TijdSchrift

September 2002
85

Historische Vereniging Vlaardingen

BOEK HANDEL
PLANTAGE den Draak

Nu compleet te koop:
Ach Lieve Tijd Vlaardingen
11 delen, per deel
€ 5,88

Opbergcassette € 14,95

Veerplein 33-35 - 3131 CX Vlaardingen - tel. 010 4358822 - fax 010 4349574 - e-mail: info@plantagedendraak.nl - www.plantagedendraak.nl

BLOEMDECOR

- Bloemwerken en arrangementen
- Goed gesorteerde snijbloemen
- Bloeiende- en bladplanten
- Bruidsboeketten en corsages
- Rouwwerken
- Verhuur van groendecoratie,
  o.a. palmen, ficussen, etc.

JAC. VERKUIL

Bloemsierkunst Jac. Verkuil
Markgraaflaan 135
3131 VL Vlaardingen

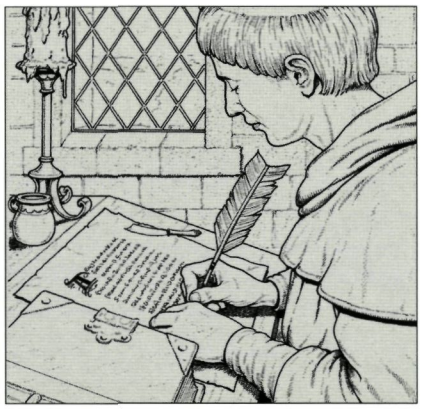
Tel: 010 - 434 37 04
Fax: 010 - 434 36 98

in je
stoutste
dromen...
is niets
onmogelijk

Stout Grafische Dienstverlening
A. Hoogvlietstraat 6
3134 CC Vlaardingen
tel. 010-2480603
fax 010-4344878
email: info@stout.nu
www.stout.nu

Voor kopieën (ook in KLEUR)
moet je naast de molen zijn!
maandag t/m vrijdag
van 09.15 - 17.30 uur

DRUKKERIJ/COPYSHOP
A. OUWENDIJK
naast de molen
Kortedijk 16a-b
3134 HB Vlaardingen



De Historische Vereniging Vlaardingen heeft tot doel het bevorderen van:
- de belangstelling voor en de kennis van de stad Vlaardingen en haar bewoners;
- het behoud en het herstel van gebouwen en stedebouwkundige structuren en landschappen;
- het behoud en het verzamelen van die gegevens die van belang zijn voor de geschiedenis van de stad.

De contributie bedraagt € 16,50 per jaar, voor jongeren t/m 25 jaar € 12,00 te voldoen per accept-girokaart. Het bankrekeningnummer van de vereniging is 39.56.57.016, het postgironummer is 750978. Leden krijgen jaarlijks het Historisch Jaarboek en 4 x per jaar het verenigingsblad Tijd-Schrift.

Het bestuur is als volgt samengesteld:
W.C. den Breems, voorzitter
C.J. Hart, secretaris
A.W.J. Andriessen, penningmeester
J. van Elk
A. Ouwendijk
E. van Rongen
mevr. H.C. Verloop

Adres secretariaat/ledenadministratie:
Prins Bernhardlaan 12
3135 JB Vlaardingen
Telefoon (010) 434 7063

Adres ledenactiviteiten:
Kortedijk 16a/b
3134 HB Vlaardingen
Telefoon (010) 435 3322 (kantoor)
(010) 434 2474 (thuis)

Adres losse verkoop publicaties:
Arnold Hoogvlietstraat 69
3134 CD Vlaardingen
Telefoon (010) 434 6864

Redactie Tijd-Schrift:
E. van Rongen, eindredacteur
K. Bloem
C.M. van den Boogert
A. Maarleveld
B. Ruigrok

Redactie-adres:
Paul Henri Spaakring 22
3137 DJ Vlaardingen
Telefoon (010) 474 9416

