



nummer 46
september 1991

TIJD-SCHRIFT



HISTORISCHE VERENIGING VLAARDINGEN

Bij de voorpagina:

Station Vlaardingen zoals vele Vlaardingers het kenden en kennen.



TIJD-SCHRIFT

Nummer 46, september 1991

HISTORISCHE VERENIGING VLAARDINGEN

INHOUD

pagina

Redactioneel 3

Van de voorzitter 4

Artikelen

*1891 - 1991 Honderd jaar spoorlijn Schiedam
- Vlaardingen - Maassluis*
door Matthijs A. Struijs 7

*De Vlaardingse haringvisserij van
1950 tot heden*
door W. Droppert 73

Diversen

Nogmaals oproep A. Pontier 89

"Dossier Borsboom" 90

... vervolg zie pagina 2



HISTORISCHE VERENIGING VLAARDINGEN

vervolg ...

INHOUD

Uit de commissies	91
Uit het bestuur	101
Nieuws van de Excursie-commissie	102
Nieuws van de Lezingencommissie	103
Nieuws van de Werkgroep Open	
Monumentendag	105
Mededeling over de cursus "Ken uw stad" en "Service-team Vlaardingen"	107
Vragenrubriek	108
Boeken	109
Agenda	117
Inhoud volgende Tijd-Schrift	120



REDAKTIONEEL

Het tweede Tijd-Schrift van 1991 opent (na dit Redactioneel) met het gebruikelijke stukje van de voorzitter. Hij maakt u erop opmerkzaam dat er volgend jaar een feestje voor onze club te vieren valt. De Historische Vereniging Vlaardingen bestaat dan 25 jaar (zoals u uiteraard weet!).

Van langere leeftijd is het bestaan van de spoorlijn Schiedam - Maassluis. Dat onze stad hieraan lag is geen toeval. Naast diverse activiteiten rond dit fenomeen heeft Matthijs Struijs de Vlaardingse zaken op een rijtje gezet. Ook de Agenda verderop in dit nummer schenkt aandacht hieraan. Verschillende bedrijfstakken profiteerden van de spoorlijn, toch zeker ook de naoorlogse visserij. De heer W. Droppert bericht ons over deze bijna ongemerkt verdwenen eigenschap van Vlaardingen. In deze tijd van pogingen om het Vlaardingse "toerisme" op te peppen een aspect dat niet over het hoofd mag worden gezien!

We sluiten af met een hartekreet van de Commissie Stad en Monument. Interessant voor de bestuurders van ons Vlaardingen!

De redactie wenst u tot slot veel genoegen aan dit nummer.

Alle auteurs zijn zelf verantwoordelijk voor de inhoud van hun artikel.



VAN DE VOORZITTER

Terugblik/Vooruitblik is altijd een vast punt op de agenda van de bestuursvergaderingen van onze vereniging. We bespreken dan de afgelopen en komende activiteiten. Deze keer wil ik met u ook even terug en vooruit kijken. Als we terugkijken, dan was de algemene ledenvergadering één van de hoogtepunten van het afgelopen seizoen. Op die avond mochten we de heer A. Bakker als het **duizendste lid** van onze vereniging verwelkomen. Het verschijnen van het Historisch Jaarboek 1990 was er mede debet aan, dat het ledental sterk toenam. Ook de actieve werving van de leden mag hier zeker niet onvermeld blijven. Als bestuur ben je natuurlijk trots als de vereniging zo groeit. We zullen ons dan ook blijven inzetten u de kwaliteit te bieden, die u van ons gewend bent.

Een tweede hoogtepunt was de filmavond in april, jong en oud kon zijn hart ophalen aan de oude Vlaardingse films die werden vertoond. Aan de reacties uit de zaal was te merken, dat het oude Vlaardingen bij velen nog leeft. Natuurlijk, we moeten vooruit kijken, stilstaan is achteruit gaan. Maar om Vlaardingen leefbaar en aantrekkelijk te maken, zal nu behouden moeten worden wat we nog hebben!

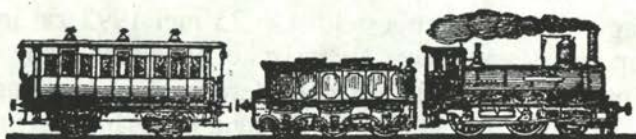
Vooruitblik: Een nieuw seizoen staat weer voor de deur en ook het jubileum komt dichterbij. De jubileumcommissie heeft al een aantal leuke evenementen bedacht. Vele zaken moeten hiervoor nog geregeld worden. Toch wil ik alvast de data onder uw aandacht brengen. t.w.: 25 januari 1992, dan hopen we een receptie en open dag voor de leden te houden. Een zeer aantrekkelijk programma zal



voor die dag worden samengesteld. Op 23 mei 1992 zal in de Grote Kerk en op de Markt een "Historische Muzikale" dag gehouden worden. Tot slot zal de Historische Vereniging Vlaardingen op 14 september 1992 tijdens Open Monumentendag bij en in het Hollandia-gebouw, zich groots manifesteren. Verder heeft de jubileumcommissie nog een aantal verrassingen in gedachten. We houden u op de hoogte!

In dit Tijdschrift ook weer het overzicht van de lezingen voor het komende seizoen, het ziet er weer prima uit. Ik hoop u dan ook weer in goede gezondheid op de lezingen te mogen verwelkomen.

Wout den Breems.



BULLETIN
VAN DE
VLAARDINGSCHЕ COURANT.

Uitgever J. F. C. BRUCKWILDER.

STATEN-GENERAAL
Eerste Kamer.

Zitting van 7 Juli 1882

Het Wetsontwerp tot Onteigening ten
behoefte van een Spoorweg van Rotter-
dam naar Vlaardingen en Maassluis, is
met **22** tegen **13** stemmen

AANGENOMEN.



1891 - 1991 HONDERD JAAR SPOORLIJN SCHIEDAM - VLAARDINGEN - MAASSLUIS

Matthijs A. Struijs

Inleiding.

Een eeuw geleden, op maandag 17 augustus 1891, 's morgens om 5.30 uur vertrok vanaf het spoorwegstation Schiedam de eerste trein via een enkelspoor naar Vlaardingen en naar Maassluis. Een zeer bijzondere gebeurtenis voor die beide steden: eindelijk waren ook zij aangesloten op het landelijke spoorweginet! Eindelijk ja, want aan de totstandkoming van deze lijn waren vele moeizame jaren van vragen, smeken, onderhandelen en vooral ook van teleurstellingen voorafgegaan. In het onderstaande artikel willen wij nagaan wat er allemaal gepasseerd is alvorens Vlaardingen voor het eerst door een trein werd aangedaan.

"Waar zouden we zijn zonder de trein ?".

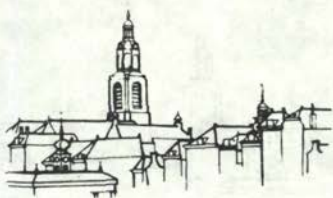
Deze slogan van de Nederlandse Spoorwegen kunnen we uitbreiden met: we zouden ons ook af kunnen vragen waar Maassluis, waar Vlaardingen zou zijn zonder de trein? Zeker, toen de spoorlijn Rotterdam - Hoek van Holland er nog niet was, waren er genoeg andere vervoersmogelijkheden. Trekschuiten, stoomboten, diligences en omnibussen voor personenvervoer waren er volop, terwijl voor het goederenvervoer diverse bodediensten in bedrijf waren. Maar gemakkelijk en snel was het allemaal niet. Vooral ook het goederenvervoer naar binnen- en buitenland kreeg, naarmate de handel toenam, problemen. De in Vlaardingen en Maassluis gevestigde haring- en vishandel zag graag een snellere manier om hun



Station — Vlaardingen



Een oud boemeltje bij station Vlaardingen.



bederfelijke waren door Nederland, maar ook naar Duitsland en België te vervoeren.

Toen dan ook de hoofdlijnen van de Staatsspoorwegen werden aangelegd was men er op gebrand daar snel een aansluiting op te krijgen. Maar dat bleek heel wat voeten in de aarde te hebben. Uiteindelijk werd, nu een eeuw geleden, het eerste deel van die aansluiting, de spoorlijn van Schiedam tot Maassluis geopend, waardoor men heel wat gemakkelijker kon reizen, terwijl de trein volop werd gebruikt voor het goederenvervoer.

Alvorens in te gaan op het moeizame ontstaan van die lijn, eerst kort iets over de vroegste geschiedenis van het rijden en reizen op een 'spoor'.

Geschiedenis.

Al in de eerste helft van de 16e eeuw werden in de mijnbouw in Midden-Europa houten banen gebruikt om zwaar beladen karren gemakkelijker te kunnen voorttrekken. In het begin van de 17e eeuw gebruikte men in Engeland in toenemende mate houten spoorbanen bij het met paardentractie vervoeren van steenkool.

In 1738 werden daar voor het eerst ook gietijzeren rails voor gebruikt. In 1804 werd in Engeland een stoomlocomotief ontworpen die in staat was een trein van 5 wagens met 70 passagiers met een snelheid van 8 kilometer per uur voort te trekken over een 15 kilometer lange, gietijzeren spoorbaan. Het duurde toen nog wel even eer de stoomlocomotief gemeen goed werd. In 1805 werd weliswaar al de eerste openbare spoorweg tussen Croydon en Wandsworth in Surrey geopend, maar de trekkracht moest toen nog letterlijk in paardekracht worden uitgedrukt.



Vlaardingen — Station.

Station Vlaardingen met woning.



Pas op 27 september 1825 werd tussen Stockton en Darlington de eerste lijn met stoomtractie geopend, maar die was nog uitsluitend bestemd voor het vervoer van kolen. De locomotief die op deze lijn reed was ontworpen door G. Stephenson. Op 15 september 1830 kwam de spoorlijn tussen Liverpool en Manchester tot stand, die zowel voor goederen als personenvervoer bedoeld was en met stoomlocomotieven werd geëxploiteerd.

Engeland heeft dus de primeur van het spoorweggebeuren gehad maar het vervoer per spoor op het vasteland van Europa is toch ook al oud. De eerste stoomtreinen gingen in België en Duitsland al in 1835 rijden. Tussen Brussel en Mechelen en Neurenberg en Furth.

Eerste Nederlandse spoorlijn.

Toch werd het plan om ook in Nederland spoorwegverbindingen aan te leggen niet geïnspireerd door de Europese spoorwegen, maar door die van Engeland. In 1830 diende luitenant-kolonel der Artillerie W.A. Bake bij zijn generaals een ontwerp in voor een spoorwegverbinding tussen Amsterdam en Keulen. Een dienstreis naar Engeland had hem enthousiast gemaakt voor spoorwegaanleg. Dat zijn plan een lijn Amsterdam - Keulen inhield had dezelfde reden als de latere aanleg van de lijn Rotterdam - Maassluis, namelijk: ten dienste van de handel. In dit geval om een betere verbinding te maken tussen Nederland en het Duitse achterland. Bake's plan werd goed onthaald en Koning Willem I gaf toestemming het traject op te meten en de kosten ervan te begroten.

Helaas mislukte het plan omdat de door Bake opgerichte IJzeren Spoorweg Maatschappij geen kans zag de benodigde gelden te verkrijgen (6 miljoen gulden voor een enkel of 12 miljoen gulden voor een dubbel spoor). Bake trok zich teleurgesteld terug, maar



zijn rol werd overgenomen door een andere militair, namelijk de Kapitein-Ingenieur bij de Genie, W.C. Brade. Deze lukte het in september 1834 concessie te verkrijgen voor een spoorweg van Amsterdam naar Rotterdam, als 'proefproject' voor de lijn naar Keulen. De door hem opgerichte Hollandsche Spoorweg Maatschappij, (HSM), beter bekend als Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM), opende op 20 september 1839 het eerste baanvak van haar spoorweg, het traject Amsterdam - Haarlem¹.

De aanleg van dit baanvak was al in 1837 begonnen, maar de benodigde grond voor de lijn moest veelal door middel van onteigening in eigendom van de maatschappij worden gebracht. De eigenaren van de gronden konden echter met de uit 1810 daterende Onteigeningswet in de hand, die onteigening eindeloos lang traineren. En wie vrijwillig wilde verkopen vroeg voor de soms waardeloze stroken grond veel te veel geld. Dat de maatschappij en haar aandeelhouders deze vertragingen en hoge kosten beu werden laat zich denken. Vandaar ook dat men die eerste trein in 1839 om het land van boer Van der Gaag heen liet rijden in plaats van er overheen, toen deze zijn land niet wilde verkopen².

Ook adellijke grootgrondbezitters lagen nogal eens dwars. Zo is bekend dat de spoorlijn over het land bij Vleuten, dat eigendom was van Graaf van Zuylen van Nijvelt van de Haar, alleen aangelegd mocht worden als er in Vleuten een stationnetje kwam en daar elk uur een trein zou stoppen. Aan die wens werd gevolg gegeven en de regeling van de uurtrein is nog steeds van kracht.

De lijn Amsterdam - Rotterdam, via Haarlem, Leiden, Den Haag en Delft, bereikte in 1847 via Schiedam zijn eindpunt: de Delftse Poort te Rotterdam³.

In verband met de structuren van de te passeren steden gaf het

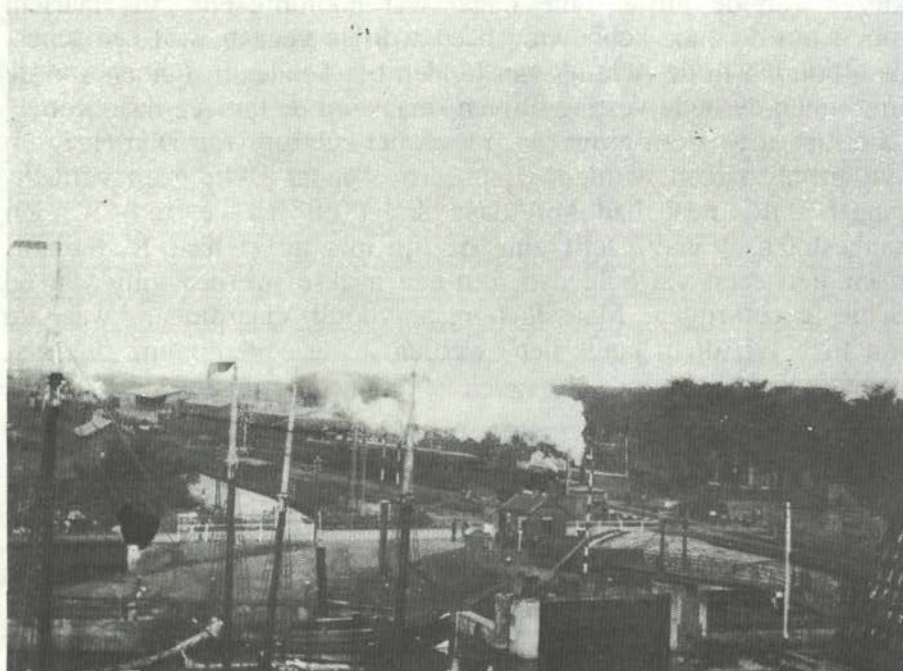


kiezen van de juiste route nogal wat hoofdbreken. In Haarlem moest om de oude bebouwing heen worden gegaan, wat een scherpe afbuiging in de richting van Leiden betekende. In Leiden kon de lijn buiten de oude vesting blijven, maar om de omweg naar Rotterdam niet al te groot te maken, moest het centrum van Den Haag op vrij grote afstand worden gepasseerd. Omdat Delft geen verdedigingsfunctie meer had kon daar direct op het centrum worden aangesloten. Vanuit Delft ging de lijn niet direct naar Rotterdam, maar liep eerst via Schiedam om een haakse overbrugging van de Schie te verkrijgen. Maassluis, maar vooral Vlaardingse, waar de lijn toch vrij dicht langs liep, werden in deze verbinding dus niet opgenomen⁴.

Geruchten.

In Vlaardingse werd het niet opnemen in deze lijn van meet af aan zeer betreurd. Vandaar ook dat toen in 1854 het gerucht begon te circuleren dat een Engelse maatschappij concessie zou hebben aangevraagd "tot de daarstelling van eenen spoorweglinie aan de Hoek van Holland", het Vlaardingse stadsbestuur daar onmiddellijk op inging. Op 1 juli 1854 besloot de gemeenteraad zich tot de commissaris des Konings te wenden en hem te vragen in hoeverre dat gerucht op waarheid berustte, "ten einde tijdige pogingen van hier aan te wenden om gemeentebelangen met de onderneming zoo nabij mogelijk in verbinding te brengen"⁵.

Tijdens de volgende raadsvergadering werd ook nog besloten de minister van Binnenlandse Zaken te verzoeken om, indien de concessie inderdaad zou worden verleend, daarover geïnformeerd te worden, om zo vroeg mogelijk een voorstel tot verbinding van Vlaardingse met die lijn te kunnen indienen⁶. Uit de notulen van die vergadering blijkt dat die lijn in Hoek van Holland zou begin-



Opname van vóór 1919 van de spoorlijn met rechts de "Kippenbrug" over de sluizen.



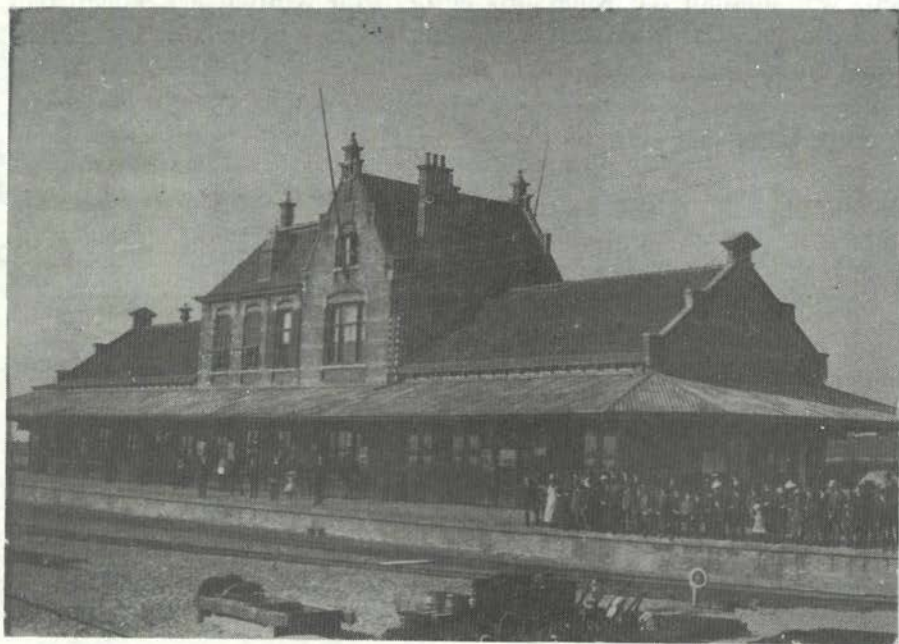
nen, wat inhoudt dat Maassluis eerder zou worden aangedaan dan Vlaardingen. Of Maassluis eveneens op het gerucht heeft gereageerd is ons niet bekend.

Weinig kans van slagen.

Op 11 augustus 1854 kwam via de commissaris des Konings het antwoord van de minister en daaruit blijkt dat er geen concessie was aangevraagd en, "indien gedaan wordende, oppervlakkig beschouwd weinig kans van slagen heeft". Die baan was dus van de baan. In de B & W-vergadering van Vlaardingen praat men er niet meer over na: het bericht van de minister wordt 'voor notificatie' aangenomen⁷. Drie jaar lang vernemen we niets meer over de spoorlijn, maar op 4 september 1857 deelt de burgemeester van Maassluis, J.C. van der Lelij, aan zijn Vlaardingse collega mee dat hij een onderhoud zou hebben met de heer W.M. Hop te Rotterdam, "die betrokken is bij de aangevraagde spoorweg". Dat duidt op een nieuwe concessie-aanvraag, maar verder is hierover niets bekend geworden. Ook over het gesprek tussen beide heren niet, want Van der Lelij zou met zijn Vlaardingse collega beraadslagen als het gesprek een gunstig resultaat zou hebben. En daar werd niets over aangetroffen⁸.

Provinciale Commissie.

Toch liet men de zaak niet rusten, want in de B & W vergadering van 13 november 1858 had burgemeester Drossaart van Vlaardingen een mededeling. Reder A. Hoogendijk Jzn had hem schriftelijk medegedeeld dat hij in de vergadering van Provinciale Staten het voorstel had gedaan om een commissie te benoemen, die tot taak zou krijgen onderzoek te doen naar de mogelijkheden om in de provincie Zuid-Holland "spoorweglienen zouden kunnen daarge-



Oude prent van het station.



steld en in verbinding gebracht worden, met de bestaande hoofdlijn⁹. Dit voorstel werd voldoende ondersteund, zodat de commissie werd benoemd. Over het belang van deze zaak lichtte Drossaart de gemeenteraad in op 24 januari 1859 en vroeg de leden "wat van gemeentewege aan de totstandkoming van een spoorlinie langs deze gemeente kon worden bijgedragen". De raadsleden lazen de brief van Hoogendijk nog eens door en kwamen toen tot de conclusie dat het nog veel te vroeg was om nu al bepalingen te maken. Maar als de lijn er eventueel zou komen, dan was men bereid een bijdrage te leveren¹⁰.

Spoorwegwetten.

Aan het eind van hetzelfde jaar 1859 nam de Tweede Kamer de spoorwegwet Van Bosse aan, maar later verwierp de Eerste Kamer deze wet. De spoorwegwet van minister Van Hall uit 1860 voorzag in de aanleg van negen spoorlijnen, maar daar was geen lijn Rotterdam - Maassluis bij. Dit had alles te maken met de plannen die er toen al waren voor de doorgraving van de rivier naar Hoek van Holland ten behoeve van een betere verbinding vanuit zee naar Rotterdam. Zolang het tracé van wat de Nieuwe Waterweg zou worden niet was vastgesteld, kon ook het verloop van de spoorlijn niet worden aangegeven.

Op 24 januari 1863 werd de doorgraving uiteindelijk geregeld en op 3 juli van hetzelfde jaar werd de exploitatie van de Staatsspoorwegen eveneens geregeld. Die regeling betekende echter niet dat het spoorwegnet werd uitgebreid. Dat zou nog 12 jaar duren en toen die uitbreiding eindelijk kwam was de lijn naar Maassluis of Hoek van Holland daar nog steeds niet bij. Maar in die 12 jaar zat men niet stil. Diverse particulieren probeerden via concessies de lijn van de grond te krijgen.



Concessionaris P.F.W. Mouton.

In 1866 kreeg de Haagse architect P.F.W. Mouton, in samenwerking met de Londenaar France, concessie voor de aanleg van een spoorlijn van Rotterdam, via Vlaardingen en Maassluis, Hoek van Holland en Monster naar Den Haag¹¹. Hij slaagde er toen niet in om het benodigde kapitaal bijeen te krijgen, maar uit de notulen van de Vlaardingse gemeenteraad weten we dat Mouton eind 1868 "andermaal bezig is aan de vroeger door hem beproefde spoorweg, waarvan het plan zou wezen om de lijn te brengen langs Emaus".

"Langs Emaus" wilde zeggen dat hij een tracé had uitgestippeld dat ten noorden van de stad lag. Dit in tegenstelling tot zijn eerdere plan, dat in een zuidelijk van de stad gelegen traject voorzag. Hoewel de gemeenteraad geen grote verwachtingen van dit plan had, werd uit die raad toch een spoorwegcommissie geformeerd, die met Mouton ging praten¹². Dit gesprek leverde echter zó weinig op, dat de burgemeester "in zijn primitieve overtuiging bevestigd was dat het ontwerp nog maar zeer jong in de geboorte is"¹³.

