

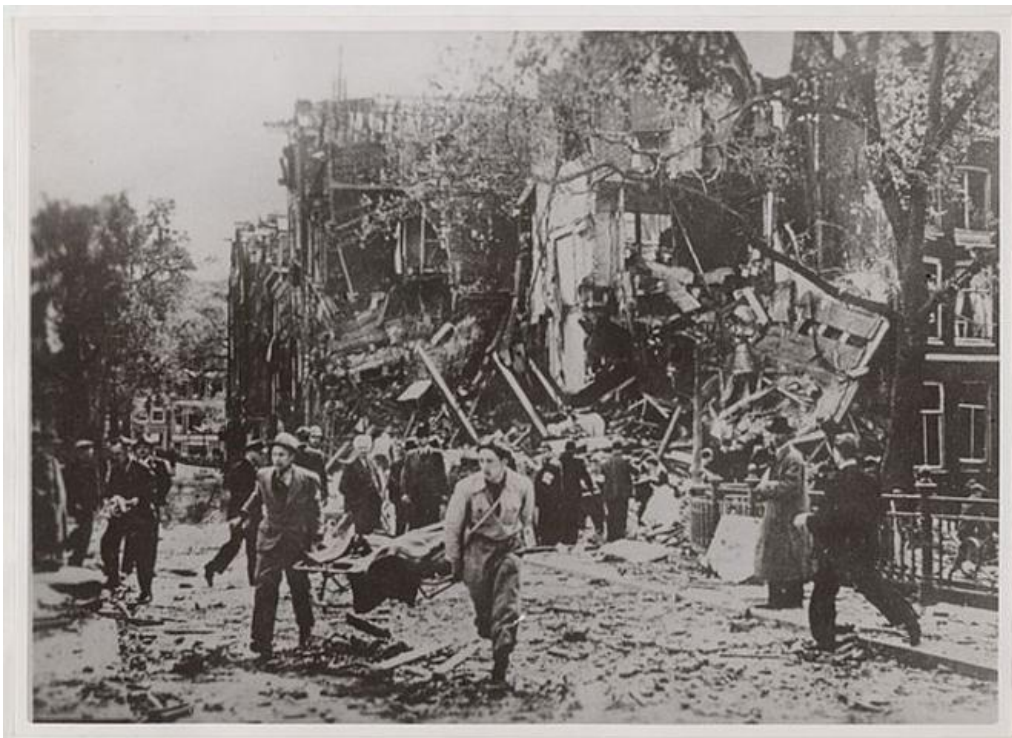
Bommen op Amsterdam 44 doden en 79 gewonden

Fred Foppen

Amsterdam, zaterdag 11 mei 1940. *Amsterdam heeft vanochtend zijn eerste ervaring opgedaan met de moderne luchtoorlog. Te elf uur 's ochtends dook eensklaps een Duitse bommenwerper uit de laag hangenden wolken te voorschijn en liet een zware bom vallen, die op de Blauwburgwal neerkwam. Het projectiel richtte grote schade aan. Onmiddellijk rukten de brandweer en de verdere hiervoor aangewezen diensten uit om hulp te verlenen. De slachtoffers zijn naar verschillende ziekenhuizen overgebracht. Opruimingsploegen begonnen onmiddellijk hun werkzaamheden.* Dit bericht stond op de voorpagina van Het Volk. Het nieuws in het Algemeen Handelsblad was nog korter, slechts vijf regels.

Dit is ongeveer alles dat in die dagen bekend werd gemaakt over de bom die een aantal huizen aan de Blauwburgwal op de hoek met de Herengracht verwoestte. De kranten schreven er verder weinig over, er gebeurde teveel en na 15 mei had de Duitse bezetter er geen enkel belang bij om nieuws te verspreiden over de vele doden en de enorme schade veroorzaakt door de vliegtuigbommen die op 11 mei boven Amsterdam afgegooid waren door een Duitse bommenwerper. Na de oorlog werd weinig aandacht besteed aan deze oorlogshandeling. Het bombardement op Rotterdam, een paar dagen later, eiste veel meer doden en veroorzaakte meer schade, maar toch, tientallen doden en gewonden zo meteen bij het begin van de oorlog was niet niks.

