

Vliegtuigcrashes in de Krimpenerwaard 1940-1945

J. Heuvelman

Inleiding

Tussen 10 mei 1940 en 5 mei 1945 zijn er zes vliegtuigen in de Krimpenerwaard neergelopen. Vier door een noodlanding, de anderen neergestort. Verder kwamen er ook nog drie vliegtuigen aan de andere kant van de rivier de Lek neer. Gedurende de Tweede Wereldoorlog kwamen de volgende vliegtuigen in de Krimpenerwaard en directe omgeving terecht:

10 mei 1940	Junkers Ju-52/3M te Stolwijk
10 mei 1940	Fokker D-XXI te Krimpen aan den IJssel
13 mei 1940	Fokker T-V te Ridderkerk
13 mei 1940	Fokker G-1 te Nieuw-Lekkerland
8 november 1941	Vickers Wellington te Haastrecht
20 december 1942	Focke Wulf FW-190A te Ouderkerk aan den IJssel
1 december 1943	Boeing B-17 te Nieuw-Lekkerland/Streefkerk
4 februari 1944	Boeing B-17 te Lekkerkerk
29 september 1944	Vickers Supermarine Spitfire IX te Lekkerkerk/Berkenwoude

Over de B-17 bommenwerper, die op 4 februari 1944 bij Lekkerkerk terecht kwam, is eerder een artikel in de HEK verschenen.¹

Al op 10 mei 1940 kwamen er twee toestellen op onze bodem terecht, één in Stolwijk en één bij Krimpen aan den IJssel. Deze toestellen hadden met elkaar te maken omdat het Duitse toestel, een Junkers Ju-52/3M transporttoestel, dat een noodlanding maakte in Stolwijk, vlak daarvoor door vijf Nederlandse toestellen werd beschoten. Eén van die vijf Nederlandse vliegtuigen was de Fokker D-XXI die bij Krimpen aan den IJssel neerstortte.

De luchtlandingen in de meidagen van 1940

Het begon in alle vroegte van de morgen van 10 mei 1940 toen Duitsland ons land binnenviel. Om zo snel mogelijk controle over het westen van Nederland te krijgen, vielen de Duitsers alle vliegvelden in de regio aan. Vliegveld Waalhaven in Rotterdam werd meteen gebombardeerd en ook de velden rondom Den Haag, Ockenburg, Valkenburg en Ypenburg werden aangevallen. Alle genoemde vliegvelden wilden de Duitsers bezetten, dus stuurden ze Junkers Ju-52/3M toestellen met manschappen en materiaal om die in te nemen. De Ju-52/3M was een toestel met drie motoren en werd gebruikt om parachutisten te droppen en sleepvliegtuigen te trekken.²

1 W.J.C. Boon en A. Verwaal, "Dr leg 'n vliegtuig an de Tieneweg" in: Historische Encyclopedie Krimpenerwaard, 19e jrg 1994, nummer 3, 49-82.

2 C. Chant, German Warplanes of World War II (Spellmount, Londen 1999), 154.

Stolwijk

Het toestel waar wij het als eerste over hebben, had het nummer 9P+DL op de zijkant van de romp staan. Dit vliegtuig was van de eenheid 3./KGrzbV 9 (3^e Staffel van de Kampfgruppe zur besondere Verwendung 9). Dit onderdeel was een transporteenheid.³ Andere bekende soorten eenheden waren JG (Jagdgeschwader) en KG (Kampfgeschwader), ofwel jachttoestellen en bommenwerpers. Samen met de toestellen 9P+BL en 9P+AL van dezelfde eenheid moesten ze op Ypenburg landen om troepen af te zetten. Bij nadering van Ypenburg werden ze aangevallen door enkele Nederlandse Fokker D-XXI toestellen. Toestel 9P+AL kreeg drie kogels in de cockpit en de piloot E. Rühl, Feldwebel, een rang vergelijkbaar met sergeant 1^e klasse, raakte gewond net als twee andere inzittenden.⁴ Het vliegtuig vloog nog wel even door om ergens te landen en ze konden het toestel zuidelijk van het vliegveld Ockenburg aan de grond zetten. Maar het landingsgestel en linkermotor braken van het toestel af, zodat het niet meer kon vliegen. De toestellen 9P+BL en 9P+DL konden ook op Ockenburg landen, maar alleen de laatstgenoemde kon weer vertrekken met de eigen bemanning, de bemanning van de 9P+AL en een gewonde Fallschirmjäger (parachutist). Toen het tussen Rotterdam en Gouda vloog werd het door de vijf Fokker D-XXI jagers aangevallen. De Nederlandse jagers hadden opdracht gekregen daar pa-



Afb. 1 2 Fokker D-XXI toestellen met een Fokker T-V bommenwerper met oude ronde logo, dat eind 1939 werd vervangen door de oranje driehoek omdat het anders teveel op de Britse en Franse leek (foto: Johan Visschedijk Collection)

3 Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945, Verliesregister 1939-1945 (SGLO/NIMH 2008), 31; www.zuid-front-holland1940.nl/index.php?page=de-luftwaffe.

4 Historische Vereniging "Oud Stolwijk", bulletin (voorjaar 2000); Website Groep 8, Oranje-Nassauschool, Stolwijk, (mei 2009), <http://ons.wikispaces.com/home>.

trouille te vliegen en als men tegenstanders tegenkwam, die uit te schakelen. Ze waren van de Nederlandse eenheid 2^e JaVA. De afkorting staat voor 2^e Jacht Vliegtuig Afdeling. De piloten waren: Luitenant N.W. (Nicolaas Wilhelm) Sluiter (31 jaar), Sergeant-vlieger B. (Ben) de Geus (27 jaar), Sergeant-vlieger F.C.H. (Frans) Looijen (25 jaar), Sergeant-vlieger J. (Koos) Roos (34 jaar) en Luitenant J.C. (Hans) Plesman (21 jaar). Plesman was de zoon van de oprichter van de KLM en zijn jongere broer Jan was ook piloot en diende op Texel tijdens de meidagen. De Geus schoot een motor in brand en Plesman maakte het karwei af. Eerst stopte de middenmotor. Daarna werd een andere motor getroffen en moest het toestel een noodlanding maken.⁵ Vlak voordat Plesman de Duitse neerschoot raakte hij lichtgewond doordat enkele Duitse kogels door het cockpitglas vlogen.



Afb. 2 Nagebouwd toestel Fokker D-XXI met nieuw oranje logo (foto: Militair Luchtvaart Museum, Soesterberg)



Afb. 3 De Junkers Ju-52 in Stolwijk (foto: J.H. Schuurman)

5 P. de Jong, Fokker D.21 (Lanasta, Emmen, 2012), 168.

Op 10 mei, om ongeveer zeven uur in de ochtend, kreeg Sergeant Geskes van het depot wielrijders in Gouda opdracht op de fiets een patrouille te rijden over Haastrecht en Stolwijk.⁶ Het depot wielrijders was de opleidingscompagnie van het regiment wielrijders dat in Gouda gelegerd was en de fiets als belangrijkste vervoermiddel had. De patrouille bestond uit zes rekruten en de sergeant. Sergeant Geskes vertelde later wat hij in Stolwijk mee maakte:

” In Stolwijk vernam ik van burgers dat een Duits vliegtuig was geland. Omdat het toestel achter drie huizen lag, kon de omsingeling voor de vijand ongezien geschieden. Ik gaf de volgende bevelen: twee man rechts van het toestel, drie man midden voor en één met mij aan de linkerkant. De bemanning van de machine was als volgt opgesteld: één man zat op de romp bij de voorste mitrailleur, klaar om te vuren, terwijl hij in zijn linkerhand een pistool had. Vijf anderen stonden bij de rechtervleugel en drie lagen in het gras. Ik sommeerde in het Duits tot overgave met de mededeling de pistolen weg te werpen. De Duitser op de romp gelaste ik naar beneden te komen en zijn wapen te laten vallen.

Eerst weifelde hij met de opmerking dat dit geen haast had. Maar een laatste waarschuwing, bekrachtigd door het in aanslag brengen van mijn karabijn, had tot gevolg dat hij het bevel opvolgde. Ook de anderen wierpen toen hun wapens weg en gaven zich over.” Alle inzittenden werden gevangen genomen en één van de gewonden, die pas werd geraakt tijdens het laatste luchtgevecht, stierf later in een ziekenhuis in Gouda.

