



nummer 44
september 1990

TIJD-SCHRIFT



HISTORISCHE VERENIGING VLAARDINGEN

Foto op de voorpagina:
Een Wellington uit de Tweede Wereldoorlog.



2.-

1

TIJD-SCHRIFT

Nummer 44, september 1990

HISTORISCHE VERENIGING VLAARDINGEN

INHOUD

Redactioneel	2
Van de voorzitter	3
Artikelen:	
<i>Britse bommenwerper stortte neer te Vlaardingen</i> door L.A. Buijnsters	5
<i>Maarten van der Vlis, de kuipersschavenmaker</i> door W.J. van der Vlis Mzn.	31
<i>Onderscheidingsteken en bluskleding in vroeger jaren</i> <i>bij de Vlaardingse Brandweer</i> door C.W. Verhulst	49
<i>Het Vlaardingen uit mijn jeugd (deel 2)</i> door P. Borsboom	69
Uit de Commissies	91
Uit het Bestuur	93
Oproep	94
Agenda	95
Boeken	99
Inhoud volgend Tijd-Schrift	100



Redactioneel

In deze editie van Tijd-Schrift kunt u lezen over onze eigen werkgroep. Opmerkelijk in dit nummer is dat de agenda van het seizoen 1990/91 maar liefst 4 pagina's beslaat. Niet minder dan 10 keer kunt u genieten van de door de vereniging ontplooid activiteiten zoals lezingen en excursies! Naast de publikaties en andere bezigheden alsmede het almaar groeiende ledental kun je stellen dat onze club springlevend is.

Verder in dit nummer een artikel van de heer L. Buijnsters van het Vlaardingse politie-corps over het neerstorten in de Holierhoekse Polder van een Wellington. Een tragische episode. Hierna de geschiedenis van de kuipersschavenmaker Maarten van der Vlis geschreven door zijn zoon Willem. Een echt Vlaardings verhaal. Als tegenhanger een werkstuk van de heer C.W. Verhulst over onderscheidingsteken en bluskleding van de Vlaardingse brandweer. De artikelenreeks wordt afgesloten met deel 2 van de herinneringen van de heer P. Borsboom.

Alle schrijvers en anderen die aan dit nummer meewerkten hartelijk dank daarvoor.



VAN DE VOORZITTER

"De Historische Vereniging Vlaardingen heeft ten doel: de bevordering en de propagering van de kennis der stads- en streekhistorie in de ruimste zin". Het is taalkundig wellicht een wat zwakke formulering, maar deze centrale doelstelling geeft wel precies aan waar de Historische Vereniging Vlaardingen voor dient te staan. Het gaat om de kennis van de geschiedenis van Vlaardingen en omgeving. Op vele manieren wordt daaraan vorm gegeven, waarbij de lezingen, de excursies en de publikaties velen het meest opvallen. Niet vergeten mogen we echter de onregelmatige uitreiking van de Restauratiepenning; de toekenning van dit onderscheidingsteken aan degenen die hun panden op historisch verantwoorde wijze hebben hersteld en opgeknapt, past volledig binnen ons streven. In 1967 werd de Historische Vereniging Vlaardingen opgericht; 20 januari is de officiële datum. In de ruim 23 jaar van haar bestaan is het één en ander gepasseerd. In onze stad is veel gerenoveerd en gesloopt en er is nieuwbouw gepleegd; niet alleen in de buitenwijken maar ook in het centrum van Vlaardingen. Op allerlei lokaties is en wordt vorm gegeven aan een nieuw woon- en winkelhart. Een volk dat leeft, bouwt...! Dat in die sloop en bouwdrift ook wel eens de plank wordt misgeslagen, valt te betreuren. Maar nog staat het Weeshuis daar, nog is er "een gat in de Markt", en voor het Buizengat liggen alle mogelijkheden nog open. Niet alles wat oud is behoeft bewaard. Opvallend vind ik echter dat wat historisch gezien de moeite van het bewaren waard is, vaak te weinig wordt gewaardeerd. 't Is niet voor niets dat onze Restauratiepenning de laatste jaren slechts incidenteel kon worden uitgereikt! In tweeërlei zin is dat een teken aan de wand. De HVV groeit. Van 276 leden in 1976, via 525 in 1984, komt in dit jaar 1990 het eerste duizendtal in zicht. Dat heeft ongetwijfeld te maken met onze aansprekende publikaties en lezingen. Maar voor mij staat vast dat ook het historisch bewustzijn van de Vlaardingers groeiende is. Mag bouwen aan de toe-



komt er een blik van zijn dat onze stad leeft, we dienen ons goed te realiseren dat dit leven wortelt in het verleden.

Gedurende circa acht jaren maakte ik deel uit van het bestuur van de HVV, waarvan ruim zes jaar als uw voorzitter. In die periode hebben we, net als onze voorgangers, ons gezamenlijk er sterk voor gemaakt om de doelstelling van onze vereniging te realiseren. Aangezien ik sedert enige maanden deel uitmaak van de Vlaardingse gemeenteraad, heb ik gemeend me thans tussentijds te moeten terugtrekken uit het bestuur. Zo'n periode afsluiten laat je niet geheel onberoerd; je moet je los maken van iets waarmee je in zekere zin vergroeid bent. Praktisch is het mij echter niet langer mogelijk voldoende tijd aan de HVV te geven; daarnaast is het naar mijn mening evenmin wenselijk dat genoemde functies in één persoon verenigd blijven. Al te gemakkelijk zou dat kunnen leiden tot een verstrengeling van belangen, waarmee niemand is gediend. De leiding van onze vereniging is in vertrouwde handen; er zijn acht mensen die de belangen prima zullen weten te behartigen. Tot de eerstvolgende Algemene Ledenvergadering zal Wout den Breems als vice-voorzitter het voortouw nemen. Als Vlaardinger en als lid zal ik uiteraard het wedervaren van de HVV blijven volgen, om ook vanuit het perspectief van mijn nieuwe functie, opnieuw te trachten bij te dragen "aan de bevordering en propagering van de kennis van de stads- en streekhistorie in de ruimste zin". Onder dankzegging voor het in de afgelopen jaren mij gegeven vertrouwen, groet ik u allen.

Klaas van Netten



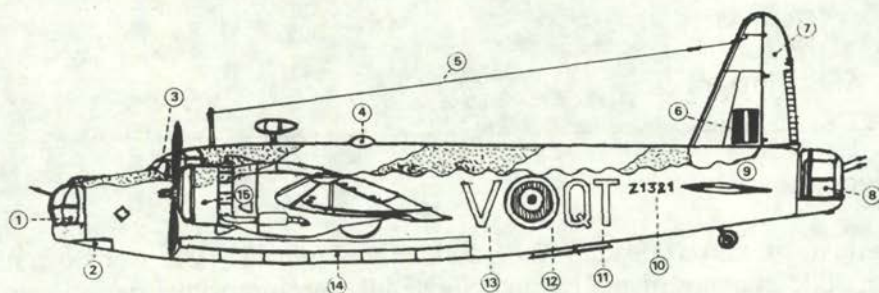
BRITSE BOMMENWERPER STORTTE NEER TE VLAARDINGEN

L.A. Buijnsters

Voorwoord

In de nacht van woensdag 25 op donderdag 26 maart 1942 werd kort na het middernachtelijk uur een laagvliegende tweemotorige Engelse bommenwerper boven Vlaardingen hevig beschoten door Duits luchtdoelgeschut. Deze bommenwerper werd geraakt en vloog in brand. Snel hoogte verliezend trachtte de piloot nog een noodlanding te maken in één van de weilanden ten noorden van de stad Vlaardingen, hetgeen mislukte. Ten zuiden van de Holyweg, nabij de kruising Holyweg - Breeweg, sloeg de machine tegen de grond en brandde uit. De zes bemanningsleden kwamen om het leven.

Dit is in het kort de informatie, die de auteur verkreeg na het doornemen van onder andere archiefstukken van de Vlaardingse Luchtbeschermingsdienst, periode 1940 - 1945, die berusten in het Stadsarchief van Vlaardingen. De documenten geven niet aan welk vliegtuigtype het hier betreft en wie de omgekomen bemanningsleden zijn. Na een onderzoek van vele maanden, is het de auteur met medewerking van vele personen en instellingen gelukt de vlucht van de bovenvermelde Engelse bommenwerper en haar bemanningsleden te reconstrueren en op schrift te stellen. Het verhaal is gedeeltelijk fiction, maar **alle** feiten (o.a. over tijdstippen, namen, routes, alsmede de beschreven procedures) berusten op waarheid. Het verhaal doet eer aan de zes bemanningsleden, die in die bewuste nacht trachtten ver van huis en haard de bezetters van ons land te treffen om zo de ontnomen vrijheid een stukje dichterbij te bren-



De Vickers Wellington Mk IV, 2 motorige bommenwerper

1) Hydraulisch bediende geschutskoepel met twee 0.303 inch Browning-mitrailleurs; 2) perspex bomrichtvenster; 3) cockpit; 4) "Astrodome", perspex halfbolvormige koepel van waaruit de navigator de positie van het vliegtuig kon bepalen d.m.v. een sextant; 5) antenne-draad; 6) nationaliteitsteken; 7) richtingsroer; 8) hydraulisch bediende geschutstoren met vier 0.303 inch Browning-mitrailleurs; 9) kiellvlak; 10) serienummer 11) squadroncode QT staat voor het 142e squadron van de Royal Air Force; 12) R.A.F.-embleem 13) volgletter; 14) bomluiken met bommenruim; 15) Pratt & Whitney Twin Wasp R-1830-S304-G luchtgekoelde 14 cylinder dubbelstermotoren met een vermogen van elk 1.050 pk.



gen. Dat stukje vrijheid betaalden zij met hun leven, een zeer hoge prijs! Dit artikel wordt opgedragen aan deze zes mannen. Zij verdienen nu, ontruikt aan de vergetelheid, een volwaardige plaats in te nemen in de Vlaardingse geschiedschrijving. Opdat wij niet vergeten ...!

Proloog

In de nacht van 25 op 26 maart 1942 zijn 254 Britse bommenwerpers op weg naar het Duitse Ruhrgebied. Het doel van de militaire operatie betreft die nacht de staalfabrieken van Krupp in de stad Essen. Om de fabriekscomplexen doeltreffend te kunnen raken wordt door Bomber Command een tot dan toe grootst gevormde bommenwerpervloot ingezet.¹ Onder de deelnemende vliegtuigen bevindt zich de tweemotorige Vickers Wellington Mk.IV met het serienummer Z1321. Dit toestel met de romPCODE "QT" en volgletter "V" (for Victor) maakt deel uit van het 142e squadron van de Royal Air Force, welke haar thuisbasis heeft op het militair vliegveld "R.A.F. station Grimsby" (Waltham), in het Engelse graafschap Lincolnshire.² Aan boord bevindt zich een bemanning van vrijwilligers, bestaande uit 1e piloot, **David John White** (20 jr), 2e piloot, **William Melville Pipher** (24 jr), navigator, **Andrew Lennox** (23 jr), telegrafist/boordschutter, **Alfred Jelly** (23 jr), neus-boordschutter **Eric Charles Groves** (22 jr) én de 21 jarige staart-boordschutter **Ronald Harry Joseph Barrie**.³

Van de overwegend Britse bemanning hebben Pipher en Lennox de Canadese nationaliteit. De Wellington-bommenwerper, die deel uit zal maken van de eerste aanvalsgolf van 100 vliegtuigen, stijgt om 20.26 uur (Britse tijd) van haar thuisbasis op en vliegt vervolgens zelfstandig naar het opgegeven doel.⁴ Boven Essen gekomen wordt de meegevoerde bomlading binnen het doelgebied afgeworpen.⁵ De Z1321 begint hierna de terugreis naar de thuisbasis in Engeland.

Rondom de stad Essen is het Duits luchtdoelgeschut (Flak) zeer actief.⁶ Tijdens het passeren van de flakgordel wordt de stuurboordmotor van de Wellington door een exploderende granaat getroffen. Ook de zend-



en ontvanginstallatie aan boord wordt het zwijgen opgelegd. 1e piloot White gelukt het om de getroffen Wellington in de lucht te houden. Aan boord zijn ondanks de regen aan granaatscherven geen gewonden gevallen. Navigator Lennox berekent in opdracht van White de kortste vlieg-route naar Engeland. Door het ontbreken van voldoende motorvermogen verliest de Z1321 echter snel hoogte. White en zijn 2e piloot Pipher komen tot de conclusie dat de thuisbasis niet meer gehaald kan worden...

De keuze

In noordwestelijke richting boven bezet Nederlands gebied vliegend, zien White en Pipher vanuit de cockpit aan de horizon zoeklichtbundels de heldere hemel aftasten. Volgens de tijdzone in dit gebied is het inmiddels 5 minuten voor middernacht geworden en over een vijftal minuten passeert men, op een hoogte van ongeveer 2000 voet (600 meter) de flakstellingen rondom de havenstad Rotterdam. Geen prettige omgeving om per parachute naar beneden te springen. Hierop maakt White via de intercom de bemanning kenbaar, dat hij voornemens is om zo ver mogelijk buiten de Hollandse kust op zee een noodlanding te maken. Als de noodlanding lukt en men in de rubberboot kan stappen, bestaat er een gerede kans dat de aldaar patrouillerende Engelse "Air Sea Rescue" hen op zal merken.⁷

Spanning en angst staan op de gezichten van de bemanningsleden. De zoeklichtbundels komen snel dichterbij de gehavende "QT-V". In de lucht ontploffen luchtdoelgranaten. Het is juist middernacht geworden, als de Wellington vanuit het zuidoosten het luchtruim boven Rotterdam binnenvliegt, in noordwestelijke richting.

De genadeslag

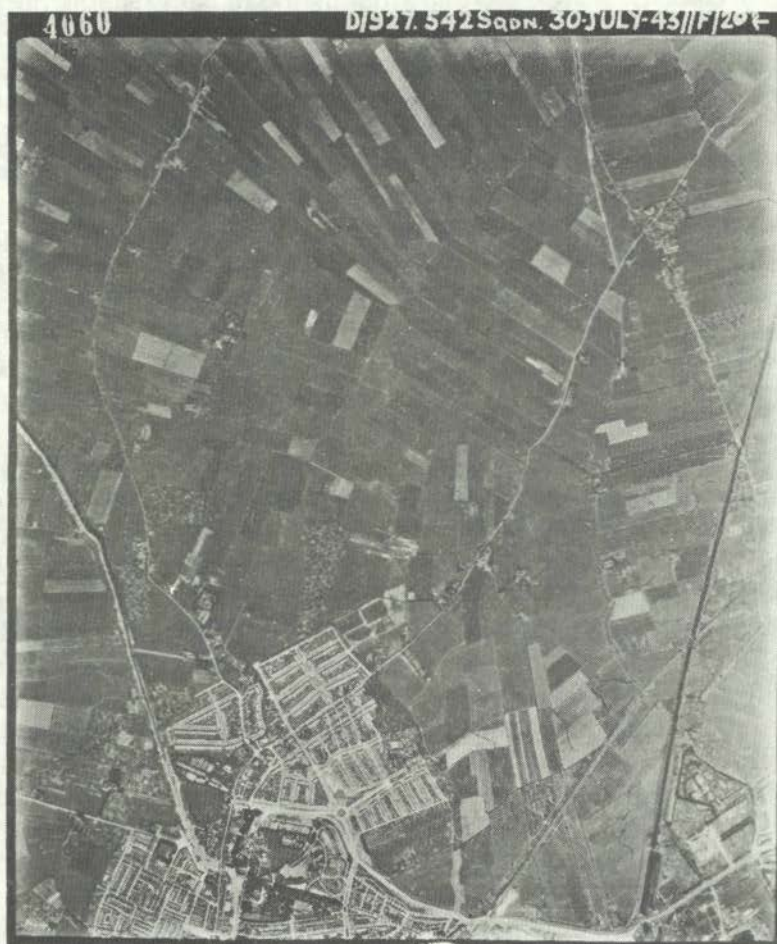
Het luchtruim boven Rotterdam en omgeving wordt op dat moment bewaakt door o.a. de bemanningen van de zware Duitse reserve Flakafde-



ling 261 en de lichte reserve Flakafdeling 57.⁸ In het westelijk deel van Vlaardingen staat nabij de Rijksweg, in een met grondmist bedekt weiland, een zware flakbatterij. Deze bestaat uit vier stellingen met 88 mm, en twee met 20 mm vuurmonden. De snelvurende 20 mm vuurmonden staan ook opgesteld nabij de Sunlightfabrieken aan de Maas, in de Broekpolder/Broekweg en aan de Kethelweg. De in de nabijheid van de flakstellingen gelegen zoeklichtbatterijen tasten, door gaten in de laaghangende grondmist, het overigens heldere hemelgewelf af naar overkomende vijandelijke vliegtuigen. Vanaf 21.48 uur worden boven Vlaardingen de eerste vliegtuigen waargenomen, die van west naar oost vliegen. De flakstellingen openen vanaf 22.00 uur geregeld het vuur op de overvliegende toestellen. Omstreeks 23.44 uur verschijnen de eerste vijandelijke vliegtuigen, die in omgekeerde richting vliegen.⁹

Via de veldtelefoon krijgen de flakstellingen berichten door van vooruitgeschoven waarnemingsposten. Dit betreft waarnemingen omtrent de aantallen, vlieghoogte en koers. Om 00.01 uur wordt door één van de waarnemingsposten doorgegeven, dat vanuit het zuidoosten een vijandelijk vliegtuig zeer laag over komt vliegen. Dit vliegtuig wordt, door de in zuidoost, zuid en noordoost van de stad opgestelde zoeklichten, gevolgd. Het motorgeronk is in de verte duidelijk hoorbaar voor de bemanningen van de luchtdoelbatterijen. Terwijl in het zuiden en zuidoosten meerdere zoeklichten aan gaan, wordt het vliegtuig door de lichtere flakstellingen, vanuit die richtingen onder vuur genomen. De scherpe harde knallen van de stukken geschut verscheuren de nachtelijke stilte. Men vuurt onophoudelijk, terwijl het vliegtuig gevangen zit in de greep van de zoeklichtbundels.

Aan boord van de Wellington "QT-V" doet White een verwoede poging om aan de zoeklichtbundels te ontsnappen. Dit lukt echter niet. Hoewel de linkermotor nu op iets meer vermogen draait, neemt de vlieghoogte nog steeds af. Staart-boordschutter Barrie brengt de geschutstoren zover mogelijk naar beneden en schiet vervolgens met zijn vier eveneens naar



Op 30 juli 1943 werd door een fotoverkenningsvliegtuig van het 52e squadron van de R.A.F. deze opname gemaakt van het noordelijke deel van Vlaardingen



beneden gerichte 0.303 inch mitrailleurs naar de zoeklichtstellingen in een poging die uit te schakelen. Door het neerstrijkend licht van die zoeklichten, op de onderzijde van de grotendeels met perspexplaten beklede geschutskoepel, wordt hij echter geheel verblind. Lichtspoormunitie flitst langs de "QT-V" en scherven van dichtbij exploderende granaten doorboren op diverse plaatsen de linnen bekleding van het vliegtuig.

