



Random Schokland is het verenigingsorgaan van de *Vrienden van Schokland*, ingeschreven bij de Kamer van Koophandel te Lelystad onder nr. 40059053.

BESTUUR VRIENDEN VAN SCHOKLAND

Voorzitter

H. Scholtmeijer; tel. 0527 620490

Secretaris

C. Hendrix-Mocking; tel. 0527 652771
Oud Emmeloorderweg 18, 8308 PK Nagele
E-mail: fam.hendrix@hetnet.nl

Penningmeester

D.E. Roemers; tel. 06 104 148 86

Ledenadministratie

T.V. Hersevoort; tel. 0527 613 740
Orionstraat 15, 8303 AT Emmeloord
E-mail: t.v.hersevoort@ziggo.nl

Overige leden

C.J. Bolle; B.J. Grotenhuis

Adviseur

H. Kloosterman; Museum Schokland,
tel. 0527 251396

REDACTIE RONDON SCHOKLAND

Redactie-adres

J.H. Hollestelle; tel. 038 3329944
Scheerling 199; 8265 GG Kampen
E-mail: redactie@VvS-Schokland.nl

Overige leden

G.W. Bulk; H. Scholtmeijer.

CONTACTPERSONEN

R. Rijs, *Stichting het Flevolandschap*
B. van Tilburg, *RCE Lelystad*
contactadres: *Nieuw Land Erfgoedcentrum*

CULTUURHISTORISCHE INFORMATIE

www.VvS-Schokland.nl
www.schokland.nl
www.nieuwlanderfgoedcentrum.nl
www.flevolandbovenwater.nl
www.cultureelerfgoed.nl
www.flevolandschap.nl

CONTRIBUTIE

Volwassenen € 15,-; huisgenootleden € 5,-;
jeugdleden € 3,75.
ING-Bank 1179970 of Rabobank 346556813
t.n.v. Penningmeester VvS te Emmeloord.
Beëindiging lidmaatschap schriftelijk vóór
1 september van het lopende jaar.

In dit nummer:

► Vereniging

Beste *Vrienden* 2
Redactie

Lezingen seizoen 2013 - 2014 3
Kees Bolle

Boekbespreking 5
Emmeloord rond 1800, *Van republiek*
naar koninkrijk door Wim Veer
Aaldert Pol

► Artikelen

Het plan dat NIET doorging,
het plan Wassink-Tuntler 7
(Deel 1 uit 2) Henk Wassink

Schokland: de geheimen
van een misthoorngebouwtje 15
Aaldert Pol

middelbuurt (gedicht) 24
Floor Koedam

Van Kirkham naar Krakov 25
W.W. Cottam

Onderwijzers op het eiland Schokland
in de Franse tijd 38
(Deel 5 uit 6) Koos Spitse

ISSN 2214-2215

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen of vermenigvuldigd zonder voorafgaande toestemming van de redactie.

De redactie heeft ernaar gestreefd de auteursrechten voor de illustraties en foto's te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Degenen die desondanks menen rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de redactie wenden.

Artikelen voor het lentenummer dienen uiterlijk op 1 februari 2014 bij de redactie binnen te zijn.



WINTER 2013

Beste Vrienden

Hoe kort geleden meldde ik in het voorwoord dat we na een hele lange winter eindelijk voorjaar hadden. Nu ligt voor u alweer de nieuwe wintereditie van *Rondom Schokland*.

Het artikel met de polemiek van Harrie Scholtmeijer over het boek *Het nieuwe land* van Eva Vriend uit onze vorige editie heeft meerdere reacties opgeleverd. Het boek heeft een flinke schare aanhangers verworven voor welke het moeilijk verteerbaar is dat er kritiek op wordt geleverd. De discussie rond het boek is er vooral een van semantiek, bewoordingen, en handelt niet over onjuistheden.

In de deze editie start het verhaal van Bill Cottam, de navigator van Lancaster JA702 die bijna 70 jaar geleden op 30 januari 1944 neerstortte in de droogvallende Noordoostpolder vlak ten noorden van wat het dorp Marknesse zou gaan worden. Cottam en de radio-operator Paddy Coyne konden zich met hun parachute redden. De rest van de bemanning had geen schijn van kans en stortten met vliegtuig en al neer langs wat later de Oosterringweg zou worden. Ze werden door het verzet in de Noordoostpolder opgespoord en via Vollenhove geholpen met hun ontsnapping. Cottam schreef zijn verhaal in 2000 op. Het werd recentelijk integraal uit het Engels vertaald. U leest het voor het eerst in het Nederlands.

Veel leesplezier

Hans Hollestelle



Vrienden van Schokland
CULTUURHISTORISCHE VERENIGING VOOR FLEVOLAND

Lezingen in het seizoen 2013-2014 op donderdagavonden en op zondagmiddagen

Kees Bolle

In het komende lezingenseizoen van oktober 2013 tot en met april 2014 zal de vereniging Vrienden van Schokland niet alleen op de vertrouwde donderdagavonden (aanvang 20.00 uur) lezingen verzorgen in Museum Schokland, maar ook op een aantal zondagmiddagen (aanvang 15.00 uur). De lezingen op de donderdagavond zijn voor iedereen gratis toegankelijk. De lezingen op zondagmiddag zijn alleen voor leden gratis toegankelijk. Niet leden betalen de entree van het museum. U bent ook dit seizoen weer van harte welkom bij de lezingencyclus van de vereniging Vrienden van Schokland. Nieuw in 2014 is dat we op donderdagavonden (20:00 uur) ook lezingen gaan organiseren in de benedenzaal van de Nieuw Jeruzalemkerk aan de Cornelis Dirkszstraat in Emmeloord.

De centrale gang van het Luchtoorlogmuseum in Fort Veldhuis bij Heemskerk staat vol met zware motorblokken van in de Tweede Wereldoorlog neergestorte vliegtuigen. Het is het museum van de stichting Aircraft Recovery Group.

Houd de persberichten in de regionale bladen in de gaten voor nadere informatie over onze lezingen.

- **Donderdagavond 21 november:** De Aircraft Recovery Group (ARG) uit Fort Veldhuis bij Heemskerk komt vertellen over hun werk bij het bergen van vliegtuigwrakken uit de Tweede Wereldoorlog. Het Luchtoorlogmuseum van de ARG is gevestigd in één van de 46 forten van de Stelling van Amsterdam (UNESCO Werelderfgoed sinds 1996) (www.arg1940-1945.nl)
- **December geen lezing**



- **Zondagmiddag 26 januari 2014.**
Douwe Drijver en Alexander Turnhout zijn bestuursleden van de stichting *Missing Airmen Memorial Foundation*. Zij komen vertellen over de luchtoorlog boven Friesland (www.luchtoorlogfriesland.nl).

- **Donderdagavond 20 februari 2014:**
(LET OP! Deze lezing wordt om 20:00 uur in Emmeloord in de benedenzaal van de *Nieuw Jeruzalemkerk* gehouden)
De ontwikkeling van de mens langs de Vecht

De heer Ab Goutbeek is geboren en getogen in het Vechtdal. Hij is amateurarcheoloog en bestuurslid van de *historische kring Vechtdal* en heeft in vele artikelen en boeken zijn kennis over het Vechtdal voor een breed publiek ontsloten. De heer Goutbeek is een van de ontdekkers van de oude loop van de Vecht. De Vecht heeft ergens in het begin van de Middeleeuwen haar loop verlegd naar de huidige loop, maar zij liep vroeger zuidelijker.

*Het kasteel van Bentheim is gebouwd bovenop een zandstenen rots. Uit steengroeves in de omgeving werd de Bentheimer zandsteen losgehakt en overal in gebouwen toegepast.
(Bron: Hans Hollestelle)*

Het landschap in Overijssel door de natuurelementen bijgeschaafd en later ingevuld door de planten en dieren wordt daarna door de mens als jacht- en woonplaats gebruikt. Ongeveer 10.000 jaar geleden zijn de eerste mensen het Vechtdal ingetrokken als jagers, levend van wat de natuur bood. In de winter terugtrekkend naar het zuiden met het wild mee, om dan in de zomer weer de hoge kopjes langs de Vecht op te zoeken. Ongeveer 6000 jaar geleden gaan ze een vaste woonplaats zoeken. Dan maken ze zich ten dele los van zomer en winter en trekken niet meer met de seizoenen mee. Dat betekent een veestapel opbouwen, akkers aanleggen en werken. Ook wordt er geleidelijk handel gedreven. Het brons leert men kennen (3500 jaar geleden) en het ijzer gaat men toepassen (2600 jaar geleden) Het zijn de eerste boeren in de middeleeuwen die dan de buurtschappen hebben gevormd met de essen en de weilanden. Uit enkele van deze buurschappen hebben zich langs de Vecht de dorpen en stadjes ontwikkeld die op hun beurt weer uitgroeiden tot de hedendaagse woonkernen.

- **Donderdagavond 20 maart 2014:**
(LET OP! Deze lezing wordt om 20:00 uur in Emmeloord in de benedenzaal van de *Nieuw Jeruzalemkerk* gehouden)
Kees Bolle over zijn boek *Wegtransport in de NOP*.
Harrie Scholtmeijer over de voormalige Stoomtram-verbinding tussen Blokzijl en Zwolle.

- **Donderdagavond 24 april 2014:**
Jaarvergadering met na de pauze Femmy Woltman-Groen over het Gieters dialect dat wordt gesproken in en rond Giethoorn.



Boekbespreking

Emmeloord rond 1800

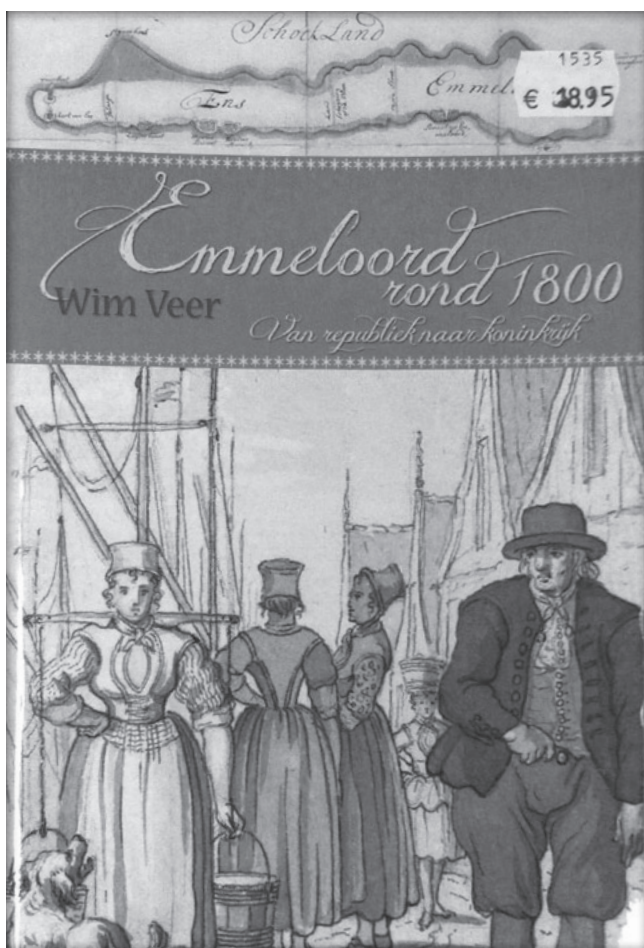
Van republiek naar koninkrijk

van Wim Veer door Aaldert Pol

Wim Veer is voor velen van de Vrienden van Schokland mogelijk een onbekende. Als Schokker nazaat en als kenner van de Schokker geschiedenis is hij een zeer bekend lid van de Schokkervereniging.

Jarenlang was en is hij – met Bruno Klappe – redacteur van Het Schokker Erf. Wie op Het Schokker Erf is geabonneerd ontdekt in zijn nieuwe boek tal van aanknopingspunten.

In 2009 publiceerde de *IJssel-academie* de coproductie van Klappe en Veer over de ontruiming van Schokland in 1859. Het is een vuistdik boek waarin op zeer gedetailleerde wijze verslag wordt uitgebracht van de tragische exodus van de Schokker bevolking. Veer is dus al jarenlang een zeer geëngageerd schrijver en zeer betrokken bij het wel en wee van zijn voorzaten. Dat blijkt ook uit zijn nieuwste boek. Hij maakt het zich niet gemakkelijk en je raakt onder de indruk van de vele geraadpleegde bronnen. Het boek is gebaseerd op jarenlang onderzoek in de archieven, verspreid over evenzoveel plaatsen. Veel op Schokland wonende personen -uit de betreffende periode- worden als getuigen opgeroepen bij het samenstellen van zijn verhaal: de pastoor, de burgemeester, de heelmeeester, de schoolmeester en nog vele anderen. Door de stelselmatige verwijzing naar de bronnen maakt hij zijn boek tot een waardevol bezit. Ieder die de feiten wil controleren kan dat doen en eventueel verder gaan met aanvullend onderzoek. En



die Schokker geschiedenis blijkt ook voor niet-nazaten een onuitputtelijke inspiratiebron te zijn.

Ik heb met veel instemming en genoegen zijn boek gelezen zijn. Veer schrijft op zeer onderhoudende wijze en maakt het de lezer niet extra moeilijk. Zijn conclusie over het Emmeloord omstreeks 1800 luidt: “Emmeloord, een dorp waar de strijd om het bestaan hard was, maar desondanks het leven goed was”.

Hij verdeelt de inhoud van zijn boek over de volgende hoofdstukken: Inleiding; Op zoek naar Emmeloord omstreeks 1800; Emmeloord, Amsterdams eigendom; De overheid; Van de haven, de schippers en de vissers; Oorlog, Emmeloord in rep en roer; Van vreugde en verdriet; Een roomse burcht; School en onderwijs; Emmeloord en Waterstaat, een moeizaam koppel; Contact met de buitenwereld; Goede tijden, slechte tijden; Tot slot.

Het is jammer dat geen ‘echte’ Schokker aan het woord is gekomen. Dat kun je de schrijver niet verwijten want dergelijke schriftelijke getuigenissen zijn niet voorhanden. Waarschijnlijk is een Schokker toch een meer introvert mens geweest dan een Urker. Ieder weet wel zo ongeveer wat voor slag mensen de Urkers zijn; de Schokkers daarentegen zijn moeilijker te typeren.

Enkele kanttekeningen. Veer brengt zijn boek uit onder de titel: Emmeloord

rond 1800. Je gaat er dan vanuit dat het jaar 1800 uitgangspunt is en dat het bovendien uitsluitend over Emmeloord gaat. Dat gebeurt niet consequent. Soms begint een verhaal al in de 17e eeuw, soms eindigt het in 1963; soms gaat het over Emmeloord, soms ook over Ens of over Urk. Storend is dat de auteur zijn verhaal af en toe chronologisch opbouwt, maar even later ook weer niet. Het is mogelijk te verklaren uit zijn reeds eerder als stukjes gepubliceerde verhalen in Het Schokker Erf. Met een kritisch regisseur als eindredacteur zou dat niet gebeurd zijn.

De illustraties zijn niet het beste deel van het boek. Het gebeurt te vaak dat ze niet aansluiten bij de tekst. Als Emmeloords haven van pakweg 1800 in beeld wordt gebracht is een foto afgedrukt van de haven zo’n anderhalve eeuw later. Waarom is er niet een kaartje met de toen aanwezige kleine havenhoofden opgenomen? Ook zijn er (te)veel tafereeltjes van Jan Steen opgenomen, een schilder die, voor zover bekend, nooit op Schokland is geweest. Veer concludeert in zijn slotwoord hoe bijzonder het dorp is geweest: “Emmeloord, een stukje Amsterdam in Overijssel, en daarom alleen al zo uniek”. De schrijver van dit stukje – een niet Schokker nazaat – zou er voor het heden aan toe willen voegen: Emmeloord, uniek onderdeel van Nederlands eerste *Unesco Werelderfgoed*.

Van harte aanbevolen in het bijzonder aan de Emmeloorders die het dorp van vroeger kunnen vergelijken met het Emmeloord van nu.

Wim Veer, **Emmeloord rond 1800. Van republiek naar koninkrijk.**

Omslag: Suzanne Klappe

Uitgeverij: Eigenboekuitgeven.com

ISBN 978-94-914393-5-3

Aantal pagina's :200

Verkoopprijs: € 18,95

*Impressie van Oud
Emmeloord. Bron: foto
Hans Hollestelle*





HOOFDARTIKELEN

Het plan dat NIET doorging, het plan Wassink-Tuntler

(Deel 1 uit 2) Henk Wassink



Henk M. Wassink (1950 te Apeldoorn) is sinds 1974 werkzaam als onderwijzer bij diverse scholen voor basisonderwijs in Emmeloord. In 1985 behaalt hij de akte Geschiedenis MO-A te Zwolle. In 1997 schrijft hij "Krijtjes in de Klei", een geschiedenis van het pc onderwijs in de Noordoostpolder. Vanaf begin 2013 is hij met pensioen.

Dit artikel had niet geschreven kunnen worden zonder de kennis en aansporing van Wim Lanphen te Dronten. Hem past dank hiervoor.

Bij het bedenken, inrichten en koloniseren van de Noordoostpolder zijn veel plannen gemaakt. Een Dorpenplan, een Verkavelingsplan, een Landschapsplan, een Uitgifteplan.

