

HOOFDSTUK 8 & 9

‘VEELZIJDIGE ZIEKENVERVOERDERS IN DE GLAZEN STAD’

1916 **100** 2016
JAAR



HOEK VAN HOLLAND

**TER LAND, TER ZEE...
EN DAT AL EEN EEUW!**



‘Drie keer verkleden op één dag!’

Veelzijdige ziekenvervoerders in de Glazen Stad

Hans Waldeck

Deze pdf is bestemd voor alle (oud)leden van
de EHBO vereniging Hoek van Holland.

Met dank aan de HHS Uitgeverij (in opdracht van Witte Kruis Holding BV)
en de auteur Hans Waldeck die ons toestemming gaven
om dit deel uit het boek te gebruiken.

8 'Dertien is geen ongeluksgetal'

De Hoekse E.H.B.O.-Brigade

'Als het kalf verdrongen is, dempt men de put'

Op de ontwikkeling van de eerste hulpverlening in Nederland is het gezegde *'als het kalf verdrongen is, dempt men de put'* wel zeer van toepassing. Een grote watersnoodramp in Zeeland in maart 1906 en de dramatisch strandings van het stoomschip *'Berlin'* op de kop van de Noorderpier van Hoek van Holland op 21 februari 1907 bracht in Nederland heel wat te weeg op het gebied van eerste hulpverlening. Pijnlijk duidelijk was geworden hoe weinig effectief deze hulpverlening in Nederland was door een gebrek aan voldoende kennis en een gebrek aan goede coördinatie (foto 1 en 2). Na deze rampen, die ook wereldnieuws waren, nam Prins Hendrik – de echtgenoot van de jonge Koningin Wilhelmina –, die zich ook persoonlijk op de hoogte had gesteld van de hulpverlening, het initiatief voor de oprichting op 8 juni 1909 van de Nationale Bond voor Reddingwezen en Eerste Hulp Bij Ongelukken *'Het Oranje Kruis'*, die op 7 februari 1911 bovendien het predikaat *'Koninklijke'* mocht voeren. Deze organisatie moest in Nederland zorgdragen voor de broodnodige getrainde vrijwilligers en eveneens broodnodige coördinatie van een veelheid aan organisaties, die actief waren op dit terrein.

In Hoek van Holland hebben ze op dit initiatief niet gewacht. Alhoewel de ramp met het stoomschip *'Berlin'* slechts 15 overlevenden van de ruim 140 opvarenden kende, heeft de plaatselijke, Joodse huisarts Samuel Diamant zich samen met zijn



Foto 1. Een tekening van de redding van de laatste drie schipbreukelingen van het achterschip van de SS *'Berlin'* in de vroege morgen van 23 februari 1907 door Maarten Sperling en zijn beide neven Leendert en Cornelis Sperling, alsmede G. Moerkerk.

Bron: Collectie Brigitte de Weers-van Elswijk,



Foto 2. De moeizame berging van de stoffelijke overschotten van de opvarenden van de SS *'Berlin'* op een railkar over de Noorderpier van Hoek van Holland.

Bron: Collectie Brigitte de Weers-van Elswijk, Hoek van Holland

vrouw, de weduwe Stolze, mevrouw Ildo, de heer C. van Mastrigt en juffrouw Andrea Tuyn voor het aanzien van de wereld bijna letterlijk onsterfelijk gemaakt door de geredden met de grootst mogelijke zorg in Hotel America – waarvan juffrouw Tuyn de eigenaresse was – aan de Rietdijkstraat te verplegen. Samuel Diamant praktiseerde pas een jaar in Hoek van Holland en zou vier jaar in deze kleine gemeenschap van enkele honderden inwoners blijven, waarna hij naar 's-Hertogenbosch vertrok. Deze bekendheid zou hem in de oorlogsjaren behoeven voor het concentratiekamp, toen een bevelvoerende Duitse officier tijdens een razzia in 's-Hertogenbosch ontdekte, dat deze Joodse dokter de vader van deze officier na de ramp met het stoomschip 'Berlin' het leven had gered.

De genoemde groep personen bleef met anderen na die ramp regelmatig oefenen in de praktijk van de eerstehulpverlening, totdat dokter Diamant vertrok en de groep in 1910 uiteen viel.

Een bijna professionele brigade

Pas zes jaar later – Hoek van Holland was intussen in 1914 onderdeel geworden van de gemeente Rotterdam –, op 27 juli 1916, richtte een zestal mensen uit deze groep een E.H.B.O.-vereniging in de Hoek op naar aanleiding van een discussie in de gemeenteraad van Rotterdam op 27 maart 1916 over de Ongevallendienst van de Gemeentelijke Geneeskundige Dienst. De zes mensen van het oprichtingsbestuur bestonden uit de opvolger van dokter Diamant, de huisarts en (eerste) medisch leider J.F.A. Rijken en de heren H. Ildo (voorzitter), A.D. van Doorn (secretaris en tevens Hoeks gemeenteraadslid van Rotterdam), P.J. Soeteman (penningmeester) en de heren-commissarissen M.S. Kruizinga en C. van Mastrigt. Het doel van de vereniging was 'het verlenen van eerste hulp in het

Foto 3. Motorreddingboot 'Koningin Juliana' in de Berghaven van Hoek van Holland. Kees Campfens, hulpmachinist van het lichtschip 'Goeree', werd met een acute blindedarmontsteking na een moeilijke tocht bij orkaan-kracht met de reddingboot aan wal gebracht. Vlnr zijn herkenbaar: Henk de Weers (walbaas met pet en redding-vest), Phulp Oprel, onbekend, Kees Roon (met pet), Adriaan Dekker (walbaas), Rien van Leeuwen, onbekenden. De krant schreef in die dagen: 'De onverschrokken acht bemanningsleden van de reddingboot leverden in een baaiert van hoge zeeën een mooie prestatie van vakmanschap en doortastendheid'.

Bron: Collectie Brigitte de Weers-van Elswijk, Hoek van Holland





algemeen, maar in het bijzonder bij ongevallen aan boord van schepen en bij scheepsrampen'. In de boezem van deze vereniging werd mede op gezag van de geneesheer-directeur van de Geneeskundige Dienst van de gemeente Rotterdam gelijktijdig met de oprichting van de Ongevallendienst van deze organisatie direct een 'Reddingsbrigade E.H.B.O. Hoek van Holland' opgericht, waarvan dertien (na 1989: zeventien) leden vrijwillig lid konden worden. De leden kregen een bescheiden jaarvergoeding en werden later ook opgenomen in de levens- en ongevallenverzekering van de gemeente Rotterdam. Bij hun optreden waren ze verplicht hun speciale identiteitskaart van de Rotterdamse geneeskundige dienst te tonen.

De taken van de brigade waren de 'eerste geneeskundige hulp aan zeelieden op de rede en in de Waterweg' en later in Europoort aan de overkant van de Nieuwe Waterweg, eerste hulpverlening op de wal (en sinds de eerste wereldoorlog tijdens het badseizoen natuurlijk op het strand), eerste hulpverlening bij rampen en vooral na de oorlog steeds vaker de bemanning van de ziekenauto van de firma Rooney uit Hoek van Holland. Met de veel uitgebreidere taken onderscheidde deze brigade zich van de overige strandreddingsbrigades in ons land.

Vooral de eerste geneeskundige hulp aan zeelieden op de rede (10 tot 15 mijl uit de kust) en in de Waterweg had natuurlijk een bijzonder karakter. Bij iedere oproep van de reddingboot voor een zieke of gewonde opvarende stapte niet alleen de dokter in de meeste gevallen op, maar ook een lid van de E.H.B.O.-brigade (foto 3). Bij nacht en ontij moesten soms heldhaftige reddingen en evacuaties uitgevoerd worden. Zeeziekte moest overwonnen worden, torenhoge schepen beklommen via heen-en-weer zwiepende touwladders, en patiënten verzorgen, laat staan reanimeren, op slingerende schepen was nimmer een sinecure (foto 4 en 5). Maar ook de reddingen op de beide pieren staan in het

Links foto 4. Oefening met het neerlaten van een patiënt op een brancard vanaf de veerboot van Hoek van Holland naar Harwich. We herkennen vlnr met pet Cor Grootenboer (opstapper reddingboot), Henk de Weers (walbaas), dan Phulp Oprel en op de brancard Jan Sebel (stuurman reddingboot).

Rechts foto 5. De brancard is bij een oefening neergelaten op het dek van de motorreddingboot 'Koningin Juliana' vanaf de veerboot van Hoek van Holland naar Harwich om daarna via het mangat in het vooronder te worden gebracht om veilig de tocht naar de wal te kunnen ondergaan. Vlnr Cor Grootenboer (opstapper), Rien Voois (opstapper), André Schoenmeijer (opstapper), Jan Kaashoek (opstapper), Jas Louwen (machinist) en op de brancard Jan Sebel (stuurman).

Bron beide foto's: Collectie Brigitte de Weers van Elswijk, Hoek van Holland

geheugen van diverse leden van de brigade en de artsen gegrift. Met gevaar voor eigen leven werden deze op heldhaftige wijze uitgevoerd. Honderden mensen (en dieren) werden op deze wijze hulp verleend en van boord gehaald. Zij deden een bovenmatige praktijkervaring op en kregen internationale erkenning in deze voorpost van de grootste haven van de wereld!

Het rampjaar 1921

1921 zou het rampjaar van de E.H.B.O.-vereniging worden. Het begon met de aankondiging van dokter Rijken, dat hij Hoek van Holland ging verlaten. Het zou nog een paar maanden duren, maar toch. Deze inspirerende en drijvende kracht zou node gemist worden en deed sommigen ongetwijfeld terugdenken aan het vertrek van dokter Diamant en de magere jaren, die daarop zouden volgen. Ook in dit jaar ontviel aan de vereniging vrij plotseling en onverwacht hun kalme en bedachtzame voorzitter van het eerste uur, H. IJdo. Nog dramatischer was het dodelijke ongeval met de stoomreddingboot 'President van Heel' op 24 oktober, die op de Maasvlakte bij het rondenvan de Zuiderpijp met man en muis omsloeg en verging. Alleen de matroos F.D. van der Vlies kon op de omgeslagen boot klimmen en overleefde deze ramp. Onder de bemanningsleden was ook de machinist Christiaan Pieter Weenig. Hij was de zeer geziene en accurate penningmeester van de vereniging. Jan Rooney zou het stoffelijk overschot van zijn vriend uit de geborgen boot met een snijbranden moeten bevrijden.

Het zou een roerige tijd voor de vereniging worden, waaruit zij opnieuw sterker tevoorschijn zou komen.

