nog voor de eerste auto’s arriveerden viel om 4 uur even ten westen van Battenoord, nabij Nieuwe Tonge op Goeree-Overflakkee, een gat in de zeedijk.

Els Luchtenburg, die op dat moment in het volle huis van haar ouders zat, getuigde: ‘Die dijkdoorbraak was zo’n klap... Of de wereld verging! Het leek wel of we gebombardeerd werden. Alles dreunde en het huis stond te schudden.’ Vervolgens arriveerden over een binnendijk de personenauto’s. Omdat Battenoord op een hoog punt ligt, bleven de auto’s op de Binnendijk staan. De eerste inwoner die werd ge-

¹¹ Het beeld dat Slager schetst van de politie, de rijkspolitie, is wat zwartwit. Hoewel in het aangehaalde rapport *Watersnood 1953*. [...] staat over de (rijks)politie met betrekking tot de eerste lokale hulpverlening: ‘Het politiekorps was maar heel klein en kwam wederom niet uit de kleren’, komt een genuanceerde beeld naar voren in: Willem van der Ham, *Ooggetuigen van de watersnood 1953* (Amsterdam 2018) passim; bijvoorbeeld p. 116-117. Ook uit veel foto’s blijkt de actieve en belangrijke rol van de rijkspolitie in het rampgebied. Kees Slager, *De ramp. Een reconstructie van de watersnood van 1953* (Amsterdam, Antwerpen 2003) 153. NL-HaNA, BiZa / Bescherming Bevolking, 2.04.5051, inv.nr. 962.

¹² De brandweercommandant van Nieuwe Tonge komt niet voor in jaarboek van de Nederlandse Vereniging van brandweercommandanten, waarin deze per provincie en vervolgens alfabetisch per plaats worden vermeld. Slager, *De ramp*, passim.

- 2 Het gevolg van het doorbreken van de dijken bij Battenoord.

ANP



- 3 Een plaatsnaambord van Halsteren dat nog net boven het water uitsteekt. Nationaal Archief Den Haag, Fotocollectie Rijksvoorlichtingsdienst.

Eigen foto Arbeiderspers
Fotodienst



- 4 De brandweer varend op de Smidsweg in 's-Gravendeel tijdens de Watersnood.

Privé collectie



evacueerd was meteen ook een van de laatsten. Er vielen namelijk nieuwe gaten in de buitendijk waardoor enorme watermassa's met donderend geraas de polder instroomden. Het water steeg zo snel dat het over de lage Battenoordse dijk begon te stromen. Die binnendijk was de verbinding tussen Battendorp en Nieuwe Tonge, waar op dat moment de auto's met de evacués overheen reden. Vanaf Battenoord was te zien dat de koplampen van de auto's plotseling niet meer bewogen. De motoren moesten zijn stilgevallen.

Groepen mannen, onder wie brandweerman Ab van Prooijen, waagden zich te voet op de dijk. Ze liepen stevig omarmd om overeind te blijven in het geweld van de storm en het water. Vervolgens ging ook nog een tweede groep op pad, waarvan uiteindelijk drie man terugkeerden. Spoedig sloeg het noodlot toe en waren alleen nog radiohandelaar A. Schipper, die dit later allemaal heeft opgeschreven, en brandweerman Ab van Prooijen over. Enkele meters voor hun stond een auto. Binnenin zaten een moeder met drie kinderen, zonder chauffeur, die was weggelopen. Het water stond al in de auto. Schipper en Van Prooijen besloten hun passagiers een voor een naar een nabijgelegen huis (van H. Vreeswijk) op de dijk te brengen. Onder protest van de vrouw haalde Van Prooijen een van de kinderen uit de auto en nam het onder zijn arm. Schipper riep 'Ab, laten we het samen doen!', maar hij antwoordde: 'Ik kan het alleen wel.' Vervolgens diende zich een nieuwe waterzuil aan waardoor Van Prooijen zijn evenwicht kwijtraakte. Hij viel met het kind plat op het water, vloog met grote snelheid door een gat in de heg om direct daarna door het water te worden opgeslokt. Vervolgens brokkelde meteen de dijk af, waardoor de auto waarin de vrouw met de twee achtergebleven kinderen nog zat, ook in het water verdween.¹³

Ab van Prooijen was de eerste brandweerman die omkwam tijdens de Watersnoodramp. Hij liet een zwangere vrouw en twee kinderen achter. Zijn naam staat vermeld op het Nationaal Brandweermonument.¹⁴ Commandant Van Tilborg, die Van Prooijen op pad stuurde, moest later zelf ook voor het water vluchten maar overleefde de ramp. Op 30 april 1953 werd hij op paleis Soestdijk door de koningin ontvangen vanwege zijn 'belangrijke rol gespeeld bij redding [van] slachtoffers en later bij opruimingswerkzaamheden'.¹⁵

Schipper had het gered, maar stond er nu alleen voor. Hij ging schuifelend verder en kwam op een gegeven moment een vrachtwagen tegen tussen een huis (van Vreeswijk) en een schuur, waar zestien mensen bovenop zaten. Naast mensen uit de polder trof hij ook bakker en brandweerman Willem Breen aan, die vlakbij was gestrand met een brandweerwagen.¹⁶

¹³ Slager, *De ramp*, 133-135, 137 (zie ook: Van der Ham, *Ooggetuigen*, 126-127), www.deramp.nl.

¹⁴ <https://www.brandweernederland.nl/onderwerpen/brandweermonument/>

¹⁵ *Algemeen Handelsblad* (30 april 1954). Zie over Van Tilborgs rol voorts: van der Ham, *Ooggetuigen*, passim.

¹⁶ Slager, *De ramp*, 135.

Het mysterie van de verdwenen brandweerwagen

Het is niet duidelijk of voornoemde, gestrande brandweerwagen dezelfde was als die in de buurt van Nieuwe Tonge op weg gegaan was om boeren uit hun nood te gaan helpen en, toen plotseling de dijk scheurde, in een 'afschuwelijke diepte', een afgrond van water verdween. Zowel door de pers, een bericht 'door acht onafhankelijke getuigen bevestigd', als door de redactie van het blad *De brandweer*, wordt gesuggereerd dat de brandweermannen (20 brandweermannen onder leiding van de burgemeester volgens de eerste en 7 brandweermannen volgens de laatste bron) op dat moment (deels) nog in het voertuig zaten; een kop boven een kadertekst in verschillende kranten luidt: 'Brandweerauto met volledige bemanning en burgemeester stortte in diepte'. Burgemeester Van Hofwegen overleefde de Watersnoodramp en voor zover bekend kwamen bij dit voorval ook geen brandweermannen om het leven. Op het Nationaal Brandweermuseum komen alleen de drie namen voor van brandweermannen die elders omkwamen. De namen van de brandweermannen zouden wel vermeld kunnen staan in de lijst van slachtoffers van het Rode Kruis, maar we weten niet wie het zijn.¹⁷

Halsteren en het verlies van twee brandweermannen

Toen om 4.45 uur in de gemeente Halsteren (West-Brabant) de sirene loeide was de brandweer ook daar paraat. Het was bekend wat de oproep inhield, waarop de commandant, Jan van den Bergh, onmiddellijk de opdracht gaf om met twee wagens uit te rukken. Snel handelen was noodzakelijk want de bewoners in de polder moesten binnen de kortste keren geëvacueerd worden. In de nabijheid van de bedreigde plaats gaf hij zijn orders, zond zijn mensen verschillende richtingen uit en ging zelf met enkele leden van zijn personeel meehelpen. Vele mannen, vrouwen en kinderen werden gered, het vee in de stallen werd losgemaakt, toen de redders plotseling werden overvallen door een golf water van ongeveer 3 meter hoog.

Eén van de mannen stond bij een boom en kon zich 2 uur lang vasthouden totdat hij werd gered. De commandant en één brandwacht konden dit echter niet meer en verdwenen in het water. Met vele andere bewoners uit deze zwaar getroffen gemeenten kwamen zij om. Reeds dezelfde dag ging dit bericht door Zeeland en Brabant. Eerst op zaterdag 14 februari werd het lichaam van de commandant gevonden en daags daarna dat van de brandwacht. J. (Jan) J.A. van den Bergh, directeur gemeentewerken en commandant van de brandweer, en L. (Laurent) M.C. Rampart,

¹⁷ *Het Rotterdamsch parool* (4 februari 1953), De Redactie, 'Watersnood 1953', 22, <https://www.brandweernederland.nl/onderwerpen/brandweermuseum/Hetverhaaloverdeverdwenenbrandweewagen> komt niet voor in het ooggetuigenverslag van Van Hofwegen en vele anderen die op zijn verzoek een verslag maakten, waarop het boek *Ooggetuigen* van Van der Ham is gebaseerd, zie aldaar: passim.

brandwacht bij de vrijwillige brandweer, werden in de middag van 15 februari in Halsteren ter aarde besteld.¹⁸ De burgemeester en wethouders van Halsteren stuurden een officiële dankbetuiging aan de Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten, die aanving met de woorden:

In de nacht van 31 Januari op 1 Februari 1953 werd ook de gemeente Halsteren door een zware watersnoodramp getroffen. Het verlies van een groot aantal mensenlevens en de verwoesting van talrijke woningen en bedrijfsgebouwen met de veestapel zijn te betreuren. Bij hun poging om anderen het leven te redden, vonden nog de verdrinkingsdood de hoofdopzichter en commandant van de brandweer der gemeente, de heer J.J.A. van den Bergh en de brandweerman L.M.C. Rampart.¹⁹

Van den Bergh was gehuwd en had drie kinderen. Hij zou op 11 februari 50 jaar oud zijn geworden. Rampart was 33 jaar oud, eveneens gehuwd en had vier jeugdige kinderen.²⁰ Ook de namen van Van den Bergh en Rampart staan vermeld op het Nationaal Brandweermemorial.²¹

De omvang van de ramp wordt duidelijk

Uiteindelijk stond als de gevolg van de Watersnoodramp ruim 150.000 hectare grond – merendeels cultuurgrond – in Nederland onder water, ongeveer 5% of een twintigste deel van het toenmalige grondgebied.²² Dit bekende dat ook of juist uit plaatsen waar minder of geen sprake was van wateroverlast de brandweer kon en werd ingezet, al dan niet op eigen initiatief. Uit Heiligerlee schoot zelfs een brandweerman helemaal alleen met een brandweervan te hulp.²³

Zondagmiddag 1 februari 1953 bereikte de brandweer te Alkmaar het eerste alarm uit het noodgebied. De waarnemend districtsinspecteur van de brandweer in de provincies Noord-Brabant en Zeeland, G. Schoonheim, verzocht dringend assistentie met lichtaggregaten voor de gemeente Vlaardingen. Met assistentie van de brandweer van Bergen werd hierop uitgerukt met twee lichtaggregaten tezamen met vier aggregaten uit de Zaanstreek.²⁴

Maandagmiddag werden op verzoek van de districtsinspecteur 3 pelotons van elk 4 bluseenheden in paraatheid gebracht om zo nodig binnen een uur te verza-

¹⁸ D., 'Heldenmoed', 36.

¹⁹ Burgemeester en Wethouders van Halsteren, 'Dankbetuiging aan de N.V.B.C.', in: *De brandweer. Maandblad van de Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten* 2 (1953) 64.

²⁰ D., 'Heldenmoed', 37.

²¹ <https://www.brandweernederland.nl/onderwerpen/brandweermemorial/>

²² <https://longreads.cbs.nl/nederland-in-cijfers-2020/> (van de opgave op voornoemde website is de oppervlakte van de later aangelegde Flevopolder afgetrokken), <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/bescherming-tegen-het-water/watersnoodramp-1953>

²³ M., 'De nationale ramp', in: *Brand. Officieel orgaan van de Koninklijke Nederlandse Brandweervereniging* 2 (1953) 17.

²⁴ M., 'De nationale ramp', 18, G.P. Koppers, *Vijftig jaar Inspectie voor het Brandweerwezen* (2^e herz. uitg.; Den Haag 1990) 216.



5 Kaart waarop het rampgebied is aangegeven. Losse bijlage bij het boek [Hans Redeker], *De ramp* (Amsterdam 1953).

Inv.nr. R0989

melen bij de brandweerkazerne te Alkmaar, waarbij eten en drinken voor 24 uur meegenomen diende te worden.²⁵ Dinsdagavond om 19:00 uur riep de districtsinspecteur vervolgens op tot hulpverlening in de gemeente Ridderkerk. Een uur later vertrok een colonne van 12 wagens uit Alkmaar, Bergen, Oudorp, Heiloo, Schoorl, Egmond-Binnen, Ursem, Langedijk, Anna Paulowna, St. Maarten, Schagen en Schagerbrug verdeeld over drie pelotons. De politie te Velsen zorgde voor een snelle overgang over het Noordzeekanaal. De politie te Den Haag dirigeerde met een jeep de colonne door haar gemeente.

²⁵ M., 'De nationale ramp', 18.



- 6 Ahrens Fox nummer 4 van de Rotterdamse brandweer (kenteken NF-78-30) in actie te 's-Gravendeel. De gemeente Rotterdam schafte in 1926 als eerste land buiten de Verenigde Staten zeven exemplaren van deze automotorspuiten aan die in 1928 geleverd werden.

Inv.nr. 000444277



- 7 De Ahrens Fox nummer 4 van de Rotterdamse brandweer zoals bewaard gebleven in het Brandweermuseum van Borculo.

Collectie Brandweermuseum Borculo (met dank aan Gertie Voskamp)



- 8,9 Een deel van de brandweercolonne aan het werk in 's-Gravendeel.

Foto's Watersnoodmuseum, Ouwkerk

De politie te Rotterdam, gewaarschuwd door Den Haag, ving de colonne op en voerde haar verder. Voorbij Rotterdam werden alle benzinetanks bijgevuld en om 1:00 uur 's nachts werd Ridderkerk bereikt.

De brandweereenheden zouden 's morgens om half negen worden ingezet en een café werd aangewezen om de nacht door te brengen. De helft van de manschappen kon hierin, de andere helft moest wandelen, waarbij ze elkaar afwisselden. 's-Morgens werd begonnen met leegpompen van de grote polder. Omdat dit onbegonnen werk was voor deze bluseenheden werd de hele colonne naar Rhoon gedirigeerd, toen daar een oproep vandaan kwam. Hier zou een ondergelopen polder gedeeltelijk haar water kunnen spuien als een met modder verstopte gracht en riool het water niet langer tegenhielden. Hier konden de brandspuiten derhalve nuttig werk verrichten door de modder weg te spuiten, waarna de doorstroming inderdaad opgang kwam. Omdat geen verdere hulpverlening werd ingeroepen keerde de colonne hierop in overleg met de inspectie terug naar Alkmaar.²⁶

Toen donderdagmorgen een oproep kwam tot hulpverlening uit 's-Gravendeel, was de colonne een uur later alweer op weg. Met behulp van de Dordtse brandweer, die een GMC-autospuit, een Faun-tankautospuit (zie afb. 1) en twee spuiten van de in 1952 opgerichte Bescherming Bevolking inzette, werd 's-Gravendeel bereikt.

De kom van de gemeente lag in een apart poldertje in de Hoeksewaard, de Nes-polder, die leeggezogen moest worden. Nog meer brandweerkorpsen zijn vervolgens hierbij komen assisteren, uit Dordrecht, Rotterdam, dat twee Ahrens Foxen stuurde die 3000 liter per minuut wegspoten,²⁷ Veenendaal, Zeist, Soest, Soesterberg, Hilversum, St. Maartensdijk, Rotterdam en Sneek, dat een gloednieuwe auto-spuit stuurde, Alkmaar en nog uit verschillende plaatsen in Noord-Nederland. 's-Avonds om half acht werden zo uiteindelijk 40 bluseenheden ingezet bij de dijk van de Dordtse Kil bij 's-Gravendeel die het water wegzogen.

De heer J. Lagendijk, toen 61 jaar oud, brandmeester uit Dordrecht, had hier de leiding en heeft 67 uur onafgebroken gewerkt. Het water zakte 1½ cm per uur en uit een berekening bleek dat het tot maandagmorgen zou duren voordat al het water verdwenen zou zijn. Na een dienst van dertig uur arriveerden op vrijdag- en zaterdagavond per bus aflossingen. Zondagmorgen kwamen reeds grote delen droog te liggen en waren niet alle spuiten nog langer nodig om water weg te pompen.

Hierop vertrok peloton na peloton, maar niet na ontroerende dankwoorden van de burgemeester. De korpsen uit Alkmaar, Egmond-Binnen, Heiloo en Langendijk bleven nog tot de avond, maar toen was er ook voor hen geen water meer. Alles bij elkaar werden twee schoolgebouwen en 300 huizen door de van elders te hulp geschoten brandweer van het water bevrijd.

²⁶ Idem, 18-19.

²⁷ E.O.H.M. Ruempol, 1328-1928. *Gedenboek uitgegeven ter gelegenheid van het 600-jarig bestaan van de stad Rotterdam* (Rotterdam 1928) 333-334.



- 10** Een brandweerman (met helm) achter een brandweerwagen uit Zuid-Holland waarmee water wordt weggepompt. Rechts van hem staan twee brandweermannen met pet. Daarnaast staan vijf helpers van het Rode Kruis die lieslaarzen dragen en achter hen staat een burger. Geheel links staat ook een brandweerman met pet met een fotoestel en twee burgers.

Inv.nr. 4500117

In de huizen lag echter overal een laag slik en ook de kelders waren vol. Maandagmorgen vertrokken daarom de nog aanwezige korpsen samen met dat uit Bergen om met twee kleine babyspuitjes de kelders leeg te halen. Omdat deze werkzaamheden nog wel enige tijd in beslag zouden nemen reed dagelijks een afsploeg naar 's-Gravendeel. Nadat alle huizen van het slib waren ontdaan spraken de burgemeester, de lokale brandweercommandant (Pl. Sint Nicolaas) en de inwoners van 's-Gravendeel woorden van dank.²⁸

De Haagse brandweer

Zoals gezegd trok de brandweercolonne op dinsdag 3 februari door Den Haag, maar de Haagse brandweer was zelf ook al vroeg actief betrokken bij de hulpverlening tijdens de Watersnoodramp. Een noodkreet via een radiozender van een

²⁸ M., 'De nationale ramp', 17-19, *Jaarboek Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten 1953-1954, 1954-1955* ([Den Haag] z.j.), 47.



11 De Haagse brandweer aan het werk in Stellendam op Goeree-Overflakkee.

Nationaal Archief

reddingsboot, uitgezonden door de commandant van de vrijwillige brandweer van Stellendam (L. Visser), bereikte ook de Haagse brandweer. Hierop werden onmiddellijk manschappen vrijgemaakt om hulp te verlenen. Gedurende drie maanden werden door de Haagse brandweerlieden op Goeree-Overflakkee in Stellendam, Goederede en Ouddorp alle mogelijke werkzaamheden verricht.²⁹ Volgens een van de Haagse bevelvoerders speelden zij daar 'Manusje van alles'.

De montageploeg legde een noodverlichting aan, waarbij veel geïmproviseerd moest worden, soms zelfs met waslijnen. Voorts trok de ploeg er elke dag op uit om te zoeken naar auto's en tractoren, die op boerderijen en in garages nog in het water stonden. Kwetsbare onderdelen werden nagekeken, gerepareerd of vervangen, dikwijls noodherstellingen onder het motto: als de boel straks droog is, is iedere wagen en elk landbouwwerktuig weer hard nodig. Ook meer piëteitsvol werk behoorde helaas tot de werkzaamheden, het assisteren bij het bergen van lijken.³⁰ En toen dreigden plotseling twee polders opnieuw onder te lopen nadat amfibievaartuigen

29 A.C. Broeshart, *De geschiedenis van de brandweer in Nederland* (Rijswijk 1986) 153, *Jaarboek Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten 1953-1954, 1954-1955*, 53.

30 v. K., 'De watersnood en de brandweer', in: *Brand. Officieel orgaan van de Koninklijke Nederlandse Brandweervereniging* 2 (1953) 36.



12 Hulpdiensten waaronder van de Haagse brandweer poserend voor materieel en een ingezette tractor op de kade te Stellendam.

**Watersnoodmuseum,
Ouwkerk**



13 Hulp van de brandweer bij het reinigen van aard-appels op Goeree-Overflakkee.

**Noord-Hollands Archief /
Fotoburo de Boer**

sluizen ramden. Maar gelukkig konden deze door leden van het korps hersteld en erger voorkomen worden.

Ondertussen zaten de collega's die in Den Haag achterbleven niet stil. Toen de in Stellendam gestationeerde ploeg de Stellendamse spuit boven water had, ging deze linea recta naar Den Haag, waar de thuisblijvers er wel raad mee wisten. 'Als nieuw gaat ie terug naar Stellendam', beweerden ze.

Door de dienstverlening tijdens de ramp had het brandweermateriaal zwaar te lijden, onder meer van het zoute water. Zo moest de autospuit van Oude Tonge vrijwel volledig worden gereviseerd, inclusief de inventaris, waarmee een totaalbedrag van 4600 gulden gemoeid was.³¹ Andere voorbeelden van hulp door ‘thuisgebleven’ brandweerlieden zijn de 500 dekens die met behulp van omroepwagens in tweeën-half uur tijd werden ingezameld, en in vijf minuten twee complete bedden. En niet te vergeten de inzamelingen die werden gehouden en een flink bedrag opleverden voor het National Rampenfonds, zoals door de brandweer in Bennekom en Schiedam.³²

Brandgevaar en ondergelopen kelders

Nadat veel ondergelopen gebieden en huizen door de brandweer van het water waren bevrijd, werd zij geconfronteerd met haar aloude taak, het blussen van branden. De vrees bestond namelijk dat hooi, dat in het water had gestaan, zou gaan broeien. In de inmiddels drooggepompte Alblasserwaard werd zelfs gesproken van een ‘brandweermobilisatie contra de hooibroei’.³³

Een andere veel voorkomende taak was nog altijd het leegpompen van ondergelopen kelders, zoals in Dordrecht, Klundert en Abbenbroek. In deze plaatsen werkte de brandweer van Driebergen-Rijsenburg samen met de brandweer van Dordrecht, die van Breda en Maastricht met het korps van Klundert, het Biltse korps met collega’s op een nog onbekende locatie, maar ze gaven acte de présence, en dat van Wassenaar ging naar de geadopteerde gemeente Abbenbroek.³⁴

Het hoogtepunt lag wat dit betreft nog in Oude Tonge, waar zich zeker 100 brandweerlieden uit vele plaatsen verzamelden, waaronder uit Tilburg, Nijmegen, Rotterdam, Breda en Den Haag. Op dit gebied waren het niet alleen de te hulp gesnelde brandweren die zich verdienstelijk maakten, ook de korpsen uit de getroffen gebieden zelf weerden zich. Zo lukte het de Sliedrechtse brandweer in vier dagen een gehele woonwijk van plusminus 700 woningen droog te leggen.³⁵ Maar ook met de broodnodige lichtaggregaten snelde de brandweer te hulp. De Edese brandweer deed goed werk in Dinteloord en op Goeree-Overflakkee. Maar ook Breda en Eindhoven wisten van wanten.³⁶

Op Goeree-Overflakkee werd met maar liefst duizend meter brandslang de uitgevallen waterleiding vervangen. Met deze hoeveelheid slang lukte het een dub-

³¹ Brief van de gemeente Oude Tonge aan de Districts-Inspecteur van het Brandweerwezen voor Zuid-Holland en Utrecht, d.d. 24-10-1953, brief van J.B.H. Roelofs, Districtsinspecteur voor het Brandweerwezen, d.d. 6-11-1953. Dossier brandweer Oude Tonge, nr. 2053, Korpora. Erfgoed Publieke Veiligheid, Apeldoorn.

³² v. K., ‘De watersnood en de brandweer’, 36, 38.

³³ Idem, 35.

³⁴ Ibidem.

³⁵ Ibid.

³⁶ Idem, 36.

bele verbinding te maken ter overspanning van een groot gat in de dijk bij Stellendam, waar de drinkwaterleidingbuizen onklaar waren geworden. Verschillende gemeenten konden toen weer profiteren van het intact gebleven pompstation te Oudorp. Met behulp van de autospuit te Melissant kon tevens de watertoren in Sommelsdijk weer worden gevuld via een ruim 500 meter lange noodleiding van brandslangen. Het verbruik kon toen netjes worden geregeld. Het dagverbruik voor Middelharnisen Sommelsdijk werd 's nachts in de toren van Sommelsdijk gepompt en overdag profiteerden de gemeenten Goedereede, Stellendam, Herkingen, Melissant, Dirksland en Ouddorp van de noodleiding.³⁷

Op Goeree-Overflakkee werd met maar liefst duizend meter brandslang de uitgevallen waterleiding vervangen.

De Rotterdamse brandweer ging naar Strijen om onder andere huizen schoon te spuiten, zoals die van De Lier, en met hetzelfde doel werd ook Numansdorp aangedaan. Ook andere, specifieke diensten werden geleverd. Zo moest een bunker worden opgeblazen, maar die zat nog half in de duinen vast. Om de bunker los te krijgen werd het zand er omheen weggespoten.

In Goeree-Overflakkee, aardappelland, zaten de boeren met bemodderde aardappelen die daardoor onverkoopbaar waren geworden. Maar ook het reinigen daarvan was voor de brandweer niet teveel gevraagd. 'De brandweer wist wat slangen schrobben is, dus waarom dan geen aardappelen reiniging op grote schaal', zoals *Brand. Officieel orgaan van de Koninklijke Nederlandsche Brandweervereniging* in maart 1953 berichtte. En op Rozenburg werd dit kunstje toegepast bij het reinigen van gevels van woningen, hoewel een foto ook laat zien dat vrouwelijke inwonsters de muren aan het schoonschrobben waren en de brandweer hen van water voorzag.³⁸

Steunbetuigingen, geld en hulp uit het buitenland

De Nederlandse brandweertochten die niet konden gaan helpen hebben in gedachten meegeleefd en doormiddel van radio en pers zich geprobeerd een voorstelling te maken van de soms onoverwinnelijke problemen waar de brandweer in het rampgebied voor stond. Dat dit ook in het buitenland zo werd gevoeld, daarvan getuige onderstaand telegram van de directeur-generaal van de Italiaanse brandweer, dat via Holland Radio P.T.T. binnenkwam:

³⁷ Ibidem.

³⁸ Idem, 36-37.

Het Italiaanse corps brandweerlieden, zeer gevoelig voor de verschrikkelijke catastrofe, betuigt haar innige solidariteit met de Hollandse collega's, welke bij de moeilijke hulpverlening te werk zijn gesteld om de bevolking van de overstromde gebieden te kunnen redden, terwijl zij afwacht om gezamenlijke humanitaire hulp te kunnen verlenen.³⁹

De Italiaanse brandweer bood dus zelfs aan om ter plaatse te komen helpen. Solidariteit werd voorts betuigd door Portugal, Luxemburg, en België, dat, hoewel dit zelf ook van de overstromingen te lijden heeft gehad, tevens hulp aanbood. De Luxemburgse collega's zamelden geld in. Uiteindelijk haalde de Luxemburgse Brandweer Federatie onder de brandweerkorpsen een bedrag op van maar liefst 10.000 gulden. Een cheque van dit bedrag werd op zaterdag 17 maart door de Algemeen Secretaris van de Luxemburgse Federatie overhandigd aan de voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten, A. Jonker. In een brief werd door de Luxemburgse Federatie het voorbehoud gemaakt dat het bijeengebrachte geld uitsluitend mocht worden besteed voor de gezinnen van het brandweerpersoneel in Nederland die het slachtoffer van de watersnood waren geworden en dat geen hulp mocht worden verleend in gevallen, waarin van overheidswege werd voorzien. Er is vervolgens een Brandweer Hulpfonds Watersnood 1953 ingesteld, waarin de Luxemburgse gift en nog enkele andere bedragen zijn gestort. Uit het hoofdbestuur is een commissie gevormd die bestond uit de heren Ph.C. Harmsen, A.J.W. Mathijssen en ir. S. Moesker. Deze commissie zou het hoofdbestuur adviseren over de verdeling van de gelden. Andere bijdragen aan het fonds werden gedaan door: De Vereniging 'Arnhems Brandweer' (750 gulden) en het brandweerkorps van Baarle-Nassau (25 gulden).⁴⁰

Het Brandweer Hulpfonds Watersnood 1953 stond los van het Rampenfonds en was meer te beschouwen als een soort adoptiefonds. Het Rampenfonds moest echter voorgaan, dus korpsen, die daaraan nog geen bijdrage geleverd hadden, moesten in de eerste plaats aan het Rampenfonds denken.⁴¹

Zoals gezegd bood zowel Italië als België ook hulp op locatie aan, en die kwamen, net als Fransen, Duitsers en zelfs Amerikanen. Het meest spectaculair was de Italiaanse brandweer, schrijft het vakblad *Brand* terecht. Dit gold zowel voor hun uitrusting als voor de omvang van de eenheid. Daarom zal hier wat uitgebreider op de rol en betekenis van de Italiaanse brandweer tijdens de Watersnoodramp worden ingegaan.⁴²

In Italië was en is de brandweer nationaal georganiseerd in plaats van gemeentelijk. De brandweerlieden droegen in 1953 militaire uniformen, bruinachtig van kleur,

³⁹ De Redactie, "Watersnood 1953", 22.

⁴⁰ 'Nagekomen berichten', in: *De brandweer. Maandblad van de Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten* 2 (1953) 35. Anoniem, 'Brandweer Hulpfonds Watersnood 1953', in: *De brandweer. Maandblad van de Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten* 2 (1953) 66-67.

⁴¹ Anoniem, 'Brandweer hulpfonds Watersnood 1953', 67.

⁴² v. K., 'De watersnood en de brandweer', 37.

met militaire distinctieven. Hun kepi's en helmen waren voorzien van een brandweembleem (zoals dat nu nog in gebruik is): twee bijlen die elkaar kruisen in een rood cirkeltje waaruit een vlam slaat. In dit rode cirkeltjes staat het nummer van het korps vermeld, met bijvoorbeeld nummer 1 voor dat van Rome.⁴³ Het materieel was rood-wit gekleurd, waaronder amfibievoertuigen van het 83ste korps uit Turijn. Vooral dit deed het volgens voornoemd blad, waarin werd gesteld: 'Misschien zijn er wel Nederlandse brandweelieden geweest, die met een afgunstige blik naar deze deputatie van het Corpo Nazionale Vigili del Fuoco hebben gekeken'.⁴⁴

Behalve uit Turijn was de Italiaanse brandweer afkomstig uit: Rome, Alessandria, Ancona, Bologna, Bolzano, Brescia, Ferrara Genua, Milaan, Napels, Novara, Padua, Pavia, Piacenza, Reggio Emilia, Sondrio, Treviso, Venetië, Verona en Vicenza. Daarnaast waren zes man met een technische achtergrond aanwezig van het Direzione Generale Servizi Anticendi en een technicus van Imcaradio, een gespecialiseerde amfibieënreparateur en twee spoorwegbeambten.⁴⁵

De concentratie van alle medewerkers en al het materieel vond plaats in Milaan, waar het brandweercommando nauw samenwerkte met de spoorwegen. De expeditie-eenheid zou zich namelijk per trein naar Nederland begeven.

Naast de wagons voor het personeel, 154 man, was de trein uitgerust met rijtuigen met twee 'auto's', twee radioauto's (verbindingsauto's), een ambulance, zes FIAT 640/N vrachtwagens, 5 GMC amfibieën (DUKW's), een amfibie Jeep (een Ford GPA, gebaseerd op de door Ford gebouwde Jeep, ook wel Seep, van Sea Jeep, genoemd), een lichte vrachtwagen, een gereedschapswagen, een veldkeuken, een generator, een tankautospuit FIAT 640/N en een motorfiets, maar ook veel licht materieel, zoals boten met en zonder buitenboordmotoren, touw, slaapzakken, rubberlaarzen, leren jassen, proviand, fotomateriaal en zelfs duikersuitrustingen.

Het konvooi bestond uit een gemengd eerste en tweede klas rijtuig, twee derde klas rijtuigen, een goederenwagon met kantoor- en kleine spullen, een verwarmingsvoertuig en 18 open goederenwagons voor het grote materieel.⁴⁶

Dit (brandweer)hulptransport over het spoor mag waarschijnlijk een unicum worden genoemd. In de middag van maandag 9 februari passeerden de in totaal maar liefst 25 rijtuigen de Nederlandse grens en werd station Roosendaal aangedaan. In de wachtkamer werden de Italiaanse hulpverleners onthaald op soep, koffie en spaghetti! Na een kort oponthoud vervolgde de trein haar reis naar Zevenbergen,

⁴³ *Algemeen Handelsblad* (12 februari 1953).