Om 00.04 uur klinken er twee harde explosies die de Wellington heen en weer schudden.¹⁰ Half verdoofd en amper van de schok bekomen zien White en Pipher, dat de linkervleugel door luchtdoelgranaten getroffen is. Een hoofdbrandstoftank nabij de bakboordmotor is door de scherfwerking opengescheurd en tot overmaat van ramp heeft de daaruit vrijkomende brandstof vlamgevat. Het schijnsel van de vlammen is door de bekleding van de vliegtuigromp zichtbaar. Even later valt na hevig gesputter de bakboordmotor stil. Het toestel begint weer hevig te trillen. Het contact en de brandstofkraan worden direct afgesloten en het gelukt de propeller in de vaanstand te krijgen. De trillingen in het toestel stoppen. Terwijl die handelingen verricht worden schreeuwt White via de intercom "crash!, crash!, crash!". De bemanning weet wat haar te doen staat. Pipher staat vliegensvlug op en klapt zijn stoel tegen de wand en begeeft zich via de geopende schuifdeur naar de ruimte waar Lennox en Jelly zich bevinden. Neus-boordschutter Groves verlaat zijn plaats vanaf het noodluik en volgt via de cockpit de weg naar de romp. Staartboordschutter Barrie heeft de gepantserde schuifdeuren van de geschutstoren geopend en wurmt zich uit zijn stoel. Door de dikke rook, die de binnenkant van de romp vult, zoekt hij zich een weg naar voren. Vlammen slaan tussen de door granaatscherven geslagen openingen van de linnen romphuid naar binnen. Aan stuurboordzijde, achter het multiplex schot van de cockpit, nemen de mannen de crashpositie in. Pipher zet als eerste zijn voeten stevig tegen het schot en steunt met zijn lichaam tegen de rompwand. Achtereenvolgens nemen Groves, Lennox, Jelly en Barrie, in de genoemde volgorde plaats achter Pipher. Hun benen plaatsen zij om elkaars middel. Zij zitten dus in één rij achter elkaar. De "QT-



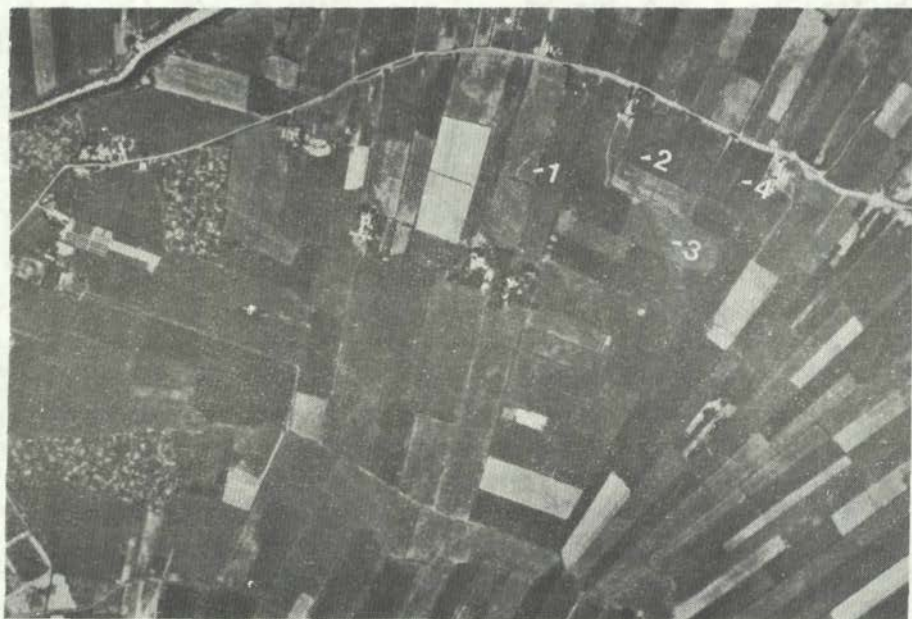
V" verliest nu snel hoogte en een doordringend gierend geluid is hoorbaar.

Op het moment, dat vanuit het zuidwesten vanaf de grond een zoeklicht op het brandende toestel neerstrijkt, draait White, met behulp van het verstellen van de nog werkende roeren, de Wellington in een flauwe bocht naar rechts, naar het noorden. Meerdere zoeklichten flitsen aan. Het vliegtuig is nu rondom ingesloten door het licht van zoeklichtbatterijen. Vanuit de cockpit is het zicht naar buiten nihil geworden. White laat zijn stoel zo ver mogelijk naar de cockpitvloer zakken, om toch nog het instrumentenpaneel te kunnen aflezen. Pipher, die op de vloer boven het bommenruim in de crashhouding zit, bedenkt zich en maakt zich vervolgens vrij uit die positie. Neus-boordschutter Groves neemt zijn plaats in. Lennox, Jelly en Barrie schuiven aan. Pipher kijkt achterom, ziet het vuur door de romphuid naar de staartkoepel vreten en stapt de cockpit weer binnen. Ondanks een tegenbevel van White, neemt hij naast hem plaats. "Ik laat je verdomme niet alleen tobben", is zijn antwoord. Het hevig schieten van de luchtdoelbatterijen, waaronder de flakstelling aan de Rijksweg, en de vele zoekactiviteiten in de lucht maakt een aantal inwoners van Vlaardingen nieuwsgierig. Een enkeling waagt zich ondanks de daaraan verbonden gevaren in de open lucht. Zo ziet de 14-jarige jongeman, A.P. de Jong, vanaf het balkon aan de achterzijde van zijn ouderlijk huis aan de Wilhelminasingel nummer 20, de brandende Wellington vanuit het zuidoosten over het voormalig Vlaardinger-AMBacht zweven.¹² Het vliegtuig zit knap laag en verliest snel hoogte. Het scheert, vanaf het balkon gezien, met een gierend geluid in een flauwe bocht naar rechts voor en langs de Bethelkerk in noordwestelijke richting. De onderkant van het toestel brandt fel en laat een lange sliert rook achter zich. De vlieghoogte bedraagt, naar zijn schatting, tussen de 50 en 100 meter.



De crash

De gehele bemanning van de "QT-V" zet zich schrap voor de te verwachten schok van de onvrijwillige landing. Rook vult het inwendige van het vliegtuig en de hoogtemeter draait gestadig het aantal voets naar beneden af. Intussen vreet het vuur zich door de romp van het toestel naar achteren. Lichtspoormunitie van de snelvurende lichte Flak doorboort op diverse plaatsen de romp van de "QT-V", stukken vliegtuiglinen meenemend. De in de romp bij het kielvlak staande munitiekast, gevuld met patronen voor de romp- en de staart-boordschutter, is nu ook in vlammen gehuld. Op het moment, dat de Wellington op een hoogte van 200 voet (60 meter) boven de Holiërhoekse polder, komende vanuit het zuidwesten, in een flauwe bocht naar rechts in noordelijke richting vliegt, ontploft de inhoud van de munitiekast. Door de kracht van de daaropvolgende explosies wordt het kielvlak met de geschutskoepel van de romp gerukt en suist naar beneden. Met een harde klap komt het terecht op de oprijlaan van boerderij "Noorderhuizen", aan de Holyweg te Vlaardingen. Staart-boordschutter Barrie, die zich in de crashhouding krampachtig aan Jelly vasthoudt laat hem tijdens het wegvallen van het staartstuk door de daarop volgende enorme luchtzuiging los. In een vrije val volgt hij het losgeslagen kielvlak. Ruim 270 meter ten noordoosten van het inslagpunt van zijn geschutskoepel komt hij voorover vallend in een weiland terecht. Een kuil in het weiland markeert de plaats waar hij het leven laat. De rest van het vliegtuig is na de explosie schuin in noordoostelijke richting naar beneden geraasd. Nadat de linkervleugel het aardoppervlak raakt en afbreekt, slaat de romp tegen de grond. Groves en Lennox, die zich op dat moment nog met Jelly in de crashhouding bevinden worden met een enorme kracht dwars door het multiplex schot het voorruim van de machine ingeslagen. Jelly slaat met zijn onderlichaam door de romp en blijft steken. Door diezelfde kracht breekt ook de rechtervleugel af en deze volgt met zijn ruim 1 ton wegende Pratt & Whitney Twin Wasp motor - inclusief propeller - in een "groundloop", de motor van de linkervleugel. In het weiland ten westen van boerderij



Detailvergroting van de luchtopname van 30 juli 1943. De in de foto weergegeven cijfers komen overeen met de omschrijving in de detailtekening van Vlaardingen anno 1941



"De IJsselhoeve" komen de motoren met de vleugeldelen tot stilstand. Op het moment, dat de romp tegen de grond slaat, wordt die door de inhoud van de opengebarste brandstoftanks in een zee van vuur gehuld. Dit inferno betekent definitief het einde voor degenen, die zich nog levend in het wrak bevinden. Kleine en grote wrakstukken van de Wellington komen, verspreid over een afstand van enige honderden meters, in de met grondmist overdekte weilanden langs de Holyweg terecht. Het is donderdag 26 maart 1942, zeven minuten na middernacht ...

Waarschijnlijk binnen Vlaardingen neergestort...

De bemanning van de uitkijkpost van de Gemeentelijke Luchtbeschermingsdienst Vlaardingen, ondergebracht op de torentrans van de Grote Kerk in het centrum van de stad, had de beschieting van de Engelse bommenwerper gevolgd. Om 00.07 uur meldde zij aan de commandopost in de Waalstraat te Vlaardingen, dat zij brand waarneemt in de richting van de stad Delft. Vermoedelijk zou de vuurgloed afkomstig kunnen zijn van het zojuist beschoten vliegtuig. Vanwege de laaghangende mist was dit niet met zekerheid vast te stellen. Na een peiling verricht te hebben, meldde zij aan de commandopost, dat de vuurhaard vermoedelijk binnen de grens van de gemeente ligt.

Vanuit de commandopost werd hierop meteen telefonisch contact opgenomen met de politiepost op de Markt. Adjunct-inspecteur Van den Berg en de agenten Terhoeve en Hermans gingen hierop met een dienstauto richting Holiërhoeksepolde om een nader onderzoek in te stellen. Om 01.40 uur rapporteren zij, dat in een weiland, ter hoogte van de boerderij van M. van der Kooij (De IJsselhoeve) aan de Holyweg te Vlaardingen, een brandend Engels vliegtuig lag. Een lid van de bemanning werd op een afstand van ongeveer 300 meter van het vliegtuig dood in een weiland aangetroffen.



Soldaten van de Duitse Weermacht waren reeds op de plek aanwezig en zorgden voor de bewaking. De Rijksinspectie, "der Stabsoffizier beim Beauftragten des Reichskommissars" te Den Haag, de "Ortskommandant" te Vlaardingen en de commissaris van politie werden van de bevindingen in kennis gesteld. Gezien het slechte zicht ter plaatse vanwege de grondmist werd besloten om het onderzoek te hervatten bij het aanbreken van de dag. In de loop van de nacht werd door de Ortskommandant aan de politie de opdracht gegeven een post in te nemen op de Holyweg teneinde nieuwsgierigen op een afstand te houden. Deze opdracht werd uitgevoerd. Ook een Ober-Leutnant van de Weermacht beval de politie een dubbelpost bij het brandend vliegtuigwrak te leveren. Twee agenten uit de nachtdienst werden er heengezonden.

Het onderzoek door het hoofd van de luchtbeschermingsdienst

In de ochtenduren van donderdag 26 maart werd door het Hoofd van de Gemeentelijke Luchtbeschermingsdienst Vlaardingen, Th. A.A. Werner, op de plaats van de crash een onderzoek ingesteld. Bij dat onderzoek werd door hem vastgesteld, dat tijdens de vlucht boven de weilanden van de Holiërhoeksepolder, een groot stuk van de staart van het vliegtuig was afgebroken en neergestort op de oprijlaan van de boerenwoning van G.J. Vollering (boerderij Noorderhuizen aan de Holyweg.) Het restant van het vliegtuig en de motoren waren ongeveer 1 kilometer verder brandend in het weiland neergestort. Tussen de beide delen van het vliegtuig werd een lid van de bemanning dood in het weiland aangetroffen.

Vermoedelijk bevonden zich nog drie bemanningsleden in het neergestorte vliegtuig, hetgeen afgeleid kon worden uit de armen en benen welke tussen het uitgebrande wrak en de omgeving zichtbaar waren. De plaats waar het vliegtuig was neergestort lag ten zuiden van de Holyweg in het weiland van boer G.J. Vollering, tussen de gemeente Kethel en Vlaardingen. Honderden meters in de omtrek lagen de wrakstukken van het vliegtuig verspreid. In de loop van de dag werden de landerijen door



de politie, versterkt door leden van de Luchtbeschermingsdienst, over een afstand van enkele kilometers geheel afgezet. Dit om de grote toeloop van het nieuwsgierige publiek in te dammen.

De berging

Die dag kwamen ook een drietal Vlamingen en een Duitser op de onheilsplek aan. Zij moesten het bergingswerk aanpakken - zij waren gespecialiseerde in dergelijke klussen. Om 18.30 uur die dag had men reeds drie lichamen geborgen. Dit waren staart-boordschutter Barrie, radio-telegrafist/boordschutter Jelly en 2e piloot Pipher.¹³ Jelly moest onder de restanten van de romp van het vliegtuig worden uitgegraven. Eén van de bergers deelde dit mede aan boer M. Poot, die woonde aan de Holyweg, tegenover boerderij "De IJsselhoeve". Omdat de benen van Jelly vanonder de romp naar buiten staken, had een berger de leren vlieglaarzen "veiliggesteld". Het bovenlichaam van Jelly was - volgens die berger - verbrand. In gereedstaande zwarte kisten werden de stoffelijke resten per vrachtauto afgevoerd.

Overdag, tussen 07.00 uur tot 21.00 uur, bestond de bewaking ter plaatse uit twee politieagenten en personeel van de Luchtbeschermingsdienst. Gedurende de nacht moesten twee agenten op de boerderij "De IJsselhoeve" aanwezig zijn, waar de met de bewaking belaste Duitse militairen ingekwartierd waren. Om beurten moesten zij dan met deze militairen patrouilleren.

Op vrijdag 27 maart, omstreeks 17.00 uur, werd het vierde lichaam uit het wrak bevrijd. Dit betrof piloot White, die verbrand in de restanten van zijn vliegtuigstoel werd aangetroffen. Pas op zaterdag 28 maart zou het stoffelijk overschot in een kist worden afgevoerd. Volgens ter plaatse aanwezige deskundigen moest de aanwezigheid van een vijfde lichaam mogelijk geacht worden, gezien het type vliegtuig.¹⁴



Detail uit een plattegrondtekening van de gemeente Vlaardingen anno 1941 weergevend de Holierhoekse Polder. De cirkels geven het volgende weer: 1) oprijlaan van boerderij Noorderhuizen waar het staartstuk met geschutskoepel terechtkwam; 2) staartschutter Barry kwam voorover vallend in dit deel van het weiland, nabij de slootkant neer; 3) de romp van de Wellington sloeg aldaar tegen de grond en brandde geheel uit; 4) beide Pratt & Whitney-motoren kwamen na een "groundloop" in het midden van het weiland tot stilstand. De in de tekening aangegeven letter-aanduidingen staan voor het volgende: a) boerderij van Olsthoorn; b) boerderij Zuiderhuizen van P. van der Ende; c) boerderij Middelhuizen van J. Zonneveld; d) boerderij Noorderhuizen van G. J. Vollering; e) boerderij van C. Vollering; f) boerderij van P. Dijkshoorn; g) boerderij De IJsselhoeve van M. van der Kooij; h) woning van M. Poot



Na het sluiten van het proces-verbaal (28 maart 1942) kwam het bericht, dat er inderdaad een vijfde lichaam was gevonden en - tot grote verwondering van de "deskundigen" - zelfs nog een zesde! Dit betrof de lichamen van navigator Lennox en de neus-boordschutter Groves. Zij werden in het voorste gedeelte van het vliegtuig aangetroffen, toen dit uit de grond werd getrokken. Beide lichamen werden nog diezelfde dag geborgen.

De restanten van de romp, motoren, kielvlak en overige stukken van het vliegtuig werden met behulp van een kraan uit het land getakeld en op een landbouwwagen afgevoerd naar het zogenaamde. "werkeiland", gelegen voor boerderij "De IJsselhoeve" op de Holyweg, hoek Breeweg. Vandaar werden de wrakstukken overgeladen op twee vrachtauto's, die ze afvoerden naar de schrootopslag "Draka" te Utrecht.¹⁵ Het schroot werd daar in de loop van de jaren voor omsmelting naar elders afgevoerd. Dit ten behoeve van de Duitse oorlogsindustrie.

Begraven in de duinen

De stoffelijke resten van de bemanning werden vanaf de plaats van de berging in kisten per vrachtauto overgebracht naar Loosduinen. Op de plek, waar men in 1939 begonnen was de begraafplaats "Westduin" in te richten, bevond zich t.b.v. de kustverdediging een met bunkers versterkte Duitse post. Deze was gelegen in een speergebied, waar alleen daartoe bevoegden toegang hadden. Na het identificatiewerk, verricht in één van de gecamoufleerde opstallen, werden de lichamelijke resten van de vliegers naar de nabijgelegen duinen gebracht. Nadat een kuil was gegraven werden zij in het verzamelgraf geworpen. Een fles met daarin de identificatiegegevens werd bij de stoffelijke resten achtergelaten, waarna de kuil werd dichtgegooid.¹⁶ Na de Tweede Wereldoorlog werden de lichamen opgegraven en opnieuw geïdentificeerd. White, Pipher, Lennox, Jelly en Barrie werden naast elkaar herbegraven op het Engel-



se ereveld van de Algemene begraafplaats Westduin te 's Gravenhage, waar zij thans nog rusten.¹⁷

Van de neus-boordschutter Eric Charles Groves ontbreekt echter elk spoor. Daar van hem geen graf bekend is staat in Engeland ter gedachtenis zijn naam vermeld op paneel 84 van het "Runnymede Memorial" in Englefield Green te Egham. Hij is één van de 20.456 vermiste R.A.F.-vliegers uit de oorlogsjaren '39 - '45, waarvan de graven onbekend zijn en daar herdacht worden. Toch bevindt zich op de Algemene begraafplaats "Westduin" op rij 3, nummer 6 een graf van een onbekende "airman" met de inscriptie op de zerk "Known unto God". Het in de steen gebeiteld wapen duidt aan, dat de onbekende een R.A.F.-bemanningslid geweest is. Verdere gegevens ontbreken. Misschien het graf van neus-boordschutter Eric Charles Groves?

Het leven gaat verder

Nadat de restanten van de "QT-V" met vrachtauto's naar Utrecht waren afgevoerd, moesten de gaten en sleuven in de weilanden gedicht worden. Deze klus moesten de landeigenaren zelf opknappen. Op de plaats waar de romp van het vliegtuig terecht was gekomen was de grondverplaatsing het grootst geweest. Toch gelukte het de landeigenaar met behulp van omwonenden die plek te egaliseren, nadat eerst de op het grond- en regenwater drijvende olie eraf geschept was. Met de zo gewonnen olie konden de maaimachines weer enige tijd draaiende gehouden worden!

Tot in de jaren '60 heeft een restant van de Wellington dienst gedaan als onderdeel van een schutting op het erf van veehouder P. Dijkshoorn aan de Holyweg. Dit betrof één van de landingsflappen, die tijdens de explosies aan boord van de "QT-V" van de draagvleugel was weggeslagen en in het weiland van Dijkshoorn - ten noorden van de Holyweg tegenover boerderij "Middelhuysen" - terecht kwam. Na de sanering en aan-



koop van zijn grond door de gemeente Vlaardingen, verdween, voor zover bekend, dit laatste visuele restant van de onfortuinlijke Z1321.

Noten:

- 01) De Royal Air Force kende in haar geledingen o.a. een drietal commando's: "Bomber Command" (bommenwerpers), "Fighter Command" (jachtvliegtuigen) en "Coastal Command" (kustverdediging). Gedurende de gehele Tweede Wereldoorlog had Bomber Command haar zetel in High Wycombe, ten westen van Londen gelegen. Het commando werd in 1936 opgericht en in februari 1942 had Sir Arthur Harris het opperbevel. Hij was voorstander van de strategische nachtbombardementen op Duitse steden. Dit om de aldaar gevestigde oorlogsindustrie te vernietigen en de bevolking te demoraliseren.
- 02) Het in 1933 t.b.v. de "Lincolnshire Aero Club" aangelegd particuliere vliegveld, ruim 2 kilometer ten zuidoosten van het dorpje Waltham, werd in mei 1940 officieel door het Ministerie van Defensie gevorderd. Na een gebiedsuitbreiding en de aanleg van de start- en landingsbanen in de gebruikelijke driehoeksvorm, werd het "nieuwe" vliegveld in november 1941 geopend onder de benaming "Royal Air Force station Grimsby". Het vliegveld deed dienst als bommenwerpersbasis in Groep I van Bomber Command. Het 142e squadron R.A.F. was de eerste eenheid die vanaf dit vliegveld opereerde. Hoewel de start- en landingsbanen heden ten dage nog aanwezig zijn, is het gebied niet meer in gebruik als vliegveld. Het dorpje Waltham ligt ruim 7 kilometer ten zuiden van de havenstad Grimsby in het graafschap Lincolnshire (noordoostkust van Engeland).
- 03) De bemanningsleden waren geen beroepsmilitairen, doch hadden zich als vrijwilliger aangemeld bij de "Voluntary Reserve".
- 04) In Nederland was het op dat moment, door het verschil in tijdzone, 1 uur later.