Toen ik het overzicht kreeg van de mensen die op 11 mei 1940 waren overleden werd mijn aandacht meteen getrokken door de vele aantekeningen, *bominslag*. Zoals velen wist ik eigenlijk niet dat Amsterdam al op 11 mei 1940 slachtoffer was geworden van een bombardement met tientallen doden en gewonden. De lijst van overledenen in die dagen was trouwens om meer dan één reden indrukwekkend; tientallen gevallen van zoals formeel vermeld staat suïcide, vooral van Joodse Amsterdammers. Lichtgasvergiftiging, schotwond, ophanging, cyaankali, morfine.



De Amsterdamse Brandweer rapporteerde dat “op 11 mei 1940 om 11.00 uur hulp werd verleend bij de Heerengracht hoek Blauwburgwal waar 12 woningen getroffen waren door bommen uit een Duits vliegtuig. De schade was zeer groot”. In dit rapport staat dat er 44 doden vielen en 79 gewonden. In het overzicht van de mensen die in Amsterdam overleden zijn tussen 11 mei en 5 juni 1940 staan in totaal 44 doden geregistreerd met de aantekening van bominslag, of soms met iets meer details, zoals verbrijzeld hoofd, verbloeding, shock na amputatie. 31 mannen tussen de 16 en 72 jaar en 13 vrouwen tussen de 9 en 62 jaar, van wie in totaal één jongen en drie meisjes jonger dan 18. Toch worden ook andere aantallen genoemd. Professor Lou de Jong schrijft in zijn standaardwerk over Nederland in de Tweede Wereldoorlog dat er 51 mensen door die bom gedood zijn. Een ooggetuige, die de ravage heeft gezien, schrijft in haar dagboek, dat er 30 doden waren, volwassenen en kinderen.

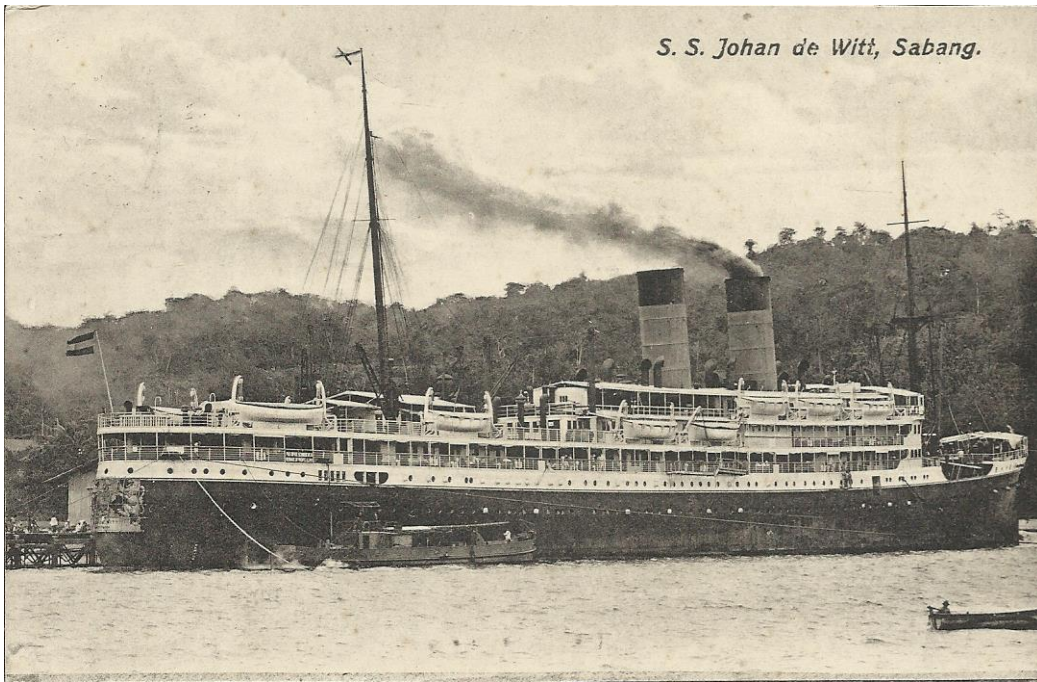
Uiteindelijk zijn de panden Blauwburgwal 17 tot en met 25 en Herengracht 105 en 107 met in totaal 14 woningen totaal vernield. Op de hoek met de Herengracht stond het kantoor van koffiehandel Cohen Bendiks, dat in de oorlogsjaren de naam had aangenomen van N.V. Koffiehandel Matagalpa, vernoemd naar de provincie Matagalpa in Nicaragua waar Cohen Bendiks voor de oorlog zijn koffiebonen kocht. In één van de huizen was een naaiatelier gevestigd, waar volgens ooggetuigen veel doden zijn gevallen. De groentehandel van Jan Bos zat op nummer 19, banketbakker H. Nollen had zijn winkel op 21, de kruidenierswinkel van A. M. Schippefelt was op 23 en het café van J. Pelle stond op 25. Boven deze bedrijfsruimtes waren woningen.