⁴⁴ v. K., 'De watersnood en de brandweer', 37-38.

⁴⁵ Michele Sforza, 'La tragedia della notte di Sant'Ignazio. L'alluvione dell'Olanda del 1953', in: *Quaderni di Storia Pompieristica* 1 (2020) 3-19, aldaar 6-15.

⁴⁶ Carlo Malagamba, 'La tragica notte di S. Ignazio nell'inverno del 1953 in Olanda', internetpublicatie op ReadKong van het *Archivio Storico Vigili del Fuoco Torino*, <https://it.readkong.com>, aldaar: <https://it.readkong.com/page/la-tragica-notte-di-s-ignazio-nell-inverno-del-1953-in-6391139>, 9-10, <https://www.provinz.bz.it/sicherheit-zivilschutz/brandschutz/berufsfeuerwehr/willys-jeep-amphibienfahrzeug.asp>



- 14 Twee van de 18 open goederenwagons van de Italiaanse brandweer expeditie-eenheid met daarop een Fiat 640/N vrachtwagen en een DUKW van het brandweerkorps van Padua te Zevenbergen.

Nationaal Archief, Den Haag. Fotograaf H.J. Stuvel



- 15 Italiaanse brandweerlieden aan het werk bij het Hollands Diep.

Zeeuws Archief, Archief Rijkswaterstaat Deltadienst afdeling voorlichting. Fotograaf Frits Gerritsen

de eindbestemming.⁴⁷ Daar werd dr. ir. Carlo Malagamba, de commandant van het nationale brandweerkorps uit Italië en bevelvoerder van het hulpkorps, nog diezelfde dag begroet door de burgemeester, H. Schaminée (1905-1988).⁴⁸

De 'reusachtige trein', aldus het *Algemeen Handelsblad*, werd geparkeerd op de sliplijn naast de suikerfabriek in Zevenbergen. Deze fabriek ging samen met de trein het kwartier van de Italiaanse brandweer vormen. De Italianen werkten aanvankelijk aan het herstel van de grote dijk langs het Hollands Diep aan de Brabantse zijde.⁴⁹

Maar ook de buitenlandse brandweereenheden maakten noodverlichtingen, spotten huizen schoon, riolen door en hielpen kelders leegzuigen of borgen lijken van mens en dier.⁵⁰ De commandant van de Tilburgse brandweer, F. Flameling, verklaarde later: 'Wat de Italiaanse brandweer-organisatie met haar bewonderingswaardige uitrusting, onmiddellijk na het uitbreken van de waterramp aan hulpvaardigheid heeft ten toon gespreid, dat grenst aan het ongelooflijke'.⁵¹ Overigens gaf de Italiaanse deputatie ook acte de présence bij de uitvaart van de omgekomen brandwacht en brandweercommandant te Halsteren.⁵²

Maart: fase 2

Nadat brandweren uit alle delen van het land tijdens het voltrekken van de Watersnoodramp direct, soms op eigen initiatief, hulp boden in het rampgebied, werd in maart weer een beroep op hen gedaan. Volgens Flameling bleef de ontredde ring zo groot dat de geteisterde dorpsgemeenschappen niet in staat waren om de opruimings- en bergingswerkzaamheden met eigen middelen te verrichten.⁵³ Op 4 maart deed de minister van Binnenlandse Zaken, dr. L.J.M. Beel, daarom een telegrafische oproep aan Burgermeester en Wethouders van Amsterdam, Utrecht, Groningen, Tilburg, Nijmegen, 's-Hertogenbosch, Breda en Amersfoort om beroepsbrandweerpersoneel ter beschikking te stellen voor het verrichten van opruimingswerkzaamheden op Goeree en Overflakkee en wel hoofdzakelijk in Oude Tonge.⁵⁴ Vanzelfsprekend werd gaarne aan deze oproep voldaan met het resultaat dat reeds in de loop van donderdag 5 maart achtereenvolgens in Middelharnis arrieverden:

⁴⁷ *Overijsselsch dagblad* (10 februari 1953).

⁴⁸ *Nieuwsblad van het Zuiden* (10 februari 1953), *Algemeen Handelsblad* (12 februari 1953).

⁴⁹ *Nieuwsblad van het Zuiden* (10 februari 1953).

⁵⁰ v. K., 'De watersnood en de brandweer', 38.

⁵¹ *Nieuwe Tilburgsche Courant* (19 maart 1953).

⁵² D., 'Heldenmoed', 36.

⁵³ *Nieuwe Tilburgsche Courant* (19 maart 1953).

⁵⁴ NL-HaNA, BiZa / Bescherming Bevolking, 2.04.5051, inv.nr. 229, J.B. Schuitemaker, 'Nogmaals de watersnood en de brandweer', in: *Brand. Officieel orgaan van de Koninklijke Nederlandse Brandweervereniging* 4 (1953) 56, 59.

DE HEER MINISTER.

min v biza gv
pol telcentr ut
telexbericht no. 77 den haag, 4 maart 1953, 17.05 uurb =aa=

aan: de burgemeester en wethouders van
amsterdam,
utrecht,
 groningen,
tilburg,
nijmegen,
's-hertogenbosch,
breda,
amersfoort.

ter kennisgeving aan de districtsinspecteurs van het brandweer-
wezen.

de commissaris der koningin in de provincie zuid-holland heeft
een dringend beroep op mij gedaan om bemiddeling te verlenen, dat
ten behoeve van de hulpverlening op goeie-overflakke: (hoofdzake-
lijk in oude tonge) de beschikking wordt verkregen over beroeps-
brandweerpersoneel, dat aldaar gedurende ongeveer 14 dagen zou
kunnen worden belast met opruimingswerkzaamheden. in verband met de
min of meer technische aspecten van deze werkzaamheden (vele hu-
zen verkeren b.v. in bouwvallige staat) en het feit, dat daarbij
nog verscheidene lijken zullen worden aangetroffen is het niet wel
mogelijk de werkzaamheden uit te voeren met personeel, dat in deze
niet over enige ervaring beschikt.

ik zou het bijzonder op prijs stellen indien ik per omgaande

van u zou mogen vernemen of u bereid bent in deze uw medewerking
te verlenen en een beroep te doen op de medewerking van uw gemeen-
telijk brandweerpersoneel. bij eventuele inschakeling van dit per-
soneel ware dit zo mogelijk te voorzien van klein materiaal, zoals
pikhouwelen en touwen.

ter bepaling van de gedachten over het benodigde aantal man-
schappen moge ik u nog mededelen, dat ik daaromtrent de volgende
aanbeveling zou willen doen:

amsterdam	15
utrecht	10
groningen	5
tilburg	5
nijmegen	5
's-hertogenbosch	5
breda	5
amersfoort	5

voor betrokkenen zal ter plaatse voor lagering en voeding
worden gezorgd.

de vergoeding van de kosten van deze hulpverlening zal t.z.t.
worden geregeld.

de minister van binnenlandse zaken,
get. beel.

min v biza gv
pol telcentr ut

*aanbeveling heeft voortdurend
van 13 man die voor de komende
dagen kunnen worden. dit onder-
deed van de van de opvang-
brandweeren. de van de
de van de van de 49
van de van de
173 LR.*

16 Het telegram dat minister Beel op 4 maart liet uitgaan om op-
nieuw de hulp in te roepen van de Nederlandse brandweer.

Nationaal Archief, Den Haag. Foto auteur



17 De Amsterdamse brandweer aan het werk in Oude Tonge (Goeree-Overflakkee).

Stadsarchief Amsterdam

Uit Amsterdam: 15 man, te weten een brandmeester, een hoofdbrandwacht en 13 brandwachten, voorzien van pikhouwelen, sloopgereedschap, schoorsteenladders en steigertouwen;

Uit Nijmegen: een autospuit met bezetting, bestaande uit een onderbrandmeester en 4 brandwachten;

Uit Breda: een open transportwagen met 5 brandwachten;

Uit Tilburg: een gesloten transportwagen met 5 brandwachten;

Uit Den Bosch: 4 brandwachten;

Uit Groningen: een gesloten transportwagen met 2 hoofdbrandwachten en 3 brandwachten.

Op 6 maart arriveerde nog een groep uit Utrecht bestaande uit een onderbrandmeester en 9 brandwachten. De totale brandweesterkte bedroeg daarmee 49 man.

Op verzoek van de Afdeling Openbare Orde en Veiligheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken werd aan de brandmeester M. Mey uit Amsterdam het bevel over de gezamenlijke brandweergroepen opgedragen. De eerste taak van brandmeester Mey was om na aankomst in Middelharnis te zorgen voor onderdak. Dit

was gelet op de grote schade uiteraard niet eenvoudig. Uiteindelijk werden voorlopig twee lokalen in een openbare lagere school ter beschikking gesteld met het benodigd aantal kribben. Deze lokalen en kribben waren bestemd voor een tweede werkploeg uit Haarlem, die binnen enige dagen zou komen. De op 5 maart aangekomen ploegen werden hier gelegerd. De ploeg uit Utrecht vond de volgende dag onderdak in een lokaal gelegen boven de centrale keuken, van waaruit ook het eten werd verstrekt.⁵⁵

De kortste weg van Middelharnis naar Oude Tonge stond nog onder water, zodat via een omweg over met zandzakken gerepareerde binnendijken naar Oude Tonge moest worden gereden, een afstand van +/- 18 km. Dit tweemaal per dag afleggen van die afstand met grote kans op het defect raken van de voertuigen ten gevolge van de slechte weg, was bezwaarlijk en tijdrovend. Op voorstel van de kapitein van de mariniers Robert Hidde (Bobsje) de Jonge Oudraat (1921-2003), die toen met een detachement mariniers in Oude Tonge lag, werd daarom na enige dagen verhuisd naar een door hem ter beschikking gesteld kampschip gelegen in Oude Tonge. Deze verblijfplaats had bovendien als voordeel dat langer kon worden doorgewerkt. De mariniers belastten zich met de verzorging van het brandweerpersoneel. De ligging was iets primitiever dan in Middelharnis, maar dit minder gerief woog ruimschoots op tegen de voordelen.⁵⁶ Er was gezorgd voor een goede kledinguitrusting en een groepje plattelandsvrouwen nam de voedselvoorziening voor haar rekening, die aan niets te wensen overliet.⁵⁷

De Utrechtse brandweergroep, die een goed onderdak vond in Middelharnis, had aanvankelijk enig bezwaar tegen de verhuizing. Maar nadat de commandant van de Utrechtse brandweer (E. Priester) zich persoonlijk van de toestand op de hoogte stelde en de voordelen van een verblijf in Oude Tonge boven dat in Middelharnis inzag, sloeg ook de Utrechtse brandweer haar bivak in het kampschip op. De burgemeester van Oude Tonge was met de nieuwe situatie zeer ingenomen.⁵⁸

Uit de ambtsberichten van de brandweer die vervolgens vanuit Oude Tonge binnenkwamen schreef de pers 'wat zich daar op de Zeeuwsche en Zuid-Hollandse eilanden, om West-Brabant niet te vergeten, nog steeds afspeelt, vertoont

⁵⁵ Schuitemaker, 'Nogmaals de watersnood en de brandweer', 59.

⁵⁶ In Adri van Vliet, Willem J.J. Geneste, *Operatie Noach. De hulpverlening door de Koninklijke Marine en de Watersnoodramp van 1953* (Den Haag 2003) wordt in het hoofdstuk 'Het Korps Mariniers' de inzet van de mariniers tot 12 februari behandeld. Hun verrichtingen daarna komen niet aan bod en bijgevolg ook de samenwerking met de brandweer niet. In het bewuste hoofdstuk staat echter wel een foto van veel later met als bijschrift 'Mariniers ruimen rommel op te Oude Tonge, maart 1953'. Het aantal mariniers en brandweermensen op deze foto is echter ongeveer fiftyfifty. Schuitemaker, 'Nogmaals de watersnood en de brandweer', 59. Zie over De Jonge Oudraat: https://nl.wikipedia.org/wiki/Robert_de_Jonge_Oudraat en: <https://www.tracesofwar.nl/persons/44111/Jonge-Oudraat-de-Robert-Hidde-Bobsje.htm>

⁵⁷ *Nieuwe Tilburgsche Courant* (19 maart 1953).

⁵⁸ Schuitemaker, 'Nogmaals de watersnood en de brandweer', 59, *Jaarboek Nederlandse Vereniging van Brandweercommandanten 1953-1954, 1954-1955*, 66.



18 Mariniers en brandweermannen gezamenlijk aan het werk in Oude Tonge.

Watersnoodmuseum, Ouwerkerk

het beeld van een werkelijk drama.⁵⁹ Dit leidde in tweede instantie alsnog tot zorg over de uitrusting van de brandweerlieden. Ze waren weliswaar allen gekleed in een brandweertenuue, zodat ze tegen een stootje konden, maar de werkzaamheden die verricht moesten worden bestonden hoofdzakelijk uit het omzetten en opruimen van aangespoeld wrakhout, bestaande uit weggeslagen boerschuren, deuren, kozijnen, vloeren, daken enzovoorts, waartussen grote hoeveelheden losgeslagen balen stro. De gehele dag moest worden gewerkt in water dat 30-70 cm hoog stond. Dit maakte het dragen van lieslaarzen noodzakelijk. Om besmettingsgevaar tegen te gaan was het bovendien nodig de handen te bedekken met rubberhandschoenen. De meegebrachte rubberhandschoenen waren echter spoedig gescheurd.⁶⁰

In de eerste dagen kon slechts de beschikking worden verkregen over 12 paar lieslaarzen, de overige manschappen moesten het voorlopig met lage rubberlaarzen doen. Dit maakte een speciale werkverdeling noodzakelijk.

De met lieslaarzen uitgeruste manschappen werden opgesteld in het water. Ze gaven het hout en dergelijke door aan de rest van de op de drogere plaatsen opgestelde manschappen, die dit op stapels legden. Met behulp van een lier, waarover een aanwezige Rotterdamse werkploeg beschikte, respectievelijk van een GMC truck van de Landmacht, ter beschikking gesteld door de kapitein van de mariniers, werden de stapels naar een bepaalde plaats getrokken, waar het hout op wagens werd geladen en tot buiten het dorp werd vervoerd.

⁵⁹ *Nieuwe Tilburgsche Courant* (19 maart 1953).

⁶⁰ Schuitemaker, 'Nogmaals de watersnood en de brandweer', 59.

Na enige dagen werd het tekort aan lieslaarzen aangevuld door de Nederlandse Heide Maatschappij. Bovendien werd door de Provinciale Stichting Maatschappelijk Werk en het Rode Kruis te Den Haag een ruim voldoende aantal rubberhandschoenen van prima kwaliteit verstrekt. 20 lieslaarzen van ondeugdelijke kwaliteit werden omgeruild voor betere. Een groot aantal gebruikte, doch nog goede sokken, werd afgestaan, zodat de manschappen, die natte voeten hadden gekregen, een paar droge sokken konden aantrekken.

Het Rode Kruis in Oude Tonge zorgde voor kleding en gaf 50 warme truien in bruikleen. De vrouwelijke vrijwilligers belastten zich met het wassen van de kleding. Het drogen daarvan geschiedde met behulp van een 'heater', verstrekt door de Provinciale Stichting Maatschappelijk Werk. Over een gebrek aan medewerking had men dus niet te klagen.

En deze ondersteuning van de hulpverleners was zoals gezegd geen overbodige luxe. Flaming berichtte: 'Zoals de werkelijkheid is, daarover is zelfs een ooggetuige verslag nog onduidelijk. Het werk is onoverzichtelijk en je weet niet waar te beginnen. Er ligt hier een dijk van 300 m. lang over de gehele lengte opgestapeld met wrakhout. Ondenkbaar wat er niet in zit; en daaronder uit komen nog steeds slachtoffers: mannen, vrouwen en kinderen.'⁶¹

Achtereenvolgens zijn door de brandweerploegen de volgende terreinen stelselmatig bewerkt: een terrein gelegen achter het Verenigingsgebouw. Dit kwam op 10 maart gereed. Diezelfde dag steeg het water weer met grote hevigheid en moesten niet minder dan tien lijken geborgen worden. En het aantal kadavers van vee dat aanspoelde was bijna legio. Al dit bergingswerk was een sinistere bezigheid.⁶² Voor het zoeken naar slachtoffers werden bootpatrouilles ingesteld. Tegen besmettingsgevaar waren de manschappen de dag na hun aankomst ingeënt tegen tyfus door de plaatselijke arts.⁶³

Op verzoek van de kapitein van de mariniers werd daarop een nieuw bergingsproject ter hand genomen in de omgeving van de Julianastraat, Emmastraat en Wilhelminastraat. Deze buurt was zwaar getroffen. Een gehele rij huizen aan de Julianastraat was tot op de fundering door het water weggeslagen evenals een rij huizen aan de Stationsweg. Gehele gezinnen waren hier door het water meegevoerd en omgekomen. Andere huizen in de buurt waren zeer zwaar gehavend, buitenmuren weggeslagen, enzovoorts. In de tuinen tussen deze huizen waren het wrakhout uit de polders en van de huizen zelf, alsmede kadavers en stromijten terecht gekomen. De manschappen moesten hier in 60 tot 70 cm water werken, waardoor herhaaldelijk de laarzen volliepen bij het stappen in de gaten en dergelijke. Dagelijks werden slachtoffers geborgen en een aantal kadavers weggevoerd. De lieslaarzen en rubberhandschoenen kwamen hier goed van pas.

⁶¹ *Nieuwe Tilburgsche Courant* (19 maart 1953).

⁶² *Ibidem*.

⁶³ Schuitemaker, 'Nogmaals de watersnood en de brandweer', 60.

Op initiatief van de kapitein van de mariniers, die zijn jongere mariniers gaarne aan de oudere en meer ervaren brandwachten zag toegevoegd, werden deze en ook de verdere werkzaamheden verricht in samenwerking met de mariniers.⁶⁴ De verstandhouding tussen de brandweerlieden en de mariniers was naar Flaming onbevredigend 'allervoortreffelijkst'. 'Een teamgeest, welke in een woord loffelijk kan worden genoemd.'⁶⁵

Besluit

Op 14 maart naderden de bergingswerkzaamheden in Oude Tonge hun voltooiing. De hulpverleners raakten zichtbaar vermoeid. Daarom werd besloten zondag 15 maart een rustdag te nemen. De eerste zondag was met toestemming van de burgemeester van het strengreligieuze dorp Oude Tonge doorgewerkt. De rustdag werd onder andere besteed aan het bezichtigen van de doorgebroken dijken.

Maandag 16 maart werd aan een nieuw bergingsobject begonnen, dit keer aan de Zuidijk. Hier was hetzelfde beeld te zien, met dit verschil dat niet langer in het water gewerkt hoefde te worden. Op 18 maart was ook deze klus geklaard, waarbij weer meerdere slachtoffers geborgen en kadavers verwijderd werden.

Op 19 maart werd de gehele brandweerploeg met de mariniers ten slotte ingezet voor bergingswerkzaamheden in een kleine polder aan de weg richting Den Bommel. Hiermee waren de werkzaamheden zo goed als voltooid. Het nog te verrichten werk, grotendeels bestaande uit het opladen van hout enzovoorts, kon door burgers worden overgenomen. In overleg met de burgemeester werd daarom besloten op 20 maart af te reizen. In totaal werden 65 slachtoffers geborgen en verscheidene kadavers verwijderd. Geld en voorwerpen van waarde die waren gevonden werden aan de politie overgedragen.

Tijdens het verblijf van de brandweerploegen op Goeree-Overflakkee hebben de minister van Binnenlandse Zaken, de Commissaris der Koningin in de provincie Zuid-Holland, de hoofdinspecteur en een inspecteur van het Brandweerwezen alsmede de commandanten van de brandweer in Utrecht, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Breda, Nijmegen en Amsterdam een bezoek aan Oude Tonge gebracht en de werkzaamheden in ogenschouw genomen.

De dag voor het vertrek bracht ook de commandant van het Korps Mariniers, generaal-majoor P.J. van Gijn nog een bezoek. Van deze gelegenheid maakte kapitein De Jonge Oudraat gebruik om een gezamenlijke bijeenkomst van mariniers en brandweerpersoneel te beleggen. Namens de gezamenlijke brandweerkorpsen werd aan de kapitein een sigarettenkoker met inscriptie aangeboden als dank voor de voortreffelijke samenwerking tussen beide, in wezen zo verschillende groepen

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ *Nieuwe Tilburgsche Courant* (19 maart 1953).

en voor de uitstekende verzorging waartoe de kapitein had meegewerkt. De brandmeester Mey ontving eveneens een sigarettenkoker met inscriptie.

Alvorens het rampgebied definitief te verlaten woonden vele brandwachten nog een kerkdienst bij, die door de vlootpredikant voor de mariniers van alle gezindten werd gehouden. Om 9 uur werd door een deputatie van mariniers, brandweer en R.I.M.I. (Reparatie Inrichtingen Materieel Inspectie van de Koninklijke Landmacht) een krans gelegd op het massagraf van de slachtoffers waarbij alle brandweerlieden aanwezig waren. De gelden daarvoor werden bijeengebracht door de mariniers en de gezamenlijke brandweergroepen.

Abstract

The fire brigade was the first to dispatch emergency teams to the disaster area and provide assistance day and night, thanks to its omnipresence and versatility. This meant that local, voluntary firefighters were probably among the first rescue workers to fall victim.

This contribution thrusts the fire brigade as a rescue service during the flood into the spotlight. This shows both the initial and the subsequent assistance provided by local fire brigades and additional units from outside the disaster area. Research has shown that the role played by the Dutch fire service – not to mention the Italian fire brigade – was massive and hugely significant, especially considering they worked under very dire circumstances and with limited resources.

Keywords

Dutch flood 1953, fire brigade, disaster relief, Zeeland, North Brabant, South-Holland

Over de auteur

Louis Ph. Sloos (1972) studeerde geschiedenis en boekwetenschap aan de Universiteit Leiden en promoveerde tevens aan deze instelling. Zijn belangstelling gaat vooral uit naar de (militaire) geschiedenis, cultuur, het boek en de publieke veiligheid in de Vroegmoderne Tijd en de negentiende eeuw. Als actief onderzoeker en publicist heeft hij een zeer groot aantal publicaties op zijn naam staan. Hij is werkzaam als senior conservator bij Korpora, Erfgoed Publiek Veiligheid en is hoofdredacteur van *Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid*.

AANWINSTEN

voor de
collectie



1 Harger Drunkometer uit 1948.
Inv.nr. 39761

‘Blazen in een ballonnetje’

De Harger Drunkometer

In 2023 verwierf Korpora de historische collectie van het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) in Den Haag, het centrale rijksinstituut voor forensisch onderzoek ten bate van politie en justitie. Dit instituut ontstond in 1945 als Gerechtelijk Natuurwetenschappelijk Laboratorium. In 1951 werd daarbij in het pand aan de Raamweg in Den Haag ook het Gerechtelijk Geneeskundig Laboratorium ondergebracht.

Tot de historische collectie van het NFI behoort ook een exemplaar van een Harger Drunkometer, ademanalyseapparaat, in een metalen koffer uit 1948. De Harger Drunkometer werd in 1931 uitgevonden door hoogleraar dr. Rolla Neil Harger (1890-1983), biochemicus en farmaceut aan de Indiana University, School of Medicine. Hij verkreeg in 1936 het patent op dit ademanalyseapparaat, dat werkt volgens het

Het exemplaar van de Harger Drunkometer is ook ingezet langs de weg; dit haalde zelfs de krant.

procedé van de redoxreactie met kleurverandering. De in een luchtballon uitgedemde lucht werd in het apparaat gepompt en door een buis gevoerd met een oplossing van zuur kaliumpermanganaat. De paarse kleur van deze oplossing werd donkerder bij aanwezigheid van ethanol (alcohol). Op een buis met schaalindeling was vervolgens de gemeten hoeveelheid alcohol in de adem, het alcoholpercentage, af te lezen. De hoeveelheid alcohol in de adem is doorgaans tweeduizend keer kleiner dan die in het bloed.

Het ademanalyseapparaat is volgens het merkplaatje op het apparaat vervaardigd door de firma Stephenson Corporation in Middletown, New Jersey. Deze firma verhuisde in 1946 en werd daarbij omgevormd tot Stephenson Corporation, Resuscitation, Hospital and Scientific Equipment, in Red Bank, New Jersey. De twee verschillende adressen op het apparaat en de koffer doen vermoeden dat het apparaat zelf al vóór 1946 vervaardigd is, en na 1946, met het nieuwe firmanaamplaatje op de koffer, naar Nederland werd geëxporteerd.

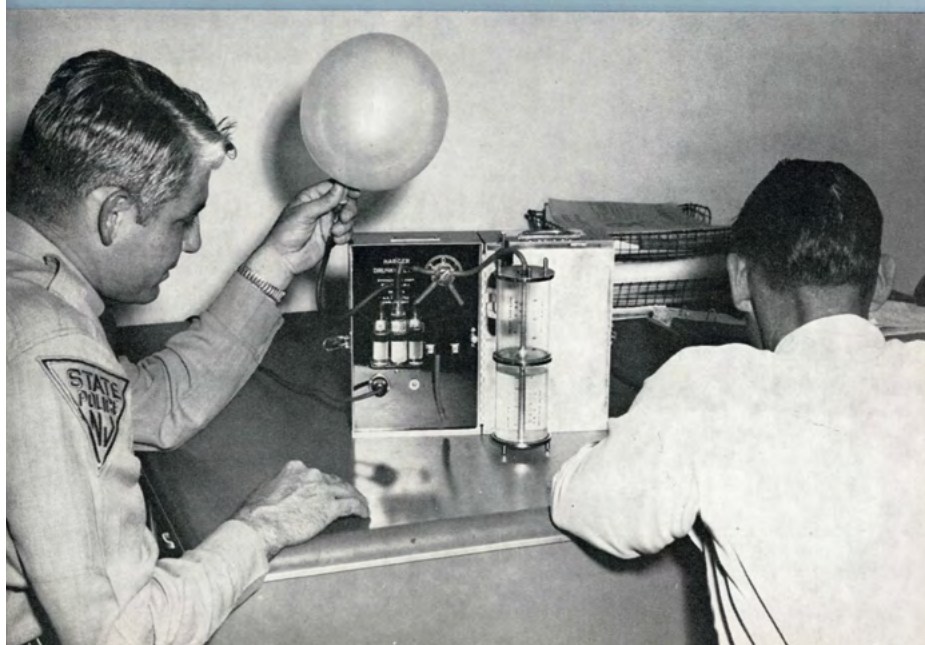
Deze Harger Drunkometer is in 1948 in het Gerechtelijk Natuurwetenschappelijk Laboratorium getest en daarna incidenteel gebruikt voor het vaststellen van de aanwezigheid van alcohol in de adem met behulp van een luchtballon en de chemische kleurreactie.



JUNI 1963
25E JAARGANG NR.

6

politie



2 Harger Drunkometer in gebruik bij de New Jersey State Police.

Inv.nr. 22047

De belangrijkste bijdrage van het Gerechtelijk Laboratorium was en bleef echter jarenlang het bloedalcoholonderzoek. Na alcoholcontroles in het verkeer liet de politie door een dokter bloed afnemen bij de verdachte van drankgebruik, en deze bloedbuisjes werden opgestuurd naar het Gerechtelijk Laboratorium voor de exacte bepaling van de hoeveelheid alcohol in het bloed, het alcoholpromillage, als rechtmatig bewijs in het strafrechtelijk onderzoek.

Het exemplaar van de Harger Drunkometer is ook ingezet langs de weg; op 10 november 1950 hield de rijkspolitie een alcoholcontrole op de rijksweg Leeuwarden-Groningen, bij Tietjerk. Automobilisten, die van de Leeuwarder markt huiswaarts keerden, moesten een luchtballon opblazen. Dit haalde zelfs de krant. Het resultaat werd vervolgens door een medewerker van het Gerechtelijk Laboratorium onderzocht met de Drunkometer. De officier van Justitie en diens substituut-officieren van de rechtbank Leeuwarden waren bij deze beproeving aanwezig. Het apparaat bleek te gecompliceerd voor dagelijks gebruik bij alcoholcontroles langs de weg.

AANWINSTEN

voor de
collectie



1 Groot tenue zwartlakense jas van een commissaris van politie 2e klasse uit Nederlands-Indië. Deze modeljas werd vanaf 1929 ingevoerd en tot 1942 bij de Indische politie gedragen.

Inv.nr. 2171

Politieuniformen uit voormalig Nederlands-Indië

Hoewel uniformen van de Algemene Politie uit het voormalige Nederlands-Indië zeldzaam zijn, wist Korpora onlangs de hand te leggen op een aantal kledingstukken daarvan. Het betreft een zwarte lakense jas van het grote tenue van een commissaris van politie 2^e klasse en een jas en een broek van van grauwegeel kakidril van het kleine tenue van een politieopziener. Laatstgenoemde politierang werd op 24 december 1932 gewijzigd in inspecteur van politie.

Beide uniformtypes zijn in 1929 ingevoerd. Het grote tenue heeft een zwart boord waar aan beide zijden een embleem op behoort te worden bevestigd. De ondermouwen behoren twee kleine zespuntige sterren van verguld metaal of geborduurd gouddraad te bevatten. Het zwarte laken van de tuniek is langs meerdere zijden afgewerkt met zwart zijden W-band, wat de jas een oosterse aanblik geeft.

De grauwegele rijbroek van kakidril is voorzien van doublures, bedoeld als versteviging bij het paardrijden.

De beide goudkleurige schouderpassanten en de dito emblemen op de kraag ontbreken. Het bewuste kraagembleem bestaat uit een leeuw die het rijkswapen vasthoudt, omgeven door lauwertakken, met daarboven, in een banderol, de tekst Je Maintiendrai. Het goudkleurige schouder snoer voorzien van twee pennen, die op de rechterschouder onder de schouderpassant met een knoop bevestigd moest, is aanwezig. De jas van grauwegeel kakidril met een colbertkraag wordt van voren gesloten met vier dofbronzen metalen knopen voorzien van het rijkswapen met

kroon. De schouderlappen waarop de rangonderscheidingstekens worden bevestigd ontbreken. De jas heeft twee borst en heupzakken die met een klep met kleine dofbronzen metalen knoopjes, eveneens met het rijkswapen, worden afgesloten. Alle knopen zijn vervaardigd bij Cordesius & Zn. te Batavia. De jas en rijbroek zijn vervaardigd bij de firma Aug. Savelkoul, eveneens in Batavia.

De grauwegele rijbroek van kakidril is voorzien van doublures, bedoeld als versteviging bij het paardrijden. De broekspijpen kunnen door middel van rijgveters worden gesloten. De rijbroek is aan de achterkant voorts voorzien van een trekker met gesp.



- 2 Een inspecteur van politie van de Algemene politie in Nederlands-Indië in zijn uniform van grauwegeel kakidril. Begin jaren dertig.

Inv.nr. 002206



- 3 Commissaris van politie 1e klasse in groot tenue.

Inv.nr. K10003.031

Commissaris van Politie 1^o kl.
Groot tenue.

De Algemene Politie, voor het eerst zo genoemd in 1911, bestond uit Stadspolitie, Veldpolitie met Gewestelijke Recherche, Cultuurpolitie en Bestuurspolitie.

In 1940 telde de Algemene Politie in Nederlands-Indië 51 commissarissen van politie 2e klasse die waren verdeeld over de grote steden op Java en de buitengewesten. De meesten daarvan waren van Europese afkomst. Slechts een klein aantal Indonesiërs (minder dan 10%) kwam vanaf 1928 in aanmerking voor hoge politiefuncties. Dit betrof telgen van de vier Javaanse vorstenhuizen op Java. Echter, de allerhoogste functie, die van hoofdcommissaris van politie, bleef voorbehouden aan Europeanen. Dit gold overigens ook voor de functie van inspecteur van politie, die in beperkte mate (minder dan 3%) door adellijke Indonesiërs loyaal aan het Nederlandse gezag, werd uitgeoefend.

Naast de grote tenuejas van commissaris van politie 2e klasse bezit Korpora nog drie van deze typen Indische grote tenues, te weten van een hoofdcommissaris van politie 1e en 2e klasse (inv.nrs. 2901371 en K00148) en van een ondercommissaris van politie (inv.nr. K02025). Deze politie uniformkleding werd vanaf 1929 tot aan de Japanse bezetting in maart 1942 bij de Indische politie gedragen.