Van al die plannen zijn er een heleboel gerealiseerd, maar ook zijn er in de prullenbak beland. Daarbij behoort ook voor de Noordoostpolder het plan Wassink-Tuntler. Het plan van een arts om de gezondheidszorg te verbeteren. Toch heeft het plan Wassink-Tuntler jaren later zijn invloed gehad op het poldergebeuren. Dit artikel gaat over dat plan. Voor alle duidelijkheid: de bedenker van het plan heeft wel de naam, maar is geen familie van de schrijver.

In dit artikel komen achtereenvolgens aan bod de ideeën van prof. dr. H.N. ter Veen, het plan van dr. W.F. Wassink en prof. dr. J.H. Tuntler en de reactie daarop van de *Directie Wieringermeer, afd. Noordoostpolderwerken* in casu Ir. S. Smeding. Dan beschrijft het artikel kort het verdere verloop van het plan, maar dan elders in de provincie

en de gevolgen voor de huidige situatie. Om vervolgens af te sluiten met een blik op de achtergronden en een bronnenoverzicht in de laatste aflevering. Dit alles krijgt u opgediend in deze en de volgende editie.

Prof. dr. H.N. ter Veen.

In 1925 promoveert Henri Nicolaas ter Veen (1883-1949) op het

*Prof. dr. HN ter Veen
(1883-1949) met
studenten. Hier bezig
met wat hij het liefste
deed: onderzoek naar
sociale verschijnselen
in de praktijk.
Veldwerk in de polder.*



proefschrift: “De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied.” Hij komt uit een arbeidersgezin, wonend in de Amsterdamse Jordaan, maar ziet wel kans onderwijzer te worden. Hij studeert in de avonduren door, trouwt in 1908 met Margaretha de Wit en haalt de akte M.O. Aardrijkskunde in 1910. In 1912 wordt hij leraar en als hij in 1921 de mogelijkheid ziet aardrijkskunde academisch te bestuderen, pakt hij die kans. Hij doet dit zo snel en grondig dat hij in 1925 *cum laude* promoveert. In 1927 volgt zijn benoeming tot lector aan de Universiteit van Amsterdam, waar hij in 1933 zijn leermeester prof. S.R. Steinmetz opvolgt als hoogleraar sociale geografie en volkenkunde. Zijn verdienste als professor zal niet zozeer zijn de theorievorming, maar vooral het ter plekke onderzoeken van sociale verschijnselen in de praktijk.

Dit heeft hij met zijn proefschrift al in praktijk gebracht. Als hij met deze studie bezig is, is de Haarlemmermeerpolder nog maar 70 jaar, want drooggevalen in 1852. De kolonisatie is overgelaten aan zoals dat zo mooi klinkt, “het vrije spel van de maatschappelijke krachten.” In de praktijk is dit vooral neergekomen op “je redt jezelf maar” en de zegswijze “de eerste boer gaat dood, de tweede boer

heeft nood en pas de derde boer heeft zijn brood” is uitvloeisel van dit vrije spel. Deze “struggle for life” is in 1920 nog lang niet afgelopen, Henri Nicolaas ter Veen is er in Amsterdam direct getuige van. Eigenlijk kun je deze strijd ook zien in zijn klimmen op de maatschappelijke ladder. En in de snelheid van studeren, schrijven en promoveren zie je zijn gedrevenheid, intellect en motivatie. De waargenomen ellende wenst hij anderen niet toe, getuige zijn aanbevelingen later in zijn loopbaan bij de inrichting van de Zuiderzeepolders.

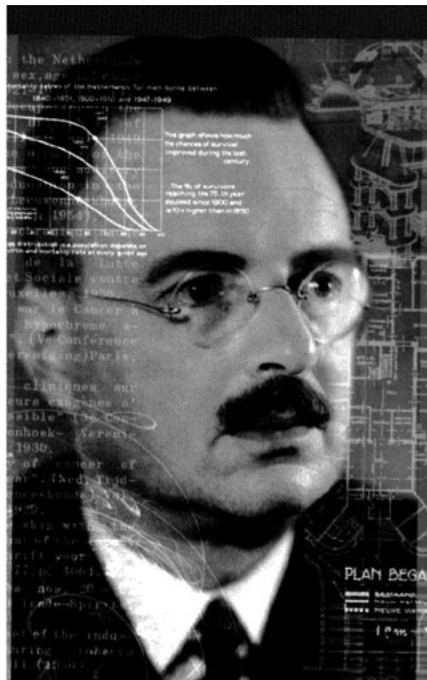
Maar is nog een andere kant aan het verhaal. Hij ziet in de Haarlemmermeer mensen die naar zijn mening op psychisch gebied uitstekend boven het gemiddelde van de Nederlandse boerenbevolking. Hij ziet mensen die gedreven worden door rationaliteit, nuchterheid, met een materialistische en praktische aanleg, gericht op vernieuwing. De meest sterken blijven over. De begrippen flink, levenskrachtig en fier zijn naar de taal van zijn tijd vaak van toepassing.

Om nu de fase van ellende over te slaan, dient de staat bij toekomstige kolonisaties het hele proces te begeleiden. Dat kan door een preventieve selectie van kolonisten toe te passen, waarbij naast economische aspecten ook sociaal-biologische aandacht krijgen. En deze selectie is iets totaal nieuws in Nederland.

Nu is in 1926 de “Commissie inzake de uitgifte van de gronden in de Zuiderzeepolders” ingesteld met als voorzitter de president van de Nederlandsche Bank mr. G. Vissering, kortweg de “*Commissie Vissering*.” Zij doet onderzoek naar de meest geschikte vormen van inrichting en kolonisatie. Dr. H.N. ter Veen neemt in

deze commissie plaats als secretaris. Het uiteindelijke rapport baseert de commissie op de ideeën van haar secretaris. Het komt in 1930 uit en stelt daarin economische en sociaal-biologische eisen. Grofweg gezegd: de grond wordt niet in eigendom, maar in erfpacht uitgegeven, de toekomstige boer moet financieel draagkrachtig zijn, vakbekwaam en niet ouder dan 45 jaar. Een ‘krachtig lichaamgestel’ is daarbij ook van belang. Doel is het opbouwen van een hoogwaardige agrarische gemeenschap, die gekenmerkt wordt door een moderne en rationele manier van landbouw en een voortrekkersrol kan vervullen.

De vorming van zo’n gemeenschap gaat niet vanzelf. Daarom is selectie nodig van de kolonisten. Door zelf de uitdaging aan te gaan zich te willen vestigen in het nieuwe land heeft de kolonist zich al geselecteerd, aldus professor Ter Veen en hoeft de overheid alleen nog de besten van de besten uit te zoeken.



De *Directie van de Wieringermeer*, ingesteld bij het droogvallen van de polder in 1930 en sinds 1935 alleen belichaamd door ir. Sikke Smeding, wil de kolonisatie tot een succes maken. In 1937 wordt Smeding ook voorzitter van het dan ingestelde *Openbaar Lichaam* “De Wieringermeer”, een zelfstandig bestuursapparaat die alle taken van rijk, gemeente en waterschap uitvoert.

Niet alleen de boer, ook de landarbeider en later ook de leden van de middenstand zijn onderwerp van het selectiebeleid.

Prof. Ter Veen bestudeert de kolonisatie van de Wieringermeer door de in 1936 in het leven geroepen particuliere “Stichting voor het bevolkingsonderzoek in de Zuiderzeepolders.” Dit is het levenswerk van Ter Veen. Deze kolonisatie is in 1941 voltooid en in de ogen van de *Directie* door de selectie succesvol verlopen. Ook Ter Veen is positief gestemd. Maar er wordt ook kritisch gekeken naar wat verbeterd kan worden.

De resultaten worden gebruikt voor de volgende polder. Oorspronkelijk zou dit de Markerwaard zijn. Maar door de crisis van de jaren dertig gaat dit plan niet door. Dan wordt het de Noordoostelijke Polder. Dit gebied wordt tot in de finesses gepland, en zo gaat ook de selectie.

Het uiteindelijke doel is “mannen en vrouwen uit te zoeken die met elkaar en in samenwerking met andere groepen kolonisten in staat zullen zijn van de Noordoostelijke Polder een gebied te maken met een stevige welvaart en een rijk en verscheiden cultureel leven.” De voorbeeldfunctie komt hier nog duidelijker naar voren. Professor Ter Veen legt dit in een aflevering van “Mensch en Maatschappij” uit 1941 vast in richtlijnen:

Dr. Willem Frederik Wassink (1888-1963). Hoofd kliniek 1921-1953, hoofd bestralingsafdeling 1940-1942. Met op de achtergrond fragment van het bestek van de verbouwing van het Antoni van Leeuwenhoekhuis in 1938. Aangezien hij voor zijn medicijnenstudie enige tijd bouwkunde heeft gestudeerd, heeft hij ook in de verbouw een belangrijk aandeel.

Ir. Sikke Smeding
(1889-1967).
Directeur van de
Rijksdienst voor
de Wieringermeer,
afd. Noordoost-
polderwerken en
Landdrost van de
Noordoostelijke
Polder.
Zijn doel was de
continuïteit van het
project en de hand-
having van de eigen
organisatie.

- Het belang van het nieuwe land moet steeds voorop staan,
- er moet gestreefd worden naar een sterke economische basis,
- de sociale mobiliteit moet worden vergroot door meer variatie in grootte van bedrijven en minder hoge financiële eisen,
- kolonisatie van groepen moet worden vermeden, individuele benadering verdient de voorkeur,
- jong en gehuwd verdient de voorkeur,
- van belang is ook vakbekwaamheid, algemene geschiktheid, gezondheid en karakter,
- een commissie van deskundigen adviseert de overheid,
- het bestuur komt in handen van een “Openbaar Lichaam.”



Als de Noordoostelijke Polder in 1942 droogvalt, kan de *Directie*, inmiddels naar Zwolle en Kampen verhuisd, hiermee aan de slag. Directeur en inmiddels ook Landdrost ir. S. Smeding vertaalt en perfectioneert met zijn mensen deze richtlijnen naar een aantal werkbare plannen. Smeding verricht met zijn werk in de Wieringermeer en

Noordoostelijke Polder pionierswerk. Want bij de rijksoverheid is geen kennis en ervaring met dit soort projecten. Smeding heeft dat wel met het ontzilten van landbouwgrond. Die heeft hij opgedaan in de kop van Noord-Holland, na de watersnoodramp van 1916.

Ook gebruikt hij voor de inrichting van de Polder de inzichten van meerdere adviseurs, naast prof. dr. H.N. ter Veen. Zoals dr. E.W. Hofstee, vanaf 1946 hoogleraar te Wageningen en dr. Sj. Groenman, als sociograaf in dienst van de *Directie*. Beide zijn gepromoveerd bij Ter Veen, maar delen niet noodzakelijkerwijs zijn inzichten. Zo zijn ze niet gerust op het succes dat mr. Ter Veen vermoedt met de zelfselectie van de sollicitanten. Zij zijn gericht op meer sturing op het sociaal-culturele gebied. Dat komt dus ook tot uiting in de selectiecriteria.

De afdeling domeinbeheer met als hoofd A.G. Lindenbergh krijgt de opdracht de selectie van de kolonisten ter hand te nemen. Deze selectie zal zich nu ook gaan richten op het vermogen bij te dragen aan de sociale opbouw van het land. Net als vele anderen uit de staf van Smeding komt Lindenbergh mee uit de Wieringermeer en weet hij wat er moet gebeuren. Het is daarbij niet de bedoeling dat de uiteindelijke bevolking een welvaartspeil bezit, hoger dan de rest van Nederland. Wel dat de boer het redt, want aan een mislukte boer heb je niets. Hij betaalt immers geen pacht en levert de staat dus niets op. Daarbij moet de kolonist rekenen op een zeer hard bestaan. Er zijn nog geen voorzieningen waar je bij onvoorzien lichamelijke en geestelijke problemen op terug kunt vallen. Alle voorzieningen op medisch en sociaal gebied moeten immers nog komen.

Prof. dr. Henri Nicolaas ter Veen zal de resultaten van de eerste uitgifte van 1947 amper meemaken. In 1948 wordt hij ziek en overlijdt het jaar daarop.

Dr. WF Wassink.

Dan nu de plannen van dr. Willem Frederik Wassink (1888-1963). Hij is van een totaal andere komaf dan Henri Nicolaas Ter Veen. Hij is afkomstig uit een artsenfamilie met soms betrekkingen die ver over de landsgrenzen reiken. In 1913 studeert hij af als arts. Datzelfde jaar wordt het Nederlands Kanker Instituut opgericht met het Antoni van Leeuwenhoekhuis als behandelcentrum. Bij dit instituut treedt hij in 1914 in dienst als patholoog en begint met zijn specialisatie als chirurg. In 1916 promoveert hij bij prof. dr. J Rotgans, medeoprichter van het NKI en in 1919 vestigt hij zich als gediplomeerd chirurg te Amsterdam. Vanaf 1921 is hij als orthopedisch chirurg tot hoofd benoemd van de Gemeentelijke Orthopaedische kliniek en in datzelfde jaar krijgt hij diezelfde benoeming, hoofd bij de kliniek van het Nederlands Kanker Instituut. In 1932 laat hij zijn taak als orthopedisch chirurg schieten om zich alleen te wijden aan zijn werk als oncologisch chirurg/hoofd van het Antoni van Leeuwenhoekhuis. Intussen is hij in 1922 getrouwd met Catharina van Raamsdonk, die in 1921 gepromoveerd is aan het Antoni van Leeuwenhoekhuis als radiologe met een studie over baarmoederhalskanker. Voorwaar, medisch werk en privé gaan samen. Aan het Antoni van Leeuwenhoekhuis blijft hij verbonden tot zijn pensionering in 1958.

Maar als gedreven geneesheer heeft hij een probleem. Te vaak moet hij tegen patiënten zeggen: “Het spijt me, we kunnen niets meer voor u betekenen.” Te vaak moet hij constateren, dat de

patiënt te laat is doorverwezen en de kwaal al in een (te) vergevorderd stadium is gekomen. Te vaak staat hij ondanks zijn kennis en medische mogelijkheden machteloos.

Hij ziet een groot probleem in de overwaardering voor de specialist in de eerste drie decennia van de twintigste eeuw. En in een onderwaardering voor degene die als eerste in contact staat met de patiënt. Daarom komt men te laat bij de huisarts en verwacht men teveel van de specialist.

Dit wil hij voor eens en altijd grondig veranderen en al in 1937 verwerkt hij zijn ideeën in een plan. Een totaalplan, waarin hij de achterstand van de huisarts wil ombuigen in een voorsprong. Niet om die huisarts te plezieren, maar om daardoor de patiënt van een betere zorg te voorzien.

Hij ziet voor zich een samengaan van preventieve en curatieve (behandelings) zorg en dat gekoppeld aan wetenschappelijk onderzoek. Hij ziet een verband tussen wetenschap en praktijk, tussen preventie en curatieve mogelijkheden, tussen gezondheidszorg en geestelijk leven. Voor Wassink geldt niet de kwaal of stoornis, maar heel de mens. Daarom wil hij curatief handelen verbinden met preventieve zorg, gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek. Om eerder in staat te zijn langlopende ziekteprocessen zoals kanker, tbc, harten vaatziekten en stofwisselingsziekten te traceren en te behandelen.

Daarbij staat in zijn plan de huisarts centraal. De huisarts als spin in het web van de gezondheidszorg in een bepaald gebied. Hij heeft taken op het preventieve en curatieve vlak én op wetenschappelijk gebied. Tegen de heersende verkokering in ziet dr. Wassink alle zorg, en dat is zowel het consultatiebureau, school- en jeugdzorg, bedrijfsgezondheidszorg,



Voorzijde van de papieren versie van de rede die prof. dr. J.H. Tuntler in 1953 hield om het plan Wassink-Tuntler weer onder de aandacht te brengen. Foto: J.U. Potuyt

*Ambulance voor
ingang Dr. J.H.
Jansenziekenhuis in
Emmeloord, 1989.
(Foto: collectie
Leo Boonman)*



hygiënisch toezicht en geestelijke gezondheidszorg, in één gebouw. Met de kruisvereniging een heus gezondheidswijkcentrum vormend. Opdat iedereen van vroegtijdige signalering dus van adequate zorg verzekerd blijft, is het van belang dat iedereen zijn of haar gezondheidstoestand met regelmaat laat onderzoeken. Alle gegevens dienen hiertoe centraal te worden opgeslagen. Ook het wetenschappelijk onderzoek zal hier baat bij hebben. Niet alleen het epidemiologisch onderzoek, het opsporen en voorkomen van volksziekten. Het is ook de bedoeling dat antropologisch en zelfs genetisch onderzoek hier voordeel van heeft. Immers, in het plan wordt gewezen op “de noodzaak de betekenis van erfelijke aanleg en milieufactoren in hun ingewikkelde samenstel te onderzoeken.” Ook is er op antropologisch gebied “te weinig deugdelijke kennis van de verschillende constitutietypen en rassen.”