Deel van een plattegrondtekening van de wijk Holy-Noord 1989. Daarin weergegeven de loop van de voormalige sloten in dat gebied. Rechtsboven is een gedeelte van de oude Holyweg zichtbaar. 1) Plaats waar staartschutter Barry op de grond terechtkwam 2) crashplaats van de romp van de Wellington Z1321



- 05) De door de Z1321 meegevoerde bomlading bestond uit: één brisantbom van 1000 pond, zes brisantbommen van elk 500 pond en één 250 lb. brandbom.
- 06) Flak is de afkorting voor het Duitse woord "Flugzeug Luftabwehr Kanonnen".
- 07) Boven de Noordzee patrouilleerden vliegtuigen van R.A.F Coastal Command. Als een in nood verkerend vliegtuig een noodsignaal uitzond konden reddingsvliegtuigen en boten van de Air Sea Rescue zich naar de vermoedelijke crashplaats begeven om eventuele overlevenden op te pikken.
- 08) De Flakafdeling 261 en de reserve Flakafdeling 57, ressorterend onder de Flakgruppe Rotterdam, claimden het neerschieten van de Wellington Z1321 op donderdag 26 maart 1942 te 00.10 uur. (Geheime Duitse Wochenlageberichte)
- 09) Gegevens uit "Dagrapporten van de uitkijkposten", inv.nr. 56 - dagrapport dd. 25 maart 1942. (Gemeentearchief Vlaardingen)
- 10) Gegevens uit "Dagrapporten van de uitkijkposten", inv.nr. 56 - dagrapport dd. 26 maart 1942. (Gemeentearchief Vlaardingen)
- 11) De vliegtuigbemanningen traiden dagelijks de procedures m.b.t. het innemen van de crashpositie. Een ieder aan boord wist precies hoe hij bij het commando van de gezagvoerder; "crash, crash, crash!" diende te handelen. Daar staart-boordschutter Barrie op het laatste moment niet meer in zijn geschutstoren zat, moet die procedure aan boord van de Z1321 gevolgd zijn.
- 12) Dhr. A.P. de Jong, kolonel bd bij de Koninklijke Luchtmacht te 's-Gravenhage, was getuige van het neerstorten van de Wellington. Dit noteerde hij in zijn dagboek. Een deel van zijn citaat is als volgt: "25 maart 1942. Om half tien begint het spul weer, Engelse vliegtuigen die overvliegen naar Duitsland. Het overvliegen duurt tot tegen twaalf uur, middernacht dus en vanaf 00.02 uur komen ze terug. Zo nu en dan vuurt het Duitse afweergeschut op een vliegtuig. Zo wordt kort na twaalf uur een bommenwerper geraakt, die we brandend langs de toren van de Bethelkerk zien komen aanzweven,



Ten noorden van het fietspad "Rondom West" in de Westwijk, langs rijks-
weg 20, ligt nog de betonnen fundering waarop tijdens de Tweede We-
reldoorlog een 88 mm luchtafweerkanon gemonteerd was. Vanaf dit
punt (Flak "Rijksweg") werd de Wellington beschoten



knap laag en hoogte verliezend. Het vliegtuig valt een paar kilometer noord van ons huis neer op een weiland, aan de rechterzijde van de Holyweg. De staart viel ongeveer 200 meter verder neer. Het toestel brandde geheel uit. De bemanning kwam om, één lid van de bemanning lag dicht bij de weg naast de sloot onder zijn parachute, kennelijk veel te laag eruit gesprongen en toen dood gevallen, waardoor een kuil in het gras was ontstaan."

Noot: C. Vollering heeft kort na het aanbreken van de dag het lichaam van staart-boordschutter Barrie in het weiland gezien. Naar zijn stellige overtuiging was op het lichaam geen parachute aanwezig. Wel lag er een ongeopend parachute pack in het land. In dit verband is de mededeling van Mevr. N.A. van der Kooij-Steneveld van belang. Zij woonde op de boerderij "De IJsselhoeve" en moest, toen er een bebloed vliegersjack werd binnengebracht, dit reinigen. Het jack was onbeschadigd en werd na het wassen en drogen zes weken later opgehaald. De waarneming van A.P. de Jong moet in dit verband kennelijk later zijn geschied. Het jack moet zeker van staart-boordschutter Barrie geweest zijn, daar alle overige bemanningsleden in het rompgedeelte van het vliegtuig verbrand zijn. In afwachting van het transport van het stoffelijk overschot werd het lichaam van Barrie naar de Holyweg gesleept en aldaar afgedekt met een parachutedoek.

- 13) Het verkoelde lichaam van 2e piloot Pipher werd tijdens de berging aangetroffen op de restanten van zijn vliegerstoel, naast 1e piloot White (mededeling van M. Poot).
- 14) Voor boerderij "De IJsselhoeve" was een kromming in de Holyweg in zuidelijke richting. Die plaats werd gebruikt om o.a. de gewassen van het veld te kunnen opslaan ter afvoer.
- 15) In Utrecht bevond zich de "Draka", de afkorting voor "Draad- en Kabelfabriek". Die fabriek was het depot voor de opslag van



vliegtuigschroot. De aangevoerde metalen werden later gesmolten ten dienste van de Duitse oorlogsmachinerie.

- 16) Oud-werknemers van de begraafplaats "Westduin" konden zich die procedure nog herinneren. In de fles werd een papier gestoken met daarop vermeld de identificatiegegevens, alsmede de datum van overlijden, c.q. begraafdatum.
- 17) Vijf bemanningsleden van de Vickers Wellington Z1321 liggen begraven op het Engelse ereveld van de Algemene begraafplaats "Westduin" te 's-Gravenhage:

R.H.J. Barrie op rij 1, graf 22.
Zijn grafsteen heeft geen inscriptie.

A.Jelly op rij 1, graf 21.
Op zijn grafsteen staat de tekst:
"The dearly beloved son of Lilian & Alfred Jelly.
He made the supreme sacrifice".

D.J. White op rij 1, graf 20.
Zijn grafsteen vermeldt de tekst:
" To the sacred memory of our only son and brother".

W.M. Pipher op rij 1, graf 19.
Op zijn grafsteen staat de tekst:
"Greater love hath no man than this. That a man lay down
his life for others".

A, Lennox op rij 1, graf 18.
Zijn grafsteen draagt de inscriptie:
"Life is over lord of death and love can never lose its own".



Geraadpleegde literatuur:

- Andrews, C.F.** "Vickers aircraft since 1918"
London: Putnam, 1969, pp. 332-337,
346-349.
- Angelucci, Enzo en
Matricadi, Paola** "Praktisch handboek vliegtuigen,
deel 3" Helmond: Helmond, 1977,
pp. 44-45. (vertaling door
Hooftman, Hugo uit het Italiaans).
- Bak, Leendert** "Het vuur van de vergelding" -Baarn:
Hollandia, 1987.
- Blake, Ron
Hodgson, Mike en
Taylor, Bill** "The airfields of Lincolnshire since
1912 "Earl Shilton, Leicester:
Midland counties productions, 1984.
pp. 91-95.
- Halpenny, Bruce** "Action stations 2: military airfields of
Lincolnshire and the East Midlands"
Cambridge: Patrick Stephens, 1981.
- Jansen, Ab. A.** "Wespennest Leeuwarden, deel 1"
Baarn: Hollandia, 1977.
- Jansen, Ab. A.** "Wespennest Leeuwarden, deel 3"
Baarn: Hollandia, 1978.
- Klaauw van der, Bart** "Het bommenwerpers offensief tegen
Duitsland" Rotterdam, Wyt, 1979,
Avia reeks no. 11.



**Middlebrook, Martin;
Everitt, Chris**

"The Bomber Command war diaries: an operational reference book"
Harmondsworth, Middlesex: Viking,
1985, pp. 250-251.

Moyes, Philip J.R.

"Bomber squadrons of the R.A.F. and their aircraft" London: Macdonald and Jane's, new edition 1976.

Rijnhout, Bart M.

"Het mysterie van de L7788" -
Zutphen: De Walburg Pers, 1979.

Lijst van personen en instellingen, die relevante informatie verstrekten:

De auteur wenst zijn erkentelijkheid te betuigen aan:

Baarn

G.J. Zwanenburg, oud-officier bij de Dienst Identificatie en Berging van de Koninklijke Landmacht.

**De Bilt
Emmen
's-Gravenhage**

K.N.M.I., Drs. C.W. van Scherpenzeel
Topografische Dienst, R. Dargel
Algemene begraafplaats "Westduin",
A.C. Bruinzeel (opzichter) en personeel
stafbureau aan de Kerkweg.

Ieper (België)

Common wealth War Graves Commission,
C. Ketels.

Kew (Engeland)

Public Record Office, Mrs. J.A. Masood,
Mrs. S. Bamrah.

**Leiden
Londen (Engeland)**

B. van der Klaauw (publicist).
Imperial War Museum, Miss. A.M.
Wootton.

Londen (Engeland)

Ministry of Defence, Air Historical



Vlaardingen

Branch (RAF), Mr. E.A. Munday,
Mr. R.C.M. King.
P. Dijkshoorn, P.J. van der Ende,
Mevr. N.A. van der Kooij-Steneveld,
A. Krijgsman (Dienst Gemeentewerken,
afd. Landmeetkunde), H.J. Luth
(Gemeentearchief Vlaardingen),
A. Poot, M. Poot, M.A. Struijs
(Gemeentearchief Vlaardingen),
B.J. van der Valk (Gemeentepolitie
Vlaardingen), G. Vollering.
M. Moerman.

Schipluiden

Een bijzonder woord van dank is verschuldigd aan:

B.M. Rijnhout uit Leidschendam. Zelf heeft hij een onderzoek verricht naar de achtergronden van een, tijdens de Tweede Wereldoorlog, geslaagde noodlanding van de Vickers Wellington L7788 in de buurt van Leidschendam. Een publicatie in de vorm van een boek volgde. Met zijn opgedane kennis wees hij de auteur de juiste weg naar personen en instanties, die inlichtingen konden verschaffen over de "Vlaardingse" Wellington.

A.P. de Jong, kolonel bd bij de Koninklijke Luchtmacht. De door hem verstrekte gegevens omtrent het vliegtuig en de bemanning, maakten het de auteur mogelijk toegang te vinden tot de recordsbooks van Bomber Command en het 142e squadron R.A.F. Tevens bleek, dat hij tijdens de oorlogsjaren in Vlaardingen woonde en getuige was van het neerstorten van de Wellington Z1321.J.J. van der Veer te Elahuizen, publicist. Om het artikel zo betrouwbaar mogelijk te schrijven verschaftte hij zeer gedetailleerde informatie over de Vickers Wellington. Mede door o.a. zijn contacten met oud-R.A.F.-vliegers, waaronder de bemanning van een Vickers Wellington, kon hij de juiste gang van zaken op de vlieg-basis en aan boord van de machine mededelen. Voorts corrigeerde hij



kritisch het toegezonden concept-artikel en vulde onvolkomenheden in het artikel aan.

Geraadpleegde archiefstukken:

Archief gemeentepolitie, inv.nrs. 505-507 (politiedagrapporten, 84/42 en 85/42, dd. 25 t/m 27 maart 1942) Gemeentearchief Vlaardingen.

Archief Luchtbeschermingsdienst, inv.nr. 21-23 (afschrift van het originele proces-verbaal van bevindingen, sluitingsdatum 28 maart 1942) Gemeentearchief Vlaardingen.

Bomber Command Report of Night operations, 25-26th. March 1942; Night Raid Report no. 30 Ministry of Defence, Air Historical Branch (RAF), London, England.

Dagrapporten van de uitkijkposten, inv.nr. 56 (rapporten, dd. 25-26 maart 1942) Gemeentearchief Vlaardingen.

Handschriftenverzameling, inv.nr. 147, pp. 4-6 Gemeentearchief Vlaardingen.

142e Squadron Recordbook, Air 27/973, folio 23-25 Public Record Office te Kew, England.

Plattegrondtekening van de gemeente Vlaardingen, anno 1941 Gemeentearchief Vlaardingen.

Luchtopname Bl.37-1943, doos 745, nr. 4060 Topografische Dienst te Emmen.



MAARTEN VAN DER VLIS de kuipersschavenmaker

W.J. van der Vlis Mzn

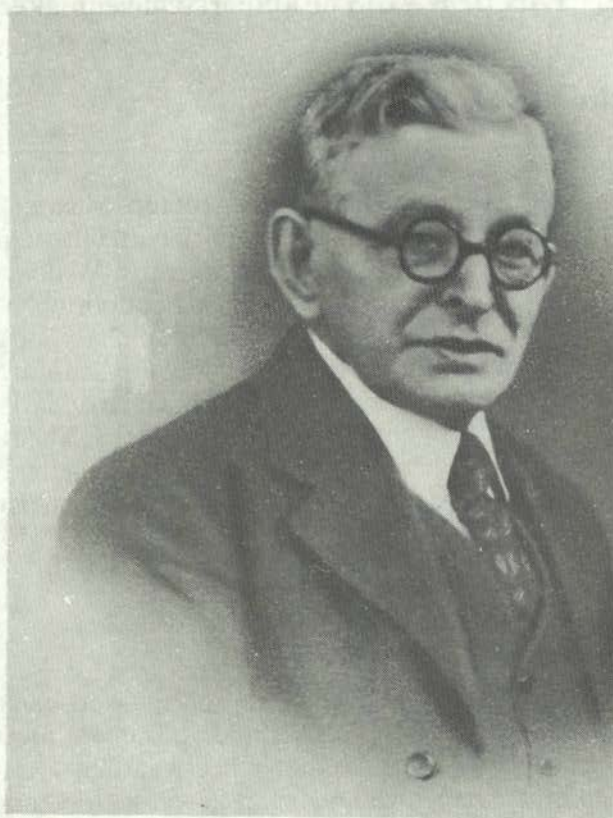
Op 11 oktober 1872 werd in Vlaardingen geboren: Maarten van der Vlis, zoon van Ernst van der Vlis en Arendina Droppert. Uit dit huwelijk werden vijf kinderen geboren namelijk drie jongens: Willem, Maarten en Jan en twee meisjes: Neeltje en Johanna. Na het doorlopen van de lagere school moest Maarten een vak gaan leren en daarvoor ging hij naar één van de vele scheepswerven die er destijds in Vlaardingen waren.

Op 2 december 1896 trouwde hij met Arina Geertruida Berghout. Uit dit huwelijk werden zes jongens geboren: Cornelis, Maarten 2x, Ernst Willem 2x en Willem Johannes. Maarten en Ernst zijn heel jong gestorven en later opnieuw vernoemd. Vijf meisjes: Arendina, Cornelia, Ernstina, Louisa Hermina en Maria Elizabeth. Na een arbeidzaam leven, stierf hij op 4 augustus 1947.

Scheepmaker

Maarten vond als leerjongen werk op de scheepswerf van de firma Pot om daar te worden opgeleid tot scheepmaker. Dat was niet zo'n slechte keus, want scheepsbouw, samen met scheepvaart en visserij zijn voor Vlaardingen altijd bronnen van welvaart geweest, zo ver de geschiedenis van onze stad ook teruggaat. Natuurlijk zijn er altijd ups en downs geweest en vooral de vele oorlogen waren niet best voor de economie. Maar op het eind van de 19e eeuw, was er in Vlaardingen een bloeien-de haring- en vishandel.

Ook voor de scheepsbouwers was er meestal werk genoeg, want er moest nogal eens een zeillogger worden gebouwd om de haringvloot op peil



Maarten van der Vlis Ezn.



te houden. Duizenden mensen verdienden in die dagen hun brood met de haringvangst, op de scheepswerven, in de zeilmakerijen, de touwslagerijen, de nettenmakerijen, de kuiperijen en in nog heel wat kleine nevenbedrijven.

Maarten had het best naar zijn zin op de scheepswerf want het werk was echt iets voor hem. Als scheepmaker moest je een mooi en precies stuk werk maken en hij was een nauwgezet en vakkundig werker. Vol trots vertelde hij later, dat hij destijds een sloep voor de marine had gemaakt, waarin twintig man aan de riemen konden zitten. Op 2 december 1896 trouwde hij met Arina Geertruida Berghout. Mijn grootmoeder had haar toestemming voor het huwelijk gegeven op voorwaarde dat het jonge paar zou gaan wonen in een "eigen huis". Voor mijn vader was dat geen gemakkelijke opgave, want hij verdiende in die dagen acht tot tien gulden per week. Maar hij ging naar de notaris en die hielp hem, zodat hij een huis kon kopen in de Arnold Hoogvlietstraat nummer 62.

Enkele jaren later verkocht hij dit huis en werd een woning betrokken in de Willem Beukelszoonstraat nummer 32. Terwijl mijn vader op de scheepswerf van Verwey werkte, dreef mijn moeder een kruidenierswinkel, waarin van alles werd verkocht tot potjes en pannetjes toe. Eigenlijk was deze winkel al een sprong naar meer, want hoewel de scheepsmakerij vader wel goed aanstond, had hij daar ook veel geleerd dat hem een ander perspectief bood. Als er bijvoorbeeld een bijzonder stuk gereedschap nodig was voor de afwerking van een boot, dan moest hij dat maken en zo kreeg hij dus ervaring als maker van houten gereedschappen. Bovendien was hij niet tevreden met de lonen en de sociale toestanden van die dagen. Eens werd hij midden in de nacht opgeroepen om te komen helpen, want er moest een schip op de helling. 's Zaterdags vond hij hiervoor de som van vijftig cent in zijn loonzakje, waarop hij tegen de baas zei, dat hij hem daarvoor's nachts nooit meer mocht komen halen. Het gebeurde wel in een slappe tijd, dat de mensen tegen het eind van december werden ontslagen, zodat de patroon de feestda-



gen niet behoefde door te betalen. In januari konden ze dan weer aan de slag.

Op eigen benen

Het kwam tot een botsing toen de baas had bepaald, in een periode dat er niet zo veel werk was, dat de mensen naar huis moesten gaan als het regende en dus over die uren of dagen geen loon kregen. Als het druk was, moest er altijd worden doorgewerkt, weer of geen weer. Toen het op een dag begon te regenen, werkte mijn vader dan ook gewoon door. Maar de baas kwam naar hem toe en zei: "Maarten het regent en je weet, dan stoppen we met het werk". "Nou dat is best", zei mijn vader, hij pakte zijn gereedschappen bij elkaar en ging naar huis. Vier weken later ging hij terug naar de werf en zei tegen de baas: "Zo, ik kom eens kijken of het hier al droog is". In die vier weken had hij natuurlijk niet stilgezeten, maar was hij begonnen met het maken van kuipersschaven en andere gereedschappen.

Omdat Vlaardingen in die tijd nog maar klein was, wist iedereen wel dat mijn vader gereedschapmaker was en kwamen er veel kuipers vragen of hij een schaaf, passer of drijfhout voor hen wilde maken. Ook scherpte hij hun draai- en duigenzagen. Er lag dus altijd wel werk op hem te wachten. De opdrachten werden zo talrijk, dat hij zijn werk op de scheepswerf opgaf en zich geheel ging toewijden op het maken van kuipersgereedschappen. De kuiperij was in die tijd een heel belangrijk nevenbedrijf van de haringvisserij. In de "natte kuiperij", ook wel de "pakkerij" genoemd, werd de haring die van zee kwam, overgepakt en klaargemaakt voor verzending. Maar in de "droge kuiperij", ook wel genoemd de "droge winkel", werden de vaten gemaakt waarin de haring over de hele wereld werd verzonden. De kuiperij is een eeuwenoud ambacht, want het is bekend dat al in de vierde eeuw v. Christus Diogenes in een houten vat woonde, maar dat zal wel flink wat groter zijn geweest dan een haringvat. We zullen hier wel aan een wijnvat moeten denken.