- 4 Het uniform van grauwegeel kakidril van een inspecteur van politie van de Nederlands-Indische algemene politie. Jaren dertig.

Inv.nr. K10002.0152



- 1 De 1932 Ford Model AA-overvalwagen van de Amsterdamse gemeentepolitie in gebruik voor het liggend vervoer van bijvoorbeeld dronkenlappen en lastige arrestanten.

Inv.nr. 18022.137

De gemeentepolitie als zieken- en ongevalleervoerder van 1924 tot 1979

THIJS GRAS EN HANS WALDECK

'Nadat den slachtoffers ter plaatse de eerste geneeskundige hulp was verleend, zijn zij per politie-ambulance naar het Academisch Ziekenhuis overgebracht.'¹ In Nederland verzorgden een vijftigtal gemeentelijke politiekorpsen tussen 1924 en 1979 zieken- en ongevalleervoer. Over dit relatief onbekende fenomeen, schreven bovengenoemde auteurs, namens het Nederlands Ambulance Archief,² deze bijdrage.

Inleiding

Het lijkt wat vreemd, maar in ons land heeft de politie in de vorige eeuw op diverse plaatsen een rol gespeeld bij het vervoer van slachtoffers van – vooral – verkeersongevallen en geweldsdelicten. Ze gebruikte hiervoor aanvankelijk rader- en rijwielbrancards (zie afbeelding 7 en het artikel van Leo van Bergen in dit boek) en later auto's, die een brancard aan boord hadden en daarmee zo nodig een gewonde naar huis of naar een ziekenhuis konden brengen. Enkele korpsen beschikten zelfs over heuse ambulances, die in uitrusting niet onderdeden voor die van een GGD of van ziekenhuizen. Uiteindelijk waren het de professionalisering van de ambulancezorg en het gebrek aan affiniteit met deze taak bij de politie, die eind jaren zeventig van de vorige eeuw een eind maakten aan deze dienstverlening.

In dit onderzoek hebben wij ons beperkt tot het gemotoriseerde gewondenvervoer. We vonden 50 gemeentelijke politiekorpsen, die zich tussen 1924 en 1979 met een echte of een hulpambulance hebben ingezet bij het vervoer van gewonde personen. In dit artikel gaan we in op de achtergrond van deze op het eerste gezicht politie-vreemde taak en kijken we welke korpsen met welke voertuigen op dit gebied actief geweest zijn. Nog niet alle informatie is achterhaald, maar we menen op dit moment voldoende te weten om een goede indruk te kunnen geven.

Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid / Safe. Annual of Korpora, Heritage Public Safety, 200-231. DOI 10.5117/9789048563739_GRAS&WALDECK

¹ *Nieuwe Apeldoornsche Courant* (23 maart 1939).

² Kenniscentrum voor de geschiedenis van de ambulancezorg.

De politie als medisch hulpverlener

Een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van de politie was de invoering van de Gemeentewet in 1851. De burgemeester werd de ordehandhaving en de zorg voor de openbare ruimte toevertrouwd. Een belangrijke taak van de politie was het bewaken van die openbare orde en het optreden bij verstoringen daarvan. Het werd in de wat grotere gemeenten bij uitstek het werkterrein voor gemeentelijke politiekorpsen.³

Al vrij snel werden de dienders geconfronteerd met tal van maatschappelijke problemen, die op het scheidsvlak van sociale zorg en gezondheidszorg lagen. Dat had weer te maken met sociale en economische ontwikkelingen, waardoor de Nederlandse maatschappij rond 1870 als het ware openbrak. Mensen trokken naar de grote steden, sociale problemen werden minder vaak met de ‘mantel van het geloof’ bedekt en kwamen open en bloot aan de oppervlakte. Drankmisbruik ging gepaard met veel openbare dronkenschap.

Bij de grootstedelijke korpsen kregen de agenten al vrij snel de taak gewonden of onwel geworden personen, die zich in de openbare ruimte bevonden, te vervoeren. We zien dit tussen 1870 en 1890 in zowel Amsterdam, Rotterdam, Den Haag als enkele andere grotere steden, zoals Leiden, Utrecht, Leeuwarden en Maastricht, maar zelfs in kleinere steden, zoals Gorinchem en Schiedam. Aan de bureaus werden vervoermiddelen geplaatst, die natuurlijk ook te gebruiken waren voor het vervoer van dronkenlappen. Aanvankelijk waren dit gewone draagbaren en raderbrancards en vanaf 1910 rijwielbrancards. In Amsterdam werden ze ‘gasthuiskarretjes’ genoemd, maar ze hadden ook de meer sinistere bijnaam ‘rammelende doodsbedden’.⁴

Op veel politiebureaus bevonden zich verbandtrommels. Daarnaast verzorgden veel korpsen EHBO-cursussen voor hun personeel en werden hulpposten ingericht in bureaus en posthuizen van politie.⁵ Door de toenemende drukte in het verkeer, kreeg de politie het bovendien steeds drukker met verkeersongevallen, die zich immers vrijwel altijd in de openbare ruimte voordeden. Zij was als een van de weinige gemeentelijke organisaties 24 uur per dag, zeven dagen per week paraat, ingesteld op acuut ingrijpen en voorzien van een structuur, waardoor hulp kon worden opgestart of opgeschaald. Naarmate grote en kleinere steden qua inwonertallen en infrastructuur groeiden en op steeds meer plekken een gemeentelijk politiekorps werd gevormd, groeiden deze korpsen mee en kregen ze steeds vaker te maken

³ De taak van de politie wordt duidelijk gemaakt in Artikel 28 in de Politiewet 1957 en Artikel 2 in de Politiewet 1993: “De politie heeft tot taak in ondergeschiktheid aan het bevoegd gezag en in overeenstemming met de geldende rechtsregels te zorgen voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die deze behoeven.”

⁴ T. Gras, G. Rottink, *De broeders van de breukendienst. 100 jaar eerste hulp en ziekenvervoer door de G.G.D. Amsterdam 1908-2008* (Zaltbommel, 2008) 14-20.

⁵ H. Waldeck, *De Eerste Hulpdienst en het ziekenautowagenpark van de G.G.D. 's-Gravenhage van 1912 tot 1930* (de Wijk, 2023) 11.

2 De brancardpositie in het Fiat Tipo Zero-vrachtwagentje van de politie-brandweer van de gemeente Delft.

Collectie Hans Waldeck



203

met EHBO en gewondenvervoer. In Nederland hebben ongeveer honderd korpsen zich hiermee vanaf het eind van de negentiende eeuw beziggehouden.

De eerste gemotoriseerde ziekenvervoermiddelen

Door de kleine schaal, waarop de politie opereerde, hadden de dienders aanvankelijk genoeg aan de benenwagen en fietsen, maar uitdijende gemeenten, een uitgebreider takenpakket en de opkomst van de auto – zeker na de Eerste Wereldoorlog – zorgden voor behoefte aan gemotoriseerde vervoermiddelen. Daarbij kwam ook het autovervoer van gewonden in beeld.

De eerste op dit gebied was de gemeente Zeist. In november 1924 kwam daar een Ford Model TT in gezamenlijke dienst van de politie en de brandweer. De auto was groen van kleur, getuige de bijnaam ‘groene vrachtwagen’, maar ze werd ook wel als ‘beestenwagen’ betiteld. Er konden twee brancards in en er waren brandslangen aan boord.⁶ De groene kleur maakt duidelijk dat ze primair voor de politie bedoeld was.

Het jaar daarop introduceerde de gemeentepolitie Apeldoorn een multifunctionele auto, die bedoeld was voor allerlei politietaken, maar zo nodig ook slachtoffers van verkeersongevallen kon vervoeren. Vermoedelijk was dit een bestelwagenmodel voorzien van een brancard en een verbandtrommel. De inzet moest evenwel

⁶ Zeister Courant (8 november 1924).

tot een minimum beperkt worden, want het was 'uiterst pijnlijk om in dien auto gestopt te worden.'⁷

Het derde korps was dat van Delft, waar de gemeente de politie en de brandweer in 1925 tot één dienst – de politie-brandweer – had samengevoegd, die onder algehele leiding van de politie stond. Begin 1926 werd het wagenpark uitgebreid met een Fiat Tipo Zero open vrachtwagentje. Het chassis was al meer dan 12 jaar oud en de opbouw simpel. Het was vooral voorzien voor technische hulp bij ongevallen, maar ook een brancard behoorde tot de uitrusting. Het was allemaal wel een beetje primitief. De brancard met gewonde werd op de bodem van de laadbak gelegd en bij regen werd er een zeiltje overheen gespannen.

Een vierde vroeg voorbeeld betrof Rotterdam. Ondanks dat in deze stad een GG&GD het ongevallenvervoer verzorgde, schafte de gemeentepolitie in 1928 een Studebaker aan met bovenin een brancard 'Raam de Mooy', zodat er ook gewonden in vervoerd konden worden.⁸

De eerste ziekenauto's

Waarschijnlijk ter compensatie van hun duidelijk niet optimale ziekenvervoermiddelen, waren het Delft en Zeist, die – toen zij hun vrachtauto's moesten vervangen – als eerste politiekorpsen in Nederland echte ambulances aanschaffen. In Zeist kreeg de gemeente in 1929 via een particulier een Cadillac-chassis uit 1916 aangeboden, waar door een onbekende firma een ambulancecarrosserie op werd gezet.⁹ Deze auto heeft het nog tot 1939 'uitgehouden'!

In Delft vroegen enkele gemeenteraadsleden zich af of de politie wel mensen op een brancard moest vervoeren. B&W vonden van wel en maakten onderscheid in het gewondenvervoer – waar de gemeente verantwoordelijk voor was – en het ziekenvervoer, dat onder het Oude en Nieuwe Gasthuis viel, dat daarvoor een overeenkomst had met de particuliere vervoerder De Graaf. Het gewondenvervoer in Delft was aan de politie toevertrouwd en daar kon iedereen zich in vinden, aldus B&W. En zo kocht de politie-brandweer een Packard sedan voorzien van een 8 cilinder motor met een luik in de achterzijde, waardoor een brancard met slachtoffer naar binnen geschoven kon worden.

In mei 1930 was de ambulance inzetbaar. De auto was een buitenkansje geweest, maar het was een personenauto, waar maar één persoon op een brancard mee ver-

Bovendien was hij bang dat de auto oneigenlijk gebruikt zou worden, helemaal toen hij vernam dat 'bruidsauto' de nieuwe bijnaam was.

⁷ *Nieuwe Apeldoornsche Courant* (13 september 1928).

⁸ *De Tijd* (29 december 1928).

⁹ *Utrechts Nieuwsblad* (25 maart 1929).



- 3** De Packard sedan uit 1930 van de politie-brandweer van de gemeente Delft met een niet-standaard luik aan de achterzijde voor het inbrengen van een brancard.

Collectie Hans Waldeck



- 4** Het inbrengen op een brancard van een gewonde door personeel van de politie-brandweer van de gemeente Delft via het luik in de achterzijde van de 1930 Packard sedan.

Collectie Hans Waldeck

voerd kon worden. Raadslid R. Schoemaker (ingenieur en hoogleraar aan de TU) had nog gepleit voor een echte ziekenauto-opbouw met ruimte voor meer slachtoffers, zodat de in medische triage onervaren agenten iedere gewonde mee konden nemen en ter plaatse van het ongeval geen keuze hoefden te maken. Bovendien was hij bang dat de auto oneigenlijk gebruikt zou worden, helemaal toen hij vernam dat ‘bruidsauto’ de nieuwe bijnaam was.¹⁰ Uiteindelijk werden zijn bezwaren weggevoerd. De auto was een te mooie aanbieding geweest om te laten lopen en de burgemeester verzekerde de raad dat de politieagenten er geen plezierreisjes mee zouden maken.

‘Überfallwagens’ en multifunctionele voertuigen

In de periode van 1929 tot 1939 werden bij een zestal andere politiekorpsen zogenoemde multifunctionele voertuigen aangeschaft, waarbij gewondenvervoer slechts één van de functies was (tabel 1). Ze moesten daarnaast verdachten kunnen vervoeren, materialen voor verkeersongevallen – zoals breekijzers, lichten en waarschuwingsborden – bij zich hebben en – in geval van ordeverstoringen – grotere aantallen agenten kunnen aanvoeren. Vandaar dat de bijnaam in Hilversum ‘überfallwagen’ werd, al was niet iedereen daar blij mee, omdat het de politie in een ongunstig daglicht stelde.¹¹ Binnen de dienst sprak men liever van ‘de Victor’, omdat het een Ford V8 was.

Tabel 1 Politievoertuigen voor onder andere gewondenvervoer

PLAATS	MERK	KLEUR	IN DIENST	VERVANGING
Wassenaar	Onbekend	Zwart	11-1929	1933 / Chevrolet
Apeldoorn	Onbekend	Groen?	06?-1930	1938 / Ford
Sneek	Chevrolet?	Ivoorgeel	1933/34	1939 / Chevrolet
Hilversum	Ford V8	Groen	02-1936	In WO II gevorderd?
Schiedam	Chevrolet Truck	Wit later blauw	09-1936	Ca. 1946
Den Helder	Chevrolet	Lichtgrijs	12-1938	eind 1941 gevorderd

In Apeldoorn was de afspraak dat de politieauto gewonden naar huis bracht als dit door de ter plaatse zijnde arts werd opgedragen. Moest iemand naar het ziekenhuis, dan werd om de ziekenauto van het ziekenhuis gebeld, die dan met een ver-

¹⁰ Handelingen van de Gemeenteraad Delft (18 juni 1930) 79 (stadsarchiefdelft.nl).

¹¹ *Gooi- en Eemlander* 16 en 18 januari 1936.

pleegster aan boord ter plaatse kwam.¹² In de praktijk bleken echter regelmatig soms zelfs ernstig gewonden door de Apeldoornse politieauto naar het ziekenhuis te zijn vervoerd.

Voor Hilversum, Schiedam en Den Helder was de in 1933 voor Sneek gebouwde auto het lichtend voorbeeld.¹³ Dankzij het verslag van het bezoek dat een delegatie uit Den Helder in september 1936 aan Sneek bracht, is van deze auto en zijn uitrusting vrij veel bekend (zie kadertekst: Medische uitrusting van de service-auto van Sneek). Uit dit verslag:

In Sneek had men een z.g.n. service-auto die, zowel bij brand als bij andere voorval- len dienst kan doen. Deze auto was inderdaad ingenieus bedacht en ingericht. Bouw en inrichting waren als volgt: Een truck waarop een bestelcarrosserie is gebouwd. In deze carrosserie, met afzonderlijke cabine voor den bestuurder en voorts voorzien van een achterportier, is plaats, op houten banken, voor ongeveer 12 manschappen. In het dak bevindt zich een dakluik en op het dak is een gelegenheid om zich op te stellen voor het nemen van foto's, enz. Aan de achterzijde een trekhaak voor het aanhaken van andere voertuigen of meêsleepen van voorwerpen welke den weg versperren of in het water zijn terecht gekomen. Met de ruimte in de carrosserie is, wat men noemt, gewoekerd. Ieder plekje is benut. De zitbanken zijn tevens kasten.

207

De rapporteur had nog een eigen toevoeging: 'Deze auto zou m.i. nog moeten worden gecompleteerd met een gelegenheid voor het koken van water, ten einde de manschappen van warme koffie te kunnen voorzien.'

Medische uitrusting van de service-auto van Sneek¹⁴

2 draagbrancards

Verbandkist

Beenspalken

Zuurstofapparaat

Lakens voor lijken

Riemen voor krankzinnigen

Spuwkom

Dreggen

Desinfectiespuit

Dwangbuis

2 zakken zand om bloed op de weg te bedekken

1 lijst waarop namen en adressen van medici

¹² F.J. Hagen, Eerste Hulpverlening bij straat-ongevallen te Apeldoorn. In: *De Samaritaan* (1933) 36-38.

¹³ *Sneeker Nieuwsblad* (8 juli 1939).

¹⁴ Regionaal Archief Alkmaar, Archief Den Helder, 1919-1994, toegang 1064, inventarisnummer 12410.



5 De 1936 Chevrolet Model F Standard van de gemeentepolitie Schiedam naast twee Harley-Davidson-motorrijwielen

Beeldbank Schiedam

In Amsterdam kocht de politie in 1933 'overvalwagens' waar zo nodig achterin een brancard kon worden geschoven (zie afb. 1). De ambulancedienst van de Amsterdamse GG&GD verzorgde het ongevalvervoer. De brancard in de politieauto was dan ook meer 'bestemd voor het vervoer van dronken en lastige arrestanten, die men daarop kan vastbinden'.¹⁵

De uitrukwagen van de politie Schiedam uit 1936

In september 1936 kocht de politie Schiedam een nieuwe Chevrolet Truck, opgebouwd door J.J. Den Hollander uit Hillegersberg, waarin ook gewonden vervoerd konden worden. In het *Algemeen Nederlandsch Politieweekblad* van mei 1937 een uitgebreide beschrijving van de auto waaraan we de volgende citaten ontleen :¹⁶

Waar bij ongevallen, de politie meestal het eerst gewaarschuwd wordt, spreekt het van zelf, dat het op haar weg ligt, in afwachting van geneeskundige behandeling van den patient, zoo vlug mogelijk eerste hulp te verleenen. Vooral in gemeenten, die niet over een eigen geneeskundigen dienst beschikken, vormt het vervoer naar ziekenhuis of woning een belangrijk onderdeel van die taak. De ouderwetsche, langzame wijze van vervoer per raderbrancard, waardoor de toestand van den patient vaak verergerde, steekt wel heel ongunstig af bij het moderne autovervoer.

¹⁵ *De Standaard* (17 november 1933).

¹⁶ Schotvanger, J.A., De nieuwe uitrukwagen der Schiedamsche politie. In: *Algemeen Nederlandsch Politieweekblad* 1115 (11 mei 1937) 218-221.

[...] De zittingen zijn opklapbaar waardoor in opgeklapte toestand een ruimte vrij komt voor het vervoer van twee zieken of gewonden. [...] Aan de onderzijde van het dak zijn twee brancards opgehangen (systeem de Mooy), welke zoodanig zijn bevestigd dat zij met één enkelen handgreep losgemaakt kunnen worden.

Bij het vervoer van patienten komen de brancards te rusten op 4 veerende steunen, die het vervoer voor den betrokkene zoo comfortabel mogelijk maken.

[...] In de andere kast zijn de verbandmiddelen enz. opgeborgen, t.w. twee uitgebreide verbandtrommels, waarvan de één bedoeld is als eerste-hulptrommel en de andere door den arts te gebruiken is (bevattende o.m. diverse tegengiften, een injectie-spuitje met ampullen, morphine en cardiazol), een modern zuurstofapparaat met reserve-flesch, 2 beenspalken en een electriche batterij-lamp.

[...] Onschatbare diensten heeft deze wagen o.a. bewezen op den rampdag 31 October 1936, toen een tweetal ontploffingen aan boord van het Grieksche tankschip 'Petraakis Nomikos', 14 dooden en ruim 20 gewonden eischte. Binnen vijf minuten was de politie met voldoende kader en personeel ter plaatse en reeds dadelijk kon een aanvang worden gemaakt met het vervoer der gewonden naar de beide ziekenhuizen in Schiedam. Wat zou men hier met een rijwielbrancard, zooals deze tot voor kort gebruikt werd, hebben kunnen uitrichten?

De auto trok de aandacht van andere korpsen die zo'n voertuig wilden aanschaffen, zoals het korps van Den Helder.

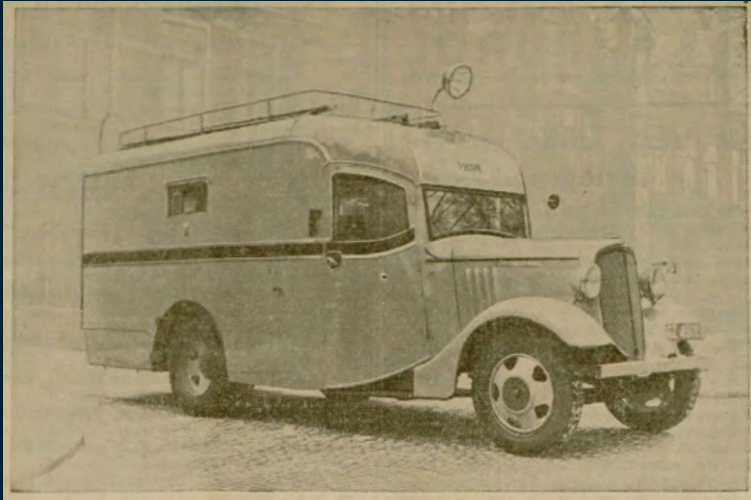
209

De manschappenwagen van Den Helder

Al in 1936 gingen de politiecommissaris A.J. van der Hoeven, brandweercommandant A. Dokter en de directeur van de Gemeentereiniging en Plantsoenen, P.H. Maas, op bezoek naar Leeuwarden en Sneek. Dit paste in een onderzoek om politie en brandweer van Den Helder inniger te laten samenwerken. Tot de vorming van een politiebrandweer was het toen niet gekomen, maar de auto van Sneek had de mensen in Den Helder wel op een idee gebracht, ook vanwege het gebruik bij gewondenvervoer.

In januari 1938 verzocht de burgemeester van Den Helder aan vier diensthoofden om zich te buigen over de aanschaf van een politieauto. Het budget bedroeg 4000 gulden. Naast Maas, Van der Hoeven en Dokter (die ook directeur Gemeentewerken was), schoof ook directeur GG&GD dokter Rienks aan. Gevieren maakten ze een tweede excursie om de auto's van de politiekorpsen in Hilversum, Schiedam en Wassenaar te bekijken. Daarna kroop Maas met zijn 'technische knobbel' achter de tekentafel en kwam tot een ontwerp. Na enkele aanpassingen werd de auto door het personeel van zijn dienst gebouwd op een tweedehands Chevrolet-chassis, dat voor een prikkie bij de gerenommeerde Alkmaarse autogarage en carrosseriebouwer Met op de kop was getikt.¹⁷ In december 1938 werd het resultaat trots aan het

¹⁷ <https://conam.info/historie/carrosseriebouwers/carrosseriebouwers-beschrijvingen/504-jacmet-heerhugowaardalkmaar-1806-197>



6 De 1935 Chevrolet Model EB, die in 1938 als 'manschappenwagen' van de gemeentepolitie Den Helder met liggend vervoersfunctie voor ongevalsslachtoffers in dienst werd gesteld. Illustratie in: *Heldersche Courant* (23 december 1938).

[Regionaal Archief Alkmaar](#)



7 De 1938 Studebaker Six Cruiser-ziekenauto van de gemeentepolitie Groningen in opvolging van de tot dan toe in gebruik zijnde rijwielbrancard.

[Beeldbank Groninger Archieven](#)

gemeentebestuur getoond. Het was een lichtgrijze auto met een bruine band, omschreven als ‘stevig, solide, doelmatig’.¹⁸

Dokter Rienks had een substantiële inbreng bij het interieur. Aan boord – net als in Sneek – twee brancards, verbandkisten en een zuurstofapparaat. Speciaal voor het gewondenvervoer was extra aandacht besteed aan de vering van de auto. Verder waren op het dak een ladder en een zoeklicht aanwezig. Ook een sirene ontbrak niet.

Hoe mooi dit ook allemaal klonk, de dienders die het meest achter het stuur zaten, Pieter Vrije en Karel Kolkman, waren helemaal niet tevreden over de auto. Ze voelden zich erg onveilig, helemaal als hard gereden werd. Harder dan 50 km/u kon je eigenlijk niet, dan werd de auto onbestuurbaar, de remmen deugden niet en toen ze de auto aan een ambtenaar van de Rijksverkeersinspectie toonden, zei deze dat hij de auto zonder meer zou afkeuren. Directeur Maas verdedigde zijn ontwerp. Hij had er zonder problemen wel harder mee gereden. Zijn indruk was dat de agenten nogal onbesuisd waren en roekeloos reden. Dit was een werkauto met heel andere eigenschappen dan een personenauto. Maar de agenten lieten zich niet makkelijk terzijde schuiven. Vrije verzuchtte: ‘Zooals de auto op het oogenblik is geconstrueerd, mag men hopen, nimmer als “gewonde” met het vehikel te moeten worden vervoerd, daar dit voor een ernstig-gewonde (men denke aan een hersenschudding) den dood ten gevolge zou kunnen hebben, ook indien met een zeer geringe snelheid (bijv. 10 K.M. per uur) wordt gereden.’ B&W lieten een externe deskundige, ingenieur Zoetelief Norman, naar de auto kijken. Die vond hem redelijk goed voldoen, dus regelmatig zijn met deze auto, die ook wel ‘manschappenwagen’ genoemd werd, gewonden vervoerd. Ondanks het voorzichtige rijden, gaf dat nog wel problemen. Zo verklaarde een patiënt aan Kolkman ‘dat het vervoeren, gezien het stooten van de auto, uiterst pijnlijk op zijn verwonding (diepe vleeschwonde in de lies) had gewerkt’. De commissaris steunde zijn personeel en toonde zich ook niet blij met de auto. Hij had het stotende rijden aan den lijve ondervonden.¹⁹ Maar van afstoten was geen sprake.

In 1939 drie echte ambulances

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog, kochten drie politiekorpsen nieuwe, echte ambulances, te beginnen met Groningen. De Groninger agenten trokken er tot die tijd met de rijwielbrancard op uit.

Volgens de bekende Groningse politiedokter S.B. Nathans was een ziekenauto helemaal niet nodig. Vervoer per brancard vond hij rustiger en hij had patiënten nooit horen klagen.²⁰ Maar Nathans ging met pensioen en maakte zo de weg vrij voor nieuwe inzichten. Hoofdcommissaris J.J. Tonckens benaderde voor advies de

¹⁸ *Heldersche Courant* (22 december 1938).

¹⁹ Archief Gemeente Den Helder, 1919-1994, toegang 1064, inventarisnummer 12410.

²⁰ *Nieuwsblad voor het Noorden* (10 februari 1939).



8 De Packard Super Eight uit 1939 was een echte ambulance, die in augustus 1939 in dienst kwam bij de gemeentepolitie Delft.

Collectie Hans Waldeck

geneesheer-directeur van het Academisch Ziekenhuis, dr. L.J. Zielstra. Samen reisden ze stad en land af op zoek naar de ideale ziekenauto. Ze bekeken op de RAI in Amsterdam een ambulance bestemd voor de GG&GD Hilversum en bezochten ambulancediensten in Utrecht, Bussum, Weesp, Den Haag en Rotterdam. In laatstgenoemde stad vonden ze wat ze zochten: een auto op een Studebaker-chassis, waar carrosseriebouwer Hover & Tiwi uit Blerick een opbouw voor had gemaakt, die daarna werd geperfectioneerd door de Vervoer- en Motordienst van de gemeente Rotterdam. Achter dit ontwerp zat de in ambulancekringen gerenommeerde dr. ing. M.F. de Bruyne, directeur van de Rotterdamse Gemeentelijke Vervoer- en Motordienst.²¹ Er konden twee brancards boven elkaar in. Voor een bedrag van 6000 gulden zou de gemeente de Studebaker Six Cruiser in huis kunnen krijgen.²² De Groningse gemeenteraad ging akkoord en zo kon de aankoop doorgang vinden. Deze ambulance kwam op 16 februari 1939 in dienst. Het duurde even voordat het Groninger publiek gewend was aan het 'melodieuze claxon-signaal'.²³

De twee anderen korpsen, te weten Delft en Zeist, bleven hun eerdere keuze voor echte ziekenauto's trouw en vervingen hun afgeschreven voertuigen door nieuwe. Beide gemeentebesturen kozen voor een Packard met opbouw van de Carrosse-

²¹ *Het systeem De Bruyne*, in: Hans Waldeck, 'Een ziekenauto verdient een bloemenslinger. Veelzijdige ziekenvervoerders in Leiden en de Duin- en Bollenstreek' (Leiden, 2013) 152-155.

²² Groninger Archieven, Groningen, Archief Gemeentebestuur van Groningen 1916-1965, toegang 1841, inventarisnummer 1327.

²³ *Nieuwsblad van het Noorden* (26 augustus 1939).

riefabriek Verheul uit Waddinxveen. Die van Delft kon in augustus 1939 haar eerste ritten rijden. Zij was van binnen lichtgrijs en ditmaal wel geschikt voor het vervoer van drie gewonden. Twee brancards, beide met oliedrukvering, waren aan de linkerkant boven elkaar geplaatst, volgens een nog nooit in ons land vertoond systeem, bedacht door de Delftse majoor van politie G. Gakes. Rechts bevond zich een stoel, die in half-liggende stand kon worden gebracht, waar een derde gewonde op kon plaatsnemen.²⁴

In Zeist duurden de discussies wat langer, maar uiteindelijk ging de raad akkoord met een krediet van 5500 gulden. Gemeentearts C.A. Tjeenk Willink trad op als adviseur, maar B&W wonnen ook elders inlichtingen in alvorens voor de Packard van Verheul te kiezen. De gemeentearts, politiecommissaris J.J. Kruizinga en H.C.J. de Greef – ‘autotechnicus’ bij de Zeister brandweer – bezochten regelmatig de fabriek van Verheul om de voortgang in de gaten te houden. De nieuwe ziekenauto werd op 14 november 1939 trots aan de raadsleden getoond. Aan alles was gedacht: vering, verwarming, ventilatie en via een telefoon kon de begeleider achterin spreken met de bestuurder. Ook hier pasten zo nodig drie slachtoffers in. Links twee boven elkaar (waarbij de bovenste brancard weggekapt kon worden) en rechts een in een speciale leren fauteuil, die normaal bestemd was voor de begeleider. Voor de begeleider was dan een apart stoeltje.²⁵

Het politie-brandweerkorps van Heerlen beschikte over een brancardsysteem ‘Winters’, een brancard, die in alle types personenauto paste en zijwaarts geladen werd, dus ook in hun 1931 Studebaker President Model 80.

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog waren derhalve in Nederland totaal tien gemeentepolitiekorpsen, die gewondenvervoer in hun takenpakket hadden.

Het ongevalvervoer door de gemeentepolitie tijdens de Tweede Wereldoorlog

De positie van de Nederlandse politie werd tijdens de Tweede Wereldoorlog zeer precair. Aanvankelijk veranderde niet heel veel, zodat in Zandvoort de gemeente een kort na de capitulatie via het Rode Kruis verkregen en tot ziekenauto omgebouwde huurauto van het merk Plymouth (vermoedelijk tijdens de meidagen door het Nederlandse leger gevorderd), aan het gebruik van de politie kon toevertrouwen.²⁶ Deze auto heeft gedurende de hele bezetting dienstgedaan.

Dit gold ook voor de drie overige ‘echte’ ziekenauto’s, zij het dat deze auto’s van benzine als brandstof moesten overschakelen op gas en bij andere organisaties terecht kwamen. In Zeist was op 1 januari 1941 de GG&GD opgericht en toen die een

²⁴ *De Volkskrant* (14 augustus 1939).

²⁵ *Zeister Courant* (15 november 1939).

²⁶ Noord Hollands Archief, Haarlem, Archief Gemeentebestuur Zandvoort 1929-1979, toegang 2232, inventarisnummers 4182 en 4183.



- 9 Een 1942 Austin K2Y in oorspronkelijke staat met klein schuifraampje hoog in de patiëntaccommodatie en een canvas 'voor deur'.

Collectie Hans Waldeck



- 10 De Chevrolet C8A met 1C7-body uit het Canadese leger, die in 1946 in dienst kwam van de gemeentepolitie Nieuwer-Amstel met onder andere de mogelijkheid van brancardvervoer van gewonden. Hij had als bijnaam 'De Hoge Hoed'.

Collectie Gerard Koppers



- 11 De 1951 Austin Loadstar COE van de gemeentepolitie Zwolle, die als bijnaam 'De Blauwe Engel' had.

Collectie W. Poeles, politie Zwolle

beetje op dreef kwam, was dat een logische dienst om de ambulance bij onder te brengen. Dit is vermoedelijk ergens in oktober 1941 gebeurd. De ambulance in Delft ging op 15 oktober 1943 over naar de plaatselijke GG&GD. In Groningen werd op 1 maart 1943 de gemeentepolitie weliswaar omgevormd tot Staatspolitie, maar ondanks dat de ambulance eigendom was van de gemeente Groningen, bleef het gebruik toevertrouwd aan de Groninger politie.²⁷

Hoewel de korpsen met een hulpambulance kwetsbaarder zouden kunnen zijn geweest om hun auto aan de Duitse bezetter kwijt te raken, lijken ook deze gedurende de bezetting redelijk goed te hebben kunnen blijven functioneren. Toen het Nederlandse Rode Kruis alle plaatselijke afdelingen in augustus 1943 aanschreef om te inventariseren welke ziekenauto's en hulpziekenauto's bij hen rondreden, gaven drie daarvan – Wassenaar, Sneek en Schiedam – een hulpambulance van de politie op. Wel werd vermeld dat de auto van Schiedam nu donkerblauw was. Vermoedelijk is deze oorspronkelijk witte auto overgeschilderd om minder op te vallen in het kader van de luchtbescherming. Hoewel Apeldoorn niets van zich liet horen, kunnen we uit krantenberichten opmaken dat de politieauto tijdens en na de Tweede Wereldoorlog dienst heeft gedaan.