Toch kreeg Mouton in 1868 wederom de concessie en daarover benaderde hij Drossaart in een privé brief, waarin hij mededeelde dat hij zich sedert het verkrijgen van de concessie "onledig" hield met het zoeken naar kapitaal, waarvan hij al 3/4 deel had gevonden. Hij verwachtte van de inwoners van de plaatsen die het meeste belang bij de spoorlijn zouden hebben de nog benodigde 67 ton bij elkaar te krijgen¹⁴. Burgemeester Drossaart van Vlaardingen en zijn Schiedamse collega Van Dijk bespraken deze zaak in april 1869 en ook de Schiedamse burgemeester liet duidelijk merken niet veel vertrouwen in de zaak te hebben. Bovendien kon hij zeggen dat er van Schiedam geen enkele financiële bijdrage verwacht kon worden. Maar hij zou Mouton nog eens aan de tand voelen en het

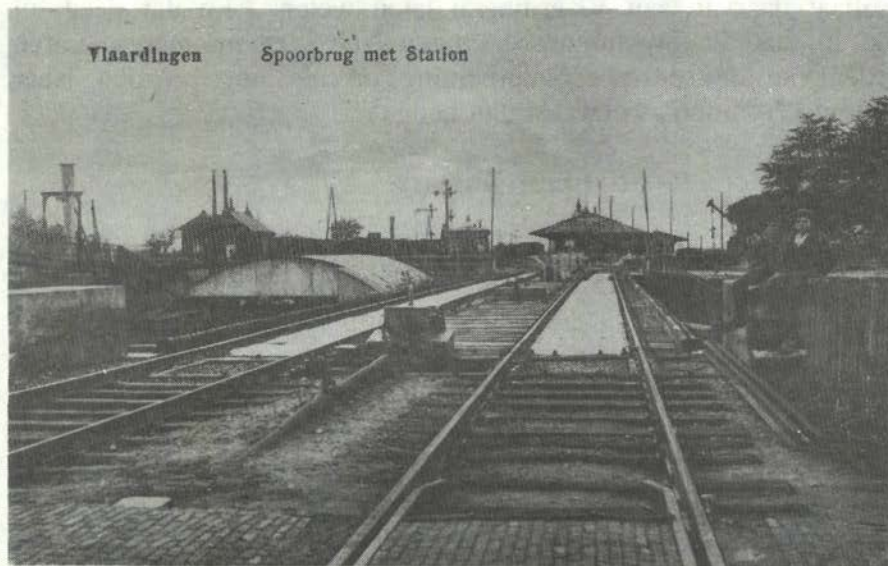


resultaat daarvan aan Vlaardingen laten weten¹⁵. En dat deed hij ook: hij had de overtuiging gekregen "dat men nimmer te voren verder van de spoorwegonderneming op het oog bij den Heer Mouton verwijderd is geweest dan heden"¹⁶!

Nieuwe concessionaris: G.S. Pieters.

Mouton heeft ook voor de tweede keer geen kans gezien om het nodige kapitaal bijeen te brengen, want op 6 oktober 1869 blijkt er een andere aspirant concessionaris te zijn. Vanwege enige vertrouwelijke mededelingen van de burgemeester kwam de gemeenteraad op die dag in besloten zitting bijeen. Nadat de burgemeester nadrukkelijk geheimhouding had verzocht, deelde hij mee dat hij op 27 september een "confidentieel onderhoud" had gehad met de heer G.S. Pieters, firmant van Hudig & Pieters te Rotterdam. Deze heer wilde op basis van de plannen van Mouton, concessie aanvragen. De aanleg zou geheel door al aanwezig Engels kapitaal worden gefinancierd. De door minister Fok geëiste garantie voor uitvoering van de onderneming, 300.000 gulden was eveneens beschikbaar en kon onmiddellijk worden gestort. Voorts gaf de heer Pieters "de meest stellige verzekering, dat de op het oog zijnde lijn er komen zal en er komen moet. Het kapitaal is aanwezig en disponibel". (De onderstreping duidt er o.i. op dat hierbij ter bekrachtiging van de woorden, met de vuist op tafel is geslagen!)

Dit zag er niet slecht uit en de burgemeester reageerde deze keer dan ook zeer positief, vooral ook omdat van de gemeente geen kapitaal werd gevraagd. Hij had dus alle medewerking beloofd. In een na het gesprek gevolgd schrijven had Pieters het belang van een spoorlijn nog eens onderstreept, door te wijzen op de verhoging van de waarde van bederfelijke artikelen zoals fruit en vis, als die sneller konden worden verzonden. Andere produkten die hier per



De aloude spoorbrug met station.



schip aankwamen en voor de binnen- en buitenlandse markten bestemd waren konden dan ook veel sneller worden vervoerd.

Samen met de weer opgeroepen spoorwegcommissie had de burgemeester al een conceptadres (verzoekschrift) aan de minister van Binnenlandse Zaken opgesteld. De Engelse belangstelling voor de lijn blijft al die jaren door opvallend. Uit dat adres blijkt namelijk dat ook Pieters een Engelse partner had, namelijk ene Beeton. Ook latere concessionarissen handelden vaak in compagnonschap met Engelsen. De hoofdmoot van het adres wordt gevormd door de volgende tekst:

"Dat deze gemeente genoegzaam uitsluitend bestaat door Handel en Visscherij, welke takken van nijverheid in haar midden op zulk eene uitgebreide schaal worden uitgeoefend als zeker in geene en andere gemeente van ons Nederland, van gelijken rang plaats heeft; ten bewijze waarvan adressant de vrijheid neemt uwe Excellentie onder de aandacht te brengen dat de Haring en Kabeljaauwvisscherij alhier wordt gedreven met 60 schepen, behalve 40 vaartuigen die voor rekening van elders wonende reeders in deze gemeente ter visscherij worden uitgerust of hunne vangst alhier aan de markt brengen, en dat met een 30 tal hier te huis behoorende schepen en een veel grooter aantal vreemde bodems die voor Vlaardingsche rekening bevracht worden een geregelde vaart en handel met het buitenland wordt onderhouden, vooral met bijna alle landen van Europa; terwijl de produkten van Spanje en Portugal bijna uitsluitend in deze gemeente worden aangevoerd. Dat echter het vervoer dier handelszaken alhier, niet meer kan geschieden naar de behoefte van den tegenwoordigen tijd; immers in ons land zoowel als in



Station Vlaardingen Oost rond 1900.



naburige concurrente rijken bestaan allerwege de voor den handel onmisbare aansluitings spoorwegen of zijn die in aanleg, terwijl onze gemeente voor hare belangrijke scheepvaart en handel tot heden geheel van dat voorrecht verstoken is; zoodat wil zij kunnen en blijven wedijveren eene aansluitingslijn voor haar eene levensbehoefte is geworden".

Het stuk eindigde met het verzoek van de gemeenteraad om de bedoelde concessie zo spoedig mogelijk te verlenen. Nadat de raad zijn bijval met het adres had betuigd, had Drossaart nog een mededeling. Bij hem op het stadhuis had zich een civiel-ingenieur uit Roermond gemeld, met een vraag over de richting van de spoorlijn zoals Mouton zich had gedacht. De man, ene Overmars, had een kaartje bij zich waarop een project geschetst was voor een station bij het Prikkengat, wat Drossaart herkende als het eerste plan van Mouton. Drossaart had de man geholpen, maar hem natuurlijk ook gevraagd voor wie hij werkte. Tot verbazing van Drossaart verklaarde de ingenieur dat niet te weten! Ook op herhaalde vragen over zijn opdrachtgever was het de burgemeester niet gelukt enige verklaring uit de man te krijgen. Kennelijk was nog iemand anders met de concessie bezig en dat zou een combinatie van de bankier Pincoffs uit Rotterdam en Raphal & Sons te Londen kunnen zijn geweest. Overigens was dit niet de laatste die de concessie-aanvraag deed. Er zijn er nog meer geweest, maar we laten die nu rusten¹⁷.

Toch een Staatslijn?

In 1875 boden de heren Kappeljine van de Copello c.s. de Tweede Kamer een wetsontwerp aan voor aanleg van nieuwe spoorwegen. Daarin zat ook de lijn Rotterdam - Hoek van Holland, maar met die beperking dat die lijn pas aangelegd zou worden als de werken van de doorgraving van de Hoek van Holland gereed zouden zijn. Vol-



gens de wetsontwerpers was er nog geen behoefte aan die lijn, die zal "eerlang geboren worden" veronderstelden zij.

Een reactie op dit teleurstellende wetsontwerp van Vlaardingse zijde, maar waarin ook Maassluis en het gehele Westland werden betrokken, bleef niet uit. Het gemeentebestuur zond de Tweede Kamer een adres waarin die teleurstelling werd uitgesproken: "Doch, helaas!" en waarin men zich afvroeg: "Indien zelfs de verbeterde waterweg van Rotterdam naar Zee niet in uitvoering ware gekomen en er dus geen sprake kon zijn van eene baan naar den Hoek van Holland, zou dan de belangrijkheid van Vlaardingen, Maassluis en het gansche Westland niet genoegzaam zijn geweest om die streek in deze gelijk te stellen met anderen, die men nu met spoorwegen wil begunstigen?".

Vervolgens vestigde men de aandacht op de haringvisserij, die in 1874 met 71 schepen werd uitgeoefend, die 2.600 last (2.600 x 14 tonnen) gezouten haring en circa 1 miljoen stuks steurharing aanbrachten. En ook dat de handel van haring en vis vrijwel uitsluitend in Vlaardingen plaats vond, om vervolgens niet alleen door Nederland te worden verzonden, maar ook naar Duitsland en België. Verder wordt herinnerd aan de 20 koopvaardischepen die op Portugal, Spanje en Noorwegen voeren. En aan de diverse fabrieken en trafieken in Vlaardingen, maar ook aan de landerijen in Vlaardinger-Ambacht, die "eene belangrijke hoeveelheid van de beroemde Delflandsche boter voortbrengt". Al die zaken en handel maakten het toen 9.000 zielen tellende Vlaardingen tot één van de bedrijvigste gemeenten in Nederland en in ieder geval van het gewest. Nut, spoed en voordeel zou een spoorwegstation in Vlaardingen aanbrengen! De handel per spoor stelde men op 100 lasten of 40 "waggons".

"Het Gemeentebestuur gelooft voldoende aangetoond te

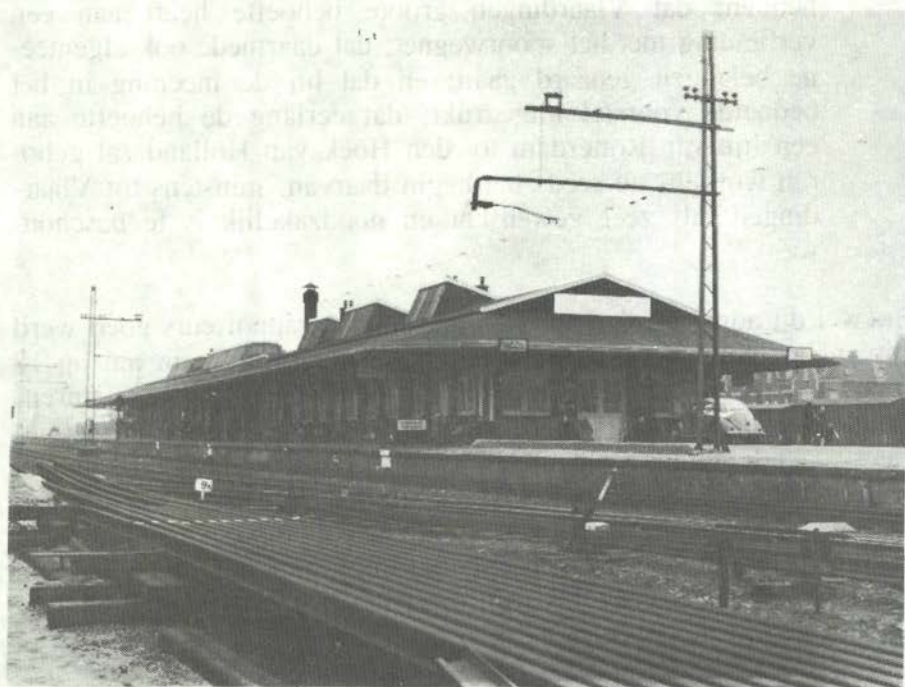


hebben: dat Vlaardingen groote behoefte heeft aan een verbinding met het spoorwegnet; dat daarmede ook algemeene belangen gepaard gaan; en dat bij de meening in het bedoelde voorstel uitgedrukt, dat eerlang de behoefte aan een lijn van Rotterdam tot den Hoek van Holland zal geboren worden, nu reeds het begin daarvan, minstens tot Vlaardingen, als zeer gewenscht en noodzakelijk is te beschouwen"¹⁸.

Hoewel dit adres bij de kamercommissie van rapporteurs goed werd ontvangen, vond het gemeentebestuur het toch raadzaam om op 17 augustus 1875 andermaal een adres aan de Tweede Kamer te sturen. Onder verwijzing naar het vorige adres werd nogmaals met de meeste aandrang verzocht mee te werken "aan een spoedige daarestelling van een Staats-Spoorweg van Rotterdam, langs Vlaardingen naar den Hoek van Holland"¹⁹. Een Staatsspoorweg had kennelijk toch de voorkeur boven een particuliere lijn. Het aanvragen van een concessie was overigens iets wat tot vrij kort voor de feitelijke aanleg van de lijn mogelijk bleek te zijn.

Eindelijk succes!

De beide adressen hadden succes! Op dinsdag 26 oktober 1875 kon de Nieuwe Vlaardingsche Courant per extra bulletin de Vlaardingers mededelen dat het amendement op het wetsvoorstel, uitgebracht door de commissie van rapporteurs, tot doortrekking van de lijn Rotterdam of Schiedam langs Vlaardingen en Maassluis tot Hoek van Holland, met 42 tegen 31 stemmen was aangenomen! De volgende dag schreef de krant dat het bericht door de Vlaardingers "met onbeschrijfelijke ingenomenheid was begroet". Men had zelfs de nationale vlag uitgestoken: "Zowel van gemeentegebouwen als van vele woningen der ingezetenen en de in de haven liggende



Station Centrum. Waarschijnlijk werd deze foto voor reclame-doel-einden gebruikt gezien het afgeplakte naambord op de kop van het gebouw.



schepen". Men verwachtte veel van de spoorwegverbinding: Nieuw leven en vertier in de gemeente, bevordering van handel en nijverheid en de ontwikkeling en bloei daarvan en de algemene welvaart. Kortom: men was in Vlaardingen blij met de toezegging en dat zal in Maassluis niet minder zijn geweest. Maar een wet vaststellen is één, hem uitvoeren is twee. Want het zou nog 16 moeizame jaren duren voor dat de stations van Vlaardingen en Maassluis voor de eerste maal door een trein werden aangedaan!

Stationkeuze.

De Vlaardingers, onwetend van de lange weg die nog te gaan was, gingen voortvarend aan het werk. Al op 28 oktober, twee dagen na de aanneming van het wetsvoorstel, belegden de spoorwegcommissie, de gemeenteraad en een aantal belangstellenden, ongetwijfeld reders, haringhandelaren en fabrikanten, een bijeenkomst in de zaal Harmonie om de plaats van het te bouwen station te bepalen, waarmede dan tevens de richting van de lijn zou zijn aangegeven. Er kwamen drie plannen ter tafel voor de plaats van het station: 1. Aan de westzijde van de Haven bij het Prikkengat (het oude plan van Mouton dus). 2. Aan de noordzijde van de Maasdijk, bij de korenmolen aan de Kortedijk (het tweede plan van Mouton: "langs het Emaus") en 3. in het land ten oosten van de Hoflaan, achter het Liefdegesticht (ongeveer ter plaatse van de huidige Emmastraat en de Hofsingel).

De voorkeur bleek uit te gaan naar de laatste mogelijkheid. Dat was inderdaad voor een station wel een gunstige plek: in het hart van de stad, want men had toen al plannen voor het volbouwen van de tegenwoordige Oostwijk en door het ontstaan van die wijk werd de omgeving van de Oude Haven inderdaad méér het centrum van de stad, dan het oude centrum rond de Markt. Men had waarschijnlijk



"Halte Schiedamsche Dijk".



geleerd van de plaatsing van het Haagse Hollandsche Spoor station, dat men bij de aanleg van de lijn Amsterdam-Rotterdam eigenlijk al te ver van het Haagse centrum af vond liggen, maar wat technisch niet anders was op te lossen. De spoorwegcommissie is meermalen bij de minister op bezoek geweest en zal dus de afstand Station Hollandsche Spoor - Binnenhof aan den lijve, of liever gezegd, aan de voeten hebben gevoeld. De Vlaardingse gemeenteraad ging de volgende dag unaniem akkoord met de gekozen plaats. Op 6 november daarna ging ook de Eerste Kamer akkoord met de wet en toen leek niets de aanleg van de spoorlijn Vlaardingen - Maassluis meer in de weg te staan. Maar men moest toch nog veel geduld oefenen.

Een andere richting.

In 1877 werd de lokatie Hoflaan als plaats voor het station al onzeker. Men hield er namelijk ernstig rekening mee dat de Staat toch zou kiezen voor een buitendijks tracé aan de zuidkant, in plaats van aan de noordkant van de stad. De Vlaardingers waren er niet echt rouwig om. Integendeel: de zuidelijke route kwam eigenlijk wel heel goed uit, want de spoordijk zou als extra waterkering kunnen fungeren. Bovendien had men al enige jaren plannen om in de Haven sluisdeuren aan te brengen om eindelijk eens af te komen van de hinderlijke en schadelijke overstromingen die meermalen per jaar plaats vonden. Aan beide zijden van de Haven liepen dan de pakhuizen, de woonhuizen en de straten onder en die ellende strekte zich zelfs uit tot achter in de Havenstraat. Maar het aanbrengen van zo'n sluis was een kostbare zaak. Ruw geschat kwam dat op een 115.000 gulden en dat bedrag kon Vlaardingen onmogelijk zelf opbrengen. Men vond dat, als er nu toch een spoorbrug moest worden gemaakt, dan tegelijkertijd wel een sluis kon worden geplaatst en in die richting werd dan ook met succes verder ge-



werkt²⁰.

Het definitieve plan.

Op 4 juli 1881 werd het tracé van de lijn definitief vastgesteld: "De spoorweg van Rotterdam naar Maassluis is ontworpen door de Gemeenten Overschie, Schiedam, Kethel, Vlaardinger-Ambacht, Vlaardingen, Maasland en Maassluis". Het Vlaardingse deel zal een lengte hebben van 1.477,50 meter en doorsnijdt behalve drie kaden ook de haven van Vlaardingen". Het station werd geprojecteerd ten zuiden van het Prikkengat, wat op circa 4.800 meter was van het station Schiedam, met een haven achter het afzonderlijke goederenperron, die in verbinding zou staan met de Oude Haven. Deze haven, Spoorhaven genoemd, was bedoeld voor de goederenoverslag op de stoomboten naar de eilanden.

Onteigening.

Nadat het tracé was vastgesteld, kon in 1882 ook de grondonteigening beginnen, volgens een speciaal daarvoor gemaakte wet. Deze wet werd echter landelijk niet zo goed ontvangen. De Zutphensche Courant bijvoorbeeld meende dat de aanleg van de lijn was "een totaal overbodige weelde, geldverspilling", omdat "in Hoek van Holland niemand en niets van een schip op een spoorweg zal en kan gaan". De wet werd dan ook niet zonder slag of stoot aangenomen. Een lid van de spoorwegcommissie van Vlaardingen, J.C. van Büüren van Heyst, schreef hierover in zijn dagboek op 1e Paasdag, 9 april 1882:

"Een ongunstig Kamerverslag op het Wetsontwerp tot Spoorwegonteigening heeft ons als Spoorweg Commissie



nog al in beweging gebracht met een adres, een bezoek bij den Minister Klerk en verder bij de kamerleden Casembroot, Serret, Fabius. Waarschijnlijk zal er nog wel meer bemoeiing volgen. Er moet alles gedaan worden wat mogelijk is. Want valt die wet dan zijn wij weer voor langen tijd van de baan".

En op 13 mei schreef hij:

"De Spoorwegzaak heeft mij in de laatste weken nogal bezig gehouden. Gepasseerden dinsdag zou de wet in stemming gekomen zijn, maar tengevolge eener Conversie Wet en een tractaat met Frankrijk, beide verworpen, hebben de Ministers juist denzelfden dag ontslag genomen en zijn alle zaken bij de Kamer geschorst. Dus zoo na mogelijk aan het doel en toch nog zonder vrucht"²¹.

Een bezorgde Vlaardingse gemeenteraad zond op 31 maart 1882 opnieuw een adres aan de Tweede Kamer, inhoudende een advies van de reders, handelaars en industriëlen in Vlaardingen en verder het verzoek om de lijn door het centrum van de handelsbewegingen aan te leggen, namelijk in het zuidelijk deel van de gemeente. Een wat merkwaardig verzoek overigens, want in eerste instantie hadden de Vlaardingers in 1875 zelf voor een tracé ten noorden van de stad gekozen. Nu deed men alsof anderen dat voor hen bepaald hadden door op te merken "dat meermalen is aangetoond dat een lijn aan de noordzijde van Vlaardingen voor deze gemeente zoo goed als nutteloos zou zijn". En dan is het ook nog een beetje het intrappen van een open deur, want het wetsontwerp ging óók uit van het zuidelijke tracé. Maar vermoedelijk is het noordelijke tracé opnieuw in de Tweede Kamer ter sprake geweest, dus was er een reden om op de zuidelijke route aan te dringen²².

SPOORWEG

ROTTERDAM-MAASSLUIS.

De BURGEMEESTER der gemeente *Vlaardingen*,
maakt bekend:

- 1o. dat, ter voldoening aan art. 10 der wet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* No. 125) eene Commissie uit Gedeputeerde Staten der provincie Zuidholland, bijgestaan door den daartoe door het algemeen bestuur aangewezen ingenieur en het hoofd van het bestuur der gemeente, in het gemeentehuis aldaar zitting zal houden, Woensdag den 10 Januari a. s. des namiddags ten 1 ure, ten einde de bezwaren van belanghebbenden aan te hooren tegen het plan van aanleg van den spoorweg van Rotterdam naar Maassluis, en noodigt belanghebbenden uit om hunne bezwaren, ter plaatse en ure vermeld, mondeling of schriftelijk aan genoemde Commissie mede te deelen;
- 2o. dat de stukken bedoeld bij de eerste alinea van art. 12 en ter voldoening aan de tweede alinea van dat artikel van voornoemde wet, ter inzage van een ieder worden nedergelegd ter Secretarie der gemeente, van Zaterdag den 23 December aanstaande totdat de Commissie hare werkzaamheden binnen de gemeente heeft volbracht;
- 3o. dat het uitgewerkt plan van het geheele werk, bedoeld in de laatste alinea van art. 12 van meergenoemde wet, voor een ieder ter inzage zal liggen op de griffie der provincie Zuidholland.

Vlaardingen, den 22 December 1882.

De Burgemeester voornoemd,



Het bij het adres gevoegde advies van de reders etc. geeft interessante informatie over het handelsverkeer in Vlaardingen in die tijd²³. Om die reden wordt dit door 44 Vlaardingers ondertekende advies hierna als bijlage 1 opgenomen.

Steun van de Commissaris des Konings.

De bezorgdheid van de gemeenteraad werd gedeeld door de commissaris des Konings, die op 30 maart 1882 daarvan uiting geeft aan de minister:

"De Kamer schijnt de belangen van Vlaardingen en Maassluis niet genoeg te kennen, of althans niet te tellen. Tegenover vele bedrijven die kwijnen, bloeit de Nederlandsche Haringvisserij, maar om stand te houden en uitbreiding te erlangen tegenover de groote buitenlandsche concurrentie is eene doelmatige aansluiting aan het groote spoorwegnet een eerste vereischte".

Als voorbeeld wees hij de minister erop dat alleen al de firma Kikkert te Vlaardingen "in 1881 naar Staats- en Rhijnspoorweg 950 wagons 5.000 kilo per wagon, haring en visch zond, terwijl zowel te Maassluis en Vlaardingen verscheidene firma's in dien handel zijn en verscheidene duizenden wagons jaarlijks verzonden worden". Met deze woorden dacht hij voldoende de opmerking uit de Tweede Kamer weerlegd te hebben "dat een stoomtram aan de behoefte zou voldoen".

Schiedam heeft kennelijk bezwaren ingediend over de overbrugging van de Schie en ook daarop gaat de commissaris in. Als reden hiervoor noemt de commissaris een massa kleine spoelingsschuiten, maar daarvoor acht hij de brugopening groot genoeg. "Over de be-



staande brug van de Hollandsche Spoor te Schiedam passeeren dagelijks 25 á 30 treinen. Zoude nu een tweede brug, waarover zeker veel minder treinen zullen passeeren, zoo bezwarend zijn ?" vraagt hij zich af. De commissaris besloot zijn brief met op te merken "dat zijn grote belangstelling in de bloei van twee nijvere en flinke gemeenten in de provincie" hem de pen had doen opnemen om er op aan te dringen dat het wetsvoorstel ongewijzigd zou worden aangenomen. "Voor Vlaarding en Maassluis zal bij het totstandkomen van de door Uwe Excellentie ontworpen spoor de mogelijkheid bestaan om zich krachtig te ontwikkelen"²⁴.

Met slechts drie stemmen tegen werd de wet door de Tweede Kamer uiteindelijk tòch aangenomen. Van Büüren van Heyst schreef in zijn dagboek dat dit onverwachte succes een gevolg was van de ministeriële order die geen oppositie toeliet. Maar op 9 juli 1882 schreef hij:

"Woensdag werd een ongunstig verloop van de 1e Kamer over de Spoorweg bekend. Vrijdag zijn Kikkert, J. den Breems en ik den afloop wezen hooren in de 1e Kamer. Het resultaat was dat met 22 voor en 13 stemmen tegen, het ontwerp werd aangenomen, dus daarmee die zaak beslist. De ontvangst in de gemeente is zeer koeltjes, slechts enkele vlaggen. Onbegrijpelijk dat men bij menschen die op de hoogte van hun tijd willen zijn, zoo weinig belangstelling vindt en begrip om met den tijd medetegaan"²⁵.

