



nummer 50
september 1993

TIJD-SCHRIFT



HISTORISCHE VERENIGING VLAARDINGEN

TIJD-SCHRIFT

Nummer 50, september 1993

HISTORISCHE VERENIGING VLAARDINGEN

INHOUD

Redactioneel	3
Van de voorzitter	5

Artikelen

'VLAARDINGEN VOORUIT' NA DE TWEEDE WERELDOORLOG, door W. den Breems	7
--	---

MIJMERING VAN EEN VLAARDINGSE WAKER, door P. Feelders en C. Kleywegt	17
---	----

HET OPENBAAR VERVOER IN EN OM VLAARDINGEN, door J.C. van Hartingsveldt	33
---	----

Diversen	
Open monumentendag	59
Nieuws van de excursiecommissie	60
Boeken	61
Oproep	62
Vragenrubriek	63
Programma	65
In het volgende Tijd-Schrift	72



Het Viaduct.

REDACTIONEEL

Stadshart ...

Het Liesveld-viaduct in onze stad is van een groteske lelijkheid. Het is de ultieme vorm van een absurd compromis uit een te ambitieus verleden. Als een onverzettelijke bunker ontstijgt het langzaam de Vlaardingse bodem om tenslotte met een forse dreun het historische havengebied aan te klampen. Het is een typisch naoorlogs produkt van de Vlaardingse politiek. Met de winkels eromheen werd het imiteren van de Rotterdamse Lijnbaan tot grote hoogte opgevoerd. Deze ongekennde eerezucht stelde de politici van het vissersdorp van weleer voor onoplosbare problemen die geweldige commotie veroorzaakte, tot op het ridicule af.

Thans lijkt de geschiedenis zich te herhalen: wederom lijken de renovatieplannen verdacht veel op Rotterdamse bouwkunst. Wederom worden wanprodukten en slechte smaak tot kunst verheven. Ook nu is de binding met het verleden zeer ver te zoeken in de plannen van het zogenaamde 'stadshart'. Wat een woord! Het stadshart ligt natuurlijk op de Markt! Kennelijk heeft de commercie de historie verdrongen. Nog steeds schijnt een groot aantal van de lokale politici er niet van doordrongen te zijn dat Vlaardingen niet meer is dan een dorp met flaporen in plaats van een metropool! Het openingsartikel van voorzitter Den Breems laat de geschiedenis van toen weer een beetje leven.

'Vlaardings'

In een gedegen artikel laten Paul Feelders en Cees Kleywegt diverse aspecten van het Vlaardings dialect de revue passeren en worden vaststaande zaken geneutraliseerd.

Trekschuit, bus, trein ...

De heer Hartingsveldt laat in zijn werkstuk, dat de basis vormde voor zijn lezing van enige tijd geleden, de feiten rondom de totstandkoming van het openbaar vervoer weer spreken. De van vele illustraties voorziene bijdragen zijn ook nu weer de moeite waard.

Aan de Historische Vereniging Vlaardingen zal het niet liggen de geschiedenis van de stad regelmatig naar voren te halen ...!

Frans W. Assenberg.

VAN DE VOORZITTER

Het kan niet op, alweer een hoogte punt in het 26-jarig bestaan van onze vereniging! **Tijd-Schrift nummer 50** ligt voor u en dat mag toch wel bijzonder genoemd worden! 26 jaar lang hebben vrijwilligers zich ingezet voor het vaak op het laatste moment klaarstomen van **Tijd-Schrift**. Begon het allemaal op A4-formaat, vanaf nummer 23 verscheen ons blad op A5-formaat met een nietje in de rug, maar in ieder geval handzamer. Vanaf nummer 32 konden we ons veroorloven om **Tijd-Schrift** in een gelijmd bandje te doen laten verschijnen!

Veel dank is verschuldigd aan al die redactieleden die er in de loop der jaren veel tijd in hebben gestoken en uiteraard nog doen. Thans een oplage van 1300 stuks per nummer, dus 2600 **Tijd-Schriften** per jaar is toch niet niks. Veel dank natuurlijk ook aan de auteurs; zonder deze mensen zou **Tijd-Schrift** niet kunnen verschijnen. Met **Tijd-Schrift** en zeker niet in het minst met het **Historisch Jaarboek Vlaardingen** heeft de **Historische Vereniging** bewezen in de ontwikkeling van de **Vlaardingse geschiedbeschrijving** een belangrijke rol te hebben gespeeld. Het heeft velen een stimulans gegeven om te schrijven en te spreken over de **Vlaardingse historie**. Wie zegt dat geschiedkundig onderzoek maar saai en droog is zit er goed naast. Ik spreek dan ook de hoop uit dat **Tijd-Schrift** en uiteraard het **Historisch Jaarboek Vlaardingen** nog in lengte van jaren zal blijven verschijnen.

Met hartelijke groeten,

Wout den Breems



Stadshart?

'VLAARDINGEN VOORUIT' NA DE TWEEDE WERELDOORLOG.

W. den Breems

Inleiding

Onder de titel 'Vlaardingen Vooruit' werd van 3 tot en met 14 augustus 1946 in Vlaardingen een grote tentoonstelling gehouden. Deze tentoonstelling had tot doel de ontwikkeling van Vlaardingen in de loop der jaren te demonstren. Ter gelegenheid van dit evenement verscheen het blad 'Vlaardingen Vooruit'. In het voorwoord schreef burgemeester Siezen:

'Een geest van vernieuwing en opbouw is ook en in grote mate vaardig over Vlaardingen. Niet alleen in de grote bedrijven, die in koortsachtige haast de door den bezetter aangebrachte schade trachten te herstellen, maar ook in alle organisaties, welke culturele belangen nastreven. Daarbij neemt het Nederlands Volksherstel, dat sedert de bevrijding reeds velen aan zich heeft verplicht, een eerste plaats in. Werd zijn werkingssfeer door het langzaam aan weer terug keren tot meer normale toestanden ingekrompen, thans zet het Nederlands Volksherstel de kroon op zijn werk door de organisatie van een tentoonstelling, waarbij alle in Vlaardingen gevestigde bedrijven in de gelegenheid worden gesteld om de tot heden bereikte resultaten van vernieuwing en van op- of herbouw te demonstrenen!'

In de inleiding van dit blad schreef de toenmalige wethouder, T. de Bruyn:

'Van klein vissersdorp aan de Maas, werd Vlaardingen tot de derde zeehaven van Nederland en een belangrijk industrie centrum. Dit tot meer bekendheid te brengen is het doel van deze tentoonstelling.'

Het zal weinigen bekend zijn, dat Vlaardingen voor de oorlog (1938) de derde havenstad van Nederland was. Naast Rotterdam (ca. 75 miljoen ton), Amsterdam (7,8 miljoen ton), verwerkte Vlaardingen 6,6 miljoen ton goederen. Aan de Koningin Wilhelminahaven stonden twee geweldige laad- en losbruggen, de grootste van Europa, met een laadvermogen van 550 ton per uur. Vele erts en kolen uit het Duitse Roergebied werden in die haven overgeslagen. Opvallend is dat de makers van het genoemde blad maar één artikel wijdden aan de Vlaardingse visserij. (Werd er al min of meer afgerekend met deze bedrijfstak waaraan Vlaardingen zijn roem heeft te danken?).

Industrialiseer...!

Dat was de leus na de Tweede Wereldoorlog. Na de Duitse bezetting werd Nederland gestimuleerd om zo snel mogelijk aan de wederopbouw te beginnen. In Vlaardingen werd deze roep ook gehoord en in daden omgezet. Industrieën zoals de Lever's Zeep Maatschappij, de Eerste Nederlandse Coöperatieve Kunstmestfabriek ("de Super"), Havenbedrijf Vlaardingen Oost, de Nieuwe Matex en overslagbedrijven ondergingen belangrijke uitbreidingen. Ook kwamen er veel nieuwe ondernemingen bij. Een van de belangrijkste was wel de vestiging van het Amerikaanse bedrijf Cincinnati Milling and Grinding Company. De Nederlandse vestiging werd, mede dankzij bemoeienissen van de toenmalig burgemeester J. Heusdens naar Vlaardingen gehaald. Inmiddels was ook het Unilever concern met de bouw van een afdeling in Vlaardingen begonnen.



Gedempte Biersloot.



Van Riebeeckstraat voor de sloop.

Verder was er nog zo'n 100 hectare bouwgrond voorhanden. Het kleine vissersdorp moest een industriestad worden!

Centrum

Naast industrie waren ook woningen en winkels van groot belang. In opdracht van het gemeentebestuur stelde het Economisch Technologisch Instituut en het Nederlands Economisch Instituut een rapport op voor de uitbreiding van Vlaardingen en de sanering van de binnenstad. Uit dit rapport kwam naar voren dat Vlaardingen zou uitgroeien tot een stad met 64.000 inwoners in 1970. Het gemeentebestuur had daar overigens een geheel andere kijk op en schatte dit aantal op 63.000 in 1960. Dit kwam het dichtst bij de waarheid. In dat jaar had Vlaardingen namelijk 68.000 inwoners.

Een groot gedeelte van de Vlaardingse binnenstad werd afgebroken ten behoeve van een nieuw centrum. Een grote doorbraak vond plaats midden in de stad. Hierbij was de totstandkoming van een directe verbinding van het oostelijk deel van Vlaardingen, via de Schiedamseweg dwars door de binnenstad met de geplande Westwijk, wel de meest rigoureuze maatregel van het college. Er moest dus gesaneerd worden want men had grootse plannen. In het gebied begrensd door de Westhavenplaats, Maassluissedijk, Markgraafaan, en Cronjéstraat moest derhalve veel verdwijnen. Vele huizen, winkels, twee schoolgebouwen (onder andere de alom bekende Van Kampenschool). Ook twee kerkgebouwen, de Gereformeerde Kuiperstraatkerk en het kerkje van de Hersteld Vrije Gereformeerde Gemeenten aan de Van Riebeeckstraat, in de volksmond ook wel het kerkje van De Rover genoemd, sneuvelden.

Verder ontkwamen ook twee vergaderlokaliteiten niet aan de slopershamer: zaal 'Rehoboth' aan de Liesveldselaan en zaal 'Liefde en Vrede' aan de Gedempte Biersloot werden met de grond gelijk gemaakt.



Westhavenplaats ...

Tenslotte verdwenen de broodfabriek van de firma Niemantsverdriet en de bokkingrokerij van Kornaat. Beide bedrijven waren gevestigd aan de Kuiperstraat. Op al deze plaatsen moest nieuwbouw komen.

Basisplan, Liesveldviadukt

Een basisplan voor deze sanering werd gemaakt door de Rotterdamse architect ir. W. van Tyen, welk plan door de Raad der gemeente Vlaardingen op 3 februari 1955 werd aanvaard. In 1949 was men overigens al begonnen met het aankopen van panden in het betreffende gebied. Een enkele keer werd tot onteigening overgegaan. Dit alles leidde tot een uitgave van circa 10 miljoen gulden voor circa 2000 percelen. Vlaardingen moest ook regionaal een uitstraling krijgen. Een winkelcentrum van formaat was dan ook van groot belang, hetgeen uiteraard meer verkeer in het centrum tot gevolg had. De winkels in het centrum maakten de genoemde oost-west verbinding noodzakelijk en dat leidde weer tot de bouw van het Liesveldviadukt. Wat er aan de bouw van dit viaduct is vooraf gegaan zal menig Vlaardinger zich nog wel herinneren. De raadsvergaderingen en de media stonden er bol van! Op 12 mei 1960 besloot de raad tot de aanleg van dit bouwwerk en op 4 juli 1961 werd de eerste van de 216 palen met een lengte van 18,50 meter ervoor geslagen. Op 19 augustus 1963 werden de winkels onder het viaduct geopend. De winkels aan de noord- en zuidzijde van het Liesveld waren toen reeds in gebruik genomen, evenals de winkels aan de Korte Hoogstraat. Deze winkelstraat was in feite het begin van het Vlaardings winkelcentrum.

De visie en de bedoeling van het toenmalige college is na deze onstuimige ontwikkeling toch niet helemaal uit de verf gekomen. Vele malen is gedebatteerd over het nut van het viaduct en over het al dan niet in stand houden van de twee tunneltjes vanaf de Hoogstraat naar het Liesveld. Ook over het aanzien van het winkelcen-

trum zelf was men het niet altijd met elkaar eens. Centra in nieuwe woonwijken en buurgemeenten waren grote concurrenten. Momenteel zijn er weer grote plannen om een nieuw 'stadshart' te creëren die - naar het zich thans laat aanzien - gerealiseerd gaan worden.