Voor Hilversum zijn de berichten minder duidelijk, maar nog in januari 1943 bracht de auto een gewonde naar het Diakonessenziekenhuis. De Chevrolet van Den Helder verdwijnt na november 1941 uit de krantenberichten en werd vermoedelijk rond die tijd door de Duitse bezetter gevorderd. Gezien hun negatieve ervaringen met deze auto, zullen de Helderse agenten hier vermoedelijk niet erg rouwig om zijn geweest.

Nieuwe tijden, nieuwe korpsen

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog was ambulancevervoer – als gevolg van het feit dat in september 1944 vrijwel alle ambulanceauto's werden gevorderd – overal in Nederland problematisch.

De gemeentepolitie van Leeuwarden kreeg om die reden – net als het Nederlandse Rode Kruis – in 1945 bijvoorbeeld de beschikking over een Austin K2Y-legerambulance, waar ze acht jaar lang dienst mee deed. Ook de Rijswijkse politie reed in 1947 en 1948 met een Austin K2Y.

De gemeentepolitie Nieuwer-Amstel (nu Amstelveen) ontving in 1946 uit de achtergebleven legervoorraden een Chevrolet C8A, die blauw werd gespoten. De auto was multifunctioneel. In de gemeente was nog geen ambulancedienst en ambulances moesten uit Amsterdam komen. Dat kon lang duren, zodat iedereen blij was dat gewonden ook met de politieauto naar het ziekenhuis konden worden vervoerd. De agenten vonden het vooral handig dat ze achterin alvast de verklaring van het

²⁷ Archief Gemeentebestuur van Groningen 1916-1965, toegang 1841, inventarisnummer 1372).



- 12** De eerste Mercedes-Benz L319 uit 1959 van de gemeentepolitie Zwolle met een liggend vervoerfunctie opgebouwd door Gebroeders Visser uit Leeuwarden.

Archief Leeuwarder Courant

slachtoffer (of de dader) konden opnemen (zie kadertekst: Inzet politieauto Nieuwer-Amstel 1946-1948).²⁸ Door haar postuur werd ze 'De Hoge Hoed' genoemd.

Ook de in 1951 te Zwolle in dienst gekomen Austin Loadstar COE, met opbouw van de bekende ambulancebouwer Gebroeders Visser uit Leeuwarden, kreeg een bijnaam: 'De Blauwe Engel'.

Het Zwolse korps nam zijn medische taak serieus en liet de agenten van de Verkeersbrigade niet alleen een EHBO-diploma halen, maar ook twee maanden stagegelopen in het Sophiaziekenhuis.²⁹ De Austin werd in juli 1959 opgevolgd door een witte Mercedes-Benz L 319 en later nog eens door eenzelfde Mercedes-Benz.

In Deventer werden gewonden in de kort na de bevrijding aangeschafte 'arrestantenwagen' vervoerd. Merk en type zijn helaas niet bekend. Toen deze in 1950 vervangen werd, belandde de oude bij de gemeentelijke ontsmettingsdienst.

²⁸ Th. Gras, *Van Sieckeveroerder tot ambulancedienst* (Grave, 2004) 64, 65.

²⁹ *Overijsselsch Dagblad* (28 september, 1 oktober 1951). Collectie Overijssel, Zwolle, Archief politie Zwolle, toegang 725 inv.nr. 658. Th. Gras, S. ten Have, *Aan Zwolse zorg toevertrouwd. Geschiedenis van de ambulancezorg in de regio IJsselland* (Zwolle, 2009) 27-29.

Inzet politieauto Nieuwer-Amstel 1946-1948

Van de inzet van de hulpambulance van de gemeentepolitie Nieuwer-Amstel bij aanrijdingen met letsel, werd over de periode 1 augustus 1946 tot en met 12 juli 1948 het volgende overzicht opgesteld:³⁰

Ritten

Totaal	52
Aantal vervoerde personen	54
Niet vervoerd	1
Overledenen	5
Zwaar gewonden	3 (exclusief overledenen)

Bestemmingen

– Woning	32 (59,3 %)
– Wilhelmina Gasthuis, Amsterdam	16 (29,6%)
– Lijkenhuis	4 (7,4 %)
– Overig	2 (3,7 %) (1 x Diaconessen, 1 x arts)

Gemiddeld kwam dit uit op zes ritten per maand. Het hoogste aantal ritten per dag bedroeg drie, een keer gingen 19 dagen voorbij zonder rit. De auto is ook regelmatig ingezet bij aanrijdingen met alleen blikshade of voor andere politietaken. Hiervan zijn geen cijfers gevonden.

De zorg voor verkeersslachtoffers

Vanaf eind jaren veertig, begin jaren vijftig brak voor de politie een nieuwe periode aan. In toenemende mate werd ze, als gevolg van de toegenomen mobiliteit in de samenleving, geconfronteerd met (soms ernstige) verkeersongevallen. De afwikkeling van deze ongevallen werd steeds technischer en stelde steeds hogere eisen aan het materiaal dat de politie beschikbaar moest hebben. Een bestelwagen was hiervoor handig en kon meteen dienen voor aanvullend gewondenvervoer. De belangrijkste opgave was in die tijd iemand zo snel mogelijk naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis brengen. De eerste hulp werd in de meeste gevallen door de plaatselijke huisarts verleend, waardoor de patiënt niet verstoken bleef van enige medische behandeling. Grote steden hadden inmiddels een GG&GD met een ambulancedienst, maar daarbuiten lag het gecompliceerder. Bij een oproep van een particuliere am-

³⁰ Archief Secretarie Nieuwer-Amstel 1950-1960, dossier 1.842.198, Gemeentelijke Ambulancedienst.



- 13** De 1950 Chevrolet Panel truck van de gemeentepolitie Tiel met een liggend vervoerfunctie. Hij had als bijnaam 'Het Suikerbeestje'.

Collectie Gerard Bujs



- 14** Volkswagen Transporter T1 van de gemeentepolitie Emmen met een liggend vervoerfunctie.

Brandweer Emmen

balance in kleinere gemeenten en daarbuiten was het afwachten of die beschikbaar was, omdat die misschien juist op dat moment een ander ziekenvervoer uitvoerde. Ondanks passie en grote inzet en vaak blijk gevend van een groot verantwoordelijkheidsgevoel, zaten deze diensten met soms maar één of twee ambulances, al snel aan de grenzen van hun mogelijkheden.

Onder deze omstandigheden schaften vanaf ongeveer 1950 diverse gemeentelijke politiekorpsen auto's aan voor de afwikkeling van verkeersongevallen, waar eventueel ook een gewonde in vervoerd kon worden. Omdat deze voertuigen vanaf begin jaren vijftig vaak al voorzien waren van een mobilfoon, stonden ze bekend als 'uitrukauto' of 'mobilfoonauto'.

Zo liet het korps Zaandam in 1949 een Ford Super DeLuxe opbouwen bij de plaatselijke Carrosseriefabriek IJzerhout. Het was een 'ultramodern voertuig', met aan boord rubber laarzen, een bezem, stoffer en blik, brandblusapparaten, timmer- en sloopgereedschappen en ook nog EHBO-materiaal, een zuurstofkoffer en een brancard.³¹ Het gemeentelijke energiebedrijf in Zutphen had nog een gebruik-

³¹ De Typhoon en De Zaanlander (13 augustus 1949).

te Ford staan die werd overgedragen aan de gemeentepolitie en in eigen beheer aangepast aan haar nieuwe functie.³² Ook in Alkmaar werd in 1952 heel bewust een tweedehandsauto gekocht: 'Wanneer er geen risico voor levensgevaar is, brengt de politie vele verkeersslachtoffers naar het ziekenhuis. Voor 'bloedige' verkeersongevallen kan men geen nieuwe auto gebruiken, evenmin voor het vervoer van arrestanten.'³³ In Tiel beschikte het politiekorps vanaf ongeveer 1950 over een Chevrolet 3100 Panel Truck. De ombouw voor de diverse politietaken was zo kostbaar geweest, dat de auto als bijnaam 'Het Suikerbeestje' kreeg.

De politie Emmen zocht bij de opbouw van haar voertuig samenwerking met de plaatselijke brandweer, die zelf al diverse brandweervoertuigen van een opbouw had voorzien.³⁴ Deze versie trok zelfs aandacht vanuit de Verenigde Staten, vanwege de multifunctionaliteit. Als basis diende een Volkswagen Transporter T1. Bijzonder was de schijnwerper op een drie meter lange uitschuifbare mast op het dak voor het goed kunnen verlichten van de ongevalsplaats. Verder kon een arts een gewonde in de beschutting van de auto goed onderzoeken en zo nodig ook mee naar het ziekenhuis laten vervoeren.

Sommige gemeenten kozen ervoor hun politiekorps uit te rusten met echte ambulances (tabel 2). Deze optie was kostbaarder, maar voor de patiënt comfortabeler. Gemeenteraden stelden hiervoor in voorkomende gevallen kredieten ter beschikking. Voor de opbouw werden meestal plaatselijke carrosseriebouwers ingeschakeld.

Tabel 2 Politiekorpsen met ambulances 1948-1953

PLAATS	MERK EN TYPE	CARROSSERIE	IN DIENST
Sneek	Austin K8 Welfarer	Austin	1948
Zandvoort	Ford V8	P. Wester, Haarlem	04-1950
Roosendaal	Fargo 6 cilinder	Van Oers, Breda	09-1951
Rijswijk	Chevrolet 3100	Fa. Van Koppen, Rijswijk	05-1952
Brunssum	Volkswagen Transporter T1	Vermoedelijk standaard opbouw	08-1952
Leeuwarden	Austin K2Y	Gebr. Visser, Leeuwarden	09-1953

³² *Zutphens Dagblad* (30 april 1955).

³³ *Alkmaarsche Courant* (25 januari 1952).

³⁴ *Emmer Courant* (6 november 1953).



15 Het motorrijtuigenpark van de gemeentepolitie Roosendaal met de 1956 Ford Courier (derde van links) en de 1961 Volkswagen Transporter T1-ambulance (tweede van links).

West-Brabants Archief, Bergen op Zoom

Het ambulancevervoer door de politie Roosendaal

In Roosendaal had de gemeente sinds begin 1940 al een dikke vinger in de pap van het ziekenvervoer, doordat zij een Chevrolet ambulance kocht, die zij bij garagebedrijf Hennekam in exploitatie gaf. Hennekam leverde een chauffeur, die bij een inzet een verpleegster ophaalde bij het ziekenhuis. Deze gang van zaken heeft jaren voortgeduurd. Na de Tweede Wereldoorlog werd het moeilijker. De Chevrolet was gevorderd en vervangen door een gehuurde auto van de Suikerfabriek, die tot ambulance was omgebouwd. Deze werd in 1946 afgelost door een Austin K2Y. Hennekam klaagde over de kwaliteit van de auto en drong aan op vervanging, maar de gemeente weigerde. Uiteindelijk kwam in 1949 een Fargo beschikbaar en zo leek de zaak weer bij het oude. Maar de gemeente wilde van Hennekam af en droeg de bediening van de gemeentelijke ambulance per 1 september 1951 over aan de politie. Hennekam beklagde zich erover zonder overleg aan de kant te zijn gezet, maar de ziekenauto belandde in de garage van het politiebureau aan de Kapellerlaan en bij een uitruk kroop nu een agent achter het stuur. In 1957 werd de tien jaar oude Fargo vervangen door een Ford Courier-ambulance en in augustus 1961 versterkte een Volkswagen Transporter T1-ambulance het korps.

Regelmatig waren namelijk twee ambulances nodig, omdat de Roosendaalse politie toen ook het bestelde ziekenvervoer uitvoerde. Meestal reed een agent alleen, maar als een arts het nodig vond kon ook een tweede agent worden toegevoegd.

Voor de agenten betekende dit overigens een aardige extra inkomstenbron, omdat geprobeerd werd zoveel mogelijk mensen in hun vrije tijd het ziekenvervoer te laten uitvoeren, welke uren als overwerk werden uitbetaald.³⁵

De politie deed haar best, maar vond ziekenvervoer toch steeds meer een on-eigenlijke taak, bovendien werd het lastiger vrijwilligers te vinden. De gemeente Roosendaal loste dit op door vanaf 1968 ook de brandweer in de bemanning van de ambulance te laten participeren. In 1970 ging het vervoer zelfs helemaal over naar de brandweer.³⁶ Op 19 mei 1970 schreef burgemeester J. Godwalt van de gemeente Roosendaal en Nispen een brief aan de commissaris van politie om zijn personeel te bedanken. Een citaat:³⁷

Nu het personeelsbestand van de gemeentebrandweer een zodanige sterkte bereikt heeft, dat voor het ambulancevervoer niet langer een beroep behoeft te worden gedaan op het politiepersoneel, heb ik behoefte eraan het personeel van Uw Korps zeer hartelijk dank te zeggen voor het dienstbetoon, dat het ter zake het ambulancevervoer een lange reeks van jaren in het belang van de gemeente – en daardoor in dat van de gemeenschap – heeft tentoongespreid. Hoewel bedoelde dienst niet tot het takenpakket van de gemeentepolitie behoort, hebben de personeelsleden zich steeds ten volle ingezet om zieken en/of gewonden zo snel en zorgvuldig mogelijk naar de opgegeven ziekeninrichting te vervoeren.

Ik zal het op prijs stellen, indien U mijn welgemeende dank aan de personeelsleden van Uw Korps zult overbrengen.

De brief van de KNAC

Niet alleen de politie zelf nam, al dan niet op instigatie van een gemeentebestuur, de rol van het gewondenvervoer op zich, ook maatschappelijke organisaties achtten haar hiervoor een goede kandidaat. In september 1957 richtte de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club (KNAC) een brief aan de ministers van Justitie, Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat, waarin ze opriep politieauto's geschikt te maken voor gewondenvervoer of bij aanschaf van nieuwe auto's met deze functie rekening te houden. Zo konden vele levens worden gered. De KNAC erkende, dat een landelijk dekkende organisatie voor verkeersongevallen te kostbaar zou worden en dat de in 1952 opgerichte Bescherming Bevolking hiervoor niet in aanmerking kwam, maar vond de politie een acceptabel alternatief.³⁸ De reactie van de ministers is niet bekend. Voor zover na te gaan heeft het voorstel niet geleid tot een toename in aanschaf van dergelijke politieauto's (grafiek 1).

³⁵ J.A. van Dongen, M.G.H. Hendriks, *Wat goed dat er politie is* (Roosendaal, 1992) 179-180.

³⁶ West-Brabants Archief, Bergen op Zoom, Archief van de Gemeente Roosendaal en Nispen 1936-1975, toegang 7, inventarisnummer 11122.

³⁷ West-Brabants Archief, Bergen op Zoom, Archief Gemeente Roosendaal en Nispen 1936-1975, toegang 7, inventarisnummer 11122.

³⁸ *Nieuwsblad van het Noorden* (25 september 1957).



JEEP

2- en 4 wiel aangedreven:
de wagen die men
OVERAL en voor ALLES kan inzetten.

KEUZE UIT
VELE MODELLEN

ZOWEL OPEN
ALS GESLOTEN
LEVERBAAR



KEMPER EN VAN TWIST DIESEL N.V.
MIJLWEG 33
DORDRECHT
TEL. 01850 - 3 01 55



16 Een van de Willys CJ3B-Jeeps met brancard en met kenteken NS-88-14 van het stranddetachement van de Haagse politie. Let op de Scheveningse Pier in aanbouw op de achtergrond.

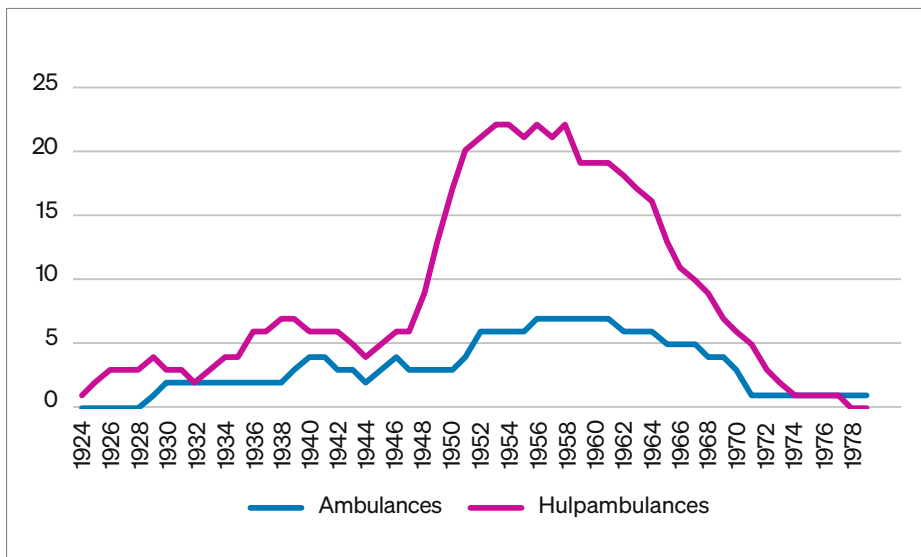
Collectie Cor Dijkema

17 De importeur van Willys maakte in de jaren zestig reclame met 1965 Willys Jeep CJ6-ambulance van de Katwijkse strandpolitie.

Collectie Jan Hoogendoorn

18 De Dodge Powerwagon, die de Katwijkse strandpolitie in 1968 beschikbaar kreeg.

Collectie Hans Waldeck



Grafiek 1 Aantal politie-ambulances en -hulpambulances 1924-1978

Speciale hulpambulances

Door de eerdergenoemde toenemende mobiliteit in Nederland, trokken veel mensen bij mooi weer ook naar de kust. Regelmatig werden badgasten als drenkeling naar het strand gebracht. In mei 1958 presenteerde de Haagse politie een Willys CJ3A Jeep die in het zand goed ‘uit de wielen’ kon en tevens de mogelijkheid had iemand op een brancard te vervoeren.

De slachtoffers werden voor stabilisatie naar de post van de reddingsbrigade³⁹ gebracht en zo nodig voor verder vervoer opgehaald door een ‘echte’ ziekenauto van de Haagse GG&GD. In de jaren daarna had het stranddetachment van de politie zelfs de beschikking over drie Willys CJ3B Jeeps op het Scheveningse strand.⁴⁰

In Katwijk introduceerde de politie in 1965 een Kaiser Jeep CJ-6, die in 1968 werd vervangen door een Dodge Power Wagon ambulance met vierwielaandrijving, afkomstig uit een legerdump.

³⁹ In Nederland zijn twee organisaties betrokken bij de redding van drenkelingen aan de kust: de hulp aan recreanten op strand en binnenwateren valt onder de Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen (NBRD, opgericht 1917, sinds 1952 KNBRD). Deze wordt aangeduid als de reddingsbrigade en bestaat uit talrijke plaatselijke brigades. De redding verder op zee, primair van opvarenden van schepen, valt onder de Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM). Deze organisatie is in 1991 ontstaan uit de fusie van twee reddingmaatschappijen, de NZHRM en de ZHMtRvS, beiden opgericht in 1824.

⁴⁰ J.W. Hogendoorn, *De Jeep in Nederland* (Zaltbommel, 2002) 138.



19 Inzet van de eerste Willys Jeep CJ3A van het stranddetachment van de Haagse politie aan het eind van het badseizoen 1958 bij een demonstratie in het redden van een drenkeling. Helemaal rechts staat de commissaris van de koningin Jan Klaasesz.

Haagse politie, Technische Opsporings- en Herkenningdienst

Deze auto, met achterin een brancard en reanimatiemateriaal, was wit en voorzien van grote rode kruisen. Bij een inzet werd al op het strand gestart met de reanimatie. Daarna reed de ambulance in eerste instantie naar het Zeehospitium om daar te beoordelen of doorgereden moest worden naar het beademingscentrum in Leiden, of dat de reguliere ambulance van de plaatselijke ambulancedienst 'De Verpleging', de zorg overnam.⁴¹

Begin jaren zeventig kregen de reddingsbrigades aan het strand hun eigen vervoermiddelen, maar het Haagse stranddetachment heeft nog tot 2007 bijgesprongen met redden en vervoeren van gewonden en drenkelingen. Pas toen werd deze taak overgedragen aan de Haagse Vrijwillige Reddingsbrigade.⁴²

⁴¹ H. Waldeck, 'Een ziekenauto verdient een bloemenslinger'. *Veelzijdige ziekenvervoerders in Leiden en de Duin- en Bollenstreek* (Leiden, 2013) 262, 263.

⁴² H. van Wingerden, J. Hogendoorn, *De jeeps van de Haagse politie. 70 jaar surveillance en assistentie in de residentie 1946-2015* (Den Haag, 2015) 62-64.

De jaren zestig

Hoewel diverse politiekorpsen rond 1960 stopten met het gewondenvervoer als extra taak, bleven ongeveer twintig daarvan deze dienstverlening aanbieden. Het betrof niet echt veel ritten, zoals blijkt uit cijfers van Zwolle. Daar vervoerde de politiehulpambulance in 1960 114 gewonden liggend en 48 zittend. Voor 1961 ging het om 96 liggende gewonden en 73 zittende.⁴³ Soms verkoos men een bijzondere oplossing, zoals inzet van een Citroën 2CV (beter bekend als de 'lelijke eend') door de politie Oldenzaal, die in 1966 gedurende enkele maanden de periode overbrugde tussen het uit dienst gaan van haar eigen ambulance en de overname van het ongevalvervoer door de particuliere ambulancevervoerder Loohuis.⁴⁴

De meeste korpsen bedienden zich van multifunctionele voertuigen, een enkel korps had een 'echte' ambulance. Opmerkelijk genoeg is over deze periode weinig informatie beschikbaar. Kampen had een opvallende auto in de vorm van een Citroën DS break. Nadat het gewondenvervoer bij de Leeuwarder politie enige jaren had stilgelegen, reanimeerde zij deze taak weer in 1965, met een Volkswagen 1500 S Variant, waar een brancard ingeschoven kon worden.

In Brunssum bleef de politie nog tot 1969 actief met gewondenvervoer. Voor het korps in Zwolle was de animo er eind jaren zestig wel af, toen de commissaris uit de kranten moest vernemen dat men eigenlijk helemaal niet te spreken was over de kwaliteit van de gewondenhulp door de politie. De gemeente moest maar een oplossing zonder haar zien te vinden. In Gorinchem en Hellendoorn ging de politie met het gewondenvervoer tot begin jaren zeventig door.

In de loop van de jaren zestig ontstond toenemende kritiek op de inrichting van het zieken- en ongevalvervoer in Nederland. De druk was hoog door het hoge aantal verkeersongevallen, diverse rampen met veel slachtoffers, zoals het treinongeval bij Harmelen in januari 1962, en de toename van hart- en vaatziekten, die vaak tot acute situaties leidden, zoals een hartinfarct of een circulatiestilstand, waarvoor inmiddels levensreddende hulpverlening buiten het ziekenhuis ontwikkeld was.

Hiervoor was een goede regeling van de ambulancezorg nodig, die eind jaren zestig, begin jaren zeventig langzaam vorm begon te krijgen en in 1971 uitmondde in de Wet ambulancevervoer (Wav).⁴⁵ Daarin hanteerde Nederland de visie dat onder ambulancezorg niet alleen het spoedeisende vervoer viel – zoals ongevallen, hartproblemen, beroertes, spoedoverplaatsingen – maar ook het zogenoemde bestelde ziekenvervoer. Dit waren bijvoorbeeld interklinische ritten (vervoer tussen ziekenhuizen), maar ook mensen die voor onderzoeken van en naar een ziekenhuis

⁴³ Collectie Overijssel, Zwolle, Archief politie Zwolle 1940-1979, toegang 725, inventarisnummer 658.

⁴⁴ Th. Gras, *Heanig an en rap wat. Een eeuw ambulancezorg tussen Dinkel en Regge* (Hengelo, 2006) 41.

⁴⁵ Wet ambulancevervoer, wet van 23 april 1971, Stb. 369, houdende regelen omtrent ambulancevervoer, zoals laatstelijk gewijzigd in de wet van 13 juni 1975, Stb. 377.



20 De 1965 Volkswagen 1500S Variant van de gemeentepolitie van Leeuwarden met een liggend vervoerfunctie.

Archief Leeuwarder Courant



21 De 1948 Austin K8 Welfarer van de gemeentepolitie Sneek.

Beeldbank Súdwest-Fryslân, Sneek

of naar huis gebracht moesten worden, of uit een verpleeghuis ontslagen werden en liggend vervoerd moesten worden. Door het steeds meer medisch/verpleegkundige karakter van deze hulpverlening, was hierin geen rol meer voor de politie. Sommige korpsen bleven desalniettemin nog lang doorgaan, zoals dat van Sneek.

Het einde van het gewondenvervoer door de politie: Sneek als hekkensluiter

In de jaren dertig had het Sneeker korps al als 'trendsetter' gefungeerd voor de multifunctionele voertuigen van een aantal andere korpsen. Kort na de Tweede Wereldoorlog schakelde het zelf over op 'echte' ambulances. Daarbij ging het een vruchtbare samenwerking aan met de plaatselijke afdeling van het Nederlandse Rode Kruis (NRK). Rond 1946/1947 kon de politie de ambulance in exploitatie nemen, die door het hoofdbestuur van het NRK aan de Sneeker afdeling ter beschikking was gesteld (vermoedelijk een Austin K2Y).

In 1948 kreeg de politie een eigen ambulance: een witte Austin K8 Welfarer, die tot ver in de jaren zeventig in dienst bleef. Deze ambulance rukte primair uit naar verkeersongevallen. Het Sint Antoniusziekenhuis in Sneek, dat ook over ambulances beschikte, was blij met deze ondersteuning, want zo kon het zijn ambulances inzetten voor het veel vaker voorkomende ziekenvervoer. De Austin van de politie reed enkele tientallen ritten per jaar (in 1971 bijvoorbeeld nog 41), maar in 1973 liep ze echt op haar eind. De gemeente kon niet meteen voor vervanging verzorgen, maar gelukkig mocht de politie opnieuw de ambulance van het NRK lenen tot in maart 1973 een tweedehands ambulance van de GGD Arnhem werd verkregen.

Inmiddels was in 1971 de Wav ingevoerd. Volgens deze wet moesten de Gedeputeerde Staten (GS) van een provincie vergunning verlenen en bepalen waar, hoeveel ambulances mochten staan. In 1979 vroeg de gemeente Sneek nog aan GS of de politie kans maakte bij een aanvraag van een dergelijke vergunning. Al snel werd duidelijk dat dit niet waarschijnlijk was, waarop de gemeente de aanvraag van de vergunning niet doorzette. En zo was de ambulance van Sneek de laatste ambulance in Nederland, die door de politie werd bemand.

De Wav stelde ook eisen aan het uiterlijk en de uitrusting van ambulances, net als aan het ambulancepersoneel. Een verpleegkundige voor de patiënt werd steeds meer de norm, al was een EHBO-diploma formeel voldoende. Aan die laatste eis had de politie misschien nog kunnen voldoen, maar multifunctionele voertuigen, die bij de politie het meest populair waren, behoorden definitief tot het verleden. De volledige invoering van de Wav per 1 juli 1979, betekende het definitieve einde van de politieambulances.

Tabel 3 Overzicht korpsen en ambulanceauto's per provincie

PROVINCIE	VÓÓR WO II		TJDENS EN NA WO II				TOTALEN			
	AMBULANCES KORPSEN	AUTO'S	HULPAMBULANCES KORPSEN	AUTO'S	AMBULANCES KORPSEN	AUTO'S	HULPAMBULANCES KORPSEN	AUTO'S	KORPSEN	AUTO'S
GRONINGEN	1	1	-	-	-	-	3	3	4	4
FRIESLAND	-	-	1	2	2	6	2	1	2	9
DRENTHE	-	-	-	-	-	-	3	3	3	4
OVERIJSSSEL	-	-	-	-	-	-	8	17	8	17
GELDERLAND	-	-	1	3	-	-	4	7	4	10
UTRECHT	1	2	1	1	-	-	-	-	1	3
NOORD-HOLLAND	-	-	2	2	1	2	4	6	7	10
ZUID-HOLLAND	1	2	3	4	1	1	4	10	6	17
ZEELAND	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NOORD-BRABANT	-	-	-	-	1	5	4	4	5	10
LIMBURG	-	-	1	1	2	3	4	7	6	11
	3	5	9	13	7	17	36	58	46	95

NB sommige korpsen hadden zowel ambulances als hulpambulances of waren zowel voor als na de Tweede Wereldoorlog actief. Vier korpsen zijn in deze tabel niet meegenomen, vanwege hun afwijkende functie. Dit betreft de hulpambulances van Amsterdam en Rotterdam en de strand(hulp)ambulances van Den Haag en Katwijk.

Nabeschuiving en conclusie

In dit oriënterend onderzoek hebben we 50 gemeentelijke politiekorpsen gevonden, die zich tussen 1924 en 1979 bezighielden met (aanvullend) gewondenvervoer met ziekenauto's of hulpziekenauto's. Ze deden dit meestal in een kleinstedelijke omgeving waar geen GGD of GG&GD op ambulancegebied actief was. Het was voor een gemeentebestuur een manier om haar verantwoordelijkheid voor de veiligheid en gezondheid van de burger in de openbare ruimte te kunnen nemen.

Hoewel zich in alle provincies – behalve Zeeland – korpsen bevonden die gewondenvervoer uitvoerden, lag het zwaartepunt in het westen en zuiden van het land, vermoedelijk als gevolg van het vrij grote aantal ongevallen. Zuid-Holland was relatief rijk bedeed. In Overijssel, waar het na de Tweede Wereldoorlog allemaal begon, waren de meeste korpsen actief en hebben de meeste voertuigen gereden. Opmerkelijk is de concentratie van een zestal korpsen in het zuidelijk deel van de provincie Limburg (tabel 3). Om deze regionale verschillen te verklaren is nader onderzoek nodig.

De inzet van de politie op het gebied van gewondenvervoer beperkte zich over het algemeen tot verkeersongevallen. Hoewel die vanaf de jaren vijftig explosief groeiden, waren dit maar weinig inzetten vergeleken met het aantal ziekenvervoeren, dat in Nederland het terrein was van GGD-en, particuliere ziekenvervoerders (vooral garage- en taxibedrijven) en in mindere mate ziekenhuizen en Rode Kruiskorpsen. Al deze organisaties voerden ook ongevallenritten uit, maar de meeste (ook enkele GGD-en) waren klein en beschikten niet altijd over een ambulance. In die situaties kon de politie uitkomst bieden, helemaal als zij over een ambulance beschikte, maar ook als met een politieauto gewonden konden worden vervoerd.

Bij de zoektocht naar geschikte voertuigen werd meestal niet over een nacht ijs gegaan. Er werd gekeken naar andere korpsen (Sneek diende in de jaren dertig als voorbeeld) en men haalde er deskundigen bij, niet alleen geneeskundigen (bijvoorbeeld Den Helder en Groningen), maar ook ter zake kundige technici (Groningen deed een beroep op Rotterdam). Voor de aanschaf van het chassis en de opbouw werden vaak garagebedrijven en carrosseriebouwers uit de directe omgeving uitverkoren. Sommige korpsen werkten samen met de plaatselijke brandweer (Emmen). In de vooroorlogse periode kwamen Chevrolet en Ford als chassis het meeste voor. Na de Tweede Wereldoorlog hebben bij diverse korpsen oude legerambulances dienstgedaan. In de jaren vijftig en zestig kochten sommigen Volkswagen Transporter-ambulances die, zeker in vergelijking tot de Amerikaanse merken, relatief vriendelijk geprijsd en minder kostbaar in exploitatie waren.