Op 10 mei waren Duitse bommenwerpers om half vier voor het eerst over Amsterdam gevlogen om Schiphol te bombarderen. De 600 afgeworpen bommen veroorzaakten relatief weinig schade, want de luchtverdediging van Schiphol was in een paar maanden in paraatheid gebracht. De militaire commandant van Schiphol, majoor G. P. van Hecking Colenbrander, had geprobeerd te verbieden dat de militair-aandoende Juncker vliegtuigen van de Duitse Lufthansa nog op Schiphol mochten landen. Het was de Vliegverkeersleiding van Schiphol opgevallen dat Duitse piloten vaak op verdachte wijze over de verdedigingsstellingen van Schiphol vlogen, alsof ze aan het spioneren waren. Op 11 mei 1940 rond 11 uur kwamen voor de tweede keer Duitse bommenwerpers boven Amsterdam. Daarop volgde een luchtgevecht.

Tijdens de oorlog werd nog een paar keer over de bominslag op de Blauwburgwal geschreven. In Het Volk van 21 mei werd de bewoners die, zoals het vriendelijk genoemd wordt, “door omstandigheden in moeilijkheden verkeren aangeraden om zich aan te melden voor advies bij het Bureau van de Armenraad”. Een maand later vertelde Mr. B. A. van Schaik, directeur van verzekeraar Centraal Beheer, dat toen kantoor hield aan de Herengracht 126-130, een verslaggever van het Algemeen Handelsblad, die van Schaik sprak over de vergoeding van oorlogsschade door Centraal Beheer en over de oorlogsschade die Centraal Beheer zelf had opgelopen, “Dat kan ik u direct laten zien. In de hoek van de directiekamer waren als gevolg van de bom op de Heerengracht alle ruiten vernield. Hier ziet u langs de bladeren van dien boom een dak. Het perceel, dat daarnaast heeft gestaan, is getroffen. Wij zijn werkelijk door het oog van een naald gekropen”. In De Tijd van 13 december stond dat een gemeenteraadslid aan B. en W. gevraagd had om maatregelen te treffen, want op de Blauwburgwal staat nog steeds een ruïne. “Het verkeer ondervindt groote moeilijkheden”. Geen woord over slachtoffers.

Het opvallende is dat de inwoners van Nederlands-Indië veel beter op de hoogte waren van het bombardement op Amsterdam op 11 mei. Het Bataviaasch Nieuwsblad, de Sumatra Post, het Soerabaiasch Handelsblad brachten uitgebreide reportages over de bominslag. Verlofgangers, die in Nederland op vakantie waren, maakten zich bij het uitbreken van de oorlog zorgen over hoe ze naar huis in Indonesië konden terugkeren. Gewoonlijk pakten ze in Nederland de trein naar Genua en in de Italiaanse havenstad scheepten ze zich in op het mailschip naar de haven van Batavia, Tandjong Priok. Op die manier was de behoorlijk saai

overtocht zo'n tien dagen korter. Er bleek nog één mailschip in de haven van Amsterdam te liggen. Het schip van de Stoomvaart Maatschappij "Nederland", de ss Johan de Witt, was in de winter van 1939 opgelegd en daarom nog niet klaar voor vertrek, maar de SMN was bereid om het schip binnen 24 uur te laten vertrekken, als ook nog een kapitein gevonden werd.



De kapitein die met de ss Johan de Witt had moeten uitvaren kon echter wegens de oorlogshandelingen niet bereikt worden. Er was maar één kapitein beschikbaar, J. H. Hoogendijk. Het enige nadeel was dat kapitein Hoogendijk net de ochtend van 9 mei 1940 met de nachttrein uit Genua via Parijs was aangekomen op het Centraal Station. Hij zou een paar weken aan wal blijven om daarna weer uit te varen. Gelukkig voor de verlofgangers wilde kapitein Hoogendijk wel meteen vertrekken. De SMN kon niet alle bemanningsleden op tijd bij elkaar krijgen in de Amsterdamse haven. Enkelen belden op dat ze niet naar de haven konden komen, omdat de weg naar Amsterdam onder vuur lag. De ss Jan de Witt zou uiteindelijk zonder voltallige bemanning vertrekken, enkele bemanningsleden hadden in de haast hun uniform thuis laten liggen.