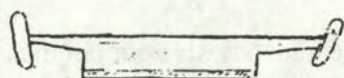
Er zijn dus verschillende soorten kuiperijen geweest, zoals voor het maken van wijnvaten, die soms gigantisch groot waren en waarvoor dan ook speciale gereedschappen nodig waren.

De kuiperijen voor de conservenfabrieken maakten een stevig vat van een bepaalde houtsoort. Zo ook de boerenkuiperijen, die boterkarnvaten, melkemmern en kaastobben maakten, die ook aan speciale eisen moesten voldoen. Wij beperken ons tot de haringkuiperijen.

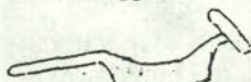
Kuiperijen in Vlaardingen

Rond de eeuwwisseling waren er in Vlaardingen ongeveer tachtig kuiperijen, grotere en kleinere "kuiperswinkels" waar honderden mensen hun brood verdienden. Zes dagen per week, van 's morgens 7 uur tot 's avonds laat (in het seizoen tot half negen) stonden deze mensen achter hun "blokkie". De droge kuiper maakte de haringvaten in diverse afmetingen. Van 1/16 (zestientje) tot hele tonnen toe. Al dit fust was van duig tot bodem en hoepel, helemaal handwerk. Het was hard werken in die jaren om voor het gezin een boterham te verdienen. Men moest een goed vakman zijn, want ondeugdelijke vaten werden onherroepelijk afgekeurd maar men moest ook snel werken om aan een weekgeld te komen. Het weekgeld was gebaseerd op het aantal vaten dat werd gemaakt, een "prestatieloon" dus.

Rond de eeuwwisseling was dit loon zo laag, dat men zelfs in het seizoen nog niet tot een redelijke verdienste kwam. In 1925 kwam men 's zomers, als er volop vraag was naar fust, met hard werken tot f 22.- á 23.- per week. Er waren ook allerlei misstanden. Zo moest de kuiper niet alleen zijn gereedschap zelf betalen, maar ook allerlei materialen, zoals devels. Devels zijn de nagels, met aan beide uiteinden een punt, waarmee de delen van de bodem aan elkaar werden bevestigd. Ook moest hij de lijm betalen, zelfs de petroleum voor de lamp waarop de lijm werd gekookt en die 's avonds diende voor verlichting. In die tijd is er veel ellende en armoede geleden, waarvoor sommige kuipers vergetelheid



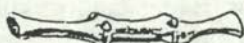
steekmes



foksmes



stalen spookschaf



houten spookschafje



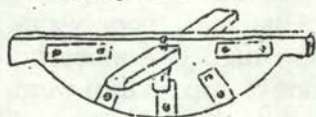
lasmes



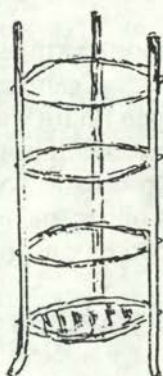
houwelschaaf (beukenhout)



omsnijschaaf (beukenhout)



kroosschaaf (beukenhout)



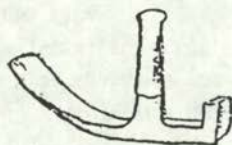
stookijzer

met pot met plaat
handzettenvoor de hou-
ten hoopel

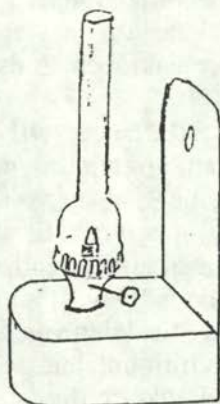
Handhamer



zethamer



kuipersdissel



lijmpot en lamp

Tekeningen van in de tekst voorkomende gereedschappen



zochten in de drank. 's Maandags gaven velen zich over aan de brandewijn en werd er die dag niet gewerkt, vandaar de uitdrukking "kuiper-tjes maandag".

Ook bij de visserij waren er na 1919 nog misstanden. Zo moest de bemanning van een logger die naar zee ging, aan de reder het zogenoemde "tonnengeld" betalen. Voor elke ton die mee ging naar zee, betaalde elk lid van de bemanning een deel van de kostprijs. Naar mij werd verzekerd kon de firma Pot, een bekende rederij uit die dagen, die dertig loggers in de vaart had, alleen van het tonnengeld elk jaar een nieuwe logger laten bouwen. De gemiddelde vangst van een logger was 20 last, dat is ongeveer 340 vaten. Het is eens gebeurd dat een nieuwe logger van rederij "Excelsior" 40 last naar huis bracht. Deze rederij had drie loggers in de vaart, de: Vlaardingen 8, de Vlaardingen 59 en de Vlaardingen 82. In 1915 is de Vlaardingen 59 gezonken en liet men een nieuwe logger bouwen, die wat groter was dan de oude 59. Er waren dus elk seizoen heel wat vaten nodig.

Bij zendingen naar adressen in het binnenland werd statiegeld berekend voor het fust en kwamen dus de meeste lege vaten weer terug. Maar bij exportzendingen was het natuurlijk niet lonend om de lege vaten terug te zenden, en moesten er nieuwe worden gemaakt. Het grootste gedeelte van de haring werd geëxporteerd en ging naar België, Frankrijk, Duitsland, Denemarken, Zweden, Noorwegen, Canada, Zuid-Amerika, Zuid-Afrika, Israël, Australië en Singapore. Zendingen van meer dan duizend vaten waren niet ongevoen en in 1925 waren er weken, dat er voor f 100.000.- werd geëxporteerd. Het 1/16 vaatje (zestientje) was een gangbare en veel gevraagde verpakking. In Europa, vooral in de Elzas, had het zgn "grauwe zestientje" (6 1/4 kg) veel aftrek. Voor Canada maakte men een speciaal "Canadees zestientje" (3kg). Dit vaatje had witte hoepeltjes evenals de "keg" (4.1 kg). Bij duizenden vonden deze vaatjes hun weg naar de consument in de hele wereld.



Een eigen winkel

Inmiddels had mijn vader een pand gekocht aan de overzijde van ons huis in de Willem Beukelsznstraat, op nummer 39. Achter de winkel zette hij een werkplaats neer voor de schavenmakerij. Toen de zaak eenmaal goed draaide, werd de kruidenierswinkel overgedaan en verhuisde het gezin naar het bovenhuis op nummer 39a. In de werkplaats is heel wat werk verzet. Tot in de avond was hij daar bezig met het maken van schaven, zagen, passers, strijkbanken, drijfhouten enz. Voor het draaiwerk, disselstelen, drijfhouten enzovoort maakte hij zelf een draaibank, die door een voettrapwerk werd aangedreven. Voor de stalen gereedschappen had hij een smid die voor hem werkte. Nooitgedagt-IJlst maakte de steekmessen en de kuipersschaafbeitels.

De kuipersbazen werden door hun patroon geprest om hun materialen zo voordelig mogelijk in te kopen en desnoods de leverancier uit te zuigen. Als een kuipersbaas belde om naar de prijs van bijvoorbeeld klinknagels te vragen, dan werd er altijd een stukje toneel opgevoerd: "Nou Maarten, als de prijs die je noemt geen abuis is dan is het afzetterij, ik kan ze voor de helft kopen". "Dat moet je dan natuurlijk onmiddellijk doen en geef mij dat adres ook even, dan ga ik ze daar zelf halen". Even later ging de telefoon weer: "Maarten kan d'r echt niks meer af?" "Nee, echt niet". "Nou breng dan maar 20.000 klinknagels nr 14, maar ik moet ze wel gauw hebben". Mijn vader glunderde en zei dan: Jónh Dirk, zou je dat nou wel doen, als je ze voor de helft kan kopen?" "Maarten, breng ze nou maar, je weet dat ik ook maar gestuurd word ". "Ze staan al klaar, je krijgt ze zo direct". Was de koop eenmaal gesloten, dan kwam de rest ook in orde. De afgesproken prijs werd prompt betaald.

Ondanks zijn drukke zaak had hij toch ook tijd voor andere dingen. Hij heeft in de kerkeraad gezeten van de Gereformeerde Kerk en was als lid van de bouwcommissie betrokken bij de bouw van de Oosterkerk aan de Schiedamse Weg. Meer dan 25 jaar tot aan zijn dood in 1947, was hij



penningmeester van de Vereeniging voor Gereformeerd Schoolonderwijs in Vlaardingen.

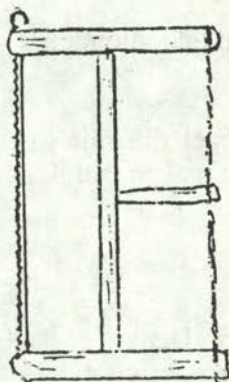
Om u een overzicht te geven van de houten gereedschappen die mijn vader maakte en van de stalen gereedschappen die hij liet maken, zal ik u vertellen hoe een kuiper zijn vat maakte.

De kuiper aan het werk

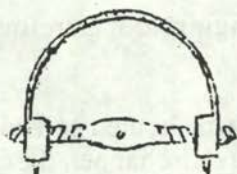
De kuiper was een vakman. Het hele vat was handwerk. Denk niet dat hij zijn materiaal op maat kreeg toegeleverd en dat de plankjes voor duig en bodem netjes op breedte en dikte bij hem werden neergelegd. Nee, hij maakte zijn vaten en vaatjes, met misschien in onze ogen wat primitieve gereedschappen, van ruw hout uit Amerika, de zogenoemde pijpduigen. Deze pijpduigen waren ongeveer anderhalve meter lang en werden eerst met een duigenzaag op lengte gezaagd, daarna op de juiste dikte gekloofd.

Hiervoor had hij een kloofladder een zware schraag op tafelhoogte, met sporten waartussen, het te kloven hout werd vastgeklemd. Voor het kloven gebruikte men een kloofmes ca 25 cm meslengte met haaks daarop een handvat. Met een houten hamer sloeg men op het mes en zo kreeg men de duigen en de delen van de bodem op de juiste dikte. Nu moest de duig nog het juiste model krijgen, want zoals het vat is - buikig - zo moet ook de vorm van de duig zijn. Aan de bovenzijde 9 cm breed, buikig uitlopend naar een breedte van 14 cm in het midden en weer aflopend tot 9 cm aan de onderzijde. Om de duig in deze vorm te krijgen, werd het steekmes gebruikt, waarbij u moet denken aan een kaasmes met twee handgrepen, met een meslengte van 30 tot 40 cm en een mesbreedte van 5 tot 6 cm.

Heeft de duig de buikige vorm, dan is deze toch nog niet helemaal klaar voor de montage. Want, omdat de binnendiameter van een vat kleiner is dan de buitendiameter, moeten de zijkanten van de duig schuin gemaakt



draaizaagje



kuiperspasser



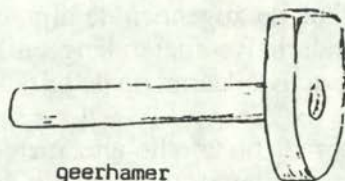
vathaak om
de band vast
te houden



klinknagel en doorsl



devel

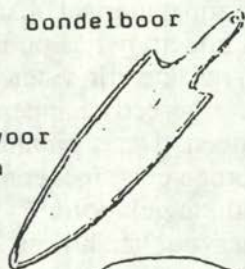


geerhamer



emmerschaafje voor
het uitschaven van
kleine kuipjes

bondelboor



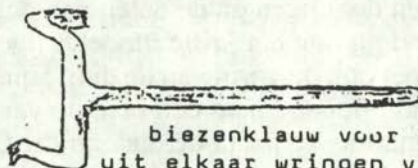
stopjes en bondels
in diverse maten



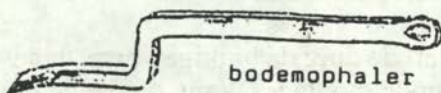
ritsijzers voor het
inkrassen van merken



merkschaafje



biezenklauw voor het
uit elkaar wringen van
duigen, om er dan een bies
tussen te schuiven.



bodemophaler

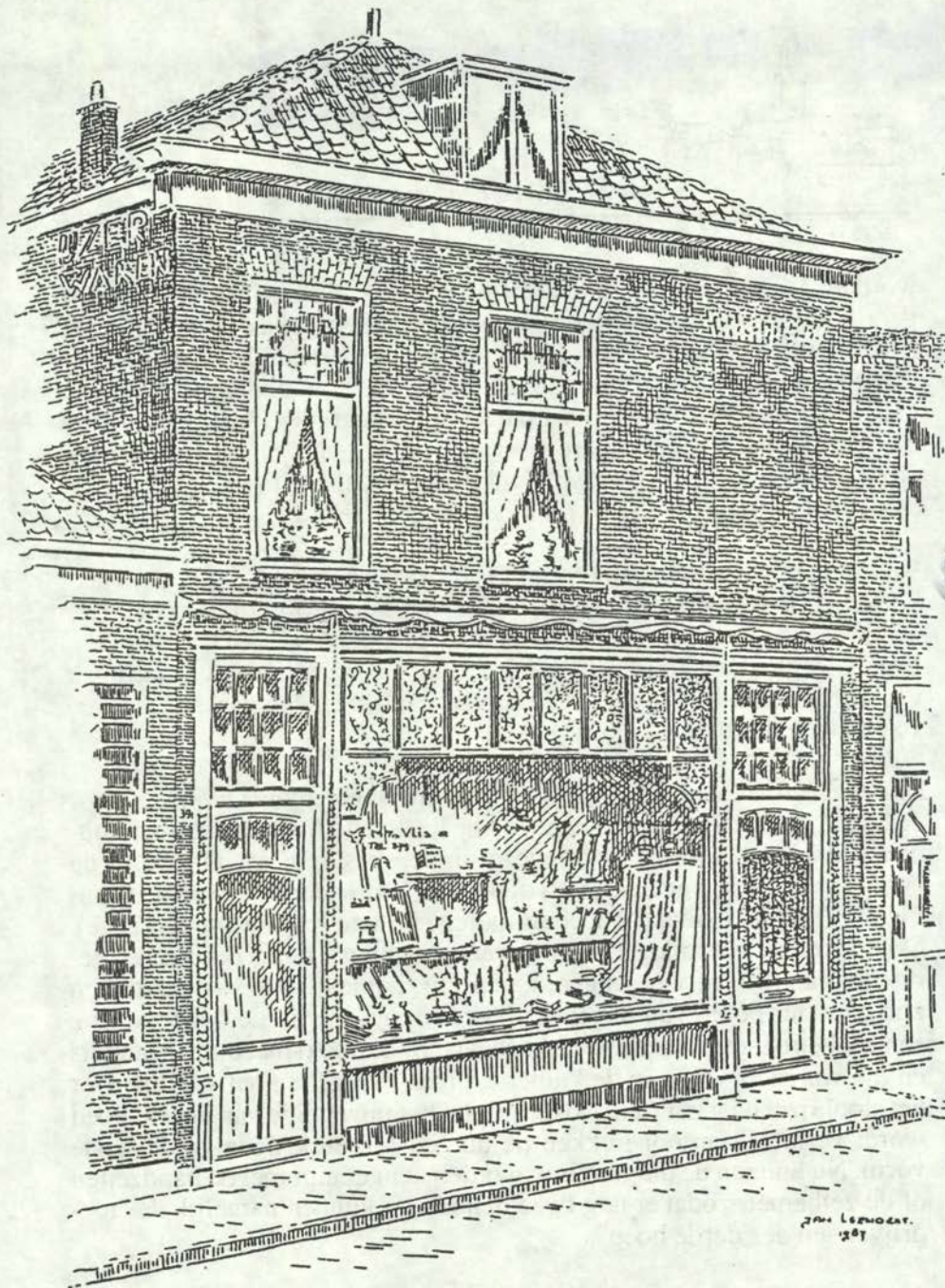
Kuipersgereedschappen



worden. Men noemt dat: in de juiste zwei worden geschaafd. Hiervoor gebruiken we een strijkbank, een beukenhouten schaaf van ongeveer twee meter lang, met aan beide einden een of twee brede schaafbeitels. Het ene einde van de schaaf lag op een schraag het andere einde op de grond. Het duigeneinde was enigszins hol en daarop werd de zwei aan de duigen geschaafd. Het andere einde was geheel vlak en daarop werden de delen van de bodem goed sluitend pasgeschaafd. Zijn de duigen klaar, dan kan met het opzetten worden begonnen.

Bij kleinere vaten werd hiervoor het "blokkie" gebruikt, dat is een vlakke schijf boomstam met een diameter van 40 tot 50 cm. Het hele vat maakte men gewoon op de grond. Voor het "opzetten" van het vat, heeft men beslagbanden nodig. Dat zijn stevige, gesmede banden, waarin het vat wordt gemaakt. Voor elke maat vat, heeft men een passend stel beslagbanden nodig.

Tijdens het maken van het vat worden de beslagbanden vervangen door de houten hoepels of ijzeren banden, die het vat permanent in elkaar houden. De duigen worden dus opgezet in een beslagband, dan wordt de "voorganger" er op gezet en vervolgens de "wijde derde". Even wat aan kuipen (de banden naar beneden tikken) en dan het vat op de kachel. Ook werd wel gebruik gemaakt van een stookijzer, dat is een ijzeren geraamte van drie of vier ringen, ca 25 cm diameter, die vastgeklonken zijn aan vier poten van ongeveer 70 cm hoog, met in de onderste ring een kachelrooster. Deze kuiperskachel werd gestookt met houtspaanders en die waren er volop in de kuiperswinkel. We zetten het vat dus over het stookijzer en gaan flink stoken, zodat het inwendige van het vat goed wordt verhit. Daardoor trekken de duigen hol en krijgen zo de juiste vorm. Nu kunnen de duigen flink worden aangekuipt met de handzetten of de zethamer, zodat er nog twee banden bij kunnen namelijk de "toedrijver" en de "derde hoep".



Het pand Willem Beukelszoonstraat 39 - 39a in zijn oorspronkelijke staat



Keren we nu het vat om, dan valt de "opzetter" eraf en kunnen we onze aandacht aan de andere kant van het vat gaan schenken. De duigen staan hier nog wijd uiteen en worden nu door "buikhoep", "derde hoep", "hoofdhoep en "toedrijver" in het juiste model gebracht. Nu kan het vat weer, maar dan andersom, op de kachel of over het stookijzer worden gezet en terwijl dit goed heet wordt gestookt, gaan we intussen het volgende vat opzetten. Als ook dit vat in de banden staat kan het warm worden gestookt en gaan we ons eerste vat afmaken.

Een hele ton krijgt tweemaal vier hoepels en als die op de juiste plaats zitten moet het vat worden "omgehakt", dat wil zeggen de duigen moeten met behulp van de dissel of omhaker, alle gelijk en op de juiste lengte worden gehakt. Is ook dat karwei geklaard dan moeten de voorbereidselen worden gemaakt waardoor bodem en deksel kunnen worden aangebracht. Als eerste heeft men hiervoor nodig de houweelschaaf een halfronde schaaf met twee oren, waaraan men de schaaf vasthoudt. Men legt de schaaf op de rand van het vat en schaaft dan een gedeelte van 4 cm vanaf de rand aan de binnenzijde vlak. Met de omnijschaaf wordt aan de binnenzijde aan de bovenkant, een schuine kant aan de duigen geschaafd, de zogenaamde "kim". Daardoor is het deksel, als de kopband is verwijderd, goed op zijn plaats te brengen.

Tenslotte wordt de krooschaaf gepakt en hiermee maken we onder en boven, enkele centimeters van de rand af een groef, het zogenoemde "kroos", waarin straks bodem en deksel liggen opgesloten. De bodem wordt gemaakt van plankjes van gelijke dikte. Deze plankjes worden aan elkaar bevestigd met kuiperslijm en devels, spijkers met aan beide uiteinden een punt. Is de bodem zover klaar, dan wordt die met een kuiperspasser rond afgeschreven en met het draaizaagje rondgezaagd. Het draaizaagje bestaat uit een houten geraamte, waarin een zaagblad van 13 mm breed, door middel van een gedraaid touw wordt gespannen. Is de bodem rondgezaagd, dan moet de rand schuin bijgeschaafd worden, zodat die in de groef (het kroos) past. Hiervoor gebruiken we de stalen



spookschaaf of de houten, de zogenaamde "likstok". Deze schaaf heeft aan de uiteinden een handgreep en in het midden bevindt zich de schaaf-beitel.