Sabotage van de wet.

Er was dus wel weer een stap gezet op weg naar een eigen spoorverbinding, maar de zaak bleef slepend. Naar men wel heeft beweerd werd de zaak opzettelijk vertraagd door invloedrijke Rotter-

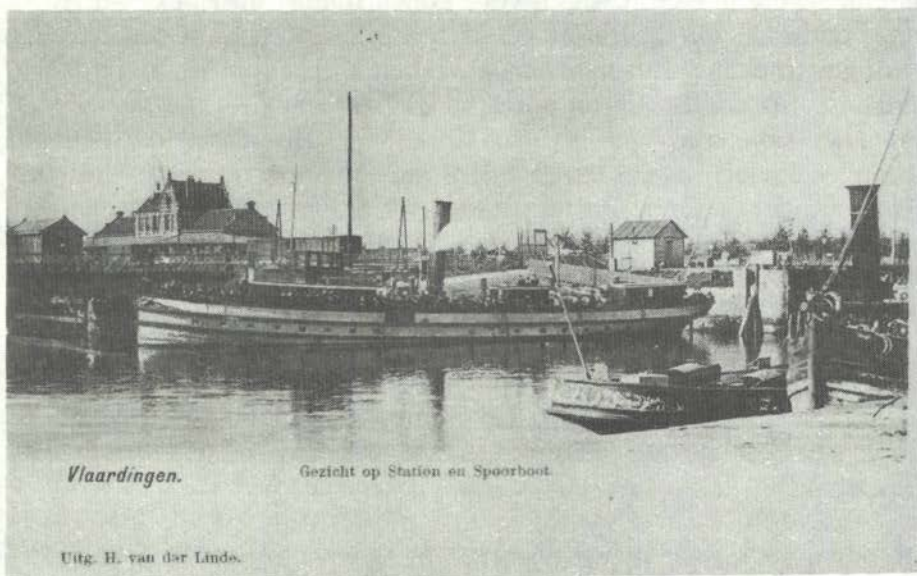


dammers, die bevreesd waren voor concurrentie van Hoek van Holland, dat zich, als de lijn er eenmaal was, wel eens tot een havenstad van betekenis zou kunnen ontwikkelen. Toch was het een Rotterdamse firma die zich bij adres van 19 september 1885 beklagde over het saboteren van de wet van 1875. Het cargadoorsbedrijf Hudig & Pieters, al eerder genoemd in deze spoorwegzaak, dreigde als agent van de Great Eastern Railway Company hun zaak naar het buitenland te verplaatsen, als de spoorlijn nog langer werd vertraagd. Het uitvoerige en in vrij scherpe bewoordingen gestelde adres wordt hier als bijlage 2 toegevoegd. Burgemeester en Wethouders van Vlaardingen steunden uiteraard dit adres en gaven de Eerste Kamer daarvan op 26 september 1885 kennis, terwijl ook de reders en handelaren een adhesiebetuiging stuurden²⁶.

Eindelijk!

De adressen misten hun uitwerking niet, want op 25 januari 1886 werd in de Staatscourant de aanbesteding van de spoorweg aangekondigd!

De werkzaamheden werden hierna spoedig aangevangen. Met de onteigening waren nog wel wat problemen op te lossen, maar over het geheel genomen viel dat nogal mee. Alleen de onteigening van de korenwijnbranderij van K.J. van der Drift die stond op de plaats waar het station moest komen, had nog wel wat voeten in de aarde, maar toch werd ook dat probleem opgelost. De totale vergoeding van de Staat voor de te onteigenen percelen bedroeg 43.816 gulden en 64 cent. Hoewel dit bedrag op 1 augustus 1884 werd vastgesteld, werd het pas op 5 maart 1885 betaalbaar gesteld en dat had in de gemeente problemen gegeven omdat die op basis van deze inkomsten allerlei werken had laten uitvoeren, maar toen het geld uitbleef de schuldeisers niet kon voldoen.



Knooppunt van verkeer: station en spoorboot, links de ingang van de oude Spoorhaven.

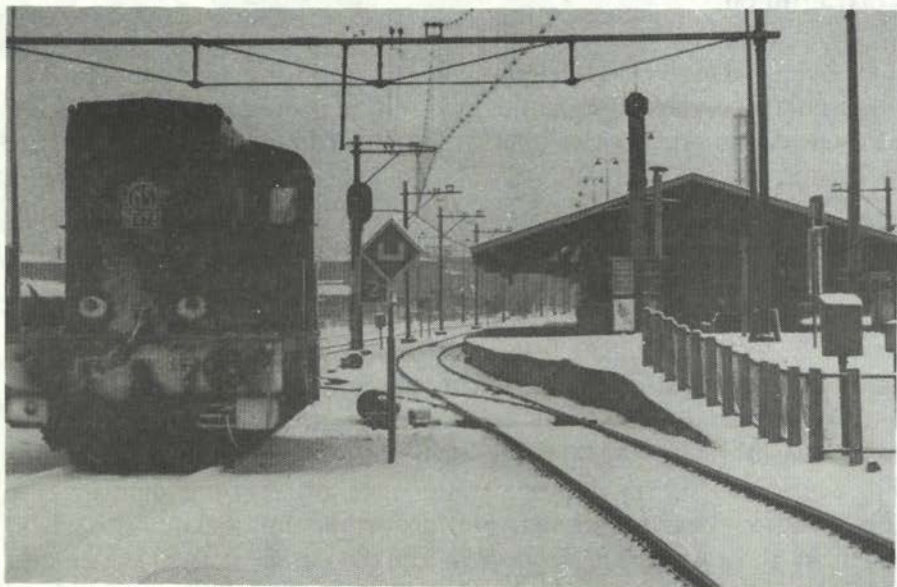


Vertragingen.

Was het al dan niet aanleggen van de spoorlijn al een zaak van lange adem geweest, het aanleggen zelf liep ook niet bepaald vlot. Eén van de eerste spoorwegwerken in Vlaardingen was de draaibare spoorbrug over de Haven, waaraan in 1886 werd begonnen. Begin 1887 had deze brug gereed moeten zijn, maar een half jaar later was de hovenbouw nog steeds niet aanbesteed, evenmin als het stationsgebouw te Maassluis. Opnieuw werden er adressen gezonden om de zaak te bespoedigen. Nu o.m. van de Kamer van Koophandel te Rotterdam. De brug was in 1888 in ieder geval gereed, maar het zou nog drie jaar duren eer er een trein over zou rijden. De slechte ondergrond van deze contreien was een andere oorzaak van vertraging. Tussen de Poldervaart en de Schiedamsedijk bleek pas op 17 meter diepte vaste ondergrond aanwezig te zijn. Massa's zand moesten de spoordijk voldoende stevigheid geven. In 1889 werd ook in de Vlaardingse gemeenteraad opgemerkt dat het allemaal wel erg lang duurde. De spoorwegcommissie, al enige tijd niet meer "opgeroepen", zoals Van Büüren van Heyst opmerkte, kwam weer in functie om bij de minister naar de reden van de vertragingen te informeren.

Opening van de lijn.

Maar uiteindelijk kwam het allemaal toch tot een goed einde. Op maandag 17 augustus 1891 werd de enkele spoorlijn Rotterdam - Schiedam - Vlaardingen - Maassluis in gebruik genomen. Na zoveel spoorweg-ellende zou je verwachten dat hieraan wel een feestelijk tintje zou zijn gegeven. Maar daar was geen sprake van. Er was zelfs sprake van een grote teleurstelling voor de Vlaardingers die vroeg uit bed waren gekomen om de eerste trein te zien rijden. Die eerste trein, om half zes in de morgen met slechts één passagier van



Stemmige opname van station Vlaardingen Centrum.

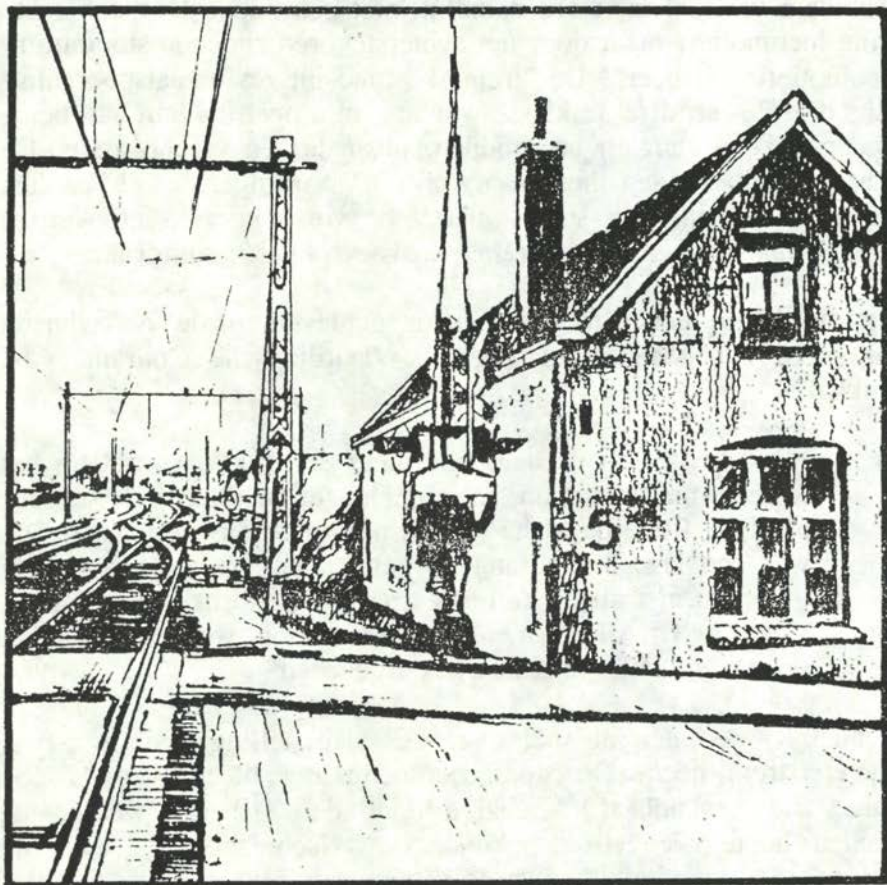


Schiedam vertrokken, werd namelijk niet getrokken door een echte grote locomotief, maar door het achterstevoren rijdende stoomtramlocomotiefje "IJsbeer"! De "trein" bestond uit zes lokaalspoorrijtuiggen, drie 2e- en drie 3e klasse-wagons, met open balkon aan beide einden en een gang in het midden, alsmede een vrachtwagon. De Vlaardingers vonden het maar niks. Vlaardingen en Maassluis werden kennelijk nog steeds niet voor vol aangezien en werden afgescheept met een "hitteparetje" zoals een boer het uitdrukte.

Was het bij de eerste trein erg rustig gebleven, in de loop van de dag werd het, volgens de Nieuwe Vlaardingsche Courant, veel drukker.

"Hoe verder op de dag, hoe meer de drukte, vooral bij het terrein van het station, aangroeide, tot het 's avonds scheen, alsof de Rotterdamsche kermis naar hier was verplaatst. Dat was een lawaai, gedrang en gehos, dat horen en zien verging. En niet alleen de omgeving had het druk, maar ook de spoor zelf. Alleen hier aan het station werden Maandag ongeveer 1.400 plaatskaartjes afgegeven".

Kennelijk was men al snel over de teleurstelling van de ietwat magere trein heen. De stoomtramlocomotief bleef evenwel nog enige tijd gehandhaafd. Behalve door de "IJsbeer" werden de treinen later ook getrokken door de "Nachtegaal" en door de "Muis". De open balkons van de rijtuigen waren overigens nog wel gemakkelijk, want laatkomers konden daardoor nog snel in de trein worden gehesen. Per 1e klasse kon men voor 70 cent van Vlaardingen heen- en terug naar Rotterdam, voor een enkele reis moest 45 cent worden betaald. Per 2e en 3e klasse was het tarief 50 - 35 en 35 - 25 cent. Een retourtje Vlaardingen - Maassluis was 1e klasse 45 cent en 30 cent enkele reis. 2e en 3e klasse resp. 35 - 25 en 25



Tekening van Cor Maarleveld uit de Cartoteek Vlaardingen van de Spoorwegovergang aan de Oosthavenkade.



en 15 cent. Er reden negen treinen per dag vice versa. 's Avonds ging de laatste trein uit Rotterdam om 9.05 uur. Deze trein kwam om 9.42 uur te Maassluis aan. Vanuit Maassluis kon men die trein om 9.50 uur terug naar Rotterdam nemen, om daar om 10.31 aan te komen. Het was dus toch geen echt "hitteparetje", want dan zou de trein op de terugweg, de "warme stal" ruikende, er korter overdoen in plaats van 4 minuten langer! Maar dat zal wel met het rangeren voor de terugreis bij Maassluis te maken hebben gehad²⁷.

Het is frappant dat de reis van Rotterdam naar Maassluis 37 minuten duurde. Vanaf 1854 tot 1891 heeft men verwoede pogingen in het werk gesteld om die lijn te verkrijgen en dat omspanst een periode van 37 jaar! Tegen elke minuut dat deze reis duurde staat dus een jaar van vragen, van afwachten, van hoop, maar vooral ook van teleurstelling. Laten we dat maar eens bedenken als we nu in 18 tot 21 minuten van Rotterdam naar Maassluis-Centrum "sprinten"! Dat de aanhouder wint is ook wat betreft de aanleg van de "spoorweglinie" Rotterdam - Maassluis weer eens bewezen! Hulde aan die aanhouders!

DE ONTWIKKELING EN UITBREIDING VAN DE LIJN NA 1891.

De lokaalspoorrijtuigen die aanvankelijk voor de lijn Rotterdam - Maassluis gebruikt werden, zijn later vervangen door wagons met coupés eerste klasse, met rode bekleding en acht zitplaatsen; tweede klasse, met groene bekleding en eveneens plaats biedend aan acht reizigers en derde klasse met houten banken, die plaats boden aan tien reizigers. Met ingang van 1 juni 1893 werd de lijn doorgetrokken naar Hoek van Holland en in 1904 werd het tweede spoor aangelegd. De slechte ondergrond was er oorzaak van dat de spoorbrug al spoedig begon te verzakken. Het landhoofd aan de



westzijde van de Haven was "niet tot rust gekomen", zoals men dat noemde. Begin 1896 besloot de HIJSM tot het leggen van een nieuwe brug, waaraan men in april 1897 begon. Medio september van dat jaar kon de nieuwe brug al in gebruik worden genomen. In 1912 werd het station aan de Parallelweg alweer gesloopt en vervangen door perrongebouwen met overkappingen, terwijl voor de chef een nieuwe woning aan de Parallelweg werd gebouwd. Na het gereed komen van het Binnensingelviaduct of "De Tunnel" zoals de Vlaardingers dat viaduct noemden, werd in 1912 een dubbele spoorwachterswoning bij de overweg van het viaduct naar de Kon.Wilhelminahaven gebouwd. Het viaduct werd in 1985 gesloopt, waardoor de overweg kon vervallen.

"Halte Schiedamsche Dijk".

Nog vóór de opening van de lijn in 1891 waren er al verzoeken binnen gekomen om de trein ook aan de Schiedamsedijk te laten stoppen. Aan deze verzoeken lag ten eerste de afstand naar het station ten grondslag, maar ook speelde mee dat de stad zich naar het oosten zou gaan uitbreiden. De spoorwegmaatschappij stond de stop toe en al in 1892 werd aan de Schiedamsedijk een wachthuisje gebouwd, dat de naam kreeg "Halte Schiedamsche Dijk". Het was inderdaad slechts een halte. Een perron was er niet. Oude Vlaardingers vertelden dat je zó vanuit het grint in de vrij hoge trein moest klimmen. Zij vertelden ook dat opstappen aan die halte niet alleen was om niet naar het station te hoeven lopen, maar ook en vooral omdat de ritprijs naar Rotterdam dan voordeliger was!

Voor plaatskaartjes moest men in die tijd bij de overwegwachter zijn. Eerst alleen voor kaartjes voor de naaste omgeving, maar vanaf januari 1897 ook voor de voornaamste verder weg gelegen stations. Vanaf het voorjaar van 1901 kon men ook kaartjes verkrij-



gen in het Stationskoffiehuis, nu café Vlaardingen-Oost, Schiedamsedijk 1. Toen het reizigersverkeer toenam kreeg de halte in 1908 meer het karakter van een klein stationnetje. Het kreeg een groter, maar nog steeds houten wachtgebouw, met perrons. In 1917 werd het uitgebreid met twee wachtkamers en met een kantoortje voor het personeel. De naam van de halte werd toen gewijzigd in "Halte Vlaardingen-Oost". In 1934 werd de spoorlijn Rotterdam - Hoek van Holland geëlectrificeerd. Op 13 mei 1935 had de proefrit plaats in tegenwoordigheid van veel genodigden. Na afloop werd hun door de gemeentebesturen van de langs de lijn liggende plaatsen, alsmede de directie van de Harwichlijn aan boord van één van haar schepen te Hoek van Holland een lunch aangeboden.

De uitbreiding van Vlaardingen in oostelijke richting en de toename van het reizigersverkeer na 1945 zorgde ervoor dat de Halte Vlaardingen-Oost ontoereikend werd. De soms 80 passerende treinen per dag, bezorgden bovendien het alsmaar toenemende autoverkeer veel last, wanneer de overweg op de Schiedamsedijk gepasseerd moest worden. De overwegbomen bleven soms langdurig gesloten en dat zorgde voor veel oponthoud. Ook hierin moest worden voorzien en in combinatie met de bouw van een nieuw station werd onder de spoorlijn een tunnel gebouwd, zodat het verkeer vrijelijk de spoorbaan kon kruisen. De vroegere halte werd toen verheven tot een echt station. Het werd op 6 mei 1956 in gebruik genomen. Inspannend op de behoefte om het autogebruik terug te dringen en de trein populairder te maken, werden alom in Nederland meer van dergelijke kleine stations gebouwd.

Nadat in 1963 een geheel nieuw station Schiedam was gebouwd, werd de naam daarvan gewijzigd in Schiedam-Rotterdam West, daarmee aangevend dat dit hoofdstation van Schiedam tevens een vóór-station van Rotterdam was. In 1975 werd tussen Vlaardin-



gen-Oost en Schiedam-Rotterdam West het station Nieuwland gebouwd, wat in 1988 werd gemoderniseerd. In Vlaardingen-Centrum werd in 1969 een nieuwe plaatskaartenhal gebouwd, terwijl in datzelfde jaar station Vlaardingen-West werd geopend. Ook in Maassluis-West kwam er in 1970 een station bij.

Dankzij de speciaal voor korte trajekten ontworpen snel optrekende "Sprinter" treinen, die in 1974 de lijn Rotterdam - Hoek van Holland gingen berijden, heeft het meerdere malen stoppen langs de lijn weinig invloed op de tijdsduur van de rit. In kortere tijd dan de allereerste trein op deze lijn naar Maassluis reed, rijden wij nu in 29 minuten naar Hoek van Holland, met nu dus zes tussen-stations.

Ongelukken

Helaas gebeurde er met zo'n Sprinter op 4 mei 1976 een ernstig ongeluk, waarbij 24 mensen om het leven kwamen. Tussen Schiedam-Rotterdam West en Nieuwland hotste de Sprinter uit Rotterdam op de boottrein uit Hoek van Holland.

Op 15 september 1980 gebeurde op de spoorbrug in Vlaardingen een merkwaardig treinongeluk: er viel een sprintertrein om! Waarschijnlijk werd dit ongeluk veroorzaakt doordat de brug niet goed gesloten was. Hoewel een deur van de trein tijdens de val was opengegaan, raakte er gelukkig niemand te water. In de trein zelf werden 14 mensen gewond. De spoorbrug is inmiddels vernieuwd. In de nacht van 10 op 11 december 1988 werd de oude brug verwijderd, om nog diezelfde nacht vervangen te worden door een nieuwe brug. Ditmaal een ophaalbrug. Ook het leggen van deze brug gebeurde in combinatie met de bouw van een nieuwe sluis, waarover later een aan de spoorbrug identieke verkeersbrug werd gelegd. In het kader van de Deltawet (de spoordijk fungeert nog



steeds als waterkering) werd enkele jaren voor het slaan van de nieuwe spoorbrug tussen het station Vlaardingen-Oost en de spoorbrug een nieuwe en hogere spoordijk gelegd. Binnenkort zullen de rails van de oude dijk naar de nieuwe worden verlegd. De vrijkomende ruimte van de oude dijk zal worden benut voor het verbeteren van de verkeerssituatie te plaatse.

Stadsarchief Vlaardingen, 1 februari 1991.

NOTEN.

- 1 S. Boom en P. Staal, Spoorwegaanleg en het beeld van de eerste helft van de negentiende eeuw. Artikel in Ned. Economisch-Historisch Jaarboek, 46e deel, 1988, bladz. 11-12.
- 2 W. Fritschy, Spoorwegaanleg in Nederland van 1831 tot 1845 en de rol van de Staat daarin. Artikel in a.v., bladz.192.
- 3 R. Dijksterhuis, Spoorwegtraceringen en stedenbouw in Nederland; historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw 1840 - 1940. Dissertatie. Delft, 1984.
- 4 R. Dijksterhuis, a.w., bladz. 4-5.
- 5 Nieuw Archief Stad Vlaardingen (NASV), voorl. inv. nr. 6, fol.76, notulen B & W, 1 juli 1854.
- 6 NASV, voorl. inv. nr. 6, fol.100, notulen gemeenteraad 22 juli 1854 en voorl. inv. nr. 1334, fol. 86, notulen B & W, 26 juli 1854.
- 7 NASV, voorl. inv. nr. 134, fol. 94v, notulen B & W, 12 aug. 1854 en correspondentie gemeentebestuur, 11 aug. 1854, nr. 381.
- 8 NASV, correspondentie, 5 sept.1857, nr. 321.
- 9 NASV, correspondentie, 4 dec.1858, nr. 229.
- 10 NASV voorl. inv. nr. 8, fol. 1, notulen gemeenteraad, 24 jan.1859.
- 11 NASV, voorl. inv. nr. 10, fol. 100v, notulen gemeenteraad, 6 april 1866 en correspondentie, 23 maart 1866, nr. 60.
- 12 NASV, voorl.inv. nr. 11, fol. 69v, notulen gemeenteraad, 11 dec.1868.
- 13 a.v., fol.79v, 27 jan. 1869.
- 14 a.v., fol.87v e.v., 6 maart 1869.
- 15 a.v., fol.94, 7 april 1869.
- 16 a.v., fol.100, 5 mei 1869.
- 17 a.v., fol.127 e.v., 6 okt.1869. en C. Postma, Korte geschiedenis van Vlaardingen.



- Vlaardingen, 1958, bladz. 58. Postma heeft hier overigens de concessies van Mouton en Pieters door elkaar gehaald. De geldwerving van Mouton had niets met de concessieaanvraag van Pieters van doen.
- 18 NASV, voorl. inv. nr. 492, Brievenboek, gedrukt adres, 1 maart 1875, ingeplakt tussen fol. 8 en 9.
- 19 Bibliotheek Stadsarchief Vlaardingen, 8 F 677.
- 20 NASV, voorl. inv. nr. 14, fol.22 e.v., notulen gemeenteraad, 19 maart 1877 en voorl. inv. nr. 157, fol.41 e.v., notulen B & W, 16 maart 1877.
- 21 J.C. van Büüren van Heyst, koopman en reder, Dagboekantekeningen 1876-1882. Vlaardingen, 1981, bladz. 82 en 85.
- 22 NASV, voorl. inv. nr.. 4073, correspondentie, dossier Middelen van vervoer, 4 april 1882.
- 23 a.v., 1 april 1882.
- 24 a.v., 4 april 1882.
- 25 J.C. van Büüren van Heyst, a.w., bladz. 88.
- 26 NASV, voorl. inv. nr. 4073, correspondentie, dossier Middelen van vervoer, 26 sept.1885.
- 27 Nieuwe Vlaardingsche Courant, 14 augustus 1891.

Verder werd gebruikt gemaakt van het hoofdstuk Verkeer en Vervoer uit het manuscript van het niet uitgegeven boek "Geschiedenis van Vlaardingen" door oud-gemeentearchivaris van Vlaardingen M.C. Sigal.



Bijlage nummer 1.

*Aan
de Tweede Kamer der Staten
Generaal.*



Aan
de Tweede Kamer der Staten
Generaal.

Naar aanleiding van het ongunstig verslag van het afdelingsonderzoek in Uwe Kamer van het **wetsontwerp tot onteigening ten behoeve van een spoorweg van Rotterdam naar Maassluis**, veroorlooft het Gemeentebestuur van Vlaardingen zich de vrijheid, zijne beschouwingen omtrent de wenschelijkheid van het tot stand komen dier lijn, nader onder Uwe aandacht te brengen.