Kennis werd verdiept, training verder geïntensiveerd

Dokter Knap zou dokter Rijken opvolgen en een onuitwisbare indruk in de Hoek achterlaten tijdens zijn bijna dertig jaar durende praktijk in het dorp, die ook de Tweede Wereldoorlog zou omvatten. In de periode van dokter Knap leverden vooral Nico Kortsmit, Jan Mondt en Jaap Oprel en later de jonge broers Henk en Frans de Weers, en Hannes Edeling onschatbare bijdragen - als toen nog ongediplomeerde instructeurs - aan de opleiding en training van de Hoekse eerstehulpverleners. Ze vergaarden onder leiding van Jan van Wilgenburg hun kennis uit boeken en tijdschriften en confronteerden hun dokter daarmee. Boeiende discussies moet dat hebben opgeleverd en een bijna professionele hulpverleningsgroep. Deze traditie werd ook onder dokter Van Lonkhuyzen en daarna dokter Hut voortgezet. Na de oorlog deden de kaderinstructeurs hun intrede. Eerst Koos Verhoorn en daarna Aad Radder en Thijs Winters. In 1970 waren Henk de Weers en Phulp Oprel - de zoon van Jaap Oprel - al begonnen met de bestudering en training van de moderne reanimatietechnieken, zoals mond-op-mondbeademing en uitwendige hartmassage. Zij stimuleerden daarmee hun jonge dokter Hut zich verder te bekwaamen in de hoge school van de reanimatie met de defibrillator, de beademingsapparatuur, de infuustechnieken en niet in de laatste plaats de behandeling met specifieke geneesmiddelen (foto 6). Dit leidde ertoe, dat de Hoekse ambulance al in 1973 werd uitgerust met deze



Foto 6. Alfred Hut en zijn vrouw Miep kort na zijn aantreden als huisarts in Hoek van Holland in 1972.

Bron: Collectie Brigitte de Weers-van Elswijk, Hoek van Holland

apparatuur en bekwaamheden. Bij vele ambulancediensten – ook de gemeente-lijke – zou deze ontwikkeling pas enkele jaren later inzetten.

De stranding van de 'Soerakarta'

Op 8 maart 1925 liep het stoomschip 'Soerakarta' (1913) van de Rotterdamse Lloyd op de Noorderpier van Hoek van Holland (foto 7). De stoomsleepboot 'Schelde' (1910) schoot te hulp en maakte met een tros vast om het stoomschip vlot te trekken. De tros brak en raakte in de schroef van de sleepboot, die vervolgens stuurlaars op de Zuiderpier liep. Enkel van de opvarenden hadden zich in het want vastgemaakt. De reddingboot trachtte in de buurt van de sleepboot te komen, maar tevergeefs. De schietlijnen miste doel of braken gewoon af, zodat geen verbinding tussen de reddingboot en de muurvastzittende sleepboot tot stand kwam. In de tussentijd was in de stormachtige, donkere nacht, die was gevolgd, dokter Knip met drie leden van de E.H.B.O.-brigade de Nieuwe Waterweg overgestoken in een poging de opvarenden van de sleepboot over land te redden. Zij maakten daarbij gebruik van de motorlorrie op de Zuiderpier, die door de smid Jan Rooney was gemaakt. De reddingboot bleef in de buurt. De brigade wist het wrak te bereiken en met gevaar voor eigen leven zes opvarenden, waaronder de kapitein Weltevreden en de stuurman Hartman, van boord te halen. Twee zeelui waren in het want doodgevroren en acht anderen waren verdronken. Twee dagen later werd de hulp van de brigade opnieuw gevraagd, maar nu bij de 'Soerakarta' op de Noorderpier. De kapitein was nog steeds aan boord en had een gebroken been. Vastberaden waren de brigademedici tegen het gevaarlijk op de pier zittende wrak opgeklommen en hadden de kapitein uit zijn benarde positie bevrijd en afgevoerd naar veiliger oorden. In dat zelfde jaar werd tijdens het badseizoen 64 maal eerste hulp verleend door de E.H.B.O.-brigade, waaronder een mislukte reanimatie van een te water geraakt kind in de Berghaven.

'Prins der Nederlanden' kapseist

Op 16 januari 1929 strandde het Letlandse stoomschip 'Valka' in beestenweer op de Maasvlakte. De stoomreddingboot 'Prins der Nederlanden' uit Hoek van Holland voer aan het eind van de ochtend uit met schipper Van der Klooster. Met veel moeite en inspanning werd het ongelukkige schip bereikt. Aanvankelijk leek de redding ondanks de zware zee voorspoedig te verlopen. De reddingboot werd door een grondzee echter tegen de 'Valka' gesmeten en moest voor de wind terugkeren. Bij die manoeuvre werd de reddingboot vermoedelijk opnieuw belopen door een grondzee en sloeg voor de ogen van de machteloos toekijkende bemanning van de 'Valka' om. Zij konden deze ramp voor hun redders naar de vaste wal telegraferen, waarna een grote reddingsoperatie, die ook al niet vlekkeloos zou verlopen, op gang kwam. Behalve reddingboten van andere stations rukte ook de E.H.B.O.-brigade van de Hoek uit. De brigade stond weer onder leiding van dokter Knip en werd met verbandmateriaal en zuurstofkoffers door de motorboot 'Fre' van een aannemer naar de overkant gebracht om hulp te verlenen aan eventueel aangespoelde



Foto 7. Het wrak van het SS 'Soerakarta' op de Noorderpier van Hoek van Holland na de stranding op 8 maart 1925.

Bron: onbekend

Foto 8. De gekapseide stoomreddingboot 'Prins der Nederlanden' op de Maasvlakte op 16 januari 1929.

Bron: KNRM (Kees Brinkman), IJmuiden



opvarenden van de reddingboot op het strand van 'De Beer'. Uren hebben zij gezocht zonder resultaat. Verkleumd en doormat hadden zij wel een halfvergane drenkeling aangetroffen, maar die bleek later een verdronken opvarende te zijn van het op 25 november 1928 op het noorderstrand gelopen Noorse stoomschip 'Christian Michelsen'. Alhoewel met zeer veel moeite uiteindelijk de volledige bemanning van de 'Valka' gered kon worden, overleefde geen van de opvarenden van de gekapseide reddingboot. De 'Prins der Nederlanden' spoelde onderstoven aan op het strand van Oostvoorne (foto 8).

De voorbereiding op een dreigende oorlog

Toen de donkere wolken van de oorlogsdreiging zich aan het eind van de jaren dertig over ons land formeerden, werden voorbereidingen getroffen voor de hulp aan de burgerbevolking bij oorlogshandelingen. De organisatie 'Gemeentelijke Luchtbescherming' werd in het leven geroepen en de E.H.B.O.-vereniging werd gevraagd de medische taak van deze organisatie op zich te nemen. Dit gebeurde tot aan het einde van de oorlog onder leiding van T. Christiaanse.

Op de hulpsecretarie werd een evacuatieplan voorbereid om in geval van oorlogshandelingen de bevolking uit de gevarenzone te kunnen brengen. Enkele onderwijzers werd gevraagd in geval de evacuatie daadwerkelijk uitgevoerd moest worden, de leiding op zich te nemen. Andere burgers werden gevraagd als vrijwilliger van de luchtbeschermingsdienst op te treden en ontvingen vervolgens een opleiding. De vrijwillige brandweer maakte in samenwerking met de E.H.B.O.-vereniging een hulpverleningsplan. Als gevolg van deze voorbereidingen werden op verschillende plaatsen in het dorp schuilkelders gebouwd en verbandposten ingericht. Achter de hulpsecretarie werd een medische hulppost gebouwd met zeer dikke muren en met stalen luiken voor de ramen en deuren. Het gymnastieklokaal aan de 2^e Scheepvaartstraat en het Zeehospitium 'Sint Jozef' aan de 's-Gravenzandseweg kregen een bestemming als noodhospitaal. De

brigadeleden van de E.H.B.O.-vereniging kregen gasmaskers uitgereikt en kregen ook instructie in het gebruik van die maskers. Sirenes op diverse daken moesten in geval van een daadwerkelijke aanval alle vrijwilligers waarschuwen.

De Meidagen van 1940

Vanwege het Kustverdedigingsfort met twee enorme koepels, dat stamde uit 1889 en op oorlogsterkte werd bewaakt door een compagnie van het regiment Kust-artillerie werd Hoek van Holland tussen 10 en 15 mei 1940 dagelijks bestookt door Duitse vliegtuigen met beschietingen en bombardementen. De E.H.B.O.-brigade kreeg zijn handen vol aan de gewonden, die aanvankelijk naar het gymnastieklokaal aan de 2^{de} Scheepvaartstraat werden vervoerd. Toen dat vol raakte, werd het zeehospitium ontruimd voor opname van nog meer gewonden. De jonge TBC-patiëntjes uit deze kliniek werden ondergebracht bij parochianen in het dorp.

Onmiddellijk na het uitbreken van de oorlog verschenen enkele Engelse torpedo-bootjagers met Engelse troepen aan de Harwichsteiger in Hoek van Holland. De troepen sloegen hun bivak op diverse plaatsen in het dorp op, zoals langs de tramdijk aan de 's-Gravenzandseweg, langs de Langeweg, de Rietdijkstraat, het duingebied achter de 1^e en de 2^{de} Scheepvaartstraat en op de voetbalvelden bij het station. Bij de oorlogshandelingen sneuvelden een beduidend aantal Engelse soldaten. De doden werden door de E.H.B.O.-brigade naar de Algemene Begraaf-

Een Duitse officier, stenguns en de raderbrancard

Hoek van Holland was in de oorlog een belangrijk steunpunt en verdedigingswerk van de Duitse bezetter met in het Kustverdedigingsfort een eigen lazaret en had aan het eind van de oorlog zelfs een lanceerinrichting voor V1- en V2-raketten. Voor ernstige ziekte en verwondingen, die natuurlijk ook bij de Duitsers veelvuldig voorkwamen, moesten de militairen toch naar een burgerziekenhuis in Den Haag, Vlaardingen of Rotterdam, totdat zij zover hersteld waren, dat zij teruggebracht konden worden naar het lazaret. Het vervoer met het enige nog beschikbare ziekenvervoermiddel - de raderbrancard - door het mulle zand van de enige rechtstreekse verbinding tussen Vlaardingen en Hoek van Holland over de Maasdijk, moest natuurlijk door Hollanders gedaan worden. In die jaren bestond tot ongeveer 1943, toen de Duitsers de Maasdijk van een betonweg voorzagen, alleen een verharde weg tussen Hoek van Holland via Naaldwijk naar Den Haag en Rotterdam.