Krimpen aan den IJssel

Na het duel met de Ju-52 gingen de vijf Fokkers terug richting Noord-Holland om benzine en munitie bij te vullen. Frans Looijen leek wat achter te zijn geraakt en kort daarna kwamen er vijf of zes Messerschmitt Bf-109 jagers van het 26^e Jagdgeschwader bij hem en er ontstond een gevecht boven de Stormpolder in Krimpen aan den IJssel. Looijen werd neerschoten door Oberstleutnant Johannes Seifert (de rang Oberstleutnant is Luitenant) van de 3^e Staffel van dat Geschwader. Het was het eerste toestel dat hij neerschoot als jachtvlieger en zijn totaal zou met 57 “kills” eindigen, voordat hij op 25 november 1943 sneuvelde in Frankrijk.⁷ Het frappante is dat het lichaam van Looijen op 21 mei 1940 in Ouderkerk aan den IJssel aanspoelde omdat zijn toestel aan de rand van de Hollandse IJssel neerkwam. Hij ligt nu begraven in Standdaarbuiten (Noord-Brabant).⁸

Het toestel van Looijen droeg het registratienummer 225. Eerst dacht men dat het de 229 was, maar die crashte bij Nieuwkoop en de restanten daarvan staan nu in het CRASH-museum in Aalsmeerderbrug. Een andere bron noemt een andere piloot als degene die Looijen heeft neergeschoten, namelijk Unteroffizier Matthias Massmann (de rang Unteroffizier is Sergeant of Onderofficier) van de 7^e Staffel van het 3^e Geschwader.⁹

6 E.H. Brongers, De slag om de residentie, achtste druk (Aspekt, Soesterberg, 2004), 176-177.

7 J. Prien, G. Stemmer, P. Rodeike, W. Bock, Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945 - Teil 3, (Rogge, Eutin, 2001), 208; www.luftwaffe.cz/seifert.html; Historische Kring Krimpen aan den IJssel, Nieuwsbrieven mei en augustus 2009.

8 F.J. Molenaar, De luchtverdediging in de meidagen 1940 (Staatsuitgeverij 's-Gravenhage, 1970) 1007.

9 A.A. Jansen, Fliegerhorst Schiphol – Deel 1, (De Bataafsche Leeuw, Amsterdam, 1996), 79-80.



Afb. 4 D-XXI piloten v.l.n.r.: De Geus, Looijen, Bulten en Roos (foto: Archief Thijs Postma)

Hij komt ook voor in een Duits boek, maar dan zou het luchtgevecht dichterbij Rotterdam hebben plaatsgevonden.¹⁰

Het volgende ooggetuigenverslag en twee andere verhalen kwamen uit de nieuwsbrieven van mei en augustus 2009 van de Historische Kring Krimpen, de eerste van Jacob Bonte, die het echt meemaakte:

“We werden die morgen van de tiende mei 1940 heel vroeg wakker van het gebrom van vliegtuigen. Wij woonden in de Blijdendijkstraat. Maar na vlug wat te hebben gegeven ben ik spoorlags naar de Tiendewegstoep gegaan. Daar stonden al enkele mensen, onder wie één Nederlandse militair. Geen mens wist wat er precies aan de hand was, maar boven IJsselmonde werden parachutisten gedropt. Op een gegeven moment hoorden we een sonoor gebrom en doken er twaalf watervliegtuigen op, die uit de richting van de Krimpenerwaard, recht over ons hoofd, richting Rotterdam vlogen. Ze vlogen betrekkelijk laag en in de open deur van deze vliegtuigen stonden soldaten. De militair die bij ons groepje stond schouderde z’n geweer en loste een paar schoten op het dichtstbijzijnde vliegtuig. Hierop antwoordde men vanuit het vliegtuig met een kort stootje van een machinegeweer. Maar toen waren ze al weer voorbij. De plaats van de crash was niet in een griendje, maar op een afstand van zo’n zestig tot zeventig meter van de toenmalige werfgrens in het rietgors van “de Loo”. Mijn vader, Klaas Bonte, had

¹⁰ J. Prien, G. Stemmer, P. Rodeike, W. Bock, Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945 - Teil 3, (Rogge, Eutin, 2001), 174.

vanaf zijn torenkraan het hele gevecht gevolgd. Hij heeft nog verschillende keren een wilgenstek op de plaats van de crash gepoot, maar die werd steeds door de rietsnijders verwijderd, dus daar is hij maar mee gestopt. Onderdelen van de Fokker hebben nog lang in de loods naast het toenmalige café Wesselo gelegen.

Nadat we nog een tijdje daar gestaan hadden, waarbij allerlei veronderstellingen werden gedaan, kwamen er acht vliegtuigen terug. Na allerlei gissingen wat er met de andere vier gebeurd kon zijn, was het voor iedereen tijd om naar zijn werk te gaan. Dat was in mijn geval de tekenkamer van scheepswerf "C. van der Giessen & Zn" in de Stormpolder.

Op de tekenkamer gearriveerd, werd onderling de toestand besproken, totdat de heer T. Speksnijder een bewogen toespraak hield. Daarna adviseerde hij om voorlopig maar gewoon aan het werk te beginnen. In mijn geval was dat op de bovenste verdieping, waar we met acht jonge tekenaars werkten. We waren nog maar kort boven toen we plotseling een geratel van mitrailleurs hoorden en zwaar vliegtuiggeronk. Dom genoeg vlogen we allemaal naar het raam om te kijken wat er gebeurde. Daar zagen wij een kleine Nederlandse jager, achtervolgd door vijf, of zes, Messerschmitt's. Het Hollandse Fokkertje was veel wendbaarder dan de veel snellere Duitse jagers en kon door korte wendingen, al schietende, lang de overmacht ontwijken. Maar het werd uiteindelijk toch boven "de Grote Loo" neergeschoten. Wie als eersten bij het vliegtuig kwamen en wie het vliegtuig weghaalden weet Bonte niet meer."

Het tweede is van Aart Zwijnenburg:

"In 2010 is het 70 jaar geleden dat op 10 mei 1940 Nederland door Duitsland aangevallen werd. Ook Krimpen aan den IJssel raakte in die morgen bekend met de gruwelen van dit geweld, met name de mensen die op de scheepswerf van C. van der Giessen & Zn in de Stormpolder werkten. Boven de scheepswerf ontbrandde in de morgen een luchtgevecht tussen een aantal Duitse Messerschmitt 109's en een Hollands jachtvliegtuig van het type Fokker D.21 van het 2JVL, dat 's morgens om 7.30 was gestart van het hulpvliegveld "Ruigenhoek", ten noorden van Noordwijk. Door de grote overmacht had de Fokker geen enkele kans en hij werd na een fel luchtgevecht boven de scheepswerf neergeschoten en crashte in het kleine griendje ten westen van de werf op de splitsing van de Nieuwe Maas en Hollandse IJssel. Het lichaam van de vlieger, reserve-sergeant vlieger F.C.H. Looijen werd enkele dagen later ter hoogte van Ouderkerk aan den IJssel in de Hollandsche IJssel aangetroffen Na de oorlog werd hem postuum het vliegerkruis toegekend."

Het derde van Henry v.d. Berg:

"Ik las zojuist in de nieuwsbrief (mei 2009, red.) het verhaal over het Nederlandse vliegtuig dat zou zijn neergestort in de griend. Toen ik op de lagere school zat hoorden wij dit verhaal ook. Ik ben met vrienden een paar keer wezen zoeken maar we hebben nooit iets gevonden. Dit was rond 1967..... Toen mijn zoon ongeveer 8 was, dat was in 1992, ging ik regelmatig op woensdagmiddag met hem naar de griend om een beetje te struinen of een hut te bouwen van al het wrakhout dat er aangespoeld lag. Dit was dan altijd

op de plaats waar nu het Stormpolder Vloedbos is, dus ten oosten van de werf van (tegenwoordig) Hollandia. Op één van die middagen, het was erg laag water die middag, vonden we langs de waterlijn een aantal sterk geoxideerde hulzen van een zwaar wapen zoals dat volgens mij ook in een gevechtsvliegtuig zit. Op de onderkant, dus rond de plaats waar het slaghoedje zat, stond een jaartal en een hakenkruis. Uiteraard heb ik de hulzen schoon gemaakt en bewaard. Je zal begrijpen dat het vinden van de hulzen ook bij mij de vraag opriep of er dan toch een vliegtuig was neergestort. De Duitse hulzen zouden er echter op wijzen dat het geen Nederlands maar een Duits vliegtuig geweest moet zijn. Het kan echter ook zo zijn dat de hulzen van een afweergeschut van de Duitsers afkomstig zijn. Ik weet niet wat voor munitie voor dat soort wapens wordt gebruikt, dus kan het niet goed beoordelen. Ik hoop dat mijn verhaal een stukje van de puzzel is waardoor op den duur het verhaal compleet wordt.”