Hoofdzakelijk twee punten wenschen wij daarbij op den voorgrond te doen treden :

1°. *Het handelsbelang van Vlaardingen.*

Hieromtrent is door ons het advies gevraagd van de reeders, handelaars en industrieelen in deze gemeente, welk advies wij de eer hebben hiernevens in afdruk als bijlage A overteleggen. Tot toelichting en aanvulling van dat stuk is door ons nog eene nota opgemaakt als bijlage B hierbij gevoegd. Uit beide stukken zal, naar wij ons vleien, duidelijk genoeg blijken, dat de omvang van het handelsverkeer te Vlaardingen belangrijk genoeg is om de pogingen tot verkrijging eener aansluiting aan het Spoorwegnet volkomen te verklaren, ja zelfs om de vraag te doen rijzen of des noods niet alleen daarvoor de aanleg van eene spoorbaan gewettigd zou zijn.

2°. *De richting van de aan te leggen lijn.*

De voordeelen die men voor Vlaardingen verwacht van eene spoorwegverbinding, zullen alleen dan kunnen worden verwezenlijkt, wanneer de lijn wordt gelegd door het centrum der handelsbeweging, n. l. in het zuidelijk deel der Gemeente, zooals bij het aanhangig wetsontwerp wordt bedoeld. Meermalen is aangetoond dat eene lijn aan de noordzijde van Vlaardingen, voor deze gemeente zoo goed als nutteloos zou zijn, hetzij men aanneemt de richting vroeger uitgebakend ver buiten de noordwestelijke grens van Vlaardingen, in de gemeente Vlaardinger-Ambacht, hetzij eenige



andere richting meer nabij onze gemeente gelegen. In beide gevallen toch zullen de kosten van vervoer der goederen tusschen het station en de haven zoo belangrijk zijn, dat van het goederenvervoer voor den Spoorweg niets of al zeer weinig te verwachten is. Eene verbinding tusschen de haven en den spoorweg zou voorzeker groote kosten van aanleg eischen, en slechts een gebrekkig hulpmiddel zijn waarvan zeer weinig gebruik zou worden gemaakt, vooral bij de gemakkelijke gelegenheid die er bestaat om vóór de pakhuizen aan de haven, de vischwaren en andere handelsartikelen in schuiten te laden en naar Rotterdam te vervoeren. Ook het personenvervoer zal al zeer weinig worden gebaat door eene lijn aan de noordzijde der Gemeente, daar alle thans bestaande openbare vervoermiddelen, zoo te land als te water, in het zuidelijk deel der Gemeente hunne stations of aanlegplaatsen hebben. Wij achten het niet overbodig hierbij te doen opmerken: dat ook vroeger, toen dezelfde lijn door den Ingenieur Rose voor eene Engelsche maatschappij was afgebakend, dezelfde richting ten zuiden langs Vlaardingen was aangenomen, omdat men de overtuiging had verkregen dat men zich op die wijze alleen kon verzekeren van het belangrijke handels- en ook personen-vervoer dat Vlaardingen belooft.

Het is op al deze gronden dat wij ons tot Uwe Kamer wenden met het erbijzeggend verzoek dat het haar moge behagen het aanhangig wetsontwerp aan te nemen, opdat ook Vlaardingen, wier beteekenis als handelsplaats wij schetsten, eindelijk de voordeelen zal mogen genieten eener voldoende aansluiting aan het groote spoorwegnet.

VLAARDINGEN,
den 31 Maart 1882.

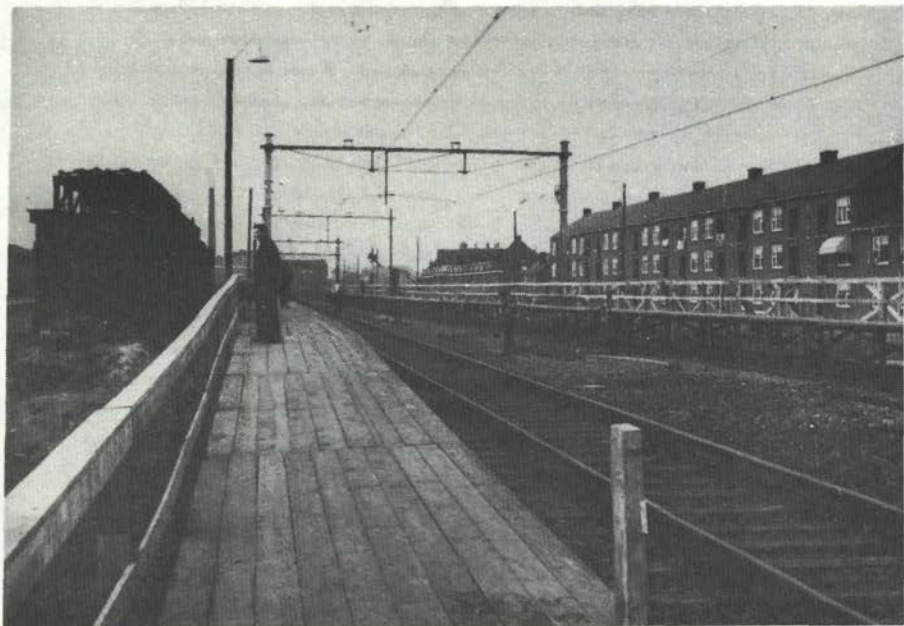
Het Gemeentebestuur van Vlaardingen,

De Burgemeester,

P. K. DROSSAART.

De Secretaris,

J. VAN SCHRAVENDIJK.



Noodperrons van Station Vluardingens Oost.



Bijlage A.

Behoort bij het adres van het Gemeente bestuur van Vlaardingen dd. 31 Maart 1882, aan de Tweede Kamer der Staten Generaal, in zake het Wetsontwerp tot onteigening ten behoeve van een Spoorweg van Rotterdam naar Maassluis.

MEMORIE en TOELICHTENDE STAAT over het handelsverkeer van Vlaardingen, in antwoord op de vragen:

Of Vlaardingen behoefte heeft aan spoorwegverbinding en of de kosten van aanleg kunnen worden opgewogen door de belangrijkheid van het te verwachten verkeer.

Spoorwegen worden alom meer en meer de aangewezen middelen van vervoer.

Aansluiting er aan, is voor elke handelsplaats eene levensquaestie, wil zij zich verder ontwikkelen en niet verdrongen worden door meer begunstigde concurrenten.

Het transport naar naburige spoorwegen, zooals voor Vlaardingen naar de terreinen van de Rijn- en Staatsbanen, veroorzaakt oponthoud, buitengewone kosten, en, door de overlading, beschadiging der goederen.

Van eene spoorverbinding op de wijze als bij het Wetsontwerp tot onteigening ten behoeve van den Spoorweg Rotterdam—Maassluis is voorgedragen, zijn voor het personen- en goederen verkeer van Vlaardingen, de meest gunstige verwachtingen te koesteren.

De achtergevoegde staat der handelsbeweging dezer plaats wijst, voor thans reeds, cijfers zooals niet eene andere van gelijke bevolking in ons land zou kunnen aangeven. Zij beloven voor een spoorweg een hoogstbelangrijk goederenverkeer, bij een voldoende aanleg en aansluiting.

In gelijke mate bestaat een personen-verkeer waarvan nauwkeurige cijfers de groote levendigheid aanwijzen.

De Visscherij, hoofdbron van bestaan dezer gemeente, breidt zich op een



gezonde wijze uit. In onderscheiding van elders, zijn de scheeptimmerwerven hier allen bezet met in aanbouw zijnde schepen.

De producten der visserij vinden meer en meer afrek door heel Europa en verdringen op menig punt, de concurrentie van andere landen.

De noodzakelijkheid van een snel vervoer, vooral van den hier aankomenden verschen zeevisch, zal wel geen breedvoeriger betoog behoeven.

De locale ligging aan de rivier, kort bij zee, maakt Vlaardingen, verbonden aan het groote spoorwegnet, geschikt voor alle takken van industrie en handel.

Op meer dan ééne onderneming die in de laatste jaren toenemend leven en vertier aanbrachten, valt te wijzen. Nieuwe zijn weer in exploitatie. Terreinen voor aanleg en verdere ontwikkeling zijn genoegzaam voorhanden, en van de energie eener bij handel en nijverheid opgevoede bevolking, mag men bij gepaste middelen ter concurrentie, ook voor de toekomst de meest gewenschte resultaten verwachten.

Bestonden er dus ooit voor den aanleg eener aansluiting wettige motieven, zij zijn er in ruime mate voor die van Rotterdam naar Vlaardingen.

Eene alles beheerschende voorwaarde is echter, dat de weg passeere door het centrum der handelsbeweging, — onze haven.

De overtuiging dezer hooge noodzakelijkheid is zoo diep gevestigd, dat de Gemeente zich gaarne de belemmering getroost, die bij den aanleg reeds dadelijk, en verder voortdurend, scheepvaart en passage zullen ondervinden door eene overbrugging van hare haven.

Eventueel meerdere kosten van een gedeeltelijk buitendijkschen aanleg, zullen allerbelangrijkst worden opgewogen door de meerdere opbrengst. Zoowel in het belang van handel en verkeer, als voor het financieel succès van den weg, zijn de tegenstellingen niet scherper maar ook niet meer naar waarheid aan te geven dan: het allergunstigst gelegen punt ten zuiden, tegen het niets belovende noordelijk gedeelte onzer gemeente.

Evenredig veel grootere opbrengsten tegenover meerdere aanlegkosten, doen nog bovendien de vraag rijzen, of die meerdere kosten door grootere deugdzzaamheid van het werk, met een bekenden uitmunten den buitendijkschen grond, niet te verkiezen zijn boven een goedkooperen aanleg in de bekende binnendijksche gronden die een voortdurend kostbaar onderhoud zullen vorderen!

De van een station ten noorden van Vlaardingen te maken aansluiting voor het handelsterrein, zou niet onbelangrijke uitgaven vereischen, altoos een halven maatregel blijken te zijn, en niet beletten dat een lijn, die eene bloeiende toekomst kan hebben, verstoken blijft van de voedende krachten die door concurrente voermiddelen zullen worden aangetrokken.

Om al de genoemde motieven achten de ondergeteekenden, allen reeders, handelaars en industrieelen van Vlaardingen, het eene levensquaestie voor deze gemeente,



dat de onteigeningswet zooals die is voorgedragen, worde aangenomen. Zij spreken verder als hun wensch en vertrouwen uit, dat Vlaardingen eindelijk in het bezit moge komen van eene spoorverbinding, waartoe reeds in 1864 de eerste uitzichten werden geopend, maar die door de Wet van November 1875 tot zekerheid is gebracht.

VLAARDINGEN, den 30 Maart 1882.

Betz & van Heijst, *Handelaars.*

De firma H. Kikkert, *Reeder en Handelaar.*

P. Kikkert Hz., Pauls. Kikkert, *Directeuren der Maatschappij „DE NOORDZEE” tot Uitoefening der Zeevischerij.*

Van Harwegen & den Breems, *Reeders en Kooplieden.*

Ijzermans & Co., *Reeders, Handelaars en Fabrikanten.*

Adr. Ijzermans, *Reeder.*

Joost Pot, *Reeder, Scheepsbouwmeester.*

A. Pot, *Reeder.*

Andries W. Schippers & Co., *Fabrikanten.*

C. H. Hummelinck, *Directeur der „HOLLANDIA”, Nederlandsche Fabrik van Melkproducten.*

Van der Drift & Nooten, *Handelaars.*

Warmelo & van der Drift, *Handelaars.*

P. K. Drossaart, *Houthandelaar.*

K. J. van der Drift, *Korensijstoker en Graanhandelaar.*

Hoogendijk & Vriens, *Handelaars.*

G. Vriens, *Reeder.*

De Zeeuw & van Raalt, *Reeders en Handelaars.*

P. van Gelderen, *Reeder en Handelaar.*

Van West, Voogd & de Willigen, *Handelaars.*

K. S. van der Brugge, *Fabrikant.*

Van den Heuvell & Zoon, *Fabrikanten.*

W. J. van Dusseldorp, *Fabrikant.*

J. M. den Boor, *Fabrikant.*

Adriaan M. van Dusseldorp C.G.z., *Koopman.*

M. de Bruijn, *Fabrikant en Koopman.*

Johs. de Bruijn Mzn.

R. Ommering Az., *Handelaar.*

J. J. de Bruijn, *Fabrikant en Koopman.*

PPr. M. den Breems Jzn., C. den Bink, *Reeder.*

P. Goedknecht, *Koopman.*

Ms. Don, *Reeder.*

J. F. de Groot, *Fabrikant.*

J. Korver.

P. de Jong, *Fabrikant.*

Jb. de Jong, *Koopman.*

I. S. Fiegée Jr., *Scheepsbouwmeester.*

L. van Dam, *Scheepsbouwmeester.*

Jb. Verweij & Co., *Scheepsbouwmeesters.*

Gebr. van der Windt, *Scheepsbouwmeesters.*

G. de Jong, *Reeder en Handelaar.*

W. Pet, *Fabrikant en Koopman.*

C. van Dorp, *Koopman.*

C. Moerman Jr., *Landbouwer.*

Jan Dorsman.



Het in 1956 geopende station Vlaardingen Oost.



Bijlage B.

Behoort bij het adres van het Gemeente bestuur van Vlaardingen dd. 31 Maart 1882, aan de Tweede Kamer der Staten Generaal, in zake het Wetsontwerp tot onteigening ten behoeve van een Spoorweg van Rotterdam naar Maassluis.

NOTA.

Tot aanvulling of toelichting van de Memorie bijlage A wenscht het Gemeentebestuur van Vlaardingen nog mede te deelen:

I. Omtrent het personenvervoer te Vlaardingen.

Op de drie Vlaardingsche stoombooten, 5 maal daags varende van — en naar Rotterdam, werden in 1881 afgegeven 70,000 plaatskaartjes.

Dit getal was in 1877: 60,000.

Behalve met deze stoombooten, die uit het midden der Gemeente afvaren, werden nog eene menigte personen vervoerd en aangebracht met stoombooten aanleggende aan het havenhoofd aan de Maas, van — en naar Rotterdam, Schiedam, Maassluis, en de Zuidhollandsche eilanden. Het aantal personen met deze gelegenheden vervoerd kan veilig op ruim 20,000 worden gesteld.

Eindelijk heeft nog een beduidend personenvervoer plaats door 2 concurrerende omnibus-ondernemingen, tusschen Vlaardingen en het Spoorwegstation te Schiedam, welke, niettegenstaande eene reeds lang volgehouden scherpe concurrentie, blijkbaar met goed succès den dienst blijven waarnemen. Ofschoon van het met deze gelegenheden vervoerd aantal personen geen cijfer kan worden opgegeven, kan echter de betekenis van dit personenvervoer eenigszins worden afgeleid uit het feit dat in de diensten wordt voorzien door 4 omnibussen elk ingericht voor 10 personen,

1 omnibus ingericht voor 12

1 15

en dat dagelijks geregeld 13 ritten worden gedaan.

II. Omtrent het goederenvervoer.

In verband met de opgaven omtrent het goederenvervoer, in bijlage A, kan nog worden gewezen op eene te verwachten belangrijke vermeerdering van vervoer van materialen en producten met het oog op twee onlangs opgerichte fabrieken, n. l. een van cementen voorwerpen en een van melkproducten.



"Op 15 september 1980 gebeurde op de spoorbrug in Vlaardingen een merkwaardig treinongeluk: er viel een sprintertrein om!"

III. Omtrent den omvang van den dienst op het Rijkstelegraafkantoor te Vlaardingen

Uit onderstaanden staat blijkt dat de dienst op het Rijkstelegraafkantoor te Vlaardingen over 1881 belangrijker was dan op verschillende andere kantoren, gevestigd in gemeenten van eene ongeveer gelijke of hoogere bevolking, wat wel als een gevolg van het aanzienlijker handelsverkeer is te beschouwen.

KANTOREN.	Bevolking der gemeente.	Verzonden telegrammen.	Ontvangen telegrammen.	Totale opbrengst.
VLAARDINGEN	9675	14500	14944	/ 5910,68 ²
ALKMAAR	13610	13091	13736	4124,65
AMERSFOORT	13569	8049	8702	2469,47
BERGEN OP ZOOM	10602	8120	8649	2776,91
DELFSHAVEN	11894	3659	4595	1471,76 ²
GORINCHEM	9817	14268	13851	4730,27
GOUDA	18343	12458	13579	4217,55 ²
HOORN	10362	11588	11368	3925,73
KAMPEN	17849	12446	11891	3848,23
TIEL	9006	11441	11962	3519,08 ²
TILBURG	28980	11135	11262	3750,37 ²
ZAANDAM	13230	8737	10544	2932,14
ZUTPHEN	15029	12087	16848	3826,32

IV. Omtrent den omvang van den dienst op het postkantoor te Vlaardingen.

Ook om eenigszins te strekken als maatstaf bij de beoordeeling van het handelsverkeer, wordt medegedeeld dat het bedrag der geheele geldelijke verantwoording van het postkantoor te Vlaardingen was:

in 1876	/ 111974.16 ²
• 1877	- 124764.54 ²
• 1878	- 144248.17 ²
• 1879	- 140018.50 ²
• 1880	- 147633.11
• 1881	- 160155.99 ²

waarbij in het oog gehouden dient te worden, dat onder het postkantoor te Vlaardingen geene hulpkantoren ressorteeren.

V. Omtrent den invloed dien de aanleg van eene spoorweglijn waarschijnlijk zal uitoefenen.

A. *Op het personenvervoer.*

Reeds nu is waar te nemen dat vele bewoners, zoo van aangrenzende als van de Overmaassche dorpen, zich naar Vlaardingen begeven om met behulp van de daar bestaande reisgelegenheden een spoorweg-station te bereiken. Ongetwijfeld zal dat aantal sterk vermeerderen indien men te Vlaardingen onmiddellijk van den spoorweg kan gebruik maken.

B. *Op het goederenvervoer.*

Komt de geprojecteerde spoorweglijn, door het centrum der handelsbeweging loopende, tot stand, dan mag als vaststaande worden aangenomen:

dat de handelsbeweging, gesteund door de beste vervoermiddelen zoo te land als te water, zich steeds meer zal uitbreiden, daar vele fabrieken hunne materialen en producten spoediger, goedkooper en gemakkelijker zullen kunnen aaneen afvoeren, terwijl onder die omstandigheden, in verband met de natuurlijke gunstige ligging van Vlaardingen, ongetwijfeld nieuwe fabrieken en handelondernemingen zullen verrijzen;

dat de handel in vee, boter en kaas — reeds nu zeer levendig — meer zal toenemen, en, door de mogelijkheid van eene spoediger en gemakkelijker verzending, voordeelijker zal worden;

dat voor het vervoer van vruchten uit een deel van het Westland, van die lijn op groote schaal zal worden gebruik gemaakt;

dat de handel in verse visch — waarbij het vooral aankomt op de mogelijkheid eener spoedige verzending — meer nog dan tot dusver in Vlaardingen zal gaan bloeien;

dat, zoolang de tegenwoordige duurte van het zeezout blijft aanhouden, groote hoeveelheden bergzout per spoor zullen worden aangevoerd;

dat de handel in hout en granen, door de gelegenheid van directe aanvoer uit Midden-Europa, zich meer zal ontwikkelen.

C. *Op den dienst der posten.*

Ook de dienst der posten zou door den spoorweg kunnen worden gebaat en eene groote verbetering kunnen ondergaan. Op de wijze waarop thans voor een deel door een stoombootje het brievenvervoer plaats heeft, is het bij mistig weder of ijsgang geene zeldzaamheid dat de post eenige uren te laat aankomt. Hoeveel ongerief en schade daardoor soms voor den handel wordt veroorzaakt, zal wel niet behoeven te worden aangetoond.



VI. Omtrent de gevreesde belemmering van de scheepvaart.

Het is moeilijk aan te nemen dat de scheepvaart door den aan te leggen spoorweg belemmering van eenig belang zal ondervinden, en, voor zoveel Vlaardingen betreft, zullen zeker de voordeelen verre overtreffen de nadeelen, welke wel zullen gevoeld worden, maar waarvan het gewicht door sommigen ongetwijfeld wordt overschat.

VLAARDINGEN,
den 31 Maart 1882.

Het Gemeentebestuur van Vlaardingen,

De Burgemeester,
P. K. DROSSAART.

De Secretaris,
J. VAN SCHRAVENDIJK.

Calculatieve Staat van het handelsverkeer van
VLAARDINGEN in 1881, samengesteld uit
officiële gegevens en particuliere mededeelingen.

Gierkend in scheepstonnen van 1000 kilo.	Invoer met zeeschepen.	Aanvoer niet direct uit zee.	Uitvoer niet direct naar zee.	Totaal der kolommen 3 en 4.
1.	2.	3.	4.	5.
Haring en gezouten visch	14500	11500	26000	37500
Steurharing en verse visch	750	250	950	1200
Stokvisch	750	150	900	1050
Teer en pek	1500	—	1500	1500
Raw zout	13840	—	7500	7500
Kurk in bladen	820	—	820	820
Versche vruchten (chinaasappelen, citroenen, enz.)	390	650	900	1550
Gedroogde vruchten (vijgen, rozijnen, enz.)	580	500	1000	1500
Granen en zaden	4800	12500	500	13000
Rijst en afval van rijst	750	1960	2550	4510
Guano	—	525	525	1050
Steenkolen	800	12000	—	12000
Kuipershout en hoepen	—	4000	—	4000
Hennepe, netten, touwwerk en zeildoek	—	800	50	850
Bloem, meel en voevoeder	—	100	13000	13100
Moekrap	—	260	244	504
Wijn, gedistilleerd en bier	25	1300	540	1840
Tabak, koffie, thee en suiker	—	500	200	700
Smeer, vetwaren, traan, kaarsen, olie en petroleum	74	215	89	304
Ruwe zwavel, lood, krijt en metalen	45	687	28	715
Steen, aardewerk en cement	—	2500	500	3000
Boter, kaas, zout, zeep en gist	—	273	100	373
Haring-, boter- en andere fusten	—	1300	200	1500
Timmer- en fijn werkhout	1702	1200	1702	2202
Aard- en boomvruchten	—	1970	—	1970
Vee	—	300	300	600
Hooi en stroo	—	1000	—	1000
Lijnkoeken en lijnolie	—	—	390	390
Vleesch, spek, allerlei levensbehoefden, manufacturen, galanterien, chemicalien, hout-, metaal- en lederwerken, machinerien voor fabrieken en landbouw, enz.	—	500	—	500
Totaal		56940	60488	117428

Het totaal vervoer in kolom 5 bedoeld is dus 117,428,000 kilo per jaar of ruim 320,000 kilo per dag, uitmakende 64 waggonladingen van 5000 kilo.

Dit vervoer was in

1877 105,640,000 kilo per jaar
of ongeveer 290,000 kilo per dag, uitmakende 58 waggonladingen van 5000 kilo.

1876 88,380,000 kilo per jaar
of ruim 240,000 kilo per dag, uitmakende 48 waggonladingen van 5000 kilo.

1875 77,000,000 kilo per jaar



Bijlage nummer 2.

Aan zijne Excellentie

den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid.