De Indiëgangers, die terugwilden, waren via de radio opgeroepen om naar het kantoor van de SMN in het Scheepvaarthuis in Amsterdam komen. Sommigen kwamen zelfs zonder bagage en hutkoffers als ze maar konden vertrekken. Een verlofganger vertelde dat hij in Bussum waar hij bij familie logeerde een taxi had genomen naar Amsterdam, maar onderweg werd hij geregeld door soldaten aangehouden, en zoals hij vertelt, “moesten wij onze passen toonen, mededeelen waar wij heen gingen, woorden als “Scheveningen” nazeggen, om te controleeren, of wij wel echte Nederlanders waren. De soldaten en hun superieuren stonden er met grimmige gezichten bij, het geladen geweer in den aanslag, zolang de controle duurde. Maar als ze wisten, dat wij “goed volk” waren, dan waren zij allemaal even vriendelijk en voorkomend”.

Het was de bedoeling dat de ss Johan de Witt op Pinksterzondag 12 mei 1940 zou vertrekken, de boot was al afgeladen vol met 229 terugkerende verlofgangers, maar de boot was in zulke grote haast klaargemaakt voor vertrek dat er toch iets in de machinekamer niet werkte. Met kunst en vliegwerk is een noodreparatie uitgevoerd. Uiteindelijk werd besloten om tegen het vallen van de avond op tweede Pinksterdag te vertrekken, wanneer de Duitse oorlogsvliegtuigen minder talrijk waren. Er waren al een paar boten in het Noordzeekanaal aangevallen. De ss Johan de Witt vertrok op 13 mei om vier uur 's middags uit Amsterdam, de tocht door het Noordzeekanaal duurde langer dan normaal, want het schip moest voorzichtig langs de aken varen die in het Noordzeekanaal waren verankerd om te voorkomen dat Duitse watervliegtuigen in het brede kanaal zouden landen. Tegen half elf 's avonds toen het redelijk donker was voer het de Noordzee op, waarmee de ss Jan de Witt het laatste passagiersschip was dat in die dagen kon uitvaren. Het was nog even schrikken toen de volgende ochtend vroeg drie gevechtsvliegtuigen op de Jan de Witt af vlogen, maar gelukkig bleken dat Britse vliegtuigen. Onderweg werd het passagiersschip soms begeleid door geallieerde oorlogsbotten. De Jan de Witt kon niet zijn gebruikelijke route door de Middellandse Zee en het Suezkanaal varen, maar het moest omvaren via Kaap de Goede Hoop. Onderweg konden de passagiers voor het eerst na twee weken in Dakar aan wal gaan.

Eindelijk na bijna twee maanden op zee waren de passagiers weer in Indonesië, waar ze hun verhalen over de bommen op Amsterdam konden vertellen. Zo vertelde passagier van Swieten dat hij had gezien dat de Fokkers van de Koninklijke Luchtmacht de Duitse bommenwerpers, die Schiphol wilden bombarderen, voortdurend hadden aangevallen. De overmacht was wel erg groot, voegde hij eraan toe. Een andere passagier, die kennelijk nog Amsterdam in was geweest, zei, dat hij had gezien dat bommen op Amsterdam waren gevallen. Volgens hem was de bom op de Blauwburgwal bestemd voor het “groote postkantoor. Die eene bom kostte ons vijftig dooden en meer dan vijftig gewonden. Het was een afschuwelijk gezicht; de misvormde lijken vertoonden een aschgrauwe kleur”. Kapitein Hoogendijk vertelde, “Zaterdagmorgen waren er weer bommenwerpers en ik zag dat er een bom viel midden in de stad. Een vreselijke ontploffing en een rookwolk, en 't was gebeurd. Deze bom vernielde vier huizen op den Blauwburgwal en er waren verscheidene dooden, doch alles werd verzwegen”. Een andere passagier had gezien dat “het vliegtuig dat bommen heeft geworpen op de Blauwburgwal werd beschoten en aangevallen door een Nederlandschen jager”. Deze ooggetuige is heel stellig dat de Duitse bommenwerper gedwongen was om zijn bommen af te werpen na een aanval door een Nederlands gevechtsvliegtuig, waarschijnlijk een Fokker D-XXI, die erin slaagde om de bommenwerper bij Haarlem neer te schieten. In het overzicht van neergestorte Duitse oorlogsvliegtuigen staat nergens dat er op 11 mei één bij Haarlem is neergestort. Meestal wordt gezegd dat de Duitse bommenwerper geraakt werd door luchtafweergeschut dat in Sloterdijk stond om Schiphol te beschermen. De getroffen bommenwerper zou daarna boven de stad zijn bommenlast hebben afgeworpen. De ene bom stuiterde op de brug voor de Blauwburgwal en sloeg in op de hoek van de Herengracht en de Blauwburgwal, de andere viel in de Herengracht zonder schade te veroorzaken. Een andere