Nu was het grootste deel van het dorp Hoek van Holland geëvacueerd op een paar onmisbare achterblijvers na, waaronder de E.H.B.O.-brigade onder leiding van de commandant van de Gemeentelijke Luchtbescherming, T. Christiaanse, die na de oorlog samen met Frans de Weers in 1953 de eerste groepscommandant werd van de pas opgerichte Rode Kruiscolonne. Phulp Oprel was bouwondernemer bij de bunkerbouw en werd samen met Henk de Weers, die bij de Maatschappij 'Zeeland' werkte, aangewezen om een voldoende herstelde Duitse officier uit Vlaardingen te halen. Beiden zaten echter ook in het verzet. Phulp en Henk gingen met de raderbrancard op weg naar Vlaardingen, maar niet zonder nog een deal met de ondergrondse ter plaatse gemaakt te hebben. Onder de dekens werd niet alleen de Duitse officier terug naar Hoek van Holland gereden, maar ook een vijftal stenguns met bijbehorende munitie.

plaats gebracht en de gewonden naar het eerder genoemde zeehospitium. Voor de bewoners van de Hoek werd de situatie onhoudbaar, zodat tot evacuatie moest worden besloten. De toestemming kwam moeizaam tot stand, maar op 13 en 14 mei werden eerst de bewoners van de Oude Hoek, het Villapark in de Hoekse Bosjes en de Pannenbuurt naar 's-Gravenzande geëvacueerd en daarna de bewoners van de Nieuwe Hoek. Tijdens deze laatste grote evacuatie vond een intensief bombardement plaats, waarbij vele slachtoffers onder zowel de burger als de militaire bevolking te betreuren waren. De E.H.B.O.-brigade heeft toen in de overvloedige glasscherven van Hoek van Holland, maar ook op weg naar 's-Gravenzande en verder naar Naaldwijk en Honselersdijk, een diepe indruk achtergelaten met hun dappere hulpverlening, ook buiten het dorp. Na de capitulatie op 14 mei vertrokken de Engelsen natuurlijk hals-over-kop. De inmiddels teruggekeerde E.H.B.O.-brigade droeg toen onvermoeibaar zorg voor het aan boord brengen van de gewonde militairen uit het zeehospitium. Omdat op dat moment geen vervoermiddelen meer beschikbaar waren, moesten alle gewonden aan boord gedragen worden. Ondanks voortdurende luchtaanvallen hebben de torpedobootjagers met hun kostbare lading veilig de overkant van de Noordzee kunnen bereiken.

De oorlogsjaren

De E.H.B.O.-brigade bleef gedurende de oorlogsjaren intact. Als onderdeel van de gemeentelijke luchtbescherming bleef ook de medische hulppost achter de hulpsecretarie bezet. De Duitsers begonnen zowel op de noord- als op de zuid-oever van de Nieuwe Waterweg bij Hoek van Holland aan hun Atlantikwal te bouwen en stelden daarvoor duizenden dwangarbeiders te werk, waaronder de plaatselijke aannemer Phulp Oprel. Tijdens die werkzaamheden deden zich regelmatig, soms ernstige, ongevallen voor waarvoor de leden van de E.H.B.O.-brigade uitrukten om deze arme sloebers te verzorgen en meestal lopend naar beter oorden te vervoeren.

In 1943 werden de werkzaamheden voor de Atlantikwal in de Hoek afgerond. Meer dan de helft van de woningen was afgebroken en de bewoners waren gedwongen naar elders te verhuizen. Met hen vertrok ook het grootste deel van de vrijwilligers van de luchtbeschermingsdienst. Slechts de E.H.B.O.-brigade met hun medisch leider dokter Knip konden op hun post blijven en maakte zich niet alleen nuttig met hun menslievende bovengrondse, maar ook met voor de bezetter subversieve, ondergrondse taken. Phulp Oprel en Henk de Weers kregen na de oorlog de zilveren eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau voor hun EHBO-werk onder deze moeilijke omstandigheden (foto 9).

Bemanning van de ziekenauto

Toen er nog geen ziekenauto in de Hoek was, werden de zieken en gewonden per raderbrancard vervoerd (foto 10). Kilometers hebben ze hiermee gelopen over niet altijd verharde wegen tot in Vlaardingen toe! Voor de oorlog, maar zeker ook daarna waren brigadeleden al snel betrokken bij de taxi van de firma Rooney, die op hun initiatief al voor de oorlog van een uitneembaar brancardonderstel werd



Foto 9. Henk de Weers bij zijn afscheid als opstapper van de redding-boot in 1967 met de versierselen behorende bij zijn zilveren eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau en zijn eremedailles verkregen als opstapper.

Bron: Collectie Brigitte de Weers-van Elswijk, Hoek van Holland | foto Leonie Lokker, Den Haag

Eén van de eerste succesvolle mond-op-mondbeademingen in Nederland

In begin 1966 berichtte een krant onder de kop 'Hoekse brigade van E.H.B.O. in Adriaan Dekker geëerd. Erkenning van belangrijk werk' over één van de eerste, geslaagde reanimaties met mond-op-mondbeademing in ons land.

Adriaan Dekker was op 11 augustus 1965 op het strand van Hoek van Holland. Eigenlijk had hij niet eens dienst als lid van de E.H.B.O.-brigade. Maar omdat zijn vrouw Francien, de dochter van Henk de Weers, in de EHBO-post hielp, was hij een poosje gaan kijken. Plotseling kwam een vader naar de post rennen met een kind in zijn armen. 'Ik geloof dat ik een drenkeling heb...', hijgde de man. Direct kwam Adriaan in actie. De elfjarige Anton Bernard was in een kuil geraakt en vier keer onder water gegaan, voordat zijn vader hem kon bereiken. Het kind was vrijwel levenloos. Slechts een beweging in de maagholte toonde aan dat er nog levenstekenen waren. Voor Adriaan was er slechts één oplossing: mond-op-mondbeademing. Na een volle minuut keerde het bewustzijn bij het jongetje terug. Voor een ogenblik slechts, want toen zakte het kind opnieuw weg. De methode werd herhaald en nu met succes. Het gevaar leek geweken en de inmiddels gearriveerde dokter had geen bezwaar het kind per auto naar huis te laten gaan. Maar nauwelijks op weg of het ventje zakte opnieuw in elkaar en toen werd de ziekenauto van Rooney gealarmeerd om hem naar het ziekenhuis in Schiedam te vervoeren. Onderweg bleek de inhoud van de zuurstoffles niet voldoende en moest de mond-op-mondbeademing worden herhaald. Hoe het was afgelopen - zoals helaas zo vaak - wist Adriaan niet.

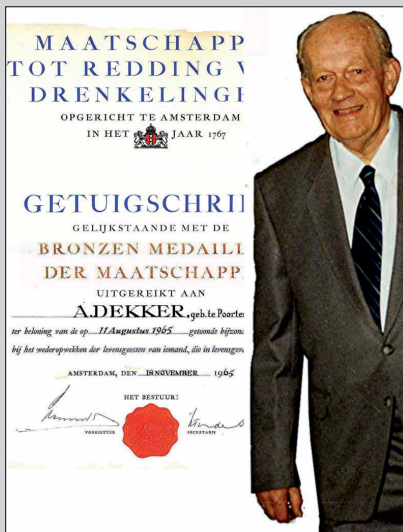


Foto 11. Adriaan Dekker met het getuigschrift behorende bij de kleine bronzen draagmedaille en de bronzen legpenning van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen vanwege de succesvolle mond-op-mondbeademing op het Hoekse strand op 11 augustus 1965.
Bron: Collectie Cees Dekker, Hoek van Holland

Deze gebeurtenis bleef echter niet onopgemerkt, want de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen kende hem voor deze heldendaad met een getuigschrift de kleine bronzen draagmedaille en de bronzen legpenning toe, die dokter van Lonkhuijzen hem mocht overhandigen.

Foto 10. Een raderbrancard, zoals die ook in Hoek van Holland gebruikt zal zijn.

Bron: Collectie K.J.J. Waldeck, De Wijk



voorzien. Het waren vooral weer Henk de Weers, Phulp Oprel en Jan Mondt, die op deze ontwikkeling moeten hebben aangedrongen. Zij werden opgevolgd door de schoonzoon van Jan Mondt, Adriaan Dekker, met als vervanger Cees Kamstra. Daarna bemanden naast Jan en Henny Rooney, die aan het stuur zaten, Jaap Boel en Leo Vermeulen regelmatig de ziekenauto. Leo Vermeulen werd ook kader-instructeur EHBO en zou later zelfs nog ambulancebegeleider-niet-verpleegkundige worden bij Rooney en vanaf 1 april 1989 de vaste invaller van de eerste en enige ambulanceverpleegkundige bij Taxi Rooney, Hetty Hut. Met de beëindiging van het liggend ziekenvervoer door Taxi Rooney op 1 november 1993 was ook aan de rol van de roemruchte E.H.B.O.-brigade in het ziekenvervoer in Hoek van Holland definitief een einde gekomen.

9 'Vakidioten op de Hoek'

Het ziekenvervoer door Rooney uit Hoek van Holland van 1937 tot 1993

Wat moet er van die jongen terecht komen

Op 1 november 1876 werd het Noordzeekanaal door Koning Willem III feestelijk geopend. Amsterdam had eindelijk zijn eigen toegang tot de zee en het rijke verre oosten, dat door de opening van het Suezkanaal in 1869 ook al veel dichterbij was gekomen! Het kanaal was aanbesteed door de Amsterdamse Kanaal-maatschappij, maar werd uitgevoerd door een Engelse aannemer, die zijn eigen ingenieurs en specialisten meebracht. Het kanaal werd gegraven door arme sloebers uit Duitsland en tot ver uit Rusland. Mensonterende omstandigheden waren dat geweest! Ook John Rooney, een Ier, moet voor dit werk als baggeraar naar Velsen zijn gekomen (*Glack (Ierland), 1833 - †Hillegom, 20 maart 1907). Hij was al bij een Engelse baggeraar in dienst samen met een Hollander met de naam Zoutman. Toen hij na deze klus – ook weer samen met dezelfde Hollander – in dienst kwam van de Noord- en Zuidhollandsche Tramwegmaatschappij vestigde hij zich in Hillegom. Daar vond hij zijn vrouw Gezina Elisa Hendriks (*Velzen, 17 december 1839 - †?, 3 juli 1930), die hem onder andere zijn zoon Jan (John Hendriks Maria; *Velzen, 1 juni 1879 - †'s-Gravenhage, 5 november 1967) schonk. Hij kreeg zijn tweede naam Hendriks erbij als ezelsbruggetje, omdat hij lang niet goed Nederlands sprak. Als smidsjongen zou hij in Hillegom bij verschillende bazen in dienst zijn geweest en het steeds weer niet naar zijn zin hebben gehad. Buiten het werk interesseerde niets hem meer. Hij gunde zich niet eens de moeite om zich na het werk te verkleden. Een bestaande smederij overnemen bleek heel moeilijk te zijn. Op aanraden van een kennis uit Noordwijk trok hij in 1903 naar Hoek van Holland. In de Concordiastraat huurde hij een pas gebouwd pandje en begon daar een winkeltje in kachels en ijzerwaren. Even later verkocht hij aan Jacob Faas zijn eerste fiets met de belofte de koper ook te leren fietsen.