Aan zijne Excellentie
den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

Geven met eerbied te kennen

HUDIG & PIETERS, Agenten der Great Eastern Railway Company te Rotterdam,

Dat het nu welhaast 10 jaren geleden zal zijn, dat de wet van 10 November 1875 in het Staatsblad No. 205 verscheen, waarbij, onder overweging dat het wenschelijk was ter voorziening in de behoefte aan uitbreiding van het spoorwegnet, den aanleg van eenige spoorwegverbindingen te verzekeren, bepaald werd dat voor rekening van den Staat zouden worden aangelegd een negental spoorweglijnen;

Dat onder die lijnen in de *zevende* plaats genoemd wordt een spoorweg van Rotterdam of Schiedam langs Vlaardingen en Maassluis naar den Hoek van Holland;

Dat bij art. 2 der genoemde wet uitdrukkelijk werd voorgeschreven, dat met den aanleg der eerste *acht* genoemde spoorwegen zooveel mogelijk gelijktijdig zou worden aangevangen;

Dat de bepaling van art. 2 inderdaad waarheid is geweest voor al de lijnen, zelfs voor de eerst sub 9 in die wet genoemde, met uitzondering alleen van de lijn naar den Hoek van Holland;

Dat terwijl al de andere lijnen of reeds voltooid en in exploitatie zijn, of ten minste hare voltooiing naderen, met den aanleg van de lijn naar den Hoek van Holland zelfs nog niet is begonnen;

Dat hoewel de richting van Rotterdam tot Maassluis is vastgesteld en ten behoeve van deze lijn, van Schiedam tot Maassluis, reeds in October 1883 een groot gedeelte van de benodigde gronden in der minne is aangekocht, sedert dien tijd zelfs geen stappen zijn gedaan tot onteigening der overige aangewezen perceelen;

Dat dit te meer bevreemdend is, omdat op de spoorwegbegroting voor dit jaar reeds f 1,272,400 ten dienste van den aankoop van gronden voor, en den aanleg van dezen spoorweg werd toegestaan, en in de bijlage van de memorie van toelichting werd vermeld, dat weldra tot de aanbesteding van de grond- en kunstwerken op het vak tusschen Schiedam en Maassluis zou kunnen worden overgegaan;

Dat bovendien de wijze van begin van uitvoering dezer bij de wet bevolen spoorwegverbinding allen schijn heeft, dat de Staat voorshands slechts de lijn tot Maassluis denkt te maken, eene wijze van werken die in strijd met de wet schijnt, daar bij hare behandeling met 42 tegen 30 stemmen verworpen is een amendement om eerst tot Maassluis af te werken en het verdere stukje lijn naar den Hoek van Holland zoo lang te laten rusten;

Dat de ondergeteekenden bescheidenlijk van oordeel zijn, dat, nu de Waterweg door den Hoek van Holland, meer en meer aan zijne bestemming gaat beantwoorden en weldra de gewenschte diepte zal hebben verkregen, ook het oogenblik is aangebroken tot bepaling van de richting der spoorlijn van Maassluis naar den Hoek van Holland en tot het ondernemen van den aanleg van die door de wet voorgeschreven lijn;

Dat het niet te verwachten is dat er ooit gunstiger omstandigheden voor den aanleg van dien spoorweg zullen worden gevonden dan de tegenwoordige, omdat:

1°. bij de verruiming van de doorgraving door den Hoek van Holland, door baggeren en graven groote massa's grond worden verkregen, die nu met veel kosten worden vervoerd en gestort deels in zee, deels in de Brielsche Maas, welke grond zou zijn aan te wenden voor den weg, welke op die wijze goedkoopster zou worden aangelegd, dan wanneer daarvoor opzettelijk grond is aan te voeren;

2°. bij den tegenwoordigen gedrukten toestand van handel en nijverheid, eene aanneming van den aanleg van dezen spoorweg zeer zeker voor een zeer lagen prijs zal worden verkregen;

Dat daarenboven ook in het algemeen de spoedige voltooiing van de spoorwegen - en dus ook die tusschen Rotterdam en den Hoek van Holland - waarvan de aanleg bij de wet van 1875 bevolen is, wenschelijk moet worden geacht, omdat door langer dan noodig is, rekken van den tijd van constructie, de uitgaven toenemen en langer onvruchtbaar blijven, gelijk door Uwe Excellentie zelve zoo terecht werd opgemerkt bij het antwoord omtrent de spoorwegbegroting over 1884;

Dat Uwe Excellentie bij diezelfde gelegenheid daarop dan ook liet volgen, daarom ongaarne te zullen zien dat de aanvang van den aanleg voor de lijn Rotterdam-Hoek van Holland zou worden uitgesteld, terwijl aanstelling van personeel daarvoor niet noodig was;

Dat de ondergeteekenden alzoo in Uwe Excellentie een krachtigen voorstander van den aanleg van bedoelde lijn meenen te mogen begroeten, zoodat zij bij Uwe Excellentie op een geopend oor meenen te mogen rekenen voor de verschillende belangen, welke bij den onverwijlden aanleg dezer lijn betrokken zijn, waarop zij de vrijheid zullen nemen te wijzen;

Dat die onverwijld aanleg al dadelijk gevorderd wordt in het belang der Great Eastern Railway Company, waarvan de ondergeteekenden agenten zijn;

Dat het toch tengevolge van de hevige mededinging van de andere havens op de noordwestkust van het vaste land, voor die Maatschappij op den duur slechts dan mogelijk zal zijn een passagiersdienst tusschen Nederland en Engeland te onderhouden, wanneer dit geschieden kan tusschen twee gemakkelijk te bereiken kustplaatsen;

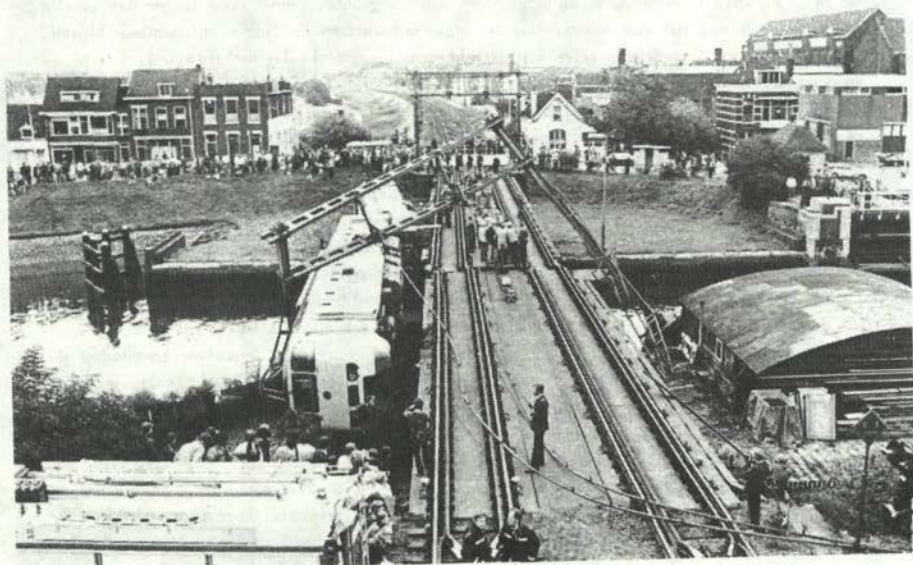
Dat de vaart van den Hoek van Holland naar Rotterdam, tengevolge van het drukke scheepvaart-verkeer en van voorkomende mist en andere oorzaken, onderhevig is aan veelvuldig oponthoud, waardoor stoornis in den dienst ontstaat, tengevolge waarvan voor de reis tusschen de twee havens een grootere tijdsruimte moet worden gereserveerd, dan noodig zou zijn voor het doorloopen van een zee-traject van gelijke lengte;

Dat, zal de passagiersdienst van de Maatschappij der ondergeteekenden op den duur voor Rotterdam behouden blijven en niet naar een Belgische Kusthaven of Terneuzen verplaatst worden, de aanleg van den spoorweg naar den Hoek van Holland noodzakelijk is;

Dat het niet noodig zal zijn voor den passagiersdienst van die Maatschappij kostbare inrichtingen te maken aan den Hoek van Holland, daar het voldoende zal wezen aldaar eenige lossteigers te maken, omdat de Maatschappij slechts voornemens is, daar hare passagiers en ijgoederen te laden en te lossen, doch voor hare gewone goederen Rotterdam als eindplaats wenscht te behouden;

Dat het behoud van een dagelijkschen passagiersdienst ook voor Rotterdam van het grootste belang is; daar een zoodanige dienst aan Rotterdam, dat met Engeland in zoo veelvuldige betrekking staat, een gemakkelijk verkeer met Engeland verzekert, niet alleen voor personen, maar ook voor een groote menigte goederen van lichtbederfelijken aard, waarvan de goede overbrenging alleen door een snellen passagiersdienst wordt verzekerd;

Dat zoodanige dienst ook van groot belang zou zijn voor het geheele land, aangezien het postverkeer van Nederland, dan ook van de IJzeren lijn gebruik zou kunnen maken, waardoor niet alleen een route zou worden verkregen, uitgaande van een punt achter



"... doordat de brug niet goed gesloten was." Vanaf deze hoogte is dat wel te zien!

onze groote verdedigings-linien en dus minder onderhevig aan stoornis bij oorlogsgevaar, maar daarenboven de brieven voor bijna het geheele land langs dien weg aanmerkelijk sneller zouden worden overgebracht, dan langs een der thans bekende lijnen tusschen het Vaste land en Engeland;

Dat uit den hierbij overgelegden vergelijkenden staat blijkt, dat de afstand tusschen Hoek van Holland en Rotterdam, den Haag en Amsterdam, respectivelijk 111,1 en 119,1 Kilometers minder bedraagt dan tusschen Vlissingen en die plaatsen, een verschil in tijd opleverende van twee en een half uur, zoodat om alleen van die opgenoemde middelpunten van druk verkeer met Engeland te spreken, de brievenmails twee en een half uur tijd zouden besparen bij vervoer via den Hoek van Holland boven vervoer via Vlissingen;

Dat dit nog slechts de voordeelen zouden zijn, welke door het bestaan van een dagelijkschen passagiersdienst tusschen den Hoek van Holland en Engeland zouden worden in het leven geroepen, welke alleen door het bestaan van den spoorweg Rotterdam - Hoek van Holland mogelijk zou worden gemaakt;

Dat het bestaan van zoodanigen spoorweg nog tal van andere voordeelen zou meebrengen, zoowel voor Rotterdam als voor de overige Maassteden;

Dat die spoorweg bijv. mede een zeer gunstigen invloed zou hebben op het passagiersverkeer van de stoomschepen der transatlantische vaart, terwijl de verscheping van de gouvernementstroepen naar Indië, daardoor ook zeer zou worden bespoedigd en vergemakkelijkt, evenals het vervoer van de bewapening en bemanning van het aan den Hoek van Holland gemaakt wordende fort;

Dat daardoor de Hoek van Holland evenals Southampton in Engeland, zou kunnen worden wat men noemt *«a port of call»*, welke door passerende buitenlandsche stoomschepen werd aangedaan om personen en goederen voor of uit Nederland te lossen of te laden;

Dat de visscherij en daarmede gepaard gaande vischhandel, welke zich in de laatste jaren te Vlaardingen en Maassluis voortdurend uitbreidt, sedert jaren reikhalzend naar de zoo lang beloofde spoorverbinding uitziet;

Dat zoodanige spoorverbinding niet alleen den vischhandel zou te stade komen, maar ook de visscherij zelve, welke daardoor de gelegenheid zou bekomen om, bij ijsgang of andere dergelijke omstandigheden welke de opvaart voor die houten schepen belemmeren, de visch aan den Hoek van Holland te lossen en dadelijk weder zee te kunnen kiezen, hetgeen ook de Scheveningsche visscherij ten goede zou komen, welke nu dikwijls van de Vlaardingsche en Maassluische havens gebruik maakt;

Dat ook de belangrijke handel in Westlandsche producten door dezen spoorweg aanmerkelijk zou worden gebaat, daar die producten, waarvoor snelle verzending noodzakelijk is, thans met veel tijdverlies in kleine vaartuigen naar Rotterdam moeten worden vervoerd en dan in eens langs stoomtram en spoorweg naar Rotterdam bij de stoomschepen zouden gebracht worden, waarmede de uitvoer plaats vindt;

Dat waar zoo velerlei belang den aanleg van den bedoelden spoorweg eischt, waar de omstandigheden voor den aanleg zoo buitengewoon gunstig zijn als thans, de wet van 1875 niet langer een doode letter mag blijven.

Dat het toch niet aangaat, waar het gansche land tot in de meest afgelegen deelen met spoorwegen overdekt is, de handeldrijvende Maassteden voortdurend van het spoorweg-verkeer uit te sluiten;

Dat die wet van 1875 de onderteekening draagt van het hoofd van het tegenwoordig kabinet en het zeker een dubbele voldoening voor dien hooggeachten bewindsman zou zijn, die wet eerst voorgesteld en tot stand gebracht te hebben en haar daarna onder zijn tegenwoordig bestuur geheel uitgevoerd te zien;

Dat de ondergeteekenden onder herinnering aan het straks aangehaalde gevoelen van Uwe Excellentie, uitgedrukt in het antwoord omtrent de spoorweg-begroting van 1884,



thans met het oog op de talrijke belangen, welke bij deze zaak betrokken zijn, met zoodanigen aandrang als bij een zaak van zoo overwegend nut gepast is, zich wenden tot Uwe Excellentie met verzoek, dat Uwe Excellentie moge besluiten om ouverwijd de noodige maatregelen te nemen, ten einde den spoedigen aanleg van den, reeds bij de wet van 1875 voorgeschreven, spoorweg van Rotterdam naar den Hoek van Holland te verzekeren.

De ondergeteekenden kunnen de verzekering geven dat zoo de toestand blijft zooals die is, dat wil zeggen, zonder het spoedig tot stand komen van de spoorwegverbinding van Rotterdam met den Hoek van Holland, de door hen vertegenwoordigd wordende Engelsche Maatschappij, Rotterdam buiten aanmerking zal moeten laten bij het overwegen van de maatregelen, die zij zal hebben te nemen om de hevige mededinging het hoofd te bieden en voor haar sneldienst den blik naar elders, buiten Nederland, zal hebben te wenden.

Het ligt in de hand van Uwe Excellentie om dit gevaar af te wenden, door bij de Staatsbegroting van 1886 voor de krachtige uitvoering der lijn van Rotterdam naar den Hoek van Holland de noodige gelden aan te vragen.

ROTTERDAM,

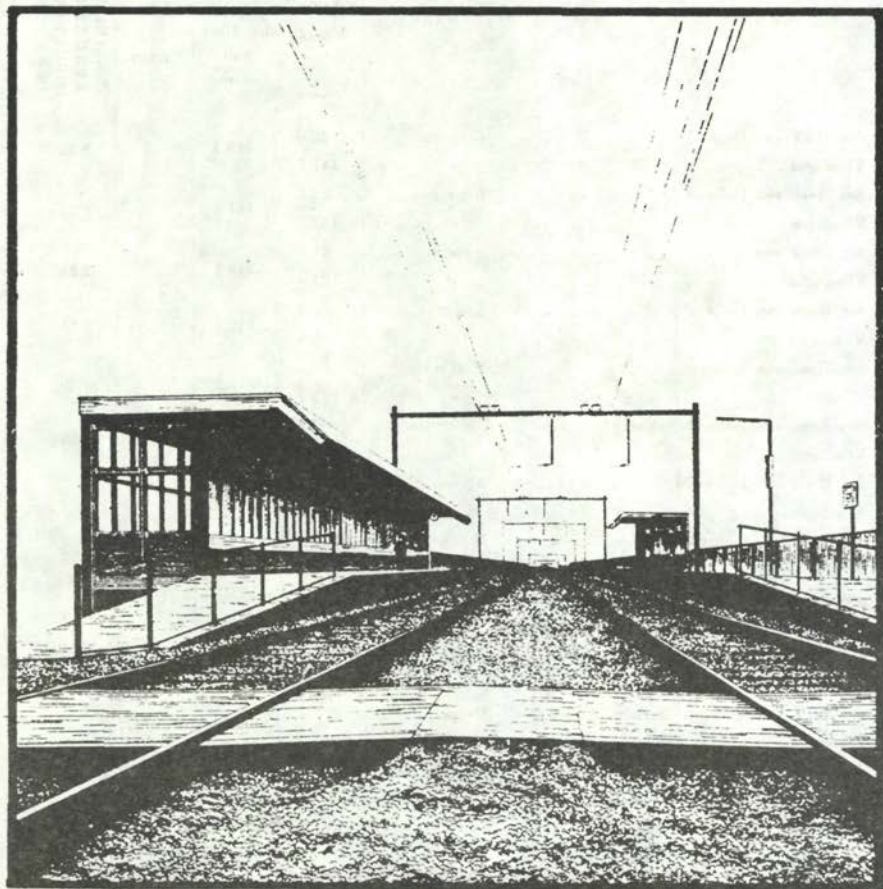
September 1885.

HUDIG & PIETERS.

BIJLAGE

behoorende bij het adres van HUDIG & PIETERS te Rotterdam.

VAN	VIA	NAAR	Kilo- meters	Verschil in kilometers ten voordeele van		Berekening van het verschil in uren of minuten spoor- getrek naar den maatstaf van 46 kilometer per uur.
				den Hoek van Holland.	Vlissingen.	
den Hoek van Holland	.	Schiedam	22.6	119.1		2.35
Vlissingen	.	"	141.7			
den Hoek van Holland	.	Rotterdam	26.6	111.1		2.25
Vlissingen	.	"	137.7			
den Hoek van Holland	.	's Hage	41.9	119.1		2.35
Vlissingen	.	"	161.-			
den Hoek van Holland	.	Leiden	57.3	119.1		2.35
Vlissingen	.	"	176.4			
den Hoek van Holland	.	Haarlem	86.-	119.1		2.35
Vlissingen	.	"	205.1			
den Hoek van Holland	Haarlem	Amsterdam	102.9	119.1		2.35
Vlissingen	"	"	222.-			
den Hoek van Holland	"	Alkmaar	120.-	119.1		2.35
Vlissingen	"	"	239.1			
den Hoek van Holland	's Hage, Gouda	Utrecht	102.2	91.-		1.59
Vlissingen	's Bosch, Kuilenburg	"	193.2			
den Hoek van Holland	's Hage, Utrecht	Amersfoort	123.8	91.-		1.59
Vlissingen	's Bosch, Utrecht	"	214.8			
den Hoek van Holland	's Hage, Utrecht	Zwolle	189.5	92.-		2.-
Vlissingen	Nijmegen, Arnhem	"	281.5			
den Hoek van Holland	's Hage, Amersfoort	Meppel	217.-	92.-		2.-
Vlissingen	Nijmegen, Arnhem	"	309.-			
den Hoek van Holland	's Hage, Amersfoort	Leeuwarden	282.9	92.-		2.-
Vlissingen	Zwolle	"	374.9			
den Hoek van Holland	's Hage, Amersfoort	Groningen	293.8	92.-		2.-
Vlissingen	Zwolle	"	385.8			
den Hoek van Holland	's Hage, Utrecht	Arnhem	159.2	47.4		1.2
Vlissingen	's Bosch, Nijmegen	"	206.6			
den Hoek van Holland	Rotterdam	Dordrecht	47.3	69.7		1.31
Vlissingen	Zwaluwe	"	117.-			
den Hoek van Holland	.	Zwaluwe	65.5	33.3		-43
Vlissingen	.	"	98.8			



Uit de Cartoteek Vlaardingen deze tekening van Dini van Leeuwen van het op 30 mei 1969 in gebruik genomen station Vlaardingen West.



VAN	VIA	NAAR	Kilo- meters.	Verschil in kilometers ten voordeele van		Verhouding van het verschil in uren of minuten sporens gerekend naar den maatstaf van 46 kilometer per uur.
				den Hoek van Holland.	Vlissingen.	
den Hoek van Holland	Zwaluwe, Rotterdam	's Bosch . . .	112.3	33.3	33.3	-43
Vlissingen	Zwaluwe	"	145.6			
den Hoek van Holland	Zwaluwe, 's Bosch . . .	Nijmegen . . .	154.2	33.3	33.3	-43
Vlissingen	"	"	187.5			
den Hoek van Holland	Zwaluwe	Breda	80.7	17.1	17.1	-22
Vlissingen	Roosendaal	"	97.8			
den Hoek van Holland	Zwaluwe, Breda	Tilburg	102.2	17.1	17.1	-22
Vlissingen	Roosendaal, Breda . . .	"	119.3			
den Hoek van Holland	Breda	Boxtel	119.2	17.1	17.1	-22
Vlissingen	"	"	136.3			
den Hoek van Holland	Breda, Boxtel	Venlo	190.9	17.1	17.1	-22
Vlissingen	"	"	208.-			
den Hoek van Holland	"	Maastricht . . .	260.5	17.1	17.1	-22
Vlissingen	"	"	277.6			
den Hoek van Holland	"	Gennep D. grens . .	171.4	17.1	17.1	-22
Vlissingen	"	"	188.5			
den Hoek van Holland	Zwaluwe	Roosendaal . . .	89.5	14.7	14.7	-19
Vlissingen	"	"	74.8			
den Hoek van Holland	's Hage, Utrecht, . . .	Zutphen	184.2	51.6	51.6	1.7
Vlissingen	Amersfoort	"	235.8			
den Hoek van Holland	's Hage, Utrecht, . . .	Winterswijk . . .	227.7	51.6	51.6	1.7
Vlissingen	Amersfoort	D. grens	279.3			
den Hoek van Holland	's Hage, Utrecht, . . .	idem	229.4	51.6	51.6	1.7
Vlissingen	Amersfoort	Hengelo	281.-			
den Hoek van Holland	's Hage, Utrecht, . . .	Oldenzaal	247.4	51.6	51.6	1.7
Vlissingen	Amersfoort	D. grens	299.-			
	Nijmegen, Arnhem, . . .	idem				
	Zutphen					



*Aan
de Eerste Kamer der Staten-Generaal.*

Geven eerbiedig te kennen *BURGEMEESTER* en *WETHOUDERS* van *Vlaardingén*,
dat zij met belangstelling hebben kennis genomen van een dezer dagen
tot Uwe Vergadering gericht adres door *HUDIG & PIETERS*, Agenten der
Great Eastern Railway Company, te *Rotterdam*, houdende verzoek om bij
de Staatsbegrooting van 1886 voor de krachtige uitvoering der spoorweglijn tus-
schen *Rotterdam* en *Hoek van Holland* de noodige gelden toe te staan;

dat zij, volkomen instemmende met de motieven welke in dat adres worden
aangevoerd, zich in het belang dezer gemeente de vrijheid veroorloven het gedaan
verzoek met aandrang te ondersteunen.

Burgemeester en Wethouders van Vlaardingén,

FALCK.

VLAARDINGEN,
den 26 September 1885.

De Secretaris,

J. VAN SCHRAVENDIJK.

Aan
Sijne Excellentie den Minister van
Waterstaat, Handel en Nijverheid.

Geven met eerbied te kennen

de ondergeteekenden, Reeders, Handelaars en Fabrikanten te *Vlaardingen*;
dat zij met belangstelling en ingenomenheid kennis genomen hebben van
een adres, dezer dagen tot Uwe Excellentie gericht door de Heeren HUDIG &
PIETERS te *Rotterdam*, handelende over de daarstelling van den spoorweg van
Rotterdam of *Schiedam* langs *Vlaardingen* en *Maassluis* naar den *Hoek van*
Holland;

dat zij ten volle overtuigd zijn dat de belangen van den handel, de
visscherij en het fabriekswezen dringend dezen spoorweg vorderen, wel is waar
hoofdzakelijk voor zooveel de *Maassteden* betreft, maar toch ook in niet geringe
mate die van de Nederlandsche nijverheid in het algemeen;

dat de behoefte welke de visscherij en de vischhandel aan dien spoorweg
hebben, in bovengenoemd adres in korte trekken uitnemend duidelijk is voorgesteld,
waarbij ondergeteekenden alleen nog voegen, dat ook andere visscherijplaatsen,
zooals *Pernis*, *Zwartewaal* en *Middelharnis* met een spoorweg tot den *Hoek van*
Holland voor de verse vischvangst en den handel in dat artikel zeer zouden zijn
gebaat, dewijl daardoor voor dat bedrijf niet alleen veel tijd zou gewonnen worden,
doch de verse vischhandel een standpunt zou kunnen innemen overeenkomstig
de eischen des tijds en daardoor zou kunnen wedijveren met andere voorname
visscherijplaatsen in het Buitenland, welke bijna allen bijzonder doelmatige spoor-
wegverbindingen hebben;

*Dit schrijven werd met dezelfde tekst ook naar de Eerste Kamer
gezonden.*

dat zij het onnoodig oordeelen om in herhaling te treden van hetgeen voornoemd adres, met welks inhoud zij in allen deele instemmen, behelst, doch dat zij met vrijmoedigheid tot Uwe Excellentie het verzoek richten de vereischte maatregelen te nemen om aan dat zoo zeer gewenschte en hoognoodige werk een spoedige uitvoering te verzekeren.

VLAARDINGEN, September 1885.

DE FIRMA H. KIKKERT, *Handelaars en Reeders.*

DE MAATSCHAPPIJ „DE NOORDZEE” TOT UITOEFENING DER ZEEVISSCHERIJ.

(P. KIKKERT Hzn. Dir. - Ps. KIKKERT Dir.)

JOOST POT, *Reeder.*

DE FIRMA ANDRIES W. SCHIPPERS & Co., *Oliefabrikanten en Handelaars*
(in Meekrap.

VAN WEST, VOOGD & DE WILLIGEN, *Handelaars.*

„HOLLANDIA”, HOLLANDSCHE FABRIEK VAN MELKPRODUCTEN,
(Directeur: C. H. HUMMELINCK).

A. HOOGENDIJK Jzn., *Reeder en Handelaar.*

YZERMANS & Co., *Reeders, Handelaars en Gasfabrikanten.*

„NEDERLANDSCHE ZEEVISSCHERIJ”, (Directeur: ADR. YZERMANS).