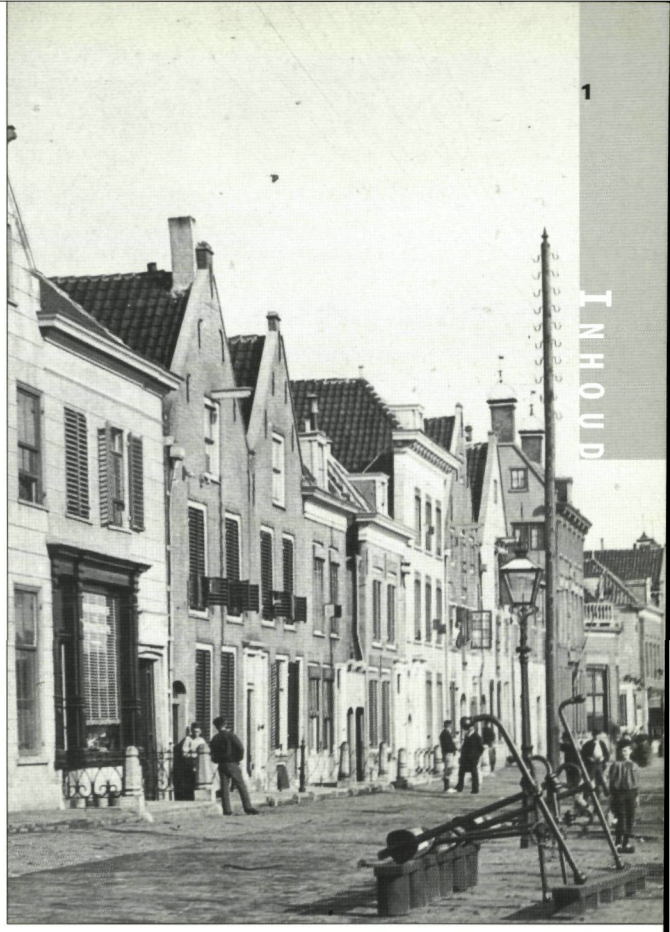
Bijdragen aan de inhoud van Tijd-Schrift zijn van harte welkom. In verband met de geautomatiseerde verwerking van de teksten ontvangt de redactie deze graag op 3,5" diskette of per e-mail: info@histvervlaardingen.nl t.a.v. de redactie.

ISSN 1380-2992 © Historische Vereniging Vlaardingen
Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Internet: www.histvervlaardingen.nl
E-mail: info@histvervlaardingen.nl

Productie: Stout Grafische Dienstverlening

INHOUD



Detail van een prentbriefkaart van de Westhavenkade uit circa 1900 (zie pagina 17)

Redactioneel **3**
14 september: Open Monumentendag
A. Ouwendijk **4**
Handel en wandel
T. de Ridder **5**
Handel in de late middeleeuwen
P.J. Westerdijk **8**
De ontwikkelingsgeschiedenis van de Vlaardingse haven
J.P. ter Brugge **12**
Vlaardingers en De Oost
J.P. ter Brugge **19**
Vlaardingen en de handel met het voormalig Nederlands-Indië
L.C. Heijboer **24**
Ledenactiviteiten **28**

Fonds Schiedam Vlaardingen e.o.

Dit nummer van TijdSchrift werd mede-mogelijk gemaakt door het Fonds Schiedam Vlaardingen e.o.

LIEVREDOOR

Antiquariaat en boekhandel

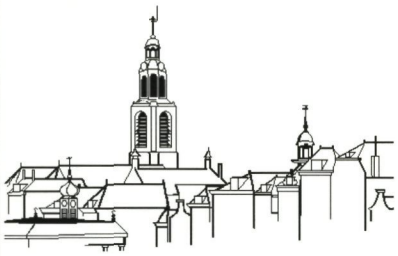
In- en verkoop
van oude, curieuze,
verzamelwaardige
en antiquarische
boeken

Hoogstraat 53 - 3131 BL Vlaardingen
Telefoon (010) 434 71 52
Telefax (010) 435 11 22

Openingstijden: dinsdag t/m zaterdag
van 12.00 tot 17.00 uur

heto
schoonmaakbedrijf b.v.
J.H. van 't Wout

Kon. Wilhelminahaven NZ 1
3134 KE Vlaardingen
Tel.: (010) 435 51 66, fax: (010) 435 04 76



- NIEUWBOUW
- RENOVATIE
- ONDERHOUD
- GROND- EN KABELWERK
- RIOLERING- EN STRAATWERK

WERNER
AANNEMINGSBEDRIJF bv

James Wattweg 26
Postbus 136
3130 AC Vlaardingen
Telefoon: 010 - 4358844
Fax 010 - 4602603

ECHTE VLAARDINGERS
KOPEN HUN TAPIJT BIJ:

Hofman
stoffering

Kuiperstraat 39b
3131 CH Vlaardingen
Tel/fax: 010-4351073

EEN UITERST BETROUWBAAR EN
VAKKUNDIG ADRES

TAPIJT - GORDIJNEN - VINYL
ZONWERING - BEHANG

HISTORISCH
GEZIEN

4 ETAGES
MÉT LIFT

- WONEN
- SLAPEN
- KINDER MEUBELEN
- ACCESSOIRES
- MODE
- KADO'S

het waaigat
Markt 57
Vlaardingen
010 - 434 28 88
woon-ideeënwarenhuis

Waai even binnen...