En om alles te betalen, dient iedereen lid te zijn van een ziekenfonds. De arts moet om niet overspoeld te worden door te veel werk, geen grote praktijk hebben. Wassink denkt aan maximaal vijftienhonderd patiënten. Dat levert een te klein inkomen op voor de dokter, daarom zal hij om voldoende inkomen te genereren in een dienstverband treden, als ambtenaar.

Het is een te grote verandering van de nationale gezondheidszorg om dit zomaar in te voeren. Daarom zal dit eerst experimenteel getest moeten worden. Zo’n experiment kan het best gedaan worden in een maagdelijk, pas ontgonnen gebied. En laten we nu daarmee in Nederland mee beginnen. Voor toepassing in de Wieringermeer is het idee te laat. Maar de Noordoostelijke Polder komt eraan. Daar zijn dus mogelijkheden. Vooral ook omdat volgens het verkavelingsplan van V.J.P. de Blocq van Kuffeler directeur-generaal van de Dienst Zuiderzeewerken, het gebied is opgedeeld in zeven districten, overeenkomend met het plan.

Het plan en de Directie

Dr. W.F. Wassink brengt dit plan niet alleen. Hij maakt dit met dr. J.H. Tuntler, directeur van de GG en GD te Amsterdam en vanaf 1947 hoogleraar in de Sociale en Preventieve geneeskunde aan de Rijksuniversiteit van Groningen. Vandaar de naam van het plan, “Wassink-Tuntler.” Zij worden enthousiast gesteund door prof. dr. M.W. Woerdeman en dr. A. de Froe, beide als fysisch antropologen verbonden het Anatomisch-Embryologisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam. Beide zijn ook lid van de “Stichting tot Bevolkingsonderzoek in de Zuiderzeepolders.” En de initiator van deze stichting, prof. dr. Ter Veer vindt dat het plan Wassink-Tuntler zeer goed past bij zijn ideeën over de inrichting van de Noordoostelijke polder. Een goed georganiseerde en adequate gezondheidszorg is van groot belang voor het slagen van de kolonisatie. Hij is het dan ook die dr. Wassink in 1942 contact brengt met ir. Smeding. Smeding is in augustus 1942 aangesteld als “Landdrost” van het tegelijkertijd opgerichte “Openbaar

Lichaam Noordoostpolder.” Maar hij wil eerst een verdere uitwerking van het plan zien. Hij wil ook een akkoordverklaring van de opperste ambtenaar ir. R.A. Verwey directeur-generaal van Sociale Zaken. Ook wil hij advies van zijn secretaris drs. A.A. Blaauboer en van dr. J. Zwarteveen, het hoofd van de GG en GD van de *Directie*. Hun oordeel is vernietigend. Volksgezondheid is onderwerp van het *Openbaar Lichaam* en niet van een privaatrechtelijke stichting, Blaauboer ziet teveel macht bij de stichting van Ter Veen. Ook ziet Zwarteveen niets in de verplichting tot keuze van huisarts en ziekenfondsverzekering, als zijnde negatief uitwerkend op de nog komende kolonisatie. En medio 1943 wordt in ambtelijk overleg dit negatieve oordeel bevestigd. De Stichting blijft vasthoudend het plan in allerlei vormen van overleg aanbieden. De gedreven dokter Wassink vindt het niet meer dan logisch, dat iedereen van zijn plan het belang inziet. De antropologische en genetische aspecten zijn dan al uit het plan verdwenen. Maar de ambtelijke top vindt niet dat de toekomstige polder in een uitzonderingspositie geplaatst moet worden.

Alle overleg loopt op niets uit en na “Dolle Dinsdag”, september 1944, sterft het plan een zachte dood. “Als je het maar lang genoeg aan het lijntje houdt, gaat het vanzelf niet door”, aldus een stem uit het Openbaar Lichaam.

Na de oorlog roept Ter Veen zijn Stichting weer tot leven en brengt het plan in maart 1947 weer onder aandacht van de minister van Sociale Zaken, Willem Drees. De rijksoverheid vindt dat de nieuwe polder goed gebruikt kan worden bij het saneren van problemen op het oude land. De minister ziet teveel macht bij Smeding. Smeding is die mening totaal niet toegegaan. Hij is beducht voor teveel invloed van andere instanties. Want deze tasten de kwaliteit aan van wat hij voor ogen heeft. Maar hij is realist en past zijn plannen aan, maar niet dan na lang overleg of druk. Hij wil ook wel akkoord gaan met een ziekenhuis in Emmeloord. Dat is voor het medebestuurder van de Stichting prof. dr. J.H. Tuntler, echter een ondergeschikt punt.

Zo loopt alle overleg op niets uit. De *Directie* heeft het niet zo op “die kamergeleerden” van de Stichting, aldus secretaris drs. Blaauboer. “Al dat geëxperimenteer schrikt sollicitanten



Dr. J. Zwarteveen



Dr. J. Zwarteveen.
(1903-?)

maar af.” Dat een aantal “medespelers” in het hele verhaal tijdens de oorlog mogelijk meer of minder “fout” of

“goed” gehandeld heeft, kan misschien ook meegespeeld hebben. Einde verhaal dus.



Dr. W.F. Wassink

En het ziekenhuis in Emmeloord? Dat komt er. In 1956 verschijnt aan de Staalstraat te Emmeloord een noodziekenhuis van 45 bedden. Eind vijftiger jaren wordt het definitieve ziekenhuis, het Dr. J.H. Jansenziekenhuis, gebouwd. De opening gebeurt in januari 1964. Al met al zeventien jaar na de eerste uitgifte in 1947. Het hospitaal is genoemd naar één van de eerste huisartsen in de polder, dokter J.H. Jansen. Hij komt op 4 oktober 1950 bij een motorongeluk om het leven. De bedrijfsvoering is zoals men het gewend is. Het ziekenhuis stelt de artsen in de gelegenheid hun praktijk te voeren.

###

advertentie

**VERTROUWDE
NAAM,
NIEUW ADRES!**

PETER PRUMMEL
NOTARISKANTOOR



Boslaan 19 | 8302 AA Emmeloord | telefoon 0527-617447
www.notarisprummel.nl | info@notarisprummel.nl

Schokland: de geheimen een misthoorn- gebouwtje

Aaldert Pol



Het op Oud Emmeloord staande misthoornhuis is bekend geworden als 'De Misthoorn'. Het is in feite een misleidende benaming, want er is slechts sprake van een leeg gebouwtje. Er is geen spoor te ontdekken van een misthoorn. Over wat er precies in het gebouwtje heeft gestaan is weinig bekend. Het dateert uit 1921 toen radar en gps nog onbekend waren en Schokland nog omringd was door water. Thans maakt het gebouwtje deel uit van het Werelderfgoed Schokland.¹

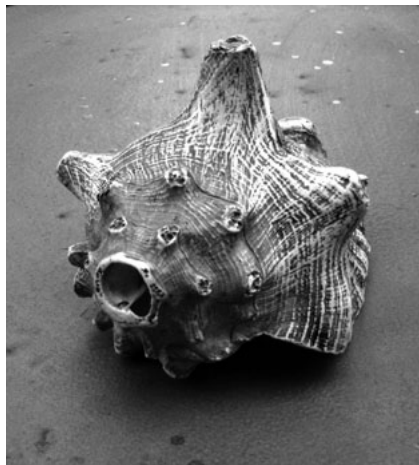
Aaldert Pol was jarenlang docent geschiedenis in Emmeloord. Thans is hij freelance publicist en historicus.

1 In De Noordoostpolder van 23 februari 2001 besteedde ik ook reeds aandacht aan de misthoorn.

Mistige wereld

Op het moment dat mist als een dichte deken over het land schuift wordt de wereld heel klein. De oriënteringspunten verdwijnen. Op zee is het probleem nog groter. Eeuwenlang moest men zich behelpen met geluidsignalen – vooral met behulp van de lage tonen die het verst dragend zijn. Er waren misthoorns in vele soorten en maten. Zo bliezen de vissers van Elburg op een grote schelp. In huize Wijnbelt te Emmeloord trof ik er nog eentje aan. Het was een erfstuk, een aandenken uit de tijd dat de voorouders nog vissers waren.

De bekende schrijver Fred Thomas vertelt in zijn boek *Wijkend water* over zijn afscheidsreis in 1941 langs de oude vertrouwde Zuiderzeekust met de vele kleine vissersplaatsjes. Alles zou veranderen door de ophanden zijnde inpoldering en veel zou verdwijnen, zo meende Thomas. Op weg van Emmeloord naar Vollenhove overvalt hem omstreeks middernacht een dichte mist en het verder varen wordt een

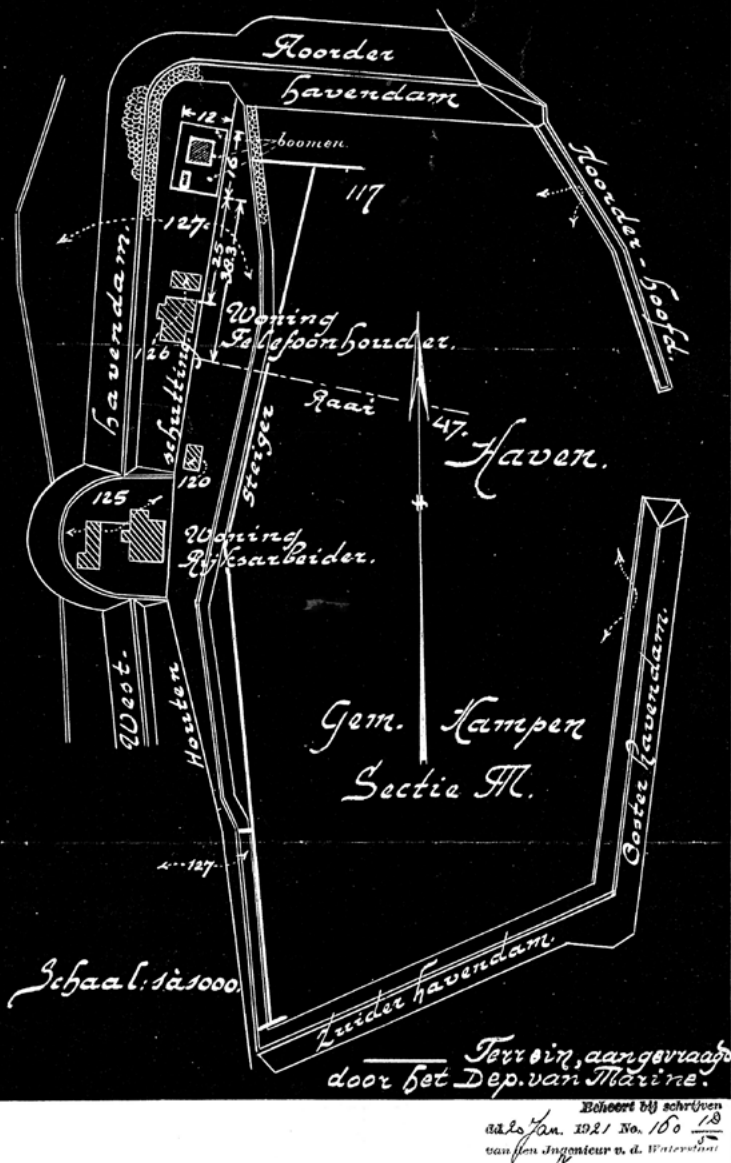


De misthoorn van Wiebe Wijnbelt.

riskante onderneming. Hij schrijft: “Er kwam mist opzetten, waarin één voor één de kustlichtjes onderdoken. Wij dreven in oeverloos grauw, waarin elke oriëntatie onmogelijk was en ook het primitief kompasje nauwelijks hulp bood. Eindelijk haalden wij de slappe zeilen neer en gooiden ons dregje uit. De stormlantaarn ging den mast in; om beurten zouden wij met den misthoorn waken om aanvaring te voorkomen”¹

1 *Wijkend water*, 1941 p.229

Emmeloord op Schokland.



Overzicht van de situatie op de Noordpunt omstreeks 1920. Nationaal Archief, Toegangsnummer: 2.16.05, inv.no.381.

Schokland als bak in zee

Schokland was eeuwenlang een begrip in scheepvaartkringen. Vooral in tijden van nood was de haven van Emmeloord of de rede bij Ens een veilig toevluchtsoord.

In de 18e eeuw zeilden jaarlijks meer dan 34.000 schepen langs de Zuidpunt van Schokland en de Staten van Overijssel gebruikten de niet afgebouwde toren bij de kerk als vuurbaken (1618). Met een korf takelde de vuurbakenwachter de

brandende turf naar het platte dak van de toren. Later werd een vuurboet gebouwd en turf vervangen door steenkool en nog weer later door olie en gas. Het was een kostbare aangelegenheid. De Staten eisten een bijdrage van een stuiver voor ieder in- en uitvarend schip om de kosten te dekken: het zogenaamde Ensergeld.² Dat bedrag werd door de jaren heen verhoogd.

Toen Amsterdam in 1660 Urk en Emmeloord aankocht leverde ook deze stad een bijdrage in de kosten. Op het moment van plaatsing van de misthoorn op de Noordpunt (1921) was er op de Zuidpunt van Schokland al een vuurtoren en een mistbel. De laatste functioneerde met behulp van een vernuftig mechanisme dat er voor zorgde dat een hamer tegen de wand van een gegoten klok tikte.³ Die bel was inmiddels verouderd, stond niet op de goede plaats en was niet meer toereikend voor de moderne scheepvaart.

Vaarroute veranderd

De vereniging 'Scheepvaart en Handel' te Meppel richtte in 1909 een verzoek tot de minister van Marine J. Wentholt om op de Noordpunt van Schokland een misthoorn te plaatsen.⁴

De vereniging wees op de sinds jaren gewijzigde gang van zaken. De zwaar geladen schepen van het Zwolse Diep, Blokzijl, de Lemmer enz. voeren langs de westkust en juist daar was een misthoorn dringend gewenst. De minister was niet overtuigd van de noodzaak en vond plaatsing en onderhoud veel te duur. Maar in schipperskringen bleef men aandringen. Zo kwam de 'Vereniging

- 2 Gerrit van Hezel / Aaldert Pol, Schokland en omgeving. Stichting Matrijs, 2008. p.73 e.v.
- 3 Oud-Kraggenburg kende een soortgelijke installatie.
- 4 De Leeuwarder courant, 7 april 1910.

tot behartiging der stoomvaartbelangen in Nederland' tot een zelfde verzoek, dit keer gericht aan de minister van Waterstaat.⁵ Het bestuur van de vereniging schreef dat 80% van de scheepvaart naar het Noorden van ons land langs de Noordpunt van Schokland ging. In het Gat van Ens (bij de Middelbuurt) stond in de regel slechts vijf voet water (circa 1½ meter) en dat was veel te weinig voor de moderne scheepvaart met dieper stekende schepen.

Het verzoek was ondertekend door voorzitter P. van Verschuure, lid A. B. Pot en secretaris J. Nolen. Rijkswaterstaat liet weten dat het verzoek aan het verkeerde adres was gericht. Dit soort zaken ressorteerde onder het Loodswezen. Opmerkelijk is wel dat de voorzitter dat blijkbaar niet wist.

Maar het probleem kwam daarna wel op de tafel van de minister van Marine.

Ministerie van Marine en Rijkswaterstaat

Het Ministerie van Marine ging voor het einde van het jaar 1920 over tot aanbesteding van een 'motorgebouw cum annexis voor een misthoorninstallatie ten dienste van het Loodswezen te Emmeloord op Schokland'.⁶

Op het eiland was Rijkswaterstaat de zetbaas van de overheid. Zij stelde een rechthoekig stuk grond ter grootte van 192 m² – 16 bij 12 meter – ter beschikking, kadastraal bekend onder sectie M. no.127 van de gemeente Kampen. Rijkswaterstaat eiste dat het terrein met grenspaaltjes afgebakend werd en wees op de mogelijkheid om de bouwplaats op te hogen.

Ter adstructie werden enkele hoge waterstanden vermeld: in 1825 was dat 3.58 meter boven Amsterdams Peil, in 1855 3.16 +A.P. en in 1862 3.09 + A.P. Ter geruststelling werd toegevoegd dat er de laatste jaren geen hoge vloedstanden waren geweest.

Rijkswaterstaat stelde als voorwaarde dat een drietal jonge bomen verplaatst moesten worden.

Tijdens de bouw mocht de opzichter gebruik maken van de voormalige pastorie van de hervormde gemeente op de Middelbuurt. De beide voorkamers stonden ter beschikking van de ingenieur van Rijkswaterstaat en aangezien die meestal niet aanwezig was op het eiland kon de opzichter er gebruik van maken.

Rijkswaterstaat vond het prima dat Hendrik Smit en de tijdelijk tweede havenmeester Harm Smit in de functie van assistent met de bediening van de misthoorn werden belast.