Stadsontwikkeling

Uitbreiding van industrieën betekende ook werkgelegenheid. Velen kwamen van elders om in Vlaardingen te gaan werken maar ook bij de olieraffinaderijen in Pernis ontstond veel werkgelegenheid. Het spreekt voor zich dat hierdoor de woningbouw een grote vlucht nam. Opvallend was het tempo waarmee na de bevrijding een tweetal woonwijken verrezen, t.w. de Babberspolder, met 2.100 woningen en de Indische Buurt. Tevens werd er in 1954 een begin gemaakt met de bouw van de Westwijk gevolgd door het volbouwen van een groot gedeelte van de voormalige Zuidbuurt en tot slot de Holywijk. Maar ook de bedrijven zelf lieten voor hun medewerkers woningen bouwen. Voorbeelden hiervan zijn onder andere de zogenaamde Shellwoningen in de Indische Buurt ten noorden van de Billitonlaan en de woningen aan het Mendelssohnplein. Gelijksortige woningen verschenen aan de Parallelweg en de Chopinstraat. Hiervoor zorgde destijds de oliemaatschappij Caltex.

Tot slot

Het zal u zijn opgevallen dat in zeer grote lijnen een stukje na-oorlogse Vlaardingse geschiedenis naar voren is gehaald waarin zeker niet op alles is ingegaan. De intentie van dit artikel is echter dat het (hopelijk) een kleine aanzet zal zijn tot het beschrijven van de geschiedenis van die na-oorlogse groei van Vlaardingen. De vele facetten van dit 'scharnierpunt van de Vlaardingse geschiedenis' geven alle reden tot nader historisch onderzoek. Voor de historie van Vlaardingen is het uiteraard een ernstige zaak dat vele oude maar mooie panden zijn verdwenen. Het is achteraf makkelijk

praten over het al dan niet behouden van bijvoorbeeld een Van Leydenschoffe of van het verdwijnen van het fraaie aanzicht van de gevels aan de Westhavenplaats of van karakteristieke gedeelten van de Hoogstraat maar een en ander dient uiteraard gezien te worden in de geest van de tijd, dié tijd! Of het de moeite waard was ...?

	MIJMERING VAN EEN VLAARDINGSCHEN WAKER	MIJMERING VAN EEN VLAARDINGS WAKER
5	Ruim hachtensestig jaeren eb ik de zee bevaeren, Nom eb ik ofedaen; Niks kos ik meer beginnen, As om nog ies te winnen Mot ik uit waeken gaen.	Meer dan achtenzestig jaar heb ik op zee gevaren, nu ben ik versleten; niets kon ik meer beginnen, om nog iets te verdienen, moet ik gaan waken.
10	Want oe ik ôk mog sjouwen Ik eb niks overgeouwen, Ik ben zoo harm als Job; Et liep mij jimmer teugen, Wat arren ôk mogt vleugen Geen lor gaf mijn getob.	Want hoe hard ik ook gewerkt heb, ik heb niets overgehouden, ik ben zo arm als Job; het zat mij altijd tegen, wat anderen ook mocht gelukken, mijn inspanning was tevergeefs.
15	Nou mot ik wel belijen Eens ad ik beetre tijen, Ik won een goed stik brôd En ad toe vrouw en kindren; Maar gouw gong alles mindren, 't Is halles een of dôd.	Nu moet ik wel toegeven, dat ik betere tijden gekend heb, ik verdiende een goed stuk brood en had toen vrouw en kinderen; maar spoedig werd alles minder, het is allemaal weg of dood.
20	Was soms mijn Mårt wat lastig, Ze was toch deun en kastig, Graeg ad ik eur nog maer, En dan in 't graf twee zeunen; Die me ârs nog kosten steunen: Och Eer, je weg is zwaer!	Al was mijn Maartje soms wat lastig, ze was toch zuinig en honkvast. Graag zou ik haar nog bij mij hebben. Twee zonen heb ik begraven, die mij anders nog terzijde konden staan: och Heer, uw weg is zwaer.
25	Halleenig schiet ik ôver; En waerlik lief noch lôver Is an mijn leven meer; Et iet dat ik lôp waeken, Maer as me een dief most naeken,	Alleen ben ik overgebleven; mijn leven heeft geen inhoud meer; men zegt dat ik loop te waken, maar wanneer een dief mij zou naderen, zou ik in zwijm vallen.
30	Viel ik hommachtig neer.	
35	Geen ziel eit me in zen leven Bij sturm op zee zien beven, Maer ier is 't ârs esteld: Ik zit as een kluister, Ben bunzig in et duister, An wal ben ik geen eld.	Niemand heeft mij ooit bij storm op zee zien beven, maar hier is het anders gesteld: ik durf mij niet te verroeren, ben bang in het donker, aan wal ben ik geen held.
40	En om zoo halle nachten In weer en weind te wachten Tot dat de murgen daegt, En dan naer kooi te trekken As ârren dêr doen wekken, Geen schespel die 't beaegt.	En om op deze manier alle nachten in weer en wind de wacht te houden, totdat het ochtend wordt, en dan naar bed te gaan, op het moment dat anderen wakker worden, daar houdt niemand van.
45	Maer toch mijn lot, oe seurig, Maekt mij niet sikkenneurig, Mijn art kent aet noch vrok, En 't zel ôk mij niet deren Dat ârre kuivereeren: Ik gun een ijder lok.	Maar hoe triest mijn lot ook is, het maakt mij niet slechtgehumeurd, mijn hart kent haat noch wrok; en het zal mij ook niet deren dat het anderen voor de wind gaat: ik gun ieder zijn geluk.
50	Oe it is, ik mot maer ôpen Nog zoo wat mee te loôpen En 'k veultijs waeken mag; Want mot ik ouwkind wezen, Ik zou geen sturven vreezen... Goddank, weer naekt de dag! D.	Hoe het ook zij, ik mag maar hopen nog een poosje mee te gaan, en nog veel de wacht te mogen houden; want als ik door anderen onderhouden zou moeten worden, zou ik net zo lief dood zijn... Goddank, de dag breekt weer aan!

MIJMERING VAN EEN VLAARDINGSE WAKER

Paul Feelders en Cees Kleywegt

In de 36e jaargang van het 'Jaarboekje voor de stad en het kanton Schiedam' (1882) staat bij het Mengelwerk op pagina 32-34 een gedicht afgedrukt getiteld: Mijmering van een Vlaardingschen waker geschreven door een zekere D. Het is zeer waarschijnlijk dat de toenmalige burgemeester van Vlaardingen, Pieter Karel Drossaart, als auteur mag worden beschouwd. Hiernaast vindt u de tekst zoals die afgedrukt staat in bovengenoemd jaarboekje, gevolgd door een 'vertaling' in het Nederlands van nu.

Waken in Vlaardingen

In Vlaardingen kende men vroeger behalve de echte nachtwakers of klapwakers ook zogenaamde wachtlieden op schepen. De klapwakers liepen elk half uur, twee aan twee, voorzien van een piek en klap (lans en ratel), hun ronde, 'al roepende en klappende'. Hun diensttijd was van 1 april tot 1 oktober van 's avonds 10 tot 's nachts 3 uur en van 1 oktober tot 1 april van 10 tot 5 uur. Er waren voor hen twee routes uitgezet: een noordelijke en een zuidelijke. De noordelijke route verliep als volgt: 'de Hoogstraat op, tot aan het laatste huis van den Kortendijk en voorts alle straten en steegjes op de Hoogstraat uitkomende, halfweg ingaande en roepende van daar terug tot de sluizen, de Misse af, de Haven heen, de Brug over, tot aan het laatste huis van het Toepad; van daar terug en langs de oostzijde der Haven tot voorbij het laatste pakhuis vervolgens terug voorbij de Vischmarkt, de Breede Havenstraat op, de Pepersteeg af, het Hol halfweg, het Achterom heen, tot aan de Broekheul en vandaar terug langs de Hoogstraat weder naar het Stadhuis', aldus artikel 3 van het 'Reglement voor de klapperlieden' uit 1819.

Was de nachtdienst afgelopen, dan werd de stadhuis klok geluid. In de zomermaanden liep de klapwacht alleen, in de winter vergezeld van een maat. Deze klapwakers namen 's nachts een gedeelte van de taak van de politie over: letten op alle ongeregelheden op straat, op diefstal en braak; daarnaast waarschuwden zij de torenwachter bij brand. De torenwachter keek ieder half uur van de torentrans of ergens brand was uitgebroken. Bij brand moest hij een brandende lantaarn hangen aan die zijde van de toren, waar hij vuur of rook had waargenomen en daarna moest onmiddellijk alarm worden geblazen. De torenwachter moest ook toezien of de klapwacht zijn taak goed vervulde en werd verantwoordelijk gesteld voor alle overtredingen van de klapwacht.

De Nieuwe Vlaardingsche Courant van 30 mei 1906 meldt dat Willem van Wizenburg, de laatst overgebleven klapwaker, op 24 mei 1906 is overleden.

In het gedicht is echter sprake van een waker, die 's nachts op een schip de wacht hield. De eerste voetnoot bij ons gedicht luidt: "geen klapwaker, maar iemand die des nachts de schepen of de scheepsgoederen, die aan den havenkant liggen, bewaakt"). Deze arbeid werd voornamelijk uitgeoefend door zeer oude vissers, die niet geheel afhankelijk wilden zijn van de diaconie. Deze kerkelijke instelling zorgde er onder andere voor dat zij soepbonnen uitgedeeld kregen. De mannen bleven vaak tot op hoge leeftijd met schepen meegaan (72 jaar was geen uitzondering!). Pensioenen kende men nog niet en wanneer een visser niet meer in staat was met het schip mee te gaan, was het waken een bezigheid waarmee hij nog wat kon verdienen. Onder de wakers bevonden zich zelfs voormalige schippers. Zij hadden als taak de hele nacht op een hoeker of logger te zitten en zo nu en dan een ronde over het schip te maken. Ook moesten zij de haringtonnen op de wal in de gaten houden.

Dat dit baantje ook geen goudmijn was, bewijzen wel de verhalen waarin wordt verteld dat deze wakers soms het criminele pad opgingen door anderen op het door hun bewaakte schip 'uit te nodigen'. Er werd regelmatig iets 'vermist'. Ook gebeurde het wel dat een waker de volgende morgen verdwenen was en pas later op de dag ergens dronken werd aangetroffen. In Katwijk was het gebruikelijk dat de waker aan boord kwam voordat de bemanning het schip verliet. Hij kreeg ook een deel van de overgebleven etenswaar en knapte het schip op. Vandaar dat men tijdens de reis weleens hoorde zeggen: 'Da's voor de waker', als men het eten niet lekker vond of geen zin had in een karweitje.

In Fenand van den Oevers boek 'De zee is ons land' is sprake van een wachtsman. De bejaarde Wijnand Hoogendijk is bang dat Arend van Roon hem als wachtsman wil aanstellen (p.80): 'Toch niet voor wachtsman?', vraagt Wijnand. Neen, niet voor wachtsman. Dat heeft hij nooit gewild. De vrees, zijn laatste jaren als waker op een logger te moeten slijten, heeft hem altijd met angst vervuld. Schipper eerst, man van aanzien, waker later en nog later ben je een mannetje, dat ze met meelij bekijken. Neen, dat nooit. Alles wil hij doen, behalve dat, daar is hij te trots voor'.

De woorden in 'Mijmering van een Vlaardingschen waker'

Het gedicht 'Mijmering van een Vlaardingschen waker' bevat enkele woorden die wij niet meer kennen. Maar zijn het typisch Vlaardingse woorden? Als scheidsrechter voor het antwoord op deze vraag zullen wij het 'Woordenboek der Nederlandsche Taal' (WNT) gebruiken. In dit woordenboek staan alle woorden en spreekwijzen die in Nederlandse geschriften van 1500-1920 te vinden zijn. In het tweede couplet komen we het woord vleugen (11) tegen. Het WNT geeft als figuurlijke betekenis 'gelukken, slagen of goed vorderen'.



Vlaardingse wachtsman.

Nog steeds wordt dit woord in bepaalde delen van Zuid-Holland gebruikt. In Zevenhuizen zegt men bijvoorbeeld: Het vleugt niet (= het zit niet mee).