De Witte
GARANTIEMAKELAARS

Schiedamseweg 26
3134 BL Vlaardingen
Tel. 010 - 434 38 44

NVM

Geschiedenis schrijven?

Een advertentie is zo geplaatst...

010-4749416

Bijzonder

Een bijzondere uitgave van Tijd-Schrift ditmaal, geheel gewijd aan Open Monumentendag (OMD). Zoals velen van u ongetwijfeld weten, wordt deze elk jaar in september georganiseerd, dit jaar al weer voor de 14e keer. De onderwerpen van OMD staan doorgaans in nauw verband met het interessegebied van de Historische Vereniging Vlaardingen. Vandaar dat de plaatselijke OMD-werkgroep bestaat uit leden en bestuursleden van de HVV, onder coördinatie van ons bestuurslid Arie Ouwendijk. (Overigens is er geen formele relatie tussen de HVV en de OMD-werkgroep, het is dus geen werkgroep van de HVV.) Behalve dat de OMD-werkgroep elk jaar het landelijk thema met succes een specifiek Vlaardings accent geeft, zorgt zij er sinds enkele jaren ook voor dat die Vlaardingse aangelegenheden op schrift worden vastgelegd. De laatste jaren hebben de leden in Vlaardingen de speciale OMD-uitgave ook met het septembernummer van Tijd-Schrift meebezorgd gekregen. Dit jaar is voor het eerst Tijd-Schrift zelf de OMD-special (en kunnen onze leden buiten Vlaardingen er dus ook van meegenieten). Eigenlijk ligt het wel een beetje voor de hand dat dat eens zou gebeuren. Tenslotte gaan de artikelen in die OMD-uitgaven allemaal over onderwerpen die met de historie van Vlaardingen te maken hebben. Wellicht dat dit in komende jaren dus navolging kan krijgen.

Het thema van OMD is dit jaar 'Handelsgeest', naar aanleiding van de oprichting van de VOC, 400 jaar geleden. Nu is Vlaardingen weliswaar geen VOC-stad geweest, maar heeft wel van oudsher veel met handel te maken gehad. Daarom verdient dit thema dus op OMD 2002 ook de aandacht die het krijgt met maar liefst vijf artikelen in dit Tijd-Schrift. Voor de redactie van Tijd-Schrift was deze uitgave een makkie, want Jeroen ter Brugge, Harm Jan Luth en Tim de Ridder voerden de redactie over de OMD-artikelen. Waarvoor onze hartelijke dank.

Uiteraard kunt u achterin dit Tijd-Schrift ook weer lezen welke ledenactiviteiten er de komende maanden op het HVV-programma staan. Maar eerst dus op 14 september de 14e OMD. En die kunt u nu goed voorbereid bijwonen!

Eric van Rongen
Eindredacteur

14 september: Open Monumentendag

U zult ze in dit Tijd-Schrift ongetwijfeld herkennen: een aantal artikelen, in de Open Monumentendag-sfeer geschreven, en alle handelend rond het landelijke thema 'Handelsgeest', maar wel gericht op de Vlaardingse situatie. Want in Vlaardingen kennen we niet zoveel sporen van de VOC, de Verenigde Oostindische Compagnie, waarvan dit jaar de oprichting, 400 jaar geleden, wordt herdacht.

Toch heeft de voorbereidings-werkgroep voor de Landelijke Monumentendag in Vlaardingen, bestaande uit Stadsarchivaris Harm Jan Luth, Stadsarcheoloog Tim de Ridder, Jacques van der Windt (commissie Stad en Monument van onze HVV), Jeroen ter Brugge (Visserijmuseum) en Arie Ouwendijk (Landelijk OMD-contactpersoon), geprobeerd om ook in Vlaardingen enige invulling te geven aan het thema.

Het centrale gebeuren vindt dit jaar plaats in het Visserijmuseum aan de Westhavenkade 53-54, waar van 12.00 tot 17.00 uur een aantal 'Handelsgeest'-achtige zaken tentoon wordt gesteld. Niet alleen uit en over Vlaardingen, trouwens, maar ook zal onze zusterstad Moravska Trebova (Tsjechië), dankzij bemiddeling van leden van de Culturele Raad, daar een aantal aanverwante voorwerpen laten zien (zoals wij die stad al enige jaren bij onze activiteiten betrekken).