Misschien lijken bodem en deksel nog wel de gemakkelijkste onderdelen, maar ook hiervoor is vakmanschap vereist. Want, is bodem of deksel te klein dan passen ze niet goed in de kroos en lekt het vat. Zijn ze te groot, dan zijn de duigen niet goed aan te kuipen en lekt het vat, maar dan als een mandje. Ook de hoepel werd zelf gemaakt. Eerst de houten hoepel waarin met een lasmes inkepingen werden gemaakt zodat het een sluitende hoepel werd die precies om het vat paste. Later kwam de ijzeren hoepel, gemaakt van bandijzer. Met twee klinknagels werd die tot een passende band gemaakt, die daarna met een geerhamer moest worden gegeerd, dat wil zeggen op de schuinte aan het vat worden gebracht. Aan de ijzeren band had de kuiper dus meer werk dan aan de houten hoepel.

U hebt ongetwijfeld wel gemerkt, dat het maken van een ton veel vakmanschap vereiste. Maar het loon stond niet in verhouding met het zware en lange werk dat dag in, dag uit moest worden gedaan. Een kuiper van 50 jaar was een moegewerkte en gebogen man, wiens lichaam stond naar zijn "blokkie".

Een drukke zaak

Niet alleen in Vlaardingens was er vraag naar kuipersgereedschappen en -artikelen. Ook van andere vissersplaatsen kwamen er bij ons bestellingen, zoals uit Katwijk, IJmuiden en Scheveningen. Het assortiment werd steeds meer uitgebreid. Alle conservenfabrieken en boerenkuiperijen in het land wisten ons te vinden, voor emmerschaafjes, foksmessen, zethammers, bondels en bondelboren bodemophalers, biezenklauwen en biezen, ritsijzers merkschaafjes, vathaken, klinknagels, kuipersstiften of devels enzovoort.



Zelfs tot in het buitenland vonden deze gereedschappen en artikelen hun weg. Met de komst van de machinale kuiperijen, de vatenfabrieken, werd de eerste stap gezet tot het doen verdwijnen van dit eeuwenoude ambacht. Nu worden houten vaten praktisch niet meer gebruikt. We leven in de tijd van de kunststoffen. Haring wordt nu in plastic en blik verpakt of diepgevroren in blokken ijs en zo verhandeld. Mijn vader heeft deze ontwikkeling wel zien aankomen en is daarom in de loop van de jaren overgeschakeld op de handel in ijzerwaren en gereedschappen voor onderhoudstimmerlui, aannemers, loodgieters enzovoort. En ook voor de particuliere klanten.

Mijn vader was een gezellige prater en maakte graag tijd vrij voor een babbeltje. Als ik nog eens oude klanten spreek, dan zeggen die dat er bij ons in de winkel zo'n gezellige sfeer was. Als rasechte Vlaardinger had hij moeite met het uitspreken van de H, die noemde hij de A van 'endrik. We legden hem eens een advertentie voor en vroegen hem of hij die wilde voorlezen maar daar trapte hij niet in. Er stond: "Te koop aangeboden 100 houten handhooiharken" !

Een van zijn hobby's was het maken van sierkuipwerk: bloempotten, vazen, presenteerbladen, paraplubakken enz. Alhoewel hij nooit kuiper was geweest, maakte hij dergelijke zaken met veel vaardigheid van hardhout en met koperen banden. Had hij voor een heel klein kuipje of vaatje geen gereedschap, dan maakte hij ook dat. Voor Paleis het Loo moest hij eens twee grote bloemkuipen maken van circa 2 meter doorsnee. Dat was een mooie opdracht waardoor hij dus eigenlijk hofleverancier was geworden. Op verzoek toonde hij graag zijn collectie kuipwerk, maar hij was eraan gehecht en wilde er meestal niets van verkopen. Een uitzondering maakte hij voor C. van Toor, de eigenaar van de kisten- en vatenfabriek. Zij gingen vriendschappelijk met elkaar en waren ook beiden lid van het schoolbestuur. Die twee hebben in het kantoortje achter de winkel wat afgeboomd! Voor hem heeft hij heel wat paraplubakken gemaakt, die moesten dienen als relatiegeschenken. Jammer dat dit kuip-



werk later niet goed bestand bleek tegen de centrale verwarming. Daardoor vielen de kuipjes door uitdroging nogal eens in duigen.

Een andere hobby van hem was het kweken van stamfuchsia's die zijn trots waren. Tegen de winter maakte hij een grote kuil in de tuin en daar werden ze in begraven. In het voorjaar werden ze weer opgegraven en stonden dan de hele zomer te pronken met hun klokjes. Een bijzondere voorkeur had mijn vader voor "het water". 's Avonds, na het werk, en 's zondags, ging hij graag een wandeling maken en dan bij voorkeur van "'t Oft naar 't Oofd", zoals dat toen schertsend werd gezegd.

In de vakantiemaand augustus nam hij het er goed van. Dan ging hij met het hele gezin een maand naar Scheveningen. Daar huurde hij een huis en genoot volop, met zijn gezin van het strand, de zee en de duinen. 's Morgens ging hij soms al vroeg naar de haven, om makreel te kopen. Deze jaarlijkse vakantie is zeker wel 15 jaar volgehouden tot en met 1939. Hij hield van kinderen. Na de eerste wereldoorlog hadden we een Duits meisje in huis. De kinderen van een weeshuis in Middelharnis, kregen elk jaar in december van hem een traktatie. Door de oorlog werd alles anders. Visserij en kuiperij lagen nagenoeg stil. In die tijd was de zaak al helemaal overgeschakeld op ijzerwaren, gereedschappen, dakbedekkingen, gaas, tuinartikelen enzovoort. Toch werden er nog wel kuipersgereedschappen en aanverwante artikelen gevraagd en door ons geleverd.

Om te voorkomen dat zijn beide zoons die in de zaak meewerkten, als dwangarbeiders naar Duitsland zouden worden gestuurd, zette hij de eenmanszaak om in de firma M. van der Vlis & Zonen, met als medefirmanten de oudste zoon Kees, de jongste Wim en dochter Cor, die de boekhouding verzorgde. Na vaders overlijden in 1947 zetten wij dus met elkaar de zaak verder voort. Een pand naast de winkel werd erbij gekocht, zodat we de zaak konden uitbreiden. Ook achter de zaak werd een pand aangekocht, dat als pakhuis werd ingericht. Van een dubbel pand aan de overzijde van de straat werd het benedenhuis ook ingericht als



pakhuis, zodat we over voldoende opslagruimtes beschikten. In 1980 werd de zaak met de panden verkocht aan de heer J. de Bloois. Helaas moest deze door persoonlijke omstandigheden hiertoe gedwongen enige maanden geleden de zaak sluiten. Een geschiedenis van negentig jaren is hiermee jammer genoeg ten einde.

Tot slot

De gegevens voor dit verhaal heb ik geput uit het familie- en zaken-archief. Ook luisterde ik naar de verhalen van mijn broers en zusters. Verder heb ik opgeschreven wat ik mij herinnerde van wat vader vroeger vertelde. De heer K. Broek, Oranjestaat 14, een oud kuiper, vertelde mij hoe de kuiper zijn vat maakte en onder welke omstandigheden hij leefde en werkte. Hem ben ik zeer veel dank verschuldigd.



Houten bord aan de woning van een brandmeester



ONDERSCHIEDINGSTEKENS EN BLUSKLEDING IN VROEGER JAREN BIJ DE VLAARDINGSE BRANDWEER

C.W.Verhulst, oud-vrijwillig waarnemend commandant

Het wordt als iets vanzelfsprekends beschouwd dat bij de uitoefening van bepaalde taken of beroepen speciale beroepskleding wordt gedragen. Aan deze kleding herkent men in de meeste gevallen direct het beroep dat de man of vrouw die dit draagt, uitoefent. Brandweerlieden maken hierop geen uitzondering. Toch is dit niet altijd zo geweest.

Tot ongeveer in het begin van deze eeuw werd in onze goede stad Vlaardingen de brand bestreden door burgers in hun dagelijkse plunje. Slechts eenvoudige onderscheidingstekens toonden aan dat men "bij de brandweer" was. Zij die de leiding bij het bluswerk hadden, de brandmeesters, waren verenigd in het College van Brandmeesters. Deze brandmeesters droegen ooit bij brand en oefeningen een brandmeestersstok. De burgemeester en de opperbrandmeester waren in Vlaardingen een tijdlang bij een brand op een wel heel bijzondere manier herkenbaar, maar daarover meer verderop in dit artikel.

1. Hoe het was in de 18e en 19e eeuw.

Aan oude kronieken wordt ontleend dat in Vlaardingen alleen aan het "Kollegie van Brandmeesters" onderscheidingstekens (legitimatiebewijzen) werden verstrekt.¹ In een brandkeur (brandverordening) van 13 mei 1741 staat dat de vier brandmeesters bij brand en oefeningen als onderscheidingsteken een stok droegen van twee meter lengte welke in de kleur geschilderd was van de spuit waarover men de leiding had. De bovenzijde van deze stok was aan de ene zijde voorzien van het stadswaapen en aan de andere zijde stond het woord "brandmeester". Tot



ongeveer het midden van de vorige eeuw waren alle brandweerlieden van hoog tot laag vrijwilligers. Bij het luiden van de brandklok in de toren van de Grote Kerk op de Markt draafden zij naar één van de vier spuihuisjes om met het hier gestalde blusmateriaal naar de brand te gaan. Omdat het pompwerk met de hand moest worden gedaan en hier regelmatig aflossing plaats vond, vereiste het bluswerk de nodige mankracht. In die tijd waren voor één brandspuit wel circa zestig mannen nodig.

Op een gegeven moment liet de vrijwilligheid kennelijk wat te wensen over want op voorstel van burgemeester en wethouders werd door de gemeenteraad in 1857 een verordening vastgesteld die onder meer inhield "de verpligting der Ingezetenen tot het verleenen van persoonlijke diensten bij en de bediening der brandblusmiddelen te Vlaardingen".² In drieënzestig artikelen werd hierin alles omschreven wat de vroede vaders noodzakelijk achtten voor een goede brandbestrijdingsorganisatie. We beperken ons in dit verhaal met de vermelding over de onderscheidingstekens.

Brandmeesters, hoofdlieden en manschappen

De brandmeesters beschikten over de eerder genoemde brandmeesterstokken. De opperbrandmeester (commandant) onderscheidde zich door een geheel witte stok, die aan de bovenzijde voorzien was van een vergulde bal. Aan de brandmeesters werd bovendien van gemeentewege een houten bord verstrekt waarop een brandemmer geschilderd was, de naam van de brandspuit waarover zij de leiding hadden alsmede hun functie (de letters B M). Zo'n bord diende aan hun woning te worden aangebracht. Het middenkader bij de brandweer werd gevormd door de hoofdlieden en per brandspuit waren dat er vier. Zij droegen als onderscheidingsteken een witte band om hun hoed.

Al het verdere brandweerpersoneel ontving bij de indiensttreding een blikken plaatje dat beschilderd was met de letter en kleur van de brand-



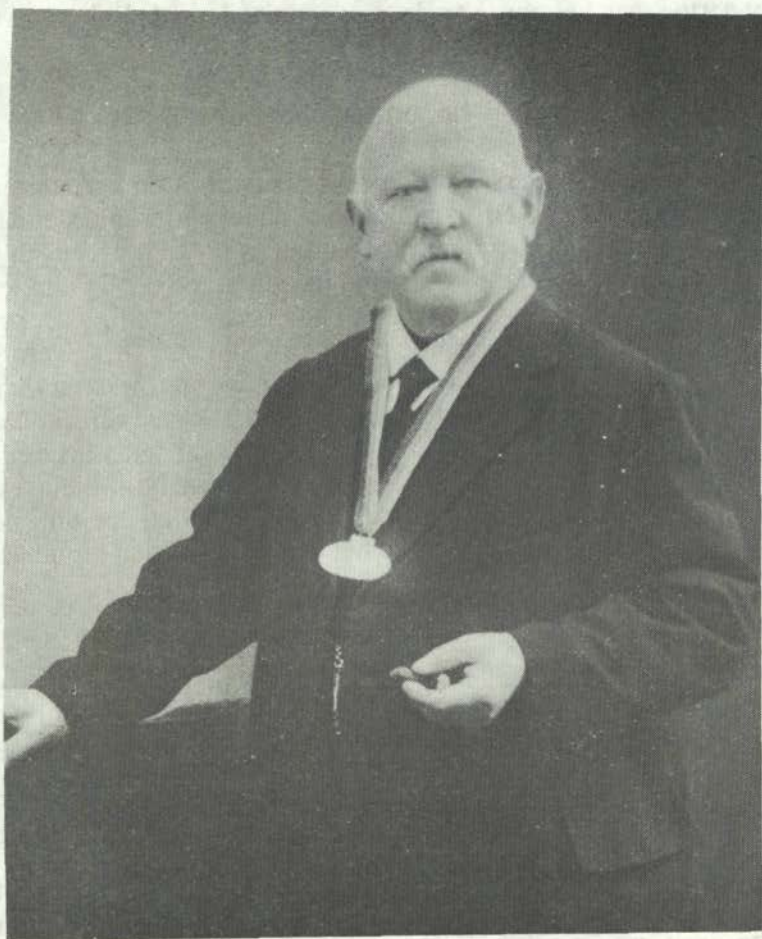
spuit waartoe men behoorde en dat met een band om de linkerarm moest worden gedragen.

Boetes bij het niet dragen van onderscheidingstekens

Van alle verstrekte onderscheidingstekens stond in de verordening uit 1857 nog vermeld dat men "is gehouden één en ander in orde te bewaren en bij brand of beproevingen (oefeningen) bij zich te dragen". Aan de hoofdlieden was voorts opgedragen na een brand een lijst in te leveren van "de zoodanigen welke niet van hun onderscheidingsteeken waren voorzien". In de brandverordening van 1 januari 1874 werd onder meer de boete omschreven die betaald moest worden wanneer men bij brand of oefening zonder onderscheidingsteken was verschenen. De brandmeesters werden dan bestraft met een boete van ten minste één gulden vijftig tot ten hoogste vijf gulden.³ Voor nalatige hoofdlieden waren deze bedragen één gulden tot drie gulden. De onderscheidingstekens moesten bij ontslag of overlijden op het raadhuis worden terugbezorgd.

Bluskleiding, een onbekend begrip

Van enige beschermende kleding bij brand was in die "goeie ouwe tijd" geen sprake. Men nam eenvoudigweg in die kleding deel aan het bluswerk deel waarin men overdag gekleed was. Een grote brand in een timmermanswerkplaats aan de Maassluisdijk in 1872 toonde aan dat verbeteringen in de brandweer-organisatie dringend gewenst waren.⁴ Met ingang van 1 januari 1874 werd een geheel nieuwe verordening voor de brandweer van kracht waarin de onderscheidingstekens werden gehandhaafd. Een kleine wijziging vond wel plaats bij de hoofdlieden namelijk de witte band, waarop door letters werd aangegeven tot welke brandspuit zij behoorden, werd in plaats van om hun hoed in het vervolg om de linkerarm gedragen.



Opperbrandmeester Piet van den Berg getooid met zijn onderscheidingsteken



2. Vanaf 1900 tot aan de Tweede Wereldoorlog

In 1900 verzocht het College van Brandmeesters het gemeente- bestuur om hun onderscheidingsteken (de brandmeesterstokken) te doen vervangen door een "eenvoudigen penning welke aan een lint om den hals gedragen kon worden".⁵ Op dit verzoek, hetwelk in latere jaren nog eens herhaald werd, ging het gemeentebestuur niet in.

Eindelijk nieuwe onderscheidingstekens

De eerste motorspuit, eerst nog met paardetractie, deed in 1907 bij de Vlaardingse Brandweer haar intrede en was tevens aanleiding het "Reglement op de inrichting van de brandweer" te herzien.⁶ Hierin werd eindelijk aan de wens van het College van Brandmeesters voldaan, want er werden nieuwe onderscheidingstekens ingevoerd. Ook kregen de spuiten een volgnummer. De opperbrandmeester droeg in functie voortaan een ovaal zilveren plaatje van 65 x 37 mm met het opschrift OPPER-BRANDMEESTER. Geheel nieuw benoemd werden twee assistent-opperbrandmeesters met de titel van kommandeur. Voor hen was er eenzelfde onderscheidingsteken maar dan van roodkoper met het opschrift KOMMANDEUR. De brandmeesters kregen een geelkoperen plaatje van 52 mm diameter met het opschrift BRANDMEESTER SPUIT ... De hoofdlieden een idem plaatje maar dan van 45 mm diameter dat voorzien was van het opschrift SPUIT ... De rest van de manschappen droeg om de linkerarm en zwarte band met hieraan een geëmailleerd plaatje met het opschrift SPUIT ... Op de plaats van de stippeltjes stond bij allen het nummer van de spuit waar men was ingedeeld.

Van de opperbrandmeester Pieter van den Berg, die leiding gaf aan het Vlaardingse brandweerkorps tussen 1914 en 1934 is een foto bewaard gebleven, getooid met zijn onderscheidingsteken. In de praktijk werden de onderscheidingstekens van het College, van Brandmeesters gedragen met een clip aan hun kleding. De boetebepaling voor het niet dragen van



Bij de brand in februari 1930 in de oliegoedfabriek Jb. van Toor waren de spuitgasten gekleed in lange jassen, laorzen en zuidwesters. Geheel rechts de opperbrandmeester Piet van den Berg.



de onderscheidingstekens werd afgeschaft. Wel werd van de manschappen verlangd dat zij ook buiten dienst de onderscheidingstekens op zak hadden. De woningen van de opperbrandmeester, de kommandeurs en de brandmeesters werden in het vervolg aangeduid met een geëmailleerd bordje waarop alleen hun functie stond vermeld.

In het nieuwe reglement werd nog iets geheel nieuws ingevoerd. De plaatsen waar bij nacht of avond de burgemeester en de opperbrandmeester zich bevonden, werden aangeduid door een op een stok gestoken brandende lantaarn. De lantaarn voor de burgemeester had groene glazen en die voor de opperbrandmeester was voorzien van rode glazen. Twee manschappen werden aangewezen om als lantaarndrager dienst te doen. In latere jaren werden de plaatsen van deze notabelen ook overdag (met een vlag) aangeduid.

De eerste beschermende kleding

De komst van de eerste motorspuit bracht nog meer nieuwe zaken te weeg. Voor de "pijpleiders" of "pijphouders" (deze gingen met een waterstraal het vuur te lijf) werden twaalf lange jassen van oliegoed met dito zuidwesters aangeschaft. Later koos men voor korte jassen en broeken. De rest van de manschappen moest het voorlopig nog zonder bluskleding doen. Een paar jaar later verzochten de pijphouders om ook over laarzen te kunnen beschikken. In de vergadering van het College van Brandmeesters op 2 maart 1910 werd het gemeentebestuur verzocht vijftien paar laarzen ten dienste van de brandweer aan te schaffen. Aan dit verzoek werd voldaan met de bijgevoegde mededeling dat deze laarzen minstens vijf jaar "mee moesten gaan".

Eerst in de notulen van het College van Brandmeesters van 3 oktober 1927 lezen we weer iets over kleding: "nagegaan moet worden aan welke manschappen geöliede kledingstukken en laarzen moeten worden verstrekt". Er bleek een negental hiervoor in aanmerking te komen. Eind



Twee spuitgasten met hun nieuwe brandweerhelmen.



1930 bleek nog een bedrag van circa vierhonderd gulden op de begroting van de brandweer te staan dat vóór het einde van het jaar nog besteed kon worden.

Het College van Brandmeesters besloot een inspectie te houden op de uitrusting "daar deze bij sommige manschappen veel te wenschen over laat". Tevens werd het wenselijk geacht "een hoeveelheid IJslandsche wanten aan te schaffen opdat deze met strengen koude door de manschappen gebruikt kunnen worden".

