

Terugblik op Alblasserdam

Deel I

door

Hennie van der Zouw

Een eerste bundel van Columns eerder verschenen op

www.alblasserdam.net

Column 1 t/m 18

Hennie van der Zouw publiceerde al eerder onder het pseudoniem H.V. Anderz:

Voetbal:

Voetbalfinales
Het Internationale Clubvoetbal

Schaatsen:

De Olympische Geschiedenis van het Langebaanschaatsen. Editie 2013
De Olympische Geschiedenis van het Langebaanschaatsen van 1924 t/m 2014

Terugblik op Alblasserdam

Deel I

De verzamelde Columns van Hennie van der Zouw

Deel I: Column 1 tm 18.

Zoals eerder verschenen op www.alblasserdam.net

Met dank aan het Internet en Fotosketcher.

Bewerking omslag en andere afbeeldingen: Hennie van der Zouw.

Eerste Druk.

November 2014.

Brave New Books.

Copyright © 2014 H.V. Anderz.

Toestemming wordt verleend tot het kopiëren, verspreiden en/of wijzigen van dit document onder de bepalingen van de GNU Vrije Documentatie Licentie, versie 1.2 of iedere latere versie uitgegeven door de Free Software Foundation; met als Omslagteksten voor de Voorkant en met als Omslagteksten voor de Achterkant. Een kopie van de licentie is opgenomen in de sectie getiteld "GNU Vrije Documentatie Licentie".

Voorwoord

Vanaf januari 2013 doe ik vrijwilligerswerk bij het Papendrechtse internetbedrijf www.bezichtig.nu.

Daar hou ik o.a. de nieuwswebsites van de Drechtsteden bij.

Dit werken aan nieuwswebsites stimuleerde me om nog meer te gaan schrijven. Zo heb ik inmiddels onder pseudoniem al een viertal boekjes over schaatsen en voetbal gepubliceerd.

Maar dat is nog niet alles.....

Dit boekje bevat mijn eerste verzameling van columns over de geschiedenis van Alblasserdam, welke sinds 2013 op de nieuwswebsite van Alblasserdam (www.alblasserdam.net) verschenen zijn. Een column van mij heeft altijd een geschiedkundige insteek die met Alblasserdam te maken heeft, maar ik begeef me in mijn columns ook op paden buiten Alblasserdam.

Veel plezier met dit boekje.

Hennie van der Zouw.

November 2014.

Alblasserdam.

Inhoudsopgave:

Voorwoord	Blz. 005
Inhoudsopgave	Blz. 007
I. Brug bracht oorlog naar Ablasserdam.	Blz. 009
II. De Ablasserdam verging in de Zuid-Chinese Zee.	Blz. 016
III. Crime Passionel in de Ablasserdamse Akkerwinde.	Blz. 022
IV. Hilmar J. de Haan. Wie was dat ook al weer.	Blz. 029
V. Kinderdijk is dat nu wel of niet een deel van Ablasserdam.	Blz. 033
VI. Cornelis van Eesteren. I: Zijn jonge Jaren.	Blz. 042
VII. Cornelis van Eesteren. II: Zijn Reis door Duitsland.	Blz. 049
VIII. Cornelis van Eesteren. III: Uitbreiding van Amsterdam door Ablasserdammer.	Blz. 061
IX. In Memoriam. Ablasserdammer en Oorlogsveteraan Arie Keesmaat.	Blz. 072
X. De Familiegiedenis van Ablasserdams Burgemeester Op ten Noord.	Blz. 078
XI. De Molentochten, het (Inter)nationale Schaatsfestijn vanuit Ablasserdam.	Blz. 088
XII. De Sint-Elisabethsvloeden in Ablasserdam, Kinderdijk en Dordrecht.	Blz. 094
XIII. Wat hebben de nakomelingen van Franz Harmen von Lindern met Ablasserdam te maken?	Blz. 103
XIV. Ontstond Hollands Glorie op 24 oktober 1866 in Streefkerk of Ablasserdam?	Blz. 111
XV. Tien generaties van de Ablasserdamse Familie Smit en hun plaats in de Wereldgeschiedenis.	Blz. 123
XVI. Kees van Kooten, voetballer, voetbaltrainer en International uit Ablasserdam.	Blz. 133
XVII. Simon Berman: burgemeester van Ablasserdam in 'Grote Oorlog' en daarna.	Blz. 143
XVIII. Jacobus Pieter van Eesteren: Ablasserdammer bouwt de Rotterdamse Kuip en nog veel meer.	Blz. 157
Nawoord	Blz. 167
A. Extra gegevens: Hilmar J. de Haan.	Blz. 168
B. Extra gegevens: Franz Harmen von Lindern.	Blz. 173