Bovendien zal het Stadsarchief Vlaardingen in het Visserijmuseum een tentoonstelling inrichten, o.a. met 'blauw-druks' van panden welke bij de handel gebruikt werden.

En verder zijn er natuurlijk een aantal informatiestandjes te vinden (o.a. van de Historische Vereniging) en is het ServiceTeam VVV Vlaardingen er present. De Stadsgidsen van dat team zullen weer een aantal rondleidingen verzorgen, die dit keer in het teken staan van de handel welke destijds in Vlaardingen werd gedreven. Maar ook - en dat is tamelijk uniek – zullen zij vanaf twee uur op elk half uur een groepje mensen meenemen, via de Lijnbaan naar de distilleerderij van Van Toor, waar de nieuwe distillateur, Leo Fontijne, ons een kijkje wil gunnen bij de fabricage van o.a. de Schelvispekel, Kandeel en Boerenjongens en -meisjes (toegang uitsluitend via deelname aan de wandeling vanuit het Visserijmuseum!).

Daarnaast kunt u deze dag tussen 2 en 4 uur voor het laatst in dit seizoen nog een kijkje nemen in de Museumwoning aan de Vondelstraat 63b, en (in hetzelfde tijdvak) een bezoekje brengen aan de échte Vlaardingse VOC-tentoonstelling, welke door Jan Anderson in zijn Streekmuseum aan de Kethelweg 50 werd ingericht (u kunt daar overigens ook nu al een kijkje nemen!).

Al met al staat er weer het één en ander te gebeuren op deze Open Monumentendag in Vlaardingen, een dag die landelijk tot één van de grootste (toeristische) publieks-activiteiten is uitgegroeid!
Namens de Vlaardingse OMD-werkgroep wens ik u die dag veel plezier toe!

Arie Ouwendijk

Handel en wandel

Tim de Ridder

Inleiding

Hoe oud handel is, valt moeilijk te bepalen. Niet alle verhandelde goederen zullen in de bodem hun sporen hebben achtergelaten. En hoe bepaal je of een voorwerp door handel verkregen is? Handel tussen naburige stammen is dan ook moeilijk bewijsbaar. Makkelijker is het met voorwerpen of grondstoffen die van nature niet in de bodem thuishoren. Zo komt vuursteen in de Nederlandse delta van oorsprong niet voor. Vuursteen is in de Prehistorie een zeer belangrijke grondstof voor tal van werktuigen. Het is niet voor niets dat de oudste periode als de Steentijden (Oude, Midden en Late Steentijd) wordt aangeduid. De eerste deltabewoners die leefden van de jacht en het verzamelen van vruchten kunnen het vuursteen op hun trektochten nog zelf verzameld hebben en van handel hoeft dan nog geen sprake te zijn. In de loop van het derde millennium gingen de deltabewoners echter langzaam maar zeker over naar het boerenbestaan en bleven het hele jaar door op een plek wonen, waardoor de eerste nederzettingen ontstonden. In Vlaardingen is in de Westwijk een nederzetting uit de Late Steentijd ontdekt die tussen 2900 en 2600 werd bewoond. Deze bewoners, die later onder de naam Vlaardingen-cultuur in de Nederlandse geschiedenis een bijzondere plaats zouden verwerven, gebruikten ook vuursteen. Van deze grondstof vervaardigde de Vlaardingen-mens bijlen, beitels, pijlspitsen, boortjes, kortom alles wat maar een scherp kantje of uiteinde moest hebben. Het vuursteen dat de Vlaardingen-mens gebruikte, is afkomstig uit Spiennes (Zuid-België) en stroomopwaarts uit het Rijn- en Maasgebied, en zal door ruilhandel zijn verkregen. Hoe deze oudste vorm van handel er precies uitzag, weten we niet. Mogelijk trokken er handelaren rond of ruilde men van buur tot buur. Het is de oudste tastbare vorm van handel in Vlaardingen.