Een eigen smidse

Hoek van Holland was nog een moerassig duingebied aan de monding van de tegelijkertijd met het Noordzeekanaal gegraven Nieuwe Waterweg. Op 9 maart 1872 was het eerste schip door dit kanaal gevaren om ook de positie van de haven van Rotterdam verder te verstevigen. Er zou net als bij het Noordzeekanaal een spoorlijn langs het kanaal aangelegd worden. De Hoekse lijn van Schiedam naar Hoek van Holland werd op 1 juni 1893 geopend. Jan had in de Hoek kennelijk al zijn misère van zich afgeschud en was met niet te stuiten wilskracht en energie aan het werk gegaan. Hij liet op een kaal terrein aan de Concordiastraat 1 (hoek 1^e Scheepvaartstraat) een eigen huisje bouwen met een winkel en een smidse en nam vanaf 15 oktober 1903 alle werk aan die de Hoekenaren hem



Foto 1. De eerste steen voor de woning en het bedrijf van Jan Rooney, die op 27 oktober 1903 werd gelegd door zijn latere vrouw Pleun den Hollander.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

wilden bieden. Hij had in Noordwijk ook Pleun (Apolonia Theodora) Den Hollander (*Noordwijk, 30 november 1880 - †Hoek van Holland, 19 januari 1966) leren kennen, die op 27 oktober 1903 de eerste steen voor zijn woning en bedrijf had gelegd (foto 1) en waarmee hij op 11 februari 1904 in het huwelijk trad. Pleun zou in het jaar van hun huwelijk de spijkerwinkel gaan bestieren, terwijl Jan zich in zijn smidse letterlijk en figuurlijk in het zweet werkte (foto 2). Hem was voorgespiegeld, dat Hoek van Holland een grote havenplaats zou worden, hetgeen net als met IJmuiden niet gebeurd is, althans niet zoals sommige futuristen dat hadden voorzien. Samen zouden zij twee meisjes (Gien: Gezina Bregitta Maria,

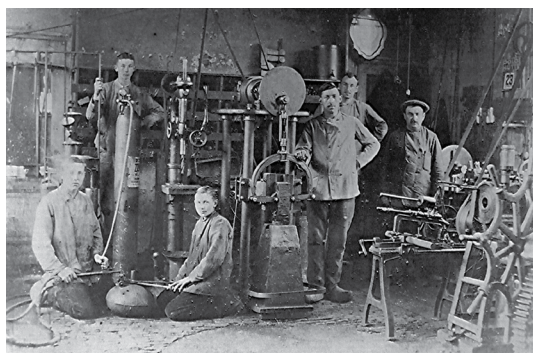
*Hoek van Holland, 17 december 1904 - †Delft, 30 september 1975 en Rie: Maria Bregitta, *Hoek van Holland, 17 mei 1919 - †Hoek van Holland, 23 maart 1982) en vier zoons krijgen (Cees: Cornelis Johannes Jozef, *Hoek van Holland, 29 maart 1907 - †Hoek van Holland, 15 mei 1994; Jan: Johannes Petrus, *Hoek van Holland, 29 september 1909 - †Tilburg, 19 augustus 1998), Piet: Petrus Johannes, *Hoek van Holland, 16 juni 1911 - †Hoek van Holland, 22 juli 1932 en Jo: Johannes Karel, *Hoek van Holland, 15 oktober 1913 - †Hoek van Holland, 16 maart 1998) (foto 3). Gien zou trouwen en geen rol hebben in het bedrijf. Rie is haar hele leven bij haar vader en moeder in huis gebleven en heeft veel met haar moeder in de spijkerwinkel gestaan. Piet overleed al op 21-jarige leeftijd aan een longontsteking en de overige drie zoons namen het bedrijf in 1950 van hun vader over.

Handen vol werk

Het bedrijf van Jan Rooney zou niet afhankelijk worden van die voorziene ontwikkeling als grote havenplaats. Ze kregen handen vol werk van het baggerbedrijf De Vries, dat de Nieuwe Waterweg op diepte moest houden. Rijkswater-

Foto 2. De smederij van Jan Rooney aan de Concordiastraat in Hoek van Holland met vermoedelijk zes van zijn knechten. Helemaal rechts waarschijnlijk Willem Verschoor. We herkennen vlnr een zuurstoffles, een grote boor, een vuurhamer en een draaibank. De laatste drie werden aangedreven door leren banden, die over een centrale as liepen, die weer aangedreven werd door een motor. Op de vloer het voormalige gat, waarin de houten wielen van een metalen band werden voorzien.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland





*Foto 3. Het gezin van John Hendriks Rooney rond 1914. De jongste dochter Rie (*1919) was nog niet geboren. Vlnr staande John Hendriks (*1879), Pleun (*1880) met Jo (*1913) in haar armen, Jan (*1909) en Gien (*1904) en op de bank Piet (*1911) en Cees (*1907).*

Bron: Collectie Jan Rooney, Hoek van Holland

staat en de reddingmaatschappijen volgden. Hij nam al gauw zijn eerste knecht Woud Benard – die ook een belangrijke rol vervulde bij de E.H.B.O.-brigade - aan en later Gerard Hessels en Willem Verschoor, Kees Camfens en Gerrit Kleywegt, die menig jubileum bij hem zouden vieren.

Hoek van Holland begon zich met slechts een paar honderd inwoners te ontwikkelen als badplaats voor de Rotterdammers. Zij zouden met de trein, die vrijwel tot op het strand kwam, hun vertier aan de kust gaan vinden. Jan haalde na de Eerste Wereldoorlog oude, Duitse chassis uit Limburg en maakte er badkoetsjes van, waarin de badgasten zich konden verkleeden en van waaruit zij zich in zee konden begeven (foto 4). In de Tweede Wereldoorlog zouden deze koetsjes opnieuw door de Duitsers voor oorlogsdoeleinden worden ingezet. De overgeble-



Foto 4. Jan haalde na de Eerste Wereldoorlog oude, Duitse chassis uit Limburg en maakte er badkoetsjes van, waarin de badgasten zich konden verkleeden en van waaruit zij zich in zee konden begeven.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

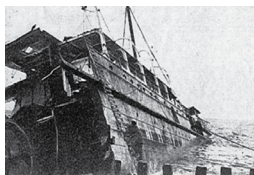


Foto 5. Het middenschip van de Engelse veerboot SS 'Berlin' daags na het vastlopen op 21 februari 1907 op de Noorderpier van Hoek van Holland, waarbij meer dan 110 opvarenden de dood vonden.

Bron: Wereldkroniek, 2 maart 1907 (13^e jg. nummer 49)

Foto 6. De opening van het nieuwe bedrijf aan de Rietdijkstraat 78-86 door 'ouwe' Jan Rooney (midden met bril) met links zijn vrouw Pleun den Hollander aan zijn zijde.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

Foto 7. Het nieuwe garagebedrijf van Rooney aan de Rietdijkstraat 78-86 in Hoek van Holland.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

ven koetsjes werden na deze oorlog nog eens gebruikt als kleedhokjes! Jan Mondt was de badmeester van het Zeebad, maar ook lid van de E.H.B.O.-brigade.

Jan Rooney raakte ook betrokken bij de scheepsrampen, die op de strekdammen en rond de monding van de Nieuwe Waterweg plaatsvonden. Zo heeft hij bijvoorbeeld opdracht gehad behulpzaam te zijn bij de sloop van de wrakken van de gestrande Engelse veerboot uit Harwich het stoomschip 'Berlin' (21 februari 1907) (foto 5), het Finse stalen driemast zeilschip 'Samoena' (25 september 1919), het Nederlandse stoomschip 'Soerakarta' (8 maart 1925) en het Noorse stoomschip 'Christian Michelsen' (25 november 1928).

De verdere ontwikkeling van het bedrijf

Op 9 oktober 1919 verkrijgt Jan een vergunning krachtens de hinderwet om op het terrein aan de 1^e Scheepvaartstraat in een houten loods, die grenst aan de smederij aan de Concordiastraat 1, een koper- en blikslagerij tevens loodgieters-werkplaats op te richten. In 1935 was hij de hoogste bieder op een veiling waar drie percelen grond aan de 1^e Scheepvaartstraat worden aangeboden van een groep mensen, die kennelijk de hypotheekpenningen niet meer kunnen of willen betalen. Zijn zoons zouden al voor de oorlog zorgdragen voor de groei van het garagebedrijf.

In 1950 toen 'ouwe' Jan 71 jaar was geworden, heeft hij het bedrijf overgedragen aan zijn drie zoons: Cees (*1907), Jan (*1909) en Jo (*1913). Het bedrijf werd toen in de notariële akte omschreven als 'automobiel- en garagebedrijf (verhuurstalling) annex winkel in ijzerwaren, smederij, autoherstellings- en onderhoudswerkplaats'.

In 1954 vierde 'ouwe' Jan met zijn vrouw Pleun trots het vijftigjarig bestaan van hun bedrijf, maar ook van hun huwelijk. In deze viering mochten alle ouden-vandagen van Hoek van Holland delen!