De groep L & V

Deze letters stonden bij de Vlaardingse brandweer niet voor Liefde en Vrede maar voor de groep Ladder & Verlichting. Deze manschappen hadden tot taak de mechanische ladder bij brand te vervoeren en uit te schuiven en dit alles met handkracht (zie foto op pagina 94 in Historisch Jaarboek Vlaarding, 1986). Het verlichtingswerk was in die jaren zeer eenvoudig en bestond uit een aantal zogenoemde stakellichten. Omdat deze manschappen niet met het eigenlijke bluswerk te maken kregen, was er voor hen geen beschermende kleding. In de vergadering van het College van Brandmeesters op 30 oktober 1934 werd besloten aan de groep L & V tenminste laarzen ter beschikking te stellen.

Weer een reorganisatie

In 1935 werd in de vergadering van de gemeenteraad op 31 juli op voorstel van burgemeester en wethouders het "Reglement op de inrichting van de brandweer" hernieuwd. De titels van opperbrandmeester en commandeur maakten plaats voor commandant en onder-commandant, maar nog in 1968 kwam in een officieel stuk de titel van opperbrandmeester voor.⁷



Oude Nederlandse legerhelmen deden jarenlang dienst bij de Vlaardingse brandweer en vele ander korpsen.



Het materiaal van de onderscheidingstekens voor de onder-commandant en brandmeesters werd gewijzigd in wit-metaal. De belangrijkste wijze in het nieuwe reglement was wel de wijze waarop de plaatsen van de burgemeester en de commandant bij brand werden aangeduid. De groene glazen in de lantaarn voor de burgemeester werden gehandhaafd maar de rode glazen voor de commandant werden vervangen door witte glazen terwijl hierop in zwart de letter B werd aangebracht. Geheel nieuw was echter de wijze waarop de plaatsen voor beide personen overdag werd aangeduid: een groene vlag voor de burgemeester en een witte vlag met aan beide kanten de letter B in zwart voor de commandant.

Speciale helmen

De spuitgasten van de Vlaardingse brandweer droegen tot 1936 nog steeds zuidwesters. Deze waren gemaakt van oliegoed en boden geen enkele bescherming tegen neervallend puin, glas enzovoort. Het zeven personen tellend College van Brandmeesters wilde hierin verbetering brengen en liet enkele modellen brandweerhelmen op zicht komen. Ook de manschappen werd naar hun mening gevraagd en zij gaven de voorkeur aan een sierlijke stalen helm. De brandmeesters kozen echter voor een model van kurk van een bijzondere afmeting (stemverhouding vier tegen drie).⁸ Aan de achttien pijphouders werd de nieuwe helm verstrekt en tijdens een "generale spuitoefening" op 5 september 1936 droegen zij voor het eerst hun nieuwe hoofdbedekking.

Tot in de tweede wereldoorlog hebben deze helmen dienst gedaan, waarna ze werden vervangen door de stalen helmen van het vooroorlogse Nederlandse leger. Bij een brandje in de Callenburgstraat in het begin van 1960 droeg men nog de oude legerhelmen. Korte tijd hierna werden originele brandweerhelmen aangeschaft, het zogenoemde Duitse model. In de loop van de jaren zeventig koos men voor helmen van het model "Nederland". Het zou niet het laatste model zijn.



Het College van Brandmeesters, juni 1940. Van links naar rechts zien we: Booij, Kloet, Groeneveld, Spuybroek (commandant), Deegeling, Van Diggelen, Polderman en Maat.



Rumoer om een brandweerpel

In 1937 vond het College van Brandmeesters het wenselijk, dat de hoofdlieden en machinisten in het bezit werden gesteld van een uniformpet. Bij een plaatselijke winkelier werd een stijve pet van zwart leerdoek besteld. Dit kwam een toekomstige drager (een hoofdman) ter ore en deze vond het door het College van Brandmeesters uitgekozen model maar niks. Hij wist de winkelier te bewegen dat deze de brandmeesters zou berichten dat het bestelde model bij de pettenfabrikant niet meer voorradig was en voor een ander model moest worden gekozen.

Eén van de brandmeesters kreeg echter argwaan en na een pittig gesprek (de winkelier zag zijn winst verloren gaan) kwam de waarheid aan het licht. De bewuste hoofdman werd op het matje geroepen maar weigerde te bekennen dat hij onjuist had gehandeld. Het College van Brandmeesters had echter voldoende bewijzen in handen en verzocht burgemeester en wethouders de recalcitrante hoofdman te ontslaan. Het stadsbestuur vond het "vergrijs" echter niet ernstig genoeg en volstond met een berisping. De oorspronkelijke bestelling werd door de winkelier, die beterschap had beloofd, uitgevoerd.⁹

Eén jaar later werden de petten voorzien van een zwarte band waarop in rode letters de functie van de drager werd aangeduid namelijk HOOFTMAN of MACHINIST. De meeste onderscheidingstekens raakten in de loop van de jaren buiten gebruik. Het langst bleef nog door de manschappen gedragen een ovaal koperen plaatje van 54 x 36 mm met de letters V.B. en het nummer van de spuit waar men was ingedeeld. Dit plaatje werd met een leertje aan één van de knopen van de blusjas gedragen.

Ook de hoogste leiding kreeg brandweerkleding

Voor het College van Brandmeesters was er nog steeds geen beschermende kleding. In het voorjaar van 1940 stemde burgemeester en wet-



houders erin toe dat voor de hoogste brandweerleiding een uniform kon worden aangeschaft. De totale uitgave voor deze post werd geschat op zeshonderd gulden. Een discussie ontstond of men alleen met een lange jas en een pet kon volstaan.¹⁰ Met één stem tegen werd gekozen voor een jekker, broek en pet in een lederen uitvoering.

Op de uniformpetten werd het Vlaardingse wapen aangebracht. De commandant kreeg om zijn pet twee goudkleurige biesjes en voor beide onder-commandanten werd volstaan met één biesje. Algemene voorschriften voor kleding en onderscheidingstekens op het gebied van de brandweer waren in die tijd nog onbekend. Elk brandweerkorps in ons land schafte aan en paste het één en ander toe naar eigen goeddunken onder verantwoordelijkheid van burgemeester en wethouders. Nadat de uniformen aan het College van Brandmeesters waren geleverd werd door fotograaf Muns aan de Binnensingel een foto gemaakt.

Tussen 1940 en 1945 maakte de brandweer deel uit van de al voor de oorlog opgerichte plaatselijke luchtbeschermingsdienst.¹¹ Alle korpsleden kregen van hogerhand een legitimatiebewijs, voorzien van een pasfoto. Bovendien droegen zij tijdens hun actieve dienst eenzelfde zwart geëmailleerd plaatje van 100 x 70 mm om hun linkerarm met in witte letters de aanduiding BRANDWEEER L.B.D. Direct na de bevrijding verdwenen uiteraard deze plaatjes.

Hoewel dit artikel uitsluitend gewijd is aan de Vlaardingse brandweer mag een kleine bijkomende aanvulling niet ontbreken. Dit gaat dan over de brandweer van de tot medio 1941 zelfstandige gemeente Vlaarding-gerambacht. Door de bezettende macht werd deze gemeente bij Vlaardingen gevoegd. Ook het brandweerkorps van de opgeheven gemeente werd bij de Vlaardingse brandweer ingelijfd (12 van de 23 man). Het vijf hoofden tellend Ambachtse College van Brandmeesters beschikte slechts over een uniformpet met de letters B W. Op bijgaande foto de uniformpet van de laatste brandweercommandant van Vlaardinger-Am-



bacht W. van Vliet. Met de brandmeester J. Rietveld ging hij voortaan deel uitmaken van het College van Brandmeesters van de Vlaardingse brandweer. Zie pagina 64.

3. Na de tweede Wereldoorlog

Einde van de van de bestaande onderscheidingstekens en invoering van een rangenstelsel

Met het in 1949 van kracht worden van Gemeenteblad nummer 1807 werden alle bestaande onderscheidingstekens (hierna te noemen uitmontering) afgeschaft. Een geheel nieuw rangenstelsel met bijbehorende uitmontering werd ingevoerd. Dit alles was voorgeschreven door de rijksoverheid en gold voor de gehele Nederlandse brandweer. De uitmontering bestond uit één of twee dunne/dikke goudkleurige galons met al of niet een dunne/dikke krul met soms een ster op beide mouwen aan de onderhelft. Over de soorten en uitvoering van brandweerkleding werd hierbij met nog geen woord gerept en dit bleef voorlopig een zaak voor elke gemeente afzonderlijk. De functie-aanduiding aan de huizen van de leden van het College van Brandmeesters werd gehandhaafd maar zou in de loop van de jaren zestig verdwijnen. De koperen lantaarns voor de twee hoogste brandweergezagsdragers waren al lang voor de Tweede Wereldoorlog buiten gebruik gesteld, maar werden van de sloop gered. Mooi opgepoetst en van elektrisch licht voorzien, doen zij nu op andere wijze dienst. Indien het korps, anders dan bij brand acte de présence gaf, werden de bluskleiding en helmen opgepoetst. Zo opgedoft nam het korps deel aan het defilé op 7 augustus 1950 tijdens het bezoek van Koningin Juliana en Prins Bernhard aan Vlaardingen.

Toch ontstond langzamerhand de behoefte om bij officiële gelegenheden wat netter voor de dag te komen maar geld (van de overheid) en materiaal (textiel) was nog steeds schaars. Het zou nog tot 1955 duren eer een lang gekoesterde wens van het korps in vervulling kon gaan. In dat-



Het Vlaardingse brandweerkorps defileert op de Markt voorbij Koningin Juliana en Prins Bernard. Augustus 1949.



De uniformpet van W. van Vliet



zelfde jaar vierde de Vlaardingse Brandweerliedenvereniging "Door Oefening Vaardig" haar 25-jarig bestaan en de uitgifte van uitgaansuniformen viel met dat jubileum mooi samen.

Niet allen hetzelfde uniform

Het tenue van het College van Brandmeesters bestond uit een uniformjasje met riem, een broek en een pet. De rest van de korpsleden ging gekleed in een zogenoemd battle-dress, een model dat de geallieerde militairen uit de Tweede Wereldoorlog geïntroduceerd hadden en een pet. Van het gehele korps, inclusief burgemeester Mr. J. Heusdens, werd een groepsfoto gemaakt. Bij een andere gelegenheid werd van twee korpsleden in hun uitgaansuniform een foto gemaakt: L.B. van Zanten en K. Buisman. Beiden vervulden ruim drie decennia een functie bij de Vlaardingse brandweer; vele jaren daarvan op een leidinggevende plaats.

De Inspectie voor het Brandweerwezen van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, een advieslichaam op brandweergebied voor onder meer gemeentelijke en rijksoverheden, pleitte al lang voor eenheid in brandweeruniformen. Toen het model battle-dress vervangen moest worden, kwam hiervoor in de plaats ook een uniformjasje met riem en een bijbehorende broek. De pet bezat men al. In latere jaren werd het model van het jasje nog iets gewijzigd. Medio 1970 werd de uitmonstering van de rangen gemoderniseerd en verdween geheel van de ondermouwen. Vanaf de rang van brandmeester en hoger werd de uitmonstering op beide epauletten aangebracht. De lagere rangen kregen de uitmonstering op beide bovenmouwen. Er zijn verschillen in de uitmonstering van het vrijwillig en beroepspersoneel. Roodkleurige galons met een goudkleurig biesje zijn voor het vrijwillig personeel. Het beroepspersoneel draagt goudkleurige galons met een rood biesje. Op het uitgaansuniform wordt bij allen boven het midden van de rechterborstzak het brandweer-embleem gedragen. Het bestaat uit een brandweerhelm bevestigd op een rood schild. De langsijden en de onderzijde van het schild zijn omge-



*Twee brandweerleiden in "battle dress" in 1958. Links L.B. van Zanten
èn rechts K. Buisman.*



ven door een rand waarin de naam is gegraveerd van die instantie voor welke men zijn functie uitoefent.

Nieuwe tijden

Ook de uitrakkleding werd steeds meer verbeterd en uitgebreid. Er kwamen chemicaliën-, duik- en gaspakken die het werken in bijzondere omstandigheden mogelijk maakten. De lange jas met zuidwester van oliegoed uit 1907 heeft plaats gemaakt voor nieuw en vooral beter materiaal. De spuitgast van rond de eeuwwisseling zou zijn hedendaagse collega tijdens de uitoefening van zijn functie nauwelijks meer herkennen. Hun doelstelling is echter onveranderd gebleven: de in nood verkerende medemens zo goed mogelijk helpen!

Noten

Alle hieronder genoemde gegevens zijn te vinden in het Stadsarchief van Vlaardingen.

1. C. Postma "Verzamelde gegevens over de Vlaardingse Brandweer" in het Rotterdamse Parool van 12, 13, 14 en 18 mei 1955.
2. Notulen gemeenteraad van Vlaardingen, 1 april en 24 juni 1857.
3. Verordening op de Brandweer te Vlaardingen, 1 januari 1874.
4. Idem als noot 1.
5. Notulen College van Brandmeesters, 21 november 1900.
6. Notulen Gemeenteraad, 30 april 1907.
7. Gemeentebblad nummer 2613, 1968.
8. Notulen College van Brandmeesters, 6 mei 1936.
9. Idem, 19 augustus 1937.
10. Idem, 20 maart 1940.
11. Archief Luchtbeschermingsdienst Vlaardingen.



Vetteoordsekade met de bruggetjes naar de Prins Hendrikstraat en de Stationsstraat



HET VLAARDINGEN UIT MIJN JEUGD (deel 2)

P.Borsboom

"Waaigat"

In het eerste artikel eindigden wij onze wandeling door het oude Vlaardingen in de Landstraat. Aan het einde van deze straat bevond zich een stenen brug over de baggersloot. Als men de brug over ging dan liep het wat schuin op. Men kwam dan op de Vetteoordsekade. Het is mij altijd opgevallen dat de naam van deze kade zonder n werd geschreven terwijl men wel Vettenoordse Polder schreef! Waarom zou ik niet weten of begrijpen.

Hoe komt men nu aan die naam "Waaigat" terwijl het nooit op de stratenlijst is voorgekomen? Men zegt dat het afkomstig is uit Spitsbergen: Waaigat bij Smerenburg. Dit in verband met de walvisvaart maar dat is nimmer bevestigd daar men eigenlijk nooit vanuit Vlaardingen op de walvisvaart is geweest. Misschien dat er een enkele Vlaardingse visser wél bij deze vaart betrokken was. Wij zullen de Vetteoordsekade eens doorlopen en wellicht ontdekken waar de oorzaak van de benaming Waaigat zou kunnen liggen.

Begint men bij de Haven dan was er aan de zuidzijde het postkantoor met een stalen inrijhek alwaar op het terrein de postwagens stonden gestald. Aan weerskanten bevonden zich kolossale pakhuizen voor de haringvisserij en voor kuiperijen. de noordzijde was een enorm hoog pand van drie verdiepingen. Hier werd materiaal opgeslagen dat in die tijd reeds renteloos was geworden. De achterzijde werd dan weer begrensd door de eerder genoemde baggersloot. Recht tegenover de Landstraat



stonden de kuiperijen van Van Büüren Van Heyst. Zij lijken nog vrij nieuw maar zijn in 1937 afgebrand en toen weer in de oude staat opgebouwd. Jammer genoeg niet met de mooie IJsselsteentjes maar met de grove Waalstenen. (Dat was goedkoper en werkte dus ook sneller.)

Merkwaardig was wel dat ik zelf de brand ontdekte en direct mijn broer waarschuwde die daar afdelingsbaas was. Samen zijn wij de hoofdboort ingegaan en hebben die geopend voor de brandweer maar eerst hebben wijde elektriciteit nog af kunnen zetten. Doch, de oude kuiperij was verloren.

Vóór de brand kon men vanaf het Waaigat de kuipers aan het werk zien bij hun grote haardvuren alwaar de opgezette vaten eerst gedroogd werden om vervolgens afgewerkt te worden. Het was allemaal handwerk en een machtig en romantisch gezicht zo vaardig als deze oude kuipers de vaten maakten. Overigens moesten zij hard werken want het ging meestal per stuk of per vaatje. Het was dan ook gezellig om daar als jongen te kunnen vertoeven en te genieten van het werk der ouderen.

Toen na de brand het pand weer in zijn oude stijl werd opgebouwd is de gevelsteen er weer ingemetseld maar deze zat veel hoger dan de vorige. Op die steen stond te lezen: "Van Tyd tot Tyd door Zegen en Vliet 1836".

Achter deze kolossale kuiperijen lagen nog vele pakhuizen en binnenplaatsen, vele vol met vaten haring en ook stapels leeg fust. Deze binnenplaatsen waren van Van Büüren van Heyst, De Zeeuw & Van Raalt en Kwakkelstein. Naast de kuiperij van Van Heyst was nog een kuiperij. Die was van Van Dorp. Altijd waren daar werkzaamheden en was daar vertier. Naar ik meen heeft deze handelaar ook nog in de crisistijd een logger laten bemannen voor de haringvisserij.

Er volgden destijds nog wat huizen en daar woonde een vishandelaar. Dat was Van Vliet, een grote man die ook zijn vis langs de straten uitventte. Ene familie Struijs woonde daar ook en in het laatste huis woonde de melkventer Mooy. Zijn (hand)wagen werd onder zijn woning gestald en hijzelf woonde erboven. Het waren stille mensen zonder kin-



deren. De vrouw zat veel voor het zijraam uit te kijken over de Vetteoordeskade richting Prins Hendrikstraat. Aan de andere zijde stonden ook nog twee woningen die de baggersloot begremsden met de erachter gelegen tuinen. Hier woonde de familie Hoogendijk en de familie De Winter. Hier was de Vetteoordsekade erg smal en werkelijk een trekpat daar de wind meestal uit het westen woei en door dat gat jaagde. Nu gaan wij een luchtbrug over. Daaronder liep de touwbaan. Kwam men links over de brug dan liep men naar beneden alwaar een hofje was van vijf woninkjes.

Hier is de Steenplaats. Deze woninkjes waren vroeger van de touwbaan; zij werden bewoond door de zogenaamde "Baanders". Dat was de benaming voor de lijndraaiers. Het was hier rustig wonen: een andere wereld! Mijn grootouders, dus ook mijn moeder, hebben hier gewoond. Later na 35 jaar is mijn moeder er weer gaan wonen met haar voltallige gezin van acht kinderen. Maar, men leefde er toch gelukkig; men eiste niet dat ieder een eigen kamer had. Dat kon ook niet daar het financieel niet haalbaar was. Deze huisjes zijn nog van de vorige eeuw. Toen mijn grootouders er woonden was de huur een gulden per week. Mijn grootvader mocht daar voor niks wonen omdat hij een zwager was van de opzichter; toen S.K. Verbrugge. (Deze Verbrugge was directeur/eigenaar van de touwslagerij "De Zeevaart" die heeft gestaan vanaf de Oosthavenkade tot achter het schoolgebouw in de Oosterstraat. Deze Verbrugge was waarnemer/opzichter van de Oude Lijnbaan voor Van Linden van den Heuvell.) Ik heb horen vertellen dat hij dat gratis wonen toch niet zo leuk vond want hij wilde nooit afhankelijk zijn van een ander zelfs niet van zijn familie. Later zijn deze huisjes overgaan in handen van de familie Dijkshoorn. Diezelfde Dijkshoorn heeft er zijn leven lang ingewoond. Hij was niet alleen baander maar ook chauffeur van de Ford vrachtwagen van de touwbaan. Verder woonde hier ook ene De Goede ook een baander en tevens de grondlegger van de bekende machinefabriek Houdijk, dus toch een bekende Vlaardinger. De naam Steenplaats is waarschijnlijk afgeleid van het feit dat er vroeger een steenfabriek



De Steenplaats gezien van de zuidzijde naar het noorden, 1954



heeft gestaan. Wij laten de tot nu toe rustige Steenplaats achter ons sjoken het hogertje op om onze weg te vervolgen op de toen reeds afgegraven Vetteoordsekade. Dat kan men goed zien want het loopt hier flauw naar beneden. Grenzend aan de Steenplaats stond een paar woningen en een grossierderij, dan kwam de Prins Hendrikstraat. In het eerste huis woonde de familie Storm die een kiosk had op de Parallelweg tegenover het Handelsgebouw.