BETZ & VAN HEYST, *Handelaars.*

W. J. VAN DER BOOR, *Fabrikant.*

ADRIAAN M. VAN DUSSELDORP, *Fabrikant.*

G. DE JONG, *Reeder en Handelaar.*

VAN HARWEGEN & DEN BREEMS, *Reeders en Handelaars.*

HOOGENDIJK & VRIENS, *Reeders en Handelaars.*

WARMELO & VAN DER DRIFT, *Handelaars.*

VAN DER DRIFT & NOOTEN, *Handelaars.*

DE ZEEUW & VAN RAALT, *Handelaars.*

G. HOOGERWERF, *Handelaar.*

P. DE ZEEUW, *Reeder en Scheepsbouwmeester.*

J. N. BEKOOY, Directeur der Reederij „DELFT”.

pp. HOOGERWERFF & Co., (D. O. LELS) *Reeders.*

A. M. VAN DUSSELDORP & Co., *Meelfabrikanten.*

P. VAN GELDEREN, *Handelaar.*



DE VLAARDINGSE HARINGVISSERIJ VAN 1950 TOT HEDEN

W. Droppert

Waarom weer een artikel over de Vlaardingse haringvisserij en waarom over deze periode? Omdat naar mijn mening in diverse publikaties (en boeken) de indruk werd gewekt dat de haringvisserij slechts in een ver verleden voor Vlaardingen van betekenis is geweest. Behalve diegenen die bij deze bedrijfstak zijn betrokken, weten slechts weinigen hoe belangrijk deze ook in de jaren na de tweede wereldoorlog voor Vlaardingen was en zelfs nu nog is. Puttend uit mijn 40-jarige ervaring wil ik trachten u een beeld te geven van de ontwikkeling van deze tak van visserij (in de afgelopen vier decennia).

Na de tweede wereldoorlog kwamen van her en der diverse vissersschepen die door de Duitsers waren gevorderd, weer terug en na een paar moeilijke jaren visten er vanuit Vlaardingen 34 schepen, waarvan 22 stoomloggers (de zogenaamde "fietsen"), en 12 motorloggers, geëxploiteerd door 7 rederijen. De meeste van deze rederijen waren, naast hun rederij-activiteiten, tevens haringhandelaar/exporteur. Bovendien waren er nog ongeveer 20 firma's uitsluitend in de haringhandel actief, hetzij voor de binnenlandse markt, hetzij voor de buitenlandse. Hoewel ook naar landen als Jordanië, Australië en Zuid-Afrika werd geëxporteerd, waren de voornaamste landen waarheen de (meestal gezouten) haring werd uitgevoerd West-Duitsland, België en Frankrijk terwijl in 't bijzonder voor de Vlaardingse exporteurs ook Amerika en Canada belangrijk waren. Was de aanvoer ruimer dan de vraag dan werd er gezamenlijk geëxporteerd naar Oost-Duitsland, Rusland en Polen.



Opname van de Vlaardingse vis-afslag die enige tijd geleden is afgebroken. De man met de hoed en bril is de heer Van Dorp destijds haringhandelaar en directeur van de Vishal.



De rederijen hadden met hun zeevarenden en walpersoneel plus minus 800 mensen in dienst terwijl de haringhandel daarenboven nog zeker wel 400 mensen aan het werk had. Hierbij moet worden aangemerkt dat de zeevarenden voor het grootste gedeelte uit andere nog bestaande of vroegere vissersplaatsen kwamen zoals Scheveningen, Katwijk, Ter Heide, Marken en Spakenburg.

Indien men bedenkt dat voor de reparaties en de levering van vaten, touwwerk, staaldraad, proviand, brandstof enzovoort veel werk ontstond voor de toeleveringsbedrijven, dan kan men ervan uitgaan dat daar ook nog eens zo'n 5 á 600 mensen werkzaam waren. Van al deze bezigheden is nu nog maar weinig overgebleven. Wat is hiervan de oorzaak? Meestal wordt dit in hoofdzaak toegeschreven aan de snelle toename van de industriële bedrijvigheid in het gehele Rijnmondgebied. Dit is zeker van betekenis geweest voor het zeevarend personeel, dat vast werk aan de wal prefereerde boven de seizoenarbeid op zee (de haringvisserij werd van mei tot december uitgeoefend). Toch is dit volgens mij niet de enige en ook niet de belangrijkste reden. Wat is dan wel de werkelijke reden? Deze moet gezocht worden in het feit dat het zowel bij de rederijen als bij de haringhandelaren zonder uitzondering familiebedrijven betrof. De voorwaarden waarop deze bedrijven konden voortbestaan dan wel uitbreiden waren als volgt samen te vatten.

Kapitaalvoorziening, opvolging en verstand van zaken

Alle bedrijven werkten met een familiekapitaal, vaak in de loop van de jaren door vererving al verdeeld over meerdere familieleden. Zowel de modernisering van de vloot als de grote investeringen op het gebied van verwerking in de haringhandel (vanaf 1968 ook diepvriezen) vergden forse bedragen. Door de vrij conservatieve wijze van financieren (voornamelijk met eigen middelen) werd dit een moeilijke zaak.



Nog een foto in de afslag.



Het voortzetten van het bedrijf, indien de eigenaar(s) aan opvolging moest(en) gaan denken, was juist in een familiebedrijf afhankelijk van het feit of er een familielid (liefst een zoon) beschikbaar was en capabel vóór en geïnteresseerd in voortzetting van het bedrijf. Was dat niet het geval, dan moest het bedrijf worden verkocht, verplaatst of geliquideerd. Dit is dan ook de belangrijkste reden waarom van de 27 bedrijven aan het begin van de vijftiger jaren er nu nog maar vier overgebleven zijn. En alle vier zijn zij, ondanks de vele moeilijkheden, nog kerngezond en worden geleid door jonge mensen uit de betreffende families. Dat het hier gaat om een ontwikkeling die niet typisch Vlaardings is, bewijst het feit dat deze sanering zich op dezelfde wijze in de overige vissersplaatsen Scheveningen, Katwijk en IJmuiden heeft voltrokken.

De voorgangers van deze zakenlieden waren zeer zuinige en hardwerkende mensen, die over het algemeen veel kennis van hun verhandelde of gevangen produkt (de gezouten haring) hadden. Voor zover het reders waren hadden zij veel verstand van de visserij en de netten. Uit ervaring wisten zij wat er met de schepen wel of niet mogelijk was. Hun technische kennis was echter vaak beperkt. De meeste schepen visten van mei tot december en de vloot bestond in de eerste jaren na de oorlog voor het grootste gedeelte uit de oude haringloggers. In april werden altijd de eerste voorbereidingen getroffen voor het klaarmaken van de schepen voor de nieuwe "teelt". Spannend was het wanneer de scheepvaartinspectie na het droogzetten kwam inspecteren. Bijvoorbeeld om te beoordelen hoeveel nieuwe platen er in de huid moesten worden gezet.

Nog spannender was het eenmaal in de vier jaar bij "groot survey". Dan was het "schroefas trekken". Een bewijs van de zeer geringe technische kennis van sommige reders blijkt uit de volgende (waar



De tewaterlating van de eerste nieuwe trawler van de Doggermaatschappij in Woubrugge. Dit was één van de eerste werven waar het schip op de zijkant het water inging.

Leden werven leden

Geeft u dit Tijd-Schrift en voorgaande nummers en ook de fraaie Jaarboeken eens ter lezing aan uw familie, vrienden en kennissen die nog geen lid zijn van de Historische Vereniging Vlaardingen. In de meeste gevallen zal dit tot resultaat hebben dat u onderstaande bon voor hen kunt invullen!

hierlangs afknippen

Ondergetekende mevr./dhr.,

.....

Adres:

.....

Postcode en woonplaats:

.....

geeft zich hierbij op als lid van de Historische Vereniging Vlaardingen. De contributie bedraagt voor 1991 f 32,50 voor leden in Vlaardingen, Schiedam, Maasland en Maasland. Leden buiten deze plaatsen, die niet over een bezorgadres in één van deze plaatsen beschikken, betalen f 6,-- extra voor de verzending van twee Tijd-Schriften. Voor het Jaarboek geldt een aparte regeling.

Datum:.....

Handtekening:

.....

Voor de betaling van de contributie wordt u een acceptgiro-biljet toegezonden. Als welkomsgeschenk ontvangen nieuwe leden, zolang de voorraad strekt, het laatst verschenen Tijd-Schrift, of anders een voorgaand nummer.

Nog geen lid van de

Historische Vereniging Vlaardingen

maar wel geïnteresseerd in publikaties zoals dit Tijd-Schrift?

Invullen en opsturen van onderstaande kaart zorgt ervoor dat u de publikaties van de vereniging, het Historisch Jaarboek Vlaardingen en Tijd-Schrift, als lid krijgt toegezonden!

Als
briefkaart
frankeren

Historische Vereniging Vlaardingen

Leden-administratie:

Dhr. J.J. Westerdijk

Holysingel 596

3136 LM Vlaardingen

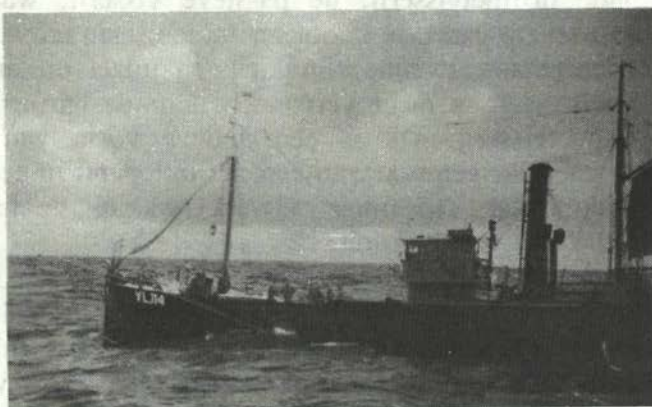


gebeurde) anekdote: Bij de vierjaarlijkse survey keurde de expert van de scheepvaartinspectie de schroefas af. De reder is zodanig in paniek dat hij een verklaring wenst van de expert. Hij vraagt dan: "Wat mankeert er aan die schroefas, die ziet er toch prima uit?" "Ja, meneer", zegt de expert, "ik moet hem toch afkeuren". "Nou waarom dan?", vraagt de reder op zijn beurt. "Het is materiaalmoetheid van het metaal", antwoordt de expert. Triomfantelijk antwoordt de reder: "Dat kan niet, want 't schip heeft de gehele winter stilgelegen!"

Vernieuwen met trawlers

In de vijftiger jaren vertoonden zich de eerste tekenen van vernieuwing. De oude drijfnetvisserij, de passieve visserij, waarbij de netten over een lengte van drie kilometer in zee staan en waarbij de haring die er tegenaan zwemt, zijn kieuwen uitzet en niet meer terug kan, werd meer en meer vervangen door de haringtrawlvisserij, de sleepnetvisserij. Dit is een actieve vorm van vissen. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van een net uitlopend in een "kuil" (een soort puntige zak van fijner netwerk) waarbij de haring of andere vis in die kuil terecht komt.

Daarbij komt dat bij deze vorm van visserij het motorvermogen van de schepen door de hogere snelheid een grote rol speelt bij de uiteindelijke vangstresultaten. De stoomschepen (de fietsen) gingen eruit of werden omgebouwd tot motorlogger. In Scheveningen begon men met de bouw van nieuwe schepen waarbij Vlaardingen niet achter kon blijven. Ook hier werden dus nieuwe schepen gebouwd. De Vlaardingse Doggermaatschappij verbouwde de grootste, sterke stoomschepen tot motorloggers die een zodanige capaciteit hadden, dat er zowel in de zomer als in de winter mee kon worden gevestigd. 's Winters op platvis (tong en schol) en van mei tot december afwisselend met de vleet of met de haringtrawl op



Het overgeven van haring op zee.



haring. Door de toename van de motorvermogens en het trawlen op haring werden de eerste tekenen van de overbevissing toen al merkbaar. Een zeer beperkte subsidieregeling voor het afstoten van oude schepen was een kleine stimulans voor die rederijen die toekomstplannen smeedden en wilden doorgaan met het bouwen van nieuwe schepen. De financiering ging nu echter een belangrijke rol spelen. Het was onmogelijk de vereiste investeringen met uitsluitend eigen kapitaal te financieren. Er kwamen visserijkredieten met overheidsgaranties, de zogenaamde faciliteitenkredieten, gefinancierd door de Herstelbank (wat nu de Nationale Investeringsbank is). Een reder in Vlaardingen leverde ooit een oude stoomlogger, de "Eben Haëzer", in om een nieuw schip te kunnen bouwen met een krediet van de Herstelbank. Daar Eben Haëzer betekent "Tot hiertoe heeft de Here ons geholpen" deed al gauw het gezegde in haringkringen opgeld: "Jan, tot hiertoe heeft de Here ons geholpen, maar verder de Herstelbank!"

Na de vernieuwing van de vloot met zijtrawlers, waarbij het trawl-net over de zijkant van het schip wordt uitgezet, deed de "hektrawler" zijn intrede. Bij de hektrawler wordt over de achterzijde van het schip gevist waardoor men dus met het net achter zich vist. De Doggermaatschappij begon als eerste in Vlaardingen in 1964 met het laten bouwen van een hektrawler, nadat eerst drie nieuwe zijtrawlers waren gebouwd. In 1968 startte men, na enkele moeilijke jaren, vooral in de binnenlandse handel (vanwege het bestrijden van de haringworm) met het diepvriezen van maat-jesharing. Dit had zoveel succes, ook wat de kwaliteit van de haring betrof, dat langzamerhand het conserveren door zouting grotendeels werd vervangen door het diepvriezen. In 1973 voorzag de Doggermaatschappij de hektrawler van een kleine diepvriesinstallatie.

De gehele haringvisserij met de grote hektrawlers wordt thans uitsluitend beoefend door middel van diepvriestrawlers. Hoewel ik



in de regel niet zo graag geldbedragen van nu vergelijk met die van jaren terug, omdat je dan over andere guldens spreekt, is het toch wel leuk om in de notulen van de aandeelhoudersvergadering van de Doggermaatschappij van 2 juli 1891 te lezen, dat er twee stalen bunchaloupen (soort logger) zullen worden gebouwd voor f 16.000 of hoogstens f 16.500 per schip. In de commissarissenvergadering van 18 november 1924 lezen we dat er wordt besloten om een stoomlogger van het nieuwste type te bouwen voor een bedrag van f 85.000. Nu, in 1991, kost een nieuwe vrieshektrawler 40 tot 45 miljoen gulden! Wel reëel is het om de vangstcapaciteiten te vergelijken. De 34 schepen, die ik in 't begin van dit artikel als Vlaardingse vloot noemde, vingen gezamenlijk van mei tot december 1950 20.000 ton haring. Een moderne trawler zal per jaar ongeveer 30.000 ton haring en makreel vangen! In ruwe trekken is hiermee de enorme ontwikkeling van de visserijschepen geschetst.

Ontwikkeling van de bemanning

Maar hoe heeft de bemanning en dan in het bijzonder de schipper, de stuurman en de machinist deze ontwikkelingen kunnen volgen? Niet alleen wat de vangstcapaciteit betreft kan zo'n diepvrieshektrawler nauwelijks meer vergeleken worden met een oude stoomlogger, ook de apparatuur zowel in de machinekamer als aan dek en op de brug is niet meer te vergelijken met die van vroeger. Wanneer men bedenkt dat de theoretische opleiding van een schipper en een machinist tamelijk beperkt was, dan heb ik persoonlijk de grootste bewondering voor de wijze waarop men dit alles heeft opgevangen. Een schipper bijvoorbeeld vond 25 jaar geleden een radio met richtingzoeker en een echolood al een enorme verbetering; nu is de brug van een diepvrieshektrawler te vergelijken met de brug van een koopvaardijship. Hierbij dient dan wel in ogenschouw te worden genomen dat de schipper op een dergelijk



schip alles alleen moet doen zonder marconist of radiotechnisch personeel. Behalve de normale communicatieapparatuur, beschikt de schipper van een modern vissersvaartuig over kleuren-echoloden, visloupes, sonar en apparatuur om via een satelliet en telex de positie te bepalen. Sinds kort heeft men ook een telefax om op elk gewenst moment de vangstgegevens aan de rederij te kunnen doorgeven. Voor de machinist geldt overigens hetzelfde. Ook hem staan moderne machines ten dienste: een hoofdmotor van 4.000 pk met vele hulpmotoren, een uitgebreide vriesinstallatie, lopende banden, sorteer- en fileermachines enzovoort. Het valt alles onder zijn beheer. Ook voor de bemanning is ontzettend veel veranderd, maar ook verbeterd. Er is een uitstekende accommodatie en er zijn prima hutten met koud en warm stromend water. Bovendien zijn er douches en een prima messroom met kleurentelevisie. Ook de werkomstandigheden op een hektrawler zijn ten opzichte van de vroegere open schepen belangrijk gunstiger, in het bijzonder bij slecht weer. Echter, niet alles is veranderd.

Bij een goede bemanning bijvoorbeeld is de verstandhouding tussen schipper en het personeel alsmede de mentaliteit ten aanzien van het te verrichten werk gelijk gebleven. In de eerste plaats komt dit doordat niet de rederij maar de schipper zelf zijn bemanning aanneemt. Dit is al jarenlang zo. In feite een logische gang van zaken: zodra het schip van de kant is, zijn 20 tot 30 bemanningsleden onder leiding van de schipper, tot elkaar "veroordeeld". In de tweede plaats verloopt het contact met de wal uitsluitend via de schipper door middel van de radio. De volledige verantwoordelijkheid voor schip en lading ligt bij hem. De motivatie van de bemanning wordt voor het grootste gedeelte gevoed door het systeem van beloning. De hoogte van het loon wordt immers nog steeds vastgesteld door middel van een percentage van de opbrengst van de vangst, de zogenaamde "besomming". De bemanning is dus recht-



streeks betrokken bij de vangstresultaten. Niet uitsluitend de gevangen hoeveelheden vis spelen hierbij een rol, ook de kwaliteit ervan is van groot belang. Het directe belang van de bemanning is dus tevens gelegen in het feit dat er voor gezorgd dient te worden dat er een snelle verwerking van de gevangen vis wordt gerealiseerd. In het verleden is er wel eens getracht dit systeem te doorbreken door een gedeeltelijk vaste gage in te stellen aangevuld met een veel lager percentage van de vangst. Deze methode is in Scheveningen enige tijd gehanteerd geweest maar toen de schepen groter werden en de aangevoerde hoeveelheden toenamen, waren de beloningen al snel belangrijk minder dan bij het oude systeem.

Er werd derhalve al vrij snel van afgestapt. Geen wonder, want het brutoloon van een matroos, zonder enig diploma met uitsluitend praktische vakbekwaamheid ligt op een moderne vrieshektrawler tussen de 100.000 tot 150.000 gulden per jaar. Een schipper verdient het dubbele hiervan en de beloning van de stuurman en het personeel van de machinekamer ligt daar tussenin. (De bekende slagzin "de vis wordt duur betaald" geldt in dit geval allereerst voor de rederij!)

Even terzijde. Bij sommige kotter-eigenaren vaart men "op maatschap". Het percentage van de vangstresultaten voor de bemanning ligt dan aanmerkelijk hoger maar men betaalt dan mee aan de directe kosten van de exploitatie. Moeilijkheden met vakbonden en dergelijke zijn er meestal niet. Daar het beloningssysteem zich niet wijzigde gaan de loononderhandelingen meestal over de secundaire arbeidsvoorwaarden. Het contact tussen de zeevarenden en de rederij loopt meestal via de schipper en soms, wat de verwerking van de vis betreft, met de stuurman. De technische zaken worden rechtstreeks besproken met de machinist. Slechts kleine kwesties (vaak van sociale aard) worden direct met de personeelsfunctionaris van de rederij besproken.



Waarom Vlaardingse "haring"visserij?

Bij een overzicht van de Vlaardingse visserij verwacht men wel dat er over haring wordt gesproken, Tot nu toe traden in dit artikel de reders en hun familiebedrijven, hun schepen en de financiering ervan alsmede de bemanningen voor het voetlicht. Vlaardingen is echter bekend geworden door de visserij op haring. Haring was altijd de belangrijkste vissoort en aangezien vanuit Nederland steeds op deze vis, uitsluitend bestemd voor menselijke consumptie, werd gevist was het seizoen beperkt van mei tot december. Vanwege die gebondenheid aan het seizoen is in de tijd van de stoom- en motor-loggers steeds getracht om van januari tot april op andere vissoorten te vissen.

Vóór de oorlog vond dit laatste plaats door middel van de beugvisserij en na de oorlog door enkele loggers met de trawl op voornamelijk platvis. Het is echter nooit een succes geworden. De hoofdzaak was en bleef het haringseizoen. Typerend is ook dat we spraken over haring, makreel en vis. Pas toen de modernisering van de vloot in de zestiger jaren begon door te zetten, veranderde het beeld. Er werd met de grotere schepen het gehele jaar door gevist, zowel op platvis als op makreel en haring.

In het "maatjesseizoen", eind mei tot half juli, werd de groene haring praktisch dagelijks aangevoerd. De schepen vormden combinaties, gaven de groene haring aan elkaar over en een zogenaamde "jager" ging er mee naar huis. Als de vaten eenmaal op de havenkade waren beland, werden zij opengeslagen en gekeurd ('s morgens heel vroeg tussen 6 en 7 uur). Voorbijgangers, meestal - mensen op weg naar hun werk, stapten dan soms van hun fiets, namen één of twee haringen uit een vat en gingen weer verder. Ik noemde het woord "groene haring". Dit is eigenlijk de enige



haringsoort, ook wel "nieuwe haring" genoemd, die de Nederlander aanspreekt, terwijl het slechts 5 á 10 % van de totale haringaanvoer uitmaakt. Wat is nou een echte Hollandse groene of nieuwe haring? De grondstof is een "maatjesharing". Dit is een haring, die noch hom noch kuit heeft. De vangstperiode ligt in de maanden juni/juli. De kwaliteit van een groene haring wordt bepaald door factoren: a. de haring moet een hoog vetgehalte hebben, b. de haring moet direct na de vangst worden gekaakt en lichtgezouten. Kaken is het met één snede van een scherp kaakmesje de kieuwen en de overige ingewanden uit de haring verwijderen met uitzondering van de alvleesklier. Door het kaken wordt de noodzakelijke snelle uitbloeding van de vis verkregen en wordt een aantal snel aan bederf onderhevige organen verwijderd. De alvleesklier blijft zitten omdat de spijsverteringsenzymen die de pancreas produceert, meehelpen om samen met het schaars toegevoegde zout de smaak te bepalen. Het is dus niet zo dat een goede groene haring een stuk vis met toegevoegd zout is. Er vindt een omzetting (fermentatie) plaats die de bijzondere smaak veroorzaakt. Met de komst van de vrieshektrawlers, waaruit de huidige haringvloot zonder uitzondering bestaat, ontstond er een totale verandering in het aanvoerpatroon. Dit werd versneld in gang gezet doordat vanaf 1968 de haring, indien niet zwaar gezouten, diepgevroren moest worden aangevoerd. (Bovendien veroorzaakte dit een totale wijziging in het verkoopsysteem.)

Voorheen werd het grootste gedeelte van de haring, gezouten en wel, in vaten aangevoerd. Er bestond overigens wel een veilplicht: alles werd dus via de afslag verkocht. Velen van u zullen zich nog wel de houten (later kunststof) vaten herinneren die op de havenkaden in Vlaardingen stonden. Ter plaatse werden ze gekeurd en direct daarna verkocht. Na invoering van het verplichte diepvriezen werd, op een enkele uitzondering na, aan boord geen zwaar gezouten haring meer geproduceerd, zodat de gehele vangst diepge-



voren werd aangevoerd. Niet slechts het aanvoerpatroon van haring heeft zich gewijzigd. De gehele aanvoer is in 10 jaar tijd sterk veranderd. Door de overbevissing was de haringvisserij op de Noordzee enkele jaren geheel verboden en mede door de vele mogelijkheden, die de vrieshektrawlers boden, is men andere visgronden gaan bevissen. Een uitgebreide visserij op makreel en horsmakreel heeft zich hieruit ontwikkeld naast die op haring. Aan-gezien de veilplicht werd opgeheven, werd ook de verkoop van de makreel, horsmakreel en haring door de rederijen zelf ter hand genomen. Een flinke export naar vooral Afrikaanse landen zoals Nigeria maar ook naar Japan is hierdoor ontstaan. Samen-werkingsverbanden hebben hierbij zeer goede resultaten opgeleverd. Helaas is de quotering op makreel en haring in Europees verband een enorme handicap. Door de zeer sterke uitbreiding van de vangstcapaciteit van de vloot zijn de toegewezen quota veel te gering om een goede exploitatie van deze grote schepen mogelijk te maken. Het gezamenlijk ondernemerschap van de overgebleven rederijen samen met hun schippers en bemanningen steeds nieuwe visgronden op te zoeken en voor de makreel, haring en horsmakreel nieuwe markten te vinden, oogst derhalve toch wel bewondering. Hierbij ondervinden rederijen vooral problemen met de financiering van exporten naar een land als bijvoorbeeld Nigeria. Bovendien hebben zij ook te kampen met de steeds groter wordende problemen van de quotering. Daarom zijn er door de grootste schepen, om quota te sparen, onder andere makreelreizen naar Amerika gemaakt. Een bewijs voor de inventiviteit is bijvoorbeeld dat er zelfs schepen bij de Falkland-eilanden op inktvis hebben gevestigd.