Terugblik op Ablasserdam

Door Hennie van der Zouw

I. Brug bracht oorlog naar Ablasserdam (11 mei 1940).

De brug over de Noord bij Ablasserdam werd in de 30-er jaren van de vorige eeuw gebouwd om zo een vaste verbinding tussen het eiland IJsselmonde en de Ablasserwaard te verkrijgen. In 1939 was de bouw afgerond, en op 14 november van dat jaar werd de brug geopend. Ook het nieuwe stuk van de A15 tussen Sliedrecht en Hendrik-Ido-Ambacht werd die dag geopend, waardoor er een snelle verbinding tussen Rotterdam en Nijmegen ontstond.



Niemand zal bij de bouw van deze verkeersbrug hebben kunnen bedenken wat voor ellende deze brug naar Ablasserdam zou brengen in de meidagen van 1940.

De verkeersbrug over de Noord moest welvaart naar het slapende plaatsje Ablasserdam brengen, geen ellende, geen vlammen en dood. En toch was de brug bijna vergeten.....

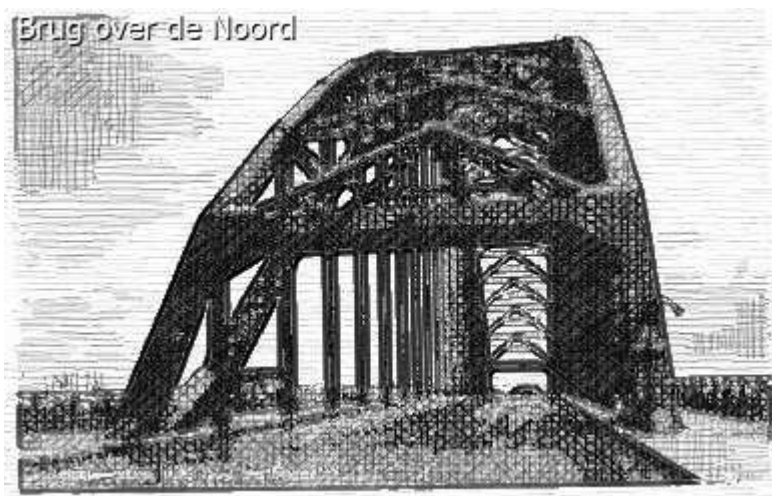
Op de oudere stafkaarten van het Nederlandse leger werd deze nieuwe verkeersbrug over de Noord en het nieuwe stuk van de A15 nog niet aangegeven, en zo kwam het dat deze nieuwe oost-west verbinding, tijdens de Duitse inval van mei 1940 nauwelijks werd benut door ons Leger, maar ook niet door het Duitse Leger.

De Duitse inlichtingendienst, de spionnen van Hitler, hadden hier een aantal steekjes laten vallen, en niet opgemerkt dat deze verkeersbrug al meer dan een half jaar in gebruik was. Mede ook omdat de

Duitse invallers dezelfde kaarten gebruikten als het Nederlandse Leger kwamen de aanvallers hier voor een grote verrassing te staan. Generaal Kurt Student, bevelhebber van de Duitse luchtlandings-troepen, schreef in zijn memoires dat hij niet beter wist dan dat de brug over de Noord nog in aanbouw was. Dit was dus duidelijk een fout van de Duitse inlichtingen dienst, die juist in het gebied rondom Dordrecht zo actief was geweest, maar dat is een ander verhaal.

In de vroege ochtend van vrijdag 10 mei 1940, twee dagen voor Pinksteren, landden de eerste Duitse parachutisten op het eiland IJsselmonde. Ze hadden opdracht gekregen om de bruggen bij Rotterdam en Dordrecht te bezetten, om zo de opmars van het Duitse leger te kunnen bespoedigen.. Tot hun grote verrassing troffen Duitse verkenners, die naar het gebied van Ridderkerk en Hendrik-Ido-Ambacht waren gestuurd om het veer naar Alblasserdam te bezetten, daar geen veer aan, maar een prachtige nieuwe verkeersbrug.