In 1958 groeide het bedrijf uit zijn jasje en konden nieuwbouwplannen gerealiseerd worden in de Rietdijkstraat 78-86 mede vanwege 'herbouwverplichtingen'





van derden als gevolg van de gebombardeerde panden aan die straat (foto 6 en 7). De 1^e Scheepvaartstraat 30 bleef in handen van de familie. Op 1 juni 1969 deden de drie broers Cees, Jan en Jo het taxi- en ziekenvervoerbedrijf over aan John (John Hendricus Anthonius Maria) Rooney (*Hoek van Holland, 31 juli 1944), de zoon van Jo (*1913). John kreeg daarmee de 1^e Scheepvaartstraat en de Concordiastraat 1 in eigendom. Om deze reden zag hij af van een overname van het taxibedrijf van Frans van der Pot uit 's-Gravenzande, dat vervolgens in handen kwam van Jan van der Meer. Op 1 januari 2000 werd dit bedrijf, dat tot augustus 2008 nog steeds aan de 1^e Scheepvaartstraat 30 was gevestigd, weer voortgezet door diens twee zoons John (John Henricus Maria, *1967) en Edwin (Edwin Karel Hendrik, *1968) (foto's 8 en 9). Neef Cees (Cornelis Anthonius Maria, *18 juli 1939) – de zoon van 'Baas' Cees Rooney - zette de winkel in huishoudelijke artikelen, het garagebedrijf en de smederij in de Rietdijkstraat voort, maar moest het bedrijf in 1974 om financiële redenen beëindigen. Het werk voor de smederij liep terug en de oliecrisis zette de omzet ook onder druk. Het werd verkocht aan het garagebedrijf L. Schoenmeijer, dat aan de Zekkenstraat gevestigd was en aanvankelijk daar zou blijven. Toen het pand aan de Rietdijkstraat leeg bleef, verhuisde het een jaar later alsnog naar deze locatie. 'Jonge' Cees werd bedrijfsleider bij Scania in Honselersdijk. Een bijzondere activiteit van Taxi Rooney, die badgasten in Hoek van Holland van al meerdere generaties tot op de dag van vandaag kennen, zijn de strandtreintjes. John (*1944) kocht al vrij snel na de overname van het taxi- en ziekenvervoerbedrijf van zijn vader en ooms van Sluimer uit Monster een compleet treintje met een tot locomotiefje omgebouwde Willys MB-oorlogsjeep. Op dit moment zijn nog steeds twee van dergelijke treintjes in bedrijf, waaronder de oorspronkelijke (kenteken: NS-11-61) (foto 10).

De ramp met de stoomreddingboot 'President van Heel'

Een droevig hoogtepunt was ook voor Jan de ramp met de bij het ronden van de Zuiderpier door een grondzee omgeslagen stoomreddingboot 'President van

Foto 8. Het pand van Taxi Rooney aan de 1^e Scheepvaartstraat 30 in Hoek van Holland in de zomer van 2008.

Bron: Foto K.J.J. Waldeck, De Wijk

Foto 9. De ingang van Taxi Rooney aan de Concordiastraat om de hoek van de 1^e Scheepvaartstraat in Hoek van Holland in de zomer van 2008. De garage­deur gaf vroeger toegang tot de stalling van de ambulance.

Bron: Foto K.J.J. Waldeck, De Wijk



Foto 10. De twee strandtreintjes van Taxi Rooney met achteraan de tot locomotiefje omgebouwde Willys MB-oorlogsjeep met kenteken NS-11-61.

Bron: Foto K.J.J. Waldeck, De Wijk

100

Foto 11. De op 24 oktober 1921 zo jammerlijk verongelukte stoomreddingboot 'President van Heel' uit Hoek van Holland.

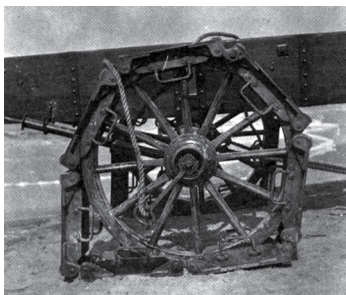
Bron: KNRM (Kees Brinkman), IJmuiden



Heel' op 24 oktober 1921 (foto 11). De boot was op weg naar de gestrande Franse lichter '*Falaise*'. De reddingboot werd gegrepen door een zware grondzee en sloeg om. Van de zeven bemanningsleden overleefde alleen de matroos F.D. van der Vlies de ramp, omdat hij kans zag op de romp van de boot te klimmen. De slachtoffers waren de schipper Jan de Geus en de machinist Christiaan Pieter Weenig, de stoker-machinist Dirk Boel en de opstappers Bastiaan Willem Boxman, Janus Visser en Willem van der Klooster. De boot kon worden geborgen en toen kreeg Jan de opdracht de omgekomen Weenig met een snijbrander uit de machinekamer te bevrijden. Het zou één van Jans zwaarste werken worden, omdat de machinist een goede bekende van hem was. Nog geen half jaar later, op 2 maart 1922, werd de boot als reddingboot weer in dienst gesteld. De verschrikkelijke ramp had zo'n grote indruk gemaakt, dat binnen afzienbare tijd rond tachtigduizend gulden voor de nabestaanden bij de Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (ZHMRS) binnenstroomde, zodat de zes weduwen en hun zestien wezen een ruime uitkering konden krijgen. En dat in de crisistijd!

Blijvende betrokkenheid bij de redding-maatschappijen

De reddingmaatschappijen zouden de aandacht van Jan blijven houden. De bootwagens waren soms uitgerust met grote platen rondom de wielen om weg-zakken in het (drijf)zand te voorkomen (foto 12). Deze platen hadden echter een andere omloop dan het wiel zelf en waren daarom geen succes (foto 13). Jan zou deze bootwagens van ordentelijke rupsbanden voorzien (foto 15). Rond 1920 kwamen de eerste tractoren bij de Nederlandse redding-maatschappijen om de bootwagens met de strandreddingboten in zee te trekken. Het waren trekkers van het Engelse merk Clayton & Shuttleworth. In 1938 werd voor het station '*De Beer*' op Rozenburg een Caterpillar D4 aangeschaft. Ze waren voorzien van zware rupsbanden, die menig straatmaker tot wanhoop



bracht, omdat zij daarmee de verharde klinkerwegen aan barrels reden. Indien de tractoren echter in zee kwamen, waren hun motoren en andere techniek blootgesteld aan het zeewater en vielen dus regelmatig uit. Jan Rooney - en na de oorlog vooral zijn zoon Cees (*1907) - deed het onderhoud voor de redding-maatschappij op Hoek van Holland en maakte de tractoren waterdicht door er een ijzeren mantel omheen te bouwen met vier karakteristieke, gebogen be-en ontluchtingspijpen, zodat het probleem tot het verleden behoorde. Deze tractor werd feestelijk ten doop gehouden bij de opening op 7 juli 1939 door Prins Bernhard van het reddingstation van de toen nog niet Koninklijke (1949) Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (ZHMRS) - kortweg de 'Zuid' - op 'De Beer' op Rozenburg met de strandmotorreddingvlet 'Maasvlakte' (foto 14). Het station werd in de oorlog opgeheven. De vlet ging

Foto 12. De bootwagen van een strandreddingboot met van ijzeren platen voorziene wielen om te voorkomen, dat de wagen in het (drijf)zand zou wegzakken.

Bron: Werkman, Evert - : Redden, Ploegsma Amsterdam 1974, pg 81

Foto 13. Een wiel van de bootwagen van een strandreddingboot met de ijzeren platen om te voorkomen, dat de wagen in het (drijf)zand zou wegzakken.

Bron: Werkman, Evert - : Redden, Ploegsma Amsterdam 1974, pg 81



Foto 15. De door Jan Rooney voor de oorlog waterdicht gemaakte Caterpillar-tractor van het station 'De Beer' op Rozenburg met de motorvlet 'Prinses Margriet' op de bootwagen op de duinovergang bij Ter Heyde. Deze Caterpillar wordt nu gerestaureerd in het Reddingmuseum 'Jan Lels' in Hoek van Holland.

Bron: Foto A. Sinke, Maassluis



Foto 14. De opening van het reddingstation 'De Beer' op Rozenburg op 7 juli 1939 door Prins Bernhard (op de tractor tweede van links met witte pet) met de door Jan Rooney waterdicht gemaakte Caterpillar-tractor.

Bron: KNRM (Kees Brinkman), IJmuiden

naar Ouddorp. Ook de trekker overleefde de oorlog. Hij werd verstop in een klein pakhuis in Maassluis. De bootwagen kwam in Vlaardingen terecht. Na de oorlog werd met de trekker de bootwagen in Vlaardingen opgehaald en zou de complete combinatie op eigen kracht rijdend op zogenaamde straatplaten naar Hoek van Holland worden gereden voor een opknapbeurt om daarna op het reddingstation van Ter Heijde te worden geplaatst waar inmiddels een nieuwe reddingsschuur was geplaatst (foto 15).

Rooney maakte ook nog een motorlorrie, die over de aangelegde rails van de aanlegsteiger in de Nieuwe Waterweg over de Zuiderpier personeel en materiaal naar het boothuis kon vervoeren. Het was ook mogelijk een vrijhangende brancard op deze lorrie te bevestigen voor het vervoer van patiënten van die Zuiderpier naar de aanlegsteiger.

Nadat na de oorlog voor veel geld eerst twee Case-tractoren van de Roadless Tractor Ltd waren overgenomen van de Britse Royal National Lifeboat Institution (RNLI), voorzag tussen 1949 en 1955 'Baas' Ceas Rooney zeven nieuwe Caterpillar D4 landbouwtractoren van 60 pk voor de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij (KNZHRM) – kortweg de 'Noord' - van een overeenkomstige waterdichte mantel en pijpen.

In 1981 liep de Caterpillar van Ter Heijde bij het binnenhalen van de motorvlet 'Prinses Margriet' ver in zee op een 'tripod', een overblijfsel van de strandversperringen uit de Tweede Wereldoorlog. Hij werd gespiest, raakte zwaar beschadigd bij het bergen en werd uiteindelijk total loss verklaard. Na zeventien jaar blootgesteld te zijn aan de elementen, is hij bij het Reddingmuseum 'Jan Lels' terechtgekomen, waar hij wordt gerestaureerd en waarbij nu weer een Rooney - Jan (Johannes Hendrikus Maria) Rooney (* Hoek van Holland, 13 april 1936) de kleinzoon van de 'ouwe' Jan – is betrokken.

Ook het materieel van de vrijwillige brandweer van Hoek van Holland werd al van voor 1940 tot ver in de zeventiger jaren tezamen met andere brandweervrijwilligers door 'Baas' Ceas (*1907) en zijn broer Jo (*1913) nauwgezet onderhouden en als respectievelijk brandmeester en onderbrandmeester van groep 66 (van de gemeente Rotterdam) bediend tijdens de hulpverleningen.

De eerste auto's

Het moet al voor 1920 zijn geweest, dat Jan voor eigen genoegen een automobiel kocht. Hij kreeg hiervoor het provinciale nummerbewijs H-13962. Als nagenoeg de enige in de Hoek werd hem soms heel beleefd gevraagd of hij een ritje wilde doen. Zo werd hij steeds meer bekend als taxichauffeur en kreeg klanten van heinde en verre, mede door de veerdienst op Engeland en de aansluitende treinverbindingen naar heel Europa tot in Moskou toe. Het bracht Jan er toe luxere auto's aan te schaffen voor de verhuur. Hij kreeg daardoor ook steeds voornamere gasten, zoals Prins Hendrik, Koningin Ingrid van Denemarken, de toenmalige Kroonprinses van Zweden en vele binnen- en buitenlandse staatshoofden - waaronder vice-president George H.W. Bush Sr. - en ministers.