De hoofdingenieur van Rijkswaterstaat – *Directie Gelderland en Overijssel* – schreef er nog bij dat de beambten broeders waren, die in goede verstandhouding leven en met ijver en plichtsbetrachting hun werk deden.⁷

Een aannemer uit Urk

Een ondernemend visserman uit Urk, H. C. Kramer, was met f 8.505,- de laagste inschrijver. Als het met de visserij wat minder liep, zocht hij als aannemer in de bouw naar een aanvullende broodwinning. Zijn bestekken zijn bewaard gebleven en de nazaten waren zo attent om de stukken in 2001 aan de gemeente Noordoostpolder aan te bieden.⁸

5 Nationaal Archief, Toegangsnummer 2.16.05, inv.no.379

6 Met de invoering van de Loodsenwet in 1859 ressorteerde het Loodswezen onder het Ministerie van Marine.

7 Nationaal Archief, Toegangsnummer 2.16.05, inv.no.381

8 Het originele bestek bleek nog op zolder te liggen bij de nazaten van aannemer Kramer. Zij overhandigden de bestekken in 2001 – weliswaar aangetast door de tand des tijds – aan de gemeente Noordoostpolder

*Huidige situatie
Noordpunt. Foto:
Aaldert Pol*



De prijs voor het kleine gebouwtje van 6 bij 6 meter was vrij hoog, vooral als je het bedrag vergelijkt met de naastbij gelegen visafslag die in de boeken stond voor *f* 1.940,-. Blijkbaar vereiste een misthoorninstallatie een heel ander onderkomen.

Je ziet dat al meteen aan de buitenkant van het gebouwtje, dat een solide indruk maakt. Over wat er in heeft gestaan is, zoals gezegd, weinig bekend. Kramers bestekken omvatten wel de tekeningen van het gebouw, maar niet wat erin stond.

Van de op het dak staande misthoorn weten we wel iets meer. Er is namelijk een foto uit de Katholieke Illustratie van 1931 waarop een man de misthoorn op het dak inspecteerde. Maar dat is dan ook alles. Gelukkig

beschikken we over een plattegrond uit het Nationaal Archief waarop de plaats van de onderdelen van de misthoorninstallatie waren ingetekend (zie bijgevoegde plattegrond). Voor een leek zijn daar veel vraagtekens bij te plaatsen, bijvoorbeeld over de functie van de diverse onderdelen.

‘Thijs van de Toren’

Via de website van ‘Thijs van de Toren’ kwamen we meer te weten over een misthoorn en wat nog leuker was: het kwam tot nadere contacten met de bewoner van het ‘Paard van Marken’. Thijs Spijker betrok in 2003 met zijn vrouw Liliane de beroemde vuurtoren van Marken, die vanwege de vorm bekend werd als het ‘Paard van Marken’. Zij is trouwambtenaar en hij is verliefd op de oude inventaris van de vuurtoren, die na de automatisering op non-actief was gesteld. Zo was de misthoorn reeds in 2001 buiten werking gesteld. De heer Spijker probeert die oude niet meer functionerende onderdelen nieuw leven in te blazen. Dat gebeurt bijvoorbeeld ook met de oude Bronsmotor, de gangmaker van de vroegere misthoorninstallatie. Volgens Spijker was die motor, fabrieksnummer 1250, in Appingedam gefabriceerd



*Inspectie van
de misthoorn.
Katholieke Illustratie
1931*

(circa 1920). De bijbehorende antieke compressor, merk 'W. A. Hoek machinefabriek no.92', maakte hij ook weer bedrijfsklaar. Verder waren er onderdelen met veel achterstallig onderhoud zoals olievaten, luchtvat en koelvat.

Spijker schrijft op zijn website over de Bronsmotor: "Het is een oude scheepsmotor die voor die tijd in een gemaal op Schokland heeft gestaan." Op dat moment ging er bij mij een lampje branden. Er was op Schokland nooit een gemaal geweest, wel een misthoorn die overbodig werd na de drooglegging. Het zal toch niet waar zijn dat die Bronsmotor werkelijk afkomstig is van Schokland. Ik stelde hem die vraag en Thijs Spijker zei, dat hij voor 99% zeker wist dat de motor van Schokland afkomstig was—zij het dan misschien niet uit het gemaal maar uit het misthoorngebouwtje.

Hij had intussen de oude mistbel – de voorloper van de misthoorn – al weer laten klingelen en hij was er zeker van dat ook de oude misthoorn weer zou gaan loeien.⁹

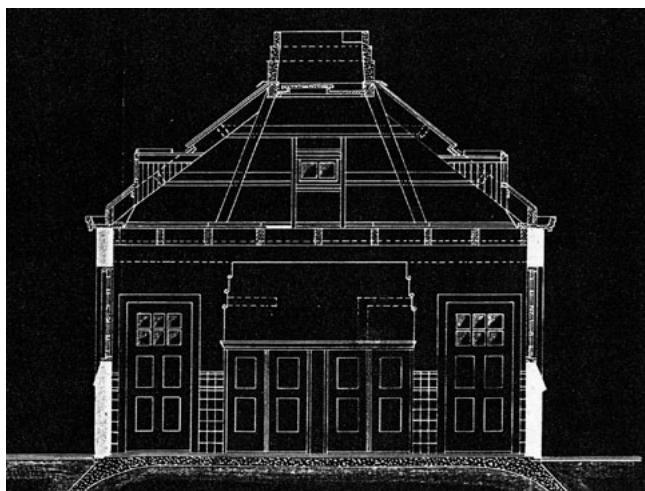
Functioneren van de misthoorn

Met de aanwijzingen van Thijs Spijker kunnen de puzzelstukjes in elkaar geschoven worden. Samen met de in het Nationaal Archief gevonden plattegrond van het op Schokland aanwezige gebouwtje¹⁰ kan een betrouwbare reconstructie gemaakt worden. De Bronsmotor was een voor die tijd moderne en zeer degelijke machine die op petroleum liep. Opvallend was het zware vliegwiel (zie foto), dat diende voor het verkrijgen van een gelijkmatig toerental. De machine was zwaar, maakte veel

kabaal en diende op een solide fundament te staan.

Aannemer Kramer had niet voor niets een betonnen vloer moeten aanleggen. Even terzijde: er waren al elektrische motoren in aantocht, maar Schokland en ook het 'Paard van Marken' waren niet op het elektriciteitsnet aangesloten. De motor zorgde voor de aandrijving van de compressor die op haar beurt de lucht naar de luchtketels stuwde tot circa 8 bar. Die hoge druk was noodzakelijk voor een snel en langdurig functioneren van de misthoorn. De lucht stroomde langs een membraan, een trilplaatje in de hoorn, waardoor het geluid ontstond dat door sommigen vergeleken wordt met het loeien van een 'zieke' koe. Ter voorkoming van oververhitting van de motor waren twee koelvat aangesloten. Als de temperatuur te hoog opliep volgde automatisch een overschakeling naar een tweede koelvat. In de bergplaats op Emmeloord stonden nog reserve olievaten. Ook was een kolenbergplaats ingetekend. Er kon dus gestookt worden, wat uiteraard prettig was voor het bedienend personeel maar vooral bedoeld was om bevrozing van het koelwater te voorkomen.

*Bestektekening
Nationaal Archief.
Toegangsnummer
2.16.05, inv.no.381.*



9 Website 'Het paard van Marken' met veel gegevens.

10 Nationaal Archief, Marine/Loodswezen, Toegangsnummer 2.16.05 (1906-1929), inv.no.38.



Het 'Paard van Marken' Foto: Thijs Spijker.

Naast de ingang was een klein portaal met toegang tot een w.c., die bestond uit een privaatton met trechter. Het spreekt vanzelf dat er ook een kleine werkruimte aanwezig was. Met de toelichting van Thijs Spijker en de foto's van de Bronsmotor is er voldoende duidelijkheid over het functioneren van een misthoorn zo omstreeks 1920.

Harm Smit vertelt in 'De kroniek van Harm Smit' dat de opening van de op het dak staande misthoorn naar het zuidwesten was gericht en dat er naast het misthoorngebouw nog twee reserve luchtketels stonden op twee betonnen steunpunten.¹¹

Van Schokland naar Marken

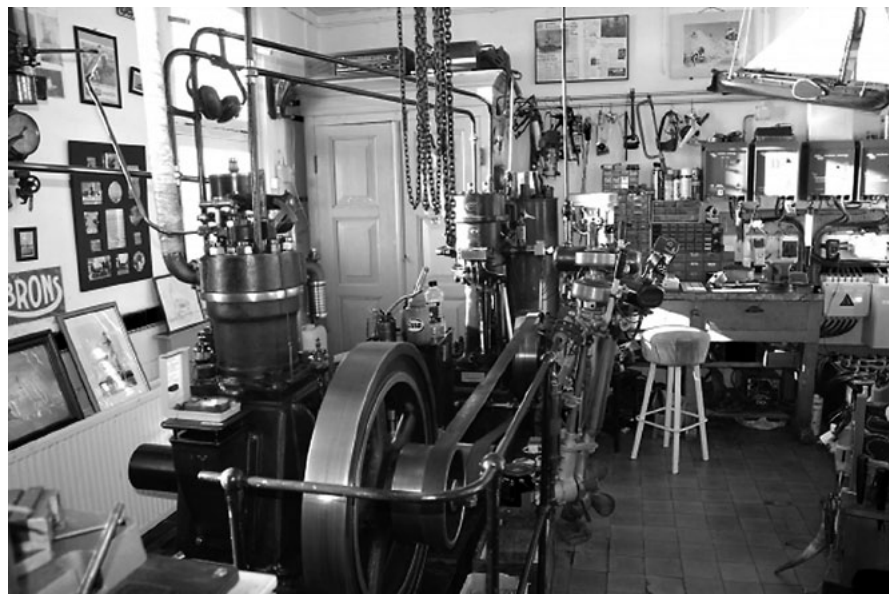
Toch zijn er wel enkele vraagtekens bij de al of niet verplaatsing van de misthoorn van Schokland naar Marken. Thijs Spijker wist niet waar hij het gelezen had. Dus gingen we zelf op zoek naar schriftelijke bewijzen. Die waren in de gedigitaliseerde inventarissen van het Loodswezen niet te vinden.

Wel de vermelding dat er in 1918 – dus twee jaar voor de plaatsing van de misthoorn op Schokland – 'een motorkamer en luchtketel ten behoeve van een misthoorninstallatie in de lichttoren van Marken was geplaatst'.¹² De vraag is dan: zou die misthoorn op

11 Harm Smit, 'De kroniek van Harm Smit' in: Het Schokker Erf 16 (1991).

12 Nationaal Archief, afdeling Marine/ Loodswezen, Toegangsnummer 2.12.10, inv. no.330

De Bronsmotor in het 'Paard van Marken'. Foto: Thijs Spijker.





De 'geïsoleerde misthoorn' met ernaast de visafslag.
Foto: Logtmeier's uitgeverij, Steenwijk.

Marken dan al na een paar decennia de geest hebben gegeven en vervangen zijn door die van Schokland? Het antwoord op die vraag heb ik niet gevonden.

Op Urk is in dezelfde tijd (1918) ook een misthoorn geplaatst. En net als op Marken: ook met een Bronsmotor. Die is bewaard gebleven en bevindt zich thans in het Bronsmotoren-museum in Appingedam.¹³

Het Loodswezen had duidelijk voorkeur voor die motoren met een uitstekende reputatie. Afgezien van de wel of niet verplaatsing van de Bronsmotor van Schokland naar Marken, zijn er voldoende overtuigende argumenten aan te voeren voor de stelling dat er in het misthoorngebouwtje op Schokland ook een Bronsmotor met toebehoren heeft gestaan.

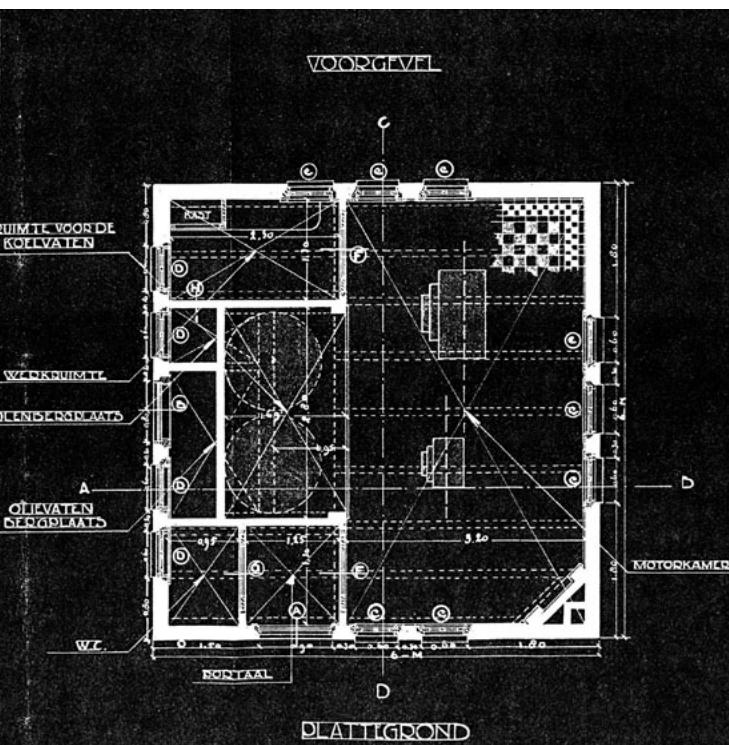
Een geïsoleerde misthoorn

Na de inpoldering werd het misthoorngebouwtje overbodig,

¹³ Op Urk werd in dezelfde tijd (1918) een misthoorn geïnstalleerd. De daar aanwezige Bronsmotor is thans te bezichtigen in het museum te Appingedam.

maar niet afgebroken. Dat was opmerkelijk omdat er zoveel van het oude Schokland verdween. Op een vlak na de oorlog gemaakte foto, uitgegeven door boekhandel Logtmeier uit Steenwijk, is te zien wat er met het stenen gebouwtje gebeurde. Het werd ingepakt als een houten blokkendoos. Op zichzelf was het niet vreemd dat er vanuit Steenwijk belangstelling bestond voor de Noordoostpolder, want het nieuwe land was immers (tijdelijk) ingedeeld bij de provincie Overijssel. Na de oorlog was er gebrek aan van alles en nog wat en in de polder vooral aan woonruimte. Zo maakte de *Directie Wieringermeer (Noordoostpolderwerken)* de lichtwachterwoning en het misthoorngebouwtje gereed voor bewoning. De Groninger familie Olthof verhuisde in 1946 naar de misthoorn.

Dirk Landsman, oud-beheerder van Museum Schokland voerde in 1980 gesprekken met F. M. Omta, de bewoner van de lichtwachterwoning. De door hem gemaakte bandopname



Plattegrond interieur misthoorngebouwtje.
Nationaal Archief
Toegangsnummer
2.16.05, inv.no.381.

is bewaard gebleven.¹⁴ Omta vertelde dat de heer Olthof als bewaker in dienst was van Zuiderzeewerken. Er was enig toezicht gewenst vanwege de opruiming van de paalwerken, bestaand uit veel houtwerk dat gestolen kon worden. De familie Omta beschikte over elektriciteit en waterleiding. Hij mocht met toestemming van de *Directie Wieringermeer* de elektriciteit aftappen van een van de eerste staatsboerderijen aan de Oud-Emmeloorderweg. De *Directie* zorgde voor nog meer comfort door juist boven de keuken – op zolder – een grote watertank te plaatsen. Die faciliteiten waren niet aanwezig in huize Olthof en de familie haalde het water bij buurman Omta. ‘s Avonds beschikte de familie alleen over een petroleumlamp. Op 28 mei 1949

14 Collectie Dirk Landsman, Museum Schokland.

promoveerde het misthoornhuisje tot kraamkamer en werd de jonge ‘Schokker’ Bert Olthof geboren.¹⁵

Depotruimte

Toen woonruimte minder schaars werd en de polderwerkzaamheden zich naar het westen verplaatsten kwamen beide gebouwen weer vrij. Aan het eind van de jaren vijftig kregen ze de bestemming van bergplaats van oudheidkundige bodemvondsten en werden ze toegewezen aan de afdeling Oudheidkundige Bodemvondsten. Sedert 1941 was in overleg met het hoofd van de Dienst der Zuiderzeewerken contact geweest met prof. dr. A.E. van Giffen van de Rijksuniversiteit van Groningen. Onder diens supervisie werd in 1941 P. J. R. Modderman benoemd om toezicht te houden op de archeologische vondsten in de nieuwe droogvallende polder. Later werd Modderman opgevolgd door de alom bekende Gerrit van der Heide.

In de Leeuwarder Courant (1959) wordt verteld dat Van der Heide de boeiende historie van het drooggelegde land wereldkundig wilde maken.¹⁶ Als depotruimte kreeg het Museum de lichtwachterwoning en de misthoorn toegewezen. De Leeuwarder: “Dat misthoornhuis, dat in de oorlog met planken buiten om de stenen muren was beslagen, is ontmanteld. Daarbij kwam een wand van mooie kleine steentjes te voorschijn [zijn die nog ergens aanwezig? A.P.]. Het is bestemd voor het onderbrengen van de studiecollecte gesteenten. Een lelijke schuur is weggebroken en het is nu weer een aardig huisje geworden, dat de naam ‘De misthoorn’ heeft gekregen (...).”

15 Internetsite “Schokkervereniging’s Dreambook”.

16 Leeuwarder Courant van 24 februari 1959



Ook de aanwezige schuurtjes, waaronder het gebouwtje van de visafslag, werden verwijderd. Door gebruikmaking van deze nieuwe lokaliteiten kreeg Museum Schokland meer ruimte voor het opstellen van de geologische collectie.

Bronsmotor uit Urk (1918). Thans: Bronsmuseum Appingedam.