Er werd direct alarm geslagen, en Generaal Kurt Student, die zeer verrast over deze nieuwe brug, stuurde meteen versterkingen achter de verkenners aan.



Toen de brugwachter van de brug over de Noord, die zich aan de Alblasserdamse kant bevond, aan de overkant vanuit Ridderkerk, dus vanuit het noorden Duitse troepen zag verschijnen, sloeg hij groot alarm. Na overleg met Burgemeester van Scheers van Alblasserdam, werd om 12.30 uur besloten om de brug open te

zetten.

Om ongeveer 17.30 die avond arriveerde een auto met Duitse militairen aan de Ridderkerkse kant van de brug. Ze verkenden snel de oprit en vertrokken weer. Een uur later kwamen ze terug. In het Duits riepen ze naar de brugwachter dat hij de brug neer moest laten, maar er werd niet gereageerd. Als reactie hierop begonnen de Duitsers zich aan de Ambachtse kant, de zuidelijke kant van de oprit in te graven.

In de loop van deze avond van 10 mei 1940 arriveerden de eerste Nederlandse soldaten van de zogenaamde Lichte Divisie op de fiets vanuit Brabant in Alblasterdam. Zij plaatsten hun fietsen tegen de dijk, en sloegen hun bivak op onder de brug. Deze Lichte Divisie had orders om de Noord over te steken en zich te voegen bij het strijdtoneel in en om Rotterdam, daar de Duitsers te verjagen en het vliegveld Waalhaven te heroveren.



Na aankomst van de Nederlandse militairen werden aan de Ambachtse kant van de brug weer vijandelijke soldaten waargenomen. Dit was voor Kolonel H.C. van der Bijl van de Lichte Divisie reden genoeg om de oversteek tot de volgende ochtend uit te stellen. Deze beslissing werd achteraf als een grote fout gezien, omdat er op dat moment nog maar weinig Duitsers aan de Ridderkerkse en Ambachtse kant van de Noord waren, en de kans daar om een bruggenhoofd te veroveren, nooit meer zo groot is geweest als op dat moment.

De Nederlanders betrekken stellingen rondom de brug en bestoken de Duitsers aan de overkant met mortieren en mitrailleurs.

In de loop van de nacht en de vroege ochtend van zaterdag 11 mei waren nog meer eenheden van de Lichte Divisie bij de brug over de Noord aangekomen, en zij hadden hun voertuigen onder aan de brug geparkeerd.

Ondertussen hadden de Nederlanders al meerdere pogingen ondernomen om de Duitse parachutisten aan de andere kant van de brug te verjagen, maar door het hevige tegenvuur van de Duitsers was dit nog niet gelukt.

Generaal Student wordt op de hoogte gebracht van de gevechten rond om de brug over de Noord, en is verrast dat er zo snel Nederlandse versterkingen aan de Alblasterdamse kant waren aangekomen. Hij stuurde in de loop van de nacht nog meer extra militairen en artillerie naar de Noord.

Bij het aanbreken van de dag, inmiddels dus 11 mei 1940, steken twee Nederlandse patrouilles met bootjes de rivier over. Ze moeten de Duitsers bij de oprit aan de Ambachtse kant van de brug uitschakelen. Eén van de patrouilles kan al snel niet verder, omdat er aan de Ridderkerkse kant van de brug brede, diepe sloten liggen. Die stonden ook niet op de kaart waarmee de aanval was voorbereid.

De patrouille aan de Ambachtse kant van de brug bestookte enkele uren lang de vijand, maar wordt dan teruggetrokken naar Alblasterdam. Ook een Nederlandse poging om rond 8.00 uur aan te vallen over de brug, mislukt. De klep van de brug werd nu neergelaten, maar door het hevige vuur van Duitse kant moesten de Nederlanders onverrichter zake terug. Om 10.00 uur wordt een tweede poging gewaagd om over de brug de Duitsers aan te vallen, maar weer zonder resultaat.

Vermeldenswaard bij deze acties is het moedige gedrag van de Nederlandse soldaten, en zonder iemand te kort te doen, willen we hier soldaat Jonges noemen. Soldaat Johann Jonges sneuvelde bij de gevechten rond de brug bij Alblasterdam, welke in de ochtend van 11 mei door eenheden van de Lichte Divisie een aantal maal werd bestormd. Johann Jonges toonde zich daarbij onverschrokken, door tijdens een vijandelijke aanval met mitrailleurs, een open vuurpositie in te nemen en zijn mitrailleur te bedienen, om zo zijn kameraden die dekking zochten te beschermen. Hij sneuvelde bij deze heldendaad.