De vierde zoon Piet zou in 1932 op 21-jarige leeftijd aan een longontsteking overlijden. Antibiotica waren natuurlijk nog niet beschikbaar (pas in de Tweede Wereldoorlog). Toen het noodzakelijk was Piet naar een ziekenhuis te vervoeren, liet de ziekenauto uit Rotterdam heel lang op zich wachten. Piet zou mede daardoor in Hoek van Holland overlijden. Dit was voor zijn vader vermoedelijk één van de redenen met ziekenvervoer te beginnen. Op 19 oktober 1937 krijgt Jan op zijn verzoek van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam, waartoe Hoek van Holland sinds 1 januari 1914 behoort, een bedrijfsvergunning voor de exploitatie van drie huurauto's. Bij het uitbreken van de oorlog waren dat twee negenpersoons DeSoto's en één vijfpersoons Packard. Daarnaast had hij privé nog een vijfpersoons Chevrolet. Tijdens de brand van Rotterdam op 12 mei 1940 als gevolg van de Duitse aanval ging één van de DeSoto's verloren. In de oorlog werden uiteindelijk de overige auto's bij een boer in Kwintsehl in het hooi verscholen. De Duitsers kenden deze praktijken, waarbij ook onderduikers in dat hooi werden ondergebracht. Regelmatig kwamen zij dan langs om dwars door de hooibergen diverse salvo's af te vuren. De overgebleven auto's van Rooney kwamen echter ongeschonden uit de oorlog. De Chevrolet heeft direct na de oorlog met Gerrit Klewegt aan het stuur dienst gedaan voor de Binnenlandse Strijdkrachten.

De bedrijfsvergunning werd op 25 april 1947 voor de auto's met de provinciale kentekens H-57400, H-75128 en HZ-19254 bevestigd. Het zijn op dat moment de vooroorlogse, vijfpersoons Chevrolet (foto 16), een negenpersoons DeSoto,



Foto 17. De Chrysler NewYorker uit 1947 met het kenteken HZ-19254 op de Duinweg bij de villa van mevrouw Bokhoven met Jan Rooney bij de auto. Onder andere deze auto werd gebruikt voor liggend ziekenvervoer.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

Tel. 333
Tel. 333

GARAGE ROONEY

**Reparatie-
Stalling- en
Taxibedrijf**



Speciaal trouwrijden en ziekenvervoer
Concordiastraat 1, Hoek v. Holland

Foto 16. Een advertentie van Garage Rooney aan de Concordiastraat 1 in Hoek van Holland met een vijfpersoons Chevrolet Stylemaster uit 1947, die dus niet tot het wagenpark heeft behoord.

Bron: De Vuurtoren, 19 februari 1954
(Collectie John Rooney, Hoek van Holland)

104

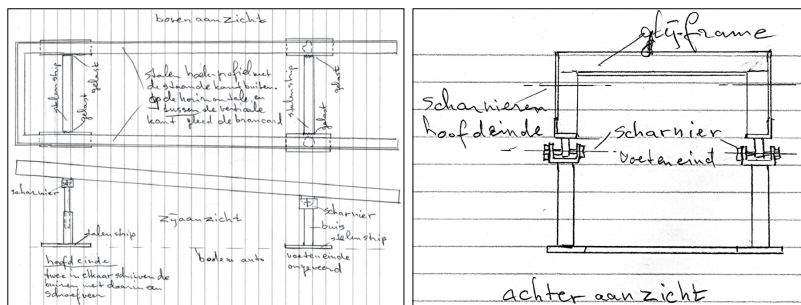


Foto 18.1. en 18.2. Tekeningen van Jan Rooney (*1936) uit 2008 van het al voor de oorlog in eigen beheer ontworpen en vervaardigde brancardonderstel voor de DeSoto's en de Chrysler.

Bron: Collectie Jan Rooney, Hoek van Holland



Foto 19. Het interieur van een overeenkomstige Chrysler Windsor uit 1947 van het Witte Kruis uit Den Haag als van Jan Rooney uit Hoek van Holland met een op een uitneembaar brancardonderstel ingebrachte brancard.

Bron: Collectie K.J.J. Waldeck, De Wijk

de vijfpersoons Packard en een nieuwe, zescilinder, negenpersoons Chrysler NewYorker, die het kenteken HZ-19254 kreeg (foto 17). Beide negenpersoons limousines konden – net als voor de oorlog bij de beide DeSoto's - geschikt gemaakt worden voor liggend ziekenvervoer met een zelfgemaakt brancardonderstel (foto 18.1. en 18.2). Na het neerklappen van een deel van de rugleuning van de achterbank kon het onderstel via de achterklep geplaatst worden, waarna via dezelfde klep de brancard naar binnen geschoven kon worden (foto 19). Eén van de klapbankjes achter de voorbank was dan beschikbaar voor een begeleider. Deze Chrysler had Rooney op toewijzing na de oorlog gekregen voor zeven-duizend gulden. Vermoedelijk zijn er maar enkele van dit type in Nederland geweest. Hij heeft meer dan 500.000 kilometer bij Rooney gereden.

De eerste ziekenauto's

Met een Ford Country Squire stationcar uit 1956 werd halverwege de jaren vijftig een eerste stap naar volwaardig, liggend ziekenvervoer gezet. Het was nog steeds een taxi, maar de ruimte was met zijn eigen uitneembare brancardonderstel zeker voor die jaren al meer geschikt voor ziekenvervoer dan de eerder gebruikte limousines. Hij had een V8-motor, die vergelijkbaar was met de zeer sterke Thunderbird-motor en kon verschrikkelijk hard rijden. De Rooney's zijn daar nog steeds onder de indruk van.

Twee Commer-personebusjes aan het begin van de zestiger jaren werden ook nog voor liggend ziekenvervoer gebruikt.

Na de Ford volgde de eerste 'echte' ziekenauto: een nieuwe Chevrolet Biscayne uit 1965 met kenteken FE-33-30. Het was de ziekenauto, die John op 1 juni 1969 van zijn vader zou overnemen. De eerste rit met deze Chevrolet was met de vrouw van 'jonge' Cees, Anneke Rooney-Huisman (*1940), die één of twee dagen tevoren bevallen was van hun zoon Robert (*24 juni 1965), naar het Holy Ziekenhuis in Vlaardingen, omdat de moederkoek vast was blijven zitten.

In 1969 kon een na vier jaar bij de Rotterdamse geneeskundige dienst afgeschreven Ford Country Sedan uit 1965 met een carrosserie van Akkermans uit Oud-

Gastel worden overgenomen. De eerste Ford is toen reserveauto geworden. De Ford Country Sedan zou in 1970 alweer naar Jan van der Meer in 's-Gravenzande gaan om daar een derde leven als ziekenauto te beginnen (foto 20). Ongeveer vier jaar later werd weer van de Rotterdamse geneeskundige dienst een ziekenauto overgenomen. Nu een Mercedes-Benz W122 met het kenteken 23-61-MF uit 1969. Deze auto kreeg voor het eerst de voor Rooney enige tijd karakteristieke pauselijke kleuren wit en geel (foto 21).

De eerste, splinternieuwe ziekenauto was een Mercedes-Benz 220D (W122) met het kenteken 11-99-VL uit 1972 met een carrosserie van Binz uit het toen West-Duitse Lorch (foto 21). Ook deze auto kreeg de huiskleuren wit en geel en later daarnaast een brede, rode fluorescerende band en twee in plaats van één blauw zwaailicht. Hij deed tot 1979 dienst, toen hij in januari van dat jaar werd vervangen door een nieuwe Chevrolet ChevyVan met het kenteken DL-74-LZ en een voor Nederland zeldzame carrosserie van Miesen uit Bonn (foto 22). Weer zeven jaar later, in juli 1986, werd deze Chevrolet vervangen door een nieuwe Opel Senator met opnieuw een carrosserie van Miesen uit Bonn en het kenteken PX-



Foto 20. De Ford Country Sedan uit 1965, die Taxi Rooney van de Rotterdamse geneeskundige dienst rond 1970 overnam, met John Rooney achter het stuur.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland



Foto 21. Links de Mercedes-Benz (20-61-MF) W122 met een carrosserie van Akkermans uit Oud-Gastel uit 1969, die rond 1974 van de Rotterdamse geneeskundige dienst werd overgenomen en rechts de eerste nieuwe Mercedes-Benz 220D (W122) (11-99-VL) uit 1972 met een carrosserie van Binz uit Lorch (West-Duitsland) tegenover het pand aan de Rietdijkstraat 78-86. Beide hebben een rode fluorescerende band boven de zijstrip en een lichtgele kleur onder de zijstrip.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

106



Foto 22. De Chevrolet ChevyVan uit 1979 met een voor Nederland zeldzame carrosserie van Miesen uit Bonn in de 1^e Scheepvaartstraat tegenover de garage in Hoek van Holland.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

Foto 23. De Opel Senator uit 1986 met een carrosserie van Miesen uit Bonn voor de garage-ingang in de Concordiastraat 3 in Hoek van Holland.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

55-ZJ (foto 23). Hij had honderddertigduizend gulden gekost, maar was rijklijk voorzien van reanimatieapparatuur en evacuatieplanken (foto 24 en 25). Deze auto is vermoedelijk in 1991 verkocht aan de autohandel, omdat in dat jaar in september de laatste ambulance bij Rooney kwam. Het was een Chevrolet ChevyVan met het kenteken DD-VP-80 en een carrosserie van Wheeled Coach, geleverd door De Vries Ambulances uit Assen (foto 26 en 27). Bij de overdracht van de ziekenvervoeractiviteiten van Rooney 1 november 1993 ging deze auto mee naar de GGD Nieuwe Waterweg-Noord in Vlaardingen.