Situatie nu

Sedert 1996 fungeert 'De misthoorn' als informatiecentrum. Op enkele publicatieborden wordt de geschiedenis van Schokland verteld. Hopelijk volgt er een aanvulling met daarop de geschiedenis van de misthoorn.

Op de site van 'Thijs van de Toren' staan veel interessante weetjes over het 'Paard van Marken'. Op Open Monumentendagen laat Thijs zijn misthoorn (mogelijk dus afkomstig van Schokland) weer loeien.

###

 <p>Pannenkoekhuis "De Strooppot"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruim 30 soorten pannenkoeken • Kinderfeestjes • Speel- en doepark • Midgetgolfbaan & speurtochten 	<p>De Voorst restaurant partycentrum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Familiedagen • Bruiloften • Personeels- en themafeesten • Uitgebreide diners • Vergaderingen • Speel- en doepark • Groepsaccommodatie
<p>MIDDEN IN HET VOORSTERBOS</p>  <p>Leemringweg 29, Kraggenburg, Tel. 0527-25 24 83 - info@devoorst.nl - www.devoorst.nl</p>	

advertentie

middelbuurt

gedicht van Floor Koedam uit 2013

hier streden, streefden eens
in hun verlatenheid de schokkers
hun strijd om het armzalige bestaan
op deze vluchtheuvel in zee
was ruig en rauw, een waan
de zuiderzee waarmee
waarván zij leefden, leven móesten
bleek door de jaren heen steeds weer
een onbetrouwbare kompaan
een vriend, te vrezen vijand méér
de sporen van
zijn nietsontziende woeste woede staan
in steen gebeiteld
aan de kerkmuren te lezen

*Middelbuurt. Ets van
de kunstenaar Bart
Reindersma uit 2009.*

– vier ellen boven dagelijks zeewater
– 4M.12cM boven AP
en vertellen klemmend duidelijk
waarom in 1859 de ontruiming
zo onafwendbaar was
en men naar elders scheepging
waarom men had te gaan
naar een ander hachelijk bestaan
‘geen weg terug’ meer mogelijk –
verloren was de ongelijke strijd

de klok
van het waterschapskerkje
vertikt in alle rust van nu de tijd



Van Kirkham naar Krakov

W.W. Cottam



Bill Cottam werd geboren in Kirkham Lancashire in 1921. Na het volgen van de plaatselijke Grammar School begon hij een opleiding als veilingmeester en taxateur voordat hij in dienst trad van de RAF. De foto is genomen na zijn gevangenneming door de Duitsers in eind 1944. Hij overleed

Wat overkwam de bemanning van vliegtuigen die in de Tweede Wereldoorlog neerstorten in de Noordoostpolder? Soms kon er een noodlanding worden gemaakt in de blubber van de nog droogvallende polder. Anderen overleefden het neerstorten als ze zich op tijd met hun parachute in veiligheid konden brengen. Het bijgaande verhaal is in 2000 opgeschreven door de navigator Bill Cottam van Lancaster Z Zebra die op 30 januari 1944 neerstortte bij Marknesse. Het toestel was op weg terug naar Engeland na een bombardementsvlucht boven Berlijn maar werd in de lucht beschoten en geraakt door de Duitse nachtjager van Oberleutnant Hans-Heinz Augenstein van 7./NJG1. Na een duikvlucht kon de Nieuw-Zeelandse gezagvoerder en piloot John Rule het toestel nog weer omhoog krijgen, maar hij had nog niet het bevel gegeven om het toestel met de parachute verlaten, of het brak in de lucht in tweeën. De navigator Bill Cottam en de boordwerktuigkundige Paddy Coyne, die hun werkplek hadden waar het toestel in tweeën brak, werden de lucht in geslingerd en konden zich met hun parachute redden. De rest van de bemanning had geen schijn van kans om al vallend nog uit de helften van het vliegtuig weg te komen. Het toestel stortte neer op een plek iets boven het huidige Marknesse waar nu de Oosterringweg ligt. De bemanning ligt sindsdien in Vollenhove begraven. Op het propeller monument in Marknesse wordt de gesneuvelde bemanning van twee vliegtuigen herdacht. Een Wellington (R1757) die op 31 oktober 1941 neerstortte langs de Baarlooseweg en de hierboven beschreven Lancaster Z Zebra (JA702) op 30 januari 1940 langs de Oosterringweg.

De donkere wolken van de oorlog
Tijdens augustus 1939 begonnen in Europa gebeurtenissen plaats te vinden, die verstreckende gevolgen zouden hebben. De legers van het Derde Rijk werden gemobiliseerd en waren op weg naar de Duits-Poolse grens. Diplomatieke inspanningen om ervoor te zorgen dat het Duitse opperbevel zou stoppen kort voor het binnenvallen van

het naburige Polen bleken niet te baten en het onvermijdelijke gebeurde. De Britse premier Neville Chamberlain, vertelde voor de radio aan het volk dat hij een ultimatum had afgegeven aan de Duitse bondskanselier Herr Hitler, dat tenzij hij zijn troepen niet voor zondag 3 september om 11:00 uur uit Polen zou terugtrekken er een staat van oorlog

*Model van een
4-motorige
AVRO Lancaster
bommenwerper.
Het vliegtuig had
een bemanning van
zeven personen.
Het was de
bommenwerper met
de hoogste snelheid
en het grootste
laadvermogen
uit de Tweede
Wereldoorlog.*



zou ontstaan tussen Groot-Brittannië en Duitsland. Op zondagmorgen zat de hele natie voor de radio om de uitzending van de premier te horen, samen met vier nog jonge mannen, die twaalf maanden daarvoor nog samen op de plaatselijke Grammar School hadden gezeten.

Oorlog

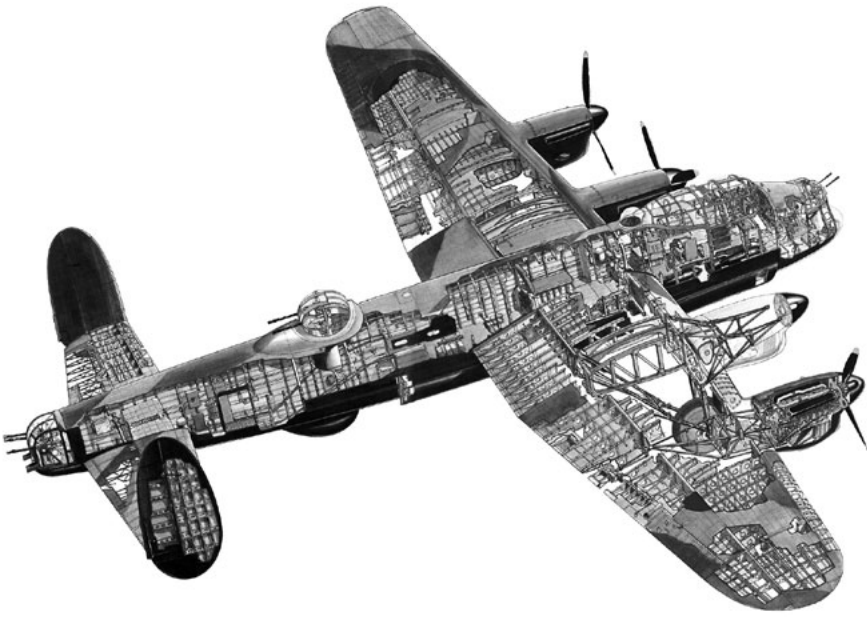
De vier vrienden, geboren en getogen in een klein stadje in Lancashire, zaten op die noodlottige zondagochtend in een plaatselijk café. Uitgerust met flesjes Tizer-frisdrank, wachtten ze op de radiotoespraak die om 11:00 uur zou komen. De meningen waren verdeeld over de uitkomst van het ultimatum aan Duitsland. De meningen, als ik me goed herinner, waren gelijk verdeeld, twee dachten dat Duitsland zich terug zou trekken en de twee anderen dachten dat Duitsland het ultimatum zou negeren. Uit de radio in het café kwamen de diepe klanken van de klokken van de Big Ben die elf uur sloegen. In het café heerste een doodse stilte. Het was alsof de mensen stonden te wachten voor de engel Gabriël om zijn hoorn te laten klinken,

ter aankondiging van het einde van de wereld.

Na wat leek op een eeuwigheid nadat de laatste slag van 11 had geklonken, kondigde een BBC-omroeper de minister-president aan. Tijdens de diepe stilte in dat café hoorden de vier jonge mannen de minister-president aankondigen dat het Duitse opperbevel had nagelaten om voor de voorgeschreven tijd te antwoorden op het ultimatum en was Groot-Brittannië dus nu effectief in oorlog met Duitsland. Er heerste nog stilte, terwijl de volle betekenis van deze dramatische boodschap langzaam doordrong tot de aanwezigen. Toen brak de stilte en begon iedereen tegelijk te praten.

Voor de vier jonge mannen waren de implicaties duidelijk. Hun vaders vóór hen werden zo'n vijfentwintig jaar eerder in een vergelijkbare positie geplaatst en er was een gedenksteen in de stad met de namen van degenen die niet waren teruggekeerd uit het vorige conflict tussen dezelfde twee naties. Zouden onze namen de komende jaren worden toegevoegd aan deze lijst van namen?

*Opengewerkt
model van een
AVRO Lancaster
bommenwerper*



Ieder van ons kende wel iemand bij het leger die enkele dagen eerder was opgeroepen om zich te melden bij hun respectievelijke regiment. Na het verlaten van het café liepen we naar huis. Natuurlijk ging het gesprek over de militaire dienst, zouden we te zijner tijd worden opgeroepen. Van de vier dachten er twee dat ze zouden kiezen voor het leger, één sprak zijn voorkeur uit voor de marine en de vierde, ikzelf, gaf aan dat ik bij de RAF zou gaan als vlieger in de hoop om piloot te worden. Ik denk dat we allemaal beseften dat ons leven in de komende maanden aanzienlijk zou veranderen, maar we hadden op dat moment nog geen idee hoeveel. In de eerste paar weken na de oorlogsverklaring zagen we veranderingen in het leven van mensen die we nooit gedacht hadden te zien; burgers liepen over straat met hun gasmasker bij zich als voorzorgsmaatregel tegen een gasaanval en voertuigen met hun koplampen beperkt tot een smalle spleet in een hoes over de lamp. Straatlantaarns zijn gedoofd om te verhinderen dat vijandelijke vliegtuigen steden in de nacht kunnen zien. De afwezigheid

van het geluid van kerkklokken die de zondagdiensten aankondigen en rantsoenering van voedsel, kleding en benzine. De inperking van openbaar en particulier vervoer. De spoorwegen vervoerden militair personeel over de gehele lengte en breedte van het land, militaire kampen werden opgericht vanwege de instroom van duizenden jonge mannen in uniform. Ondanks deze veranderingen, ging het leven door zoals voorheen, maar er was nu een groeiend gevoel van eenheid onder het volk als geheel.

De vier jonge mannen hebben zich uiteindelijk ook opgegeven zoals de duizenden anderen die hun huis en familie verlieten en zich onderwierpen aan de massa die nu was gekleed in kaki, marine of blauw. De laatste van de vier die zijn thuis verliet was de aspirant piloot van de luchtmacht.

In militaire dienst

De registratie vond in eerste instantie plaats in de lokale kerkzaal maar het duurde nog een paar weken voordat ik werd opgeroepen om een medisch onderzoek te ondergaan. Nadat ik een A1-klasse kreeg bij dit voorlopige

medische onderzoek, moest ik nog een paar weken wachten voor ik mij moest melden bij de luchtmachtbasis Padgate voor een uitgebreider medisch onderzoek en intelligentietest. Dat onderzoek duurde twee dagen en ik had daar mijn eerste ervaring met het leven bij de RAF. Slapen in een hut met ongeveer 20 andere aspirant vliegers, en de rij staan voor de maaltijden. Wederom met goed gevolg afgelegd, kreeg ik een servicenummer, een kleine reversbadge en werd ik naar huis gestuurd om verdere instructies af te wachten. Eindelijk had de luchtmacht mij nodig en op tijd meldde ik mij voor dienst bij de ACRC (luchtmacht recruteringscentrum) in St. Johns Wood in Londen.

Het kwartet was nu compleet; alle vier de jonge mannen waren nu onderdeel van de strijdkrachten en vele jaren zouden passeren voordat ze elkaar terug zouden zien, ouder, wijzer en met aanzienlijk meer ervaring.

Zoals ik al eerder heb verteld, werden de treinen voor het grootste deel gevuld door legerpersoneel. In de loop van mijn opleiding ben ik deelnemer aan deze reizen geworden op en neer door het land. Na mijn inwijding in Londen voor het leven bij de luchtmacht, ging mijn eerste reis naar Brighton voor meer basisopleiding alvorens geplaatst te worden bij de initiële vliegerstraining in St. Andrews in Schotland. Drie maanden later, nadat ik de cursus met succes had voltooid, kwam ik na een week verlof op Braunstone in Leicestershire en begon daar mijn training om een *Tiger Moth* vliegtuig te leren vliegen. Helaas was mijn instructeur niet al te gecharmeerd van mijn landingen en dus was ik niet voorbestemd om het pilotenbrevet van de RAF te gaan dragen.

De volgende stop was in Manchester om te wachten om opnieuw ergens te worden ingedeeld. Na een paar weken

in Heaton Park werd ik eindelijk heringedeeld als navigator. Ik vertrok uit Manchester en reisde verder, dit keer naar Shropshire, Bridgnorth om precies te zijn, om de kunst van het navigeren te leren of althans de theorie erachter, want dit was een volgende opleidingsplek. Hier werden we dieper ingewijd in de meteorologie, navigatie op de sterren, de draadloze- en Aldis-lamp communicatie, en vooral de kunst van het uitzetten van een koers op een kaart onder veranderende windsnelheden, vijandelijke acties en alle andere belemmeringen die de instructeur maar kon bedenken. Ondanks al deze hindernissen moesten we precies boven het veronderstelde doel zien uit te komen en op het juiste tijdstip om vervolgens weer terug te keren naar de basis. Eventuele fouten werden voor de hele klas sterk bekritiseerd, tot schaamte van de betrokken navigator. Maar het werd allemaal gedaan voor een doel; er was geen ruimte voor fouten in de echte wereld van het operationele vliegen. Echter, het consumeren van het lokale brouwsel en het voetballen tegen teams uit de andere barakken was onderdeel van de lichtere kant van het leven.

In opleiding

De volgende aanloophaven was Wigtown, in Kirkcubrightshire. Hier bij de AFU (*Advanced Flying Unit*) konden we alles in praktijk brengen wat we eerder hadden geleerd. De vliegtuigen waren *Avro Ansons*, restanten van de RAF in vredestand; tweemotorig, zeer luidruchtig en traag. Twee navigators in opleiding werden toegewezen aan een piloot en radioman, één om te navigeren op de heenweg, de andere om de terugkeer te leiden. Eindelijk was de grote dag aangebroken dat we voor de commandant mochten paraderen en als onze respectieve namen werden



opgenoemd, naar voren mochten stappen om ons navigatorsbrevet en sergeantsstrepen in ontvangst te nemen. Met verlof naar huis gestuurd, wachtten we onze volgende uitzending naar een OTU (*Operational Training Unit*), in mijn geval naar Wymeswold in Leicestershire.

Voordat ik het deel van het verhaal vertel over de ramp die mij op 30 januari 1944 overkwam, kan het helpen om te begrijpen hoe de vele bommenwerper bemanningen uiteindelijk werden gevormd en hoe mensen uit zeer verschillende geledingen van de samenleving gesmeed werden tot een efficiënte eenheid.

Elk lid van de bemanning was zorgvuldig getraind gedurende een periode van enkele maanden. Zo kwamen er voortdurend piloten, navigators, radio-operators, kanonnières en bommenrichters aan bij een trainingsgroep. Elke bemanning leerde zijn eigen leden goed kennen, maar andere bemanningen bleven totale vreemden. Omdat de piloot gezagvoerder was van het vliegtuig, was het aan hem om de andere leden van zijn bemanning uit te kiezen. Hij zou een navigator benaderen, bijvoorbeeld, en hem vragen of hij al een piloot had en, zo niet, zou hij hem vragen of hij zich zou willen aansluiten bij zijn bemanning. Wat voor soort aantrekking er was binnen deze methode van selectie weet ik niet, maar in alle gevallen waarvan ik me bewust

ben, leverde het steeds een groep mannen op die direct bij elkaar pasten. Dus nadat er zo een bemanning was gevormd, startte de training als eenheid pas in alle ernst. Vluchten dwars over het land als opleiding voor de piloot en navigator. Bombardieren in de praktijk voor de bommenrichter en schietoefeningen voor de boordschutters. De marconist onderhield ondertussen met tussenpozen het radiocontact met de basis. Aan het einde van deze opleiding, werd een aantalbemanningen overgeplaatst naar conversieeenheden, Blyton in de buurt van Doncaster in ons geval. Dit was vooral van belang voor de piloot die nu vier motoren moest bedienen in plaats van twee en ook het vliegen met een veel grotere en krachtigere machine. In dit deel van de opleiding werden nog twee leden werden aan de bemanning toegevoegd, een boordwerktuigkundige en een tweede boordschutter. De eerste moest de piloot helpen bij het opstijgen en het landen en de andere om de geschutskoepel middenboven te bemannen. Tenslotte, toen dit deel van de training voorbij was, werd elk bemanningslid vervolgens geplaatst bij een operationeel *squadron*. De bemanning waarvan ik deel uitmaakte werd naar het 156e *squadron* gestuurd, een *Pathfinder*-eenheid gestationeerd op vliegveld Warboys in Cambridgeshire.