Na de aanvallende acties van het Nederlandse leger riep Generaal Student rond 9.30 uur de Duitse Luftwaffe te hulp. Kort na 10.00 uur deze verschenen er een negental Duitse vliegtuigen in het luchtruim boven Alblasterdam: Stuka's. Een veertigtal bommen viel op en bij de oprit van de brug, en vernielden o.a. de daar geparkeerde voertuigen van de Lichte Divisie. Dit bombardement was voor de Nederlandse strijdkrachten de reden om de aanval op de Duitsers aan de overkant van de brug geheel af te blazen.

Om ongeveer 12.45 uur's middags, kwam de tweede Duitse luchtaanval. Weer negen duikbommenwerpers. Deze keer waren de Dam en de Polderstraat in het oude centrum van Alblasterdam het doelwit. Grote branden braken uit, en er waren een groot aantal slachtoffers te betreuren. Tien minuten later volgde een nieuwe luchtaanval, nu met brandbommen. Sommige Alblasterdamers hadden een toevlucht gezocht in de kelders van het waardhuis, en hoopten daar veilig te zijn. Integendeel, tien mensen kwamen hier om het leven.

Tientallen burgers werden tijdens deze bombardementen gedood of gewond. Het hele gebied aan weerszijde van het riviertje de Alblas, dat door het oude centrum van Alblasserdam stroomde, stond in korte tijd in lichterlaaie. Het gevolg was een enorme uittocht van burgers, die massaal via de uitvalswegen de open polders invluchtten, op zoek naar een veilig heenkomen.

Een uur later, om 14.00 uur volgde weer een nieuwe Duitse luchtaanval, en om 14.15 uur nog een. Bij deze laatste aanvallen werden niet zozeer bommen gegooid, maar militaire posities gemitrailleerd. Het centrum van Alblasserdam veranderde in een nog groter puinhoop, maar de oprit van de brug was nog steeds in Nederlandse handen.



Twee Junkers Ju-87 (Stuka's)

Tijdens de luchtaanvallen was het in Alblasserdam een hel, zowel voor bewoners als voor de soldaten van de Lichte Divisie. De Nederlandse soldaten zaten gevangen in een gebied met beperkte wegen en dijken in een vlak en open landschap. Er was voor hun geen veilig heenkomen.

De burgers van Alblasserdam zelf, ondergingen de luchtaanvallen zo mogelijk met nog meer angst en afgrijzen dan de soldaten. De laagduikende Duitse Stuka's met hun huilende sirenes, de gierende aankondiging van de vallende bommen en de onwerkelijk zware explosies, maakten

het vredige Alblasserdam tot een ware hel op aarde.

De Stuka's concentreerden zich niet alleen op militaire doelen langs de rivier, ze vielen ook objecten aan waar men Nederlandse militaire kwartieren verwachtte. Ze vielen knooppunten van wegen aan om de Nederlandse logistiek te ontregelen, en mitrailleurden legeronderdelen, die in het dekking loze gebied van deze polder, vanuit de lucht eenvoudig herkenbaar waren.

De vier aanvalsgolven die tussen 13.00 en circa 15.00 uur hun bommen lieten vallen, braken het moreel van de Nederlandse troepen. Ze richtten enorm zware schade aan in het dorpje Alblasserdam. Talloze huizen en fabrieksterreinen werden verwoest of raakten in brand, zodat de troepen die nog aan de Noord lagen zich ingeklemd voelden tussen de vijandige overzijde en grote branden in hun rug. Op het terrein van de firma Vroege waar Nederlandse militairen stellingen hadden betrokken, braken grote branden uit. De laaiende vlammen joegen alle militairen uit hun stellingen. In het stadje werden talloze burgerobjecten geraakt. Hele straten werden vernield door de zware bommen en opvolgende branden.

Een twintigtal mensen had dekking gezocht in de garage van bode Verloop aan de Plantageweg, maar dit gebouw kreeg een voltreffer te verwerken, en zeven mensen verloren het leven.

De gevolgen van de bombardementen waren voor Alblasserdam enorm, ze resulteerden in 28 doden, en ongeveer 180 woningen en winkels waren totaal vernield, waaronder de gebouwen van scheepswerf 'Werf de Noord' en het Gemeentehuis op de dam.