Couplet vier bevat het woord deun (20). Er wordt een eigenschap van zijn vrouw Maartje mee aangeduid. Deun kunnen we terugvinden in het WNT: het is verwant met het Duitse dehnen, en betekent o.a. 'vasthoudend, schriel, zeer zuinig'. Tegenwoordig komen we dit woord in sommige plaatsen nog tegen in de negatieve betekenis van 'gierig'. Volgens ons moet het hier echter een gunstige betekenis hebben als tegenstelling met het woord lastig (19). Wij kiezen daarom voor 'zuinig'.

In dezelfde regel staat het woord kastig (20). Kastig is niet terug te vinden in het WNT. Wij zijn van mening dat het ook een gunstige eigenschap moet aangeven. Wij hebben gemeend de betekenis te moeten zoeken in 'thuis blijvend', 'niet-uthuizig', 'honkvast'.

Bunzig (35) in couplet zes betekent 'bang'. Het WNT acht een verband met bunzing aanwezig. Ongetwijfeld kent u de uitdrukking ergens bunzig van zijn (= ergens een afkeer van hebben).

Het volgende interessante woord in de mijmering is kuivereeren (47). Een voetnoot in het 'Jaarboekje voor de stad en het kanton Schiedam' vermeldt de betekenis van 'vooruitgaan'. Er staat verder: 'Van iemand die ziek was en beter wordt, of wel van hem wiens zaken beter worden dan zij vroeger waren, zegt men dat zij kuivereeren.'

Ook vraagt men: 'hoeveel kindertjes heb je al verkuivereerd?' Volgens het WNT is het woord afgeleid van het Franse recouvrer 'terugkrijgen'. We vinden dit woord reeds in het Middelnederlands

terug als coevereren.

Het laatste woord waar we nog naar willen kijken is het woord ouwkind (52) in het laatste couplet. Ook bij dit woord vinden we een voetnoot in het 'Jaarboekje': 'Houwkind, iemand die door anderen moet gehouden of ondersteund worden'. Het WNT spreekt van houkind, 'een kind dat bij vreemden wordt uitbesteed om te worden grootgebracht'. In dit gedicht wordt een ruimere betekenis bedoeld: het gaat om de verzorging van een bejaarde.

Vlaardings ...?

Echt Vlaardingse woorden treffen we dus niet aan in dit gedicht. Alle besproken woorden (behalve kastig) zijn in het WNT te vinden en zijn elders in Nederland ook gebruikt. Maar de manier waarop ze hier bij elkaar voorkomen is uniek en daarom zeker typisch Vlaardings te noemen.

De klanken in 'Mijmering van een Vlaardingschen waker'

Bij het interpreteren van klanken in een gedicht anno 1882 moeten we ons realiseren dat we nu - helaas - moeten afgaan op zaken die we **lezen** en niet meer in de **gesproken** vorm kunnen **horen**. Toch willen we een aantal klanken in dit gedicht wat nader bekijken. Is 'Mijmering' ook qua klank typisch Vlaardings?

Prof. dr. Van Bree, geboren Vlaardinger, hield in 1989 een lezing waarin hij een aantal klanken belichtte die mogelijk typisch Vlaardings waren. Naar aanleiding van deze lezing - waarbij wij overigens onder de aanwezigen een kleine enquête naar 'specifiek' Vlaardingse woorden hielden - verscheen van zijn hand een artikel in het 'Historisch Jaarboek 1990', getiteld 'Het oude Vlaardings'. De werkopzet van dat artikel gebruiken we bij de klankinterpretatie van 'Mijmering'.

1. Het weglaten of hypercorrect toevoegen van de <h>

Beide manipulaties met de <h> komen in 'Mijmering' voor: eb (2)(3)(8); oe (7)(43)(49); overgeouwen (8); ad (14)(16)(21); eur (21); Eer (24); et (28)(35); iet (28); eit (31); ier (33); eld (36); beaegt (42); art (45); aet (45); ôpen (49); ouwkind (52); hachten-sestig (1); harm (9); halles (18); halleenig (25); hommachtig (30); halle (37);

Opmerkelijk hierbij is dat meerlettergrepige woorden doorgaans de hypercorrecte toevoeging krijgen, terwijl de eenlettergrepige woorden het meestal zonder <h> moeten stellen (vgl. art (=hart) met hommachtig (=in onmacht)). De manipulatie met de <h> behoeft overigens niet alleen aan het woordbegin te geschieden: beaegt (42).

Incidenteel is de weglating van de <g> in esteld (33). Aafdig is het consequent verschuiven van de hoofdletterfunctie in (H)eer (24). Er dient trouwens te worden opgemerkt dat het weglaten van de <h> niet uniek Vlaardings is. Op een taalkaartje blijkt Vlaardingen een uiterst puntje in te nemen in een gebied dat naar het noorden doorloopt tot Scheveningen en in het zuiden Zeeland en het Belgische Vlaanderen omvat.

2. De <eu> voor bepaalde <oo>'s en <eu> voor <ee>

Beide vormen komen in 'Mijmering' voor: zeunen (22); veultijs (51); teugen (10).

Ook deze klankvarianties blijken niet specifiek Vlaardings. In het gehele zuidwestelijke taalgebied (Zuidhollandse eilanden tot en met Vlaanderen) komen we de <eu>-variatie voor bepaalde <oo>'s tegen.



Foto van de klapwacht Cornelis Sosef.

3. De <ae> voor <aa>

De zogenaamde 'blatende' <èè>, vergeleken met het bekende geluid van een schaap, treffen we in 'Mijmering' diverse keren aan: jaeren (1); bevaeren (2); ofedaen (3); maer (17)(21)(29)(33)(43)(49); graeg (21); zwaer (24); waerlik (26); waeken (28)(51); naeken (29); daegt (39); naer (40); beaegt (42); maekt (44); naekt (54).

Het Vlaardings heeft deze klank al vroeg verloren. Deze klank is overigens ook aangetroffen in kustplaatsen als Scheveningen, Katwijk, Noordwijk en Zandvoort. Op de Zuidhollandse eilanden en in Zeeland komt deze vorm ook voor.

4. <aai> voor <ei> en <ij>

De <aai> voor <ei/ij> treffen we in ons gedicht niet aan. Alle <ei/ij>-vormen worden conform het Standaardnederlands gespeld: tijen (14); belijen (13); veultijs (51); mij (10)(44)(46); mijn (12)(19)(27)(43)(45).

Klaarblijkelijk heeft het Vlaardings anno 1882 de invloed van de sterke <aai>-vorm die met name in het Schiedams en Rotterdams voorkomt, nog niet ondergaan.

5. De <ô> voor de <à>

Ook deze klankvariant blijkt niet specifiek Vlaardings, want hij komt in het grootste deel van het taalgebied voor. In ons gedicht treffen we hem aan in: ofedaen (3).

6. <oo> wordt lang aangehouden <oo + ə>

Interessanter is de variant op de <oo>-klank. Deze komt voor in woorden die voor 1947 (spelling De Vries en Te Winkel) met dubbel o werden gespeld. In het 'Vlaardings' ontstond een klank



Pieter Karel Drossaart.

die te vergelijken is met het Engelse [broad]. 'Mijmering' heeft de volgende vormen:

ôk (7)(11)(46); brôd (15); dôd (18); ôver (25); lôver(26); lôp (28); ôpen (49); loôpen (50). In de buurt van Vlaardingen (met name op Voorne Putten) blijkt de vorm nog steeds voor te komen.

7. <ui> wordt <oi>

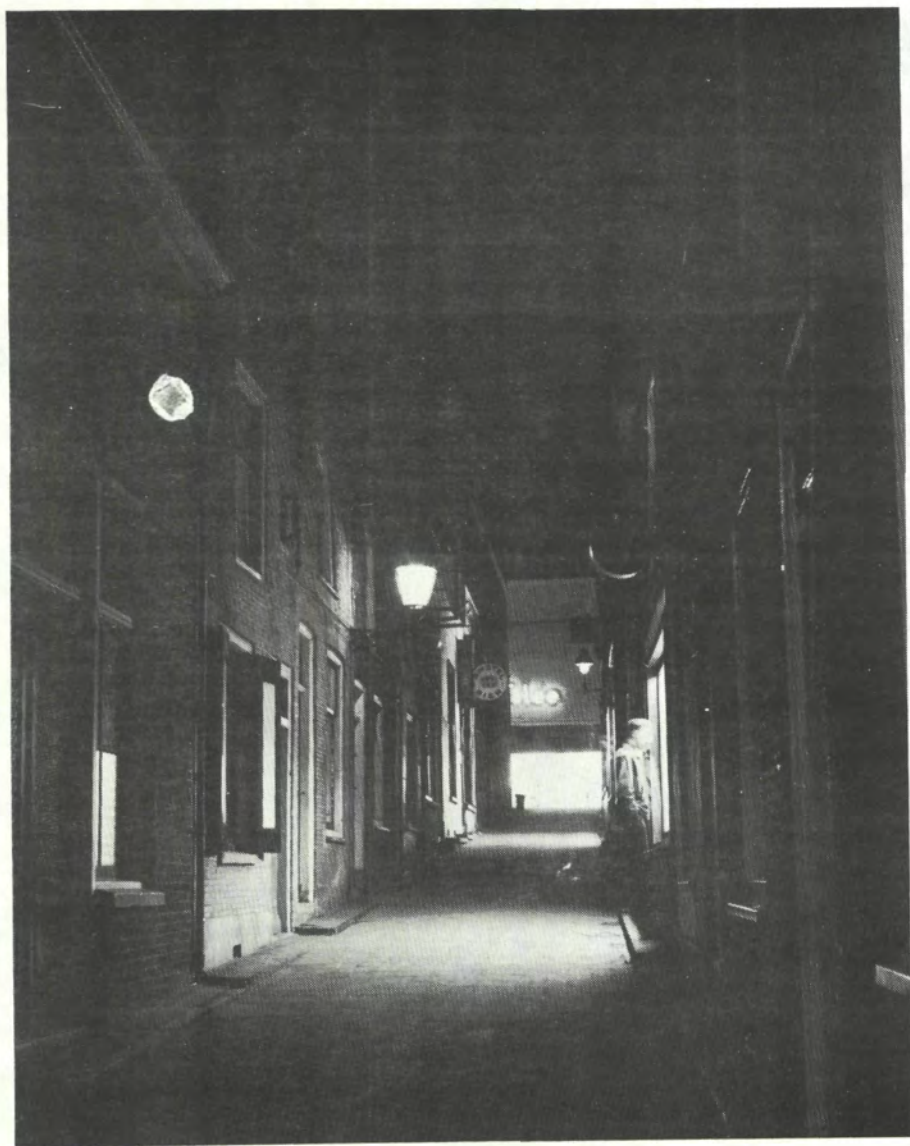
De door velen als 'specifiek Vlaardings' aangeduide variant <ui> wordt <oi> komen we in 'Mijmering' niet tegen. Van Bree merkt hierbij op dat ten aanzien van de <ui>-klank 'het biezondere is dat er niets biezonders is' (Van Bree, 1990). De woorden met <ui> zijn: ruim (1); uit (6); kluister (34); duister (35); kuivereeren (47).

Volgens bepaalde bronnen heeft het Schiedams duidelijk aan de promotie van de <oi> in het 'Vlaardingse' gewerkt, hoewel ook vormen met <ui> en <oi> naast elkaar bestaan hebben. De <oi> wordt overigens nog steeds aangetroffen, o.a. in de Hoeksewaard.

8. <ee> wordt <ie>

Woorden die in de spelling van De Vries en Te Winkel in open lettergrepen met een dubbele <e> werden gespeld, werden in Vlaardingen met een <ie> gespeld. Dit gold niet voor woorden die in een open lettergreep met een enkele <e> werden gespeld. Klaarblijkelijk kende het Vlaardings nog een uitspraakverschil dat in het Standaardnederlands al was verdwenen. In ons gedicht betreft het een vorm van het werkwoord [heeten = erop lijken]: iet (28).

De vormen met <ie> komen overigens ook voor in kustplaatsen als Scheveningen, Katwijk, enz.



'Ben bunzig in et duister'.

9. Ontronding van de <u> naar <i> of <è>

In Vlaardingen en het zuiden van ons taalgebied bestond de neiging om de geronde <u> te ontronden naar een <i>; meer naar het noorden vindt een zelfde ontronding plaats, maar dan van <u> naar <e>.