Afb. 5 Locatie crashplaats D-XXI van Looijen (groene X in rode vakje)
(foto: Historische Kring Krimpen)

13 mei 1940

Enkele dagen later zouden er weer twee Fokkers neergeschoten worden, alleen ze kwamen allebei aan de andere kant van de Lek terecht. De eerste een Fokker T-V bommenwerper met vijf inzittenden bij Ridderkerk en kort daarna een Fokker G-1 met twee inzittenden bij Nieuw-Lekkerland. Ondanks dat de crashlocaties niets met de Krimpenerwaard te maken lijken te hebben, zijn ze wel over ons gebied gevlogen en sommigen zelfs vaker. Op deze vierde oorlogsdag kreeg de bemanning van een tweemotorige Fokker T-V bommenwerper de opdracht om, onder bescherming van twee zware Fokker G-1 jagers, vanaf Schiphol een missie uit te voeren naar de Moerdijkbruggen om deze te bombarderen. De beide bruggen waren door Duitse parachutisten van de 7de Fliegerdivision al in de vroege morgen van 10 mei 1940 bezet en moesten de weg vrijmaken voor de opmars van de Duitse grondtroepen naar het hart van Holland. De T-V (registratienummer 856) werd dus begeleid door twee Fokker G-1's. De eerste Fokker G-1 (registratienummer

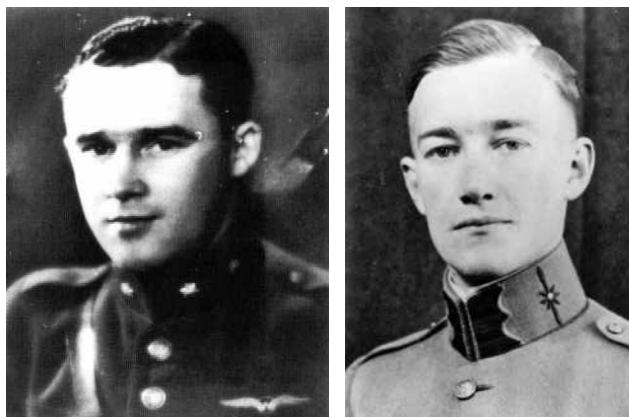
onbekend, was niet de 315 zoals die op de afbeelding staat, omdat die in Duitse handen is gevallen) had twee bemanningsleden: de 2e Luitenant-vlieger Paul C. Schoute (23 jaar) en staartschutter Sergeant Hans P. Lindner (25 jaar). De tweede G-1 (registratienummer 308) stond onder commando van 2e Luitenant-vlieger Jhr. B. Sandberg (25 jaar) met als staartschutter Sergeant J. v.d. Breemer (22 jaar). In de vroege morgen van de vierde oorlogsdag, om 05.19 uur, vertrok de formatie van Schiphol naar de Moerdijkbruggen. Boven Willemsdorp (aan de noordoever van de bruggen) aangekomen werd de formatie al direct hevig aangevallen door acht Duitse Messerschmitt Bf-109 jachtvliegtuigen. Een hels luchtgevecht brak los. De formatie vloog over het Hollands Diep, maakte boven de kust van Noord-Brabant een draai van 180°, vloog evenwijdig aan de oostkant van de verkeersbrug en liet de eerste bom vallen. Deze trof helaas geen doel, de bom explodeerde op circa 50 m afstand van de brug in het water zonder schade aan te richten.



Afb. 6: Fokker T-V en 2 Fokker G-1's boven de Moerdijkbruggen (foto: Archief Thijs Postma)

Daarna maakte de T-V aan het einde van de brug (bij Willemsdorp) weer een draai van 180° naar het zuiden en vloog vervolgens vanuit het zuiden weer evenwijdig, iets oostelijk, van de verkeersbrug weer naar het noorden. Hierbij werd de tweede bom afgeworpen, deze trof de (waarschijnlijk derde) brugpijler (gezien vanaf Willemsdorp), maar ontplofte niet! Hierna vloog de formatie, steeds onder aanhoudend gevecht met de Duitse jagers, weer terug in de richting van Schiphol. De formatie van drie vliegtuigen vloog op zijn terugweg via Dordrecht en (volgens informatie van enkele ooggetuigen)

over de polder Kruiswiel, even zuidelijk van het dorp Hendrik-Ido Ambacht, achtervolgd door enkele Duitse jagers. Vervolgens vloog de formatie over het noordoostelijk gedeelte van het dorp. De vlieger van de ene Fokker G-1, B. Sandberg zag binnen korte tijd de twee andere toestellen brandend naar beneden storten. Hij ontweek verder de te grote overmacht, ontkwam in het wolkendek en landde om 06.00 uur veilig op Schiphol. De T-V van de Bom.V.A. (Bombardeer Vliegtuig Afdeling) stond onder commando van Luitenant-waarnemer B. Swagerman (Bernardus, 23 jaar), die na de oorlog postuum de Militaire Willemsorde kreeg. Op 10 mei was hij de enige overlevende van de Fokker T-V met registratienummer 855 die boven zee bij 's-Gravenzande werd neergeschoten. 's Avonds meldde hij zich weer op Schiphol en 3 dagen later sneuvelde hij met vier anderen bij Ridderkerk. Die andere gesneuvelden waren Luitenant-vlieger W. F. Anceaux (Willem Fredrik, 27 jaar), Sergeant-capitulant G.A. Riemsdijk (Gerrit Arnold, 22 jaar), Sergeant-vlieger O.W. Douwes Dekker (Olaf Waldemar, 22 jaar) en Soldaat J. Wijnstra (Joachim, 22 jaar).¹¹ Douwes Dekker is familie van de schrijver die het pseudoniem Multatuli gebruikte en onder meer "Max Havelaar" schreef.



*Afb. 7a en 7b V.l.n.r. Ben Swagerman en Olaf Douwes Dekker
(foto's: internet)¹²*

De route van de brandende G-1 van vlieger Paul Schoute wordt nu gevolgd. Het toestel vloog over de rivier De Noord, westelijk van Alblasserdam. Omstreeks half zes in de vroege morgen van de 13e mei 1940 zag men uit de richting Alblasserdam de Fokker G-1 aanvliegen, één motor stond in brand. Hij werd achtervolgd door twee Messerschmitt Bf-109 jagers, waarvan er één links en één rechts boven de G-1 vloog. Zij vuurden voortdurend op de G-1. Deze maakte boven de rivier de Lek een bocht van 180° ter hoogte van de Schuwacht en vloog, steeds hoogte verliezend, in zuidelijke richting over de Lekdijk en stortte uiteindelijk neer in de polder ten zuidwesten van Nieuw-Lekkerland, ongeveer in het gebied van de Tiendweg en de Oude Watering. Beide vliegers kwamen hierbij om het leven.

11 <http://www.zuidfront-holland1940.nl/index.php?page=nederlandse-gesneuvelden>.

12 <http://www.bhummel.dds.nl/gif/laanval.html>.



Afb. 7c en 7d V.l.n.r. Paul Schoute (foto: NIMH, Den Haag) en Hans Lindner (foto: internet)¹³

Het wrak werd geborgen en geheel afgevoerd, afgezien van enkele delen die door omstanders werden meegenomen.¹⁴ Hauptmann Karl Ebbighausen (de rang Hauptmann is Kapitein of Commandant) van de vijfde Staffel van het Jagdgeschwader 26 verklaarde in zijn gevechtsrapport dat hij in zijn Messerschmitt Bf-109 de T-V en de G-1 respectievelijk

om 05.38 en 05.40 uur had neergeschoten. De tijden die Ebbighausen aangaf, waren de Duitse tijd die anderhalf uur later was dan die eerder genoemd zijn.¹⁵ Het toestel van Ebbighausen bestaat nog en bevindt zich in het Militaire Luchtvaart Museum op het vliegveld Duxford bij Cambridge in Engeland. Dat toestel werd door een andere piloot gevlogen en moest een noodlanding maken, vandaar dat het in een museum is terechtgekomen. Met een ander toestel sneuvelde Ebbighausen in augustus 1940 bij Dover, Engeland.