Het 156e Pathfinder squadron van de Royal Air Force gevestigd op vliegveld Warboys in Cambridgeshire Engeland.
Bron:
www.156squadron.com..



Het 156e Pathfinder
squadron van de
Royal Air Force
was gelegerd op
vliegveld Warboys
in Camebridgeshire
Engeland.
Bron: internet.

Echt vliegen

Elke nieuwe en onervaren bemanning die aankomt bij een operationeel *squadron* wordt toegewezen aan een onderdeel van het *squadron*, in ons geval *C-Flight*. Echter, voordat we op een echte missie werden gestuurd, was het de gewoonte voor de piloot om eerst met een ervaren bemanning mee te vliegen als tweede piloot om zo vertrouwd te raken met de omstandigheden tijdens een daadwerkelijke aanvalsvlucht. Onze crew vormde daarop geen uitzondering en binnen een paar dagen woonde onze “chauffeur”, zoals wij hem noemden, een briefing bij en ging hij vervolgens mee op een raid boven Duitsland.

Plaquette bij
de ingang van
vliegveld Warboys
in Camebridgeshire
de thuisbasis van
het 156e Pathfinder
squadron van de
Royal Air Force
Bron: internet.



Intussen hing de rest van ons wat rond en wachtte op zijn terugkeer om te vertellen over hoe het was tijdens een aanval. We wachtten tevergeefs op zijn terugkeer; hij was een van de vele slachtoffers geworden. Op dat moment realiseerden we ons dat het operationele vliegen geen spel meer was maar een zeer serieuze aangelegenheid.

Hoewel we slechts voor een paar weken samen een bemanning hadden gevormd, voelden we het verlies van onze gezagvoerder toch heel erg en we vroegen ons af wat de toekomst voor ons in petto had. De volgende ochtend kregen we de oproep om op het kantoor van de commandant te komen. Daar werd ons verteld dat we zeven dagen verlof zouden krijgen en dat er intussen een nieuwe gezagvoerder zou worden gezocht om de plaats van onze vermiste vriend in te nemen. Toen we op verlof gingen, werd er druk gespeculeerd over wat er met ons zou gebeuren en of we zouden worden opgesplitst en ieder apart zou worden ingedeeld bij bemanningen die een vervanger nodig hadden. Bij terugkeer na ons verlof bleek dat we een nieuwe piloot zouden krijgen om onze nieuwe gezagvoerder te vervangen. Tot onze vreugde zouden we dus als bemanning bijeen blijven, wat we immers wilden. Uiteindelijk arriveerde hij, een eerste luitenant die al een reeks van missies

op *Wellington* bommenwerpers achter de rug had en en weer bij een operationeel *squadron* geplaatst werd na een tijdje instructeur te zijn geweest bij Moreton-in-the-Marsh. Met enige spanning ontmoetten we hem officieel.

“Jock” Cairns was een Schot, bescheiden en rustig. Binnen 24 uur hadden we het gevoel dat hij altijd al deel van onze bemanning had uitgemaakt. Dus waren we nu weer compleet in de volgende samenstelling:

- Eerste luitenant Jock Cairns: piloot
- Sergeant Bill Cottam: navigator
- Sergeant Jack Heywood (RCAF*): bommenrichter
- Sergeant Charlie Morris: radio-operator
- Sergeant Harry Martin: boordwerktuigkundige
- Sergeant Bill Basker: boordschutter middenboven
- Sergeant Ted Sutton: staartschutter (* Jack Heywood, een Amerikaan uit Philadelphia, oorspronkelijk lid van de *Royal Canadian Air Force*, die vervolgens in 1943 overgeplaatst werd naar de Amerikaanse 8ste Luchtmacht, maar bij de RAF bleef vliegen.)

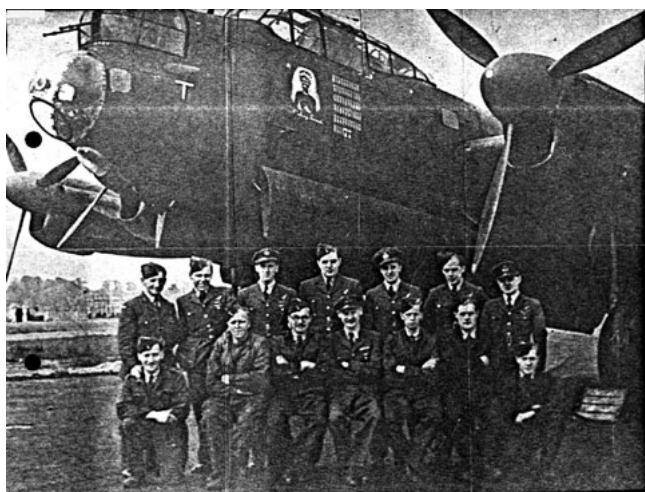
Lancaster T Tommy

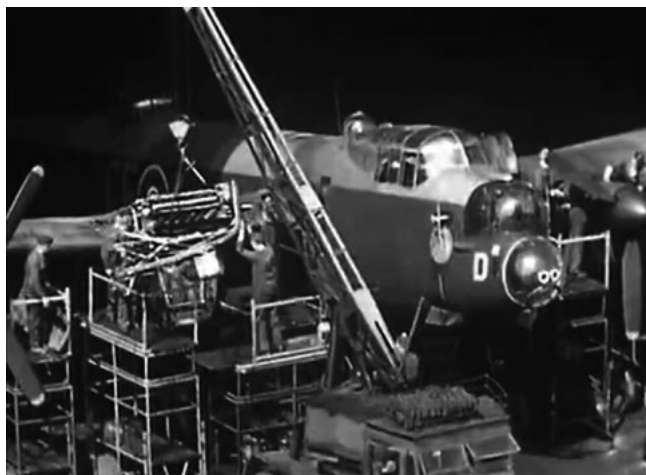
Onze eerste missie moest een paar dagen worden uitgesteld omdat onze nieuwe gezagvoerder geen idee van onze individuele capaciteiten had en dus moesten we nogmaals oefenvluchten maken, zodat de piloot voor zichzelf kon beoordelen of we aan alle normen voldeden, in het bijzonder met betrekking tot de bekwaamheid van zijn navigator. Boven het Verenigd Koninkrijk rondvliegen, zij het in het donker, was niet hetzelfde als je weg vinden boven vijandelijk gebied. Ik ben blij dat ik kon zeggen dat hij na drie uitgebreide vluchten` blijkbaar tevreden was en dat de tijd gekomen was voor onze eerste tocht.

Toen kwam de dag dat de *Lancaster T Tommy* van *C-Flight* werd opgenomen op het planbord. De briefing vond plaats om 18:00 uur, terwijl de start om 20:00 uur gepland stond. Toen de briefing en het vliegplan waren afgerond, werden de weersvoorspellingen bekeken. Het doel was Leipzig, een vlucht van ongeveer vijf uur.

Toen de tijd van vertrek eindelijk gekomen was, nam onze *skipper* zijn plaats in de rij vliegtuigen in, samen met de rest van het eskader. Elk vliegtuig dat het begin van de landingsbaan bereikte en het groene licht kreeg, draaide de motoren open en als het 't gewenste punt op de landingsbaan bereikte, werden de remmen losgegooid en was er een *Lancaster T Tommy* onderweg. We klommen tot ongeveer 8000 voet, zetten koers richting Leipzig en staken de Engelse kust over de Noordzee tot we weer land zagen bij de Nederlandse kust boven het eiland Texel. Bij het vallen van de duisternis, verdwenen de andere begeleidende vliegtuigen uit het zicht en alleen de turbulentie, veroorzaakt door de nabijheid van andere vliegtuigen, verzekerde ons dat we niet alleen waren in de duistere wereld buiten het vliegtuig. Omdat

Eén van de bemanningen van Lancaster T Tommy.
Bron: Teunis "PATS" Schuurman.





Beeld uit de film Nightbombers, een documentaire uit 1981 met veel authentiek filmmateriaal uit de Tweede Wereldoorlog over de nachtelijke bombardementsvluchten op Duitsland door de Royal Air Force. De film staat in zijn geheel op YouTube: www.youtube.com/watch?v=z-cVw7Xb6Nk

we een beginnende bemanning waren, droegen we de normale bommenlast plus de groene vuurpijlen, die op het doel gedropt moesten worden als vervolg op de rode markeringen die door de eerste golf vliegtuigen boven het doel waren afgegooid. Boven het doel aangekomen nam de bommenrichter de controle van het vliegtuig over om de piloot naar het richtpunt te leiden en moest hij tegelijk zijn bommen op scherp zetten voordat ze konden worden afgeworpen. In deze fase vloog de piloot een rechte en vlakke koers met instructies van de bommenrichter om kleine aanpassingen naar rechts of links te maken om het vliegtuig recht boven het doel te krijgen. Tot slot, met de opdracht de bomdeuren te openen, werd de knop voor het afwerpen van de bommen ingedrukt en klonk de schreeuw van de bommenrichter: “bommen los”. Er werd in een scherpe bocht van het doel weggedraaid en koers gezet naar huis. Deze paar minuten vormden een korte adempauze voor mij als navigator en ik nam de gelegenheid om even uit de navigatiekoepel te kijken om te zien wat er gaande was. Rode en groene doel-indicatoren gemengd met door brandbommen gemaakte branden en de heldere flitsen van zware

explosieven wekten de indruk dat men naar beneden in de diepten van de hel keek...

Nadat we het doel weer hadden verlaten, richtten we ons nu op een veilige terugkeer naar de basis. De boordschutters werden eraan herinnerd om scherp uit te kijken naar vijandelijke nachtjagers, maar afgezien van het zien van enkele stukken luchtafweergeschut verliep de terugkeer naar de basis zonder bijzonderheden. Toch waren we allemaal opgelucht om de banden op de startbaan te horen piepen toen het vliegtuig landde. Het is moeilijk om je na al die jaren te herinneren met welk gevoel we uit ons toestel klommen en beseften dat we een missie hadden volbracht zonder een noemenswaardig incident. Helaas zou het niet zo blijven.

Naar Berlijn

Nadat we één missie succesvol hadden afgerond, zaten we al snel weer aan boord. Dit keer was Berlijn het doelwit. De briefing, een maaltijd en daarna werd de bemanning per bus naar het verzamelpunt gebracht om nog wat te roken en waar de piloot het vliegtuig voor de start controleerde. Met iedereen aan boord en de laatste controles voltooid, werden de motoren gestart en wederom taxieden we het vliegveld op en namen plaats in de rij voor de start. Eenmaal in de lucht cirkelden we boven het vliegveld om hoogte te winnen. Vervolgens zetten we koers om wederom over de Noordzee en Holland rechtstreeks op Berlijn af te gaan. Opnieuw verliep de reis rustig en werd de missie voltooid. Ook onze vlucht terug naar de basis verliep zonder verdere incidenten. Maar we zouden al snel ontgoocheld raken. Wederom was Berlijn het doelwit en hoewel we de bommen weer goed op die inmiddels veel beschadigde stad kwijt konden

en alweer op de weg terug waren, bleken onze problemen nog te moeten beginnen. Hier wil ik even uitleggen dat de hele bemanning boven een hoogte van 10.000 voet zuurstof toegediend kreeg om te kunnen ademen. Elk bemanningslid had zijn eigen zuurstof-aansluitpunt, dat uit een type bajonetverbinding bestond die met de flexibele slang was aangesloten aan het gezichtsmasker. Om een reden die ik niet kan verklaren, raakte de verbinding van mijn masker ontkoppeld, waardoor ik dusdanig door zuurstofgebrek werd beïnvloed dat ik fouten ging maken in de koerscorrecties die ik aan de piloot doorgaf die er niet om logen, maar naar mijn eigen mening was ik volkomen zeker dat ze correct waren. Het vertrouwen in de aanwijzingen van de navigator over koerswijzigingen was zo groot dat ze zonder verdere vragen werden uitgevoerd.

Door de luchtafweer

Plotseling brak de hel los. We werden totaal ingesloten door zeer zwaar luchtafweergeschut, zo zelfs dat je scherven kon horen als ze de romp raakten. Nu trad de ervaring van onze gezagvoerder op de voorgrond, waarbij hij een woeste uitwijkmanoeuvre uitvoerde en de vier Merlin motoren volgas liet brullen. Die *Lancaster* moet gedacht hebben dat hij een *Spitfire* was op de manier waarop hij door de lucht. Gelukkig ontsnapten we dankzij de inspanningen van onze *skipper* uit het spervuur van luchtafweergeschut en waren we al snel buiten bereik. Toch hadden we blijkbaar meer schade opgelopen dan we beseften omdat onze radar, gyrokompas en andere elektrische apparatuur niet meer werkten. Daarom moesten we vertrouwen op het magnetische kompas voor onze koersbepaling. Vliegend op een koers van 270 graden dreunde de

machine verder in de hoop dat er een landingsplaats in Engeland gehaald zou worden. Ondertussen deed ik enkele verwoede pogingen te berekenen wat onze positie was, maar ik had geen idee waar ik in de fout gegaan was. De goden die op ons vliegeniers neerzien, moeten sympathie voor ons hebben opgevat die nacht want plotseling schreeuwde de *skipper* dat hij recht vooruit een knipperend licht kon zien. Alle vliegvelden in Engeland hadden een lichtbaken dat de code flitste van dat bepaalde vliegveld; we hadden vliegveld Middleton St. George gevonden. We waren boven land gekomen in het gebied rond Newcastle maar we hadden de Engelse kust bij Cromer moeten bereiken, ongeveer 170 mijl naar het zuiden. Met deze informatie was het een relatief eenvoudig om koers te zetten naar onze basis in Warboys, naar huis. Vanzelfsprekend was iedereen machtig opgelucht toen we eindelijk waren geland. Bij de debriefing, bleek dat we de laatsten waren.. Ik moet helaas toegeven dat ik veel leedvermaak en een aantal zeer bijtende opmerkingen van de bemanning over mij heen kreeg, maar men realiseerde zich goed dat het iedereen had kunnen overkomen. Eén zo'n ervaring was voor mij genoeg en

Koningin Elizabeth bezoekt het 156e squadron op vliegveld Warboys in 1944. Bron: www.wikimedia.org



ik nam me voor dat ik een dergelijke vergissing nooit meer zou maken. Inderdaad vroeg ik op latere vluchten altijd aan de marconist of hij de aansluiting van de zuurstofslang even wilde controleren om ervoor te zorgen dat ik deze fout niet zou herhalen. Naarmate de weken verstreken, raakten we meer en meer bedreven en werden operaties zonder ongewenste incidenten uitgevoerd en altijd naar Berlijn. Zo vaak zelfs dat het bekend stond als het “postrondje”. Op één van deze tochten kwam er bij het naderen van de Friese eilanden plotseling een rauwe kreet over de intercom van de staartschutter; “*skipper*, mijn voeten staan in brand”. Blijkbaar had het elektrisch verwarmde pak dat door de schutters werd gedragen een storing waardoor Ted Sutton wat “ongemak” te verduren kreeg. Uiteraard konden we de reis niet verder voortzetten en hadden we geen andere keuze dan de missie af te breken en terug te keren naar de basis.

Maar voordat we konden landen, moesten we onze lading bommen en lichtkogels boven zee overboord gooien, omdat we onze lading niet boven bezet gebied konden afwerpen. Dus, zo’n negentig minuten na het opstijgen waren we weer terug op

vliegveld Warboys. Uiteraard moest er een geldige verklaring zijn voor onze terugkeer en de medische officier kon bevestigen dat Ted’s voeten waren verschroeid en het binnepak vertoonde ook een defect, dus alles was in orde. Dat was de enige keer dat ik betrokken was bij een mislukte aanval.

Januari 1944

Weer terug naar de gebruikelijke gang van zaken van het uitvoeren van de nachtvlucht-test (NFT) in de ochtend, de briefing laat in de middag, en een mooie verrassing; het doel dat werd aangegeven was Frankfurt, een relatief korte trip. Luid gejuich brak uit onder de verzamelde bemanningen. De andere vluchten, met zo nu en dan een uitzondering, was de vlucht heen en terug saai.