Aan het einde van de middag, na de bombardementen op Alblasserdam, werden er door de Nederlandse soldaten geen pogingen meer ondernomen om de rivier over te steken. De meeste troepen van de Lichte Divisie werden teruggetrokken uit hun stellingen bij de brug en overgeplaatst naar het Eiland van Dordrecht.

De gevluchte bewoners uit Alblasserdam waren een voorbode van een later die dag volgend formeel besluit de gemeenten Kinderdijk en Alblasserdam geheel te evacueren. Een laat besluit, maar desondanks had het tot gevolg dat de Alblasserwaard spoedig een ware evacuatiezone werd. Want de bewoners van de beide stadjes aan de Noord ontmoetten bij hun tochten oostwaarts, evacués uit de Betuwe, Wageningen en Rhenen.

De rivier de Lek, die ten noorden van de Alblasserwaard stroomt, richting de Noord, was gevuld met schepen vol evacués uit voornoemde steden, die naar het westen van ons land op de vlucht waren. De Alblasserwaard kreeg zodoende veel evacués te verwerken, waarop men niet was voorbereid.

Niemand zal ook ooit weten wat er gebeurd zou zijn in Alblasserdam, als de verkeersbrug over de Noord wel op de stafkaarten van de beide legers zou hebben gestaan, hoe zou de oorlog dan verlopen zijn? Zou de Lufwaffe dan ook Alblasserdam hebben gebombardeerd?

Niet voor niets kreeg de brug over de Noord de bijnaam: 'De vergeten Brug.'

Soldaat Johann Jonges ligt begraven op het ereveld bij de Grebbeberg en werd bij Koninklijk Besluit van 9 mei 1946 postuum de één-na-hoogste militaire onderscheiding toegekend, de Bronzen Leeuw. "Soldaat Jonges heeft zich door het bedrijven van bijzonder moedige en beleidvolle daden in de strijd tegenover de vijand onderscheidden, door in een gevecht nabij de Noord te Alblasterdam op 11 mei 1940, terwijl zijn kameraden voor hevig vijandelijk vuur dekking zochten, alleen een lichte mitrailleur in stelling te brengen en hiermee het vuur van de vijand vuur te beantwoorden, totdat hij dodelijk werd getroffen."

Bronnen:

www.zuidfront-holland1940.nl

www.deweekkrant.nl

Foto's bewerkt met Fotosketcher.

Hartelijk dank aan de originele makers van de foto's.

Terugblik op Alblasserdam

Door Hennie van der Zouw

II. De 'Alblasserdam' verging in Zuid-Chinese Zee. (14 juli 1735)



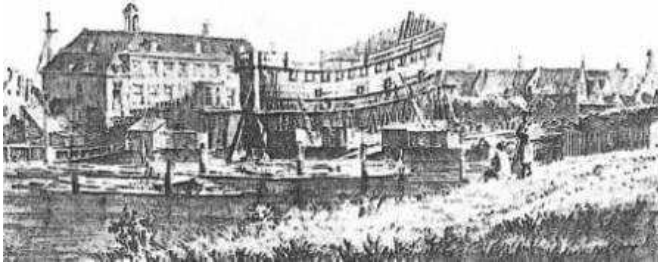
Op 14 juli 1735 voltrekt zich een grote scheepsramp in de Zuid Chinese Zee. Het Nederlandse retourschip van de V.O.C. met de naam 'Alblasserdam', vergaat op haar tocht richting de Chinese plaats Canton, het huidige Guangzhou.

De 'Alblasserdam' was een in 1725 gebouwde Oost-Indiëvaarder, een zogenaamd 'Spiegelretourschip' met een laadvermogen van 600 ton, en een lengte van 130 voet. Aan boord waren tussen de 140 en 160 man. Slechts 13 daarvan overleefden de ramp in de Zuid-Chinese Zee.

In 1725 was de 'Alblasserdam', een schip van het type 'Hekboot' gebouwd voor de V.O.C. Kamer van Delft, op een werf in Delfshaven.

Midden in de 17e eeuw was de hekboot in zwang geraakt als vrachtschip voor de Verenigde Oost-Indische Compagnie, de V.O.C. Het was een soort fluitschip, maar dan langer en voor en achter breed met een kleine platte maar hoge spiegel, dit om veel vracht te kunnen vervoeren. Nicolaes Witsen noemt het in zijn boek 'Aeloude en hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier', uit 1671 'een mengvorm met als onderschip de kenmerken van een fluit en de bovenbouw van een pinas'.