Afb. 8 Karl Ebbighausen (foto: J. Priller, *Geschichte Eines Geschwaders*, derde druk (Kurt Vowinkel Verlag, Neckargemünd, 1969), 112)

Britten in Haastrecht

Na de vier neergekomen vliegtuigen in mei 1940 was het een tijdje rustig in onze regio. Maar op 8 november 1941 tussen 03:00 en 06:35 uur kwam er weer een toestel aan de

13 <http://www.bhummel.dds.nl/gif/laaanval.html>.

14 [www.modelbouwforum.nl/forums/bouwverslagen-vliegen/22008-bouwverslag-\[depron\]-fokker-g1a-3.html](http://www.modelbouwforum.nl/forums/bouwverslagen-vliegen/22008-bouwverslag-[depron]-fokker-g1a-3.html).

15 J. Prien, G. Stemmer, P. Rodeike, W. Bock, *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945 - Teil 3*, (Rogge Eutin, 2001), 218.



Afb. 9 Messerschmitt Bf-109 van Karl Ebbighausen waarmee hij de G-1 en T-V neerschoot
(foto: Luchtvaart Museum Duxford, Engeland)

grond. Nu crashte op één kilometer ten zuidwesten van Haastrecht een Britse Vickers Wellington bommenwerper. Ze was onderdeel van het 57^e Squadron van Bomber Command van de RAF (Royal Air Force). Het toestelnummer was Z8985.

Het toestel had zes inzittenden waarvan er drie sneuvelden de andere drie raakten krijgsgevangene. De gesneuvelden liggen begraven op het Brits-Canadese militaire kerkhof bij Bergen op Zoom. Dat zijn piloot Andrew H.T. Cook, copiloot Alan McKillop en radio-operator/boordschutter Arthur A. Thomson.¹⁶ Andrew H.T. Cook was Australiër. De missie heette "Rover Patrol" en de plaats waar ze heen vlogen was Münster in Duitsland.



Afb. 10 Vickers Wellington bommenwerper (foto: Wikipedia)¹⁷

¹⁶ W.R. Chorley, Bomber Command Losses 1941, (Midland Counties Publications, Leicester, 1993), 174.


¹⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Vickers_Wellington_LN514.

Vanaf het moment dat het vliegtuig op 7 november 1941 om 20:10 uur (Britse tijd) opsteeg, is er geen contact meer met het toestel geweest.¹⁸ De oorzaak van deze crash is niet duidelijk. Omdat er van de Duitse jachtvliegtuigen geen rapport te vinden is of ze dit toestel hebben neergeschoten, moeten we er van uitgaan dat de Wellington door luchtafweer is geraakt of door mechanische pech.

Na deze crash verscheen er een telegram van de beruchte NSB-er Robert van Genechten aan de burgemeesters in de streek. Hij was de procureur-generaal (eerste vertegenwoordiger van het openbaar ministerie bij het gerechtshof) in Den Haag.¹⁹ Hij berichtte aan de burgemeesters, in dit geval burgemeester Winkler van Bergambacht, dat in Haastrecht een Engels vliegtuig was neergekomen. De bemanning was zoek en hij verzocht hen aan te houden en hem dat te melden.

1865

RIJKSTELEGRAAF

Tegen betaling van een extra recht van 40 cent in het binnenlandsche verkeer en van 60 cent in het verkeer met overzeeske lijnen kan de afzender verzoeken dat een telegram op een lux. formulier wordt afgevoerd. Ook de geadresseerde kan zulk verzoeken tegen betaling van een extra recht van 40 cent.	 STATION <i>Bergambacht</i>	N.B. Het Rijk aanvaardt geen schade, veroorzaakt door het in het ongewone raken, de vermisting, of de verhoging in de overkruis van een telegram.
--	---	---

Gd

HOLLANDSCH
 1941
 11
 1941

TELEGRAM *nr Dot*

woorden

Aangeworpen te *Den Haag*, den *8/11/1941* 15 15

Ontvangen te *Bergambacht*, den *11/11/1941* 30 30

VERKOFTINGEN
 VOOR
 METAALDE DIENST-
 AANWIJZINGEN

RPKX = Aritwoord schiedt
 X (bedrag)
 XP = Dade betaald
 D = Dringend
 TC = Collatievertoeging
 PC = Kennisgeving
 omvangst
 TR = Telegrafisch resolu
 UR = Poste resolu
 MP = Eigenhandig
 LX = Geluktoeygen
 NM = Overneming

* Indien in het binnenlandsche verkeer een telegram niet is aan Rijkskantoor, doch op een spoortelegrafiekantoor is aangestomen, wordt de afzender van het kantoor van afzending hiervan in kennis gesteld door de aanwijzing SW

NADRIJK VERBODEN

Burgemeester Bergambacht
*Te Haastrecht is Engelsch vliegtuig gedaalt de bemanning is noch ver-
 toek opsporing en aanhouding met behulp van mij*
*Van gemachtten Procureur
 Generaal*

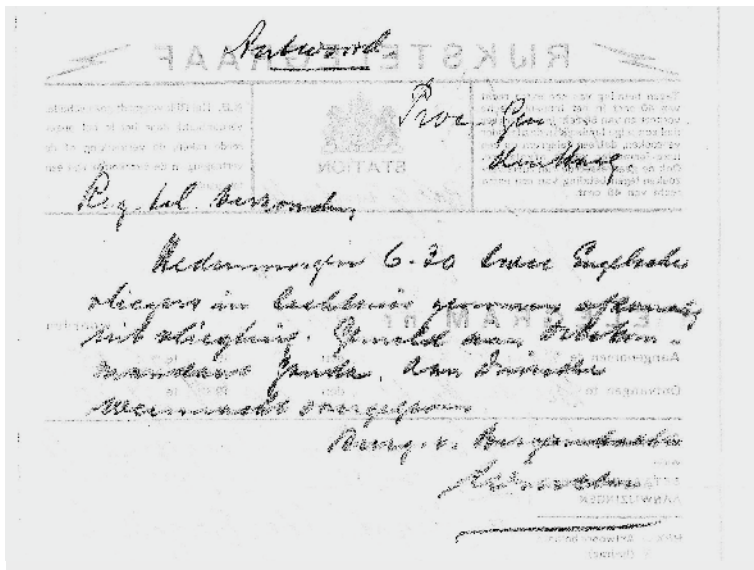
Voor afschrift: *27*

Afb. 11 Telegram van Procureur-Generaal van Genechten
 (foto: SAMH, Gouda)

18 Alan Storr, Royal Australian Air Force World War 2 Fatalities, (Canberra, 2009), 53.

19 Streekarchief Hollands Midden (SAMH), Archief gemeente Bergambacht, 1940-1984, inv. nr. 467-468.

Het antwoord van de Burgemeester van Bergambacht werd telefonisch gedaan, maar stond ook met potlood om de achterkant van het telegram geschreven. De burgemeester van Bergambacht had gezegd: "Hedenmorgen 6.30 twee Engelse vliegtuigen in hechtenis genomen afkomstig uit vliegtuig. Gemeld aan Ortskommandant Gouda. Aan Duitse weermacht overgegeven."



Afb. 12: Antwoord van de Burgemeester van Bergambacht
(foto: SAMH, Gouda)

De burgemeester van Bergambacht was J.H. Winkler, burgemeester van Ammerstol en Bergambacht. Zoals al eerder vermeld hadden er maar drie van de zes inzittenden de crash overleefd en Haastrecht ligt dicht bij Gouda, waardoor de Duitse troepen er snel bij konden zijn om de overige drie gevangen te nemen.

Raadsel van Ouderkerk aan den IJssel

Op 20 december 1942 om 14:30 uur moest een Duitse Focke Wulf FW-190A ten zuidoosten van Ouderkerk aan den IJssel een noodlanding maken en was voor 60% beschadigd.²⁰ Volgens rapporten was er een technisch gebrek die dit veroorzaakte. Het toestel was van de IIe Gruppe van het 1^e Jagdgeschwader en het werknummer van de fabriek was 5554. Verder is er niets over bekend. Men zoekt nog steeds naar ooggetuigen of dat er iets in het gemeentelijk archief zit hierover.