verlofganger had nog meer informatie over de gevolgen van de bominslag. “Via dokter Bieseman, die zich bevond in den EHBO post van den G.G.D. die gevestigd was in het Lloydgebouw op de Martelaarsgracht kregen we bijzonderheden over de bomaanval. De eerste bom viel op een café op den hoek van den Blauwburgwal en de Heerengracht. Het huis werd totaal verwoest. Ook bleek een bom in het grachtwater te zijn neergekomen, de modder zat tot aan de nokken der huizen. Er waren 50 doden en 50 gewonden, waaronder een groot aantal kinderen. Degenen, die gedurende dezen aanval op straat waren, werden uit elkaar gereten of platgedrukt. Het was één moordpartij. De dokter vertelde nog hoe verschrikkelijk de uitwerking van het bombardement was geweest. Gasbuizen waren gescheurd, de waterleiding kapot, het was een ravage”.

De meeste slachtoffers zijn op 22 mei 1940 op de Nieuwe Ooster begraafplaats begraven.

In De Tijd stond na de oorlog een herinneringsgedicht:

Op den Blauwburgwal is een bom geslagen,

Een atelier met één klap platgebrand”;

De dertig doden werden weggedragen:

Wie aan haar hart de brandwacht ging betrekken

Dien Pinkstermorgen en langs 't water kwam, zag daar 't devies, omspeeld van zonneplekken:

SPERA IN DEO, AMSTERDAM.

En hoe ging het verder

De ss Johan de Witt is in Amsterdam gebouwd door de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Mij. in opdracht van de Stoomvaart Maatschappij “Nederland”. Het schip werd op 2 mei 1919 te watergelaten. Oorspronkelijk had het mailschip dat de dienst onderhield tussen Amsterdam en Batavia accommodatie voor 389 passagiers in vier klassen. Na aankomst in Batavia in 1940 werd het in Sydney verbouwd tot troepentransportschip voor 3.000 militairen. In de Tweede Wereldoorlog maakte het zo'n 220.000 zeemijl, en na de oorlog vervoerde het Franse soldaten tussen Frankrijk en Indo-China. In 1948 heeft de SMN het schip verkocht aan een Grieks/Panamese reder. Op 2 december 1957 stootte het schip lek bij Ierland en in 1958 werd het wrak in Hendrik Ido Ambacht gesloopt.

De Stoomvaart Maatschappij “Nederland” werd op 13 mei 1870 in Amsterdam opgericht. In 1970 volgde een fusie met andere rederijen en ontstond de Nederlandsche Scheepvaart Unie, die in 1977 onder naam Neddlloyd opereerde. In 2000 kwam de fusie met het Engelse P & O tot stand en in 2005 werd de onderneming overgenomen door de Deense transportonderneming Maersk.

Het Scheepvaarthuis, dat in 1914 aan de Prins Hendrikkade gebouwd is in de stijl van de Amsterdamse School, was het kantoor van een zestal rederijen, waaronder de Stoomvaart Maatschappij “Nederland”. In 1983 kwam er het hoofdkantoor van het Gemeente Vervoer Bedrijf. In 2004 verliet de GVB dit gebouw en sinds 2007 is het Grand Hotel Amrath er gevestigd.

De N.V. Koffie-Handelmaatschappij "Matagalpa" werd op 1 maart 1919 opgericht door Isaac Cohen Bendiks onder de naam N.V. Koffie-Handelmaatschappij van Cohen-Bendiks. Zijn zoon en opvolger Harry Cohen Bendiks vertrok in 1940 naar New York. Op 15 maart 1941 werd de naam van de vennootschap gewijzigd in N.V. Koffie-Handelmaatschappij "Matagalpa". Cohen Bendiks begon tijdens of na de oorlog een bedrijf in New York en keerde na de oorlog niet bij de vennootschap terug. In 1952 betrok N.V. Matagalpa het door architect Th. Lammers herbouwde pand aan de Herengracht, hoek Blauwburgwal. De onderneming werd overgenomen door De Gruyter/Unilever en later doorverkocht aan een Engelse investeringsmaatschappij, die in 1974 overging tot opheffing van het bedrijf.