Omdat het bijna Kerstmis was, rekenden we erop dat we wel verlof zouden krijgen. Zouden we geluk hebben en Kerstmis thuis kunnen doorbrengen? En jawel, we kregen zeven dagen verlof maar moesten op de 30e december terug zijn. Na verlof teruggekeerd bij het *squadron*, bleken er geen missies te zijn en werd de Oudjaarsavond van 1943 op de gebruikelijke wijze gevierd, maar binnen de muren van de kazerne. Het was 1 januari 1944 en toen ik opstond voelde ik me niet zo goed, maar ik nam aan dat dit kwam door de festiviteiten van de vorige nacht, maar naarmate de dag vorderde begon ik me steeds slechter te voelen. Bij de briefing en het in de eetzaal wachten op onze maaltijd was ik niet in staat om het warm te krijgen, ondanks dat ik bij de haard was gekropen. De andere bemanningsleden moesten zich hebben gerealiseerd dat ik niet 100% fit was en wilden dat ik me ziek zou melden, maar ik verzekerde hen dat ik in orde was en geschikt was om te vliegen. Wie de beslissing nam, weet ik niet,

Beeld uit de film
Nightbombers,
een documentaire
uit 1981 met
veel authentiek
filmmateriaal
uit de Tweede
Wereldoorlog over
de nachtelijke
bombarde-
ments-
vluchten op
Duitsland door de
Royal Air Force.
De film staat in zijn
geheel op YouTube:
www.youtube.com/watch?v=z-cVw7Xb6Nk



maar de gezagvoerder verscheen, wierp een blik op mij en belde onmiddellijk de medische officier en vertelde dat hij zijn navigator naar de ziekenboeg zou sturen. Daar werd ik opgewacht door een verpleegster die me meenam naar de medische officier en voordat ik het wist, lag ik in bed en werd me meegedeeld dat ik amandelontsteking had en zou worden overgedragen aan het RAF-ziekenhuis in Ely. Ondertussen had mijn bemanning een andere, voor mij onbekende, navigator toegewezen gekregen en waren nog maar eens naar Berlijn vertrokken. Mijn verblijf in het ziekenhuis duurde tien dagen, en werd gevuld met regelmatige doses van een soort van medicijn en frequent gorgelen met, ik neem aan TCP of iets dergelijks. Eenmaal uit het ziekenhuis, meldde ik me terug bij mijn *squadron* op vliegveld Warboys en na aankomst liep ik naar de hut waarin wij waren ingekwartierd, samen met een andere bemanning van *C-Flight*, alleen maar om deze helemaal leeg aan



te treffen, zelfs van al haar dekens ontdaan. Ik denk dat op dat moment de waarheid tot me doordrong. Tijdens mijn ziekenhuisopname, was mijn bemanning gewoon het zoveelste vliegtuig geworden dat niet was teruggekeerd. Vanaf die dag heb ik me vaak gerealiseerd dat het dankzij mijn aanval van ontstoken amandelen was geweest anders zou ik hetzelfde lot zijn ondergaan of was het gemeenschappelijke bijgeloof

Formatie Lancasters boven Engeland. Bron: www.lancaster-archive.com.



Landende Lancasters boven Engeland. Bron: www.lancaster-archive.com.

<http://ww2images.blogspot.nl/>



uitgekomen dat een buitenstaander in een bemanning ongeluk afroept. Ik kwam er eerder dan ik kon beseffen achter de waarheid rond dit bijgeloof, maar meer van dat later.

Over naar *Lancaster Z Zebra*

Na zeven dagen ziekteverlof, meldde ik mij terug op vliegveld Warboys. In een gesprek met de commandant werd mij medegedeeld dat er binnenkort een nieuwe bemanning zou aankomen en ik zou hun nieuwe navigator zijn, maar in de tussentijd kon ik nog wat tijd doorbrengen in de navigatie-simulator om mijn vaardigheden scherp te houden, om het zo te zeggen. De simulator was een duivels ding. Er werd voor de navigator eigenlijk een operationele vlucht nagebootst, maar de man achter het bedieningspaneel kon onverwachte problemen introduceren naar eigen wil en er moesten instructies gegeven worden aan de zogenaamde piloot om de koers te corrigeren die te wijten was aan windveranderingen, hetzij in

snelheid of richting en om te berekenen of de ETA (geschatte aankomsttijd) boven het doel als gevolg van deze veranderingen eerder of later dan de oorspronkelijke tijd zou zijn en we moesten de piloot vertellen om óf zijn luchtsnelheid te verhogen óf te verlagen afhankelijk van de afstand tot het doel. Hoe graag ik zou de rollen eens omdraaien met de man achter de knoppen, maar dat mocht niet zo zijn. Op mijn derde dag terug bij het *squadron*, werd ik benaderd door de gezagvoerder van *Lancaster Z Zebra*. Het bleek dat de navigator van zijn bemanning leed aan bindvliesontsteking en dat de bemanning al voor meerdere dagen niet op een operationele missie was geweest. Het gevolg van deze vraag was dat als de vlucht commandant het toeliet, ik met W.O. Rule en zijn bemanning zou gaan vliegen tot zijn eigen navigator weer beter was of totdat mijn nieuwe bemanning aan was gekomen.

De volgende dag werd er bekend dat er die nacht missies zouden worden gevlogen. Zoals gebruikelijk was, voerde elke bemanning met het eigen vliegtuig een korte nachtvlucht test uit om te controleren of alles, inclusief de vier Rolls-Royce *Merlin* motoren maximaal vermogen leverden. Ieder bemanningslid deed ook nog zijn eigen controles. De laatste test werd uitgevoerd door de piloot bijgestaan door de boordwerktuigkundige en dit was door steeds een motor uit te zetten totdat het vliegtuig slechts op één motor vloog. Na deze controle zouden de motoren opnieuw worden gestart en weer in gebruik genomen. Echter, ondanks de inspanningen van zowel de piloot en als de boordwerktuigkundige weigerden de drie motoren om op te starten. De *Lancaster* was ontworpen om in een noodsituatie maar op één motor te vliegen, maar ditmaal begonnen we snel hoogte te verliezen en met niet veel hoogte over kondigde de *skipper* via de radio een noodlanding aan door de hachelijke situatie van dat moment. Bovenop dit probleem bleek dat het landingsgestel welliswaar naar beneden was gekomen, maar dat het niet in een vergrendelde positie was gekomen. Daarom besloot de *skipper* te landen op het gras van het vliegveld naast de landingsbaan en dat het een buiklanding zou worden.

Noodlanding

Wij, de rest van de bemanning, namen onze crash-landing posities in en wachtten op de klap. Het lijkt een sterk verhaal, maar om onbekende redenen ging opeens het groene licht aan dat het landingsgestel eindelijk toch was vergrendeld en we maakten een prima landing. Maar we waren er nog niet uit want de remmen van het toestel

bleken niet te werken en *Lancaster Z Zebra* denderde over het gras met een snelheid van 90 knopen per uur, of daaromtrent. Niet in staat te stoppen, reed het vliegtuig door de omheining van de vliegbasis en begroef haar neus in een omgeploegd veld, haar staart naar de hemel wijzend. Gelukkig raakte er niemand gewond. Het vliegtuig raakte omringd door brandweer, ambulances, grondpersoneel, de onderhouds-officier, de commandant en verder iedereen die maar in de buurt kon komen, leek het. De uitkomst van deze kleine tegenslag was dat we de nachtvlucht-test helemaal opnieuw moesten herhalen in het reservevliegtuig. Deze keer waren er geen incidenten en waren we klaar om deel te nemen aan de missie van de komende nacht.

Dit was mijn eerste reis met deze bemanning als nieuweling, en ik moet bekennen dat ik mijn twijfels had geuit over het bijgeloof rond vliegen met een nieuweling en over de vraag of het wel een voorvalloze tocht zou blijven. Mijn vrees was echter ongegrond. We maakten de reis naar het doel Berlijn en kwamen weer veilig thuis. Er werden gedurende de dagen erna nog drie vluchten met deze bemanning gemaakt, allemaal zonder noemenswaardige voorvallen en allemaal naar die veel bestookte stad, Berlijn. Het is geweldig om terug te kijken na al die jaren en te beseffen dat ik slechts bij twee gelegenheden op andere Duitse doelen dan Berlijn heb gevlogen. De inwoners van die stad moeten absoluut zijn verpletterd onder de voortdurende aandacht die ze ontvingen van de RAF tijdens de wintermaanden van 1943 op 1944.

###

Onderwijzers op het eiland Schokland in de Franse tijd

J. Spitse (deel 5 uit 6)



Hieronder het vijfde deel uit een serie van zes artikelen over onderwijzers die in de Franse tijd op Ens en Emmeloord les hebben gegeven.

In het voorgaande artikel kwamen de persoonlijke omstandigheden en de politieke houding van Hendrik Mommendé aan bod. Ook werd een begin gemaakt met het bespreken van zijn onderwijs-kundig optreden, waarmee nu wordt doorgegaan.

J. Spitse (1938-2012) was orthopedagoog en psychotherapeut. Na zijn pensionering in 2000 ontwikkelde hij zijn belangstelling voor regionale geschiedenis en kerkgeschiedenis verder. Hij publiceerde, naast artikelen in Het Schokker Erf en Kondschap, Fabrieken op Schokland. Katoenweverij van 1838 tot 1857 (2007), Joannes Bosch (1794-1842). Van boerenzoon te Raalte tot priester op Schokland (2010) en Altijd aan het reizen, Brieven van een mormoonse emigrant naar Noord-Amerika, 1877-1913 (2011).

Hendrik Mommendé (vervolg)

Op 19 oktober 1797 deed Hendrik Mommendé bij het Provinciaal Comité van Holland een aanvraag voor schoolbehoeften. Deze werd twee maanden later goedgekeurd. De aanvraag geeft enig inzicht in de inhoud van zijn onderwijs. We lezen: “Word door mij ondergetekende, als schoolmeester van ’t Eiland Emmeloort, verzogt, den Boekverkoper L. Vermande te Hoorn, als gewoone leverancier, te ordonneeren, en mij te laten toekomen, het onderstaande schoolgoed, ten dienste van ’t school aldaar, zijnde voor een geheel Jaar, als na gewoonte.

10 stuks Verhandeling over het Kunstmatig leezen; 10 stuks Lees-lesjens, behoorende bij de Verhandeling over ’t kunstmatig leezen; 16 stuks Trap der Jeugd; 25 stuks Spel en leesboekjens voor eerst-beginnende, 4 stuks Levensschetsen van nederlandsche Mannen en Vrouwen, een schoolboek. Deze bovenstaande boekjes zijn alle

door de Maatschappij tot nut van ’t Algemeen uitgegeeven. 25 stuks Het Leezen Gemaklijk gemaakt voor kinderen die in de spelling eenigzints Gevordert zijn, door J. Hazeu; 4 stuks Geschiedenis van Jozef voor kinderen, door W: van Oosterwijk Hulshoff; 4 stuks Rekenboeken, door H. Aeneae vervaardigt. 4 stuks Cijffer leijjen met eenige griffels; 16 stuks Zendebriefven; 1 kan inkt van 4 Mengelen; 2 Riemen best Papier; 2 dito Ordinair; 200 Schagten; dito Boudjes; 80 Heiligjes of prenten voor kinderen met 20 dito afgezetten”.¹

Ook deze bestellijst wil ik evenals die van Jan de Wit uit 1795 van een toelichting voorzien. De Verhandeling over het kunstmatig leezen en de erbij horende Leeslesjens werden in 1789 uitgegeven te Deventer door Martinus Nieuwenhuijzen, zoon van de oprichter van het Nut Jan Nieuwenhuijzen. Veel aandacht kreeg het aanleren van de

1. Nationaal Archief, T 3.02.02, Inv 165, 18 december 1797.

juiste spelling en leestoon. Geprobeerd werd de schoolse leesdreun bij het hardop lezen te corrigeren door oefeningen naar de eisen van een retorische voordracht.² Strepen boven en onder de regels dienden als hulpmiddel.

Met De Trap der Jeugd werd beoogd jong en oud in twaalf trappen te leren lezen, schrijven en rekenen, aardrijkskundige kennis bij te brengen, rijmspreukjes te lezen te geven en te leren zelf pennen en inkt te maken. Het boek had al een lange geschiedenis, begonnen in de zeventiende eeuw, maar was zoals het Nut wel vaker deed herschreven.³

De Schokker kinderen, omgeven door water in een brandgevaarlijk dorp, zullen zich hebben herkend in teksten als: “Waar gij in het water of diep vallen kunt, is het gevaarlijk voor u; denk daar aan! – speel met geen vuur, roer geen schietgeweer aan; werp geen stenen of schiet met geen boog, als gij niet zeker weet, dat gij aan geene menschen of iets anders schaaden kunt”.⁴ Zij kregen voorbeeldige kinderen voorgelouden, die hun ouders ervoor dankten naar school te zijn gestuurd: “Nu heb ik dagelijks gelegenheid om veel goeds en nuttigs te leren, en ik verheuge mij dus met mijnen toestand: ik zie nu, dat men ter school moet gaan, om een goed mensch te kunnen worden, en dat het een groot voorrecht is, om dit te kunnen doen. Ik heb liefde voor mijnen Meester, daar ik hem als mijn weldoener aanzie, die mij alle de nuttige zaaken leert, en die ik daarom nimmer door luiheid of losheid zal bedroeven. Ik dacht weleer, dat

het schoolgaan een last waare; maar o! wat heb ik gedwaald en wat hebben de kinderen het mis, die zoo denken, als ik over de School dacht; ik bidde, brave Ouders! mij nog langer hier te laten, ik zal het geld, dat gij voor mij besteed, met mijne vlijt trachten te beantwoorden”.⁵

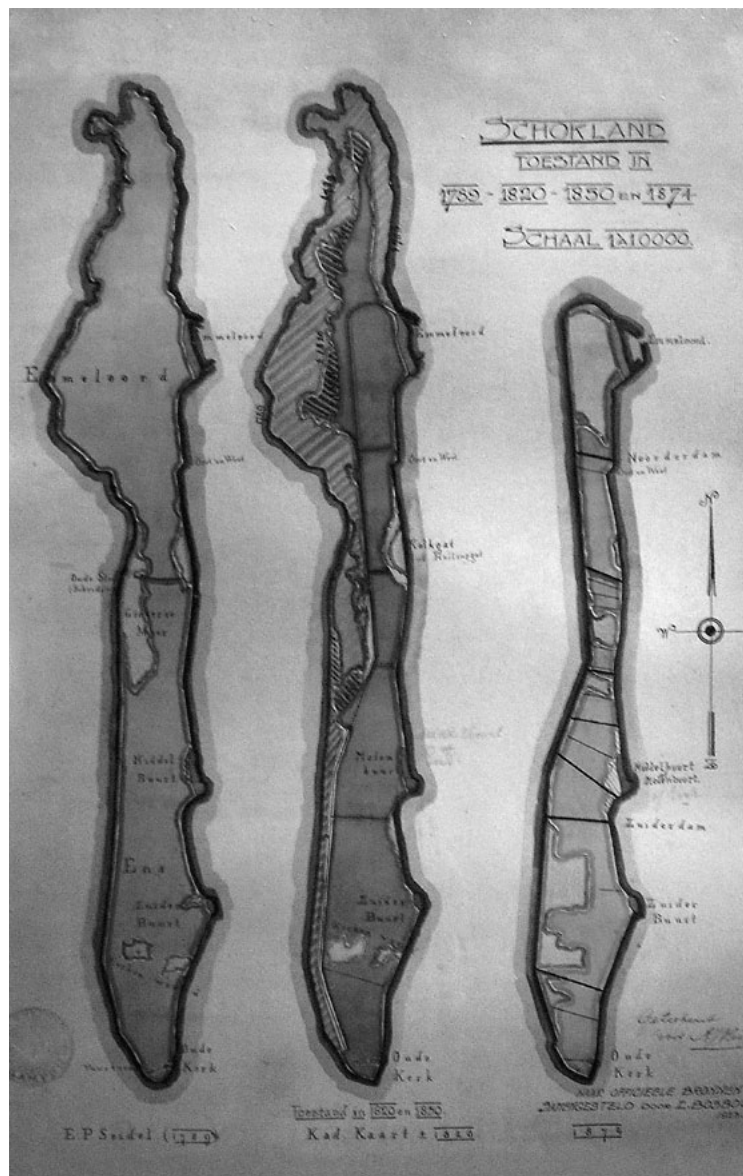
Het Spelboekje voor eerstbeginnenden was bestemd voor de laagste klas.

Het werd geschreven door Hendrik

Schokland, de toestand in 1789

- 1820 en 1850.

Duidelijk is te zien hoeveel het eiland kleiner is geworden



2. U.J. Boersma, ‘Nuttige boekjes voor brave kinderen’, 183.

3. T. Visser, ‘Schoolboeken in de 18e en 19e eeuw in Zeeland’, Schoolmeesters Remery,

4. Trap der Jeugd, uitgegeven door de Maatschappij tot Nut van het Algemeen, te Leiden, en te Deventer, MDCCXCI (1791) 26-27. Stadsarchief Deventer.