²⁰ J. Prien, G. Stemmer, P. Rodeike, W. Bock, Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945 - Teil 7, (Rogge, Eutin, 2001), 83.



Afb. 13: Een Focke Wulf Fw-190 A van het 1e Jagdgeschwader (foto: internet)²¹

2 B-17's

Op 1 december 1943 belandde er een Boeing B-17 tegen een krib in de Lek tussen Nieuw-Lekkerland en Streefkerk.²² De eenheid van dit vliegtuig was het 535^e Squadron van de 381^e Bomb Group. Haar naam was "Mission Belle".²³

De B-17 die net aan de overkant van de Lek terecht kwam, was op de weg terug na een missie bij Leverkusen, Duitsland. Enkele minuten voordat ze bij het doel kwamen, werden ze door luchtafweergeschut geraakt. Na snel de bommen gelost te hebben, zijn ze omgekeerd richting Engeland. Beschadigd als ze was toen ze boven de Lek vloog, kwamen er Duitse jagers aan en die zagen hun kans schoon. Na onderzoek is het vrijwel zeker dat de piloot Unteroffizier Albert Brett van de 7^e Staffel van het 1^e Jagdgeschwader in zijn Messerschmitt Bf-109 rond 13:30 uur op 1 december 1943 het karwei van de door luchtafweer aangeschoten B-17 afmaakte.²⁴ Het toestel kwam in de Lek terecht op ongeveer twee kilometer van de gemeentegrens Nieuw-Lekkerland – Streefkerk.²⁵ De Nieuw-Lekkerlandse luchtbeschermingsdienst haalde met roeiboten zeven bemanningsleden uit het water. Deze werden ondergebracht in de dichtstbijzijnde boerderij en een café. De gewonden werden verbonden door de dokters uit Nieuw-Lekkerland, de dokter uit Streefkerk en leden van de luchtbeschermingsdienst. Van de bemanningsleden waren er twee ernstig gewond en drie minder ernstig. Verder was er een lichtgewonde en een bemanningslid zonder letsel. De ook aanwezige marechaussee meldde dat het toestel tien bemanningsleden moest hebben gehad, zodat de conclusie luidde dat er drie verdronken moesten zijn. De rivierpolitie uit Krimpen aan de Lek bracht een bakken aan op de plek waar het vliegtuig was neergekomen en regelde het scheepvaartverkeer. Spoedig arriveerden de Duitsers, die de gewonden overbrachten naar een ziekenhuis, vermoedelijk in Gouda. Op 12 juni 1944 werd in het rietland langs de Lek een lichaam gevonden dat een vliegerjack droeg. Volgens het aangetroffen identiteitsplaatje was het

21 <http://www.strijdbewijs.nl/birds/fw190/Ihlefeld.htm>.

22 S.D. Bishop en J.A. Hey, Losses of the US 8th and 9th Air Forces – Part 1, (Bishop Book Productions, Cambridge 2004), 403.

23 R. Mackay, Ridgewell's Flying Fortresses, (Schiffer Publishing, Atglen PA, USA 2000), 225.

24 J. Prien, G. Stemmer, P. Rodeike, W. Bock, Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945 - Teil 10/2, (Rogge, Eutin 2001), 185 en 196.

25 Regionaal archief Dordrecht (RAD), Archief gemeente Nieuw-Lekkerland 1925-1990, inv. nr 2055.

de piloot Harland V. Sunde uit Minneapolis. Zijn lichaam werd overgebracht naar het baarhuisje van de algemene begraafplaats in Nieuw-Lekkerland.



Afb. 14: Harland V. Sunde (foto: internet)²⁶

Alle tien bemanningsleden waren: Flight Officer Harland V. Sunde (piloot), Luitenant James W. Sweeney (co-piloot), Luitenant Roger G. Christensen (navigator), Luitenant O.D. Tully (bombardier), Sergeant William P. England (schutter), Sergeant Claudio S. Carano (operator/schutter), Sergeant Carlton A. Josephson (schutter), Sergeant Charles, J. Culver (schutter), Sergeant Doyle C. McCutchen (schutter) en Sergeant John F. Healy (schutter). McCutchen's lichaam werd op 30 mei 1944 uit de Lek gevist en dat van Healy pas in 1955. Het toestel dat bij het Boveneind in Nieuw-Lekkerland terecht kwam werd pas op 26 juli 1955 geborgen en in Lekkerkerk gesloopt.²⁷ Cees Monteban uit Lekkerkerk heeft dat allemaal gezien. Hij zag ook dat er schoenen met botten erin uit het wrak kwamen. Het waren de restanten van de laatstgenoemde vliegenier. Plaatsgenoot Arie Helleman (10-06-1930) woonde ook vlak bij de plek waar het wrak werd gedemonteerd. Hij woonde op een woonboot wat bijna op dezelfde plaats lag waar het vliegtuig kwam te liggen in Opperduit.



Afb. 15: Boeing B-17G van dezelfde eenheid als "Dolly" (foto: internet)²⁸

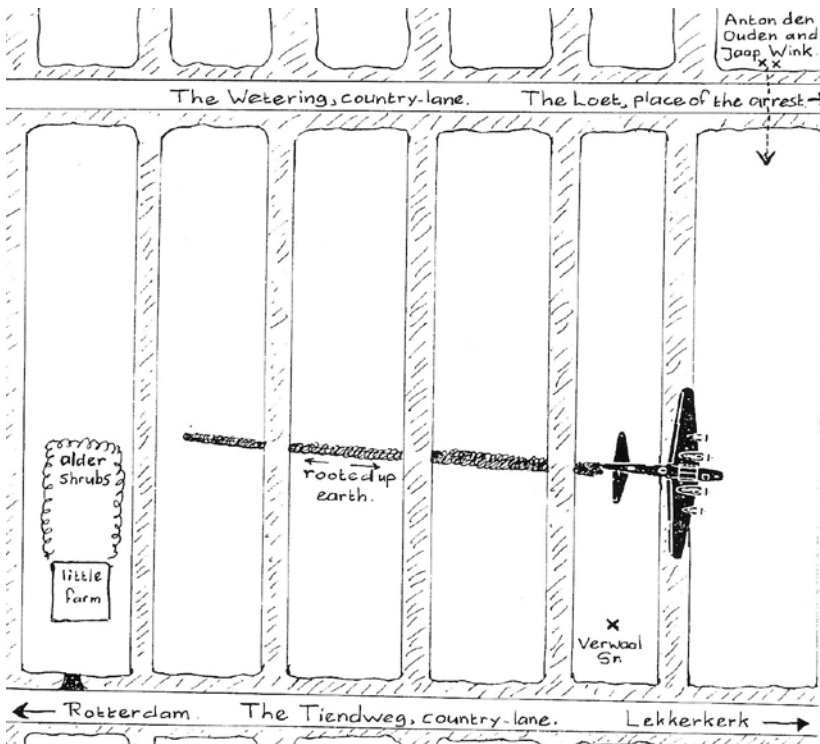
26 <http://www.findagrave.com/cgi-bin/fg.cgi?page=gr&GSvcid=347745&GRid=56304385&>

27 A. Korpel, De Waard in Oorlogstijd – deel 1, (De Klaroen, Alblasserdam, 1983), 175-179.

28 <http://1000aircraftphotos.com/Contributions/Damen/8275.htm>.

Die locatie was toen de gemeentelijke losplaats. Hij weet zich nog goed te herinneren dat het toestel eerst in stukken van de overkant van de Lek werd gebracht en daarna werden die schoon gespoten. De parachutes waren nog intact toen die uit het wrak werden gehaald. De lichamelijke overschotten, persoonlijke bezittingen en bewapening werden met grote omzichtigheid behandeld. De munitie van de machinegeweren had bijna twaalf jaar onder water gelegen. Als bijzonderheid kan nog vermeld worden dat Helleman jaren gebruik heeft gemaakt van de parachutecoorden die hij van één van de bergers had gekregen.

En op 4 februari 1944 maakte eenzelfde type toestel te Lekkerkerk een noodlanding bij 't Smalle Kampje, dat tussen de Tiendweg Oost en Wetering Oost ligt.^{29 30} Deze B-17G, die "Dolly" heette was ook op de weg terug naar Engeland. Toen ze net boven de Noordzee vlogen, kwam men erachter dat ze te veel brandstof hadden verloren, waardoor ze niet meer door konden vliegen. De eenheid was het 569^e Squadron van de 390^e Bomb Group.