Het vuursteen waarvan deze bijl uit de Vlaardingen-cultuur (2900-2600 voor Chr.) is vervaardigd, komt mogelijk uit Zuid-Limburg. (Foto: VLAK)

Metaalhandel

Reeds in het Late Neolithicum komen er in Nederland al koperen voorwerpen in zwang en rond 2000 voor Chr. gaat het koper zelfs het vuursteen geheel verdringen. Koper vermengd met tin en/of lood geeft brons, waarmee niet alleen dezelfde vormen gemaakt konden worden als met vuursteen, maar ook ketels, sieraden en diverse andere creaties. De metalen die benodigd zijn om brons te maken, komen evenals vuursteen van nature in de delta niet voor, en moeten door handel zijn verkregen. Dit geldt evenzo

voor het ijzer dat vanaf 700 in de Nederlandse delta wordt gebruikt en waarnaar de IJzertijd is vernoemd. In tegenstelling tot het vuursteen zijn ook de metalen voorwerpen, als ze beschadigd zijn of op zijn gebruikt, weer om te smelten tot een nieuw product. Aangezien deze metalen vrij kostbaar waren, gooide men dit metaal dan ook vrijwel nooit weg. Soms gaf men het aan een dierbare overledene mee het graf in, of offerde men het aan een godheid. Als het dan al in de bodem terechtkwam, bleef het metaal in een zurige bodem vaak slecht bewaard. Prehistorische bronzen of ijzeren voorwerpen komen bij archeologisch onderzoek dan ook zelden aan het licht.

Al het vuursteen dat de deltabewoners gebruikten, is door handel verkregen. De voor deze kleine geweibijl gebruikte vuursteen is waarschijnlijk afkomstig uit Zuid-Limburg. (Foto: VLAK)

In de IJzertijd komt de bevolking, naast de al eerder genoemde bronzen en ijzeren voorwerpen, met nieuwe handelswaren in aanraking. Tussen de resten van ijzertijdnederzettingen treffen archeologen vaak kleine basaltbrokjes aan. Deze brokjes zijn afkomstig van maalstenen die van het vulkanisch gesteente tefriet zijn gemaakt en afkomstig zijn uit de Eifel. Ook hebben archeologen bij een ijzertijdboerderij in Vlaardingen bij de Breeweg uit de vierde of derde eeuw voor Chr. fragmenten gevonden van vijf verschillende armbanden, eveneens door handel verkregen. Aan het einde van de IJzertijd gaat men ook zout verhandelen. Dit materiaal laat in de bodem zelf geen sporen na, het lost helemaal op. Toch weten we dat er in zout is gehandeld. In aardewerken kokers werd namelijk water met een heel hoog zoutgehalte verhit tot er enkel zout overbleef en dat vervoerde en verhandelde men vervolgens in dezelfde aardewerken kokers. Dit aardewerk, dat duidelijk anders is dan het aardewerk van de lokale inheemse boeren, werd tot ver landinwaarts verhandeld. Ook in Vlaardingen zijn fragmenten van deze kokers gevonden.

Romeinse Tijd

De getuigen van handel nemen, naarmate de Prehistorie vordert in de tijd, in aantal toe, maar de handel neemt pas echt een grote vlucht met de komst van de Romeinen. De tienduizenden Romeinen die in de delta gelegerd waren, moesten ook gevoed worden. Voor een belangrijk deel voorzagen de Romeinen zelf in de bevoorrading, maar ze waren ook afhankelijk van de lokale bevolking. Ze zullen vele producten geruild hebben tegen voedsel. De Romeinen kenden ook al een betalingssysteem van geld dat functioneerde van Nederland tot Afrika, van Oost-Europa tot Engeland. Het gebied was nog groter dan onze 'Eurozone'. De Vlaardingse boer zat er niet om te springen. In totaal zijn er tot op heden slechts vijf Romeinse munten gevonden, hetgeen erop wijst dat de inheemse boeren nog niet echt warm liepen voor geld. Dat ze wel degelijk een (ruil)handel onderhielden met de Romeinen blijkt uit tal van producten die duidelijk niet inheems zijn. De toenemende Romeinse invloed is goed meetbaar aan het vaatwerk dat de Romeinen introduceerden, zogeheten import-aardewerk. Rond 70 na Chr. was nog niet één op de tien potten van Romeinse makelij. Deze verhoudingen lagen honderd jaar later wel anders, van de tien potten in de inheemse vaatwerk waren er minstens vijf van inheemse makelij en dit aantal lag