LEVENSSCHETSEN
VAN VADERLANDSCHE
MANNEN EN VROUWEN
EEN SCHOOLBOEK (1837)



ADRIAAN PIETERSZ LOOSJES

KESSINGER LEGACY REPRINTS

Het boek
Levensschetsen van
Vaderlandse mannen
en vrouwen. *Een*
schoolboek (1837)
Bron: Amazon.com

Wester. Volgens Visser behandelde hij de leerlingen als kinderen, niet als onvolgroeide volwassenen.⁶ Aan de lijst van Mommendé te zien werd op Emmeloord in 1797 nog gespeld evenals in 1795. De spelmethode werd op den duur vervangen door de klankmethode, ontwikkeld door de predikant Johannes Nieuwold en door Pieter Prinsen, die timmerman zou worden. De klankmethode gaat uit van het woord, ook als afbeelding te zien, en het uitgangspunt voor klinkeranalyse. Prinsen introduceerde na de Franse tijd een letterkast, die bestond

6. T. Visser, 'Algemeen gebruikte schoolboeken in de 19e eeuw in Zeeuwsch Vlaanderen', *Schoolmeesters Remery*, 2.

uit een middenplank, waarop woorden konden worden gelegd, met aan weerszijden kaartjes met klinkers en medeklinkers.⁷

Met Levensschetsen van nederlandse Mannen en Vrouwen bedoelde Mommendé mogelijk Levensschetsen van vaderlandse mannen en vrouwen. Deze kwamen voor het eerst uit in 1791 en behandelden figuren als Erasmus, Boerhave, Piet Hein en Rubens. Van het genoemde *Het Leezen* gemakkelijk gemaakt kon geen spoor worden gevonden. De *Geschiedenis van Jozef*, evenals *De Trap der Jeugd* een ouder maar herschreven boek, werd in het tweede artikel besproken. Er wordt momenteel enige discussie gevoerd over het moderne rekenonderwijs, dat volgens sommigen onvoldoende resultaat oplevert. In plaats van het 'realistisch rekenen' zou er weer aandacht moeten komen voor redatiesommen en cijferen. Dat maakt het leuk om je te buigen over een methode uit de laatste jaren van de achttiende eeuw.

De wiskundige H. Aeneae, de schrijver van het *Rekenboek voor de Nederlandsche Jeugd*, in 1791 uitgegeven door het Nut, was een erudiete schrijver, die geloofde in de intelligente nieuwsgierigheid van zijn leerlingen. Blij maakten zij gebruik van de gelegenheid om hun kundigheden door de rekenlessen verder te vervolmaken. Zoals bij het rekenboek van Willem Bartjens al gemeld waren alleen vergevorderde leerlingen in staat de theoretische leerstof en gecompliceerde toelichtingen te begrijpen. Voor ze aan rekenen toe waren, hadden de meeste leerlingen de school al achter de rug. De boeken verschenen meer ten behoeve van buitenschoolse rekenlessen dan

7. L.W. de Bree, "Schets van het lager onderwijs omstreeks 1836", in: *Honderd en vijftientig jaren arbeid*, 18, 41-43.

van de lagere school. Uitvoerig behandelde Aeneae de stelling, dat de vierde meetkundige evenredige gelijk is aan het product der middelste termen, gedeeld door de voorste. Een voorbeeld: Als 7 pond 28 stuiver kost, wat betaalt men dan voor 9 pond? De oplossing: 9 keer 28, gedeeld door 7.⁸ Het boek bestond uit twee delen en was opgebouwd als een dialoog tussen meester en leerling, die bij het begin tien jaar oud was en al onderwezen in Frans, aardrijkskunde en vaderlandse geschiedenis.

Aanvankelijk zag hij tegen het rekenen op, omdat hij had gehoord dat het zo moeilijk was te begrijpen, maar de meester ontzenuwde zijn vrees met succes. De leerling stelde tijdens de les vele goede vragen waarvoor hij werd geprezen.

Naast de eigenlijke rekenstof gaf Aenneae pedagogisch-didactisch advies. Het rekenonderwijs kon niet bestaan uit het overhandigen van een boek, waartoe de meester zich bij hoofdelijk onderwijs kon beperken, hij was zelf nodig. Er konden geen goede rekenaars komen zonder bekwame meesters, die zelf de rekenkunst verstonden. Hij raadde het gebruik van een zwart geschilderd wandbord aan, waarop zowel leerling als meester schreven met een stuk krijt. En men moest eerezucht opwekken door goede en foute antwoorden bij te houden en in overeenstemming met de uitslag de leerling een plaats te geven in de school of aan tafel. Met nieuwjaar of de kermis kreeg hij een prijsje.⁹ Aenneae was kennelijk overtuigd van de noodzaak van hartstochten en geen

voorstander van een stoïcisme, dat hartstochten gevaarlijk vond.¹⁰ Het rekenen werd in het boek gaandeweg ingewikkelder. Hoe ingewikkeld leert het conflict tussen het Departement Deventer en het hoofdbestuur van het Nut.¹¹ Bij het rekenboek was in 1791 een antwoordenboekje uitgekomen, waarin vele fouten stonden, maar dat toch in 1797 door het hoofdbestuur was goedgekeurd. Het Departement Deventer kritiseerde het hoofdbestuur op sarcastische toon, waardoor het zich diep gegriefd voelde. Pas jaren later werd het conflict bijgelegd en Deventer weer erkend.

De genoemde Zendebriefven dienden om de gevorderde leerlingen te leren om zonder fouten in goede stijl brieven te schrijven, wat van groot belang werd geacht. Geleerd werd iemand van een hogere stand met eerbied en iemand van een lagere stand eenvoudig en vriendelijk te schrijven.¹² Met de Heiligjes werden plaatjes van rooms-katholieke heiligen bedoeld en met Prenten voor kinderen een uitgave van het Nut.

Vergelijking van de bestellijst van Jan de Wit uit 1795 en de bestellijst van Hendrik Mommendé uit 1797. Een vergelijking van hun bestellijsten laat zien, dat Mommendé in tegenstelling tot De Wit nieuwe uitgaven aanvraagde. De Wit verzocht om schriftuurlijke boeken, AB-boeken en de rekenmethode Bartjens, terwijl Mommendé een bijbelverhaal, een handleiding bij het kunstmatig lezen en de bijbehorende leeslesjes en de

8. T. Visser, 'Algemeen gebruikte schoolboeken', 11.

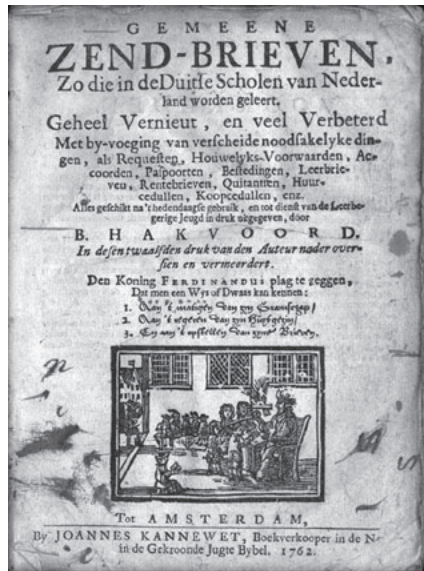
9. H. Aeneae, *Rekenboek voor de Nederlandsche Jeugd*. Uitgave van het Nut, 1e deel, 2e druk, Leiden en Deventer, 1797. UVA Bijzondere collecties.

10. Wilfried Uitterhoeve, Comelis Krayenhoff 1758-1849. Een loopbaan onder vijf regeervormen (Nijmegen, 2009) 99

11. H. J. Nalis, *De archieven van het Departement Deventer der Maatschappij tot Nut van 't Algemeen*, 1966, I en II.

12. T. Visser, 'Algemeen gebruikte schoolboeken', 2.

Het boek de
Gemeene Zend-
Brieven door B.
Hakvoord. Bron:
Picasaweb.google.
com.



moderne rekenmethode van Aenneae bestelde, uitgaven van het Nut. Zijn materiaal was in didactisch opzicht een verbetering. Ook hield Mommendé rekening met de katholieke achtergrond van de kinderen.

Inspectie

Het ging goed met de onderwijsvernieuwing op Emmeloord. Schoolopziener Sanders uitte waardering voor het werk van Mommendé onder het voorbehoud, dat zijn opgave klopte.¹³ Een opmerkelijke toevoeging, omdat werd gesuggereerd dat de opgave onbetrouwbaar zou kunnen zijn. Doorenweerd inspecteerde in 1802 het onderwijs op Emmeloord. Aan de totstandkoming had hij zelf een groot aandeel, maar dit belette hem niet de nodige kritische geluiden te laten horen. Hij constateerde te weinig eerbied in het gebed, niet genoeg stilte, te vlug spellen, niet goed weten wanneer er hoofdletters worden geschreven, niet voldoende onderscheiden tussen A en H, gebrekkige spelling, niet voldoende onderwijs in de redenen waarom dit of

13. HCO, T 1285, Inv. 4.

dat zo moest zijn, niet correct genoeg groeten en onvoldoende bijhouden van fouten waardoor prijzen niet naar verdienste konden worden uitgedeeld.¹⁴

De bestellijst van Mommendé in 1807 Verder inzicht in het onderwijskundig handelen van Hendrik Mommendé biedt de aanvraag, die hij in augustus 1807 deed. Deze bevatte de volgende bestellingen:

“40 Exemplaren van het 1e en 2e stukje, 30 van het 3e en 4e, 40 van het 5e, 6e, 7e en 8e stukje der Overijsselsche Schoolboeken. 12 exemplaren Vader Jacob en zijne kindertjes door M. van Heij[n]ingen Bosch. 12 exemplaren Moeder Anna en hare kindertjes door dezelve schrijver. 6 exemplaren Nieuwe Gedichten voor kinderen door E.J.B. Schonck tot Eene prijsjes. 200 stuks beste Boutjes, 300 Schagten, 1 Riem alderbest papier, 2 Riem best dito, 3 Riem Ordinair papier, 1 kan best zwarte inkt van 6 Mengelen, 300 Heiligjes of prenten voor kinderen door de Mij, 40 zogenaamde Nieuw-Jaars of Paasch-prenten. Deze zijn tot prijzen”¹⁵

Het valt op dat het taalgebruik van Mommendé niet altijd correct was. Hij spelde namen verkeerd of liet woorden weg. Zo verzorgd als die van Jan de Wit was zijn correspondentie niet. Vader Jacob en zijne kindertjes werd door J.W.A. Muller in lovende zin genoemd in zijn voorwoord bij een handleiding voor het lezen van het evangelie, geschreven door S. Mutschelle, een verlicht jezuïet en filosoof. Vader Jacob werd volgens Muller door Mutschelle geschreven en door M. van Heyningen Bosch uit het Duits vertaald. Het ging over de belangrijkste waarden van

14. Gasman, ‘Schokland van 1796-1808’, 215.

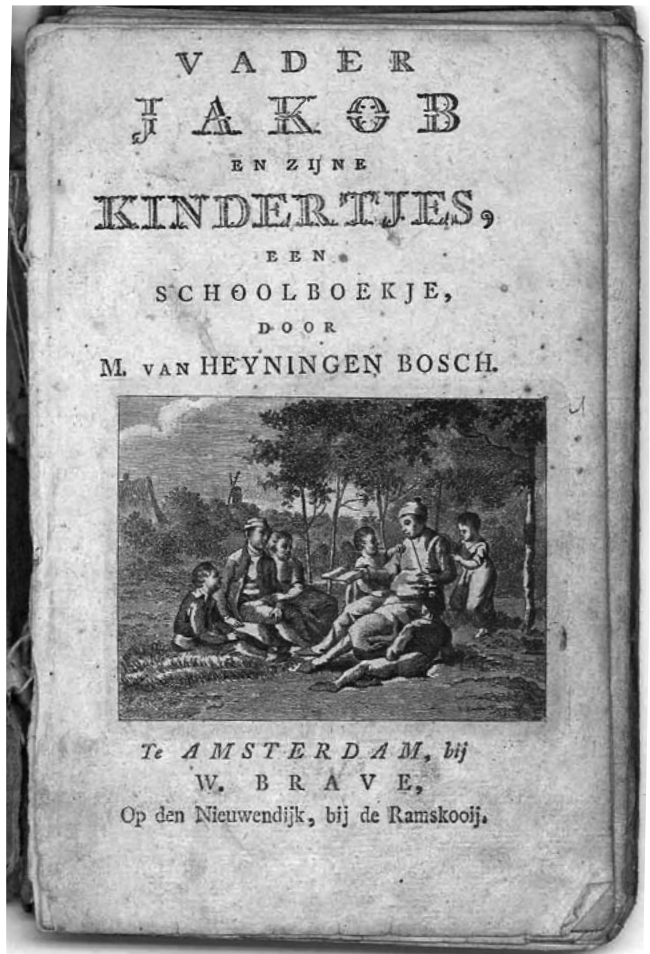
15. Historisch Centrum Overijssel, T 3.1, Inv 6756, 17 augustus 1807.

de christelijke godsdienst.¹⁶ In de genoemde handleiding dekte Muller zich in tegen kerkelijke kritiek: de handleiding maakte de uitleg van de kerk niet overbodig en het lezen van de bijbel was niet noodzakelijk. Al te veel enthousiasme voor de *Verlichting* maakte een geestelijke verdacht. De titel Moeder Anna en hare kindertjes is ontleend aan vrouw Anna, die in Vader Jacob voorkwam. Het boekje bestaat uit verhaaltjes, gedichtjes en raadsels, in verschillende lettertypen, die het kind aansporen tot deugdzaam gedrag. Onder de titel Het Geweten las het kind: “Eens had GRIETJE kwaad gedaan. Wat zij gedaan had? Zij had, door hare wildheid, moeders porseleinen theepot gebroken. Niemand had het gezien en dus kon geen mensch haar beklappen; en evenwel durfde zij hare moeder nauwelijks onder de oogen te komen.” Hoewel Grietjes moeder, die nog van niets wist, heel vriendelijk tegen haar deed, had Grietje rust noch duur. En de schrijver vroeg zijn lezers: “Was dat niet wonderlijk, kindertjes? Eilieve, wat zou GRIETJE toen wel gescheeld hebben?”

Met Nieuwe Gedichten voor kinderen van E.J.B. Schonck vroeg Mommendé een in 1805 uitgekomen bundel aan, waarvan geen exemplaren meer zijn overgebleven evenmin als van een in 1784 verschenen kinderbundel. De schrijver, een door de *Verlichting* beïnvloede domineesoon, was een in zijn tijd gewaardeerd maar later vergeten dichter.¹⁷ In 1814 liet hij een bundel gedichten voor kinderen verschijnen, die wellicht een beeld

16. S. Mutschelle, Handleiding tot een verstandig en nuttig lezen van het Evangelie, uit het Hoogduits, Deventer 1815, bij J. W. Robijns, met een Voorrede van J.W.A. Muller, R.C.P. en Pastoor.

17. J. Kolkhuis Tanke, Een Nijmeegs dichter uit de 18e eeuw Dr. E.J.B. Schonck (Nijmegen, 1963) 123.



geeft van zijn vroeger werk. De gedichtjes droegen titels als “Het dankbare kind, Jantje leergraag en Het nadenkende kind. Het gedichtje Onbedachtzaamheid gestraft gaat over een kind dat ondeugend gedrag duur moet bekopen: “Ja, daar durf ik af te springen, Sprak de kleine stoute Mie. Met zoo sprong zij naar beneden, En brak onbedacht haar knie. Nu wordt zij naar huis gedragen, Onder duldelooze pijn. En, ligt zal zij, om haar durven, voortaan altijd kreupel zijn.” Het lijkt erop dat door de *Verlichting* geïnspireerd materiaal werd aangevraagd, dat afkomstig was uit rooms-katholieke bron. Vader Jacob, Moeder Anna en Nieuwe

Het boek Vader Jacob en zijne kindertjes door M. van Heyningen Bosch.
Bron: www.oneindig-noordholland.nl

gedichten waren geen uitgaven van het Nut waarvan de uitgaven veelal door *Verlichte* protestanten waren geschreven. Wellicht wijst dit op een terugdringing van de invloed van het Nut.

Er werd niet veel haast gemaakt met de behandeling van Mommendé's lijst. Het dorpsbestuur van Emmeloord meldde op 16 december 1807 aan de landdrost, dat de school erg verlegen zat om het materiaal. Aangedrongen werd op een beslissing. Op 28 december 1807 berichtte de landdrost dat de minister van Binnenlandse Zaken de lijst had goedgekeurd, maar nog wel wilde, dat het advies van de schoolopziener over de afhandeling werd ingeroepen.¹⁸ Hierop kom ik in het zesde artikel terug.

Typering van Hendrik Mommendé

De overgang van De Wit naar Mommendé moet voor kinderen en ouders op Emmeloord groot zijn geweest. Van een uitgesproken gereformeerd naar een uitgesproken rooms-katholiek schoolmeester, Maar er was meer. Terwijl De Wit

uit een onderwijzerstraditie kwam en een beginselvast man was, trad met Mommendé een pragmaticus aan, die de kansen pakte die zich aanboden. Hij trok de consequenties uit het feit dat hij een beginner in het onderwijs was en liet zich inwerken. Voor de moederloosheid van zijn gezin koos hij een snelle oplossing. Ook op het politieke vlak was hij pragmatisch. Een instelling, die voor de uitoefening van de chirurgie en het zingen van het hoge eisen stellende gregoriaans eveneens voordelen had.

Het tijdperk-Mommendé geeft aan dat er in de beginjaren door rooms-katholieke geestelijken nog een positieve houding kon worden aangenomen ten opzichte van *Verlicht* gedachtegoed waarvan het Nut een exponent was. Niet alleen J.W.A. Muller legde die aan de dag, ook met Doorenweerd was dit het geval. Later werden de geestelijken voorzichtiger, wat blijkt uit de bestellijst van 1807. De *Verlichting* werd in rooms-katholieke kring verdacht.

###

18. Historisch Centrum Overijssel, T 3.1, Inv 6756, 16 december 1807.