Afb. 16: De landingsplaats van de B-17G, de sloot waar de romp kwam is nu westelijk naast het fietspad 't Smalle Kampje (schets: W.J.C. Boon en A. Verwaal, *An Aircraft Has Landed At The Tiendweg – Second Revised Edition*, (Wilmaco, Dronten 1997), 42)

29 W.J.C. Boon en A. Verwaal, *An Aircraft Has Landed At The Tiendweg – Second Revised Edition*, (Wilmaco, Dronten 1997).

30 S.D. Bishop en J.A. Hey, *Losses of the US 8th and 9th Air Forces – Part 2*, (Bishop Book Productions, Bury St. Edmunds, 2007), 128.

De piloot besloot om te keren en ergens een noodlanding te maken. Tenslotte kwamen ze precies tussen de Tiendweg Oost en de Wetering Oost te Lekkerkerk terecht. Dat was toen nog weiland en sloot wat tegenwoordig een fietspad is en 't Smalle Kampje heet. Alle inzittenden kwamen ongedeerd uit het vliegtuig en na een niet al te lange tijd waren er ook Duitse soldaten die de gehele bemanning arresteerden.

Alle mannen zijn na de oorlog weer thuis gekomen en rond de uitgave van het boek van W.J.C. Boon en A. Verwaal, "Dr leg 'n vliegtuig an de Tieneweg", is een schutter van het toestel, Herman Alesiani in 1994 uit Amerika overgekomen.³¹

Vlak bij Zuidbroek

Als laatste maakte op 29 september 1944 een Vickers Supermarine Spitfire IX van de 222nd Squadron (2nd Tactical Air Force) een noodlanding vlakbij Zuidbroek, dat tussen Lekkerkerk en Berkenwoude ligt. De piloot was Sergeant Robert Anthony Carson.³²

Hij bestookte met een andere Spitfire een Duitse colonne die vlakbij Bergambacht reed en na twee geslaagde duikvluchten wilde hij de derde inzetten toen de motor van zijn toestel werd geraakt door Duitse kogels. Vlug stuurde hij zijn toestel van de tegenstanders af en gleed hij de polder in en kwam vlakbij Zuidbroek terecht. Snel klom hij uit de cockpit en begon van de Duitse troepen weg te rennen.



Afb. 17: Robert Carson op de vleugel van zijn Spitfire, kort voordat hij werd neergeschoten³³

31 J. van Vugt, Reportage in de zaterdageditie van de Goudsche Courant (Gouda, 4 juni 1994), 3.

32 A. Korpel, De Waard in Oorlogstijd – deel 2, (De Klaroen, Alblasserdam, 1984), 118-124.

33 P. Brickhill, Escape or Die, (Cassell, Londen, 2003), 66-85.

Toen hij bij een brede sloot kwam, sprong hij er meteen in en zwom naar de overkant. Kletsnat kroop hij weer aan de wal en rende verder. Ineens merkte hij dat de Duitsers hem niet meer achtervolgden. Ze werden door de andere piloot onder vuur genomen, zodat Carson kon ontsnappen. Toen hij bij een boerderij kwam reageerde de boer zeer snel en nam de piloot naar een stal en verstopte hem daar. Carson had al snel door dat deze man aan de goede kant stond. Toen ze samen op een landkaart keken om vast te stellen waar hij zich nu bevond, bleek dat hij honderd kilometer ten noorden van de Canadezen was.

Toen het donker begon te worden nam de boer hem mee naar Krimpen aan de Lek en bracht hem bij Dirk, die scheepsbouwer was. De volgende morgen vertelde Dirk hem dat hij ervoor zou zorgen dat er een identiteitskaart voor hem zou worden gemaakt. Tijdelijk verbleef Carson voor vier dagen bij de leraar Chris, die hem daarna weer overgaf aan Griselda die de piloot zuidelijker zou brengen. Eerst over de Lek naar Kinderdijk en vervolgens naar Bleskensgraaf. Daarna gingen ze naar Dordrecht, totdat hij eindelijk in de Biesbosch bij het gewapende verzet kwam. Na enkele avonturen in Biesbosch, waarbij Carson het verzet hielp, kwamen er op 4 november 1944 Engelse troepen bij hen in de buurt en is de piloot weer echt vrij. Niet lang daarna vliegt hij weer tot het einde van de oorlog.

Als laatste zou de auteur de lezers willen vragen verbeteringen of aanvullende informatie aan hem door te geven. Wellicht zijn er ooggetuigen die ook een vliegtuigcrash hebben gezien tijdens de 2^e wereldoorlog in de Krimpenerwaard. Reacties graag aan redactie van HEK

Algemene Bond van Onderwijzend Personeel (ABOP), afdeling Lekkerkerk en omstreken, 1966-1985

Drs. W. Hoogerdijk

In een eerder nummer is de Lekkerkerkse afdeling van de Nederlandse Onderwijzers Vereniging (NOV) aan de orde geweest.¹ De landelijke NOV besloot eind 1965 tot een fusie met de Nederlandse Bond van Leerkrachten in het Nijverheidsonderwijs. De fusie ging in op 1 mei 1966. De plaatselijke nieuwe afdeling van de ABOP hield haar oprichtingsvergadering op 8 november 1966 in de Prinses Beatrixschool voor Ulo aan de Koninginneweg 3 in Lekkerkerk.² De ledenvergaderingen van de ABOP-afdeling werden meestal in Lekkerkerk gehouden, maar ook een enkele keer elders. De opening van een nieuwe school was aanleiding de jaarvergadering van 1968 in Berkenwoude te houden, inclusief bezichtiging van de nieuwe school. F.A.D. Kuiper, daar werkzaam, trad toen als gastheer op. Na de opening van het nieuwe gebouw van de Prinses Beatrixmavo aan de Poolmanweg te Lekkerkerk werden de ledenvergaderingen vaak daar gehouden, of in de andere scholen die ondertussen gebouwd waren. Tot de omstreken werden Krimpen aan de Lek en Berkenwoude gerekend. Schoonhoven had een eigen afdeling en later ook Krimpen aan den IJssel.

De Abop in Lekkerkerk was een grotendeels een voortzetting van de voorgaande NOV-afdeling. Er kwamen zes leden uit het nijverheidsonderwijs bij. Daarnaast bleef er wel voornamelijk een regionale sectie nijverheidsonderwijs regio Gouda bestaan, waarvan het bestuur geheel uit leden van de vroegere Goudse afdeling van de Nederlandse Bond van Leerkrachten in het Nijverheidsonderwijs bestond. Verder was er een regionale sectie basisonderwijs Lek en IJssel. In 1971 sloot de ABOP zich aan bij de NVV en vervolgens bij de FNV. Enkele leden zegden tussen 1971 en 1985 hun lidmaatschap op als gevolg van de politieke standpunten die de afdeling ging innemen. De deelname van de ABOP aan de 1 mei vieringen waren het sluitstuk van de verschuiving naar links van het politieke spectrum.

In 1971 had de bond 24 leden in Lekkerkerk en 10 in Krimpen aan de Lek. In 1978 waren er 50 leden, maar daarna trad een gestage daling op. Ook omdat een aantal leden uit Krimpen aan de Lek waren overgegaan naar de afdeling Krimpen-Ouderkerk-Capelle, maar niet allemaal. Er waren verder nog een aantal leden uit Berkenwoude.

Voorzitter Th. Van Veen trad eind 1970 af en werd enige tijd later opgevolgd door mej. C. van de Wilk, die tot 1980 voorzitter bleef. Daarna werd F. Teunissen voorzitter. C. Schilt was gedurende de gehele periode secretaris van de afdeling. Hij nam in voorkomende gevallen ook tijdelijk het penningmeesterschap waar. Dat gebeurde bijvoorbeeld toen penningmeester J.C. Cassa wegens verhuizing in 1968 vertrok. A.R. Lont werd de nieu-

1 Drs. W. Hoogerdijk, Nederlandse Onderwijzers Vereniging (NOV), afdeling Lekkerkerk en omstreken, 1945-1966 in: *Hek*, 37^e jrg, 2013, nr. 3, blz 103-104.