Voor de dienders was het verlenen van EHBO en het vervoeren van gewonden geen makkelijke taak. Ze waren minimaal opgeleid – sommigen hadden niet eens een EHBO-diploma – en moesten dit er maar 'even' bij doen. Regelmatig werden ze geconfronteerd met ernstige letsels en dodelijk gewonde slachtoffers. Dat zal velen niet in de koude kleren zijn gaan zitten en daarvoor verdienen ze bijzondere

waardering. Regelmatig borrelde de discussie op of gewondenvervoer wel tot de politietaken moest worden gerekend. Uiteindelijk is die discussie beslecht door de professionalisering van de ambulancezorg en de komst van de eerdergenoemde Wav, die in 1979 volledig was ingevoerd. Hiermee kwam een einde aan de politie als ambulancehulpverlener.

Natuurlijk bestaan nog steeds raakvlakken tussen beide disciplines. De politie verleent nog steeds eerste hulp, tegenwoordig met tourniquets en AED's en in gemeenschappelijke meldkamers werken politie en ambulance innig samen. Het toont de politie nog steeds als een organisatie die hulp wil verlenen aan hen die in nood verkeren en daar was tot 1979 haar rol bij het gewondenvervoer ook een uiting van.

Dankwoord

De auteurs bedanken voor hun hulp bij het tot stand komen van dit artikel: Martin Bekius, Jos Breukers, Tristan Broos, Gerard Buijs, Cor Dijkema, Dirk Docter, Jos Euwes, Henri Geurts, Stephan ten Have, Jan Hogendoorn, Piet Hoving, Gerard Koppers, Annet Ruseler, Thomas van Schaik, Louis Sloos, Albert Stevens, Kees Verhoef, Bram Verhoeff, Asing Walthaus, Wiebe Westra, Chiel Wilbrink.

Abstract

Between 1924 and 1979, 50 municipal police forces in the Netherlands were involved in transporting injured people by motor vehicle. As well as genuine ambulances, they also used auxiliary ambulances or multi-purpose vehicles, i.e. cars fitted with a stretcher. This task fell under their duty to maintain public order and deal with road accidents, which was entrusted to the police. During the German occupation of the Netherlands between May 1940 and May 1945, the police continued its task of transporting wounded people.

After the Second World War, several police forces purchased multi-purpose vehicles, especially in smaller towns. Their busiest period came in the 1950s and 60s as a wave of traffic accidents swept across the Netherlands.

In 1979, the role of the police in transporting wounded people came to an end because ambulance care had professionalized and the police wanted to focus on traditional tasks.

Keywords

police, ambulance care, police ambulance, police accident care

231

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.

Ondergronds erfgoed

Een reis door het B.B. Kring Commandocomplex te Rijswijk

REMCO DE GOEDE

In deze bijdrage duikt de auteur in de verborgen wereld van de Bescherming Bevolking tijdens de Koude Oorlog. Ontdek samen met hem commandoposten, oefenruïnes en de nalatenschap uit een tijdperk vol onzekerheid. Van persoonlijke vertrekken tot museale transformaties: het verleden leeft voort in Rijswijks unieke complex Overvoorde, onderdeel van het Museum Bescherming Bevolking, een nevenlocatie van Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid.

233

Inleiding

De Bescherming Bevolking (B.B.) was een civiele organisatie die tijdens de Koude Oorlog 1945-1991 actief was in Nederland. In deze periode, gekenmerkt door de dreiging van een (atoom)oorlog en geopolitieke spanningen tussen Oost en West, werd de B.B. opgezet als een noodzakelijke voorzorgsmaatregel. De kern van hun missie: de Nederlandse bevolking beschermen tegen de mogelijke gevolgen van een atoomaanval, oorlog of andere grootschalige rampen.

Het complex Overvoorde in Rijswijk staat centraal als een van de meest fascinerende overblijfselen van deze tijd. Het was niet zomaar een bouwwerk, maar een getuige van de onzekerheden, voorbereidingen en de inspanningen van de Nederlandse overheid om haar burgers te beschermen in een wereld vol gevaren. Onder de groene mantel van een park in Rijswijk liggen deze betonnen relikwieën van het verleden, vaak onopgemerkt, maar beladen met verhalen die wachten om verteld te worden.

Terwijl de Koude Oorlog de wereld in zijn greep hield, werden in de schaduw hiervan landelijke opleidingscentra opgezet, commandoposten gebouwd en oefeningen gehouden. Deze voorbereidingen waren niet alleen militair van aard; ze weerspiegelden een diepgeworteld maatschappelijk bewustzijn over de mogelijke gevaren die de toekomst kon brengen.

In dit artikel nemen we u mee door de gangen van de Overvoorde commandopost, verkennen we zijn geschiedenis, en kijken we naar hoe deze plaatsen van voorbereiding en angst zijn getransformeerd tot plekken van leren, herinnering en waardering voor een periode die velen liever zouden vergeten. Begeleid ons op deze reis door de tijd en ontdek de geheimen die complex Overvoorde te bieden heeft.

De Koude Oorlog, de opkomst van de civiele verdediging en de oprichting van de Bescherming Bevolking

De Koude Oorlog, die volgde op de Tweede Wereldoorlog, zorgde voor een periode van toenemende internationale spanningen. Dit werd veroorzaakt door wantrouwen, misverstanden, tegenstrijdige ideologieën en verschillende interpretaties van gesloten overeenkomsten tussen de grootmachten.

De oplopende spanningen tijdens de Koude Oorlog leidden tot een wapenwedloop en het ontstaan van militaire allianties, zoals de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO), opgericht in 1949. Als reactie hierop vormden de Sovjet-Unie en haar satellietstaten in Oost-Europa in 1955 hun eigen militaire alliantie, het Warschaupact, officieel het Verdrag, Samenwerking en Wederzijdse Hulp genoemd. Het Warschaupact bood een formeel kader voor de militaire steun die de Sovjet-Unie aan haar bondgenoten kon bieden.

Tegelijkertijd groeide het besef dat naast militaire verdediging ook civiele verdediging noodzakelijk was om de bevolking te beschermen tegen de gevolgen van een eventuele oorlog. In Nederland leidde dit in 1947 tot de oprichting van de Commissie ter voorbereiding ener Wettelijke regeling van de rampenbestrijding en de burgerlijke verdediging, die zich bezighield met de organisatie van maatregelen voor het geval dat een conflict in Europa escaleerde.

Geïnspireerd door de ervaringen in landen als Engeland en Duitsland tijdens de Tweede Wereldoorlog, ontstond het idee van een civiele verdedigingsorganisatie die zich zou richten op redding, herstel en opvang van slachtoffers en andere aspecten van het maatschappelijke leven.¹ Deze organisatie kreeg de naam Bescherming Bevolking (B.B.), met als doel het versterken van de civiele verdediging in Nederland.

Daarbij moet rekening worden gehouden met Atoombomaanvallen op belangrijke doelen als militaire vliegvelden, de hoofdstad, het regeringscentrum, het havengebied en de belangrijkste oorlogshaven. We moeten hiertegen onze maatregelen nemen.

¹ Remco de Goede, Rijswijk. *Luftwaffe Funkhorchstelle Overvoorde 1940-1945. Commandopost Bescherming Bevolking -A Kring Zuid Holland B- 1953-1986* (5^e dr.; Berkel en Rodenrijs 2021) 86.

De ontwikkeling van de Bescherming Bevolking

De oprichting van de B.B. ging gepaard met het opstellen van doelstellingen en plannen voor de organisatie. De militaire veronderstellingen van 1950 speelden hierbij een belangrijke rol. Men verwachtte dat een eventuele oorlog vooral een luchtoorlog zou zijn, met gebruik van conventionele bommenlasten.² Op basis van deze veronderstellingen werd een Coördinatiecommissie Burgerlijke Verdediging geïnstalleerd, die zich richtte op het bepalen van de functie van Nederland in een nieuwe oorlog en de mogelijke aanvalsmiddelen van de vijand.

Naast de oprichting van de B.B. werd ook ingezet op het schuilgelegenheid beleid, dat voorzag in de bouw van schuilgelegenheden.

De militaire veronderstelling van 1955 bleek een heel ander karakter te hebben dan die van 1950. De aanvalstechniek en de aanvalsmogelijkheden hadden zich in een snel tempo ontwikkeld. De inzet van kernwapens werd steeds aannemelijker.³ Dit betekende een ommekeer in de civiele verdedigingsvoorbereidingen. Voor minister Beel was dit aanleiding om in de Eerste Kamer op 22 maart 1955 belangwekkende mededelingen te doen:

De veronderstelling van 1950, gebaseerd op de waarschijnlijkheid van aanvallen van de tactische luchtmacht van een eventuele tegenstander met conventionele aanvalsmiddelen, blijft onverminderd van kracht. Daarbij moet rekening worden gehouden met Atoombomaanvallen op belangrijke doelen als militaire vliegvelden, de hoofdstad, het regeringscentrum, het havengebied en de belangrijkste oorlogshaven. We moeten hiertegen onze maatregelen nemen. Deze maatregelen zijn mogelijk. Niet in die zin, dat een afdoende bescherming zou kunnen worden geboden tegen de vernietigingskracht, waar tegen we ons te weer moeten stellen. Een verwoesting van enorme afmetingen is niet te voorkomen, maar wel kunnen we het aantal slachtoffers terugbrengen tot slechts enkele procenten van de massale verliezen, die we zouden lijden, indien wij niets deden.⁴

De kringen van de B.B.

De B.B. was verdeeld in verschillende kringen, die elk een specifieke regio bestreken en een cruciale rol speelden in de coördinatie van hulpverlening. De B.B. was opgebouwd uit een hiërarchische structuur met verschillende niveaus. Aan het hoofd van de organisatie stond de landelijke leiding, die verantwoordelijk was voor het algemene beleid en de coördinatie van de nationale inzet van de B.B. Hieronder vielen de provinciale staven, die op hun beurt weer de leiding hadden over de kringstaven. De kringen waren verder onderverdeeld in secties en daaronder vielen de plaatselijke eenheden.

² De Goede, *Rijswijk*, 88.

³ *Idem*, 91.

⁴ *Ibidem*.

De kringstaf bestond uit verschillende functionarissen en specialisten die verantwoordelijk waren voor specifieke aspecten van de bescherming van de bevolking. Enkele voorbeelden van functies binnen de kringstaf waren hoofden van de verschillende beschermingsdiensten (zoals brandweer, geneeskundige dienst en reddingsdienst), telecommunicatie, logistiek, planning en administratie. De kringstaf werkte nauw samen met de provinciale en landelijke staven en zorgde voor de coördinatie en uitvoering van de B.B.-taken binnen de kring.

Elke kring had een kringcommandopost, die diende als centraal coördinatiepunt tijdens een crisis of ramp. Deze commandoposten waren vaak ondergebracht in bunkers of andere schervrije/versterkte gebouwen, om zo goed mogelijk bestand te zijn tegen de gevolgen van oorlogshandelingen, atoomdreiging of andere ramp. Vanuit de kringcommandopost werd de inzet van de B.B.-eenheden in de kring gecoördineerd en werd er gecommuniceerd met de deelnemende kring-gemeenten en diensten, andere B.B.-kringen, de provinciale staven en de landelijke leiding.

In het volgende deel wordt ingegaan op de ontwikkeling en het gebruik van deze kringcommandoposten, waarbij de nadruk ligt op de twee belangrijkste bouwfases.

Fase 1: Particulier initiatief en de commandopost in bestaand object (1952-1961)

In de eerste fase werd Nederland in 1952 opgedeeld in 42 A-kringen en 70 B-kringen. Elk Kring Hoofd Bescherming Bevolking (KHBB) had een commandopost nodig voor zijn bevelvoering. In deze periode werden vaak bestaande gebouwen aan de rand van een bewoond gebied gebruikt als commandopost. Deze gebouwen konden voormalige objecten zijn uit de Duitse bezettingsperiode. De commandoposten waren in deze fase voornamelijk gericht op communicatie en bevelvoering, met weinig aandacht voor langdurig verblijf of bescherming tegen mogelijke aanvallen. In 1960 werd het commandopostexperiment (COPEX) uitgevoerd om inzicht te krijgen in de omstandigheden van het bemannen van een commandopost onder realistische omstandigheden voor een langere periode. De aanbevelingen uit dit experiment en het rapport van kolonel C. Schep over de constructie van schuilplaatsen leidden tot de ontwikkeling van een nieuw ontwerp voor commandoposten.

De zoektocht naar een geschikte locatie

De Bescherming Bevolking van de A-kring Den Haag, Voorburg en Rijswijk begon in het voorjaar van 1951 met een zoektocht naar een schervrij onderkomen voor permanente bezetting van de staf van de Bescherming Bevolking tijdens oorlogstijd. Het hoofd B.B. in die periode was de heer C. Th. Booy. Hij was belast met het zoeken van een geschikt onderkomen. Er werd niet direct voor Overvoorde gekozen maar



2 De commandokamer van de B.B. in de Duitse S.K. bunker in Overvoorde in de jaren '50.

Inv.nr. 00043643



3 De commandokamer in 2023.

Inv.nr. 00043644



4 Overzicht van de 45 B.B. kringen rond de reorganisatie na 1961.

Inv.nr. 00043645

het was een van de weinige locaties die aan de eisen voldeed en beschikbaar was.⁵ De commandopost moest een schervvrij onderkomen bieden aan het hoofd B.B., de hoofden van de verschillende beschermingsdiensten en een deel van de afdeling telecommunicatie. In totaal bijna honderd man. Verder moest de locatie twee behoorlijke toegangswegen hebben, er moesten rechtstreekse telefoonlijnen aangelegd kunnen worden naar de commissaris van de koningin, de burgemeesters, de uitkijkposten, de wijkposten en de commandanten in het veld. Verder was er een voorkeur voor een garage, eerstehulp post en een kantine.

De gebouwen die hiervoor in aanmerking kwamen waren voormalige, door de Duitse bezetter gebouwde bunkers. Echter de meeste van deze locaties lagen in de kuststrook en waren door het Nederlandse leger gevorderd om in geval van oorlogsdreiging in gebruik te nemen. Andere mogelijkheden die onderzocht werden waren het voormalige Duitse SS hoofdkwartier in Voorburg en een Duitse bunker gelegen in Den Haag naast Huis ten Bosch.⁶ Overvoorde was wat betreft de ligging en de overige wensen de beste locatie voor de B.B., echter de bunkers verkeerden

⁵ Idem, 103.

⁶ Ibidem.

in zeer slechte staat en in de Sonderkonstruktions (SK)⁷ commandobunker stond ongeveer 30 cm water. Het was op dat moment nog niet duidelijk of dit regenwater of grondwater betrof.

Op 22 Juni 1951 werd door de burgemeesters van Den Haag, Rijswijk en Voorburg besloten dat de bunkers in Overvoorde ingericht zouden gaan worden als commandopost voor de B.B. mits de hieraan verbonden kosten niet te hoog zouden zijn.⁸ De volgende zaken moesten aangepakt worden alvorens de locatie door de B.B. in gebruik genomen kon worden.

De hoofdbunker (de Duitse S.K. bunker):

- Geheel droogmaken
- Wanden en muren pleisteren en voorzien van zachtboard
- Aanbrengen van elektrische verlichting, welke overschakelbaar was op het noodaggregaat
- Aanbrengen van centrale verwarming
- In- en uitgangen voorzien van stalen deuren en gasportaal
- Het regelen van ventilatie
- Het inrichten van een telefooncentrale
- Nagaan van sanitaire inrichting

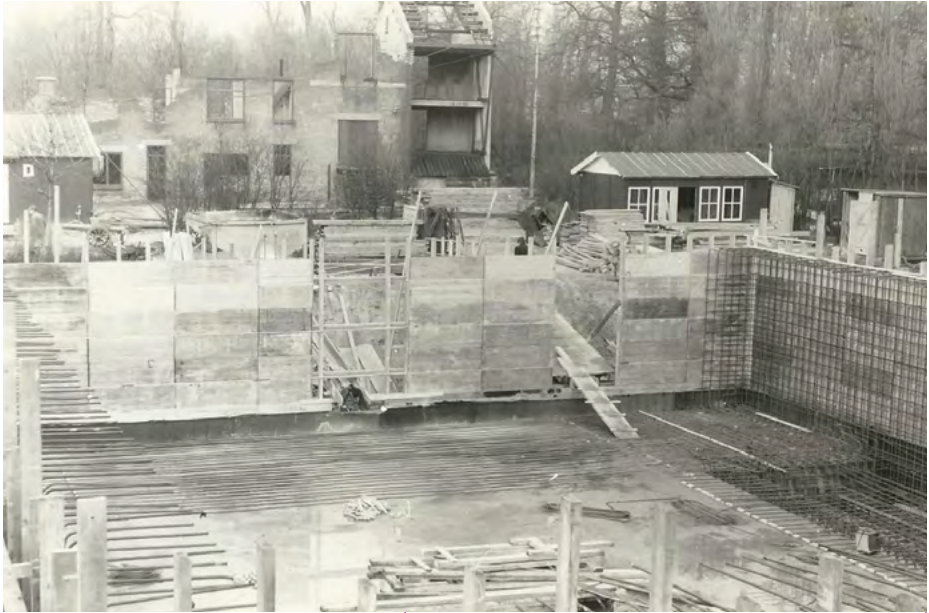
Voor de 6 Küverbunkers (2a t/m 2f) betroffen het de volgende aanpassingen:

- Aanbrengen van elektrische verlichting
- Voor zover mogelijk het aanbrengen van ramen met stalen luiken
- Voorzieningen in verband met verwarming door kachels (welke pas bij mobilisatie geplaatst zouden worden)
- Wanden en vloeren bijpleisteren

Tevens moesten er sanitaire voorzieningen geplaatst worden buiten de bunkers. Ook moest het terrein uiteraard deugdelijk afgesloten kunnen worden. Dit hield in dat de sloten om de locatie heen uitgediept dienden te worden en draadafsluitingen aangebracht en hekken geplaatst moesten worden. De overige gebouwen op de locatie, zoals het herenhuis, de voormalige Duitse kantine en het toiletgebouw zouden tijdens een mobilisatie gebruikt worden voor het onderbrengen van extra personeel en materieel. Hier waren echter geen extra kosten voor te verwachten omdat tijdens een mobilisatie deze gebouwen gevorderd zouden worden.

⁷ Eenmalig gebouwd model. De Duitse vestingbouwers bouwden de meeste bunkers volgens een vaste standaardisatie met een typenummer. Voor speciale functies of op locaties waar een standaardbunker niet mogelijk was werd een S.K. bunker gebouwd.

⁸ De Goede, *Rijswijk*, 104.



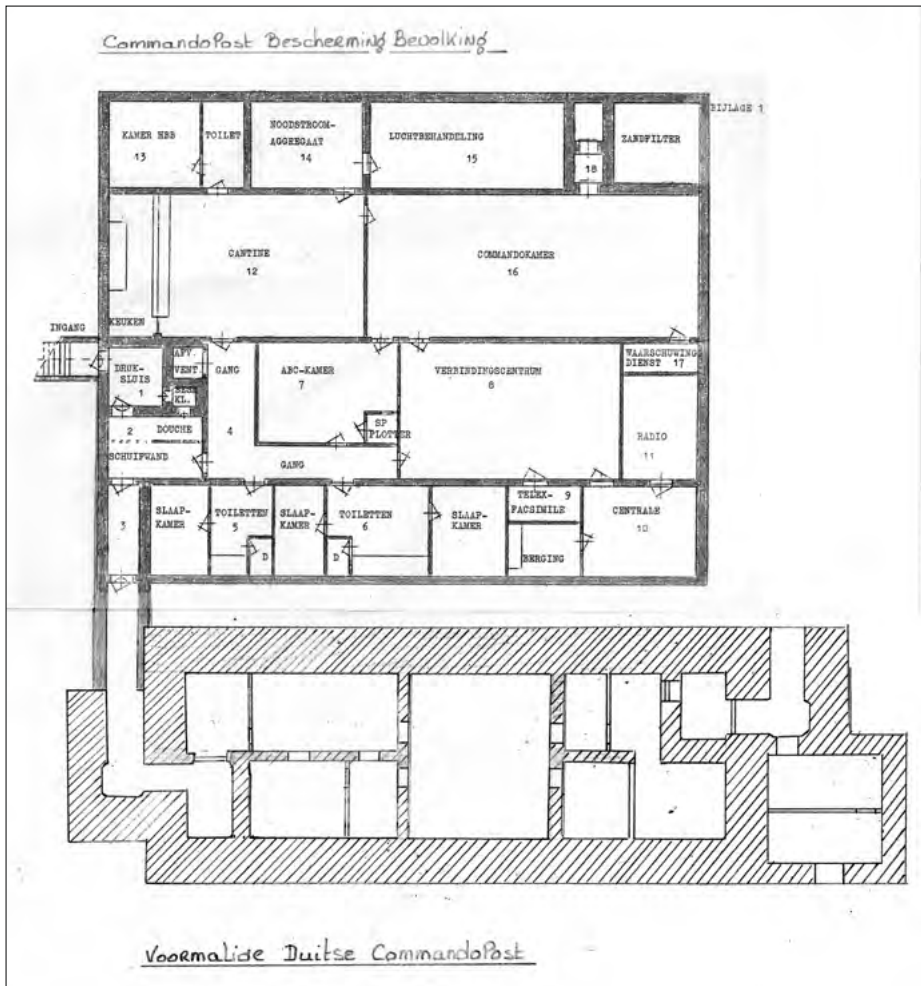
5 Bouw van de commandopost op Overvoorde.

Inv.nr. 00043646

Na het opvragen van meerdere offertes bij verschillende bedrijven was het overzicht van de kosten compleet en werd op 5 augustus 1952 definitief besloten dat Overvoorde de plek zou worden voor de B.B. commandopost van de A-kring Den Haag, Voorburg en Rijswijk. De totale kosten van de verbouwing kwamen uit op 75.240 gulden te verdelen over de drie gemeentes. In eerste instantie kwam het bedrag uit op 110.240 gulden maar omdat uiteindelijk besloten werd om slechts één van de zes Küverbunkers⁹ op te knappen en vanwege het feit dat het noodaggregaat door het rijk werd betaald, kwamen de kosten lager uit. Daarbij kwam nog 3.983,55 gulden voor het meubilair in de bunker en 1.175 gulden voor een windvaan en afleesapparatuur. Medio 1953 werd de commandobunker in gebruik genomen nadat alle aanpassingen voltooid waren. Gedurende de daaropvolgende jaren deden zich nog een aantal problemen voor welke tegen behoorlijke kosten opgelost dienden te worden. Zo bleef vocht in de bunker een groot probleem en maakte de luchtzuiveringsinstallatie een storend geluid.¹⁰

⁹ 'Küver-bunkers' (Ausbau Küver – Küstenverteidigung). Deze bunkers werden alleen gebouwd voor de Luftwaffe in Nederland en waren ook onderverdeeld in diverse typen en gebouwd in de omgeving van vliegvelden of op radar/radiolocaties.

¹⁰ De Goede, *Rijswijk*, 105.



6 Plattegrond standaard ontwerp commandopost Overvoorde, met de Duitse S.K. bunker in verbinding.

Inv.nr. 00043648

Fase 2: Het beschermde onderkomen en de atoombestendige commandopost (1961-1985)

In de tweede fase nam de dreiging van het gebruik van atoomwapens toe en werd de B.B. gereorganiseerd om beter voorbereid te zijn op een groter rampterrein. Het aantal A en B kringen werd teruggebracht tot 45, waardoor het inzetgebied vergroot werd. In deze nieuwe kringindeling diende één atoombestendige commandopost aanwezig te zijn.



7 De gasluis.

Inv.nr. 00043649



8 Damesslaapvertrek.
Inv.nr. 00043652



9 Wasuimte met wasbakken en tevens toiletten en douches van de heren-slaapvertrekken.
Inv.nr. 00043655

De nieuwe ondergrondse commandoposten werden gebouwd met diverse voorzieningen ter bescherming tegen radioactieve neerslag. Het ontwerp van deze commandoposten was gebaseerd op de ervaringen en resultaten van het COPEX-experiment. In de periode 1962-1969 werden veertig nieuwe B.B. kringcommandoposten, één nationale commandopost (NCBB), provinciale commandoposten (PCBB), regerings- en departementsnoodzetels en bestuurlijke onderkomens gebouwd of aangepast.

In 1969 werd gestart met de bouw van de nieuwe commandopost op Overvoorde. Dit vanwege de toenemende dreiging van de atoombom. Deze commandopost werd naast de oude commandopost gebouwd en staat met de Duitse bunker in verbinding doormiddel van een gang. Tevens werden er een houten beheerderswoning en een opleidingsgebouw gebouwd.



10 Wasruimte van het damesslaapvertrek.

Inv.nr. 00043653



11 Heren slaapkamer met 12 bedden.

Inv.nr. 00043654

Beschrijving van de ruimtes in de commandopost

Hieronder volgt een beschrijving van de verschillende ruimtes in de commandopost.

Druksluis

Om besmette lucht buiten de bunker te houden is overdruk nodig. Om bij een ABC-aanval te voorkomen dat besmette lucht in de bunker terecht kon komen werd een druksluis gebouwd. In deze ruimte bevinden zich 2 deuren waarvan er slechts 1 tegelijk geopend mocht worden. Als de buitendeur geopend werd kwam er besmette lucht naar binnen. Als men in de druksluis binnen was werd de deur gesloten en kwam er vanuit de bunker door een buis in de muur schone lucht in de gasluis. De druk werd ook hier weer opgebouwd en de vervuilde lucht werd door een overdrukventiel uit de bunker geblazen. Als de portier constateerde dat de ruimte in overdruk was kon nadat de deur naar binnen was geopend de bunker betreden en zich naar de doucheruimte begeven.

Doucheruimte

Wanneer de gasluis gepasseerd was moest in geval van besmette buitenlucht verplicht worden gedoucht. De kleren die werden gedragen werden door een luik in de muur gegooid en kwamen in een afgesloten ruimte terecht waar deze veilig opgeslagen werden. Na het douchen werden schone kleren aangetrokken en kon, als ook de doucheruimte in overdruk was, de bunker betreden worden.

Doorgang naar Duitse bunker

De Duitse S.K. bunker werd na de bouw van de nieuwe B.B. commandopost in tijd van atoomdreiging gebruikt als Gemeentelijk Centrum Civiele Verdediging (GCCV) voor de burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag. Deze commandopost was via de B.B. commandopost te bereiken via een aparte gang met ook hierin een gasluis.

Slaapvertrekken

De commandopost was gebouwd en ingericht om in tijd van calamiteiten daar 14 dagen in te kunnen verblijven zonder naar buiten te moeten. In de bunker werkten tussen de 60 en 70 mensen, zowel mannen als vrouwen.

In de bunker werd tijdens een calamiteit in een drieploegendienst gewerkt. Eén ploeg was aan het werk, de andere ploeg 'recreëerde' in de kantine en de derde ploeg sliep. Er was in de commandopost een aparte dames- en herenslaapkamer. In de damesafdeling waren 9 slaapplekken (3 stapelbedden van 3 hoog) en bij de heren 2 slaapvertrekken met in totaal 21 slaapplekken. Om ruimte te besparen was er per bed slechts 1 dekbed beschikbaar, dit betekende dat er drie verschillende mensen in dezelfde slaapzak sliepen. Voor de hygiëne had iedereen echter wel een



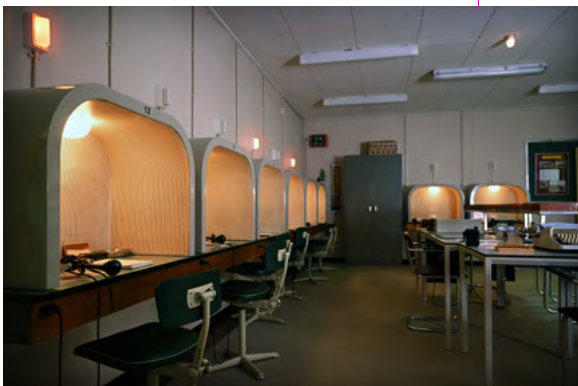
12 De ABC-ruimte.

Inv.nr. 00043656



13 Oefening in de ABC ruimte.

Inv.nr. 00043657



14 Het berichtencentrum met de spreekcellen. Aan de andere kant van deze ruimte, met eveneens spreekcellen, stond een fax en zendapparatuur om te kunnen inbreken op de lokale radio.

Inv.nr. 00043658



15 Een berichtencentrum tijdens een oefening.

Inv.nr. 00043659

247

EEN REIS DOOR HET B.B. KRING COMMANDOCENTRUM TE RIJSWIJK

eigen lakenzak die in de slaapzak gestopt werd. Ook waren er in de slaapvertrekken douches en toiletten aanwezig. Het hoofd B.B. (H.B.B.) had zijn eigen slaapkamer.

ABC kamer

In het centrum van de commandopost bevindt zich een kamer van de ABC-dienst. De dienst hield zich bezig met de signalering of waarschuwing in een van de ABC gebieden voor een atoom-, biologische of chemische aanval. In deze ruimte werden alle gegevens van de stationaire- en mobiele meetposten binnen de kring samengevoegd. De ABC specialisten zetten deze gegevens om naar acties. De uitkomst kon onder andere gebruikt worden om de bevolking te waarschuwen of te informeren. Dit kon doormiddel van de radio-omroep, luchtalarmsirenes, luidsprekerwagens of mededelingen door het B.B. personeel. De gegevens worden ook gebruikt om de diverse hulpverleners te beschermen.

Er zijn vaste meetposten waar speciale apparatuur permanent is opgesteld. De meetposten werden geplaatst op watertorens, flats en fabriekshallen. Er waren mobiele meetposten die naar de mogelijke besmette gebieden gingen om de aard en de ernst te bepalen van de situatie. Een verkenningspeloton bestond uit mensen die na een gedegen opleiding in het veld metingen verrichtten op de aanwezigheid van strijdgassen of atoomstraling. Met specifieke apparatuur werden metingen ver-



16 In de commandozaal bevindt zich dit bord waarop te zien was welk alarm buiten werd afgegeven.

Inv.nr. 00043662



17 De schakeltafel van het luchtalarm.

Inv.nr. 00043663

richt. Om de verkenners te beschermen werden zij allen uitgerust met middelen om de eigen veiligheid te waarborgen. Gasdichte kleding, gasmaskers met speciale filterbussen, persoonlijke meetapparatuur om opgelopen straling te meten bij de buitenwerkzaamheden. Bij gasaanvallen werden de verkenners ook voorzien van 'atropine zelfinjectoren' tegen de gevolgen van zenuwgassen.

Berichtencentrum

Het berichtencentrum was onderdeel van de verbindingdienst van de organisatie B.B. Hier werden door middel van spreekcellen alle inkomende en uitgaande berichten verwerkt. Binnen het berichtencentrum waren werkzaam:

- Hoofd berichtencentrum
- Registrator
- Centralist
- Telefonist Fax apparatuur
- Telefonisten
- Ordonnansen voor het overbrengen van berichten binnen de commandopost

Het berichtencentrum nam alle berichten aan en verzorgde een juiste circulatie van de berichten. Er werd gebruik gemaakt van diverse middelen om het berichtenverkeer te onderhouden:

- Lijnverbindingen via telefooncentrale (koordcentrale)
- Fax apparatuur
- Telex
- Zendapparatuur (radiotelefonie)
- Motor of ander voertuig voor het overbrengen van berichten buiten de commandopost

Bij het intreden van Fase K (hoogste alarmfase) werd het berichtencentrum 24 uur per dag bemand. Er werd dan in drie ploegendiensten gewerkt.

Waarschuwingsdienst

In de bunker bevindt zich een kleine ruimte met een schakeltafel waarmee het luchtalarm binnen de kring bediend kon worden. Dit werd aangestuurd vanuit de provinciale B.B.-Centrale Operationele Post (B.B.-COP) of zelfs vanuit de Nationale Centrale Operationele Post (COP). Daar kwam informatie binnen van het Ministerie van Defensie en met name vanuit de luchtmacht over naderende vliegtuigen. Deze gegevens werden onder andere verzameld via het toenmalige Korps Luchtwachtdienst (KLD), die het luchtruim in de gaten hield. Aan de hand van deze informatie kon men besluiten het luchtalarm te activeren. Er waren 5 verschillende tonen waarmee gewaarschuwd kon worden voor diverse gevaren:



18 De koordcentrale met daarachter tegen de muur de aansluitingen op het Noodnet. De houten kast links was voor het opbergen van de koptelefoons van de telefonistes. Elke telefoniste beschikte in verband met de hygiëne over een eigen koptelefoon.

Inv.nr. 00043660



19 De commandokamer.

Inv.nr. 0004365

Luchtalarm:

- Dit signaal waarschuwt voor een naderende luchtaanval.
- Burgers dienden onmiddellijk dekking te zoeken, het liefst in een schuilplaats of kelder.
- Ramen en deuren moesten gesloten worden en, indien mogelijk, met zware materialen versterkt worden (denk aan zandzakken).
- Men moest de radio aanzetten en afstemmen op de officiële overheidszender voor verdere instructies.