Tenslotte nog even terugkomend op de huidige betrokkenheid van Vlaardingen bij de visserij. Zoals gezegd zijn er nog vier bedrijven actief van de 27 ondernemingen uit 1950. Deze vier bedrijven dragen toch wel pittig bij, gezien hun omzet, aan de totale Vlaar-



dingse commerciële activiteiten en bieden werkgelegenheid aan zo'n 150 mensen. Hopelijk zal ook in de toekomst Vlaardingen nog steeds zijn steentje bijdragen aan de Nederlandse visserij.



NOGMAALS OPROEP A. PONTIER

In Tijd-Schrift nummer 44 (september 1990) stond op pagina nummer 94 een oproep van de heer A. Pontier om informatie over mensen die tijdens de Tweede Wereldoorlog te maken hebben gehad met gedwongen tewerkstelling in Duitsland. Het ging om a) *mensen die voor kortere of langere tijd in Duitsland moesten werken* en b) *oud-ambtenaren van het arbeidsbureau of van gemeente-instellingen en chefs van bedrijven en dergelijke*.

Ook anderen die gegevens konden verstrekken waren van belang. Tussen 1940 en 1945 moeten enkele duizenden Vlaardingers weggegaan zijn om in Duitsland te gaan werken. Meegedeeld werd dat Tijd-Schrift wilde meewerken aan publikatie van een artikel over dit onderwerp. Aangezien de oogst destijds wat magertjes was, er kwamen maar enkele reacties binnen, waarvoor niettemin hartelijk dank, doen wij opnieuw een oproep aan al die stadgenoten om ervaringen over bovengenoemd onderwerp op papier te zetten en ter beschikking te stellen van de heer Pontier. Indien u wilt reageren wordt u verzocht met de heer Pontier, bekend van de Vlaardingse boekwinkels, contact op te nemen, Zijn adres is:

A.Pontier, Jasmijnlaan 71, 7101 ZG in Winterswijk, telefoonnummer 05430 - 17039.

U kunt desgewenst ook met de redactie van Tijd-Schrift contact op nemen. Het adres staat op de achterzijde van dit blad.

Alvast bedankt voor uw medewerking.



"DOSSIER BORSBOOM"

In ons vorige nummer maakten wij melding van het bestaan van het zogenaamde "Dossier Borsboom". Hierin zitten reacties op artikelen van de heer P. Borsboom. In dat stukje werd melding gemaakt van het feit dat de heer Borsboom bezig was met het verzamelen van gegevens van de familie Kikkert "van zijn vrouw's kant". Dit bleek niet waar te zijn. Het was, en is, familie van de kant van zijn moeder!

Nadat dit is rechtgezet wordt u overigens meegedeeld dat de heer Borsboom graag nieuw materiaal tegemoet ziet dat betrekking heeft op de familie Kikkert. Alhoewel hij reeds veel informatie boven water heeft gehaald zou hij het op prijs stellen om nog meer te weten te komen over deze bekende Vlaardingse familie.

Uw reacties kunt u bij de redactie van Tijd-Schrift kwijt. Het adres staat op de achterpagina.

Bij voorbaat dank.



UIT DE COMMISSIES

De Historische Vereniging Vlaardingen heeft de laatste jaren een onstuimige groei doorgemaakt. Om al die nieuwe leden te informeren omtrent de organisatie en activiteiten van de vereniging, heeft de redactie van uw Tijd-Schrift besloten om in de komende nummers telkens (één of meer) commissies aan het woord te laten. In dit nummer een bijdrage van Bert van Bommel van de Commissie Stad en Monument.

Commissie Stad en Monument

De redactie van Tijdschrift heeft mij gevraagd, iets te vertellen over taak, opvattingen en werkwijze van de Commissie Stad en Monument. Aangezien ik al jaren met veel plezier deel uit maak van die commissie en ik het werk van de commissie van groot belang acht (men kan van mij natuurlijk weinig anders verwachten) voldoe ik gaarne aan dat verzoek.

De taak van de Commissie Stad en Monument is, op te komen voor het behoud van de historisch belangrijke gebouwen en stadsdelen van Vlaardingen. Van meet af aan heeft het behoud van dit historisch erfgoed tot de doelstellingen van de Historische Vereniging behoord. In maart 1965 was de Stichting Vlaardingse Gemeenschap van plan om een historische vereniging op te richten. Toen al werd bepaald, dat één van de doelstellingen van die vereniging zou moeten zijn: "het beschrijven en bewaring vragen van uit historisch oogpunt belangrijke gebouwen". Om verschillende redenen werd de oprichting van een historische vereniging uitgesteld. Het duurde



zo'n anderhalf jaar, voor er een initiatiefgroep (J. Anderson, A. Bijl en H.K. van Minnen) werd gevormd.

Op 20 januari 1967 vond de oprichtingsvergadering plaats en kwam de Historische Vereniging Vlaardingen tot stand. Uiteraard moesten er op de oprichtingsvergadering de nodige formaliteiten worden vervuld. Dat nam niet weg, dat al op deze eerste vergadering het behoud van historische gebouwen volop in de belangstelling stond. Hendrick van Minnen fulmineerde in zijn rede tegen het sloopbeleid van de gemeente; de vergadering besloot tot de instelling van een Werkgroep Stadsaanzicht Vlaardingen.

De Werkgroep Stadsaanzicht Vlaardingen bestaat al jaren niet meer. Na het uitbrengen van een fraai en onderbouwd advies aan de gemeente werd de werkgroep opgeheven. Toch is het behoud van de historische bebouwing van Vlaardingen nog steeds één van de centrale doelstellingen van de Historische Vereniging. Thans is het werk op dit gebied vooral de taak van de Commissie Stad en Monument. De Commissie Stad en Monument is een voortzetting van de vroegere Commissie Restauratiepenning. De geschiedenis van de Commissie Stad en Monument vangt daardoor aan in 1972. In mei van dat jaar werd door de Historische Vereniging de eerste restauratiepenning uitgereikt.

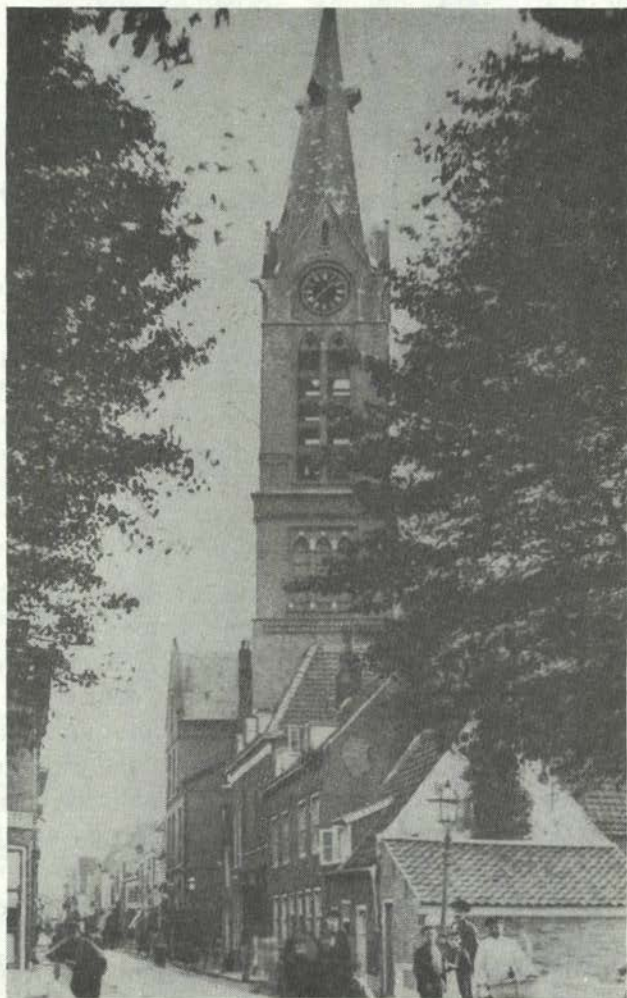
De Historische Vereniging Vlaardingen kent de restauratiepenning toe aan personen en instellingen die op voorbeeldige wijze een historisch pand hebben opgeknapt. Het selecteren van de voorbeeldige restauraties werd gedaan door de speciaal daarvoor in het leven geroepen Commissie Restauratiepenning. In het eerste decennium van haar bestaan hield deze commissie zich uitsluitend met die selectie bezig. Leden van de commissie waren o.a. Bas Goudriaan, Mari den Draak en Gilles Geluk.



Na tien jaren dreigde de Commissie Restauratiepenning "in het slop te geraken". Het verenigingsbestuur achtte het daarom noodzakelijk, om de commissie nieuw leven in te blazen. Op 5 januari 1983 werd aan Leen Droppert, Jacques Groeneveld, Chiel Verhoef, Johan de Ligt en mij gevraagd, om samen een nieuwe Commissie Restauratiepenning te vormen. Alleen Johan de Ligt had ook deel uitgemaakt van de oude commissie; de rest van ons was nieuw aangeworven en sommigen van ons waren zelfs geen lid van de vereniging. Eigenlijk bleek geen van de nieuwe leden het uitreiken van restauratiepenningen voldoende te vinden. Belangrijker vonden we het, om naar de gemeente en de burgers actie te voeren voor het behoud van de historische gebouwen. Als iemand zijn pand wilde opknappen, dan moest hij bij de Historische Vereniging om raad kunnen komen. Restauratiepenningen uitdelen vonden we prima, maar dan alleen als onderdeel van een veel bredere taak. Het bestuur juichte dit voorstel toe.

Toen het bestuur in 1982 leden voor de nieuwe commissie zocht werd er uitgekeken naar deskundigen op het gebied van architectuur en restauratie. Omdat de nieuwe commissie zichzelf een bredere taak had gesteld vond zij echter, dat het bestuur daar maar gedeeltelijk in geslaagd was. Met drie bouwkundigen, een architect en een beeldend kunstenaar was weliswaar voldoende theoretische kennis in de commissie gehaald, de praktijkervaring ontbrak. Dat was de reden dat al na enkele weken een uitbreiding plaats vond waarbij iemand uit de bouwpraktijk (Mar de Baan) en een gespecialiseerde restaurator (Jan Verhoeven) aan de commissie werden toegevoegd.

Op dit moment zijn sommige van de in 1983 benoemde commissieleden al weer uit de commissie getreden; anderen zijn daarvoor in de plaats gekomen. De regel, dat de commissie zowel het praktische als het meer theoretische aspect op deskundige wijze moet



"... we hebben gestreden en strijden tegen de afbraak van de toren van de RK-kerk aan de Hoogstraat."



kunnen behandelen, wordt echter nog steeds gehanteerd. Hoewel de taak van de Commissie Restauratiepenning was veranderd, bleef de naam de eerste jaren ongewijzigd. Eerst op 13 juni 1989 kreeg de commissie van het bestuur te horen, dat men accoord was gegaan met de naamsverandering van de commissie. Vanaf dat moment draagt de commissie de naam Commissie Stad en Monument.

De Commissie Stad en Monument telt thans zeven leden:

Jan Amoureux, stedenbouwkundige, werkzaam bij het Vlaardingse Bedrijf Gemeentewerken;

Mar de Baan, metselaar en tevens haast van kindsbeen actief voor het behoud van historisch Vlaardingen;

Jeroen ter Brugge, student archeologie en sinds kort voorzitter van Helinium;

Leen Droppert, beeldend kunstenaar die zich ook in zijn werk sterk bezig houdt met omgevingsvormgeving;

Cees Hart, secretaris van de commissie en vertegenwoordiger van het bestuur van de vereniging;

Anneke Oostrum, onze onvolprezen notuliste; en ikzelf, Bert van Bommel, ambtelijk adviseur van de Rijksbouwmeester.

Opvattingen van de commissie

In het verleden zijn er wel eens pogingen gedaan om de opvattingen van de commissie op papier te zetten. Dat bleek een tamelijk hachelijke zaak: opvattingen op papier zetten vereist dat zorgvuldigheid en volledigheid worden betracht. In de praktijk liggen zaken op het gebied van het behouden en opknappen (restaureren) van gebouwen en stadsdelen vaak zeer gecompliceerd. Alleen al het feit dat aan elke beslissing, om iemand voor een restauratiepenning voor te dragen, ettelijke uren discussie vooraf gaat, toont al aan dat er vaak



meer van wikken en wegen dan van eenvoudige maatstaven sprake is.

Ook in dit artikel zal ik daarom geen poging wagen om in een paar woorden de opvattingen van de commissie weer te geven. Zonder volledig te zijn (of te willen zijn) kan ik echter wel een aantal "stelregels" weergeven, om U zo een kijkje in onze keuken te gunnen. Onze belangrijkste stelling is wel, dat wij Vlaardingen ook in historische zin de moeite van het behouden waard vinden. Het Vlaardingse stadshart is in het verleden zeer sterk aangetast. Dat heeft de historische waarde van de stad uiteraard geen goed gedaan. Toch geloven we er stellig in dat de nog aanwezige historische kwaliteiten bij de sanering en het herstel van de binnenstad uitgehut kunnen worden, en dat daarmee een leefbare en gezellige binnenstad gecreëerd kan worden. Een binnenstad, die voor alle stadsbewoners van betekenis is. Door de kaalslag en vaak ongelukkig vormgegeven nieuwbouw in de binnenstad, alsmede door een volstrekt inadequaat functioneren van de Vlaardingse politiek en gemeenschap, is niet alleen in bouwkundige zin, maar ook in sociologische zin de stad kapot gemaakt. Men heeft het vaak over de regionale functie van Vlaardingen, terwijl de Vlaardingse binnenstad zelfs op lokaal niveau geen brandpunt meer is. Vele inwoners uit de stad zoeken hun centrumfuncties (winkelen, stedelijke recreatie, cultuur) buiten de Vlaardingse binnenstad. Van enige betrokkenheid bij de binnenstad is bij menige bewoner van een buitenwijk dan ook nauwelijks meer sprake. Vreemd genoeg meent het gemeentebestuur deze ontwikkeling te moeten stimuleren door bijvoorbeeld winkelfuncties in de periferie (de Loper) te stimuleren en jarenlange verloedering van de binnenstad te accepteren. Als er in Vlaardingen iets moet veranderen is het wel dit fenomeen. Waar wij naar toe willen is een verandering van die instelling, waarbij de centrumfuncties in de binnenstad worden geconcentreerd en de



inwoners naar het centrum worden gelokt. De aanwezige kwaliteiten van het centrum - waartoe met name ook het historische karakter behoort - moeten worden versterkt. In die beoogde vernieuwing van de binnenstad is uiteraard de zorg voor de bestaande historische gebouwen en voor de bestaande historische stedelijke ruimten het aandachtspunt van de Commissie Stad en Monument.

Bij het bepalen van ons oordeel speelt de bijdrage aan de kwaliteit van de binnenstad een belangrijke rol. We hebben gestreden en strijden tegen de afbraak van de toren van de RK-kerk aan de Hoogstraat, de afbraak van Het Zwarte Paard en de sloop van het Weeshuis en de dijkwoningen onder de Maassluisdijk, omdat we van mening zijn, dat deze objecten mede bepalend zijn voor het historische stadsgezicht. We zijn tegen een visrestaurant in de Oude Haven, omdat daarmee de ultieme historische kwaliteit van de Oude Haven (zijn ruimtelijkheid en zijn karakter als utilitair fenomeen) wordt aangetast. We zijn voor een stedelijke (gevarieerde, nauw verkavelde) nieuwbouw in kaalslaggebieden zoals langs de Havenstraat en rond het Buizengat, omdat daarmee de samenhang van de historische binnenstad hersteld kan worden.

Onze hoop is gevestigd op een moment waarop het gemeentebestuur geneigd is om te gaan kiezen voor kwaliteit. Een moment waarop een integrale visie op de binnenstad tot stand komt en de zaken nu eindelijk eens worden aangepakt. Het is toch te gek, dat we het al jaren moeten stellen met een binnenstad vol gaten en verkrottende panden.

Al twee millennia (sinds Vitruvius) geldt als regel dat architectonische kwaliteit stoelt op drie begrippen: doelmatigheid, degelijkheid en schoonheid. Sinds die tijd zijn tractaatschrijvers bezig geweest met de architectonische kwaliteit. Architectonische kwaliteit is daar-



mee tot een hanteerbaar begrip geworden. Architectonische kwaliteit is weliswaar niet eenduidig te meten, maar er is wel een beleid en een visie op te stoelen. In het Vlaardingse ontbreekt beleid en visie al jaren. De Commissie Stad en Monument hanteert als leidraad bij het beoordelen van restauraties, verbouwingen en nieuwbouwplannen de (architectonische en stedenbouwkundige) kwaliteit. Zo waren we bijvoorbeeld - tevergeefs helaas - tegen het verwijderen van een winkelpui uit een pand in de Schoolstraat. De winkelpui was nog origineel en van een soort, dat we in het Vlaardingse nog maar zelden tegen komen. In de hele Schoolstraat, die naar ons idee verre van volgens de normen is opgeknapt, was de pui van een nog grotere betekenis: één van de weinige stukjes architectonische kwaliteit aan die gevelwand. Thans is daarvoor een quasi-historische invulling gekomen, die geen architectuur genoemd mag worden, laat staan, dat daar enige architectonische kwaliteit aan toegekend kan worden.

In onzinnige quasi-historische verbouwingen, zoals die van het pandje Markt hoek Maassluissedijk, de stadsboerderij aan de Kortedijk of de winkeltjes langs de Peperstraat geloven we niet, omdat deze architectonische kwaliteit ontberen. Aan het begrip schoonheid liggen oonder andere begrippen als waarachtigheid en originaliteit ten grondslag. Dat betekent dat imitaties (waar deze geen bewuste, waarachtige eigentijdse vertaling van een idioom zijn, maar slechts gemakzuchtige navolging van onbegrepen vormen uit het verleden) niet tot architectonische kwaliteit kunnen leiden: voor het omgaan met de historische bebouwing betekent dit dat er een keuze moet worden gemaakt tussen het handhaven van een historisch pand met zijn bestaande historische architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit en het bouwen van een nieuw pand met een eigen (eigentijdse) kwaliteit. Die eigentijdse kwaliteit wordt echter niet alleen ontleend aan de eigen waarde van het architectonisch ontwerp maar



ook en vooral aan de plaats die het pand inneemt in de bestaande stedelijke context en de bijdrage die het daaraan levert.

Integratie van oud en nieuw is naar onze mening niet alleen mogelijk, maar zelfs noodzakelijk. Om een gemeenschap te laten functioneren zijn voortdurend vernieuwingen van de omgeving van die gemeenschap noodzakelijk. De huidige Vlaardingse samenleving zou niet meer kunnen functioneren met de binnenstad, zoals die voor de Tweede Wereldoorlog was. Ook historische panden kunnen niet functioneren zonder aan eisen met betrekking tot modern comfort en modern functioneren te voldoen. Die constatering is echter geen vrijbrief om de historische kwaliteiten overboord te gooien. De kracht van een historisch pand en een historische stad is juist het bestaan van die historische kwaliteiten en de wijze waarop deze voor de hedendaagse gemeenschap ten nutte zijn gemaakt.

Werkwijze van de commissie

De Commissie Stad en Monument houdt zich met een aantal zaken bezig. Belangrijkste daarvan is wel het voortdurend formuleren en ventileren van een mening. Door te overleggen met mensen uit het gemeentebestuur of actie te voeren in die richting proberen we de aandacht te vestigen op het noodzakelijke herstel van de binnenstad en het noodzakelijke behoud van historische objecten daarin. Met enige regelmaat zit een delegatie van de commissie aan tafel met de wethouders van cultuur en stadsontwikkeling; waar nodig wordt met brieven, perspublicaties, bezwaarschriften etc. kracht bijgezet aan het streven.

Zo nu en dan wordt een grotere actie op touw gezet. Belangrijk was bijvoorbeeld het project rond het Buizengat en het noordelijke deel van de Oude Haven, dat o.a. uitmondde in een grote, druk bezoch-



te tentoonstelling en een aantal wetenschappelijke publicaties rond dat gebied. Aan mensen die een pand willen opknappen of restaureren staan wij ter beschikking voor advies. Uiteraard zullen we nooit de functie van een architectenbureau overnemen (daar ontbreekt ons eenvoudigweg de tijd voor), maar zowel op het gebied van de vormgeving als in technische zin zijn we gaarne bereid om adviezen te verstrekken. Deze adviezen zijn uiteraard gratis.

De oorspronkelijke activiteit, het voordragen voor een restauratiepenning, behoort nog steeds tot de activiteiten van de commissie. Regelmatig worden panden, die zijn opgeknapt, door ons in ogenschouw genomen. Helaas gebeurt het de laatste jaren maar weinig, dat we enkele panden voor een penning kunnen voordragen. We zijn dan ook zuinig op de restauratiepenning. Alleen wanneer we de aanpak met recht als "voorbeeldig" kunnen bestempelen, wordt tot een voordracht overgegaan. Op dit moment hebben we een aantal objecten "op de lijst staan". De eerstvolgende uitreiking zal waarschijnlijk plaatsvinden in het komende (jubileum)jaar.

Vlaardingen, 10 mei 1991

Bert van Bommel



UIT HET BESTUUR

Hierbij deelt het bestuur mee dat door een intere reorganisatie de ledenadministratie sinds juni 1991 gevoerd wordt door de huidige penningmeester.

Voor adreswijzigingen, klachten over de bezorging van publikaties en aanmelding van nieuwe leden kunt u voortaan bij hem terecht. Zijn adres luidt:

*Dhr. J.J. Westerdijk
Holysingel 596
3136 LM Vlaardingen
Telefoonnummer 010 - 4747434*

Bij deze gelegenheid verzoekt de penningmeester die leden die hun contributie nog niet hebben betaald, dit alsnog te doen. Meer dan 900 leden waren u reeds voor.



NIEUWS VAN DE EXCURSIECOMMISSIE

De najaarsexcursie op zaterdag 21 september aanstaande voert ons ditmaal naar Het Fort in Hoek van Holland. In totaal bevinden zich ondergronds aldaar zo'n 106 vertrekken/ruimten, die we onder deskundige rondleiding (uiteraard niet allemaal) zullen aandoen. U wordt om 10.30 uur bij Het Fort verwacht. Het Fort ligt vlak bij het NS-station Hoek van Holland Strand (5 minuten lopen), tussen het station, dus per trein uitstekend bereikbaar, en de Nieuwe Waterweg. Einde van de excursie om 12.30 uur.

Zij die met een eigen auto gaan en enkele plaatsen over hebben worden, zoals te doen gebruikelijk, vriendelijk verzocht bij aanmelding het aantal beschikbare plaatsen door te geven bij onderstaande adressen. Gezamenlijk vertrek vanaf de parkeerplaats aan de Hoflaan GEWB-kantoor om 9.35 uur. Is er onvoldoende vervoer dan krijgt u nader bericht.

De kosten voor het fort zijn f 2,50; er kan daar ook iets gedronken worden. Oh ja, u dient er wel rekening mee te houden dat er veel zal worden geklommen en geklauterd; er zijn geen liften aanwezig in het fort!

Opgave-adressen: **M. de Baan**, Markt 44, tel. 010 - 4350221
P.J. Westerdijk, Cipressendreef 10, tel. 010 - 4740705 en
W. van de Wetering, Lijsterlaan 12, tel. 010 - 4344649.

Wij wensen u veel plezier.



NIEUWS VAN DE LEZINGENCOMMISSIE

Aan het einde van het afgelopen seizoen heeft de Lezingencommissie (en ook het bestuur van de Historische Vereniging Vlaardingen) wegens familie-omstandigheden afscheid moeten nemen van Daan van Os. Zoals het er naar ziet, zal hij wel de door hem te verzorgen lezingenavond in februari verzorgen.

Vanaf deze plaats : bedankt Daan!

Gelukkig hebben we voor hem een opvolger gevonden, namelijk de heer A.M. (Max) Thurmer. Op de lezingenavonden is hij een trouw bezoeker. Max, van harte welkom, en we vertrouwen op een fijne inbreng in het volgende seizoen!

De Lezingencommissie.



"... Zoals u zich ongetwijfeld nog zult herinneren was in 1990 de 200-jarige molen Aeolus aan de Korte Dijk het middelpunt van de feestelijkheden..."



NIEUWS VAN DE WERKGROEP OPEN MONUMENTEN-DAG

Zaterdag 14 september 1991: Open Monumentendag

Voor de tweede keer zal in Vlaardingen worden deelgenomen aan de (inmiddels inter-) Nationale Open Monumentendag. Zoals u zich ongetwijfeld nog zult herinneren was in 1990 de 200-jarige molen Aeolus aan de Korte Dijk het middelpunt van de feestelijkheden terwijl daarnaast een kleine twintig monumenten in Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht opengesteld waren.