bij sommige huishoudens al rond 100%! Voor een deel ging het om gebruiksaardewerk, maar het zal de inheemse boer ook om de inhoud zijn gegaan. Het aardewerk diende voor een belangrijk deel namelijk ook als verpakkingsmateriaal. Zo zullen de amforen die uit België kwamen, gevuld zijn geweest met bier of wijn. De vondst van oesters tussen het nederzettingsafval op het bedrijventerrein Hoogstad wijst op handel in zeevruchten. Ook introduceerden de Romeinen de kip waar eveneens botjes van zijn teruggevonden. Naast de oude producten als zout en glazen voorwerpen als armbanden en maalsteen, kwamen er ook nieuwe producten als flessen, bronzen mantelspelden, glazen knikkers, bijlen, lanspunten etc. die wijzen op een levendige ruilhandel. Hoewel de Romeinen een groot deel van Zuid-Nederland voorzagen van een wegenstelsel, zal het meeste vervoer over water zijn gegaan. De Romeinen vervoerden hun waar in grote platboomschepen. Voor de inheemse bevolking zal het belangrijkste transportmiddel de kano zijn geweest, waarvan er één op het bedrijventerrein Hoogstad is ontdekt.

De Romeinse overheid stimuleerde de handel door het stichten van markten. De oudste en tevens enige markt in West-Nederland werd rond 120 na Chr. gesticht bij 'Forum Hadriani', het hedendaagse Voorburg. Handel kan echter alleen plaatsvinden als er sprake is van een overschot, een surplus. Ook hierin had de Romeinse overheid een belangrijke stimulerende rol. Zo werd het landschap rondom Vlaardingen vanaf de tweede helft van de tweede eeuw na Chr. op grote schaal ontgonnen, hetgeen wijst op het ingrijpen van de Romeinse overheid. Men spreekt dan ook wel van de Pax Romana, de Romeinse vrede, die de inheemse bevolking in de eerste drie eeuwen van onze jaartelling veel voorspoed bezorgde. Door het wegtrekken van de Romeinen uit het Deltagebied, in de loop van de derde eeuw, stortte niet alleen de economie in, maar trok de bevolking ook massaal weg uit de delta. Aan de meeuwen die er achterbleven viel weinig te verhandelen.

Omdat vrijwel alle handel over natuurlijke waterwegen als kreken en rivieren ging, was de kano het vervoermiddel bij uitstek. Deze kano uit circa 120-150 na Chr. is in 1996 gevonden op het bedrijventerrein Hoogstad. (Foto: E. van der Linden, VLAK)

Handel in de Late Middeleeuwen

De scheepvaart en handel op Engeland in de periode 1200-1500

Paul J. Westerdijk

Inleiding

Aan de middeleeuwse handel van Vlaardingen was tot de jaren tachtig van de twintigste eeuw nog maar weinig aandacht besteed. Dit was niet zozeer een kwestie van ongeïnteresseerdheid van plaatselijke en andere geschiedschrijvers, maar werd veroorzaakt door het ontbreken van bronnen. Het meest voor de hand liggende bronnendepot, namelijk het Vlaardingse Stadsarchief, vertoont voor de periode 1200-1500 nogal wat lacunes. Dit is met name te wijten aan de bekende stadsbrand van 1574 die niet alleen huizen en vele goederen in as legde, maar ook vrijwel het volledige archief van de stad. Gelukkig was een groot deel van de toladministratie in Engeland bewaard gebleven en deze is sinds 1928 toegankelijk.

Ontstaan van scheepvaart en handel op Engeland in de dertiende eeuw

We zien dat Duitse en Friese schepen op hun reizen naar Engeland nogal eens Vlaanderen en Zeeland aandeden. Het lijkt aannemelijk dat schippers uit het Scheldegebied, Zeeland, maar ook uit het daaraan grenzende middeleeuwse "Noortholland" (dat wil zeggen het tegenwoordige Zuid-Holland ten noorden van Nieuwe Maas en Hollandse IJssel), met name uit de Maasmonding daarop ingespeeld hebben. Het betreft vaak schepen uit vissershavens en hun eigenaars vonden zo werk in perioden dat er niet gevist kon worden. Het gaat in eerste instantie om vrachtvaart voor derden (bevrachters), die zich in de tweede helft van de veertiende eeuw meer ontwikkelt in de richting van eigen handel. De meeste gegevens uit die begintijd slaan niet op het gewone koopmansbedrijf, maar op verstoringen daarvan: in beslag genomen goederen, zeeroof (bijvoorbeeld door Henricus de Flerdinghe).