Nadat ze in begin 1727 afgebouwd was begon de 'Alblasserdam' aan haar eerste reis voor de V.O.C. Kamer van Delft naar Oost-Indië. Op 4 april van dat jaar vertrok de 'Alblasserdam' onder bevel van



Schipper Arie Janszoon Verduin van de Rede van Goeree naar Batavia. Op 5 augustus kwam het schip aan bij Kaap de Goede Hoop, waar het tot 22 augustus bleef om voedsel en water in te slaan. Hierna werd de reis naar Batavia vervolgd. Na een goede

oversteek van de Indische Oceaan werd op 25 oktober in Batavia afgemeerd.

Pas eind 1728 horen we weer iets van het schip de 'Alblasserdam' als, wederom onder bevel van Schipper Arie Janszoon Verduin een reis wordt ondernomen naar het in het noordwesten van het huidige India gelegen Surat.

Het tegenwoordige Surat was een beroemde handelsstad, Het ligt aan de rivier deTapti. De Engelsen hadden al in het begin van 1600 een factorij in de stad Surat, na daar de Portugezen te hebben weggejaagd. De Nederlander Pieter van den Broecke vestigde in 1616, na enkele niet-geslaagde pogingen een handelspost in Surat. Deze Nederlandse handelspost in Noord-India bestond tot ongeveer 1760.

In 1729 haalde de 'Alblasserdam' katoen op uit Surat, dat ze naar Batavia bracht. Waar ze volgeladen op 3 juli 1729 weer terugkeerde.



De 'Ablasserdam' was een zogenaamd retourschip, en die naam maakte ze voor het eerst waar in 1730 toen het voor de V.O.C. Kamer van Zeeland, onder bevel van een nieuwe schipper: Herman Brand op 1 december van dat jaar koers zette naar het thuisland. Van 22 maart tot 11 april 1731 werd wederom Kaap de Goede Hoop aangedaan, en werden daar proviand en water ingeslagen voor de verdere terugreis naar Nederland. Op 30 juli 1731 meerde de 'Ablasserdam' na een zeer voorspoedig laatste stuk over de Atlantische Oceaan af, bij Fort Rammekens bij Vlissingen in Zeeland. De eerste heen en terugreis van het schip zat erop.



Op 30 april 1732 vertrok de 'Ablasserdam' voor de V.O.C. Kamer van Zeeland, wederom van de Rede van Goeree naar Batavia. Nu onder bevel van schipper Joris van Kleef. Ook deze reis deed Kaap de Goede Hoop aan, en wel van 22 augustus tot 06 september 1732. Na weer een voorspoedige oversteek van de Indische Oceaan, kwam de 'Ablasserdam' op 07 december 1732 te Batavia aan.

Nog een keer zou het schip de retourreis naar de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, zoals ons land toen heette, maken.

Onder bevel van Schipper Joris van Kleef werd op 31 maart 1733, nu voor de V.O.C. Kamer van Amsterdam, koers gezet naar Kaap de Goede Hoop, waar tussen 19 juni en 2 juli 1733 proviand en water werd ingeladen, voordat aan de lange reis over de Atlantische Oceaan naar het vaderland werd begonnen. Ook dit laatste stuk van deze tweede reis naar Oost-Indië verliep voorspoedig, want op 8 augustus 1733 meerde Schipper van Kleef de 'Ablasserdam' af in de haven van Amsterdam. Na haar goederen hier gelost te hebben werd voor het laatste stukje van deze reis koers gezet naar Texel.

Op 25 maart 1734 begon de derde, en jammer genoeg ook de laatste reis naar Oost-Indië voor de 'Ablasserdam'. Nu vertrok het schip voor de V.O.C. Kamer van Amsterdam, onder bevel van Schipper Michiel Vonk van de Rede van Texel. Van een opvarende heb ik wat gegevens kunnen achterhalen. Aan boord bevond zich namelijk een zekere Pieter van den Velde, geboren in Amersfoort op 20 april 1714. Deze 20 jarige Pieter was de zoon van Bartholomeus van der Velde, burgemeester van Amersfoort, en Aletta van der Lingen. Pieter van den Velde ging naar Batavia als koopman in dienst van de V.O.C.