Fallout waarschuwing:

- Dit signaal waarschuwt voor de mogelijke komst van radioactieve neerslag (fallout) uit de lucht, maar deze is nog niet aanwezig.
- Burgers moeten zich voorbereiden om naar een schuilplaats te gaan, maar hoeven dit nog niet direct te doen.
- Voorbereidingen zoals het verzamelen van voedsel, water en andere benodigdheden moeten worden getroffen.

Fallout alarm:

- Dit signaal geeft aan dat er radioactieve neerslag in de omgeving is.
- Burgers moeten onmiddellijk de dichtstbijzijnde schuilplaats opzoeken en zich beschermen tegen de radioactieve deeltjes. Dit betekent ook geen vers voedsel of water van buiten consumeren.
- Blijf in de schuilplaats totdat het 'einde alarm' wordt gegeven of totdat anderszins wordt geadviseerd.

Gasalarm:

- Waarschuwt voor de aanwezigheid of dreiging van giftige gassen.
- Ademhalingsmaskers of gasmaskers moeten onmiddellijk worden opgezet, indien beschikbaar.
- Dekking zoeken in een hoger gelegen ruimte, aangezien veel gevaarlijke gassen zwaarder zijn dan lucht en laag blijven hangen.
- Ramen en deuren sluiten, en alle ventilatieopeningen afdichten om te voorkomen dat gas binnenkomt.

Einde alarm:

- Dit signaal geeft aan dat het onmiddellijke gevaar voorbij is.
- Burgers kunnen hun schuilplaats verlaten, maar moeten alert blijven op verdere instructies via de radio of andere officiële communicatiekanalen.
- Het is belangrijk om voorzichtig te zijn, omdat er nog steeds secundaire gevaren kunnen zijn, zoals instortende gebouwen, branden of niet-ontplofte explosieven.



20 Een commandokamer tijdens een oefening.

Inv.nr. 0004366



21 Fietsen om de luchtcirculatie in stand te houden in geval van stroomuitval.

Inv.nr. 0004367



22 De oefenruïne Overvoorde, waar een oefening wordt gehouden.

Inv.nr. 0004375

Telefooncentrale

In de bunker was een 'koord' telefooncentrale aanwezig voor de communicatie met de buitenwereld. Er werd gekozen voor een ouderwetse koordcentrale, vanwege het feit dat een atoombom een Electro Magnetische Puls (EMP) geeft waardoor elektronisch gedreven netwerken zouden uitvallen. Een ouderwetse koordcentrale is een elektrisch netwerk waardoor een betrouwbare verbinding gegarandeerd was. Tevens was in de bunker een groot aantal aansluitingen op het zogenaamde Noodnet aanwezig, hiermee kon via een directe lijn contact opgenomen worden met onder andere de ziekenhuizen, politiebureaus enzovoorts in de omgeving.

Commandokamer

In de commandokamer werd onder leiding van het Hoofd Bescherming Bevolking (HBB) door de diverse hoofden van dienst de coördinatie ter hand genomen. De commandopost was een beschermd onderkomen waar het commando van de B.B.-kring zijn werkzaamheden verrichtte. Op grote plotkaarten werd de informatie verwerkt om diverse organisaties in het veld aan te sturen. De B.B. was aangewezen op een goede informatievoorziening. Binnen de commandopost werd daarom een strakke structuur aangehouden waarop berichten werden doorgegeven. Snelheid en nauwkeurigheid was hierbij van groot belang. Bij een volledige bezetting waren de volgende functionarissen in de commandokamer aanwezig:

- HBB: Hoofd Bescherming Bevolking
- HVBD: Hoofd verbindingdienst
- C ABCD: Commandant ABC dienst
- Hoofd O&I: Hoofd operatie en Informatie
- Cdt. BRW: Commandant Brandweer
- Cdt. RD: Commandant Reddingsdienst
- Cdt. GD: Commandant Geneeskundige dienst
- Ass. Cdt. BRW: Assistent commandant brandweer
- Ass. Cdt. RD: Assistent commandant reddingsdienst
- Ass. Cdt. GD: Assistent commandant Geneeskundige dienst
- 3 x Adj. Hfdn O&I: Adjunct hoofden Operatie en Inlichtingen
- 2 x Reg. O&I: Registrator Operatie en Inlichtingen

Technische ruimtes

De commandopost was gebouwd om tijdens een aanval met een atoombom, chemische of biologische wapens veilig onderdak te bieden aan de staf van de kring Zuid-Holland-b.

De commandopost was zodanig gebouwd dat de medewerkers er 14 dagen konden verblijven en was geheel zelfvoorzienend voor deze periode met betrekking tot frisse luchttoevoer, elektriciteit en (drink)water. Ook was er voor alle aanwezige medewerkers voedsel voor 14 dagen aanwezig. Dit in de vorm van kant en klare

noodrantsouenen, welke met zo min mogelijk gebruik van energie opgewarmd konden worden.

De bunker was voorzien van een zogenaamd luchtbehandelingsstelsel om frisse lucht of eventueel besmette buitenlucht te doen behandelen/zuivere voor gebruik in de commandopost. Via diverse elektromotoren werd lucht van buiten de bunker aangezogen en via een complex leidingstelsel door de commandopost verdeeld. In geval van besmette lucht werd de lucht gefilterd om zo de schadelijke deeltjes in de lucht op te vangen. Er is een enorm zandfilter dat zich naast de technische ruimte bevindt en radioactieve deeltjes opvangt. Er zijn ook grote filters met actief kool erin voor bacteriologisch en/of chemisch besmette lucht..

Kamer hoofd B.B.

Het hoofd Bescherming Bevolking had in de commandopost zijn eigen slaapvertrek, douche en toiletruimte. Die ruimte is vandaag de dag in gebruik als archiefruimte van het MBB.

Opleidingscentrum B.B. kringen

Voor de opleiding van de noodwachters werden landelijke opleidingscentra ingericht. Daarnaast had een aantal kringen bescheiden opleidingsfaciliteiten in eigen beheer ontwikkeld. Op eenvoudige klimtorens konden noodwachters het redden van gewonden op hoogte oefenen. Daarnaast hadden kringen een terrein met puin en rioleringsbuizen om een rampterrein te simuleren. Voorbeelden van dit soort objecten zijn te vinden in onder andere Arnhem en Amsterdam.

Het voormalige opleiding en commandocomplex Overvoorde van de A-kring ZH-b te Rijswijk is een bijzonder voorbeeld van een kringopleidingslocatie. In 1958 werd de oefenruïne gebouwd zoals deze nu nog aanwezig is. Deze ruïne werd gebruikt voor het opleiden van de noodwachtplichtigen van onder andere de reddingsdienst, geneeskundige dienst en de brandweer.

In latere jaren werd de oefenruïne ook veelvuldig gebruikt voor de opleiding en oefening van werknemers van diverse bedrijven. Dit gebeurde in het kader van de Bedrijfszelfbescherming (de latere Bedrijfshulpverlening, BHV). Vele honderden mensen hebben hier geoefend in redding activiteiten.

In feite was er al een oefengebouw (meest rechter gedeelte van de straat, huis Nr. 1). Dit gebouw is reeds in 1953/4 gebouwd. Om juist de grootschalige rampenbestrijding te kunnen oefenen kwam er in 1958 een grote uitbreiding. De ruïne is opgezet als een straat met vijf huizen, inclusief trottoir en lantaarnpalen. De huizen zijn genummerd van 1 t/m 9. Als fundering van een aantal huizen is de kelder van een voormalige Duitse bunker gebruikt. Hierdoor heeft de ruïne ook een kelder. In huis nr. 3 was een filmzaal ingericht. Hier werd aanschouwelijk les gegeven, alvorens het in de praktijk geoefend werd.

Tot besluit: het einde van de B.B. en de toekomst van de commandoposten (1985-heden)

De dreiging van een atoomoorlog nam geleidelijk af en de Koude Oorlog liep ten einde in 1991. In 1985 werd de organisatie Bescherming Bevolking (B.B.) officieel opgeheven en werden de taken op het gebied van civiele verdediging overgedragen aan de reguliere hulpdiensten zoals politie, brandweer en ambulance.

Dit betekende echter niet het einde voor de commandoposten die in de voorgaande decennia werden gebouwd. Veel van deze locaties werden herbestemd voor andere doeleinden, zoals opslag, oefenruimte voor hulpdiensten, of zelfs als bijzondere evenementenlocaties. Enkele commandoposten zijn omgebouwd tot musea en educatieve centra, waar bezoekers meer kunnen leren over de geschiedenis van de B.B. en de Koude Oorlog.

Hoewel de dreiging van een atoomoorlog aanzienlijk is afgenomen, blijven de commandoposten een belangrijke rol spelen in de Nederlandse geschiedenis. Ze zijn een tastbaar symbool van de inspanningen die zijn geleverd om de bevolking te beschermen in tijden van grote onzekerheid en angst.

In maart 2000 zijn de bunkers op Overvoorde in beheer gegeven aan Mark en Petra Witte, die de Stichting Nationale Collectie Bescherming Bevolking (NCBB) oprichtten. Na het overlijden van Mark Witte heeft de stichting in 2015 haar collectie en activiteiten overgedragen aan het Nationaal Veiligheidsinstituut (NVI). Het NVI zette onder de naam Museum Bescherming Bevolking (MBB) de activiteiten van de NCBB voort in de commandobunkers in Rijswijk (Overvoorde) en Grou (2014). In 2023 is het NVI opgegaan in Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid.

Het MBB stelt zich als onderdeel van Korpora ten doel:

- Het in stand houden en beheren van alle goederen en documentatie die specifiek in gebruik waren bij de voormalige Nederlandse organisaties: Luchtbeschermingsdienst, Bescherming Bevolking, alsmede de Civiele Verdediging in de ruimste zin
- Het permanent exposeren van een representatieve collectie van de goederen van de organisaties
- Belangstelling wekken voor de historie van de organisaties

De commandopost is momenteel voor 95% teruggebracht in zijn originele staat. Daarnaast zijn er ideeën om een aantal van de Duitse bunkers te restaureren en in originele staat terug te brengen.

Is uw interesse gewekt en wilt u locatie Overvoorde en de nog aanwezige bunkers in de huidige toestand bezoeken? Dit is mogelijk. Op de website www.museumbeschermingbevolking.nl staan de diverse mogelijkheden tot bezoek aan dit unieke complex, zowel voor een rondleiding tijdens de reguliere openingstijden als voor groepsrondleidingen en ontvangsten bent u van harte welkom.

Bovenstaand artikel is grotendeels gebaseerd op het boek *Rijswijk. Luftwaffe Funkhorchstelle Overvoorde 1940-1945. Commandopost Bescherming Bevolking – A Kring Zuid Holland B – 1953-1986* (5^e dr.; Berkel en Rodenrijs 2021) van de auteur dezes.¹¹

¹¹ Zie voor uitgebreide informatie hierover: <https://www.museumbeschermingbevolking.nl/posts/remco-de-goede-schrijft-boek-over-oorlogsbunkers-in-wo-ii>. Om het boek te bestellen kunt u mailen (remcodegoede1@hotmail.com) of bellen (06-44366912).

Abstract

The Cold War was a tense time. The Netherlands took precautions to protect its people from potential disasters, in particular nuclear threats. One crucial aspect of this was the establishment of the Civil Defence Corps. The organisation played a key role in setting up command stations and training centres, such as the one in Overvoorde, Rijswijk, near The Hague, which ran exercises and training to prepare people for possible disasters. From large practice ruins to advanced alarm systems, the complex was fully equipped to deal with a broad range of threats. Although the threat of a nuclear attack subsided and the Civil Defence was officially disbanded in 1985, these command stations retained their importance. Many of them have since been repurposed, from storage sites to museums. The bunkers in Overvoorde now serve as an educational centre under the management of Korpora, the Public Safety Heritage Centre. By preserving these sites, we can ensure that future generations can learn from the past and the sacrifices that were made for their safety.

Keywords

Cold War, bunkers, Luftwaffe, Atlantic Wall

Over de auteur

Remco de Goede MA (1981) Gedurende een kwart eeuw ondernam hij internationaal ontelbare expedities naar bunkerlocaties (zie www.bunkerfotos.com). Zijn grote belangstelling voor de geschiedenis van Overvoorde ontstond tijdens zijn vrijwilligerswerk voor de voormalige Stichting Nationale Collectie Bescherming Bevolking (NCBB), op diezelfde locatie. Hij geeft rondleidingen op Overvoorde, is vrijwillig gids bij de Stichting Biberbunker in Oostvoorne en treedt frequent op als freelance gids voor diverse bunkerlocaties in binnen- en buitenland. Hij is medeoprichter en beheerder van het online discussieplatform over verdedigingswerken. (www.fortificatieforum.nl).

AANWINSTEN

voor de
collectie



- 1 De verbindingscommandowagen van het Nederlandse Rode Kruis toen deze in 2023 werd ingezet tijdens de Pinksterfeesten in de haven van Delfzijl.

Foto H. van Oest

De Chevrolet Chevy Van, verbindingcommandowagen van het Nederlandse Rode Kruis

Door tussenkomst van het Nederlandse Ambulance Archief kon Korpora een uniek voertuig van het Nederlandse Rode Kruis verwerven. Het betreft een verbindingcommandowagen van genoemde hulporganisatie van het merk Chevrolet Chevy Van. Het voertuig werd op zaterdag 12 augustus 2023 onder grote belangstelling door de complete voertuigbemanning, met licht- en geluidsignalen, vanuit Groningen bij Korpora afgeleverd.

De rampenbestrijding in Nederland was lange tijd gericht op het beschermen van de bevolking tegen de gevolgen van oorlogsgeweld. Hiervoor werd de Bescherming Bevolking (B.B.) opgericht. Dit was een vrij logge organisatie die in geval van een ramp, samen met de betrokken organisaties, een lange mobilisatietijd nodig had en dus niet geschikt was voor de inzet bij (acute) vredesrampen.

Het einde van de Koude Oorlog en de behoefte aan een snel inzetbare rampenbestrijdingsorganisatie zorgde ervoor dat de B.B. in 1986 werd opgeheven en vervangen door een organisatie die uitging van opgeschaalde reguliere hulpverlening door de brandweer, politie en geneeskundige diensten.

Het ingebouwde verbindingscentrum bestaat uit twee werkplekken, elk voorzien van een EDV server en een telefoonaansluiting. De overlegruimte is uitgerust met een tafel, zitbanken, een whiteboard en mogelijkheid tot beeldprojectie.

De verbindingcommandowagen werd oorspronkelijk in 1991 door de GG & GD Groningen in gebruik genomen en in 2012 aan het Nederlandse Rode Kruis overgedragen. Het voertuig heeft een Chevy Van onderstel met opbouw en werd beschikbaar gesteld voor Groningen Stad en Ommelanden alsmede Oost-Groningen. De levering van het voertuig geschiedde destijds door De Vries Ambulances in Assen die deze liet voorzien van een forse, containerachtige carrosserie van Veth Carrosseriefabriek uit Arnhem. De wagen was als medische commandopost herkenbaar aan het groene zwaailicht.

Tussen 1975 en 1997 zijn er 880 Chevy Van- en Vandura ambulances in Nederland in gebruik geweest. Uit dit aantal blijkt dat het om een populair voertuig ging. Het werd destijds gebruikt



2 Zijaanzicht van de Chevrolet Chevy Van verbindingscommandowagen van het Nederlandse Rode Kruis.

Inv.nr. 00043531

om een lokaal commandocentrum voor veiligheidsdiensten en rampen op te kunnen zetten. Daarnaast kon de wagen ook voor landelijke operaties worden ingezet. In beide gevallen was sprake van een coördinerende taak.

Naast een verbindingcentrum bevat de wagen ook ruimte voor crisisoverleg. Het ingebouwde verbindingcentrum bestaat uit twee werkplekken, elk voorzien van een EDV server en een telefoonaansluiting. De overlegruimte is uitgerust met een tafel, zitbanken, een whiteboard en mogelijkheid tot beeldprojectie. Verder is het voertuig voorzien van draagbaar verbindingsmaterieel, een stroomgenerator, kabelhaspels enzovoorts. De schenking van de Chevrolet Chevy Van verbindingcommandowagen door het Nederlandse Rode Kruis vormt een belangrijke aanwinst voor de collectie van Korpora aangezien deze nog maar een beperkt aantal Rode Kruis voertuigen bevat.

AANWINSTEN

voor de
collectie



- 1 Annemieke Scharloo, inspecteur van de gemeentepolitie Rotterdam (tweede van rechts), draagt de zwangerschapsjurk. De foto is in 1992 gemaakt.

Inv.nr. 00044274

Een positiejurk voor zwangere politievrouwen

Eind jaren zestig was het overheidsbeleid erop gericht het aantal vrouwen bij de politie uit te breiden en vervolgens ook te laten meedraaien bij normale surveillancediensten. Dit betekende een belangrijke eerste stap naar de integratie van vrouwen bij de politie. Gedurende de jaren zeventig werden vrouwen geleidelijk aan steeds meer toegelaten tot de verschillende disciplines van de politie. Bovendien mochten in 1977 onder andere ook twee vrouwen bij de bereden groep van de Mobiele Eenheid. Twee jaar later werd voorts één motorsurveillante toegelaten bij de rijkspolitie. De wet op de gelijke behandeling van mannen en vrouwen in overheidsdienst, geïnitieerd in 1980, zorgde er uiteindelijk voor dat bij de politie wat betreft de integratie van vrouwen een onomkeerbaar proces in gang werd gezet. Dit kwam niet alleen door de invloed van de vrouwenbewegingen eind jaren zestig, maar ook omdat de politie toe was aan een andere koers en een beter imago.

Als een agente begin jaren tachtig zwanger raakte moest het merendeel van hen nog verplicht thuisblijven omdat deeltijdwerken nog niet tot de mogelijkheden be-

Een nadeel was dat op deze kleding het dienstwapen niet gedragen kon worden.

hoorde. De steun van de Emancipatieraad vanaf 1983 zorgde er uiteindelijk voor dat de weerstand die daar tegen bestond, onder andere van de korpsleiding en het Ministerie van Binnenlandse Zaken, werd doorbroken en deeltijdwerk voor vrouwen in 1985 kon worden ingevoerd.

Aan het verplicht binnenblijven van zwangere politievrouwen kwam eind jaren tachtig ook een einde, toen ze incidenteel in uniform op straat verschenen. De politiecommissaris van Weert,

F. Neijgh van Lier, was van mening dat zwangere politievrouwen niet in burgerkleding achter een bureau moesten worden gezet. Hij vond dat ze best risico vermijdend werk konden doen, zoals een verkeerscontrole of het verrichten van toezichthoudende taken. Deelname aan een nachtsurveillance was uitgesloten. De korpschef van Weert liet in 1991 op zijn initiatief voor zwangere politievrouwen ook politieblauwe positiekleding maken, waarvoor hij contact opnam met de politie-Intendance te Apeldoorn. Daar hadden ze uiteraard niet alleen geen zwangerschapsjurken op voorraad liggen maar wilde ze ook niet op deze problematiek

inspringen. Er waren te weinig zwangere agentes om een dergelijk assortiment met verschillende maten aan te leggen. Dit was volgens hen te kostbaar.

Na enig intern overleg belde de korpschef met een coupeuse met de opdracht om kleding te laten ontwerpen voor zwangere agentes binnen zijn korps. Voor f 1200,- gulden maakte de coupeuse een positie-uniform naar een ontwerp dat 'La Grossesse' heette. Zo werd er een blauwe tuinbroek met wijde blouse, een overgooier of een broekrok met een andere wijdere blouse en bijbehorende wijde jas vervaardigd. De naaister week met haar ontwerp af van het reguliere politiepatroon. Alleen de strepen met de rang van agent bleven gelijk. Een nadeel was dat op deze kleding het dienstwapen niet gedragen kon worden.

Het patroon van de positiekleding kon door andere geïnteresseerde politiekorpsen worden overgenomen. Het korps te Uden deed dit als eerste. De overgooier lieten de agentes vaak in de kast hangen vanwege de vele knoopjes en de tuttige uitstraling daarvan. Op de positiekleding werd het hoedje gedragen. Een nauw hoog en slap model gemaakt van een niet soepele stof die bij een flinke regenbui kromp of van kleur verschoot. Naast een 'stomme en tuttige' uitstraling paste het hoofddeksel niet echt bij de rest van het uniform, net zo min als bij de positiekleding.

De zwangerschapsjurk die aan Korpora werd geschonken is in 1988 vervaardigd en gebruikt door mevrouw J.M. Scharloo, inspecteur van de gemeentepolitie van Rotterdam. Deze jurk is vervolgens gaan rouleren tussen de verschillende korpsen rijks- en gemeentepolitie. Volgens haar waren zwangere collega's met opsporingsbevoegdheid toen wel een bijzonderheid. Scharloo heeft de 'weinig modieuze' jurk drie keer gedragen om in voorkomende gevallen geüniformeerd te kunnen zijn.



2 De zwangerschapsjurk die door Annemieke Scharloo bij de gemeentepolitie Rotterdam werd gedragen.

Inv.nrs. 00044275, 2901735



1 De grote brandweerschool in Beeskow Brandenburg fungeerde als centraal uitgiftepunt voor de brandweerregimenten. Hier werd regiment nr. 2 in dienst gesteld. Illustratie in een fotoalbum *Errinerungen an meine Dienstzeit*.

Collectie Ruud van Houtum

Moord en brand

Van Rijksbrandweer naar Feuerschutzpolizei-Abteilungen (motorisiert) in Nederland tijdens de Duitse bezetting

GERARD KOPPERS

Op 3 maart 1943 meldde de 'Rijksbrandweer' zich beschikbaar bij monde van de commandant, kapitein H.L. Pernot. De Rijksbrandweer zou het grootste beroepsbrandweerkorps ooit in Nederland worden, maar heeft uiteindelijk nauwelijks twee jaar bestaan. Het korte bestaan van het korps was echter wel een turbulente tijd, want er heeft zich nogal wat afgespeeld, zowel moord als brand.

267

Duits voorbeeld

Na de machtsovername door de Nazi's in 1933, nota bene naar aanleiding van een brand (in de Rijksdag te Berlijn), werden nieuwe denkbeelden over de positie en rol van de politie in het 'nieuwe Rijk' gevormd, waarbij de brandveiligheid ook als taak van de ordepolitie werd gezien. De brandweer werd in Pruisen dan ook via een wet onderdeel van de politie. Vijf jaar later kwam er een nieuwe brandwe wet in het aanzienlijk vergrote Duitsland, waarbij overal in het Duitse Rijk de brandweer een onderdeel van de politie werd. In grote steden (met meer dan 100.000 inwoners) werd een beroepsbrandweer gevormd, 'Feuerschutzpolizei' genaamd.¹ Vrijwillige brandweerkorpsen bleven zo mogelijk gehandhaafd en werden gewoon 'Feuerwehr' genoemd. Alles werd echter wel min of meer eenvormig opgeleid en er kwam een eenduidige rolverdeling bij bluseenheden, waarvoor ook gedetailleerde instructies werden gedrukt. Daarbij werd uitgegaan van de driedeling van de blusaanval en de inzet van een groep als kleinste tactische eenheid. Zo'n groep bestond dan uit een bevelvoerder, een chauffeur/pompbediener, een ordonnans (boodschapper),

Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid / Safe. Annual of Korpora, Heritage Public Safety, 266-297. DOI 10.5117/9789048563739_KOPPERS

¹ Gesetz über das Feuerlöschwesen vom 23 November 1938, B59.



- 2 Het Feuerschutzpolizeiregiment 'Sachsen' arriveert op 6 juni 1940 in Amsterdam en presenteert zich aan de Nederlandse pers in de Euterpestraat. Na de oorlog is deze straatnaam gewijzigd in Gerrit van der Veenstraat, nota bene een verzetsman die betrokken was bij de brand in het Bevolkingsregister van Amsterdam op 27 maart 1943.

Beeldbank WOII

een aanvalsploeg, een slangenploeg en een waterploeg.² Verder werd het materieel genormaliseerd, zodat de machines en slangen op elkaar pasten en de oude verenigingsstructuur werd vervangen door een strakke hiërarchische, landelijke organisatie. Alles ging draaien om het 'Führerprinzip', waarbij 'op zijn Hollands gezegd', 'de baas altijd gelijk heeft'. Bovendien werd veel werk gemaakt van de materiële uitrusting en de voorbereiding op luchtaanvallen, waarbij ook het gebruik van strijdgassen werd voorzien. De brandweer moest daarvoor leren om een 'brand- en ontsmettingsdienst' te worden, terwijl ook het optreden in grotere verbanden moest worden geleerd en geoefend. De brandweerkorpsen moesten 'Bereitschaften', later 'Kompanien' genaamd, vormen, waarmee naburige gemeenten bij grote rampen te hulp konden worden geschoten. In het kader van de luchtbescherming

² *Ausbildungsvorschrift für den Feuerwehrdienst, I. Teil: Der Löschangriff, Abschn. B: Die Gruppe* (Berlijn 1938).

werden onder het gezag van de minister van Luchtvaart ook 'SHD-Abteilungen', oftewel mobiele colonnes voor hulpverlening gevormd (Sicherheits- und Hilfsdienst). Dit waren militaire eenheden, die onder de Luftwaffe ressorteerden.³

Ook bij de Ordepolitie werden eenheden voor bovenlokale hulpverlening tot stand gebracht, die gevormd moesten worden uit beroepsbrandweerlieden. Daarvoor werd een regiment opgericht, het Feuerschutzpolizeiregiment, bestaande uit drie afdelingen met elk drie compagnieën, die elk drie secties van twee blusvoertuigen (groepen) telden. Naar aanleiding van de ervaringen bij de bombardementen op Guernica en Warschau kreeg brandweercommandant Hans Rumpf van Leipzig op 10 november 1939 de opdracht een brandweerregiment op te richten. Aanvankelijk werd ervan uitgegaan dat de sterkte 532 man zou tellen, terwijl later uitbreiding zou kunnen plaatsvinden. Het regiment zou permanent paraat zijn, waartoe het personeel werd ondergebracht in kazernes. Op 12 april 1940 was het 'Feuerschutzpolizeiregiment Sachsen' gereed voor inzet. De naam 'Sachsen' ontleende de eenheid aan de omgeving, waaruit het personeel was gerekruteerd. In het kielzog van de Duitse troepen trok het regiment naar Nederland en Frankrijk om met name de belangrijke havens en olievoorraden te beschermen.⁴ Omdat het regiment was voorbestemd om met de militairen mee te reizen in de bezette gebieden was sprake van militarisering, met rangen, uitmonsteringen en uitrusting.

Nederlandse brandweer

De brandweezorg was in Nederland van oudsher en op basis van de Gemeentewet uit 1851 in handen van de ruim 1000 gemeenten die er in 1940 waren. Daarbij bestonden grote verschillen tussen de organisatie en uitrusting in de steden en op het platteland. Om in ieder geval enig inzicht en overzicht te creëren werd in 1916 een Nederlandsche Brandweervereeniging opgericht, die in 1920 het predikaat 'Koninklijke' voor zijn naam mocht plaatsen. Daarvan waren aanvankelijk veel hoofden van brandweerkorpsen lid, die allemaal streefden naar samenwerking en professionalisering, maar gaandeweg kwamen er ook veel burgemeesters bij. In die tijd waren in Nederland alleen beroepsbrandweerkorpsen in Amsterdam (1874), Groningen (1884) en Den Haag (1889). De vereniging propageerde een grotere staatsbemoeyenis met de brandweer omwille van de eenheid van uitrusting en opleiding, en beijverde zich voor het maken van afspraken voor onderlinge hulpverlening bij grote branden. In de meeste gemeenten waren vrijwillige brandweerkorpsen en gemotoriseerde bluseenheden, maar vooral in kleinere gemeenten waren er nog wel zogeheten plicht brandweerkorpsen, uitgerust met handbrandspuiten van het

³ Kurt Lindner, *Der Sicherheits- und Hilfsdienst (SHD) und die Luftschutzpolizei (LS-Pol.)* (Seeheim-Jugenheim 1988).

⁴ Joachim Haase, Dieter Jaraus, *Die Feuerwehr-Regimenter im Zeiten Weltkrieg* (Keulen 2015) 55.



3 De officieren voor de Nederlandse Rijksbrandweer volgden een opleidingstraject, dat hen op 4 oktober 1942 onder andere in Dresden bracht. Niet alle deelnemers slaagden voor de opleidingen. Foto Th.C. Wetselaar.

Collectie auteur

model dat rond 1672 was uitgevonden door Jan van der Heyden, waarbij voor de bediening minstens 40 mensen nodig waren.⁵

In het kader van de voorbereiding op een mogelijke luchtoorlog kwam er in 1936 een Luchtbeschermingswet, op basis waarvan gemeenten voorzorgen moesten nemen en organisaties optuigen voor de brandbestrijding, redding, EHBO en gasbescherming en -ontsmetting.⁶ Tal van kleine motorspuitjes of slangenwagens vonden hun weg naar vrijwillige luchtbeschermingsorganisaties en blokbrandweeren en meestal vond instructie plaats door een ervaren brandweerkaderlid.

Rotterdam beschikte over een grote vrijwillige brandweer die opereerde vanuit de wijken en voor grote inzetten zwaar motormaterieel kon inzetten. Voor de eerste blusaanval werd gerekend op de waterleiding, waar vandaan met het slangenmaterieel gemakkelijk en snel kon worden opgetreden.

Het bombardement op Rotterdam op 14 mei 1940 bewees dat het uitvallen van de waterleiding funest was en de branden onbeheersbaar werden. Het Duitse brandweerregiment 'Sachsen' arriveerde op 6 juni 1940 in Amsterdam en bereikte twaalf

⁵ G.P. Koppers, *Vijftig jaar Inspectie voor het Brandweerwezen* (Den Haag 1990) 13.

⁶ *Wet betreffende bescherming tegen luchtaanvallen* (Zwolle 1936).

dagen later Rotterdam. Daar werd nog geholpen bij het nablussen en op 26 juni kwamen 25 Duitse brandweercommandanten naar Amsterdam en Rotterdam om met eigen ogen te aanschouwen wat een luchtaanval kon aanrichten. In Rotterdam bleef een compagnie van het regiment achter ter bescherming van de haven, de rest trok door naar Frankrijk.

In Den Haag werd majoor Hans Dabbert van de derde afdeling van 'Sachsen' bij de Befehlshaber der Ordnungspolizei (BdO) belast met de reorganisatie van de Nederlandse brandweer naar Duits model. Daar hoorde ook de instelling van beroepsbrandweerkorpsen in de grote steden bij en de vorming van een Inspectie van het Brandweerwezen als centraal punt van de brandweer.

Als eerste hoofdinspecteur kwam de Amsterdamse brandweercommandant C. Gordijn in aanmerking, die in binnen- en buitenland in hoog aanzien stond, maar nadat gebleken was dat hij met een joodse vrouw was getrouwd werd hij voor de Duitsers onacceptabel. Besloten werd om een militair, de getalenteerde kapitein van de genie P.L. van Boven, aan te stellen, die in oktober 1940 de organisatie van de inspectie op zich nam.

Al snel werd het plan geopperd om ook in Nederland een landelijk inzetbare mobiele brandweercolonne op te richten. Het idee hiervoor is ongetwijfeld afkomstig van de commandant van de 3e afdeling van 'Sachsen', Hans Dabbert, die in Nederland was achtergebleven toen de rest doortrok naar Frankrijk.

Één compagnie had tot taak gekregen om het Rotterdamse havengebied te beveiligen, want naar aanleiding van de ervaringen na het bombardement van deze stad in mei 1940 bestond absoluut geen vertrouwen in de Rotterdamse brandweer. Die commandant, Dabbert, werd op 8 juli 1940 door de Befehlshaber der Ordnungspolizei (BdO) in Den Haag belast met het organiseren van het brandweerwezen naar Duits voorbeeld. In februari 1941 werd hij overgeplaatst naar Berlijn, later naar de Reichsfeuerwehrschnule in Eberswalde en uiteindelijk naar Dresden. Zijn opvolger, Heinrich Oster uit Aken, verbleef maar ruim een half jaar in Den Haag en werd in november 1941 afgelost door Horst Hertell van de Danziger brandweer. In april 1944 vertrok Hertell naar Hamburg, waar hij overigens tot 1963 in dienst bleef. Het feit, dat hij als hoge officier ononderbroken in dienst kon blijven, toont aan dat hij naar het (vaak strenge) oordeel van de geallieerden een 'goede Duitser' was geweest. Hans Aßmann uit Hannover was sinds januari 1944 de laatste Duitse brandweerschef in Nederland.