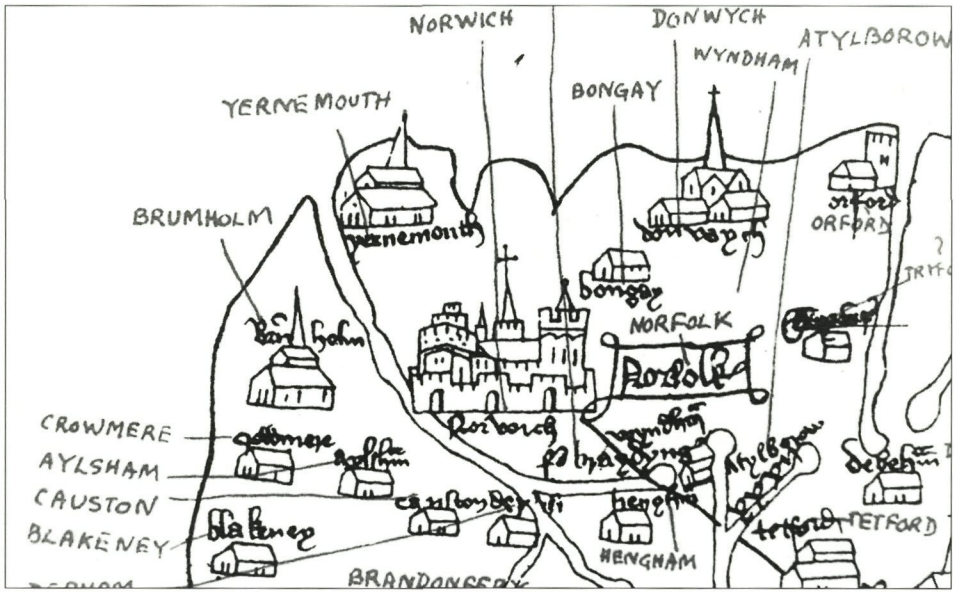
Vlaardingen als Hollandse stad neemt vermoedelijk een zeer ondergeschikte plaats in. Dit geldt voor de meeste Hollandse steden, behalve voor Dordrecht. Holland zit nog in de fase van "het trage ontwaken". Sinds 1246 wordt voor Vlaardingen overigens wel al een zomerjaarmarkt vermeld. Politieke tegenstellingen tussen Vlaanderen en Engeland gaven de Zeeuwse en Hollandse schippers en kooplieden de gelegenheid een aandeel in het handelsverkeer op Engeland te verwerven. Interessant is dat het oude register van graaf Florens gewag maakt van "die Niwe haven" van Vlaardingen rond 1282. De rede van Vlaardingen was overigens belangrijk genoeg om in 1217 als verzamel- en vertrekpunt te dienen voor de Kruisvaartvloot van 212 Hollandse en Keulse schepen van graaf Willem I. Tenslotte is niet onbelangrijk dat Vlaardingen in 1206 ná Dordrecht, maar vóór Leiden en Haarlem, genoemd wordt als administratief centrum. De graven lieten zich niet onbetuigd bij het promoten van handelsactiviteiten, zoals het stadsrecht van Floris V voor Vlaardingen van 14 mei 1273 laat zien in diverse bepalingen, waaronder tolvrijheid. Bij de schaarse vermeldingen worden scheepsnamen nog niet genoemd, die van bevrachters en schippers wel.

Van incidentele tot geregelde scheepvaart en handel in de veertiende eeuw
De eerste helft van de veertiende eeuw levert enkele vermeldingen op in de tot nu toe ontsloten archivalia. In 1303 verleende graaf Jan II (van Avesnes) aan alle burgers en kooplieden van de Hanzestad Lübeck "comende binnen Vlaerdinghen up onsen stroem" geleide en bescherming. De stadsrechtvernieuwing van 6 januari 1327 schreef aan Vlaardingers voor, dat ze wel tol moesten betalen als zij goederen van anderen op eigen naam vervoerden. Als er in Holland en Zeeland goederen werden geïmporteerd of geëxporteerd, dan moesten ze eerst "ter hoeghester market" worden aangeboden, dit was in Dordrecht.

Hetzelfde gold voor niet volledig betaalde goederen. In de jaren 1394/95 vocht onder andere Vlaardingen dit stapelrecht aan, maar uiteindelijk handhaafde graaf Albrecht van Beieren het Dordrechtse stapelrecht, zij het niet in oude omvang. Een en ander geeft aan dat Vlaardingen mogelijk ook op bescheiden wijze deel nam aan de rivierhandel.