'Mijmering' heeft deze ontronding eenmaal: stik (15).

De ontronding is niet specifiek Vlaardings.

10. Afsluiting

Het moge uit het bovenstaande duidelijk zijn dat een groot aantal voor 'typisch Vlaardings' versleten kenmerken zich ook in andere taalgebieden manifesteert. Wat wel duidelijk voor 'het' Vlaardings pleit, is dat de combinatie van bovengenoemde kenmerken zo duidelijk in en om Vlaardingen aanwezig is, of liever: was. Door allerlei factoren, waarvan de bespreking buiten het kader van dit artikel valt, is er anno 1993 helaas weinig 'echt' Vlaardings meer te bespeuren!

Over de auteur

Pieter Karel Drossaart werd geboren op 17 mei 1812 te Vlaardingen. In 1835 vestigde hij zich als apotheker in Vlaardingen. Maar zijn liefde voor dit vak was niet erg groot. Liever hield hij zich bezig met andere dingen, zoals bijvoorbeeld de Nederlandse taal. In 1849 werd hij benoemd tot lid van de gemeenteraad, in 1850 werd hij wethouder en in 1858 ontving hij aanstelling als burgemeester van Vlaardingen. Tot aan zijn dood op 18 oktober 1883 heeft hij dit ambt vervuld.

Zoals hierboven al gezegd is, hield Drossaart zich veel met de taal bezig. Zo zette hij twee Vlaardingse volksverhalen, de legende van

de Kattenbeker en die van de Koekenbakster, op rijm. Het laatste eindigt op de volgende wijze:

*'Nooit is zo klaar gebleken,
Wie 't ook ontkenne, dat
Een heks zich kon verstecken
In 't hulsel van een kat!'*

Veel van zijn werk werd in Vlaanderen gepubliceerd, waar hij zeer geliefd was.

P.J. van Dijk van Mathenesse, burgemeester van Schiedam en vriend van Drossaart, vermeldt in 1884 in een 'Levensbericht' dat Pieter Karel op jonge leeftijd gelegenheidsgedichten schreef bij verjaardagen en andere feestelijke gebeurtenissen. Van Dijk vermeldt in zijn herdenking dat Drossaart 'metrische vertalingen' bezorgde 'uit het Duitsch en het Ditmarsch'.

Ook lezen we: 'Verschillende zijner vertalingen zijn opgenomen in den Tijdspiegel en in een reeks jaargangen van het Jaarboekje voor de stad en het Kanton Schiedam.' Inderdaad verschijnen er tussen 1859 en 1884 in bovengenoemd Jaarboekje regelmatig gedichten (meestal 'Uit het Hoogduitsch' of 'Uit het Ditmarsch') van een zekere D. In 1874 vinden we gedichten met de ondertekening Drossaart, in 1875 zelfs met P.K. Drossaart.

Het Vlaardings dialect ging hem zeer aan het hart. In 1871 verscheen een vertaling in het Vlaardings van de gelijkenis van de verloren zoon (Lukas 15: 11-32) van zijn hand. Een paar jaar later, in 1878, beschreef hij in het Vlaardings het dogma van de Onbevleete Ontvangenis van Maria. Ook deed hij mee aan de in 1879 gehouden enquête van het Aardrijkskundig Genootschap, met



*'Door allerlei factoren is er anno 1993 helaas weinig "echt" Vlaar-
dings meer te bespeuren ...'.*

betrekking tot de woordenschat van verschillende plaatsen in Nederland. Letterdieverij was in de 19e eeuw niet ongewoon, teksten en illustraties werden regelmatig door anderen gebruikt zonder enige vorm van bronvermelding. In dit opzicht is het misschien aardig te weten dat Drossaart zeer waarschijnlijk is terugggegaan op een gedicht uit 1849. Via dit gedicht kwamen wij tenslotte bij een gedicht uit de 17e eeuw, met dezelfde thematiek. Het vergelijken van de drie gedichten leverde ons zoveel stof op dat we besloten er een vervolgartikel aan te wijden. Wij hopen dit in een volgend Tijd-Schrift te kunnen publiceren.

Literatuur

- C. van Bree, 'Variatie en verandering in het Vlaardings', in: Voortgang, Jaarboek voor de Neerlandistiek 11, 1990, 217-242.
- C. van Bree, 'Het oude Vlaardings', in: Historisch jaarboek Vlaardingen 1990, 1990, 105-117.
- C. van Bree, 'Vlaardingse woorden', in: Maatschappij der Nederlandse letterkunde: Nieuw Letterkundig Magazijn (nog te verschijnen).
- D., 'Mijmering van een Vlaardingschen waker', in: Jaarboekje voor de stad en het kanton Schiedam 36, 1882, Mengelwerk 32-34.
- P.J. van Dijk, 'Levensbericht van Pieter Karel Drossaart', in: 'Levensberichten van de maatschappij der Nederlandsche Letterkunde' te Leiden, 1883-1884, 1-8.
- P.A.M. Feelders en J.C. Klewegt, Vlaardings Woordenboek. (in voorbereiding).
- Fenand v.d. Oever, 'De zee is ons land.' Nijkerk, 1957.
- G.S. Overdiep, 'Woordenboek van de volkstaal van Katwijk aan zee.' [z. pl.] 1949.
- 'Woordenboek der Nederlandsche taal.' Bewerkt door M. de Vries L. A. te Winkel e.a. I- 's-Gravenhage enz. 1864-

HET OPENBAAR VERVOER IN EN OM VLAARDINGEN

J.C. van Hartingsveldt

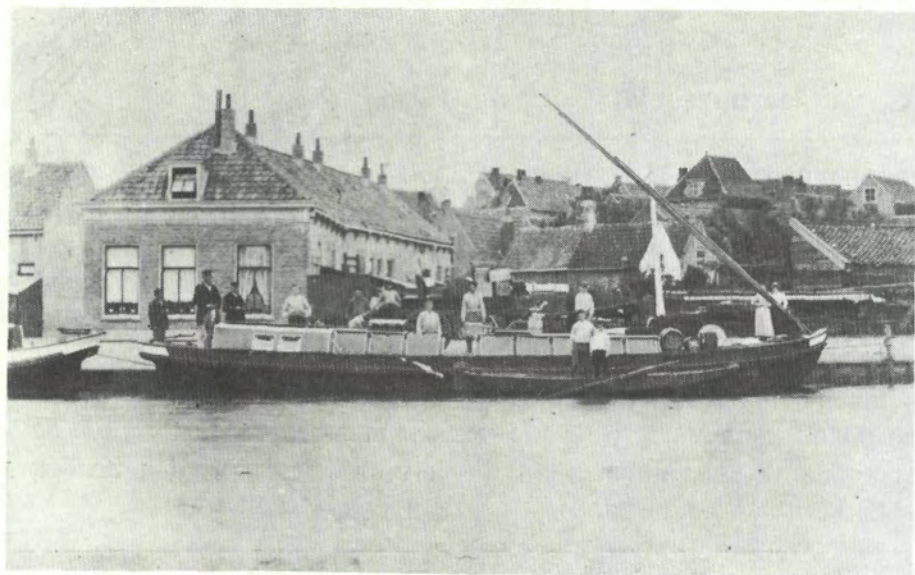
Openbaar vervoer.

Wat is openbaar vervoer? De Wet Personenvervoer van 12 maart 1987 geeft daar de volgende definitie van: Voor een ieder openstaand personenvervoer per trein, metro, tram, bus of auto volgens een dienstregeling. Een hedendaagse en beperkte definitie dus, want: wel metro, maar geen lijndienstvliegtuigen of overzetveren. Natuurlijk ook geen diligences of trekschuiten, vroeger het middel van openbaar vervoer, want die bestaan niet meer. Maar als we de genoemde vervoermiddelen uit de definitie weglaten, dan hebben we de kern van het begrip:

*Openbaar vervoer is voor een ieder
openstaand personenvervoer volgens
een dienstregeling.*

Openbaar vervoer is al heel oud. Vóór 1600 waren er in ons land al beurtvaartdiensten per trekschuit tussen de belangrijkste steden. Het is onmogelijk om die allemaal te noemen. Maar het zal u wel duidelijk zijn dat er van een samenhangend net van trekschuit- en diligencediensten geen sprake was, en dat alleen de belangrijkste verbindingen tot stand kwamen.

In de Franse Tijd deed Napoleon er het zijne toe om een goed wegennet aan te laten leggen voor zijn troepen en voor het onderhouden van de diensten van de postkoets. De oorspronkelijke betekenis van het woord post hangt hiermee samen dat er op gelijke onderlinge afstanden posten waren ingericht waar men verse paarden voor de koets kon spannen, om de route in zo kort mogelijke tijd af te leggen.



De trekschuit op Delft van Verschoor aan het Delfse Veer.

Hoe vers en vurig die paarden ook geweest mogen zijn, eigenlijk kwam dé grote 'versnelling' van het vervoer pas met de kōmst van mechanische krachtbronnen. Eenvoudiger gezegd: de machine en de motor! In het begin was dat door middel van stoom. Voor het eerst in Frankrijk, in 1804. In dat jaar liet de Amerikaan Robert Fulton een stoombootje op de Seine varen, en met succes. Waarom hij dat juist in Frankrijk deed, is mij niet bekend.

Waterwegen waren natuurlijk bijzonder geschikt voor vervoersdoel-einden. Ze lagen als het ware geplaveid te wachten als verkeersader voor de nieuwe soorten van vervoer. Daarom was ook in ons land een grote taak weggelegd voor stoombootdiensten voor het vervoer van personen. Deze diensten kwamen rond 1830 op en hielden het op sommige trajecten heel lang uit. De dienst Middelharnis-Rotterdam bijvoorbeeld werd pas in 1949 opgeheven.

In 1839 was de eerste trein in ons land gaan rijden. Maar omdat er tot omstreeks 1860 niet veel spoorlijnen tot stand waren gekomen, nam de regering toen de aanleg van staatswege ter hand. Ook de lijn Schiedam - Maassluis uit 1891 was zo'n staatsspoorweg. Rond 1890 was het Nederlandse spoorwegnet grotendeels gereed, al waren er nog wat 'nakomertjes', zoals onder andere de Haarlemmermeerlijnen.

Voor het 'fijnere werk' en het platteland kwamen omstreeks 1880 de stoomtramlijnen opzetten. Hun glorietijd duurde tot omstreeks 1920, toen de autobusdiensten het land veroverden met hun T-Fords, en wat later de zwaardere merken. Alles sloot derhalve aardig op elkaar aan. De vooruitgang eiste echter zijn tol, want er ging natuurlijk wel veel kapitaal verloren. Stoomboten die nog jaren meegekund hadden, tramlijnen die zó aangelegd werden, dat ze onverslijtbaar waren moesten het veld



De Tram-omnibus van N. Moerman op de Schiedamseweg nabij station Vlaardingen Oost. De dakreklame luidt: 'Vraagt H. van Toor Jz. Advocaat'.

ruimen voor de modernere zaken, enzovoort. De Amerikaanse econoom Adam Smith had het gezegde 'Time is money' tot sleutelwoord verheven en daarom moest alles snelheid ontwikkelen. Trekschuiten, stoomtrams, allemaal veel te langzaam, spoed, spoed, spoed. Na deze korte inleiding zal hierna in dezelfde volgorde het openbaar vervoer in en om Vlaardingen worden behandeld.

De trekschuit

Met haar Vlaardinger Vaart bood Vlaardingen vroeger een ideale gelegenheid voor een verbinding per trekschuit met Delft. Die was er dan ook. Maassluis had via de Trekvluit, die bij de Vlaardingse Schouw op de Vlaardinger Vaart uitkwam, ook een trekschuitdienst op Delft. Er zijn van deze laatste verbinding overigens nog diverse dienstregelingen, van rond 1880, bewaard gebleven. In 1879 ging er om 8 uur een ochtendschuit van Delft, 's middags om kwart voor vijf voer zij weer terug. Uit Maassluis ging er ook één om acht uur die om half vier weer terugvoer. Op donderdag vertrok de ochtendschuit uit Maassluis al om 7 uur, want dan was er markt in Delft. Er waren verschillende ondernemers die de diensten onderhielden: twee in Maassluis en één in Delft. Zij gingen later tot één gezamenlijke dienst over. Op maandag werd er doorgevaren naar Den Haag. Van de Vlaardingse dienst heb ik geen studie gemaakt, maar wel bleek mij uit een foto van omstreeks 1905, dat ene schipper Verschoor een trekschuitdienst op Delft had.¹

Omnibusdiensten

Op het naburige Schiedam was minstens één omnibusdienst in bedrijf. Er is een foto van de Vlaardingsche Tram/omnibusdienst van

1

Zie voor meer gegevens over dit onderwerp *Molens, gemalen en andere waterstaatkundige elementen in Midden-Delfland*, een inventarisatie van hun waterstaatkundige waarden' door G. Ottervanger e.a. Een uitgave van Provinciale Waterstaat Zuid-Holland, Den Haag, oktober 1985, red.