De in oktober 1940 aangestelde hoofdinspecteur van het Brandweerwezen, oud-genie-kapitein P.L. van Boven, zag wel in dat de stemming bij de brandweer over het algemeen niet erg pro-Duits was en werkte niet van harte mee aan het idee van een mobiele brandweercolonne. Bovendien was er in Nederland een nauwelijks geschikt brandweerkader. Er waren maar twee echte beroepsbrandweren (Amsterdam en Groningen) en voor brandweerleiders was pas aan het begin van 1940 een cursus van de grond gekomen dankzij de medewerking van de Amster-

damse brandweercommandant C. Gordijn.⁷ Die moest ook al veel van zijn officieren en onderofficieren afstaan om andere brandweerkorpsen te organiseren en op te leiden en om de nieuwe inspectie van het brandweerwezen te ondersteunen. Een prima oplossing voor de brandweercolonnes was de werving van gedemobiliseerde beroepsmilitairen van het Nederlandse leger, die lang niet allemaal aan de slag konden in het bedrijfsleven.

Op 12 mei 1942 werden de eerste kandidaat-officieren gekeurd in Amsterdam. Ondertussen werd door de BdO op 23 juni 1942 aan de secretaris-generaal van Binnenlandse Zaken, mr. dr. K.J. Frederiks, geschreven dat er een (rijks)brandweerafdeling moest worden opgericht. De week daarop meldde Frederiks dat hij voorbereidende maatregelen nam en een krediet van ongeveer 2,5 miljoen gulden kreeg van zijn collega van Financiën. Begin augustus begon de zaak echt te rollen. Er lag een opzet van het regiment, dat zou moeten bestaan uit een staf en drie compagnieën. Elke compagnie bestond uit drie secties en elke sectie uit twee groepen. Een groep had één bluseenheid. De inspectie van het brandweerwezen leverde vier officieren en twaalf werden benoemd door de Duitse politiechef in Nederland, J.B.A. Rauter. Dat moest wel, want Frederiks wilde zijn vingers niet aan die twaalf branden. Dit waren officieren die waren geselecteerd op hun loyaliteit jegens de Nieuwe Orde. Uit Himmlers bureau in Berlijn kwam op 6 augustus het bevel om het Feuerschutzpolizei-Regiment Niederlande uit te rusten volgens het geldende plan voor de samenstelling van die regimenten. Ondertussen gingen 25 deelnemers aan de cursus voor brandweerofficier op reis naar München. Onder hen vijftien die bestemd waren voor het regiment. Acht dagen na de officieren ging een groep onderofficieren op reis. Zij begaven zich naar Beeskow-Mark, het logistiek centrum van de brandweeregimenten.

De werving voor de manschappen verliep via een oproep voor sollicitanten voor de politie en de beroepsbrandweer in alle kranten op 14 september 1942. Vóór 19 september moest reflectie plaatsvinden. De aanstelling, met een proeftijd van één jaar, geschiedde voor ten minste vijf jaar. Leden van brandweerkorpsen, niet zijnde beroepsbrandweer en oud-militairen, genoten voorrang. Begin oktober gingen ook de manschappen op reis naar Duitsland, waarschijnlijk het logistiek centrum van het regiment 3 in Königshütte in Opper-Silezië (nu Polen). De officieren verschoven van München naar Dresden. Begin november gingen de officieren naar Hannover. Ondertussen had al een eerste schifting plaatsgevonden, want van de zo zorgvuldig geselecteerde officieren op basis van Rauters criteria waren er per 1 november drie ontslagen wegens (gebleken) ongeschiktheid: de kapiteins J.J. Kaffka Dengler, A.M.A. Spaargaren en de 1e luitenant B.W. Wagenaar konden naar huis. De beoogd commandant, majoor A. Roelofsen van de inspectie, afkomstig van de Amsterdamse brandweer, had zelf al afgehaakt. Bijgevolg kwam de hoogst overgebleven offi-

⁷ Cursus voor brandweerleiders gehouden 18-12-40-17-1-41 door C. Gordijn Jr., commandant Brandweer Amsterdam.

- 4 Eén van de deelnemers aan de officierscursus was Th.C. Wetselaar, hier in het 'oude' uniform als luitenant.

Collectie auteur



- 5 Op 26 maart 1943 kreeg de nieuwe Rijksbrandweer de opdracht tot blussing van de toen al drie dagen brandende pier van Scheveningen. Het incident werd gebruikt als een goede oefening. Foto Th.C. Wetselaar.

Collectie auteur

FLITS



De wnd. Directeur-Generaal van Politie, Professor Schrieke in gesprek met General-Oberst Dalugee



De chef der Ordnungspolizei, de SS-Oberst-gruppenführer en General-Oberst der politie plaatsvervangend Rijksprotector in Bohemen en Moravie, Dalugee, heeft een bezoek aan Nederland getracht. Hij inspecteerde gedurende zijn verblijf te 's-Gravenhage de daar gestationeerde brandweer-afdeeling. General-Oberst Dalugee inspecteerde voorts de te Schalkhaar bij Deventer ondergebrachte afdelingen van het Nederlandsche politie-opleidingsbataljon. Zoowel over de brandweer-politie als over het opleidingsbataljon liet de chef der Ordnungspolizei zich in zeer waardeerende woorden uit.



EN

uit het bezoek van GENERAL-OBERST DALUEGE



6 'Flitsen uit het bezoek van General-Oberst Daluege'. Illustratie in: *De Nederlandsche politie*. Orgaan van een kameraadschapsbond der Nederlandsche politie 11 (1943).

Inv.nr. 60360

cier, Harie Pernot, de Limburgse Jeugdstormleider en sportman, in de positie van korpscommandant.⁸

Op 18 december waren de opleidingen voltooid en op 2 januari 1943 werden de officieren, onderofficieren en manschappen verzameld in het kamp 'Hungeriger Wolf' in Itzenhoe in Noord-Duitsland. Feitelijk was dit de startdatum van het Nederlandse regiment. Op 8 februari werd het regiment nog geïnspecteerd om op 27 februari op de oefenplaats Neumünster in dienst te worden gesteld door Generalinspekteur des Feuerlöschwesens Generalleutnant, Dr.-Ing. J. Meyer. Meteen daarna verhuisde het regiment naar het complex van het Aloysiuscollege aan de Oostduinlaan in Den Haag, waar het zich op 3 maart als paraat meldde. Daar kwam op 3 april Kurt Daluege, chef van de Ordnungspolizei voor het gehele Duitse Rijk, de SS-Oberst-gruppenführer en General-Oberst van de politie even op inspectie. Het regiment bestond toen nog uit een staf en drie compagnieën.

Operationeel

Vanaf 3 maart was het regiment 'paraat' en op 18 maart 1943 vond de eerste inzet van de Rijksbrandweer plaats: na een bombardement in Maassluis werden ook twee autospuiten van de Rijksbrandweer ingezet en op 26 maart mocht worden geprobeerd de brandende pier van Scheveningen te blussen.

Dit werd vooral gezien als een prima oefening want van een succesvolle bestrijding van die brand kwam het niet. Succes werd wel geboekt na het geallieerde bombardement op Wilton-Fijenoord in Rotterdam, waarbij vooral veel schade werd aangericht aan woonblokken rond de Mathenesserweg en Marconiplein.⁹ Met drie complete compagnieën werd uitgerukt en geblust, waarbij het niet zelden tot onbegrip kwam, omdat de Nederlandse bevolking nog niet gewend was aan brandweereenheden die in grote gesloten verbanden optraden. Een paar weken later, op 16 april, werd Haarlem getroffen door een bombardement, dat bedoeld was voor de NS-werkplaatsen, maar vooral de woonwijk 'Amsterdamsche Buurt' trof. Onder de talloze instellingen die zich op de hulpverlening wierpen, bevond zich ook een compagnie van de Rijksbrandweer uit Den Haag. Gewillig lieten de brandweerlieden zich fotograferen bij de bergingswerkzaamheden, waarbij ook allerlei NSB-instellingen prominent in beeld werden gebracht. De week daarop werd een interview van het ANP met commandant Pernot gearrangeerd en in de dagbladen geplaatst. Pernot lichtte toe wat de taken van het korps waren en hoe de selectie en de opleiding plaatsvonden. Daarbij werd de term 'Rijksbrandweer' gehanteerd, waarmee nog eens werd benadrukt dat het een Nederlandse instelling onder Nederlandse

⁸ Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Binnenlandse Zaken: Afdeling Binnenlands Bestuur, nummer toegang 2.04.57, inventarisnummer 2602.

⁹ Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Binnenlandse Zaken: Afdeling Brandweer en de Inspectie voor het Brandweerwezen, nummer toegang 2.04.75, inventarisnummer 166.

leiding betrof. Doormiddel van deze publiciteit werd de hoop gekoesterd de nodige misverstanden te voorkomen.

Een fraai staaltje propaganda uit de beginperiode was ook het optreden bij de kolossale brand achter het Carlton Hotel in het centrum van Amsterdam. Op 27 april 1943 stortte daar uitgerekend op het hoofdkwartier van het Luftgaukommando Holland een bommenwerper neer. Er ontstond een – zelfs voor Amsterdamse begrippen – zeer grote brand, waarvoor, overigens zonder medeweten van de commandant van de Amsterdamse brandweer, assistentie van heinde en ver werd aangevraagd. Ook de Rijksbrandweer uit Den Haag rukte uit en niet zonder overdrijving stuurde Rauter een telex aan Himmler, waarin hij rapporteerde dat het Nederlandse brandweerregiment een vleugel van het Carlton had weten te behouden.

De 3e compagnie van de 'Brandweerpolie-afdeling Nederland', zoals deze eenheid werd genoemd, was in maart onder leiding van opperluitenant G.A. Meijer al naar de Quarantaine-inrichting in het Rotterdamse havengebied gestuurd om daar de 2e compagnie van Regiment 2 af te lossen. Eind april toog de 2e compagnie met opperluitenant Th.C. Wetselaar naar Baarn en betrok daar het kasteel Groeneveld.

De 1e compagnie ging met opperluitenant Walthuis naar Deurne en nestelde zich in de Sint Josephschool. De inmiddels opgeleide 4e compagnie bleef in Den Haag. De staf, onder leiding van korpscommandant kapitein Pernot, trok in Baarn in huis De Harscamp en villa Buitenzorg.

Ondertussen waren ook de hoofdlijnen van de organisatie geregeld vanuit Berlijn. Op 19 maart 1943 werd bepaald dat de leden van het FSchP.Regt. 'Niederlande' Nederlanders waren en dat de voertuigen door het Hauptamt Ordnungspolizei ter beschikking werden gesteld. Vandaar ook dat ze de Duitse 'Pol'-kentekens kregen. Daarvoor moest door Nederland dan ook een soort huurkoop worden betaald gedurende tien jaar. Het regiment viel direct onder de BdO in Den Haag. Het toezicht op het regiment werd uitgeoefend door politiekapitein Petersen en zeven onderofficieren.

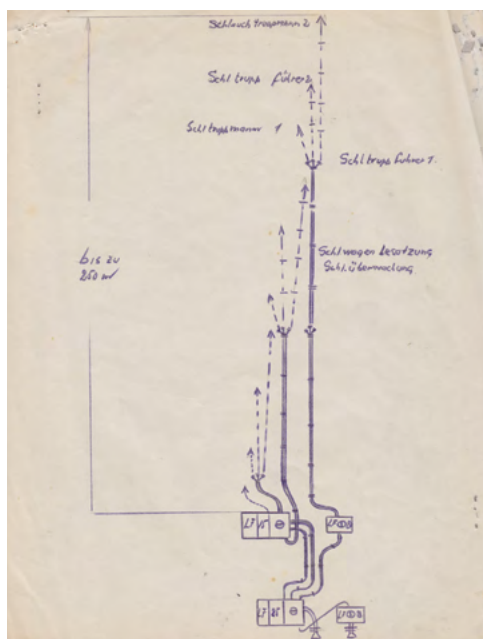
Andere regimenten

In Nazi-Duitsland werd in juni 1941 een derde en in februari 1942 een vierde brandweerregiment opgericht en in mei 1942 werden voorbereidingen getroffen voor de oprichting van een nieuw regiment 'Böhmen-Mähren'. Voor de officieren werd een opleiding van dertien weken georganiseerd: zes weken basisopleiding op de brandweerschool in Beeskow-Mark, daarna vier weken in Dresden en München en dan nog drie weken bij een actief regiment. Voor de onderofficieren kwam er een basisopleiding van zes weken in Beeskow-Mark en een manschappenopleiding in het logistiekcentrum van Regiment nr. 3 in Königshütte in Opper-Silezië. De sterkte van een regiment was op dat moment al bepaald op 1440 man met 538 voertuigen. De luchtaanval op Lübeck op 29 maart 1942 bracht het besef dat ook in het Duitse thuisgebied brandweerreserves nodig zouden kunnen worden,



- 7 Voor de opleiding en instructie werd oorspronkelijk Duits opleidingsmateriaal gebruikt. Het basisboekje over de werkverdeling op een bluseenheid wordt in het Nederlands vertaald en voorlopig als 'ontwerp' gehanteerd.

Foto G.P. Koppers. Collectie auteur



- 8 Naar aanleiding van de bombardementen op Duitse steden werd een nieuw leerstuk toegevoegd aan de lesstof: brandgangen. Daarbij wordt met waterstralen een soort van corridor opgesteld, waarmee mensen uit de brandende binnensteden kunnen vluchten.

Foto Th.C. Wetselaar. Collectie auteur



- 9 In Duitsland werden Nederlandse compagnieën regelmatig ingezet in gebombardeerde steden. Dat was natuurlijk mede waarvoor de Rijksbrandweer was bedoeld. Toen de afdeling 'Brabant' twee maanden in Bochum was gestationeerd, was dit soort tonelen bijna dagelijkse kost voor de mannen.

Foto Th.C. Wetselaar. Collectie auteur

waarop de bestaande regimenten en afdelingen werden herverdeeld. In april werd de in Rotterdam en Vlissingen gelegerde compagnie van 'Sachsen' afgelost door de 2^e compagnie van 'Hannover' en de wens tot de oprichting van nog een regiment in de buurt van het Roergebied werd voor het eerst uitgesproken. In Den Haag voerde majoor Dipl.-Ing. H. Hertell – de opvolger van majoor Dabbert als zaakgelastigde voor de brandweer in juni 1942 – besprekingen met de Inspectie van het Brandweerwezen over de oprichting van ten minste een afdeling van drie compagnieën voor en met Nederlanders. Met de werving en keuring van de officieren was al gestart.

Ondertussen was op 24 juni het 'Feuerschutzpolizeiregiment Hannover' in dienst gesteld en de sterkte van de regimenten bepaald op 1084 man met 305 voertuigen. Een regiment bestond uit drie afdelingen met ieder drie compagnieën, waarbij elke compagnie bestond uit 99 man met 25 voertuigen. Later werden de indelingen en sterkten een aantal keren veranderd. Om verwarring te voorkomen, werd Sachsen regiment 1 en Hannover regiment 2. In Oost-Pruisen ontstond min of meer op eigen initiatief van de brandweer een derde regiment en in de Oekraïne werd een vierde regiment gevormd. In het voorjaar van 1942 ontstond het idee om ook in de bezet-

te gebieden van Tsjechië en Nederland mobiele brandweerkorpsen op te richten, waarna werd besloten om de Feuerschutzpolizeiregimenten Böhmen-Mähren en Niederlande op te zetten. Opvallend genoeg werd van meet af aan de term Feuerschutzpolizei gehanteerd, waarmee duidelijk werd aangegeven dat de organisatie een onderdeel van de politie moest worden. Het regiment uit Bohemen-Moravië kreeg nummer 5, maar het Nederlandse regiment is nooit officieel genummerd.

Op 7 mei 1943 werd besloten de regimenten te splitsen en tien zelfstandige afdelingen te vormen. Feuerschutzpolizei-Abteilung (motorisiert), afgekort FSchP. Abt. (mot.) was de betiteling.

Een afdeling werd gevormd door een staf van 54 man en 31 voertuigen en vier compagnieën van 130 man en 48 voertuigen elk. In totaal was de begrote sterkte 574 man met 223 voertuigen. De Afdeling Nederland was toen net operationeel en met de werving voor de volgende fase was al begonnen. Aanvankelijk werd die tweede afdeling Nederland II genoemd, maar vanaf februari 1944 werden de afdelingen definitief ingericht en kregen ze de namen Holland en Brabant, naar het landsdeel waar de hoofdkwartieren van de beide afdelingen lagen: Baarn en Deurne.

Naar aanleiding van de toenemende luchtaanvallen op het Duitse gebied en de beveiliging van met name de industrie, werd nogal geschoven met de afdelingen. Zo was Sachsen oorspronkelijk in Nederland, daarna in Frankrijk en later in Roemenië en Rusland te vinden. De Nederlandse afdelingen waren vanaf het begin bedoeld om ook elders in het *Reichsgebiet* ingezet te worden en inderdaad is verschillende keren opgetreden in het Ruhrgebied en zijn er compagnieën gelegerd geweest in Bochum, maar niet voor heel lang.¹⁰

Splitsing en groei

Nadat de afdeling Nederland het formaat van een afdeling had bereikt, werd bij de BdO, inmiddels in Nijmegen, besloten dat een tweede afdeling moest worden opgericht. Daarvoor werd de bestaande afdeling Nederland I genoemd en de nieuwe Nederland II. Maar intussen was in Berlijn ook al besloten dat alle regimenten voor 15 juni moesten worden opgeheven en dat de afdelingen zelfstandige eenheden moesten worden. De zomer van 1943 stond in het teken van een nieuwe wervingsronde voor kader en personeel. De situatie in Nederland was echter in een jaar tijd nogal veranderd. Doordat ex-militairen werden teruggevoerd in krijgsgevangenschap en steeds meer mannen werden ingezet voor arbeidsinzet in Duitsland, was een baantje bij de politie – of nog mooier – bij de brandweer, uitermate populair. Je deed nuttig en goed werk, je hoefde niet naar Duitsland, bleef misschien redelijk dichtbij huis en had goed te eten. Aan sollicitanten dan ook geen gebrek, maar aan geschikte reflectanten wel. In oktober gingen vijftien vaandrags (aspirant-officieren) voor opleiding naar Duitsland, waarvan het overgrote deel voor de Rijksbrandweer

¹⁰ Joachim Haase, Dieter Jarausch, *Die Feuerwehr-Regimenter im Zeiten Weltkrieg* (Köln 2015) 55.



10 In februari 1944 moesten de voertuigen herkenbaar gemaakt worden met afdelingselementen. Afdeling 'Holland' had een schaatser op de spatborden en de afdeling 'Brabant' hanteerde de Brabantse leeuw uit het provinciewapen.

Foto Th.C. Wetselaar. Collectie auteur

bestemd was. Op 8 november 1943 werden 62 manschappen opgeroepen voor een opleiding in Den Haag, die deze keer in eigen hand gehouden werd. In december kwamen er nog eens twintig bij.

In 1943 werd ook het uiterlijk aangepast, waarbij het uniform van de staatsbrandweerpolitie werd uitgevoerd conform dat van de staatspolitie, zij het dat de kraagspiegels en broekbiezen werden uitgevoerd in donkerrood. Bovendien werd de Nederlandse leeuw, die door geüniformeerde rijksambtenaren werd gebruikt, vervangen door de springende granaat van de staatspolitie. Ook de snit werd aangepast aan de inmiddels Duitse modellen, zodat op het eerste gezicht het onderscheid met foute organisaties niet gemakkelijk was te maken.

Doordat ex-militairen werden teruggevoerd in krijgsgevangenschap en steeds meer mannen werden ingezet voor arbeidsinzet in Duitsland, was een baantje bij de politie – of nog mooier – bij de brandweer, uitermate populair.

Half december 1943 begon een periode van verschuivingen en verplaatsingen, waarbij – tot veler verrassing – ook een paar keer stationering in Duitsland op het programma stond. Met het oog op de splitsing werd een kapitein naar Deurne gestuurd om daar het hoofdkwar-

tier van de tweede afdeling te vestigen. Kapitein Bresser was in juli 1942 begonnen als ondercommandant van de nieuwe beroepsbrandweer in Haarlem, die inmiddels ook onderdeel van de Staatsbrandweerpolitie was geworden. De 2e compagnie, die in Baarn zat, werd naar Winterswijk overgeplaatst, waar een nieuwe vestiging in de barakken achter het feestgebouw aan de Haitsma Mulierweg werd 'geopend'. De vestiging Winterswijk werd onderdeel van de tweede afdeling. Op 9 januari 1944 werd besloten de afdelingen I en II te hernoemen in Holland en Brabant.

In januari werd geïnventariseerd wie 'vrijwillig' voor kortere of langere tijd in Duitsland wilde worden ingezet. Onder 'korter' werd verstaan maximaal acht weken en 'langer' was eigenlijk voor onbepaalde tijd. Voor 56 man van de 1e compagnie in Deurne was dat het teken dat ze de dienst moesten zien te verlaten en om die reden doken ze onder. Toen begin februari een herschikking van de regimenten plaatsvond, waarbij die in Westfalen verplaatst werden naar Midden-Duitsland, werd ook middels een 'Schnellbrief' van Himmler bepaald dat de nieuwe afdeling Brabant met drie compagnieën naar het gebied van de BdO Münster moest worden overgeplaatst. Dit werden er maar twee (1e en 2e compagnie) omdat de rest nog niet compleet was en stationering plaatsvond aan de Harpener Hellweg in Bochum. Op 10 april kwamen ze weer terug en werden in totaal acht compagnieën gevormd:

- 1 Afdeling Holland, staf en 1e compagnie in Baarn, 2e en 4e compagnie in Den Haag, 3e compagnie in Rotterdam,
- 2 Afdeling Brabant, staf, 1e en 2e compagnie in Deurne, 3e en 4e compagnie (in opbouw) in Winterswijk.

In mei 1944 vertrok de 2e compagnie van Holland naar Weesp, waar het barakkenkamp De Roskam betrokken werd. Van langduriger verblijf in Duitsland kwam niet zoveel terecht. Als rijksambtenaar maakten de wettelijke regelingen over standplaatsen en vergoedingen het zomaar verplaatsen vrijwel onmogelijk.

Inzetten

De dagen werden gevuld met opleiden, oefenen, exercitie, het onderhoud van kleding, gebouwen en materieel, inclusief het diverse keren overschilderen met camouflagestrepen, wachtlopen, levensbeschouwelijke lessen, (Duitse) taallessen en wachthouden. Bij die laatste – veelvuldige – bezigheid werd veel gebruik gemaakt van sterke drank, wat nogal eens leidde tot 'ondisciplinair' gedrag, zelfs van officieren. Maar 'gelukkig' was er ook regelmatig wat te doen.

Van de inzetten van de Rijksbrandweer of brandweerpolitie-afdelingen is geen volledig overzicht te krijgen. Duidelijk is dat in juli 1943 bij een heidebrand in De Peel geassisteerd werd en dat een compagnie onder leiding van opperluitenant Wetselaar te hulp is geschoten na het bombardement op de Fokkerfabrieken in Amsterdam-Noord. Die inzet, op 25 juli 1943, werd ook memorabel doordat één van de



- 11** Het uitrukken in colonne vereiste enige oefening. Op 25 juli 1943 raakte een lichte autospuit van de 2^e Compagnie te water in de Singelgracht aan de Mauritskade in Amsterdam toen de bocht niet goed gemaakt werd. Er vielen geen gewonden en het voertuig werd door de Amsterdamse brandweer op het droge gezet.

Foto Th.C. Wetselaar. Collectie auteur



- 12** De relatief saaië dienstweken werden niet alleen met sport, maar ook met drank afgewisseld. Daardoor gebeurden regelmatig ongelukken, zoals hier op 7 maart 1944 in Deurne. Drie inzittenden raakten zwaar gewond. Omdat er drank in het spel was werd het niet geïnclassificeerd als dienstongeval en zodoende kostte het twee man hun baan.

Foto Tiemen Bosma. Collectie auteur



13 De ordonnanstas van de in Deurne dienende Tiemen Bosma bleef bewaard en bevindt zich in de collectie van Korpora. Bosma bewaarde ook enkele foto's, waaronder de vorige, van het auto-ongeval.

Inv.nr. K00900.A

voertuigen uit de colonne, een trekker met aanhangmotorspuit, bij een snelle bocht naar rechts, plotseling rechtdoor ging en via een lantaarnpaal in het water van de Amsterdamse Mauritskade belandde. Alle zes inzittenden konden zich redden en het voertuig werd door de collega's van Amsterdam weer op het droge getakeld.

Een week daarvoor, op 17 juli, was er ook al uitgerukt naar Amsterdam-Noord na een bombardement. Verder werd op 11 augustus 1943 hulpverlenend bij een brandende stro-opslag in Deurne en op 10 februari 1944 bij een fabrieksbrand in Helmond. Het detachement in Rotterdam was kennelijk op 4 september 1943 ergens ingezet, omdat toen twee wachtmeesters betrappt werden op de diefstal van tabak, wat hen later hun baan kostte. Verder werden er kelders leeggepompt in Den Haag (op 6 februari 1944), Vlaardingingen (op 15 februari 1944), Rotterdam (op 21 en 23 april 1944) en Den Haag (op 19 mei 1944).






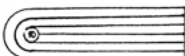

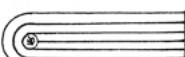

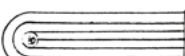

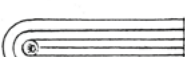







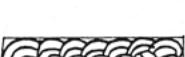
Op 22 februari werden Nijmegen, Arnhem en Enschede getroffen door geallieerde bombardementen, waarbij in ieder geval eenheden uit Baarn, Deurne en Winterswijk in Nijmegen zijn ingezet.¹¹ Ook bij de bomaanval op de Kleykamp in Den Haag op 11 april 1944 werd hulp verleend, evenals bij de brand op 14 mei 1944 in de vliegtuigfabriek van Pander in Rijswijk. Ook bij ‘gewone’ branden werd soms opgetreden: een boerderijbrand in Deurne op 28 maart 1944, een nieuwe brand in de stro-opslag in diezelfde plaats op 19 april 1944 en een brandende strowagon bij het station Deurne op 4 mei 1944 en nog een keer in die plaats bij een boerderijbrand op 14 juni 1944. Op 19 juli 1944 werd door de toevallig passerende afdeling Brabant een brandende melkfabriek in Hengelo (Ov.) geblust, op 25 juli vond assistentie plaats bij een fabrieksbrand in Helmond en op 21 augustus bij een boerderijbrand in Asten. Grote inzetten, zoals de Duitsers voor ogen hadden, kregen de afdelingen ook voor hun kiezen. Uit bedankbrieven en andere mededelingen blijkt dat er op 27 maart 1944 is geassisteerd na een bombardement op Essen, op 11 april 1944 in Aken, in mei wederom in Essen en Aken, in september in Wesel en mogelijk in Kleef en Emmerik. Exacte opgaven zijn helaas niet meer te achterhalen.

Dolle Dinsdag

Na de invasie van 6 juni 1944 heerste een staat van paraatheid en konden ‘betrouwbare’ officieren en onderofficieren een wapen krijgen voor de eigen verdediging. Het betrof meestal tweedehands pistolen en soms was er zelfs geen bijpassende munitie. De lagere rangen kregen een dolk, eigenlijk een omgebouwde bajonet. Van de gelegenheid werd ook gebruik gemaakt om een ‘Reglement Inwendige Dienst’ op te stellen, dat overigens het ‘ontwerp’-stadium nooit ontsteeg. Ook opleidingsmateriaal was over het algemeen als ‘ontwerp’ bestempeld, omdat in Den Haag niemand zijn handtekening kon of wilde zetten en orders direct van Duitse bazen niet erg populair waren en dus konden rekenen op al dan niet weldoordachte tegenwerking.

Op 5 september 1944 was het Dolle Dinsdag in Nederland. Geruchten over een snelle opmars van de geallieerden vanuit België zorgden voor grote paniek onder Duitsers en NSB'ers. In Weesp werd ‘alarm’ gemaakt om snel op te breken, waarna tachtig procent van de manschappen de vlucht nam. Ook elders doken veel brandweermannen onder. Alleen al van Holland raakten er vierhonderd ‘zoek’ in de eerste dagen. De compagnieën uit Deurne trokken naar Winterswijk, waar Brabant zich opnieuw groepeerde. Er bleken maar 246 man over te zijn, zodat er maximaal twee compagnieën te vullen waren. De 3e en 4e compagnie werden opgeheven. Van Holland was de Rotterdamse compagnie ondergedoken en hun commandant, Meijer, naar Winterswijk gevlucht. In Weesp en Baarn bleek bijna niemand meer over en toen de mannen uit Den Haag op 7 oktober naar Winterswijk trokken, werden ze

¹¹ NL-HaNA, BiZa / Binnenlands Bestuur, 1879-1950, 2.04.57, inv.nr. 166.

	LIEUTENANT - KOLONEL.	
ZWARTE - SPIEGEL 2 STERREN - 2 ZILVEREN BALK.		GEVLOCHTEN ZILVEREN EPAGLETTEN.
	MAJOR.	
ZWARTE - SPIEGEL 1 STER. - 2 ZILVEREN BALK.		GEVLOCHTEN ZILVEREN EPAGLETTEN.
	KAPITEIN.	
ZWARTE - SPIEGEL 3 STERREN.		ZILVEREN EPAGLETTEN.
	OPPER - LIEUTENANT.	
ZWARTE - SPIEGEL 2 STERREN.		ZILVEREN EPAGLETTEN.
	LIEUTENANT.	
ZWARTE - SPIEGEL 1 STER.		ZILVEREN EPAGLETTEN.
	ONDER - LIEUTENANT.	
ZWARTE - SPIEGEL 1 GEBOMMELDE KNOOP.		ZILVEREN EPAGLETTEN.
	HOOFD - WACHTMEESTER.	
ZWARTE - SPIEGEL 2 ZILVEREN HAKEN.		ZILVER MET ZWART DOORVLOCHTEN EPAGLETTEN.
	OPPER - WACHTMEESTER.	
ZWARTE - SPIEGEL 1 ZILVEREN HAAK.		ZILVER MET ZWART DOORVLOCHTEN EPAGLETTEN.
	WACHTMEESTER.	
ZWARTE - SPIEGEL 1 ZILVEREN STREEP.		ZWART GEVLOCHTEN EPAGLETTEN.
	ONDER - WACHTMEESTER.	
ZWARTE - SPIEGEL.		ZWART GEVLOCHTEN EPAGLETTEN.

RANGONDERSCHEIDINGEN DER STAATSBRANDWEERPOLITIE.

14 Met de inlijving in de staatspolitie werden ook de rangonderscheidingen daarvan ingevoerd bij de staatsbrandweerpolitie. Illustratie in: *Inwendige Dienst Staatsbrandweerpolitie* (Rotterdam 1944).

Collectie auteur



15 Onderofficierspet van de Rijksbrandweer.
Foto Jacques Zwerver (Korpora).

Inv.nr. 00039003



16 Boven schouderstukken van een wachtmeester of onderwachtmeester en onder kraagspiegels van een opperwachtmeester van de Rijksbrandweer. Foto Jacques Zwerver (Korpora).

Inv.nrs. 00039011, 00010955



17 De brandweerlieden werden bij gebrek aan brand vooral bezighouden met sportevenementen. Het korps werd zodoende in diverse competities een geduchte tegenstander. Dit elftal is gefotografeerd in Winterswijk in augustus 1944.

Foto Th.C. Wetselaar. Collectie auteur

op de Veluwe beschoten, zodat ze niet meer verder konden. Daarop dook bijna iedereen onder. Zo'n 70 Rotterdammers, die waren 'verdwenen' meldden zich na een paar dagen bij de Rotterdamse brandweer, die immers ook onderdeel van de Staatsbrandweerpolitie was, maar ze werden na drie weken door een lijst van de commandant daar verzameld en uitgeleverd aan de Sicherheitsdienst, die ze wegvoerde richting Zwolle. Een aantal werd ook meegezogen in de beruchte razzia's in Rotterdam in november 1944.

Ook bij andere korpsen meldden zich brandweerlieden. In Groningen waren dat er vijftien en in Amsterdam 43. De Amsterdamse brandweer hield echter de deur op slot, zodat de oud-brandweermannen terechtkwamen bij de politie. Die had wel personeelsgebrek en kon best enige geoefende en gedisciplineerde mensen gebruiken.