2 Archief Algemene Bond van Onderwijzend Personeel, afdeling Lekkerkerk en Omstreken, 1966-1985 (niet gecatalogiseerd).

we penningmeester. In 1980 trad R. Zilverberg als penningmeester aan. De heer Schilt zorgde er ook voor dat de archieven van de NOV en ABOP-afdelingen in Lekkerkerk bewaard bleven. In 1972 waren P.A.D. Kuiper uit Berkenwoude en mej. J. de Vogel uit Krimpen aan de Lek bestuurslid.

Het bestuur van de afdeling deed veel aan belangenbehartiging voor de leden. Salaris en inschaling, sollicitatieprocedures, werkuren, pensioen en de invoering van de Mammoetwet waren reden om in beweging te komen. In 1967 werd de nationale actie voor Israël gesteund. Het gemeentebestuur van Lekkerkerk bevorderde dat idee. Gedurende drie maanden werd op vrijwillige basis elke maand een uurloon afgestaan voor de economische (weder-) opbouw van dat land na de Zesdaagse oorlog. De eerste helft van de jaren tachtig was een periode van acties en demonstraties tegen bezuinigingen, werkloosheid e.d. De jaren 1980-1981 werd het lokale onderwijs getroffen door een grote bezuinigingsronde met bijbehorende onderhandelingen over afvloeiingsregelingen. Maar werd ook actie gevoerd tegen het regeringsbeleid op beleidsterreinen, die minder werk-gerelateerd waren, zoals vredesdemonstraties. Er waren gedurende de jaren van bestaan ook minder serieuze activiteiten zoals reisjes naar Utrecht, Brugge en Gent en een voorstelling van Toon Hermans in het Luxortheater in Rotterdam. Aan jubilea van plaatselijke zusterorganisaties binnen NVV en FNV werd graag meegedaan. Aan het Sinterklaasfeest in het NVV-gebouw aan het Kerkplein evenzeer.

De gemeentelijke herindeling in de Krimpenerwaard per 1 januari 1985 was aanleiding om tot een herschikking van afdelingen te komen. De ledenvergadering van de Lekkerkerkse Abop-afdeling nam op 19 november 1984 unaniem een voorstel aan, dat het afdelingsbestuur opdroeg een onderzoek te doen naar een fusie van de afdelingen in de Krimpenerwaard. Zij benaderde daarop de zusterafdelingen in de omgeving. Op 1 januari 1986 was de afdeling Krimpenerwaard van de ABOP een feit. Daar gingen de afdelingen Lekkerkerk en Schoonhoven in samen. De leden van de afdelingen Gouda en Krimpen-Capelle-Ouderkerk uit de Krimpenerwaard traden ook toe tot de nieuwe streekafdeling. Capelle viel daarna onder de afdeling Rotterdam en de afdeling Gouda ging zonder Krimpenerwaardse leden verder.

Repressie in de laatste jaren van het ancien regime in Schoonhoven

Leen Ouweneel

Inleiding

Nadat in 1787 de Patriotten het onderspit hadden moeten delven door de inval van de Pruisische troepen, werd het Oranje-regime in ere hersteld. Het stadsbestuur was er zich terdege van bewust dat dit niet betekende dat de patriotse sympathieën waren verdwenen. Door de Franse revolutie en de aanval van de Franse troepen op de Republiek herleefde de hoop van de patriotten. Het zorgde echter ook voor onderdrukking door het stadbestuur van in hun ogen gevaarlijke meningsuitingen in het openbaar.

Hoe de plaatselijke pers in Schoonhoven monddood werd gemaakt is al uitgebreid besproken in het artikel “De Schoonhovensche Courant eind 18^e eeuw”, waaruit blijkt dat het betreffende octrooi aan uitgever Reisig verleend, na een aantal conflicten werd ingetrokken.¹

Beleid van de Staten

Dat het hier niet ging om alleen plaatselijk beleid blijkt uit een brief van de Staten van Holland van 11 oktober 1792 waarin werd verzocht nauwkeurig toezicht te houden op de handelingen en gedragingen van alle personen die ervan verdacht worden door woorden en daden de publieke rust te kunnen verstoren of tot oogmerk hebben om verandering aan te brengen in de wettige regeringsvorm van deze provincie. Indien ingezetenen zich hieraan schuldig maken, dan dienen 's lands wetten en plakkaaten tegen zulke misdrijven te worden toegepast. In het plakkaat van 12 december 1787 wordt zelfs gesteld dat degenen die het zaad van tweedracht in het land zaaien, het volk tot buitensporigheden ophitst en indien het hen mogelijk zou zijn “deese Provincie van de heilzame vrugten der gelukkige omwenteling² te berooven”, als verstoorders van de publieke rust aan den lijve, zelfs na bevind van zaken met de dood kunnen worden bestraft. Als er sprake is van opruiing door vreemdelingen, dat wil zeggen niet-ingezetenen van de stad, dan moeten die zonder vorm van proces uit de stad worden gezet. De magistraten van naburige steden dienen over dit wangedrag te worden geïnformeerd.³

Willem van der Horst

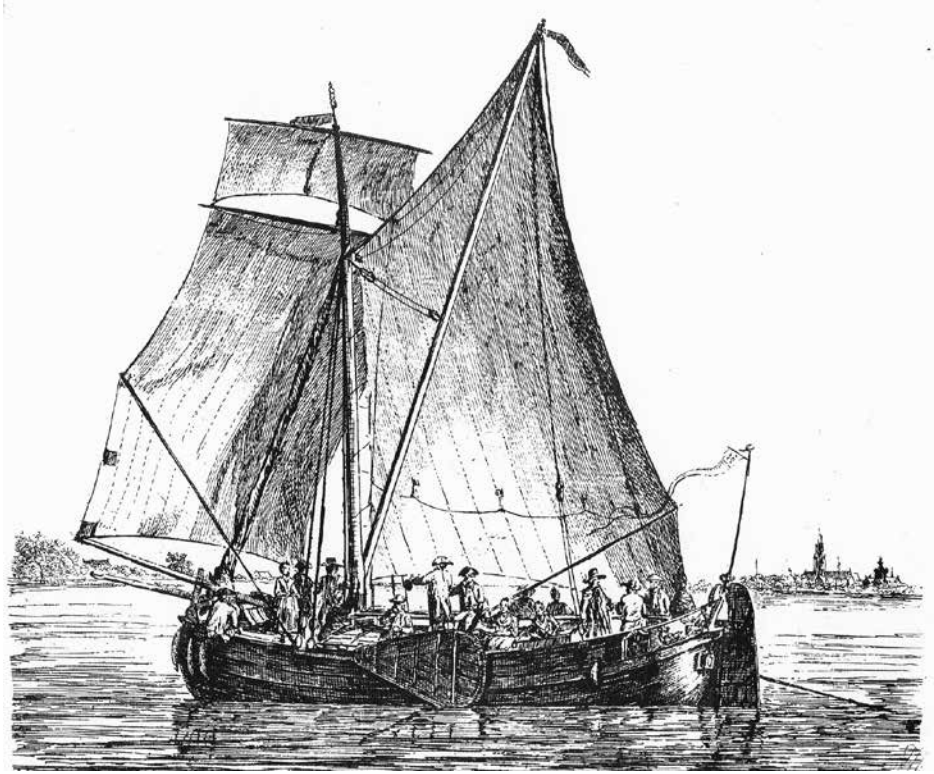
Wat het Schoonhovense stadsbestuur onder gevaarlijke meningsuitingen zag, blijkt uit een uitvoerig onderzoek door de magistraat naar uitlatingen van Willem van der Horst. Die had op vrijdag de 17^e augustus 1792, naar Rotterdam varende, tegen schipper Boeser gezegd dat de oproerige bewegingen in Frankrijk wel zouden kunnen overslaan naar

1 L.P. Ouweneel, HEK 37^e jaargang p. 73 t/m 89.

2 Bedoeld wordt het weer aan de macht brengen van erfstadhouder Willem V door de intocht van de Pruisen.

3 Groot Placaatboek, negende deel, p. 440 en 441.

andere gewesten. Schipper Boeser had daarop geantwoord dat men dat niet kon weten en mocht lijden dat de eerste oproermaker zonder onderscheid van persoon zou worden opgehangen.