N. Moerman. Geheel in de vorm van een paardetram, met voor- en achterbalkon, maar wel zonder rails. Dat was natuurlijk goedkoop in aanleg en makkelijk als de route eens aangepast moest worden.

Stoombootdiensten

De stoombootdiensten waren de eerste vormen van gemechaniseerd vervoer. Vlaardingen lag aan het water en ten zuiden van die stad lag een vaarwaterrijk gebied. In 1868 werd de Vlaardingsche Stoomboot Maatschappij opgericht. De dienst Vlaardingen-Pernis-Schiedam-Rotterdam werd begonnen met een tweedehands scheepje de 'Vlaardingen'. De ligplaats was in de binnenhaven aan de Westhavenkade bij de Poststraat, dus in het hartje van de stad. De dienst werd aanvankelijk nogal sterk 'afgeroomd' door de grote schepen vanuit Den Briel en Hellevoetsluis van de Zuidhollandsche Stoomboot Maatschappij. Toch durfde men het aan om in 1876 een nieuw vaartuig te laten bouwen: een beurtscheepje met beperkte passagiersaccommodatie, de 'Vlaardingen II'.

In 1880 volgde een echt passagiersschip, de 'Vlaardingen III' en in 1890 de uiterst luxueuze 'Vlaardingen IV'. Deze laatste was bedoeld om de komende concurrentie met de trein (in 1891) het hoofd te kunnen bieden. Later bleek dit jaar het topjaar qua inkomsten op de zogenaamde stamlijn te zijn geweest. Door de concurrentie van de trein was het evenwel noodzakelijk om uitbreiding van het vervoersgebied te zoeken. Men vond die in de dienst op Hellevoetsluis (in 1892) en op Den Briel (in 1898). Voor de Hellevoetse dienst werd de 'Vlaardingen V' gebouwd, voor de Brielse dienst werd de 2 jaar oude 'Eugenie' overgenomen van Van der Schuijt. Het werd als 'Vlaardingen VI' in dienst gesteld.

In 1904 volgde het laatste schip van de VSM, de 'Vlaardingen VII'. In dat jaar werd er ook een overeenkomst met de spoorwegmaatschappij, de HIJSM, gesloten. De boten gingen toen het ver-



Het laatste schip van de VSM, de 'Vlaardingen VII'. Daarachter met de boeg tegen de kant gedrukt, de 'Vlaardingen II'.



De 'Vlaardingen V' ter hoogte van de Galgkade. Zo te zien een proefvaart met al die deftigheid vóór de stuurhut die het uitzicht maar belemmert.

voer van de post naar Voorne en Putten verzorgen. De aanlegplaats voor de boten kwam in de buitenhaven bij de Galgkade. Zo dicht mogelijk bij het station derhalve, ten behoeve van doorgaande reizigers. Toch was de exploitatie op den duur niet vol te houden. In 1918 kocht de RTM (de trammaatschappij van de eilanden) de meerderheid van de aandelen van de VSM. De zetel werd verplaatst naar haar kantoor in de Rosestraat in Rotterdam. Alleen de 'Vlaardingen V' en de 'Vlaardingen VI' werden aangehouden. De rest werd afgestoten.

De diensten op Rotterdam, Hellevoetsluis en Den Briel werden gecombineerd tot Rotterdam-Vlaardingen-Hellevoetsluis en Rotterdam-Vlaardingen-Den Briel.

Ik herinner me zo'n vaartocht in de zomervakantie van omstreeks 1933 naar Hellevoetsluis, waar mijn vaders moeder woonde. Met mijn ouders en twee broertjes ging het lopend met de fiets en de kinderwagen over de Maassluisdijk naar de boot en vandaar met de (zwartgeschilderde) 'Vlaardingen VI' naar Hellevoetsluis. Achter ons aan voer tot Nieuwesluis de witte 'Vlaardingen V' als vrachtboot naar Den Briel. Het was comfortabel vervoer met zo'n stoomboot door het Voornse Kanaal.

In mei 1937 werd de lijn naar Hellevoetsluis opgeheven. Pas in 1949 die naar Den Briel. In de oorlogsjaren legden de schepen aan aan het Havenhoofd. Naast de 'Vlaardingen VI' waren er de 'Pernis', de 'Middelharnis' en de 'Oude Maas III'. De geschiedenis van de rederijen van deze schepen wordt in dit artikel niet beschreven, maar de bedrijvigheid uit die jaren rondom het havenhoofd is mij altijd bijgebleven. Onder het 'Platje' was het bevrachtingskantoor waar Van der Vlis in zijn kantoor zetelde. Onder het havenhoofd was een 'loopgang' waar je met laag water 'verdekt' onder kon

lopen om er de komst van de boten af te wachten. Oppassen voor boeg- en schroefwater was natuurlijk wel geboden! Ook die 'promenade' is verdwenen.

Tussen Vlaardingen en Den Briel werden in de zomer van 1942 op werkdagen 4 retourvaarten gemaakt, op zondagen twee. Tussen Middelharnis-Schiedam-Vlaardingen-Rotterdam was er één dienst op werkdagen, maar geen dienst op zondag. In de zomer van 1944 werd een 'beperkte dienst' ingevoerd. In de herfst van dat jaar kwam alles stil te liggen vanwege de oorlogstoestand in ons land.

Spoorwegdiensten

Terug naar de vorige eeuw. In 1891 werd de spoorlijn Schiedam - Maassluis geopend. In 1893 werd deze lijn doorgetrokken naar Hoek van Holland. Dit was één van de spoorlijnen die in het kader van de spoorwegwet van Van Hall voor rekening van de staat was aangelegd. De exploitatie was in handen van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. Dit was dezelfde maatschappij die in 1839 voor eigen rekening de eerste spoorlijn in ons land (tussen Amsterdam en Haarlem) aanlegde en ging exploiteren. Rotterdam - Maassluis is een typische 'voorstadslijn' geworden: een korte druk bereden verbinding in een stedelijke agglomeratie. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de kwartiersdienst die er overdag gereden wordt. Ook de vele haltes op zo'n kort traject geven dit aan: 1 in Rotterdam, 2 in Schiedam, 3 in Vlaardingen, 2 in Maassluis en in 2 Hoek van Holland (althans 's zomers).

De lijn kende (en kent) geen eindpunten alwaar de locomotief kon draaien door middel van een draaischijf of een lus. Daarom werd vanaf het begin gebruikt gemaakt van locomotieven met een aangebouwde kolen- en waterberging, de zogenaamde tenderlocomotieven. Dit in tegenstelling tot locomotieven met een losse tender of

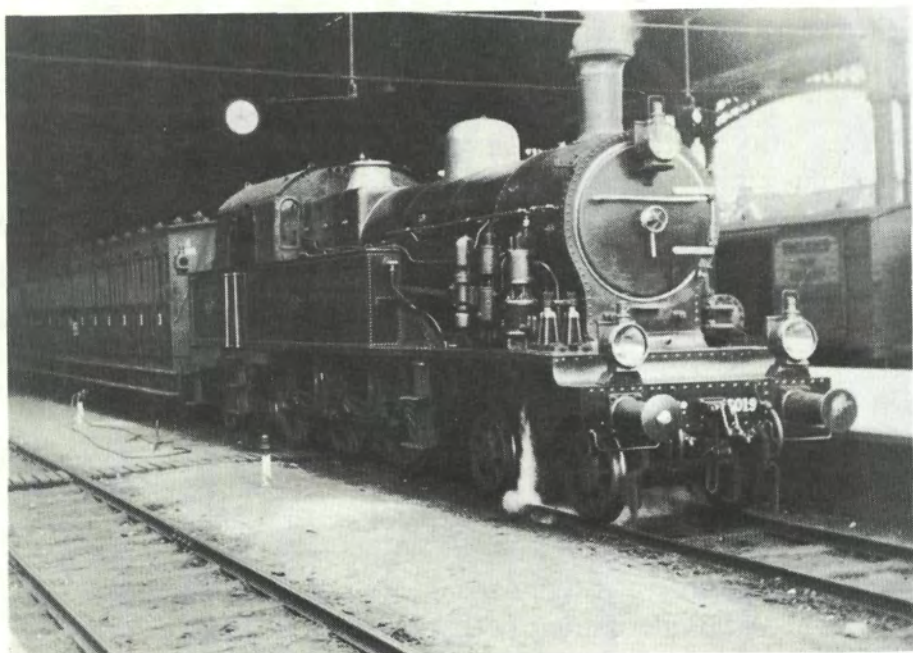
kolenwagen (waar overigens ook de waterreserve in werd meegevoerd).

Die tenderlocomotieven werden wel steeds groter en zwaarder. Ze reden dus altijd heen vooruit en terug achteruit. Dat wil echter niet zeggen dat heen altijd richting Vlaarding en terug altijd richting Rotterdam betekende. Het hing er maar vanaf of ze vooruit of achteruit uit de stalling Feyenoord in Rotterdam kwamen, waar een grote remise met draaischijf was.

Dit probleem was in elk geval opgelost toen de lijn werd geëlektrificeerd. Dat was in mei 1935. Speciaal voor deze lijn werden 8 elektrische 'stroomlijnstellen' gebouwd, de eerste van de onafzienbare rij, die nadien uit de fabrieken rolde. Er waren al wel elektrische treinen, de zogenaamde blokkendozen. Die waren vanaf 1924 gebouwd voor de lijn Amsterdam-Rotterdam en andere verbindingen, maar die waren toch van een heel ander ontwerp en bovendien verouderd.

In de oorlogsjaren verdwenen de stroomlijnstellen van de lijn, en kwamen er vaak blokkendozen voor in de plaats. In 1942 kwamen er echter nog nieuw gebouwde stroomlijnstellen op deze lijn te rijden met autobusbanken in de eerste klas en uitzicht op de baan. In de oorlog werd voorts ook het tweede spoor tussen Maassluis en Hoek van Holland opgebroken om er granaten van te gieten voor de Duitse oorlogsmachine.

Wat mij in die jaren altijd een hart onder de riem stak was het rood-wit-blauw geschilderde ventilatieschoorsteentje op de margarinefabriek van de heer Zwerver, de ROMI-fabriek aan de Koningin Wilhelminahaven. Dat heeft hij in 1940 al direct zo laten schilderen en dat is de hele oorlog door uitdagend zo gebleven.



Locomotief 6019 met trein, klaar voor vertek naar Hoek van Holland, in het latse jaar van de stoomtractie . Rotterdam Delfische Poort, 23 mei 1934. De locomotief rijdt vooruit.

Genoeg over deze kwade periode. Na 1945 kwam de boel krakemikkig weer op gang. Ik werkte in Rotterdam op kantoor en we reisden toen met geblindeerde rijtuigen die werden getrokken door een stoomlocomotief. In 1946 werd de elektrische tractie in ere hersteld. Sindsdien is het steeds drukker geworden op deze lijn. De huidige sprinters werden ontwikkeld en reden ooit proef op de lijn Rotterdam-Maassluis-Hoek van Holland. Ze rijden nu ook op vele andere lijnen met korte trajecten en vele stopplaatsen waar snel optrekken vereist is. Ik noemde het aantal stopplaatsen al. Van vooroorlogse vestiging waren de volgende stations: Rotterdam Delftse Poort, Schiedam, Vlaardingen Oost, Vlaardingen, Maassluis, Maassluis Poortershaven, Hoek van Holland Haven en Hoek van Holland Strand. Dat is nu geworden: Rotterdam CS, Schiedam/Rotterdam West, Schiedam Nieuwland, Vlaardingen Oost (een geheel vernieuwd station), Vlaardingen Centrum, Vlaardingen West, Maassluis, Maassluis West en de beide Hoek van Hollandse stations. Maassluis Poortershaven (stoppen op verzoek) is dus opgeheven. De halte Schiedam Kethel is al zeer lang opgeheven.