Naast Storm woonde Arie Bouw, de metselaarsbaas, een kundige metselaar met eeuwig een sigaar in de mond en een hoed op. Nu komen we bij de grossierderij van Sam Bril. U begrijpt wat deze man in de oorlog is overkomen; er is nooit meer iets van hem vernomen. Het rook er altijd naar zeep en andere schoonmaakmiddelen. Van alles werd er verhandeld en het was er altijd even druk. Alles wat met schoonmaken te maken had werd er verhandeld. Zelden waren daar de deuren dicht. Naast het huis van Sam Bril stond het fraaie pand van de familie Abshoven, de directeur van de "Galetta" een koekjesfabriek die op de er tegenoverliggende hoek was gevestigd.

Nu moeten we eerst even terug naar de andere zijde van de Vetteoordsekade. Daar was een houten brug over de baggersloot. Ging je die brug over dan kwam je op het terrein van de kistenfabriek van Cees van den Burg. Het was een stoomkistenfabriek. Het grote terrein strekte zich uit tot aan de tuin van Drop (ongeveer bij de Vetteoordstraat.) Vele stapels hout gelijk wolkenkrabbers stonden hier opgeslagen en dagelijks werd dat hout aangevoerd vanuit schuiten in de Haven. Dat aanvoeren ging dan ook gestaag met paard en wagen, dat was wel stapvoets. Eén der koetsiers was Dijkshoorn die op de Steenplaats woonde. Toch had deze man niet het gehele jaar door werk. De lonen waren aldaar zeer laag. Er was maar een enkeling die door hard werken de achttien gulden netto per week kon halen, en dat voor een getrouwde man. Nee, het was geen vetpot en er werd altijd gekankerd op de lage lonen bij Cees van den Burg.



Voordat de houten brug was aangelegd is op deze plaats tijdens een zeer zware storm een man in deze moddersloot gewaaid en verdronken of gestikt. Staan wij hier soms aan de wieg van da naam "Waaigat"? Het is dan ook een waar verhaal dat ik door mijn moeder dikwijls heb horen vertellen. Want die woonde toen immers al op de Steenplaats.

Door de stadsuitbreiding begin deze eeuw werden hier drie straten gebouwd die dezelfde lengte hebben en evenwijdig aan elkaar lopen vanaf de Zomerstraat tot aan de Parallelweg. Toch heeft iedere straat haar eigen karakter en vormde eigenlijk een zelfstandige gemeenschap. Door deze uitbreiding werd dan de eerder genoemde kade afgegraven en achter de Pieter Karel Drossaertstraat liep zij dan weer verder.

Laten wij beginnen met de Prins Hendrikstraat. Bij de Vetteoordsekade was nog een houten brug over de baggersloot. Aan het meest zuidelijke gedeelte stonden nog wat woonhuizen waar onder andere één der directeuren van de timmerfabriek "D'Akerboom" woonde alsmede was daar het grote schoolcomplex van school E. Deze is ook in de vorm van een E gebouwd. Aan de overzijde werd in 1926 de Prinses Juliana-kleuterschool gebouwd. Ook daar woonhuizen ernaast met opgaande trappen. Op de hoek van de Prins Hendrikstraat en Vetteoordsekade was dus de koekjesfabriek van "Galetta". Een weeïge, zoete lucht hing daar altijd en als de fabrieksdeur openstond en de rekken met koekjes stonden af te koelen, dan probeerde je snel een koekje te gappen. Maar eenmaal hebben ze mij daarvoor gepakt alsof het een doodzonde was. Ik kreeg een vermaning van Van Abshoven de man die ik niet anders kende dan met een grijze stofjas aan. Hier was Van Minnen de procuratiehouder, de latere wethouder.

In het middengedeelte van de straat waren vele vrije woningen maar aan één kant waren er dubbele woningen. Eigenlijk was de Prins Hendrikstraat een gewone woonstraat met in het midden de "Witte Winkel" (de pui was geheel wit geleverd). Het noordelijke deel van deze straat was



aan beide zijden bebouwd met woningen en enkele winkels. In één van deze woningen woonde schipper Schaar en iets verder was daar kapper Steenis alwaar de vele zeelieden twee maal per week hun baard lieten scheren. Dikwijls moest je als jongen je beurt voorbij laten gaan want grote mensen hadden veelal voorrang. Het scheren kostte een dubbeltje en je haar "millimeteren" met een kort kuifje eveneens een dubbeltje. Van model knippen was de prijs vijftien cent. Bij ons werd het goedkoopste tarief gehanteerd want zes jongens maal vijf cent dat was weer dertig cent (de prijs van drie broden!). Tussen schipper Schaar en slagerij Schippers woonde "Ome Ceesje" een opvallend figuur in Vlaardingen. Hij was voorzitter van de jongelingsvereniging "Liefde & Vrede"; vele Vlaardingers kenden hem dan ook. Zijn achternaam was De Jong. Overigens was de Prins Hendrikstraat een rustige woonstraat.

De Stationsstraat

Hoe geheel anders was de volgende straat. Dat was namelijk de Stationsstraat. Hier was meer bedrijvigheid alhoewel er ook vele woningen waren. Opvallend was dat deze straat eigenlijk toch de grootste verkeersader van de polder was. Dat kwam omdat de Pieter Karel Drossaertstraat nog dood liep en niet op de Parallelweg was aangesloten. Ook hier aan de zuidelijke kant een school te weten de Prinses Julianaschool voor Gereformeerde onderwijs. Als jongen begreep je dat verschil niet maar je vroeg je wel eens af waarom niet allen op één school, want één plus één is toch overal twee! En van die aparte leervakken merkte je dan toch niet zo veel. Naast die school waren woningen met stenen trappen er voor. Ter plaatse waar nu café Rotterdam staat, was een put met betonnen muren alwaar ongeveer in 1930 café Rotterdam werd gebouwd.

Aan de andere zijde was er wel een café en dat was café "Spoorzicht". Dat zicht op het spoor kon toen nog wel daar men vrij uitzicht had op de treinen. Daar hield ook de bestrating van de Parallelweg op en leidde een grintweg naar de Sunlightfabrieken. De eigenaar van café Spoor-



Vlaardingen.

Stationstraat.

Stationsstraat



zicht liet in de zomer een paar ijscowagentjes door de stad gaan. Door het vrolijke geklingel van het kleine belletje kondigden zij zich dan aan. De ijsjes die werden verkocht waren één, twee en vijf cent. Door de komst van café Rotterdam was het met café Spoorzicht snel gedaan.

Wandelen wij weer noordwaarts dan komen wij het timmerbedrijfje van Mosselman tegen alsmede een groot kaaspakhuis van een kaashandelaar en woningen. Kruisen wij nu weer de Vetteoordsekade dan zien we dat de baggersloot d.m.v. twee duikers onder de straat doorloopt. Zodoende kon het zware verkeer ongehinderd de sloot passeren wat met de houten brug bij de Prins Hendrikstraat onmogelijk was. De oostzijde van de straat vertoonde de grootste drukte. Allereerst was er de opslag van de metselaar Arie Bouw wiens vader de bouwer was van de zogenaamde "Tunnel" (het Binnensingelviaduct, red.) naar de Koningin Wilhelminahaven. Daarna kwam de grote kuiperij van Van der Windt die toch niet zo lang meer stand heeft kunnen houden. (In de crisistijd gooide hij het over een andere boeg : hij ontplooidde de eerste stadsbusdienst in Vlaardingen. Eerst met één bus, later kwam er een bus bij. De benaming was "A.V.A.M." dat betekende Algemene Vlaardingsche Autobus Maatschappij. De route was: Station -Parallelweg - Stationsstraat -Vettenoordsestraat - Pieter Karel Drossaertstraat - Maasslusedijk - Markt - Schoolstraat - Nieuwe Laan - Markgraaflaan - Cronjéstraat - Van Schravendijkplein -Groen van Prinstererstraat - Afrol - Hoogstraat - Korte Dijk - Schiedamse Dijk - Voorstraat - Rozenlaan - Eindpunt v.v. Ritbiljet: tien cent. Deze buslijn heeft tot de oorlog dienst gedaan. Met de komst van de Duitsers is zij verdwenen om nooit meer terug te keren.)

Hierna kwam de groentewinkel van Moerman. Hij bezat ook een grote tuin aan de Parallelweg voorbij de overweg. Van deze tuin verkocht hij ook veel groenten. Tevens had deze man nog gemeentelijk werk dat bestond uit het regelen van het waterpeil in de Vettenoordsepolder. Er waren twee sluisjes: één bij de eerder genoemde tuin aan de Parallelweg en



"Alwaar ene P. Mooij zijn kruidenierszaak had..."



één achter de Pieter Karel Drossaertstraat. Hij regelde het sluiswerk en onderhield ook de sloten met uitdiep- en baggerwerk. Zijn vrouw stond dan in de winkel. Zij was klein van stuk met een knotje in haar haar. Zij heette Sien en kon kletsen voor tien!

Vervolgens zien we het snoepwinkeltje van Piet van Oosten, een broer van schipper Cees van Oosten. Piet was invalide en had een consumptie-wagen bij de toenmalige "Kippenbrug" net even over de spoorwegovergang op de Oosthavenkade. Iedere morgen werd hij daar door een neef of door zijn kleindochters heen gebracht om 's avonds weer terug te keren. Er werd van alles verkocht in het tentje van Piet van Oosten. Naast zijn snoepwinkeltje in de Stationsstraat was een schoenmakerij. Een laars als uithangbord kondigde deze winkel aan. Vlijtig zat de schoenmaker voor het raam de schoenen te lappen en als men hem niet zag dan was hij met het ziekenwagentje op pad waarvan hij de vervoerder was.

Na een blok woningen kwam het timmerbedrijf van Vierzen en een meelmaalterij. Vervolgens de boterboer en handelaar Willem Kerkhof. Lopen wij weer verder dan komen we bij de kolenhandelaar annex waterstoker Nieuwstraten. Hier heerste altijd drukte en vertier. Het was er een komen en gaan van mensen, vooral op wasdag want de vrouwen moesten immers hun warm water hebben voor de was.

Nu de andere lange zijde. We beginnen dan weer bij de baggersloot alwaar ene Piet Mooy zijn kruidenierszaak had maar ook boterboer was. Hij maakte één van de beste margarines van Vlaardingen. Hij was zelf een klein mannetje met een hoge lichte stem. Zijn vrouw was een forse vrouw. Kinderen waren er niet maar hij hield veel van eenden en kippen. De eenden zwommen door de baggersloot de polder in, maar 's avonds moest hij ze weer terug hebben in zijn hok. Vele malen moest zijn dienstdoende knechtje de polder in om de beesten weer op het honk te krijgen.



*Gedeelte van de "P K D". Links het zaaltje van de Christelijke Besturen-
bond, 1966*



De volgende winkel was van slager August Heyberg. Een vrolijke man. Ik heb door het steegje naar de slagerij menige koe en varken haar/zijn laatste gang zien maken om ze de volgende dag opgehangen in de winkel te kunnen aanschouwen. Er was nog een soort wolwinkeltje en iets verder het bakkerijtje van Don. Hij was overigens wel dik en derhalve kreeg hij de naam "Dikke Don". Die naam heeft hij behouden en ging zelfs nog over op zijn kinderen.

Het noordelijke gedeelte van de Stationsstraat was één bonk industrie en was aan de westelijke kant geheel bezet door de stoomtimmerfabriek "D'Akerboom". Hier hoorde je het lawaai van de vandiktebanken en de cirkelzagen en op een zomerse dag kon je in de fabriek kijken. Het was daar een wirwar van arbeiders. Hier klonk altijd het lied van de arbeid.

Doch de overzijde was ook niet mis want daar stond de fabriek van Griffijn. Dit was een machinefabriek; directeur was Hoogendijk. Ook hier werd altijd verbeterd gewerkt. Verderop was de rijwielfabriek van Küchler en op de hoek de oliegoedfabriek van De Lange. Hier hoorde men dag in dag uit het snorren van naaimachines. De ramen waren zowel aan de Zomerstraat als aan de Stationsstraat met ondoorzichtig glas bezet en afgeschermd door horren met gaas. Nee de werkers mochten niet naar buiten kijken want dat gaf maar afleiding en derhalve minder produktie!

Zo was het dus met de Stationsstraat gesteld alwaar dagelijks het zware verkeer doorheen hobbelde want ook de zware nettenwagens die van de taanderij kwamen vervolgen hier hun weg.

De Pieter Karel Drossaertstraat (PKD)

Deze straat was toch geheel anders dan de voornoemde straten met een geheel ander karakter en levenswijze. Het was net of hier meer vrijdenkende mensen woonden dan in de andere staten hoewel er ook wel kerkelijk gezinde mensen woonden. maar toch, hier was wel een andere



Vetteoordsekade



sfeer. Of komt dat omdat ik hier geboren ben? Misschien wel, maar de mensen stonden hier hulpvaardig tegenover elkaar. Laten wij maar met het zuidelijke deel beginnen.

Dat werd altijd de kop genoemd omdat er geen aansluiting was met de Parallelweg. Er was wel op de kop een put waarin veel huisvuil werd gedeponeerd dat overigens niet mocht maar het gebeurde nu eenmaal. Op die plaats speelde overigens de jeugd; er was een grasveldje bij en twee zanderige veldjes waar door de jeugd werd gevoetbald. Hier woonde ook de familie v.d. Windt bekend van de WINZO-ijs. In dat rijtje huizen woonde veel grote gezinnen maar er waren ook een snoepwinkeltes. Het zaakje dat het langst heeft volgehouden was van de weduwe Valstar; daar kon je door een gleufje je cent deponeren om het gevraagde snoepgoed in ontvangst te nemen. Ook woonde daar de politie-agent Munnik. Aan de overzijde was de meubelfabriek van Goudappel. Dan kwam de petroleumboer Hoogerwerf. Hier waren trappen met drie á vier stenen treden en dan met een enorme hoge huistrap om de bovenwoning te kunnen betreden. Jochem Baade de schipper woonde hier en Gerrit Vink de handelaar die heel Vlaardingen gekend moet hebben. Hij heeft ook een roeiboot-verhuurbedrijfje gehad aan de Vlaardinger Vaart alwaar later Vermaas is gekomen. Verder woonde hier de voor vele Vlaardingers bekende "Koperen Muts". Dit was een zogenaamde oranje-klant zoals dat vroeger werd gezegd. Zijn naam was Van de Berg. De bijnaam "De Koperen Muts" moet hij hebben overgehouden aan de Onafhankelijkheidsfeesten van 1913 waar hij de figuur van Prins Willem van Oranje uitbeeldde. Op de hoek van de Vetteoordsekade stond een telefoonpaal met een kastje.

Aan de oostelijke zijde van de PKD en de Vetteoordsekade was de groentewinkel van Maarten Kamp die ook nog een slepersbedrijf had, dat was uiteraard door middel van "paardentractie". In deze tijd is zijn groentewinkel nog overgegaan naar de weduwe Biesheuvel. Deze mensen waren nauw verbonden met het Leger de Heils. Later is de groentehandelaar



Opname van de Vetteoordskade gezien vanaf de hoek van de Stationsstraat in oostelijke richting, 1954

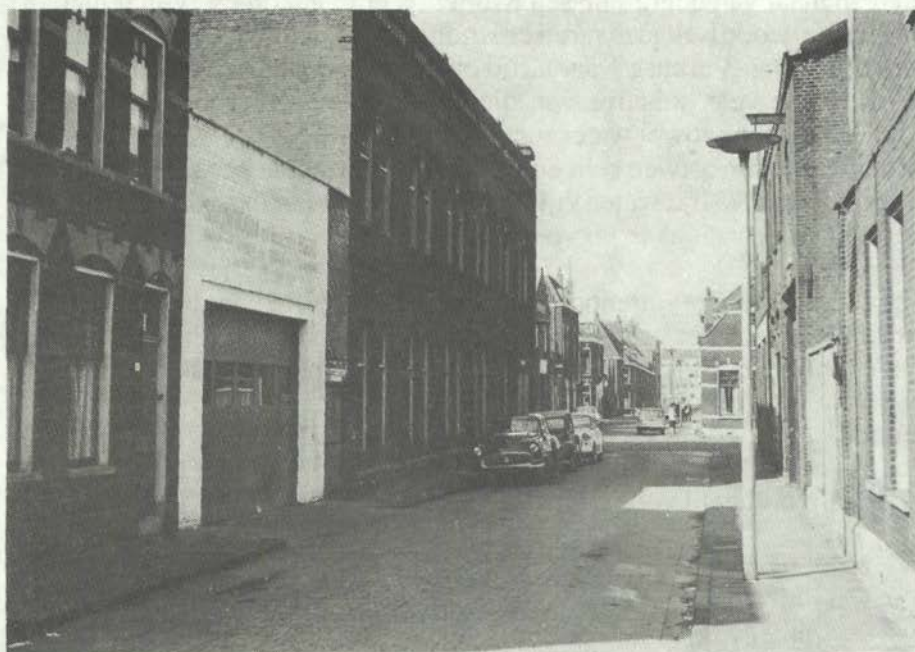


en bedienaar van begrafenissen Klootwijk er in gekomen. Vanaf hier tot aan de Vetteoordsekade waren er woonhuizen met in het midden de waterstokerij van Verburg waar altijd op de maandagen een drukte heerste vanwege de vele huisvrouwen die er warm waswater kwamen halen. Men bestelde er zowel water met als zonder witte zeep. Kosten van het water: een emmer twee cent en een stuk witte zachte zeep, in het water, drie cent, een vaatje water vijf cent. Altijd stonden daar de kruiwagens gereed om de vaatjes te vervoeren.

Op de kop van de Vettenoordstraat was het zaaltje van de Christelijke Besturenbond waar vele Vlaardingers hun weg vonden. Er werden daar onder andere evangelisatie-bijeenkomsten gehouden. De beheerder was ene Scheffers die dat jaren is geweest. Naast dat zaaltje was in de Vettenoordsestraat de wagenmakerij van Cor Verheij. Een eenmanszaakje en hij deed alles letterlijk in zijn eentje. Hij maakte veel melkwagens. Zoals bijvoorbeeld voor de melkfabriek De Hollandia.

Wij richten onze blik thans op de westelijke zijde van de PKD en beginnen weer bij de baggersloot. Daar stond de winkel van Dijkshoorn oftewel de winkel van Sinkel: barstens vol was hij altijd. Van snoepgoed tot en met textiel. Wat men ook vroeg het werd er altijd te voorschijn getoerd. Echter wel in een rustig tempo. Zoals het een volkswinkel betaamt. Dijkshoorn zelf was een kleine en gemoedelijke man. Hij werkte bij de Hollandia en was een broer van de eerder genoemde Dijkshoorn van de Steenplaats. In het midden van dit gedeelte waren nog wat vrije woningen die wat uit de toon vielen tegenover de andere behuizing.

Er was ook nog een melkwinkel van Roodenburg die zijn melk ook langs de deur sleet. Iets verderop woonde de familie Goos die ook een soort winkeltje had. Er was daar ook een groot gezin dus er moest wat worden bijverdiend en dan ging men al gauw wat negotie doen. Dat kon toen allemaal daar de vestigingswet er nog niet was (1937). Aan het einde en op de hoek van de Vettenoordsestraat was Cees van der Ende. Daar werd



Vettenoordsestraat. In het midden van de foto het met sloop bedreigde Delvapand.



zowel boter als yoghurt gemaakt maar vooral kaas. Dat was zijn top kwaliteit. Hoe kan het ook anders als men een afstammeling is van de "Hoogkamer". Ook deze Cees was een harde werker en een zuinig man. In de winkel heerste er altijd een gezellige drukte. Een ieder wachtte altijd gelaten op zijn beurt.