Afb. 1 Een beurtschip uit die tijd⁴

Waarop Van der Horst repliceerde zijn stelling met de bijbel te kunnen bevestigen en daar een ankertje wijn onder wilde verwedden. Uit het onderzoeksverslag blijkt dat hij daarmee Mattheus 24⁵ bedoelde, waarin in vers 6 en 7 staat “En gij zult horen van oorlogen en geruchten van oorlogen; ziet toe, wordt niet verschrikt ; want al die dingen moeten geschieden, maar nog is het einde niet; “Want het ene volk zal tegen het ander volk opstaan...”. De magistraat besloot tenslotte deze zaak aan te houden en beval hem aan zich niet met oproerige gesprekken op te houden. Het werd hem ook niet toegestaan zonder permissie van de burgemeesters de stad te verlaten.⁶

Willem Westbeek

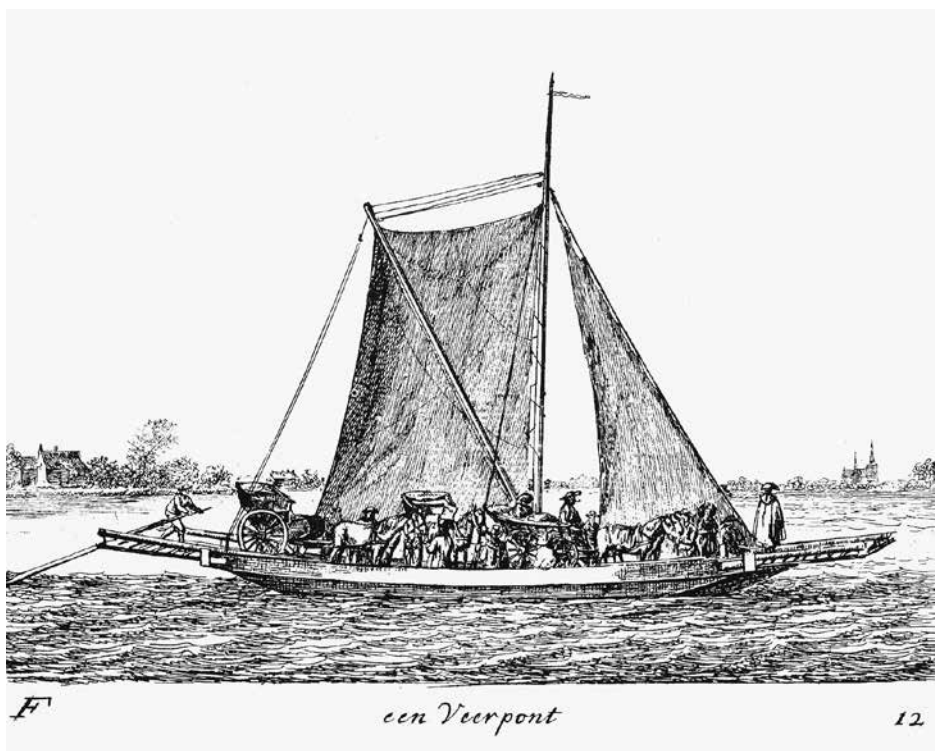
Op vrijdagavond de 10^e oktober 1794 was een sergeant van het garnizoen de woning

4 G. Groenewegen. Rotterdam 1789

5 SAMH, OAS, inv.nr. 1011-2266-16

6 SAMH, OAS, inv.nr. 2011-42 p. 205.

van Willem van den Berg binnengevallen om een “kerel” te arresteren om hem in de spekkamer op te sluiten. Dit was voor adjunct-schout Scheltus aanleiding om de magistraat bijeen te roepen om die kerel te kunnen ondervragen. Hieruit bleek dat het een zekere Willem Westbeek betrof, die vroeger als meesterknecht had gewerkt in een pannbakkerij te Utrecht. Hij was zonder werk was komen te zitten omdat het met dat bedrijf niet goed ging. Kort geleden was hij daarom met een Schoonhovense kennis aardappelen gaan rooien in de Meijerij van Den Bosch. Op de terugweg vanuit Boxtel was hij via Dordrecht in Schoonhoven aangeland om daarna naar zijn vrouw en kinderen in Utrecht te gaan. Door de magistraat werd hij vervolgens ondervraagd over zijn bewering aan het Gelkenesserveer gedaan dat de Fransen over tien dagen in deze stad zouden zijn, “zijn kop daaronder verzettende”.⁷ Hij ontkende dit zo gezegd te hebben, maar wel dat het in de Meijerij zo vol met Fransen was dat men er niet doorheen kon komen en dat er dagelijks nog meer bij kwamen. Wel geloofde hij meer gezegd te hebben als had gemoeten omdat hij beschonken was. Hij verzocht daarom vergiffenis omwille van zijn vrouw en kinderen. Besloten werd om Willem tot maandag in de gijzeling te plaatsen en een onderzoek naar de ware toedracht in te stellen. Hiertoe zouden worden



Afb. 2 Een Veerpont uit die tijd⁸

7 Hier wordt bedoeld op de aanval van het Franse leger onder generaal Pichegru op de Republiek
 8 G. Groenewegen, Verzameling van vierentachtig Hollandsche Schepen, Rotterdam 1789

ondervraagd kapitein Tissot van Patot de commanderende officier van het garnizoen, Jan Verweerd de pachter van het halve pontveer aan de zijde van Gelkenes⁹ en Willem van der Wiel herbergier aan het Gelkenesserveer.¹⁰

Uit de notulen van maandag 13 oktober blijkt dat Willem ook is gevisiteerd en dat ter tafel van de magistraat was gebracht een rooms-katholiek gebedenboekje en enige brieven. Adjunct-schout Scheltus deelde mede dat Jan Verweerd Willem niet te wilde bezwaren, omdat hij niet precies heeft kunnen horen wat die in de herberg had gezegd, aangezien hij zich toen buiten op de dijk had bevonden. Toch had Scheltus in de stad twee getuigen gevonden, te weten Andries Kulik en Johannes den Bokkum, die hem vrijdagavond hadden horen zeggen dat hij van Boxtel door de Franse armee kwam en dat de Fransen die avond in Bommel (Zaltbommel) zouden zijn en binnen tien dagen hier in de stad. Vervolgens werd sergeant J. van den Berg ondervraagd over het voorgvallene. Hij zei rondwandeland in de Nes veel volk bijeen had gezien en informerende naar de reden, het verhaal van Bommel en de tien dagen voorgeschoteld kreeg. Hij had Willem Westbeek gevolgd in de herberg van Willem van den Berg en hem gevraagd naar dat gezegde. Daarop kreeg hij van hem te horen dat hij door 70.000 Fransen heen gekomen was en hen twee flessen jenever had gegeven. Daarop had de sergeant hem gearresteerd. Willem Westbeek werd vervolgens uit de gijzeling gehaald en geconfronteerd met de beweringen van Kulik en Den Bokkum. Hij ontkende die beweringen, maar stelde wel dat hij een woord miszegd kon hebben omdat hij wat ophad. Kulik en Den Bokkum bevestigden het feit dat hij beschonken was geweest.

Daarop werd besloten om Willem "te reprimenteeren, hem uijt de gijzeling te relaxeeren en hem aan te zeggen zig ten eersten uijt de Stad te moeten begeeven zonder 'er weder in te komen". De secretaris kreeg opdracht om de hoofdofficier van de Stad Utrecht over zijn gedrag in te lichten.¹¹

Een week later bleek dat het stadsbestuur er lucht van had gekregen dat stadsmetselaar Van Mieren zich in de gijzeling onder het stadhuis had begeeven om aan Willem Westbeek onder andere kaas te geven. Hoewel Van Mieren erkende wel ter plaatse te zijn geweest, maar niets had gegeven, kwam dit hem op een reprimande te staan. Daaraan werd toegevoegd dat als zoiets weer zou gebeuren er een besluit zou worden genomen "welke hem niet aangenaam zal zijn".¹²

9 Deze helft van het veerrecht was in handen van de baronnen van Liesveld d.w.z. de prinsen van Oranje, verpacht aan bedoelde veerman. Hij mocht alleen overzetten vanuit Gelkenes. De andere helft was in handen van de stad Schoonhoven en destijds ook verpacht.

10 SAMH, OAS, inv.nr. 1011-42 p. 390

11 SAMH, OAS, inv.nr. 1011-42, p. 391 en 392.

12 SAMH, OAS, inv.nr. 1011-42, p. 395.