De vernielde huizen aan de Blauwburgwal en Herengracht zijn na de oorlog herbouwd. De herbouw van de oude huizen was aanleiding tot felle discussies. "Het oude imiteren is uit den boze, maar hypermodernisme zou de sfeer van de grachten schaden", stond in het Algemeen Handelsblad van 26 juli 1952. Toch verdedigde architect J.P. Mieras de beslissing van collega J.T. Lammers om op het nieuwe hoekhuis een Venetiaans aandoende loggia te bouwen.

Bronnen

Algemeen Handelsblad, 12 mei 1940, p. 9; 20 juni 1940, p.7; 8 april 1952, p. 2; 26 juli 1952, p. 2

Archiefdienst van de Gemeente Amsterdam, Afdeling Post- en Archiefzaken van de Brandweer Amsterdam

Bataviaasch Nieuwsblad, 27 juni 1940, p.3; 9 juli 1940, p.1

De Grachtengordel van Amsterdam, Amsterdam Publishers, 2000, p. 25

De Sumatra Post, 11 juli 1940, p. 3; 3 augustus 1940, p. 3 ; 8 augustus 1940, p. 3

De Tijd, 11 mei 1940, p. 2; 13 december 1940, p. 4; 22 juni 1946, p. 4

Een kleine geschiedenis van Amsterdam, Geert Mak, Atlas Contact Uitgeverij, 2012

Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, deel 3, p. 183

Het Oorlogsdagboek 1940 – 1945, P. Dozy

Het Parool, 11 mei 2010, p. 8

Het Volk, 11 mei 1940, p. 1; 21 mei 1940, p. 5

Kroniek van Amsterdam over de jaren 1940 – 1945, 11 mei 1940

Soerabaiasch Handelsblad, 9 juli 1940, p.2

Stadsarchief Amsterdam, Alex van Reenen

Stadsarchief Amsterdam, Beeldbank

en

www.amsterdamsegrachtemhuizen.info

www.bhummel.dds.nl

www.defensie.nl

www.stoomvaartmaatschappijnederland.nl

www.verzetsmuseum.org

Toevoeging auteur

- "Er vielen op Amsterdam bommen waarbij veel doden te betreuren waren.

11 mei 1940 - hoek Blauwburgwal/ Herengracht, door Duitsers

10 juli 1940 - Nassaukade, door Duitsers

22 juli 1940 - Velsersweg (Ford fabriek), door Duitsers

23 juli 1940 - Zunderdorp, door Duitsers

13 augustus 1940 - Wilhelminagasthuis en omgeving, geallieerden

13 augustus 1940 - Paramariboplein, geallieerden

13 augustus 1940 - Tuindorp Oostzaan, geallieerden

31 augustus 1940 - Buiten-IJ (een machine-fabriek werd vanuit de lucht vernield), onbekend door wie

28 september 1940 - Recht Boomsloot, door de geallieerden

7 tot en met 12 oktober 1940 - (Concertgebouwbuurt, het Muiderpoortstation en het Amsterdamsche Bos), door Duitsers

8 oktober 1940 - Rivierenbuurt (o.a. Vecht- en Lekstraat), door Duitsers

11 oktober 1940 - Tuindorp Oostzaan, door Duitsers

1 november 1940 - Eerste Helmersstraat (WG ziekenhuis, een Duits deel werd getroffen), geallieerden"

Behalve over de bommen op de Blauwburgwal heeft over de andere bombardementen niets meer in de krant gestaan. Dit overzicht is na de oorlog gemaakt.

Prof L. de Jong noemt in zijn standaardwerk over het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog een aantal van 51 doden. In dossier 249-0432-B13 blijkt dit getal door de Jong te zijn gebaseerd op een notitie van H. Booltink, die refereert aan andere ooggetuigen die spraken van 51 doden. De notitie van Booltink is kennelijk pas opgetekend in maart 1941. De Amsterdamse Brandweer heeft het over 44 doden. In het overzicht van overledenen in Amsterdam staan ook 44 doden tussen 11 mei en 21 mei 1940 vermeld met de aantekening "bominslag". Het definitieve aantal doden aan de Blauwburgwal moet 44 zijn geweest.