Autobusdiensten

1923 was het jaar waarin de autobusdiensten in en om Vlaardingen van start gingen. Met Maassluis werd in juli van dat jaar een busverbinding geopend door de heer P. Goedknecht, onder de naam NOVA. Dat betekent Nieuw, dus aan te nemen valt dat hij de eerste was. Hij begon met twee T-Fords en eind augustus kwam er een derde bij. Maar na de nieuwste dienstregeling van 1 december 1923 werd niets meer van hem vernomen.

Ook 1924 bracht zo'n 'eendagsvlieg': de N.V. Buurtverkeer uit Rotterdam. Deze startte in maart een driekwartiersdienst van Rotterdam naar Maassluis. Hij hield het slechts twee maanden vol. Van het ingezette materieel is verder niets bekend. De Maasland-

sche Auto Vervoer Onderneming (MAVO) van Siem Noordam was een wat langer leven beschoren namelijk van maart 1924 tot mei 1926. Toen deed hij zijn dienst over aan de 'Vereenigde Maatschappijen' van VAOM en EVAG. Hij trad daar in dienst als chauffeur. VAOM stond ooit voor Vlaardingsche Auto Omnibus Maatschappij terwijl EVAG de welbekende afkorting was voor Eerste Vlaardingsche Auto Garage. Ook de zogenaamde Unic-bussen (Frans fabrikaat) die de Chevroletjes van Noordam waren opgevolgd, werden overgenomen door de EVAG/VAOM.

Het is geen wonder dat hij de strijd moest staken: 'De chauffeurs stalen als raven', vertelde hij mij eens. 'Ze droegen 's avonds nog minder af dan ze 's morgens aan wisselgeld meekregen.'

Ook P.C. Brokx uit Maassluis met zijn Maassluische Auto Omnibus Onderneming beproefde zijn geluk op de dienst naar Rotterdam. Hij was uit het Haagse verdreven door het verbod om nog langer T-Fords te gebruiken en startte half juni 1924 in deze contreien. Twee maanden na Noordam kwam ook Brokx tot de overtuiging dat het slecht concurreren was tegen de EVAG/VAOM-combinatie, en in augustus 1926 droeg hij zijn dienst en materieel aan hen over. Hij trad uiteindelijk in dienst als controleur bij zijn voormalige concurrenten. Dan zijn er nog twee niet-gerealiseerde plannen te noemen: één van de gebroeders Korpel uit Schiedam en één van de Nederlandsche Brockway Bus Maatschappij. Het is opvallend dat alle ondernemers het zochten in de lijn Maassluis-Vlaardingen-Schiedam- Rotterdam, al dan niet doorgetrokken tot Maasland.

EVAG en VAOM

De meest bekende ondernemingen waren de al eerder genoemde EVAG en de VAOM. Het waren kapitaalkrachtige bedrijven die



Het eerste busje van de EVAG, een Renault, voor de garage in de Willem Beukelszoonstraat.



Dit zou wel eens de officiële proefrit kunnen zijn. Het is hetzelfde Renaultje. De personen zijn van links naar rechts: 3 raadsleden met één dame, chauffeur Jan Ham, chauffeur Koevoets en de heer Van Worgdragen.

ooit door een perfecte dienstuitvoering en een strakke discipline een goede naam hebben verworven. Zij handhaafden een frequente dienstuitvoering waar anderen al gauw het bijltje erbij neer moesten leggen. De EVAG werd opgericht door de heer P. Ravestijn, afkomstig uit een kruideniersgeslacht. Van dit geslacht 'gingen er verschillende in de bussen'. Met zijn compagnon, de heer Van Worgdragen, begon hij in 1919 een auto-, motor- en fietsenhandel met alles wat daarbij hoorde. Al vrij snel verdween zijn compagnon van het toneel en associeerde Ravestijn zich met zijn zwager Konings.

Op 1 februari 1923 begon hij aansluitend aan zijn activiteiten een busdienst van Vlaardingen naar Schiedam. Daarmee had Vlaardingen precies 11 dagen eerder een busverbinding dan Maassluis (met Delft). Vrij snel daarna volgde de doortrekking ervan tot aan Rotterdam. Door de overname van de ondernemingen van Noordam en Brokx, volgde een verbinding naar Maassluis en een beperkte dienst naar Maasland.

De andere onderneming was de eveneens reeds genoemde VAOM. Zij was in september 1923 tot stand gekomen door omzetting van de Algemeene Motorboxen Garage (AMOGAR) van de heer Van der Burg. De aandeelhouders van de VAOM waren Salomon Katan, kassier (tegenwoordig zeggen we bankier), Pieter van Leeuwen, particulier, en Pieter Walrave, apotheker. Commissarissen waren de heren Ravestijn en Konings van de EVAG.

De AMOGAR was een kleine twee maanden na de EVAG een busdienst begonnen, namelijk op 24 maart 1923, maar wel via Schiedam direct doorgetrokken tot Rotterdam. Geen wonder dat er een overeenkomst kwam dat beide ondernemingen elkaar geen concurrentie zouden aandoen. In deze overeenkomst waren onder andere



Een DAAG-autobus van de VAOM in de vrolijke rood/gele uitmonstering. EVAG tooide zich in het stemmig blauw met beige. (Wie weet overigens waar deze bus staat?)

een heleboel kleine dingen netjes geregeld. Op 17 december 1923 werd al de eerste gemeenschappelijke dienstregeling gepubliceerd.

Het is de beide ondernemingen dan ook goed gegaan. Zo goed dat zelfs mijn leraar geschiedenis ooit verklaarde dat hij, om midden in de stad te kunnen komen, het gehots en de benzinestank maar voor lief nam, want met de trein, zei hij, kom je veel te ver van het centrum. Hij was dus beslist geen 'busfan'.

Er werd door Vlaardingen, en ook Schiedam voordat de Burgemeester Knappertlaan gereed was, een grillige route gereden. Komende van de Maassluisdijk werd de Pieter Karel Drossaartstraat helemaal doorgereden tot aan de Parallelweg. Voor het Handelsgebouw tegenover het station was een halte. Vervolgens werd over de Westhavenkade teruggedren en via de oude Havenbrug werd er gestopt aan de Hoflaan. Dit was het eindpunt van de dienst op Maassluis. De bussen op Rotterdam reden Schiedam binnen via de Vlaardingerdijk en kwamen via de Westvest in de Gerrit Verboonstraat. Vervolgens arriveerden zij op de Koemarkt. In Rotterdam werden de Schiedamseweg en de Nieuwe Binnenweg gevolgd.

Het einde van deze frequente verbinding met diensten van 110 en meer ritten per dag (de spoorwegen kwamen niet verder dan 38 ritten per dag!) kwam dan ook van hogerhand. Nadat al eens een beroepzaak tegen de Rotterdamsche Elektrische Tram (RET) (zeg maar gemeente Rotterdam) was gewonnen kwam in 1937 en 1939 een Reglement Autovervoer Personen (RAP) tot stand.

Bovendien wilde de RET het aantal haltes van de EVAG en de VAOM drastisch beperken. Ook het eindpunt wilde de RET tot buiten het centrum verleggen.



Bezoek van koningin Emma aan Vlaardingen op 19 september 1924. Burgemeester Pruis komt haar afhalen aan station Vlaardingen Oost. Hier rijdt de locomotief achteruit.

In het RAP werd aangestuurd op de vorming van vervoersgebieden, inplaats van al die afzonderlijke en onsaamenhangende lijndiensten. Dit alles moest binnen enkele jaren haar beslag krijgen. Dientengevolge moesten alle vergunningen op één centrale datum (15 mei 1942) aflopen. De oorlog versnelde deze ontwikkeling echter nogal omdat de commissie die de vergunningen verleende, ook de brandstoffen toewees. En daardoor kwam de RET - want die loerde uiteraard op de lijnen - na veel geharrewar uiteindelijk in het bezit van de vergunningen voor diensten uit Schiedam (daar kwam je immers met de tram tot op de Koemarkt) naar Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht. Deze lijnen werden V en P genoemd.

De EVAG/VAOM heeft zich daar echter nooit bij neer willen leggen. In 1950 vroegen ze de lijnen toch weer aan, maar zover kon de klok niet meer teruggedraaid worden en bovendien: de vergunningen maakten deel uit van een vooroorlogse democratische besluitvorming.

Het lijngedeelte Vlaardingen-Maassluis-Maasland was al op 18 mei 1940 van hogerhand opgeheven. Vermeldenswaard is nog dat de spoorwegtarieven op de lijn Maassluis-Rotterdam jarenlang goedkoper zijn geweest dan ze volgens de NS-normen hadden moeten zijn. Dit vond zijn oorsprong in de concurrentie door EVAG en VAOM.

Heden ten dage zijn er nog twee EVAG-bedrijven in Vlaardingen. Het ene is het EVAG Toerwagenbedrijf. Dit is ontstaan uit de vooroorlogse 'toerwagenpoot'. Het is echter in 1985 door de zoon van de heer Konings verkocht, en nadien weer in andere (Engelse) handen overgegaan. De directeur, die ook in Engeland een toerbedrijf heeft, komt eens in de maand voor de leiding over. De band met de lijndienst is dus niet helemaal verbroken. Sedert enkele



EVAG en VAOM reden om en om. EVAG had niet zo'n klein busje als VAOM voor de dienst op Maassluis. Toch ging het altijd goed. Maar als de VAOM eens met een grote bus moest rijden, omdat de '12' in onderhoud was, kon men dit zien: een Büssing van VAOM onderaan de Maassluissedijk bij de Vergulde Hand op 11 oktober 1939. 't Liep gelukkig goed af!

jaren stalt Westnederland er een aantal bussen van de lijnen 125, 126 en 138, die in het Vlaardingse opereren. Zo ziet u maar! Het andere EVAG-bedrijf is het Ford-dealerschap. Dat werd door de heer Konings aan de Schiedamse Ford-dealer verkocht, de firma Vink & Co. Vandaar dat, zoals u misschien onlangs gelezen hebt, ze 'samen' een reparatiebedrijf gaan bouwen op het industrieterrein Vijfsluizen. Nou ja, samen!

Over het ontstaan van de Algemeene Vlaardingsche Auto Maatschappij (AVAM) valt het volgende te melden. In 1931 vond A. van der Windt dat een stad als Vlaardingen wel aan een stadsdienst toe was. Hij vroeg vergunning, en kreeg die ook, voor twee ringlijnen vanaf het station, één door het oostelijke stadsdeel en één door het westelijke met inbegrip van Vlaardinger-Ambacht. Het was een halfuurdienst. Ook deze dienst sneuvelde uiteraard in de oorlogsjaren al snel. Om sterker te staan in hun strijd met de autoriteiten kochten EVAG en VAOM in 1941 de AVAM op, waarmee zij pretenderen wilden het gehele vervoer in één hand te hebben. De AVAM kreeg na de oorlog nog een vergunning voor toerwageningen tot eind 1951, maar die werd, ook in beroep, niet verlengd.

Nog één 'mager' vooroorlogs lijntje moet ik u noemen. De heer Piet Lipman uit Wateringen van de VIOS (Vooruitgang Is Ons Streven) wilde in 1928 een ringlijn instellen van Delft via Den Hoorn, Schipluiden, Zouteveen naar Vlaardinger-Ambacht en via Kethel en Abtswoude terug naar Delft.

Omdat de Zouteveenseweg en de andere polderwegen echter verboden waren voor motorrijtuigen op meer dan twee wielen, werd dit verzoek afgewezen. Toen het verbod twee jaar later werd opgeheven, probeerde Lipman zijn geluk opnieuw en kreeg hij op 11 maart 1930 vergunning voor deze lijn. De autobus was een 11-per-

soons Citroën, van slechts 5 meter lengte en 1,80 m breed. Hij kreeg dan ook de bijnaam 'het veulentje'. Wegens onvoldoende financiële resultaten reed het busje op 15 februari 1937 voor het laatst. De streekvervoergedachte, zoals die in 1937 en 1939 werd uitgestippeld, kreeg in 1947 gestalte in de WSM-buslijn. WSM stond voor Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij. Komende uit het Westland voerde deze lijn via Vlaardingen naar Rotterdam. Momenteel doet de opvolgster van de WSM, de N.V. Verenigd Streekvervoer Westnederland, ook aan stadsvervoer met haar lijnen 125 en 126, die een groot aantal haltes hebben binnen de stadsgrenzen van Vlaardingen. Met de RET werd een verrekenings-overeenkomst gesloten voor dit zogenaamde agglomeratievervoer. Ook de Westnederland-lijnen lopen via het Liesveld en langs het station Oost, terwijl 125 ook nog station West aandoet om daarna via de Maassluissedijk Vlaardingen uit te rijden.