De bemanning van de ziekenauto's

De bezetting van de ziekenauto's bestond altijd uit twee mensen, waarvan tenminste één een EHBO-diploma had. Aanvankelijk waren dat 'Baas' Cees en zijn broers Jan en Jo en na de oorlog ook de leden van de E.H.B.O.-Brigade, die als tweede man op de bok optraden en heel vaak de kwalificatie 'hulpbroeder bij



Foto 24/25. Het interieur van de Opel Senator met een Ferno-Washington brancardonderstel en (links tegen de wand) een schepbrancard, een Medumat-beademingsautomaat van Weinmann, een beademingsballon met gezichtsmasker aan de zuurstoffles en een M/D3-monitor/defibrillator van Datascope. Via de achterklep zijn rechts de hartmassageplank en de beugels voor een tweede brancard zichtbaar.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland



Foto 26. De Chevrolet ChevyVan uit 1991 met een carrosserie van Wheeled Coach in de Berghaven van Hoek van Holland.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

Foto 27. Het interieur van de Chevrolet ChevyVan uit 1991.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

de GG & GD van Rotterdam' hadden. In de jaren vijftig deden ook 'jonge' Cees (*1939) en zijn broer Jan (*Hoek van Holland, 13 april 1936), die later HTS-werktuigbouw zou studeren, mee. John (*1944) en Henny (Hendrika Berendina) Nagelhout (*Rotterdam, 25 juni 1994) trouwden op 17 maart 1965 en namen het taxi- en ziekenvervoerbedrijf vijf jaar later in 1969 van hun vader Jo (*1913) en oom Cees (*1907) over. Jan (*1909) had zich intussen uit de zaak teruggetrokken en was met zijn gezin naar Tilburg verhuisd.

Als Henny 's-nachts de telefoon had aangenomen, moest John door haar wel zijn bed uitgeschopt worden. In de loop van de tijd kon men bijna altijd een beroep doen op Leo Vermeulen, het laatste lid van de E.H.B.O.-brigade. Hij was niet alleen een EHBO'er, maar ook een Rode Kruisman – zoals alle brigadeleden waren - en werd later nog opgeleid tot ambulancebegeleider-niet-verpleegkundige. Behalve op de ziekenauto ging hij ook dikwijls mee op de reddingboot in de speciale, uit dertien (later zeventien) man bestaande E.H.B.O.-brigade samen met de huisartsen K.M. Knip (tot 1950), J.J. van Lonkhuyzen (1950-1971) en A.W.L. Hut (vanaf 1971). In de loop van de jaren verschenen ook trouwe medewerkers als Daan Quak en Bert Brussaard op de ziekenauto.

In 1989 kwam de eerste verpleegkundige. Het was Hetty Hut (*1965), de dochter van Alfred Hut, de plaatselijke huisarts. Alfred Hut was zeer betrokken bij de hulpverlening door de reddingboot en de ziekenauto's van Rooney. Hij had in zijn studietijd tijdens zijn co-assistentenschap sociale geneeskunde zelf op de ziekenauto van de Groningse GGD gezeten. Hetty wilde graag geneeskunde studeren, maar werd tweemaal uitgeloot. Zij werd verpleegkundige en kwam bijna als vanzelfsprekend op de ambulance van Rooney. In 1988 was 'moeder' Henny Rooney op aandringen van John op zoek naar een eerste verpleegkundige op de ambulance van hun bedrijf. Ze kon echter niemand vinden, die bereid was tot een 24-uurs paraatheid. Hetty Hut had half februari haar eindgesprek van de opleiding tot A-verpleegkundige in het Ikazia Ziekenhuis in Rotterdam en had



Foto 28. Van links naar rechts Leo Vermeulen, Bert Brussaard, Hetty Hut en Daan Quak met 'de taart van de maand' voor de Chevrolet ChevyVan uit 1991 voor de deur van de ambulancegarage in de Concordiastraat. Hetty Hut was de eerste verpleegkundige bij Taxi Rooney en de overigen waren ambulancebegeleider-niet-verpleegkundige.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland

nog geen werk gevonden na die opleiding. Zij had geen bezwaar tegen de gewenste 24-uurs beschikbaarheid, dat had ze van thuis meegekregen. Ze vroeg 'moeder' Rooney of ze kon wachten en trad vervolgens op 1 april 1989 in dienst bij Rooney. Ze volgde in 1989 en 1990 in het Rotterdamse Dijkzigt Ziekenhuis de SOSA-opleiding tot ambulanceverpleegkundige en later nog een cursus cardiologie, omdat ze geen coronary care-opleiding had gevolgd. In 1988 volgde ze ook met succes de VVAA-reanimatiecursus. Het dienstverband bij Rooney duurde slechts vier jaar, want op 1 november 1993 werden de ambulance-activiteiten gestaakt en overgedragen aan de GGD Nieuwe Waterweg-Noord te Vlaardingen en wisselde zij samen met de twee ambulancebegeleiders-niet-verpleegkundigen Bert Brussaard en Daan Quak van werkgever (foto 28).

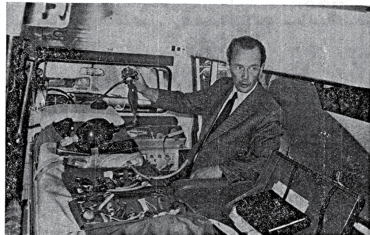
De uitrusting van de ziekenauto's

Dokter Hut en het brigadelid Henk de Weers hebben John altijd gemotiveerd goedgevoelt in de wereld rond te kijken wat de ontwikkelingen op het gebied van de ambulancehulpverlening waren. De ongevallen op zee, maar ook de ziektegevallen, die door de reddingboot in de Berghaven van Hoek van Holland aan wal werden gebracht en de voortdurende dreiging van een grote ramp als gevolg van de voortschrijdende industriële ontwikkeling rond de Nieuwe Waterweg en de toenemende scheepvaart, waren van het begin af aan voor Rooney stimulansen geweest, ook voor vernieuwing in het ziekenvervoer. Rooney liep wat de uitrusting van de ziekenauto betreft dan ook al vaak ver vooruit.

In 1970 kwam op advies van dokter Hut de eerste mobilofoon van Motorola® geleverd door Radio Holland uit Rotterdam bij Rooney. Hut had deze mobilofoon gezien bij de Verkeersgroep – beter bekend als de 'Porsche-groep' – van de Rijkspolitie in Driebergen en had onmiddellijk besloten één voor zichzelf aan te schaffen, zodat hij beter met zijn vrouw Miep – die thuis het 'fort' bewaakte – kon communiceren.

Nog geen drie jaar na de proefnemingen in Nederland met een cardulance ('harttenwagen') in 1970, werd na de ingebruikneming van de nieuwe Mercedes-Benz in 1972, door de immer actieve dokter Hut zelf de eerste reanimatieapparatuur voor de ambulance in Hoek van Holland aangeschaft. De aanleiding van deze ongewone stap van Hut was een hartinfarct van een zeeloods uit zijn vriendenkring tijdens zijn eerste vaart op een mammoettanker één of twee jaar eerder. Hut kwam toen niet veel verder dan een reanimatie op lekenniveau (hartmassage en mond-op-mondbeademing) en kreeg de loods op die manier ook niet van boord. Het lukte hem dus niet de loods in leven houden. Hij vond dat niet te verdragen. Voortaan zou Hut bij een hulpverlening – zelfs op schepen of op het strand – de apparatuur zelf mee naar de plaats van het incident nemen en aldaar met zijn apparatuur de reanimatie beginnen. De uitrusting bestond uit een monitor/defibrillator, beademingsapparatuur en een cardiograaf op batterijen (foto 29). Zodra de ambulance was gearriveerd met meestal John of Henny Rooney aan het stuur, werd de patiënt met apparatuur in de ambulance gedragen. Hut begeleidde in dergelijke gevallen de patiënt tot in het ziekenhuis! Zo hadden ze al ver voor de invoering van het Inventarisbesluit van de Wet ambulance-

Hart- en beademingsapparatuur in ambulance garanderen grootste kans voor patiënten



Vrijdagavond is onder grote belangstelling, onder meer van leden van de desamptenariteit, de nieuwe ambulance van het ziekenhuis (L. A. M. Rooney, in gebruik genomen. Officieel is de nieuwe wagen al in gebruik, maar het doel van deze officiële inauguratie was vooral om aan belangstellenden de nieuwe hartapparatuur te laten zien. Met hartbeademingsapparatuur en beademingsapparatuur heeft de Hoek, jaar voor van het Westland, een unieke wagen. Tot nu toe zijn er van deze wagen onder de meest caritabele, nog maar enkele in heel Nederland en dat zijn meestal nog gespecialiseerde wagen van ziekenhuizen die uitnodigend dienst doen voor het vervoer van hartpatiënten. De combinatie die hier te gronde is vijf jaren,

namelijk een ambulance wagen van een particulier ondernemer en apparatuur die is aangebracht door een hartspecialist. Het is mogelijk om met de nieuwe apparatuur op een andere en accurate wijze het hart te starten met een hartbeademingsapparaat. Zo kan men reeds in de wagen hart- en longfuncties van patiënten maken.

Zaai in Hoek van Holland kan de wagen bij verdere ontwikkelingen, bij namen en andere extensies zijn eigen bewijzen, maar gaarne met name met de patiënten uit de nootdrukkende wagen, de hartbeademingsapparatuur, die in de wagen is ingebouwd, bestaat uit apparatuur, waarop men direct via beeld en geluid, de toestand van het hart van

gram. De complete apparatuur is eigendom van dr. A. W. L. Hut. Ze is dan ook niet te koop in de ambulance wagen en dat is ook niet wettelijk, want vaak is het nodig de behandeling te plaatsen te beginnen, zelfs voordat de ziekenwagen is gearriveerd. Vanuit de ziekenwagen is het mogelijk de cardiogramgegevens via de gewone telefoon af te lezen, al bij voorbaat door te geven naar het ziekenhuis waaraan de patiënt zal worden vervoerd. Aan de hand hiervan kan de specialist zijn conclusie trekken en eventueel reeds tijdens het vervoer aanwijzingen voor behandeling geven.

In de meeste gevallen treedt John Rooney zelf op als chauffeur van de ambulance en in noodgevallen draagt ook zijn vrouw haar steentje bij met de besturing van de tweede wagen.

In de nieuwe ambulance bevindt zich ook beademingsapparatuur. Deze kan volledig automatisch worden ingesteld voor zowel de beademing als de afvoer van zuurstof en kan worden ingesteld voor volwassenen en kinderen.

Dokter Hut, die vrijwel persoonlijk alle patiënten in de ambulance aan de bevelenstellende toonde, gaf bij dit alles een dekendring, maar voor iedereen begrijpelijke uitlegging. Een investering van vele duizenden gulden had omgerekend al enkele jaren met goed resultaat dienst gedaan.



vervoer in 1978 in nauwe samenspraak met dokter Hut meer uitrusting op de ambulance dan het besluit eiste. Een Ferno-Washington brancardonderstel geleverd door MEVRA uit Bodegraven werd in 1972 zelf in de nieuwe Mercedes-Benz ingebouwd. Net als een aluminium schepbrancard (foto 30). Ook werd in 1978 uit Australië weer eens een nieuw type Thomaspalk voor het immobiliseren van bovenbeenbreuken meegebracht. Aan het eind van jaren zeventig hadden ze zelfs al een ampullarium aan boord, dat ter beschikking van de huisartsen kon worden gesteld. De provincie verbood John Rooney deze aanvulling op zijn uitrusting en kwam dat eens met zeven man sterk controleren! John noemt zichzelf nog steeds de 'vakidoot uit de Hoek'.