Wat er in Winterswijk nog over was moest op 4 oktober verplaatst worden naar Beeskov in Brandenburg. Opnieuw brak er grote onrust uit en uiteindelijk zijn er maar 81 man naar Duitsland vertrokken. Degenen die waren overgebleven werden ter beschikking gesteld voor de Arbeidsinzet in Gelderland. Het idee was dat ze als 'spitters' konden dienen bij het graven van verdedigingswerken of tankversperringen. Wie toen nog niet ondergedoken of gevlucht was, werd door een Duitse officier te verstaan gegeven over te gaan naar de Landwacht, een soort hulppolitie. Dit ging zelfs kapitein Meijer te ver, maar in de woordenwisseling met de Duitse luitenant werd hij neergeschoten. Hij overleed op 10 oktober in het Winterswijkse ziekenhuis aan de Eelinkstraat. Enkele tientallen brandweermensen werden



- 18** De ambachtsschool in Doesburg fungeerde van oktober 1944 tot april 1945 als uitvalsbasis voor het detachement Brandweerpolitie, dat ter beschikking was gesteld aan de Organisation Todt. Van hier moesten bewakings- begeleidingsdiensten worden verricht. Ansichtkaart.

Collectie Historische Vereniging Stad en Ambt Doesborgh

289

nadien nog her en der gesignaleerd – al dan niet bewapend – als bewakers of hulp-politiemensen. Een aantal van hen ging of zat al in het verzet en gebruikte daarvoor vaak uniformen en wapens.

De 111 man die nog over waren gingen inderdaad naar Organisation Todt, de bouworganisatie van de Nazi's, maar werden daar door de verrukte leider verwelkomd als geüniformeerde en gedisciplineerde bewakers en toezichthouders op de werkzaamheden. Weigeren zou stopzetting van de betaling betekenen, reden om zich onder leiding van vaandrig Smit, die de plaatsvervanger van kapitein Meijer was geweest, te laten inkwartieren in de ambachtsschool te Doesburg. Vandaar werden ze in wisselende samenstellingen ingezet voor bewakingsklussen, waarbij veelal werd samengewerkt met Duitse politiemensen. Doorgaans werden deze beveiligingstaken niet al te serieus genomen en er zijn tal van verhalen van verzetslieden in de Achterhoek, die vaak – met behulp van de staatsbrandweerpolitie – konden ontsnappen. Het ging soms weleens mis, zoals toen een brandweerman met een Duitse politiemans op jacht moest naar een ontsnapte verzetsstrijder en hij die min of meer onbedoeld neerschoot, met fatale gevolgen.¹²

De mannen in Doesburg werden aan het lijntje gehouden met de belofte van plaatsing bij een beroepsbrandweer in het land, maar daar kwam na de bevrijding van de Achterhoek begin april maar weinig van terecht.

¹² Henk G. Westland, 'Als de aarde zo een paradijs moet worden', in: *Marechaussee Contact* 1 (2012) 20-21.



19 Op 4 januari 1945 trouwde de in Doesburg gestationeerde wachtmeester Van de Klift met mejuffrouw Minke. De collega's vormden een erewacht bij de uitgang van het stadhuis in Doesburg en demonstratief werd de Nederlandse militaire groet in plaats van de 'Germaanse groet' gebracht. Ook is te zien dat de hoofddeksels over het algemeen niet langer de originele Duitse snit hadden.

Foto Beeldbank WOII

De 'gezagsgetrouwen' bleven na aankomst in Beeskow enige tijd bij elkaar, maar de voertuigen werden onmiddellijk in beslag genomen en elders ingezet in het zwaar geteisterde Duitsland. Op 5 december werd in Beeskow besloten dat de afdelingen Holland en Brabant werden ontbonden en de overgeblevenen konden kiezen tussen dienstneming bij de Feuerschutzpolizei in Duitsland of terugkeer naar Nederland. 25 Man bleven in Beeskow, de rest ging naar Nederland. Toen de frontlijn in februari 1945 ook bij Beeskow kwam te liggen, werd alles gedirigeerd naar de brandweerschool in Celle, maar de colonnes vielen al snel uit elkaar. De laatsten, die in februari 1945 Nederland bereikten, meldden zich bij de BdO, die inmiddels in Meppel zat, de Staatsbrandweerpolitie in hun woonplaats of in de buurt. Degegen die terugkeerden uit Duitsland en boven de veertig jaar waren konden naar een brandweerkorps en de jongeren werden aangesteld als Freiwilligen bij de politie, met de daarbij behorende uniformering en bewapening. Toen ook de rest van Nederland bevrijd was, werden de meeste leden, die lid van de NSB waren geweest of heel

uitgesproken pro-Duits, geschorst en ontslagen met verval van allerlei rechten. Een paar kwamen in interneringskampen en gevangenissen terecht, maar uiteindelijk bleek dat 80% eervol kon worden ontslagen.

In de loop van de jaren waren er negen korpsleden overleden, onder wie de vermoorde kapitein Meijer en de in september 1944 gearresteerde vaandrig Mekkering, die net als de wachtmeesters Stevens en Van der Kwast in een concentratiekamp overleed.

Wat er over was aan brandweerlieden na de turbulente eerste week van september werd aan het eind van de maand opgedragen met het materieel naar Duitsland uit te wijken. Dit veroorzaakte een tweede golf van onderduikers en uiteindelijk zijn er maar zo'n tachtig korpsleden naar Beeskov in Brandenburg afgereisd met de resterende voertuigen. Daar werden op 5 december officieel de afdelingen Holland en Brabant ontbonden. Via het Tijdelijk Brandweerbesluit, dat al in Londen was vastgesteld voor het bevrijde Nederland, werd de Staatsbrandweerpolitie per 14 september 1944 opgeheven en het personeel officieel per 1 juli 1945 ontslagen.

Na de oorlog zijn er nogal wat korpsleden voor tribunalen verschenen, vooral als ze hun status als staatspolitieaanpakker te veel gebruikten of vertoonden. Bijzonder is wel dat veel veroordelingen tamelijk 'mild' uitpaktten. Een aantal korpsleden is geschorst en ontslagen met verval van alle rechten, hoewel ook daar grote verschillen tussen zaten.

Kapitein Pernot werd bijvoorbeeld veroordeeld tot twee maanden internering met als interessante formulering 'overwegende dat beschuldigde een gelukkige keuze heeft gedaan toen hem werd aangeboden alternatief van NSB-burgemeester of officier in de staatsbrandweerpolitie, waarbij hij deze functie heeft verkozen en na opleiding als zodanig werkzaam is geweest'.¹³

Tot besluit: brandweercolonnes 2.0

Nut en noodzaak van optreden in groter brandweerverband hadden zich in Engeland en Duitsland, maar dus ook in Nederland bewezen en toen in 1953 begonnen werd met de opbouw van de Bescherming Bevolking, werden vrijwilligers geworven voor mobiele brandweercolonnes. Ook de 800 eervol ontslagen leden van de Rijksbrandweer werden aangeschreven en daarvan meldden zich er 250 aan.¹⁴ Uiteindelijk werden die colonnes door militairen gevormd, zodat hun dienstneming niet nodig was. Toen de mobiele colonnes werden vervangen door de regionale brandwieren, is het systeem van het werken met pelotons en compagnieën weer overgenomen en tot op de dag van vandaag zijn dit bij de brandweer bekende termen.

¹³ Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Justitie: Directoraat-Generaal Bijzondere Rechtspleging, Personeelsdossiers, nummer toegang 2.09.70, inventarisnummers 49533 en 97658.

¹⁴ Koppers, *Vijftig jaar Inspectie voor het Brandweerwezen*, 123.



20 Ter ondersteuning van de Bescherming Bevolking werd ook een Korps Mobiele Colonne opgericht, gevuld met buitengewoon dienstplichtigen en voorzien van Magirus-autospuiten als opvolgers van de door de Staatsbrandweerpolitie gebruikte wagens. Ansichtkaart, 1966.

Collectie auteur

Slachtoffers

De navolgende korpsleden van de Rijksbrandweer, Brandweerpolitieafdelingen of Staatsbrandweerpolitie zijn gedurende de oorlog om het leven gekomen in of door hun functie. Bij de directe inzet als brandweerman is er eigenlijk niet een omgekomen, zoals dat bij de 'gewone' beroepsbrandweerkorpsen wel gebeurt. Er zijn wel een aantal brandweerlieden door misdaden omgekomen, vaak uit represaille voor hun keuzes.

Jan Antonie van Grondelle, Rotterdam, *29-11-1915 Rotterdam

Op 4 mei 1943 brak tijdens het ophangen van slangen een balk van de geïmproviseerde slangentoren op een plat dak van het Aloysius College aan de Oostduinlaan 50 in 's-Gravenhage, de hoofdvestiging van de Rijksbrandweer. Van de twee brandweerlieden die daardoor op de grond vielen, overleed wachtmeester J.A. van Grondelle van de 4^e compagnie op 10 mei in het Bronovo Ziekenhuis.

Gerardus Everardus Janssen, Bommel, *5-11-1918 Bommel

Op 22 februari 1944 werd de wachtmeester G.E. Janssen van de staf van de afdeling *Holland*, waarschijnlijk op verlof, samen met zijn moeder en zuster, dodelijk getroffen bij het bombardement op Nijmegen.

Aart Rauws, Zuilen, *28-7-1905 Amsterdam

Op 10 mei 1944 kwam in Rotterdam Charlois de hoofdwachtmeester A. Rauws door verdrinking in de Maas om het leven. Rauws was op dat moment administrateur van de 3e compagnie van de afdeling *Holland*, gelegerd te Rotterdam en voortvluchtig als verdachte van verduistering. De schouwarts ging uit van zelfmoord en zo werd het intern ook gemeld.

Alfred Marie Annus Spaargaren, Den Haag, *9-10-1913 Den Haag

Op 3 september 1943 sneuvelde Spaargaren als SS-Obersturmführer 'voor de Germaansche Wereld en haar Führer'. Hij was van 1-8-1942 tot 1-11-1942 in dienst van de Rijksbrandweer in de rang van kapitein en werd ontslagen wegens ongeschiktheid, die bleek tijdens de opleiding tot brandweerofficier in Duitsland.¹⁵

Willem Frederik Hofman, Axel, *15-1-1916 Terneuzen

Op 16 september 1944 kwam de wachtmeester W.F. Hofman, van de 1^e compagnie van de afdeling *Brabant* om het leven in de buurtschap Schapenbout, gemeente Axel (Zeeland). Tijdens zijn verlof werd hij bij het woonhuis van zijn schoonouders gedood door een luchtaanval ter ondersteuning van de opmars van de geallieerden. Op 21 september werd hij in Axel ter aarde besteld als burgerslachtoffer.

Godefridus Hubertus Aarts, Helmond, *29-3-1919 Helmond

Volgens een melding van de politie Helmond werd gewezen opperwachtmeester G.H. Aarts van de 3e compagnie van de afdeling *Holland* uit Rotterdam in Bakel, gemeente Deurne en Liesel doodgeschoten op 21 september 1944. Hij was op 20 november 1943 ontslagen.

Hendrik Joseph van Kempen, Eyselshoven, *25-3-1903 Ubach over Worms

Op 28 september 1944 om 17.55 uur werden tijdens een geallieerde luchtaanval op een spoorwegkruispunt aan de Morgenzonweg in Winterswijk twee burgers en de opperwachtmeester H.J. van Kempen van de aldaar gelegerde afdeling *Brabant* van de Staatsbrandweerplicht gedood door boordvuur van geallieerde vliegtuigen.

¹⁵ *Storm-SS. Weekblad der Germaansche SS in Nederland (14-4-1944).*

Gerhardus Adelberthus Meijer, Haarlem, *10-4-1898 Ermelo

Op 10 oktober 1944 overleed in het ziekenhuis kapitein G.A. Meijer van de Brandweerpolitie-afdeling Brabant nadat hij eerder in het kantoor van die eenheid aan de Haitsma Mulierweg in Winterswijk was neergeschoten door Oberleutnant der Schutzpolizei der Res. Albert Wilkens, verbindingsofficier voor de BdO bij de afdeling Brabant. De reden was zijn weigering om mee te werken aan de verplaatsing van zijn mensen en materieel naar de Organisation Todt in Doesburg. Een rapport uit 1945 noemt het 'een hem overkomen dienstongeval'.

Cornelis Haye, Heino, *6-12-1924 Heino

Op 28 november 1944 werd op de schietbaan van Kamp Amersfoort te Leusden de onderwachtmeester C. Haye van de staf van de afdeling Brabant met tien anderen, onder wie zijn broer Flip, gefusilleerd als represaille voor een aanslag door het verzet op twee NSB'ers. Na een aanslag op een seinhuisje van het spoor bij Zwolle waren acht man van het verzet opgepakt, onder wie de broers Haye.

Josephus Dirk Noordermeer, Den Haag, *19-2-1914 Den Haag

Op 15 december 1944 rond 18:15 uur werd de ondergedoken wachtmeester J.D. Noordermeer van de 4e compagnie van de afdeling Holland samen met elf andere gevangenen gefusilleerd op de Laan van Nieuw Oost-Indië 5-7 in 's-Gravenhage als represaille voor de dood van een Duitse militair. Kort daarvoor waren de percelen 3 t/m 7 opgeblazen. Noordermeer was na verraad gearresteerd wegens het bezit van een jachtgeweer.

Antonius Adrianus Henricus Oprinsen, Eindhoven, *25-11-1910 Tilburg

Op 14 januari 1945 overleed in kamp Vught hoofdwachtmeester A.A.H. Oprinsen van de 1e compagnie van de afdeling Brabant, nadat hij op 26 september 1944 in Eindhoven was opgepakt wegens zijn lidmaatschap van de NSB. Op 25 november 1944 was hij overgebracht naar Kamp Vught.

Gerrit Jan Mekkering, Zuidbroek, *17-6-1913 Warffum

Op 6 maart 1945 overleed in het concentratiekamp Neuengamme vaandrig G.J. Mekkering van de 2e compagnie van de afdeling Brabant, die daar na zijn arrestatie op 5 september 1944 thuis in Zuidbroek (Gr.) naar toe was gebracht.

Johannes Adolf Obert, Den Haag, *4-5-1925 Den Haag

Op 8 maart 1945 werd de ondergedoken onderwachtmeester J.A. Obert van de 2e compagnie van de afdeling Holland samen met 28 anderen geëxecuteerd op de Waalsdorpervlakte te Wassenaar als represaille voor de aanslag op de Duitse politiechef Rauter. Hij was op 3 maart met zijn zwangere verloofde en oom aangehouden in Bezuidenhout op verdenking van plundering. Ook zijn oom werd doodgeschoten.

Willem Gerrit Tulp, Den Haag, *2-3-1909 Amsterdam

Op 15 maart 1945 overleed in het concentratiekamp Sachsenhausen, kamp Oranienburg wachtmeester W.G. Tulp van de 3e compagnie van de afdeling Brabant, die in augustus 1944 was gearresteerd en naar kamp Vught was overgebracht. Op 5 of 6 september 1944 werden de gevangenen naar Duitsland gevoerd. Hij was de chauffeur van de op 7 maart 1944 verongelukte dienstauto in Deurne.

Cornelis Johannes Ooms, Den Haag, *12-12-1925 Den Haag

Op 6 april 1945 werd in het gehucht Westenschouwen in de gemeente Burgh (Zee-land) de onderwachtmeester C.J. Ooms van de 2e compagnie van de afdeling Holland dodelijk geraakt door artillerievuur vanaf Noord-Beveland. Hij was op dat moment werkzaam als arbeider voor de Duitse Wehrmacht.

Thomas Wouterus de Vries, Wageningen, *17-6-1921 Haren

Op 10 april 1945 overleed in concentratiekamp Sachsenhausen, kamp Oranienburg, onderwachtmeester T.W. de Vries van de 3e compagnie van de afdeling Brabant, die zich op 28 juli 1944 bij het politiebureau in Wageningen meldde omdat hij vernomen had dat hij werd gezocht. Hij werd overgebracht naar de Sicherheitsdienst in Arnhem en kwam in Sachsenhausen terecht. De Vries was op 5 februari 1944 ondergedoken vanuit Deurne, toen bekend werd dat hij in Duitsland zou worden ingezet.

Gerardus van Wierst, Zutphen, *1-7-1923 Deventer

Op 13 april 1945 overleed in de gemeente Voorst de ondergedoken wachtmeester G. van Wierst van de afdeling Holland, waarschijnlijk door granaatvuur, toen de Posterenk in de vuurlinie kwam te liggen tijdens het oprukken van geallieerde troepen.

Jacobus Cornelis Stevens, Valkenburg, *1-4-1919 Rotterdam

Op 28 april 1945 overleed in het concentratiekamp Sandbostel wachtmeester J.C. Stevens van de 1e compagnie van de afdeling Holland, die daar wegens verzetsactiviteiten naar toe was overgebracht.

Arie van der Kwast, Den Haag, *16-12-1920 Den Haag

Op 18 mei 1945 overleed in het concentratiekamp Sandbostel wachtmeester A. van der Kwast van de staf van de afdeling Brabant, die daar wegens verzetsactiviteiten naar toe was overgebracht. Hij was lid van de Haagse Knokploeg en werd op 28 december 1944 gearresteerd.

Jacobus Johannes Boerboom, Wehl, *11-8-1925 Didam

Op 30 juli 1945 overleed in het bewarings- en verblijfskamp Harskamp de gewezen wachtmeester J.J. Boerboom van de 1e compagnie van de afdeling Holland. Hij was op 13 december 1944 overgegaan naar het Polizei Freiwilligen Batl. 'Niederlande' en later gearresteerd.

Jan Willem Huizing, Beilen, *31-12-1919 Zuidwolde

Op 8 april 1946 liepen vijf gedetineerden weg uit het interneringskamp te Westerbork, onder wie de gewezen onderluitenant J.W. Huizing van de staf van de afdeling Brabant. De volgende ochtend werden ze achterhaald in een bos en drie van hen doodgeschoten, onder wie Huizing.

Evert Jan te Boekhorst, Arnhem, *9-9-1921 Arnhem

Bij de gevechten om Berlijn vanaf 16 april 1945 werd wachtmeester E.J. te Boekhorst, voorheen van de 3e compagnie van de afdeling Holland gevangengenomen door Russische troepen, terwijl hij dienstdeed bij de Feuerschutzpolizei in Berlijn. Op 26 februari 1953 is hij overleden verklaard.

Abstract

After the occupation by German troops in May 1940, the German authorities demanded the Dutch fire service be remodelled in line with their own example. In Germany, firefighting had been a police task since 1938. Fire service columns were formed to stop the spread of large-scale fires after air attacks. A great deal of organisation was needed to deploy the large number of pumps, men and large quantities of water.

In the Netherlands two mobile columns were formed, which ultimately comprised about 1200 men in two large units, each consisting of four companies with a total of 223 vehicles.

The firefighters were trained in the German way and became highly disciplined. The units were deployed after air raids on Rotterdam, Amsterdam and Haarlem in 1943, and Nijmegen and The Hague in 1944. From February 1944, however, the Dutch units were also sent to help in different German cities under attack. The Dutch fire service columns were stationed in eight depots in The Hague, Rotterdam, Baarn, Weesp, Deurne and Winterswijk. The last of the Dutch column was disbanded and sent to the German Fire Service School in Beeskow near Berlin in September 1944.

Keywords

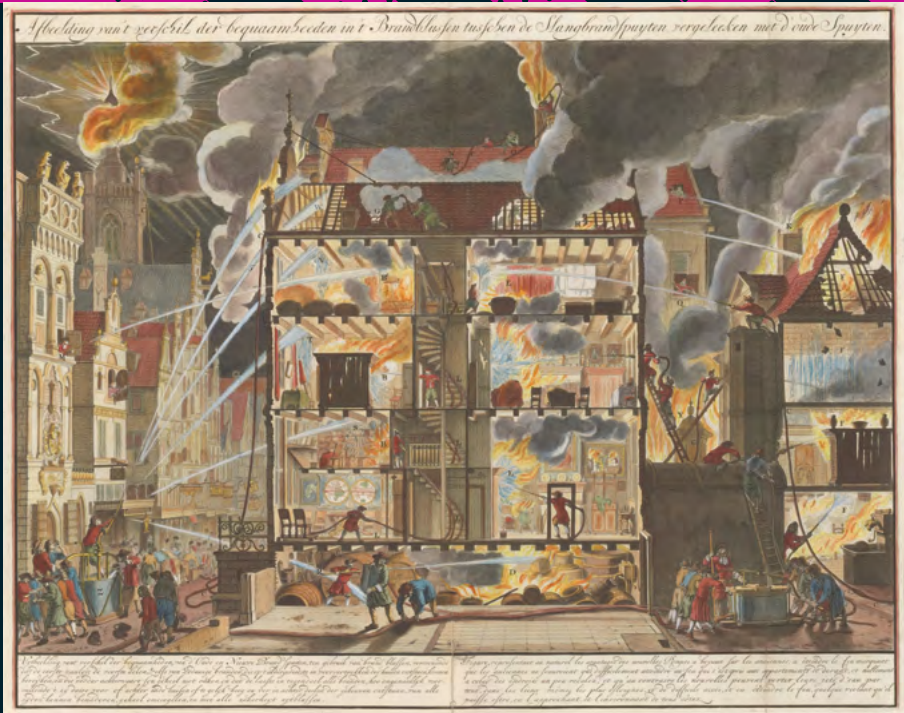
fire protection police columns, supra-local assistance, mobile firefighting column, fire prevention police force, fire protection police companies

Over de auteur

Gerard Koppers (1953) heeft een buitengewoon grote belangstelling voor de brandweergeschiedenis. Al vanaf 1971 schrijft hij daarover regelmatig artikelen in tijdschriften en in 1975 was hij mede-oprichter van wat nu de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Brandweerwezen is. Ook stond hij aan de wieg van het Nationaal Brandweer Documentatie Centrum (nu onderdeel van Korpora) en de Nationale Collectie Bescherming Bevolking (eveneens bij Korpora terechtgekomen). Hij schreef meerdere boeken over de brandweer(geschiedenis) en is (natuurlijk) betrokken bij het Netwerk Geschiedenis van Brandweer Nederland en het Nationaal Brandweermu-
nument. Als bibliothecaris/archivaris bracht hij veel tijd door in archieven.

AANWINSTEN

voor de
collectie



- 1 Brand in een kapitaal pand met een dito inboedel (zie links-onder een grote wereldkaart aan de muur) die wordt bestreden met oude en nieuwe brandspuiten. Linksonder is duidelijk de oude stationaire spuit te zien terwijl ook de nieuwe spuiten zichtbaar zijn waarmee de binnenaanval kon worden ingezet. Handgekleurde kopergravure van en naar (toegeschreven aan) Jan van der Heyden, circa 1690-1735.

Inv.nr. KE000656

Een uniek exemplaar van het wereldberoemde brandweerboek van Jan van der Heyden cs

Vanwege de Hollandse Oorlog (1672-1674), en mogelijk ook de aanloop daar naartoe vanaf 1670, wilde het stadsbestuur van Amsterdam de beschikking hebben over betere brandspuiten. De vrees bestond namelijk voor brandstichting door agenten van de vijand.

De wens van het Amsterdamse stadsbestuur was koren op de molen van de uit Gorinchem afkomstige Jan van der Heyden (1637-1712), die te boek staat als een multitalent en wel de Leonardo da Vinci van het Noorden wordt genoemd. Hij verwierf echter vooral bekendheid als kunstenaar, en als uitvinder van wat hij en zijn broer Nicolaas, met wie hij ging samenwerken, de slangbrandspuit noemden.

‘Gemoveert door ’t zien der verlegentheden, disordres en sware schade, die telkens bij brand in dese stad, door ’t onvermogen der oude spuiten en blusgereetschappen wierden geleden’, zoals Jan het zelf verwoordde, boog hij zich vanaf 1670 over de verbetering van de brandbestrijding. De oude brandspuiten waren groot, zwaar en log, moesten met behulp van paarden worden vervoerd en met emmers water gevuld. Bovendien waren ze voorzien van een stationaire straalpijp, waardoor brandhaarden niet of nauwelijks te bereiken vielen.

Op 25 maart 1672 deden Jan en Nicolaas van der Heyden allereerst een proef met hun minder bekende maar niet minder belangrijke uitvinding, de slangpomp of aan-

De oude brandspuiten waren groot, zwaar en log, moesten met behulp van paarden worden vervoerd en met emmers water gevuld.

brenger, ook bekend als de schraagpomp omdat de pomp op een hoge schraag stond waaraan een zak hing waarin het water terecht kwam, waardoor een soort mini-watertoren ontstond en druk werd opgebouwd. De broers verbonden de pomp met een slang aan een oude brandspuit die daardoor werd voorzien van een geregelde, overvloedige toevoer van water uit de gracht, waardoor al veel effectiever kon worden geblust.

Het stadsbestuur van Amsterdam droeg vervolgens op 24 oktober 1672 aan Jan van der Heyden de inspectie over de blusmiddelen op, om

tegelijkertijd te worden aangemoedigd om aan de verbetering daarvan te werken. Dit leidde kort daarop tot de uitvinding en constructie van de slangbrandspuit. ‘De nieuw-geïnventeerde Slang-Brandspuiten’ waren ‘dienstig en bequaem om ’t water,



- 2 De eerste prent in het slang-brandpuitenboek, waarop links de oude brandspuit en rechts de nieuwe met slang en slangpomp of aanbrenger, die de slangbrandspuit ook door middel van een slang met water voedde, te zien zijn. Hier moet de slangpomp nog met emmers worden gevuld. Handgekleurde kopergravure van en naar (toegeschreven aan) Jan van der Heyden, circa 1690-1735.

Inv.nr. KE000656

met een geduurige dikke Strael, te brengen in het hevigste van de Brand, en de selve onfeilbaer en spoedig uit te blusschen, hoedanig en waer die ontstaet, 't zy in nauwe straten, steegen, achterhuisen, of in groote hoogten en andere ongenaekbare plaetsen: sonder eenige muuren, wanden of gevels om verre te halen, of te laten deurbranden, om toegang tot de Brand te krijgen.' Dit alles werd mogelijk gemaakt dankzij de toepassing van 'een lange en buigelijke buis, om hare gedaente een Slang genaemt', ofwel wat wij nu zouden omschrijven als een brandslang. Van der Heyden gebruikte twee soorten slangen: 'van zeker soort van doek, hier toe byzonderlyk bereid, gemaakt' (dik zeildoek) ten behoeve van zijn slangpomp, en 'een tweede slang, of Spuit-slangen van leer gemaakt, dat op byzondere wyze bereid en zaamengevoegt word, om dicht, bestendig en tegen 't geweld [de druk] van 't water bestant te zyn.' Aan het basisprincipe van een brandspuit is sindsdien niets meer veranderd.

Op 11 november 1672 nam het Amsterdamse stadsbestuur het belangrijke besluit dat alle in gebruik zijnde brandspuiten dienden te worden gemoderniseerd conform de uitvinding van Jan en Nicolaas van der Heyden. Door verschillende omstandigheden duurde het tot eind 1681 totdat alle zestig spuiten van de stad vervangen waren.



- 3 De brand in het oude stadhuis op 7 juli 1652 zoals verbeeld in het slangbrandspuitenboek. Rechtsonder, links van de letter B zijn de jonge Jan van der Heyden en zijn moeder te zien, wijzend naar de slangbrandspuit die hij later zou uitvinden. Handgekleurde kopergravure toegeschreven aan Jan van der Heyden, maar mogelijk van Joseph Mulder, naar Jan van der Heyden, circa 1690-1735.

Inv.nr. KE 000656

Het slangbrandspuitenboek

De eerste druk van het slangbrandspuitenboek, *Nieuwe Beschrijving van de nieuwlijks uitgevonden en geoctrojeerde slang-brand-sputen, en haare wijze van brand-blussen, ...*, is in feite een sterk uitgebreide versie van het *Bericht wegens de nieuw-geïnventeerde en geoctroyeerde slang-brandspuiten: ...* uit 1677 van Jan en Nicolaas van der Heyden, uitgegeven nadat zij eerder dat jaar octrooi op de slangbrandspuit hadden gekregen.

Het boek is zeer doordacht opgebouwd en bestaat uit een voorwerk, drie delen met al dan niet meerdere hoofdstukken en een nabericht. De tekst is doorschoten met 19 fraaie, deels uitslaande, prenten die het boek zo beroemd maakten.

Het voorwerk bevat een beschrijving van de uitvinding, een soort management-samenvatting; het boek was door de zakelijke Jan van de Heyden tenslotte vooral



4 Titelpagina met ingekleurd vignet van het slangbrandspuitenboek uit 1735.

Inv.nr. KE000656

bestemd om stadsbesturen over te halen zoveel mogelijk slangbrandspuiten aan te schaffen, waarmee ze zeer succesvol waren. De brandspuiten gingen heel de wereld over.

Het hart van het boek bestaat uit een chronologisch overzicht met bijzondere, unieke beschrijvingen van branden binnen de stad Amsterdam vanaf het jaar 1652 en van de bestrijding daarvan met de drie soorten blusmiddelen die daarvoor zijn beschreven en daar successievelijk bij werden gebruikt. Hieronder bevinden zich een aantal beroemde branden en de auteurs stellen dat ze deze allemaal met eigen ogen te hebben waargenomen.

Nadat Jan in 1712 was overleden verzorgden zijn erfgenamen in 1735 een tweede druk van het slangbrandspuitenboek, de meest volmaakte uitgave met 25 in plaats van 19 platen. Van deze uitgave verwierf Korpora dus een volledig, tot op de vignetten toe, ingekleurd exemplaar. Er is geen ander compleet exemplaar van dit boek bekend waarvan alle platen zijn ingekleurd.

Colofon

Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid, nr. 1, 2023

Sint Eustatius 18
7333 NX Apeldoorn
T 0031 (0)55 543 0691
E Info@korpora.nl
I www.korpora.nl

REDACTIERAAD

Hoofdredacteur
Dr. Louis Ph. Sloos (Korpora)

REDACTIELEDEN

Drs. Jos Breukers (Korpora)
Drs. Tristan Broos (idem)
Drs. Annet Ruseler (idem)

REDACTIEADVISEURS

Dr. Leo van Bergen (aandachtsgebied Rode Kruis)
Drs. Thijs Gras (aandachtsgebied Ambulancezorg)
Gerard Koppers (aandachtsgebied Brandweer)
Dr. Jos Smeets (aandachtsgebied Politie)
Raphaël Smid (aandachtsgebied Bescherming Bevolking)

Voor het aanleveren van kopij voor *Veilig. Jaarboek Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid* is alle informatie te vinden op de website van Korpora.

REDACTIEADRES

Korpora
L.Ph. Sloos
Sint Eustatius 18
7333 NX Apeldoorn
T 0031 (0)61 319 2311
E louissloos@korpora.nl

Daar waar alleen een inventarisnummer bij een afbeelding vermeld staat betreft het collectie van Korpora.

www.aup.nl
www.korpora.nl

Foto's Michiel van Nimwegen (Korpora): p. 24-afb. 14, 36-26, 64-1, 68-1, 70-2, 71-3, 99-3, 102-5, 110-11, 12, 112-14, 15, 113-16, 124-1, 128-1, 2, 140-5, 141-6, 144-8, 146-9, 148-10, 149-11, 151-12, 152-13, 154-14, 15, 156-16, 157-17, 158-18, 159-19, 161-20, 164-1, 192-1, 196-1, 199-4, 237-3, 242-7, 243-8, 9, 244-10, 11, 246-12, 14, 248-17, 250-18, 19, 252-21, 260-2, 265-2, 284-13, 287-15.

Afbeelding omslag voor: zie p. 224, afb. 19.

Afbeeldingen omslag achter, boven: zie p. 154, afb. 15; onder: p. 102, afb. 5.

Ontwerp omslag en binnenwerk: Margreet van de Burgt

ISBN 978 90 4856 373 9
e-ISBN 978 90 4856 374 6
DOI 10.5117/9789048563739
NUR 680



Creative Commons License CC BY NC ND
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>)

© De auteurs/Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid / Amsterdam University Press B.V., Amsterdam 2024

Some rights reserved. Without limiting the rights under copyright reserved above, any part of this book may be reproduced, stored in or introduced into a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means (electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise).

De meningen of opvattingen die in deze uitgave worden uitgesproken zijn en blijven voor de verantwoordelijkheid van de desbetreffende auteur. Ze geven niet noodzakelijk de mening van bestuur en directie van Korpora, Erfgoed Publieke Veiligheid weer, noch die van de redactieraad.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbende van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.