Het was voor mij een bijzondere gewaarwording toen op 2 juni 1985 deze route over de dijk werd hervat en ik, na vijfenveertig jaar, een rit meemaakte. Ik vertelde u immers dat de dienst Maasland-Maassluis-Vlaardingen op 18 mei 1940 werd opgeheven!

De alleen overdag gereden lijn 138 van Westnederland tenslotte verzorgt de verbinding tussen de Burgemeester Pruissingel en het Marconiplein te Rotterdam via de Spaansepolder. Zuidwest-Nederland tenslotte doet als streekvervoerder Vlaardingen aan en wel met haar lijnen 80 en 82.

De eerste rijdt van Rotterdam langs de stations Schiedam en Vlaardingen-West en de Beneluxtunnel naar Hoogvliet en Spijkenisse. De laatstgenoemde lijn loopt vanaf de Burgemeester Pruissingel langs station Oost en gaat eveneens naar Hoogvliet en Spijkenisse. 's Avonds worden beide lijnen gecombineerd.

De Rotterdamsche Electriche Tram

Zoals we zagen kreeg de RET in de oorlogsjaren vaste voet in Vlaardingen en zij heeft haar terrein sedertdien alleen maar uitgebreid, zij het dat ze niet de alleenheerschappij veroverde. Momenteel exploiteert de RET nog steeds twee buslijnen, maar die zijn wel aanzienlijk langer dan vroeger. Lijn 52 rijdt van het Vlaardingse Westerhoofd langs het station Vlaardingen-Centrum, via de Beethovensingel en Burgemeester Pruis singel over het Liesveldviaduct, langs het Holy-Ziekenhuis, daarna via de busbaan naar station Schiedam-Nieuwland en langs de 'Koemarkt' naar station Schiedam. Lijn 56 van de RET rijdt vanaf station Vlaardingen West en gaat via het Liesveldviaduct, Schiedamseweg en station Vlaardingen Oost naar het noorden van de Holywijk.

Tot slot

Vroeger drongen, zoals al even aangestipt, de bussen vanuit de regio door tot het centrum van Rotterdam, bij voorkeur de Coolsingel bij de Passage en de Bijenkorf. Na het gereedkomen van de metro zijn de streeklijnen verbannen naar de buitengewesten en daar dient de reiziger over te stappen op de metro. Voor reizigers uit de richting Schiedam en Vlaardingen betekent dat het Marconiplein in Rotterdam (waar Noordam met zijn busjes in 1924 al moest eindigen. *'Maar daar heb ik me niets van aangetrokken', zei hij me ooit.* Het Zuidplein en de Kralingse Zoom zijn andere overstapgelegenheden geworden.

Het is een ontwikkeling die niet terug te draaien is. De vervoersstromen die de metro dagelijks te verwerken krijgt, en vooral in de spitsuren, zijn anders niet meer weg te werken. Vroeger was station Vlaardingen het centrale punt van aankomst en vertrek van treinen. Nu doet alleen RET bus 56 station Centrum aan. Het verplaatsen van het zwaartepunt van de bebouwing heeft zijn weerslag gevon-

den in stedelijke vervoerspatronen. U zag dat alle diensten via de lijn Maassluis-Rotterdam liepen, al dan niet doorgetrokken tot Maasland. Toch is dat niet zo verwonderlijk. Alle industriële en commerciële activiteiten ontplooiden zich in die jaren in deze strook langs de Nieuwe Waterweg. De relatie tussen Vlaardingen en Delft bijvoorbeeld was maar zeer beperkt. Bijna alles oriënteerde zich op Rotterdam en in mindere mate op Schiedam. En het openbare vervoer is tenslotte nog altijd een dienstverlenend, maatschappelijk verschijnsel dat ontwikkelingen volgt en zelden trendsetter is. Vervoersbehoeften worden gevolgd, niet opgeroepen door het openbare vervoer. Al dient het wel op te letten of het bepaalde ontwikkelingen kan stimuleren.

OPEN MONUMENTENDAG

ZATERDAG 11 september 1993: OPEN MONUMENTENDAG. In navolging van het thema 'De Oude Haven' tijdens het jubileumprogramma van de Historische Vereniging Vlaardingen, vorig jaar, staat dit jaar de Markt centraal. Ter gelegenheid van het 720-jarig bestaan van Vlaardingen. Een groot aantal historisch getinte activiteiten zal er plaatsvinden, zoals bezoeken aan de Grote Kerk en het Stadhuis, atelierbezoek, bezoek aan de 'bottelarij' van de Schelvispekel, rondwandelingen met het ServiceTeam VVV Vlaardingen, enz. enz. Hoewel de Open Monumentendag geen onderdeel uitmaakt van de activiteiten van de Historische Vereniging Vlaardingen, verzorgt onze vereniging wel een doorlopende voorstelling van oude Vlaardingse films in zaal De Lijndraaijer in de Baanstraat. De activiteiten beginnen niet gelijktijdig maar tussen elf en vier uur zijn in elk geval alle activiteiten (gratis) te bezoeken.

Nadere informatie wordt gaarne gegeven door de coördinator van de Landelijke Open Monumentendag voor Vlaardingen, Arie Ouwendijk, telefoon (kantoor) 4353322, (thuis) 4342474.

NIEUWS VAN DE EXCURSIECOMMISSIE

Excursie naar Utrecht

Voor de najaarsexcursie naar Utrecht zijn nog enkele plaatsen vrij. Zoals aangekondigd in het vorige Tijd-Schrift vindt deze plaats op zaterdag 25 september aanstaande. Onze zustervereniging Oud-Utrecht heeft voor die dag een aantrekkelijk programma in elkaar gezet. Wat we precies gaan doen hoort u in de bus. Doet u in ieder geval makkelijke (wandel)schoenen aan: er wordt het nodige gelopen.

Tussen de middag zullen we ergens de lunch gebruiken. We vertrekken met de bus 's morgens om 9.00 uur vanaf de Hoflaan (gebouw Nutsbedrijven) en om 9.10 uur vanaf het parkeerterrein van het Holzyiekenhuis (Holysingel) uit Vlaardingen. We hopen 's middags rond 17.00 uur weer terug te zijn.

De kosten voor leden bedragen f 37,50, voor introducés f 42,50 (inclusief lunch). U kunt zich telefonisch aanmelden bij:

De excursiecommissie

P.J. Westerdijk, Cipressendreef 10, tel. 4740705;

W. van de Wetering, Lijsterlaan 12, tel. 4344649.

BOEKEN

BEN, de weesjongen, door G.H.J. Niestadt. Een boek dat bijna geruisloos verscheen in 1992. In een terugblik laat Niestadt zijn herinneringen, aangevuld met feiten uit diverse bronnen, weer leven. Een aardig verhaal met interessante gegevens ten aanzien van het sociale leven in Vlaardingen van voor de oorlog.

Voor de prijs hoeft u het niet te laten f 24,95 bij de boekhandel.

Verder is het aardig te vermelden dat uitgeverij **ROBAS** in Weesp regelmatig kaartmateriaal (ook historisch) voor aantrekkelijke prijzen in herdruk heeft. Zo verscheen onlangs de kaart van Vlaardingen van Jacob van Deventer uit 1560 in kleurendruk voor ongeveer dertig gulden. Voor liefhebbers een mooie gelegenheid de eigen collectie uit te breiden.

Meer informatie bij:

Uitgeverij **ROBAS**
Leeuwendeldseweg 5
Postbus 994
1380 EZ WEESP
Tel. 02940-62710

Herdruk:

1890 ** 1990 100 jaar ARNOLD HOOGVLIETSTRAAT**, door W.C. den Breems. In een beperkte oplage opnieuw beschikbaar. Te koop in de boekhandel.

OPROEP***Nieuwe redactieleden gevraagd***

De commissie Historische Publikaties, die zoals u weet de productie verzorgt van het Jaarboek en Tijd-Schrift, heeft behoefte aan uitbreiding. Het gaat om werkzaamheden op het gebied van beoordelen en corrigeren van aangeleverde artikelen in verband met publikaties.

Derhalve roept de commissie geestdriftige leden die hieraan hun steentje willen bijdragen, op om met deze commissie contact op te nemen. U kunt u voor deze werkzaamheden aanmelden bij een van de adressen die op de achterzijde van dit Tijd-Schrift staan.

Bij voorbaat dank voor uw positieve reactie.

VRAGENRUBRIEK

Molenfoto's gevraagd

Ten behoeve van het completeren van de collectie foto's van molens die ooit in Vlaardingen hebben gestaan de volgende vraag. In het Stadsarchief van Vlaardingen zijn uiteraard diverse foto's en afbeeldingen aanwezig van de Vlaardingse molens. Maar, met name de poldermolens komen er bekaaid af in deze collectie. Juist van deze types willen de heren Assenberg en Van der Hoek meer foto's e.d. boven water krijgen. Dit ten behoeve van het illustreren van toekomstige publikaties op dit terrein.

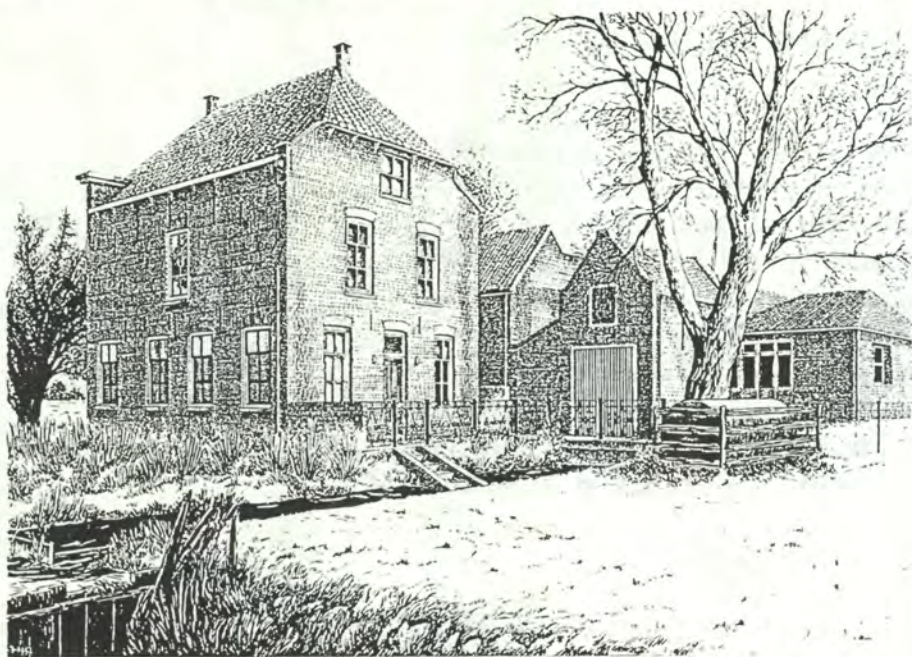
De vraag luidt derhalve:

Is er iemand onder u die afbeeldingen of foto's van de Vlaardingse poldermolens heeft? Indien u foto's van de molens heeft die in de stad hebben gestaan zijn wij daar uiteraard ook nieuwsgierig naar. Een duplicaat is snel gemaakt!

Wilt u dan contact opnemen met:

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

Bij voorbaat dank.



In 1993 kocht het Stadsarchief deze tekening van Leen Zuidgeest. Ook te bewonderen aldaar op de 'Ambachtstag'.

PROGRAMMA

ZATERDAG 28 AUGUSTUS 1993 viert de Winkeliersvereniging Ambacht een 'Ambachtdag', zo laat onze stadsarchivaris de redactie weten. Gedurende dit wijkfeest zal het Stadsarchief ook zijn poorten openen. U kunt die dag ongestoord de tienduizenden archivalia, oude foto's en tekeningen bezichtigen terwijl de papierrestaurateur weer demonstraties zal geven.

Extra 'attractie': gedurende deze open dag zullen alle oude Vlaardingse films die door het Stadsarchief op video zijn overgezet (in enkele gevallen voor het eerst) worden vertoond, aldus het bericht.