Tegenover de melkfabriek was de bakkerij van Van der Houwen. Eigenlijk werd dat bedrijf in tweeën uitgevoerd. De eerste Van der Houwen had het al gauw gezien en vertrok uit de bakkerij. Maar zijn broer is daar toen begonnen en hij klaarde het wel. Overigens was het een goede bakkerij en banketwinkel. Tot aan de Zomerstraat waren er allemaal dubbele woonhuizen doch de overkant begon met een kruidenierszaak en klompenwinkel van Zonne. Ook hier heerste altijd drukte vooral met de klompenhandel daar eigenlijk iedereen op klompen liep in die tijd. De prijs van een paar klompen varieerde van vijf en veertig tot vijf en zestig cent al naar gelang de houtsoort. Je had klompen van wilgen-, populieren- en iepenhout (de duurste maar het hout was harder). In de winkel stond de bazige vrouw. De man was broodslijter. Een klein mannetje met een snor. De vrouw zwaaide de scepter in het bedrijf.

Lopen we verder dan passeren we de kaaspakhuizen van Cees van der Ende waar altijd een zoete en weeïge geur naar buiten kwam. Dan nog een ingang van het pakhuis van de timmerfabriek D'Akerboom (Eikenboom). en een op de hoek gelegen winkel van de zeilmakerij van Vlei. Hier leek het altijd uitgestorven; men zag er nooit iemand in de winkel en het was er een kale boel.

Dat was dan ongeveer de Pieter Karel Drossaertstraat waar allerlei slag mensen woonde: kuipers, fabrieksarbeiders, kantoormensen maar ook vele bekende schippers zoals bijvoorbeeld Wapenaar, Eigenraam en Muis. Achter de PKD hield de bebouwing op en was er alleen nog land en de nettentaanderij die zich uitstreckte van de Maassluisse Dijk tot aan de spoorlijn. Het gehele land stond vol met palen alwaar de haringnet-



De Zomerstraat bij de Landstraat, gezien van oost naar west. Op de achtergrond de Dayer, 1954



ten (de vleet) te droge hing. In de zomer zag je de nettenboetsters met hun witte schorten tussen de netten staan en hoorde je de kreet "Breed uit meiden" hetgeen betekende dat de netten breed uit moesten worden gehouden om de kapotte mazen te kunnen ontdekken. Vanaf de nettentaanderij was onder aan de dijk een grintpad waar de nettenwagens zich een weg baande naar de taanderij en de vissershavens heen en terug. Ook was hier het woonwagenkamp gelegen dat regelmatig door zigeuners en andere woonwagenbewoners werd bezocht. De grote oprit westwaarts naar de Maassluisse Dijk was er toen nog niet.

De Zomerstraat

De Zomerstraat begon eigenlijk bij het grintpad langs de Dijk. Daar stond een pracht van een herenhuis en een der laatste boerderijen van de Vettenoordse Polder. Hier woonde ene Moerman. De zuidelijke kant is eigenlijk al beschreven en werd begrensd door de timmerfabriek D'Akerboom, de oliegoedfabriek van De Lange en kapper Steenis. De Zomerstraat liep echter door tot aan de Dayer en zodra wij de Prins Hendrikstraat gepasseerd zijn gaan wij langs een brede steeg, wat naar beneden zuidwaarts en komen dan bij een soort hofje. Dit was de "Tuin van Drop". Er was hier zelfs een winkeltje dat werd gedreven door de familie Van der Marel. Dit hofje werd begrensd door de stoomkistenfabriek, de touwbaan en de Prins Hendrikstraat. Weer terug in de Zomerstraat staan wij voor een groot gebouw genaamd "Jeruël". Naast dit kale pand was een brede steeg die leidde naar de in de volksmond geheten "achterlijke school". Vervolgens zien wij de groenten- en aardappelhandel van Bouman waar het altijd druk was. Er naast was een grote poort die toegang gaf tot de avondnijverheidsschool. Deze school was bestemd voor diegene die geen ambachtschool hadden bezocht aangezien die niet in Vlaardingenvan aanwezig was. Nu zitten wij tegen de Baanstraat aan en lopen door naar de Dayer. Hier stonden over het algemeen kleine oude huisjes met eenvoudige tuitgeveltjes, pakhuisjes en een dubbele woning tot aan het hoekpand van de wijnhandel van De Bruin. Dit



pand stond een ongeveer een meter de Zomerstraat in zodat men daar, net als bij de groentehandelaar Bouman, een lastige versmalling had.

We lopen nu terug naar de noordelijke zijde. Ook hier weer woningen met stenen trappen om de kamers de te kunnen bereiken. Dat waren dan ook oude panden die vóór de keersluizen waren gebouwd. Men wilde tijdens hoog water toch graag droge voeten hebben. Het waren pakhuises met kelders daaronder gelegen. Die zullen beslist wel onder water hebben gestaan! Nu komen we bij een muur met verhoogde tuinen dat de achterzijde was van de winkels van Van Toor de wijnhandel. Vervolgens zien we de achterzijde van het toen zo mooie pand van de familie Verbrugge. Ook daar moest men via een stenen trap de woning bereiken. Lopen we nu de aloude Breedesteeg voorbij dan komen wij aan bij de stallen en het boenhok van de "Bouwmanswoning". Nadat we een steegje naar de Maassluise Dijk zijn gepasseerd zien we de nog bestaande hoge panden van de pastorie van de Nederlands Hervormde Kerk alsmede de opstallen van fietsenmaker Brobbel. Ook hier weer een steeg naar de Dijk en tot slot de panden van de stalhouderij en sleperij van Maarten Kamp. Naast de stallen dan de oprit vanuit de Zomerstraat naar de Maassluise Dijk die de verbinding vormde van de polder met de stad.

Wordt vervolgd.

De auteurs zijn volledig zelf verantwoordelijk voor de inhoud van hun artikelen.



UIT DE COMMISSIES

De Historische Vereniging Vlaardingen heeft de laatste jaren een onstuimige groei doorgemaakt. Om al die nieuwe leden te informeren omtrent de organisatie en activiteiten van de vereniging, heeft de redactie van uw *Tijd-Schrift* besloten om in de komende nummers telkens (één of meer) commissies aan het woord te laten. Het spits wordt afgebeten door (hoe kan het anders) de commissie of werkgroep *Tijd-Schrift*.

"Tijd-Schrift"

De werkgroep *Tijd-Schrift* ressorteert organiek onder de commissie Historische Publikaties van de Historische Vereniging Vlaardingen. Deze werkgroep heeft tot doel het twee maal per jaar publiceren van *Tijd-Schrift* alsmede het anderen aanzetten tot het produceren van historische artikelen (ten behoeve van *Tijd-Schrift*). In februari en september verschijnt dit blad en wordt onder de leden verspreid. Was dit periodiek in de begin-periode een bescheiden blaadje op a4 formaat, thans lijkt het haar definitieve vorm te hebben gekregen.

Tijd-Schrift is een platform voor amateur-historici. Het heeft een lage drempel. Regelmatig vinden hier artikelen hun weg die voornamelijk berusten op persoonlijke herinneringen van de schrijvers. Het is gebleken dat deze werkstukken een enorm wervend karakter hebben onder de bevolking van Vlaardingen en daarbuiten. De persoonlijke herkenbaarheid van de lezers in de artikelen is erg groot. Hier ligt tevens een deel van de kern van de motivatie om lid te worden van de Historische Vereniging Vlaardingen. Samen met het overige dat wordt geboden door de vereniging blijkt deze formule aan te slaan.



Dat dergelijke artikelen historisch niet altijd even betrouwbaar zijn, is een feit. Het is echter voor de redactie ondoenlijk alle feiten na te trekken en te controleren. Gebleken is niettemin dat het ene artikel het andere oproept. Hierdoor heeft Tijd-Schrift een activerende werking die stimulerend werkt op de belangstelling voor de geschiedenis van de stad en haar omgeving. Een niet onbelangrijk cultureel element!

Uiteraard vinden ook artikelen (de meeste) hun weg in dit blad die een lange periode van archief-onderzoek achter zich hebben. Zij voegen een wezenlijk onderdeel toe aan de beschreven historie van de stad Vlaardingen en haar omgeving, uitgangspunt van de werkgroep Tijd-Schrift. Voorop staat daarbij dat de stukken origineel moeten zijn en nog niet eerder gepubliceerd. Indien dit echter mogelijk is wordt getracht om aan reeds eerder gepubliceerde artikelen feiten toe te voegen en completer te publiceren. Hieraan ligt de gedachte ten grondslag dat dergelijke stukken in óns blad het beste tot hun recht komen. (Het opnemen van dergelijke werkstukken is echter uitzondering.)

Uiteraard worden ook de mededelingen van de vereniging in Tijd-Schrift opgenomen. Daar is het allemaal om te doen! Ten behoeve van de algemene ledenvergadering worden de jaarstukken gepubliceerd alsmede de agenda voor deze bijeenkomst. Tot zover de informatie over onze werkgroep.



UIT HET BESTUUR

Adreswijziging ledenadministratie

Tijdens de laatstgehouden ledenvergadering is afscheid genomen van mevrouw van der Velden als bestuurslid. Zij verzorgde gedurende de afgelopen vier jaar de ledenadministratie.

Als nieuw bestuurslid is gekozen de heer L.A. Kalden. Hij heeft de ledenadministratie overgenomen. Zijn adres is: Vondelstraat 35, 3131 WT te Vlaardingen. Telefoon: 4602204.

Leden worden verzocht mutaties in het vervolg aan hem door te geven.

Op naar het duizendste lid

Momenteel mag de Historische Vereniging zich verheugen in een leden-tal van 940. Er zit nog steeds groei in en de verwachting is dat we zeker het volgende jaar het duizendste lid kunnen verwelkomen. Dat zullen wij niet geruisloos voorbij laten gaan en haar of hem wacht een leuke verassing. Zullen wij allen ons best doen om die mijlpaal zo snel mogelijk te bereiken?

Betaling contributies

Er zijn enkele leden die hun contributie over 1990 nog moeten betalen. De penningmeester dringt er op aan dit zo snel mogelijk te doen.



OPROEP

De heer A. Pontier in Winterswijk heeft het plan opgevat om voor Tijd-Schrift een artikel te schrijven. Dit artikel zal gaan over mensen die tijdens de tweede wereldoorlog te maken hebben gehad met gedwongen tewerkstelling in Duitsland. Het gaat dan om:

- a) mensen die voor kortere of langere tijd in Duitsland moesten werken.
- b) oud-ambtenaren van het arbeidsbureau of van gemeente-instellingen en chefs van bedrijven en dergelijke.

Ook anderen die gegevens kunnen verstrekken zijn van belang. Er moeten tussen 1940 en 1945 enkele duizenden Vlaardingers weggegaan zijn om in Duitsland te gaan werken. Tijd-Schrift wil meewerken aan publicatie van een artikel over dit onderwerp. De heer Pontier zou graag in contact komen met mensen die hem hierover iets kunnen vertellen of anderszins behulpzaam kunnen zijn bij het geven van informatie over dit onderwerp. Indien u wilt reageren wordt u verzocht met de heer Pontier, bekend van de Vlaardingse boekwinkels, contact op te nemen. Zijn adres is:

A. Pontier, Jasmijnlaan 71, 7101 ZG in Winterswijk, telefoonnummer 05430 - 17039. U kunt desgewenst ook met de redactie van Tijd-Schrift contact op nemen. Het adres staat op de achterzijde van dit blad.

Bij voorbaat bedankt voor uw medewerking.



Agenda

Zaterdag 15 september 1990

Najaars-excursie naar het Staelduinsebos (nabij Heenweg). Vanaf 10 uur wordt er een rondleiding gehouden met historische toelichting door de heer J. Dahlmeijer van de Historische Werkgroep 's Gravenzande. Einde om plus minus 11.30 uur. Opgeven bij: M. de Baan (tel. 010-4350201), P.J. Westerdijk (tel. 010-4740705) of bij W. v.d. Wetering (tel. 4344649).

Donderdag 27 september 1990

"200-jaar molen Aëolus", lezingen-avond rond de viering van het tweehonderd-jarig bestaan van de huidige korenmolens op de Korte Dijk, met onder andere een voordracht over de historie door de heer J.T.M. Gunneweg (molendeskundige bij de Stichting De Schiedamse Molens). Dia's van en over de korenmolens (A.J. Ouwendijk) en na de pauze een beeldverslag van de wederopbouw van de Schiedamse brandersmolen "De Nieuwe Palmboom" eveneens door de heer J.T.M. Gunneweg. Hierin is de bouw van een grootse molen te zien.

Aanvang **20.00 uur** in het gebouw van de Jan Lighthartschool aan het Plein Emaus.

Dinsdag 23 oktober 1990

"De Prenten van Van der Heul", lezing over een zeer bekend boerderij-schilder door de heer F.W. van Ooststroom (bestuurslid van de Midden-Delfland Vereniging). Hij zal daarbij de nadruk leggen op de oude boerderijen rondom Vlaardingen.

Aanvang **20.00 uur** in zaal Drieënhuysen, Willem de Zwijgerlaan.



Dinsdag 20 november 1990

"Het Weeshuis centraal". In deze lezing met dia's, die verzorgd wordt door de heren J. P. Terbrugge (oudste geschiedenis) en M. A. Struijs, staat het met sloop bedreigde, voormalige Weeshuis in het middelpunt van onze belangstelling. We zijn deze avond te gast in het Weeshuis zelf en wel in de Toneelzaal van Buurthuis De Haven. Wellicht is ook nog een rondgang door het gebouw mogelijk. Misschien een "afscheidsavond"?

Aanvang **20.00 uur** in het Weeshuis, Weeshuisplein.

Donderdag 24 januari 1991

"Hoe Vlaardings is ons Vlaardings, II ?", het Vlaardings dialect op de keper beschouwd door prof. dr. C. van Bree, met assistentie van twee van zijn dialecten-studenten. Deze avond is een vervolg op die van 24 januari 1989 waarbij thans het dagelijkse spraakgebruik de nadruk krijgt (de vorige lezing was de "theorie-aanloop").

Aanvang **20.30 uur** zaal in De Valkenhof in de Westwijk.

Dinsdag 19 februari 1991

JAARVERGADERING, in de aula van het Groen van Prinstererlyceum aan de Rotterdamseweg. De jaarvergadering die begint om **19.30 uur** wordt gevolgd door de lezing :

"Bekende schrijvers van het Groen van Prinstererlyceum". Oudrector de heer L.F. Lansens vertelt over "zijn" leerlingen die thans bekend staan als schrijver, zoals Levi Weemoedt, August-Hans den Boef, Cornelis Pons en Wim Kerkhof.

Aanvang van de lezing **20.30 uur** eveneens in de aula van het lyceum, Rotterdamseweg.

Donderdag 21 maart 1991

"De Vlaardingse Hermendad". Lezing met dia's over de historie van onze gemeente politie door de heer L.A. Buijnsters van het Vlaardingse gemeentekorps. Plaats van handeling het nieuwe hoofdbureau van po-



litie aan de Delftseveerweg. Aansluitend is er voor de liefhebbers nog een korte rondgang door het nieuwe pand. Deze bijeenkomst heeft, vanwege de ruimte, een beperkte mogelijkheid tot deelname. Deelnemers dienen zich derhalve vooraf te melden bij de heer A. Ouwendijk, tel. 010-4353322 (overdag). Het maximum aantal deelnemers is vijftig.
Aanvang **20.00 uur**.

Dinsdag 23 april 1991

"Vlaardingen gefilmd". Een avond waarin "stomme-" en "geluidsfilms", zowel 8 én 16 mm, professioneel of door amateurs gemaakte films van Vlaardingen worden vertoond. De films behandelen de periode tot de zestiger jaren. Een avond om te smullen.

Aanvang **20.00 uur** in zaal Triangel in de Fransestraat.

Let op:

Leden die nog bijdragen voor deze avond hebben in de vorm van filmmateriaal kunnen die aanmelden bij de heer A. Ouwendijk, Korte Dijk 16 a-b, in Vlaardingen, lieft schriftelijk. Gaarne met een summiere beschrijving van de inhoud van de film(s), het soort materiaal, de lengte en dergelijke. Uw reactie gaarne zo mogelijk vóór januari 1991. Bij voorbaat dank.

Dinsdag 14 mei 1991

"Schoonhoven", uw gastheer op deze avond is uw eigen Excursiecommissie. Nieuw in de serie Lezingen is deze avond die wordt verzorgd door de Excursiecommissie. Vooruitlopend op de geplande historische tocht naar het prachtige Schoonhoven begin juni, wil de commissie u alvast het één en ander laten zien en horen van de Zilverstad. Aangezien nog niet alle details bekend zijn zal in Tijd-Schrift nummer 45 van februari 1991 meer over deze avond en over de excursie worden meege-deeld. Ook wanneer u niet zult deelnemen aan de tocht naar



Schoonhoven is dit toch een zeer interessante kennismaking met een andere belangwekkende plaats.

Aanvang **20.00 uur**, zaal De Lijndraaier in de Baanstraat.

Begin juni 1990

Excursie naar Schoonhoven. Zoals u hierboven reeds kon lezen zal de voorjaars-excursie dit jaar naar Schoonhoven gaan. Meer hierover kunt u lezen in de agenda van het februari-nummer van Tijd-Schrift.

Wij hopen dat dit programma bij u net zo in de smaak zal vallen als dat van het afgelopen seizoen. Graag tot ziens en veel plezier bij de lezingen!

De Lezingencommissie,

Mevrouw J.F. Blankert,

D. van Os

A. Ouwendijk, secretaris.



Boeken

BOERDERIJEN in Zuid-Holland, de aquarellen van J. Verheul Dzn. Inleidende en beschrijvende teksten van C.S. Huijts, F.W. van Ooststroom, P. Ratsma en Th.A.J. Schiere

Tussen 1920 en 1940 vervaardigde de Rotterdamse architect J. Verheul Dzn ruim 325 aquarellen van karakteristieke, fraaie of anderszins bijzondere boerderijen in Zuid Holland. Enerzijds was hij van menig dat de boerderijen in deze omgeving te weinig waardering ondervonden, anderzijds had hij opgemerkt dat ze door de toenemende uitbreiding van steden en dorpen ernstig werden bedreigd.

Dankzij zijn visie en zijn tekentalent als architect bestaat er nu een unieke collectie boerderij-aquarellen, waarin is vastgelegd hoe het was, wat sindsdien is verdwenen en ook wat gelukkig nog behouden is. In samenwerking met de Stichting Historisch Boerderij Onderzoek en het Gemeente-archief van Rotterdam is dit schitterende boek tot stand gekomen. Hierin zijn voor het eerst alle boerderij-aquarellen van Verheul opgenomen - voor een deel in kleur - en beschreven. De collectie wordt voorafgegaan door verhelderende inleidingen over de maker van de aquarellen, de boerderij-typen in Zuid-Holland en over bijgebouwen en erven.

Formaat: 24 x 32 cm, omvang : 200 pagina's, geïllustreerd met meer dan 150 afbeeldingen in kleur en 200 in zwart wit, gebonden met fraai stofomslag, prijs f 98,--. verkrijgbaar in de boekhandel.



In het volgende Tijd-Schrift (onder voorbehoud)

Een onderwijzeres van de "Klompenschool",
door drs. H.J.A. Zaat

Het ontstaan van de "Scheveningse buurt",
door de heer M.A. Struijs

"Amerika, Amerika", door de heer M.A. Struijs

Verenigingsmededelingen

Illustraties: alle illustraties zijn aangeleverd door de desbetreffende auteurs; het overige deel is afkomstig uit het Stads-archief van Vlaardingen.

HISTORISCHE VERENIGING VLAARDINGEN

Secretariaat:

Dhr. C.J. Hart
Prins Bernhardlaan 12
3135 JB Vlaardingen
Tel. nr. 010 - 4347063

Postgiro:

750978 t.n.v de penningmeester

Leden-administratie:

Dhr. L.A. Kalden
Vondelstraat 35
3131 WT Vlaardingen
Tel. nr. 010 - 4602204

Verkoop losse uitgaven:

Dhr. W.C. den Breems
Arnold Hoogvlietstraat 69
3134 CB Vlaardingen
Tel. nr. 010 - 4346864

Redactie-adres Tijd-Schrift:

Dhr. F.W. Assenberg
Riouwlaan 63
3131 NK Vlaardingen
tel. nr. 010 - 4342896