Ook dit jaar wordt het weer feest. Voor informatie over de monumenten die op die dag tussen 10.00 uur en 17.00 uur (gratis) open zijn, moet u te zijner tijd de krant maar eens opslaan of kijken op de affiches die hier en daar (vooral aan de monumenten zelf) zullen zijn opgehangen. U herkent de open monumenten die dag bovendien aan de uitgestoken "Open Monumentendag-vlag". De nadruk ligt dit jaar op Vlaardinger-Ambacht. Daar zal een aantal wandelingen (onder begeleiding) worden gemaakt aan de hand van de vorig jaar verschenen routebeschrijving. Bovendien is een werkgroep bestaande uit "Ambachters" druk bezig met de voorbereidingen van een groot aantal activiteiten ter herinnering aan het feit dat Vlaardinger Ambacht in 1941 met Vlaardingen werd samengevoegd. Tevens is er een grote culturele markt in de maak.

Hou dus 14 september vrij en kom die dag naar Vlaardinger-Ambacht en uiteraard naar de andere open Vlaardingse monumenten. Trouwens, sedert begin dit jaar is de voorbereidingscommissie voor die dag ondergebracht in onze vereniging. de leden zijn Jan Anderson, Hans Mathijssen en Arie Ouwendijk die secretaris is.



'Ken uw stad' populair

VLAARDINGEN - De VVV cursus 'Ken uw stad', die gistermiddag in het Hollandia gebouw aan de Oosthavenkade van start is gegaan, heeft alle records gebroken.

Per cursus kunnen er 50 deelnemers worden geplaatst, maar dit aantal was kondiging haald. Er r cursus gemers aan, z gesteld wer er een herhoopt de V

de cursus organiseert de cursus te herhalen.

Voor wie Vlaardingen in al zijn facetten wil leren kennen is dit een uitgelezen kans, gezien het groot aantal typisch plaatselijk gebonden onderwerpen.

Niet alleen de plaatselijke archeologie, geschiedenis en monumenten staan op het programma, maar ook herinneringen aan de vreeser de plaatselii

Hemert, beiden bestuursleden van de plaatselijke VVV, niet verwacht. Ze dachten aanvankelijk de cursus in het leven te roepen voor raadsleden, ambtenaren en personen die veel met de stad te maken hebben. Langzamerhand kwam men tot de mening: waarom stellen wij de cursus niet open voor alle geïnteresseerde Vlaardingers?

VVV verrast door het aantal aanmeldingen voor 'Ken uw stad'

Extra stoomcursus noodzakelijk voor de opleiding van 'Vlaardingen-kenners'

VLAARDINGEN — De cursus 'Ken uw stad' van de VVV is een gouden greep gebleken. Binnen twee dagen na de aankondiging waren zowel de middag- als de avondcursus al volledig volgeboekt. VVV-directeur Karin Hollegien hoopt dat zich tussen de vijftig deel-

Maar tijdens het verzamelen van lesmateriaal bedachten Anderson en Van Hemert, dat meer kennis van het verleden van hun stad ook voor anderen van belang zou kunnen zijn. Voor ambtenaren en raadsleden bij voorbeeld, die baat zouden kunnen hebben bij wat meer historisch besef.

gen doornemen.

„Vijftig minuten is natuurlijk veel te kort”, zegt Mathijssen, die zich dus voornamelijk zal moeten beperken tot hoofdzaken. Maar een aantal smakelijke anecdotes zal hij zijn gehoor niet onthouden. De leukste vindt hij zelf die van 'het Vlaardines zangverschil', kelijk condingen het aaraan zijn

Diploma 'Vlaardingenkunde'

• **VLAARDINGEN** - De door de VVV georganiseerde cursus 'Vlaardingenkunde' is een daverend succes. Op diverse lokaties van de stad vertellen diverse kenners Vlaardingen een aandachtig gehoor veel over bekende plekken en gebeurtenissen van en in de stad. Gistermiddag werd een hoogtepunt bereikt, toen 55 deelnemers aan de cursus een certificaat 'Aandeel Vlaardingen' kregen uitgereikt.

Het was tevens de slotbijeenkomst van de eerste groep, die op het stadhuis ontvangen werden door burgemeester Fred van Lier die tevens de certificaten uitreikte.

Na de zomer vindt een tweede cursus plaats. Daarvoor hebben zich nu al 50 deelnemers opgegeven. Eventuele liefhebbers kunnen zich nu al laten inschrijven bij de VVV Markt 12 in Vlaardingen.

"Ken uw stad" in de publiciteit.



MEDEDELING OVER DE CURSUS "KEN UW STAD" EN "SERVICE-TEAM VLAARDINGEN"

Een aantal leden van onze vereniging heeft meegedaan aan de VVV-cursus "Ken uw stad". Tijdens een dertiental middagen of avonden hebben zij veel wetenswaardigheden over Vlaardingen en haar historie opgedaan. Veel cursisten wilden daarna nog verder met "iets". Zodoende zal er bekeken worden of er niet een vervolg te maken is. Ook zijn de cursisten die dat wilden nu ingeschreven in het "Service-team Vlaardingen". Dit team, dat zichzelf siert met de ondertitel "Vrijwilligers-team voor cultuur-historische activiteiten in Vlaardingen", wil zich inzetten voor zaken als de Open Monumentendag en daarnaast hand- en spandiensten verrichten voor zowel onze club als de VVV van Vlaardingen (bijvoorbeeld rondleidingen enz.).

Mocht u zich trouwens voor de tweede cursus nog willen aanmelden, dan moet u wellicht genoeg nemen met een plaatsje op de wachtlijst in verband met de grote belangstelling. Overigens kunt u altijd bellen met de VVV.

A. Ouwendijk.



VRAGENRUBRIEK

Vanuit de vereniging kwam het idee naar voren om een vragenrubriek te openen die betrekking heeft op de geschiedenis van Vlaardingen.

Gedacht werd daarbij aan een rubriek in de trant van:

"Ik ben op zoek naar een foto's over ... In het Stadsarchief of elders is daarover niets te vinden. Wie kan mij helpen?"

Naam :

Tel.nr. :

Of:

"Wie kan mij informatie verschaffen over (bijvoorbeeld de geschiedenis van)."

Naam :

Tel.nr. :

Uiteraard kan een dergelijk verzoek pas dan geplaatst worden indien de desbetreffende archieven of andere vindplaatsen niets hebben opgeleverd. Uw reacties en vragen kunt u sturen naar de redactie van Tijd-Schrift. Het adres staat altijd op de achterzijde van dit blad. Het spreekt vanzelf dat oproepen en andere uitingen met betrekking tot historische onderwerpen in de meeste gevallen ook zonder deze rubriek een plaats kunnen krijgen in dit blad!



BOEKEN

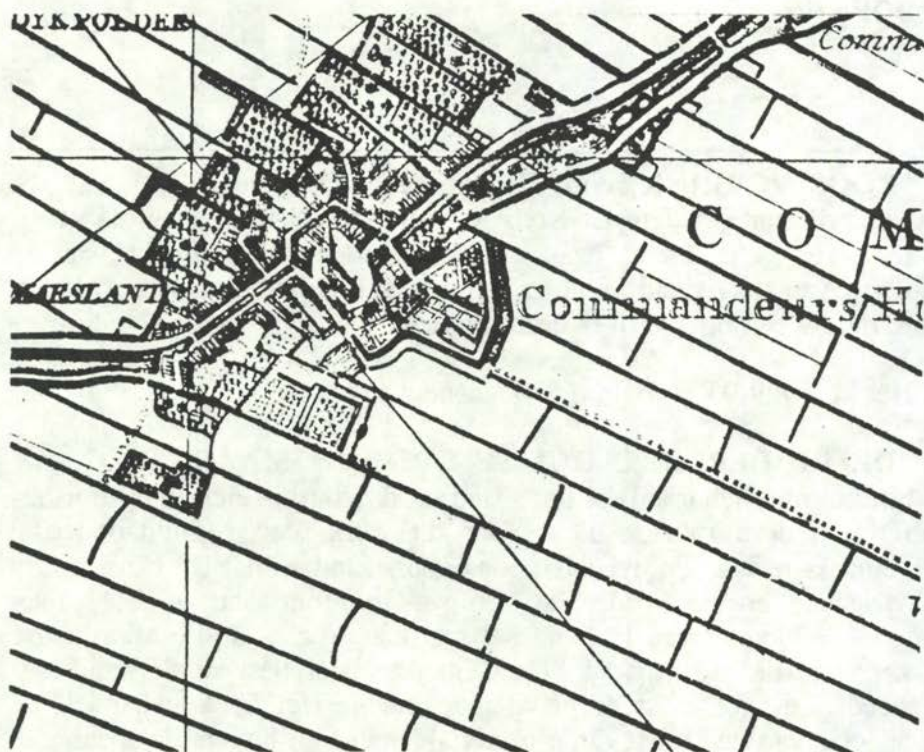
"KOOS VORRINK, een Vlaardinger". Op 7 juni 1991 was het honderd jaar geleden dat Koos Vorrink in Vlaardingen werd geboren. Ter gelegenheid daarvan publiceerden, in opdracht van de Partij van de Arbeid afdeling Vlaardingen, Ellen Wicart en Manon Barnouw een boekje over deze politicus.

Het kost f 9,95 en is in de boekhandel te koop.

"DE RIDDERLIJKE DUITSE ORDE IN MAASLAND". Alhoewel niet behorend tot onze stad en daarom wellicht niet thuishorend in deze rubriek dient voor dit werk toch een uitzondering gemaakt te worden evenals voor onderstaand werk. De band tussen Maasland en de Ridderlijke Duitse Orde ontstond in 1241 toen graaf Willem II van Holland het patronaatsrecht van de Maaslandse kerk aan de orde schonk. Nu, 750 jaar later bestaat die band nog steeds, zij het in sterk gewijzigde vorm. Het boek behandelt de historie van de Duitse Orde in het algemeen en belicht de specifieke Maaslandse ontwikkeling.

Het boek is een produkt van K. Boschma en A.A. G. Immerzeel, kost maar f 19,90 en is in de boekhandel te koop.

"KAARTBOEK VAN MAASLAND van Jan Potter 1570". Ter gelegenheid van de viering van het 750-jarig bestaan van de Duitse Orde in Maasland werd ook het hierboven genoemde kaartboek opnieuw uitgegeven. Er zijn nog een paar exemplaren met losse kaarten beschikbaar in de boekhandel.



Gedeelte van de kaart van Maasland uit de atlas van Cruquius uit 1712. Niet alleen is deze atlas onderwerp van een lezing dit seizoen, ook staat dit prachtig dorp centraal in het kaartboek van Potter van 1570 van de "DE RIDDERLIJKE DUITSE ORDE IN MAASLAND" en in het erbij behorende boek van Boschma en Immerzeel.



Het boek met los tekstboekje kost f 149,--.

"NIL SINE MAGNO LABORE". "Voor u ligt een boekwerkje waarin in kort bestek de geschiedenis is verzameld van het voormalige Hollandia-terrein in de Oostwijk". Zo begint een publikatie van Woningbouwvereniging "Samenwerking '77" ter gelegenheid van de bouw van seniorenwoningen op het eerdergenoemde Hollandia-terrein. Matthijs A. Struijs schreef dit boekje dat in de boekhandel te koop is.

Prijs per stuk f 18,95.

Boeken die al langer op de markt zijn:

"HET MOET RAKENDE MIS ZIJN, meester-smid, stoomsmeederij, machinefabriek; 1607 - 1990". Geschreven door Matthijs Struijs, archief-medewerker te Vlaardingen, en de freelance journalist Rob van der Stek en Dick van der Lugt (tevens samensteller). Tezamen geven zij een caleidoscopisch beeld van het smidsbedrijf, voorzien van tal van foto's en illustraties en artikelen over smeden door de eeuwen heen. Zoals Jan Griffijn en zijn voorgangers, Vlaardingen aan het begin van de 17e eeuw, alsmede interviews met (oud)werknemers, de laatste hoefsmid in Vlaardingen en de dochters van de naamgever.

Het boek kost f 29,50 en is (in beperkte oplage) in de boekhandel te koop.

"FEEST IN VLAARDINGEN". Dit boek werd samengesteld door E.C. van der Vlis-Dijkema (fotokeuze en teksten, M.P. Zuydgeest (visserijgedeelte) en J.A.C. Mathijssen (eindredactie). "Weinig zaken zijn in de loop der tijden in Vlaardingen zo sterk



veranderd als de manier waarop mensen hun vertier zoeken," zo meldt dit fotoboek dat in november vorig jaar uitkwam. Dit boek geeft in woord en vooral beeld weer hoe in onze stad in heden en verleden feest werd gevierd.

Het boek kost f 29,90, is voorzien van 130 foto's en te koop in de boekhandel.

"VERZAMELEN GAAT VANZELF". Dick van der Lugt voorzag dit boek van de begeleidende teksten, Arie Wapenaar voorzag het van foto's, Jan Anderson's verzameling in het Streekmuseum was het onderwerp en het 25-jarig jubileum bij zijn drogisterijen-keten was de aanleiding van het verschijnen van dit boek. 150 collecties geven in woord en beeld een indruk van het leven in vroeger tijden. Een uitgave van De Europese Bibliotheek in Zaltbommel.

Het boek kost f 54,50 en is te koop in de boekhandel.

EEUWEN LEVEN VAN DE WIND", geschiedenis van de Vlaardingse Stadskorenmolen "Aeolus". Een bijna compleet boek over de Vlaardingse korenmolen. In chronologische volgorde behandelt Arie van der Hoek samen met Matthijs A. Struijs de geschiedenis van de korenmolen Aeolus op de Kortedijk. Een boek vol met foto's en illustraties alsmede enkele interessante bijlagen. Uitgegeven ter gelegenheid van 200 jaar "Aeolus" 1790 - 1990. Een uitgave van het Stadsarchief met financiële steun van onder andere de Historische Vereniging Vlaardingens.

Dit boek kost f 14,95 en is niet alleen te koop bij de boekhandel maar ook bij onze eigen vereniging tijdens lezingen alsmede bij de afdeling Verkoop Losse Uitgaven (zie achterop dit Tijd-Schrift).



"NETWERK". In november 1990 en januari 1991 verscheen dit tijdschrift als een uitgave van de Vereniging Vrienden van het Visserijmuseum.

Te koop in de boekhandel voor f 10,--.

"1890 * 1990, 100 jaar ARNOLD HOOGVLIETSTRAAT"**.

De voorzitter van de Historische Vereniging Vlaardingen W.C. de Breems gaf in het augustus 1990 dit boekje uit naar aanleiding van het 100-jarig bestaan van de Arnold Hoogvlietstraat. Het verhaal van een gezellige straat waar nog een buurtfeest mogelijk is.

Het boekwerkje kost f 10,-- en is te koop bij de schrijver (zie achterzijde).

"HERBERGEN IN VLAARDINGEN EN VLAARDINGER

AMBACHT". In december 1990 gaf de Historische Vereniging Vlaardingen de door F.W. Assenberg geschreven publikatie uit over de geschiedenis van de openbare lokalen in en rond onze stad. Het boek is rijk geïllustreerd. Na vele jaren onderzoek geeft de schrijver een overzicht van wat er zoal aan herbergen en logementen te vinden was in Vlaardingen. Bovendien is het voorzien van criminele aangelegenheden rond de tapperijen en drankgelegenheden.

Te koop bij de Historische Vereniging Vlaardingen alsmede in de boekhandel voor f 10,--.

"150 JAAR SOCIALE ZORG IN VLAARDINGEN 1795 -

1945". Dit boek verscheen in 1962 bij de Historische Vereniging voor Zuid-Holland als Zuid-Hollandse Studiën Deel X. Onze eigen vereniging wist de hand te leggen op een restantje van deze door A. Soeteman geschreven uitgave.



Tijdens lezing-avonden van onze club kunt u dit boek kopen voor de luttelc prijs van f 12,50.

"HISTORISCH JAARBOEK VLAARDINGEN 1990" Ook in dit jaarboek zijn naast de berichten over de Vlaardingse musea en organisaties op historisch gebied weer de gebruikelijke kronieken opgenomen. Verder een artikel van Jan van Hees over de Vlaardingse slagcrs alsmede een artikel van prof. C. van Bree over "ons Vlaardings".

Het boek is te koop bij onze afdeling Verkoop Losse Uitgaven. Prijs f 35,--.

"JAARBOEKEN EN TIJD-SCHRIFTEN" Gaarne vestigen wij van deze plaats uw aandacht op het feit dat er tijdens lezingen-avonden van onze vereniging nog diverse jaarboeken van verschillende jaren te koop zijn. Ook op het achter op dit Tijd-Schrift genoemde adres van de afdeling Verkoop Losse Uitgaven kunt u deze kopen. U kunt daar tevens oude Tijd-Schriften alsmede oude prenten aanschaffen. Eventueel telefonisch te bestellen.

OPROEP!

Vanaf deze plaats roept de afdeling Verkoop Losse Uitgaven leden op om het archief van onze vereniging aan te vullen met **oude Tijd-Schriften**. Met name de nummers 1 tot en met 23 staan hoog op de verlanglijst van deze afdeling. Indien u iets ter beschikking wilt stellen gaarne contact opnemen met de heer W. den Breems. Tevens zijn allerlei oude boeken over Vlaardingen welkom.

"VLAARDINGEN EN VLAARDINGER-AMBACHT EEN HEERLIJKHEID" is de titel van een boekje dat verscheen in



november 1990 ter gelegenheid van de opening van de nieuwe seniorenflat op de hoek van de Vondelstraat en de Burg. Pruis-singel. Het bevat het verhaal van drs. S.A.C. Dudok van Heel over Wilhelm van Ruytenburch. Het boekje is in eigen beheer uitgegeven door Matthijs Struijs van het Stadsarchief. Zelf schreef hij er een artikel in over de ambachtsheren van Vlaardingen. Jeroen ter Brugge nam deel met twee publikaties over de oudste ambachtshe-ren van Vlaardingen en over het hof. Het geheel is voorzien van veel foto's en illustraties.

Het boek is te koop op het Stadsarchief, Plein Emaus 5 in Vlaardin-gen voor f 7,50.

"BOERDERIJEN in Zuid-Holland, de aquarellen van J. Ver-heul Dzn. Inleidende en beschrijvende teksten van C.S. Huijts, F.W. van Ooststroom, P. Ratsma en Th.A.J. Schiere. Tussen 1920 en 1940 vervaardigde de Rotterdamse architect J. Verheul Dzn ruim 325 aquarellen van karakteristieke, fraaie of anderszins bijzon-dere boerderijen in Zuid-Holland. Enerzijds was hij van menig dat de boerderijen in deze omgeving te weinig waardering ondervon-den, anderzijds had hij opgemerkt dat ze door de toenemende uit-breiding van steden en dorpen ernstig werden bedreigd.

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



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

"DE KUIPERSZON HENDRIK DON". Deze biografie geschreven door J. Duyster handelt over het leven van Henk Don. Geboren in Vlaardingen groeide hij op in de Vettenoordse Polder. Na de Kweekschool in Rotterdam te hebben afgerond werd hij onderwijzer. In meer dan 260 bladzijden geeft dit (gebonden) boek een beeld van het leven en de loopbaan van een Vlaardinger.

Het boek is te bestellen bij Verzendboekhandel Hoekman, Wijngaardstraat 10, 4401 CS Yerseke. Tel 01131 - 2907.

Het kost f 29,50 en er komen dan f 5,50 aan verzendkosten bij.

"VAN OLIVIER TOT CASIMIR, facetten van 130 jaar Vlaardings voortgezet onderwijs". Ter gelegenheid van de viering van het jubileum heeft scholengemeenschap Professor Casimir een reünie-boek samengesteld. In dit boek wordt een overzicht gegeven van het openbaar voortgezet onderwijs in Vlaardingen gelardeerd met persoonlijke ekrvaringen van docenten en leerkrachten.

Het boek is voorzien van foto,s, kost f 29,95 en is in de boekhandel te koop.



AGENDA

Zaterdag 14 september 1991

"Open monumentendag".

Dinsdag 17 september 1991

"100 jaar Spoor". Een avond ter gelegenheid van de viering van de ingebruikneming op 17 augustus 1891 van de spoorlijn van Schiedam naar Maassluis. Deze avond wordt georganiseerd in samenwerking met de Historische Vereniging Maassluis. Mevrouw Jacqueline van der Mark (Stedelijk Museum Maassluis) vertelt, met behulp van dia's, de geschiedenis van deze spoorlijn. Ook wordt een bekroonde spoorwegfilm vertoond. "Gastheer" is het Unilever Research Laboratorium dat zijn Auditorium ter beschikking zal stellen. De ingang ervan kunt u vinden aan de Olivier van Noortlaan - nabij het Delta Hotel.

Aanvang **20.00 uur** (zaal open om 19.45 uur.)

Dinsdag 22 oktober 1991

"70 jaar Volksgebouw Vlaardingen, van "blauwe ..." tot "rode schuur"." Lezing met dia's door de heer H. van der Lee. Plaats: De Hoogkamer aan de Van Baerlestraat nummer 252 (in de Westwijk).

Aanvang **20.00 uur**.

Donderdag 21 november 1991

"Warmelo & Van der Drift - Haringgroothandel van vaders op zoons". Lezing met dia's over tweehonderd jaar handelen in zout en zeebanket door de huidige firmant de heer J.L.J.M. van der Drift.



Plaats: zaal De Valkenhof, Frank van Borselenstraat (Dienstencentrum West).

Aanvang 20.00 uur.

Januari 1992

Feestelijke viering, voor alle leden, van het 25-jarig bestaan van de Historische Vereniging Vlaardingen. Nadere informatie: zie "Van de voorzitter".

Dinsdag 25 februari 1992

JAARVERGADERING, aanvang half acht in de zaal van de Bethelkerk aan de Burgemeester Verkadesingel in Vlaardinger-Ambacht.

De vergadering wordt gevolgd door de lezing (met foto-projectie) "Scheepsrampen met Vlaardingse vissersvaartuigen" door Daan van Os.

Aanvang van de lezing : 20.30 uur.

Dinsdag 24 maart 1992

"Over het ontstaan van het Hoogheemraadschap van Delfland".

Lezing met dia's, toegespitst op Vlaardingen en op de beroemde landkaart van Cruquius, door de heer N.P.H.J. Roorda van Eijsinga uit Delft. Plaats: de pastorie van de R.K. St. Joannes de Dooperkerk, ingang Hoogstraat (naast de toren, vlakbij de Delflandse Sluizen).

Aanvang: 20.00 uur.

Dinsdag 21 april 1992

"'t Hof en zijn ambachtsheren". Lezing met dia's, verzorgd door "ons eigen duo" Matthijs A. Struijs en Jeroen ter Brugge, over de Heerlijkheid Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht. Plaats: de rekreatiezaal van De Meerpaal, Willem de Zwijgerlaan (ingang nabij het benzinestation voor het Holy-ziekenhuis).



Aanvang 20.00 uur.

Dinsdag 19 mei 1992

"De Excursiecommissie heet u welkom...". In vervolg op de in mei 1991 gehouden bijeenkomst zal ook dit keer, voorafgaand aan de voorjaarsexcursie in juni naar 's-Hertogenbosch, een avond aan het excursiedoel worden gewijd. Ook wanneer u niet met de excursie meewilt is dit toch een interessante kennismaking met een andere belangwekkende stad. Plaats: zaal De Lijndraaijer, Baanstraat 4.

Aanvang 20.00 uur.

Wij hopen dat deze lezingen/bijeenkomsten weer net zo in de smaak zullen vallen als die in het vorige seizoen. Tot ziens!

DE LEZINGENCOMMISSIE

Mevrouw J.F. Blankert

A.M. Thurmer

A. Ouwendijk



IN HET VOLGENDE TIJD-SCHRIFT (onder voorbehoud)

- M.A. Struijs : *GESCHIEDENIS VAN HET VLAARDINGSE BIBLIOTHEEKWEZEN, Ontstaan en ontwikkeling van de Gemeentebibliotheek**.
- De commissie "Vissersmonument" van de Historische Vereniging Vlaardingen: *HET VISSERSMONUMENT OP HET GROTE VISSERIJPLEIN TE VLAARDINGEN.*
- Johannes Hoogerwerf: *EEN VAN VELE.*
- Verenigingsmededelingen en dergelijke.

* *Vanwege de publikatie van het artikel over het jubileum van de spoorlijn Schiedam - Maassluis heeft dit artikel een verschuiving ondergaan, red.*

De illustraties van dit nummer zijn geleverd door de desbetreffende auteurs. Enkele zijn afkomstig uit de privé verzameling van eindredacteur F.W. Assenberg. De overige afbeeldingen stammen uit het Stadsarchief van Vlaardingen.

HISTORISCHE VERENIGING VLAARDINGEN

Secretariaat

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

Postgiro

750978 t.n.v. de penningmeester

Penningmeester/leden-
administratie

Dhr. J.J. Westerdijk
Holysingel 596
3136 LM Vlaardingen
Telefoonnummer 010 - 4747434

Verkoop losse uitgaven

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

Lezingencommissie

A. Ouwendijk
Kortedijk 16 a-b
3134 HB Vlaardingen
Tel. 010 - 4353322

Redactie-adres Tijd-Schrift

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