Het einde van het ziekenvervoer door Taxi Rooney

Het einde van het ziekenvervoer door Taxi Rooney kwam na bijna vijftig jaar op 1 november 1993 na een teleurstellende strijd met de provincie en de ziektekostenverzekeraars. Er waren zelfs rechtszaken voor nodig geweest. In de loop der jaren was de samenwerking tussen de vier 'Westlandse' ziekenvervoerbedrijven gegroeid. Men was begonnen met het verdelen van de avond- en weekenddiensten. Om de avond en om het weekend deden de Rooney uit Hoek van Holland en Van Veen uit Poeldijk dienst of Van der Meer uit 's-Gravensande en Frans uit Naaldwijk. Ook begon het besef door te dringen, dat 'groter groeien' noodzakelijk was om het hoofd te bieden aan de wensen van het provinciaal bestuur en de ziektekostenverzekeraars. Het taxi- en ambulancebedrijf van

Foto 29. Een trotse dokter Hut demonstreert de nieuwe reanimatieapparatuur in de Mercedes-Benz ambulance uit 1972 van Taxi Rooney uit Hoek van Holland, waarmee zij zonder twijfel voorop liepen in Nederland.

Bron: De Vuurtoren. Nieuws- en Advertentieblad voor Hoek van Holland, 16 juni 1973

110

Foto 30. De Mercedes-Benz 220D (11-99-VL) met op de brancard de grootmoeder van Leo Vermeulen en links Jaap Boel en rechts John Rooney in de Prins Hendrikstraat. Let op het Ferno-Washington brancardonderstel en de schepbrancard.

Bron: Collectie John Rooney, Hoek van Holland



Jan Fransen was op 1 december 1979 al door Wim van Veen overgenomen en in 1992 waren om die reden de ambulanceactiviteiten van Wim van Veen - en dus die van Jan Fransen - en Jan van der Meer samengevoegd in de 'Ambulance-dienst Westland'. Het was de bedoeling, dat ook Taxi Rooney zich bij dit nieuwe gewas voor de Glazen Stad zou voegen, maar daar stak het provinciaal bestuur onder dreiging van intrekking van de twee vergunningen van Rooney een stokje voor. Hoek van Holland hoorde gemeentelijk bij Rotterdam, maar werd aangestuurd door de CPA Delft, die in 1990 tot de CPA Den Haag zou gaan behoren. Hoek van Holland zou vanaf dan onder de CPA Rijnmond in Rotterdam vallen. John Rooney moest eieren voor zijn geld kiezen en dus zijn ambulance-activiteiten verkopen aan de nieuw opgerichte GGD Nieuwe Waterweg-Noord in Vlaardingen. Zoals gezegd kregen de twee ambulancebegeleiders-niet-verpleegkundigen Bert Brussaard en Daan Quak en de verpleegkundige Hetty Hut, alsmede de Chevrolet ChevyVan uit 1991 met ingang van 1 november 1993 een nieuwe baas. De taxiactiviteiten werden tot op de dag van vandaag voortgezet onder de vertrouwde naam Taxi Rooney onder leiding van de twee zoons van John en Henny Rooney, John en Edwin Rooney.

Herinneringen

De hulpverleningen in Hoek van Holland stonden veelal in het teken van de scheepvaart en niet alleen van de weinige schepen, die aan wal lagen. Voor Hoek van Holland was een zeer groot gebied aangewezen voor die schepen, die nog niet tot de haven van Rotterdam konden worden toegelaten of die lagen te wachten op een nieuwe opdracht ('*deep anchorage*'). Regelmatig deden zich ongevallen en ziektegevallen op deze schepen voor, die door de Radio Medische Dienst van het Nederlandse Rode Kruis via 'Scheveningen Radio' (PCH) van advies werden voorzien. In enkele gevallen werd de reddingboot naar deze ongevalslocaties en zieken gedirigeerd. De plaatselijke huisarts behoorde dan

meestal - naast een lid van de E.H.B.O.-Brigade - ook tot de opstappers. Rooney wachtte het slachtoffer of de zieke stevast in de Berghaven in Hoek van Holland op om hem of haar over te nemen en naar een ziekenhuis te brengen.

'Als een neger'

De ongevallen op de rede van Hoek van Holland hadden niet zelden zeer ernstige gevolgen. De evacuatie vanaf een schip was bovendien niet altijd eenvoudig en soms levensgevaarlijk met de metersdiepe ruimen en de huizenhoge scheepswanden. Bovendien was de zee ook nog eens onstuimig, waardoor de reddingboot meters op en neer deinde.

Op een dag was een man van het voordek enkele meters lager op een tussendek gevallen. De reddingboot werd ter assistentie opgeroepen en ook deze keer voer dokter Hut mee. Hij was bijna altijd zeeziek, totdat de hulpverlening daadwerkelijk aanving, dan was hij even alles vergeten. De man had een ernstig schedelher-senletsel met veel bloedverlies, waardoor hij er uitzag *'als een neger'*. Ook blies hij blaasjes. Hut dacht: *'die krijg ik nooit levend aan de wal'*. Maar met man en macht lukte het de man op een brancard aan boord van de reddingboot te krijgen. In Hoek van Holland nam Rooney de ernstig gewonde over en zette met spoed koers naar de Sint Ursulakliniek in Wassenaar, waar toen neurochirurgische hulp geboden kon worden. Bij Madurodam in Den Haag claxonnerden één of twee automobilisten voor de voorrang vragende John Rooney. Het gevolg was, dat de gewonde zijn hoofd optilde en acuut dood bleef. Het was vijf uur na al de manipulaties van het vervoer vanaf zee de druppel, die de kan alsnog deed overlopen voor een bijkomende nekwerfelbreuk. Halskragen bestonden toen nog niet!

Met een open schedel op de voorplecht van de reddingboot

Een grote, oersterke, zwarte Afrikaanse man had een open schedelbreuk opgelopen op de rede van Hoek van Holland. De reddingboot erop af. Nu zonder dokter Hut. Toen de man aan boord was, moest hij op de brancard gaan liggen. Dat advies had de bemanning van dokter Hut meegekregen. Maar de man weigerde. Sterker nog, hij posteerde zich met hoofdverband en al op de voorplecht en liet zich zo naar de Berghaven van Hoek van Holland brengen. Daar aangekomen bracht Rooney de man naar het Havenziekenhuis in Rotterdam. Toen het verband was verwijderd, verspreidde zich een zeer penetrante geur van weggesijpeld hersenvocht. Zou de man het overleefd hebben?

De vlet van Teun sneller dan de reddingboot

Op een baggerschip in de monding van de Nieuwe Waterweg bij het nu verdwenen natuurmonument *'De Beer'* was een winch vastgelopen. Bij het losmaken schoot de winch los en vloog de handel met een forse klap tegen het hoofd van een opvarende. Een ernstig schedelher-senletsel met oogverwonding was het gevolg. Dokter Hut kreeg zoals gewoonlijk de melding het eerst en spoedde zich naar de reddingboot in de Berghaven. Teun Klop, de vletschipper, die altijd de scheepsradio uitluisterde, was reeds op stoom en de reddingboot nog niet. Samen

met dokter Hut spoedden zij zich naar de onfortuinlijke opvarende op het baggerschip. De man werd verbonden en met de inmiddels gearriveerde reddingboot naar de Berghaven gebracht. Rooney nam hem weer over en bracht ook deze gewonde naar de Sint Ursulakliniek in Wassenaar. Tien dagen later stond voor de eigen woning van John Rooney een man met een ooglapje en een draagdoek om de arm. Hij kwam John bedanken voor de goede zorgen, omdat hij het er levend had afgebracht en met behoud van zijn oog!

'Zo geil als boter'

Een opvarende van een bevoorradingschip was met verlof op de Harwich-boot onderweg van Engeland naar de Hoek. Hij bezondigde zich aan boord aan de bar fors aan alcohol. Hij kwam aan de praat met een jongedame en dacht met haar wel een wip te kunnen maken. De jongedame sribbelde echter tegen en uiteindelijk bemoeiden ook de pursers zich met deze ongewenste vrijage. De man raakte daar zo opgewonden van, dat hij zich vastgreep aan het aanwezige houtsnijwerk en tenslotte in een dwangbuis moest worden geregen om handelbaar te blijven voor het veerbootpersoneel. De ziekenauto van Rooney werd gewaarschuwd en bij aankomst van de veerboot werd de nog steeds opgewonden man naar het Havenziekenhuis in Rotterdam vervoerd. Aldaar vroegen de arts en de verpleegkundigen wat er nu toch aan de hand was. De man antwoordde: '*niets*', hij was alleen maar '*zo geil als boter!*'. Hij heeft zijn roes thuis verder uitgeslapen.

Builenpest

Mevrouw Hut nam altijd de telefoon voor haar man aan. De Radio Medische Dienst meldde deze keer, dat er builenpest op een schip voor de Hoek was uitgebroken. Als dat waar was, dan hadden de gezondheidsautoriteiten een groot probleem. Maar Hut vermoedde al wat anders. Builenpest was in de wereld nog slechts een laboratoriumziekte en de kans, dat er nu builenpest op een schip voor de havenmond was uitgebroken, schatte hij bijna op nul in. Hij vermoedde wel de mogelijkheid van Lues. Maar de Radio Medische Dienst had over de radio builenpest verondersteld en dus trok Hut alle registers open, al was het maar voor een goede oefening. Ze gingen met speciale kleding aan boord van de reddingboot en men zou de slachtoffers ook in isolerende kleding vervoeren. Voor dit doel had Hut wegwerpoveralls van de DSM uit Hoek van Holland gekregen. De Rotterdamse geneeskundige dienst was gewaarschuwd. De dienstdoende bacterioloog was het met Hut eens, dat het nauwelijks builenpest kon zijn. Maar samen besloten ze de '*oefening*' voort te zetten. De GGD zette een speciale wagen om deze infectie het hoofd te kunnen bieden in. De E.H.B.O.-Brigade ging in de wegwerpoveralls aan boord van de reddingboot en bracht slechts één aangedane patiënt ook gehuld in een wegwerpoverall aan wal. Hij kwam lopend van boord en werd door Rooney naar het ziekenhuis in Rotterdam vervoerd voor isolatie en verdere diagnostiek en behandeling. Hij werd ontsmet en zijn kleding werd verbrand. De diagnostiek gaf uitkomst. U raadt het al: Lues - een seksueel overdraagbare aandoening - en dus geen builenpest. Alle commotie voor niets?