WOENSDAG 1 SEPTEMBER 1993

Een extra avond, aan het begin van het seizoen. Omdat de bijeenkomst van april jl. in zaal Triangel (met 300 mensen) overbezet was en er een aantal mensen onverrichter zake huiswaarts keerde, nu 'op herhaling': *Het nieuwe Stadscentrum op komst*. Een terugblik op de 50-er en 60-er jaren, in diabeeld gebracht door onze voorzitter Wout den Breems. Den Breems gunt u nog eens een kijkje in al die steegjes en hofjes van weleer. Na de pauze zullen ook de in april vertoonde oude films over Vlaardingen worden vertoond.

De lezing wordt wederom gehouden in gebouw Triangel, aanvang 20.00 uur, maar de zaal is nu vanaf half acht geopend (vorige bijeenkomst was de zaal om kwart voor acht reeds 'afgeladen').

DINSDAG 23 SEPTEMBER 1993

De eerste lezing van dit seizoen is getiteld *Stadsrechten en Vlaar-*

dingen, en wordt gehouden door Paul J. Westerdijk (oud-voorzitter HVV). Juist op dit moment, waarin het 720 jaar geleden is dat Vlaardingen (één van haar) stadsrechten ontving, is het wellicht aardig om het fenomeen eens nader te bekijken - natuurlijk niet zonder 'de stede Vlaardingen' daarbij te betrekken.

De avond wordt gehouden in de grote zaal van Vaartland aan de Dillenburgsingel. Aanvang 20.00 uur, zaal open 19.45 uur.

DINSDAG 19 OKTOBER 1993

Dit lezingenseizoen zetten we De Grote Kerk op de Markt eens extra 'in het zonnetje'. In samenwerking met *HELINIUM* hebben we twee avonden gepland, waarop elke keer een tweetal facetten van de kerk door ter zake deskundige leden van onze beide verenigingen aan u worden gepresenteerd. Deze eerste avond komen aan bod: *De historie van de Grote Kerk in kleine voorwerpen* door Joop van Dorp, en *Grafzerken en de sarcofaag van Tidbald* door Piet Heinsbroek.

Beiden leggen zich al geruime tijd toe op genoemde onderwerpen. Bovendien heeft onze gemeentelijke stadsarcheoloog Jeroen ter Brugge ons toegezegd, dat op deze avond ook de fraai versierde deksel van de sarcofaag zal zijn overgebracht van het stadhuis naar de kerk. Een unieke avond dus (op velerlei gebied overigens, maar dat blijft nog een verrassing). Gezien het karakter van de onderwerpen van deze avond wordt in twee groepen gewerkt, welke na de pauze van inleider wisselen. Daarbij heeft de avond een verre van 'zittend' karakter.

Aanvang 20.00 uur en de deuren van de Grote Kerk gaan om kwart voor acht open.

DINSDAG 23 NOVEMBER 1993

Inleider deze avond is de heer P. de Prieëlle, voormalig 1e loodsbaas (onder andere) bij Van Gendt en Loos in Vlaardingen en ook op andere plaatsen binnen dit bedrijf (gedurende 48 jaar) werkzaam geweest. Onder de titel *Van Huis tot Huis* zal hij o.a. aan de hand van dia's vertellen over het roemruchte verleden van het bedrijf, dat over vier jaar haar 200-jarig bestaan hoopt te vieren.

Plaats: Dienstencentrum De Valkenhof aan de Frank van Borse-lenstraat (bij Sporthal Westwijk). Aanvang 20.00 uur - zaal open om 19.45 uur.

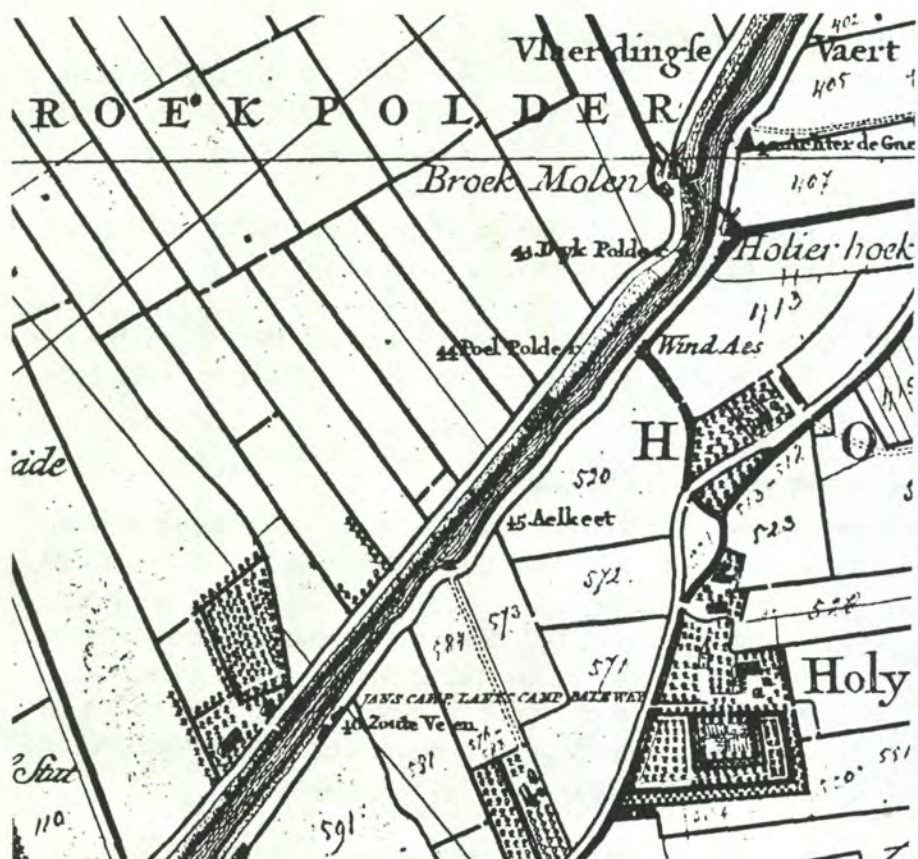
DINSDAG 25 JANUARI 1994

Dit seizoen eens aandacht voor een historische hobby die door velen beoefend wordt: *Genealogie* (stamboomonderzoek). Hoe dat in zijn werk gaat - welke mogelijkheden er allemaal zijn - hoe u op weg geholpen wordt - hoeveel tijd deze (tijdrovende!) hobby vraagt: niemand minder dan onze eigen stadsarchivaris (en HVV-bestuurslid) Hans Mathijssen kan er op een boeiende wijze over vertellen en wellicht zult u ontdekken dat u er een pakkende hobby bijgekregen hebt (die zéker niet stoffig is, zoals weleens gedacht wordt...).

De avond begint om 20.00 uur (zaal open om 19.45 uur) in De Lijndraaijer aan de Baanstraat.

DINSDAG 1 MAART 1994

De 'februari-bijeenkomst' is thans verplaatst naar de voorjaarsvakantie, om ons gelegenheid te bieden ongestoord weer in de Grote Kerk terecht te kunnen met een vervolg op de lezing van 19 oktober. Vanavond zijn de twee onderwerpen: *Willibrordus en de Hollandse kerken* door Jeroen ter Brugge, en *Chronologie van de Grote Kerk* door Matthijs A. Struijs. Beide onderwerpen belichten



Holy op de kaart van Krukius van 1712.

weer een ander facet van dit grootste Vlaardingse monument. Vooral over het eerste onderwerp zijn de laatste tijd brede wetenschappelijke discussies ontstaan. We meenden er daarom goed aan te doen om Willibrordus, waaraan de Grote Kerk gewijd is, voor het voetlicht te halen. In het tweede gedeelte van de avond wordt in woord en beeld de bouwhistorie van de kerk getoond, waarvoor de basis ligt in de (bijgestelde) gelijkkluidende tentoonstelling.

De bijeenkomst (in de Grote Kerk natuurlijk) begint om 20.00 uur en de zaal gaat open om kwart voor acht.

ALGEMENE LEDENVERGADERING

DINSDAG 29 MAART 1994

Vanavond weer een tweedelige avond: om **half acht** begint de **Algemene Ledenvergadering**, die na een korte pauze om **half negen** wordt vervolgd met een dialezing *Het rijke verleden van Holy*. Als geen ander kan Frits W. van Ooststroom, secretaris van de Midden-Delfland Vereniging, vertellen en aanschouwelijk maken hoe deze regio er in (lang) vervlogen tijden heeft uitgezien.

We prijzen ons dan ook gelukkig met het feit, dat hij speciaal voor deze bijeenkomst een lezing wil voorbereiden over de geschiedenis van Vlaardings jongste stadswijk (een klein beetje een vervolg op de drukbezochte en geslaagde lezing in het vorig seizoen over de Broekpolder).

De bijeenkomst wordt gehouden in het Wijkcentrum Holy aan de Aristide Briandring, aan de achterzijde van de parkeergarage van winkelcentrum De Loper (bus 52 stopt vlakbij). Voor leden is de

zaal geopend vanaf kwart over zeven (aanvang is om half acht!!), en niet-leden mogen de resterende plaatsen vanaf kwart over acht innemen.

DINSDAG 26 APRIL 1994

Historie en natuur ontmoeten elkaar vanavond in de lezing *Eendenkooien en kooibedrijf in Nederland*. Deze avond wordt verzorgd door de heer J.J.H.G.D. Karelse, regiohoofd Utrecht van de directie Natuur, Bos, Landschap en Fauna van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Daarnaast is hij kenner van Nederlandse (en buitenlandse) eendenkooien. In zijn lezing (met dia's) zal hij ook aandacht besteden aan de laatste Eendenkooi die Vlaardingen nog kent. Wanneer nodig wordt hij ondersteund door de Vlaardingse beheerder van Natuurmonumenten, de heer J.H. Hofman, die u graag zal uitnodigen voor een bezoek aan 'zijn domein' in de daaropvolgende maanden.

De bijeenkomst wordt gehouden op de rand van het recreatiegebied Midden-Delfland, n.l. in kampeerboerderij-natuurvriendenhuis De Hoogkamer aan het einde van de Van Baerlestraat in Vlaardingen-west. De aanvang is om 20.00 uur en de zaal is open vanaf 19.45 uur.

DINSDAG 24 MEI 1994

Min of meer traditioneel wijden we de laatste bijeenkomst van het seizoen aan de activiteiten van de Excursiecommissie. Reisdooel van de *zomerexcursie 1994 is Willemstad* en het is een goed gebruik en een prima voorbereiding op de excursie om er alvast eens een 'kijkje' te nemen.

De avond wordt gehouden in de bovenzaal van de pastorie van de H. Joannes de Dooperkerk aan de Hoogstraat en de aanvang is om

20.15 uur (zal pas open vanaf 20.00 uur i.v.m. repetitie van het Vlaardings kinderkoor in dezelfde zaal).

LEZINGENSEIZOEN 1993 / 1994.

Onze Lezingencommissie, bestaande uit Arie Ouwendijk (coördinator), Tineke van der Hoek en Max Thurmer, hebben voor het komende seizoen weer een aantrekkelijk lezingenprogramma trachten op te stellen. Zij vertrouwen erop, een voor 'elck wat wils' - programma te kunnen aanbieden, waar u - leden van de HVV - en ook de bewoners van de bejaardencentra waarin we nogal eens te gast mogen zijn, met plezier naar toe zult komen. Tenslotte vraagt zij aan alle leden, om suggesties voor lezingen (en van sprekers) aan de commissie door te willen geven, om zo een afwisselend programma te kunnen blijven bieden.

IN HET VOLGENDE TIJD-SCHRIFT

-
- *In verband met op handen zijnde veranderingen ten aanzien van Tijd-Schrift is bij het ter perse gaan van dit blad (nog) niet bekend wat er zoal zal worden gepubliceerd in nummer 51. In ieder geval:*
 - Verenigingsmededelingen en dergelijke.

De illustraties in dit nummer zijn aangeleverd door de auteurs, het Stadsarchief in Vlaardingen en door F.W. Assenberg. Ieder auteur is verantwoordelijk voor de inhoud van zijn artikel. Alle schrijvers hartelijk dank voor hun bijdragen.

HISTORISCHE VERENIGING VLAARDINGEN

Secretariaat/ledenadministratie

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

Postgiro

750978 t.n.v. de penningmeester

Penningmeester

J.J. Westerdijk
Holysingel 610
3136 LM Vlaardingen
Tel. nr. 010 - 4747434

Verkoop losse uitgaven

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

Lezingencommissie

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

Redactie-adres Tijd-Schrift

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