De eerste haring wordt als handelswaar genoemd en ingevoerd in 1344/45 te Great Yarmouth. Rond 1350 leverde "Everaert Claesz. de Flardyng" tarwe en haver voor de paarden van het leger van de Engelse koning Eduard III in het kader van de zogeheten Honderdjarige oorlog met Frankrijk. Aardig is dat in 1360 de burgers van Amsterdam geen tolvrijdom hadden van de markttol te Vlaardingen van de heer van Wassenaar. Sedert de jaren zestig komen de handelsvermeldingen van Vlaardingers in Engeland in een stroomversnelling. Vlaardingers treffen we dan aan in Great Yarmouth, Boston, Calais, Ipswich, (Kingston upon) Hull, (King's) Lynn, Newcastle (on Tyne), Scarborough en Whitby.

De handelsgoederen zijn globaal in volgorde van volume: wol en wolvellen, lakens (stukken wollen stof, geverfd met vier standaardaanduidingen voor kleur), vis (verse en gerookte haring, schol, rog, zalm en paling), steenkool, huiden (kalf, konijn en kat!), bier, linnen, veren, kaas, knoflook, talk, huishoudelijke voorwerpen, kannen en kruiken, molen-, vloer- en slijpstenen, appels, weede (blauwe kleurstof), kamgaren, noten , erwten, staal, riemen of gordels, voetbanken, mantels, zadels, runderbont,'vaten en drop!



Kaartje uit de 'Gough-map' van Great Yarmouth (Yernemouth) en omgeving.

De meest bezochte haven was Great Yarmouth en vanaf 1377 verschijnen Vlaardingse scheepsnamen in de tolregisters. Het jaar 1379 was een hoogtepunt voor de 'Vlaardingse' handel daar met 21 vermeldingen en 20 aanwijsbare scheepsreizen, en het betrof voor het overgrote deel uitvoer van wol, wolvellen en laken. Daarna kwamen achtereenvolgens King's Lynn, Boston en Ipswich. Steenkool kwam uit Newcastle, Great Yarmouth en Hull. De meeste andere goederen werden in Engeland ingevoerd. De herkomst van de importartikelen wordt mooi omschreven in het circa 1436 te dateren aanklachtgedicht "The Libel of English Policy". Sinds de tachtiger jaren neemt de handel met Great Yarmouth beduidend af. Dit werd enerzijds veroorzaakt door verzandingsproblemen en anderzijds door het oplossen van handelsgeschillen tussen de Duitse Hanzekooplieden en de regering van koning Richard II in 1380. Ook deed de bepaling van 1381 dat Engelse kooplieden hun goederen niet in vreemde schepen mochten vervoeren, als er voldoende Engelse schepen beschikbaar waren, geen goed. Aan het eind van de veertiende eeuw kwam voor wat Vlaardingen betreft een evenwichtiger verhouding tot stand tussen vrachtvaart voor derden en handel voor eigen rekening, al bleef de vrachtvaart overheersen.

Stadszegel van Vlaardingen, waarop een kogge is afgebeeld.

Stadszegel van Vlaardingen, waarop een hulk is afgebeeld.

Scheepvaart- en handelsactiviteiten in de vijftiende eeuw

De militaire expedities van Holland tegen de Friezen (1396-1401) vallen precies samen met de afwezigheid van onder andere Vlaardingse gegevens in de Engelse archivalia. Zomer 1401 verschijnen die weer en ze hebben voor 1401 en 1402 allemaal betrekking op invoer van haring en zout naar de Engelse havensteden Newcastle, Scarborough en Whitby. De laatste vermeldingen uit 1407 en 1408 betreffen weer Great Yarmouth. Daarna zwijgen de bronnen over Vlaardingen. De oorzaak zal verband houden met conflicten tussen de Hollanders en Zeeuwen met de Engelsen, idem met de Schotten in het bijzonder, en in het algemeen tussen Engeland en Frankrijk, Engeland en Schotland en tussen Hanze- en Engelse kooplieden. Vlaardingen raakte betrokken bij internationale kaperijen en gearresteerde Schotten werden in 1411 via het gerecht van Vlaardingen naar 's-Gravenhage overgebracht en een deel van te Vlaardingen in beslag genomen Schotse goederen op bevel van de graaf verkocht. Nog in 1417 speelde iets soortgelijks. Belangrijker achten we de accentverschuiving van scheepvaart en handel naar de visserij en wel in het licht van de uitvinding of verbetering van het haringkaken en de verbetering van de breitechniek van het haringnet, waardoor een grotere vleet kon worden uitgezet en de verplaatsing van de haring van Oostzee naar Noordzee. De vermeldingen van Vlaardingers en Vlaardingen met betrekking tot de Hanze- en de Oostzeehandel hebben geen van alle te maken met vrachtvaart en handel voor eigen rekening. Die van 1400 en 1428 hebben betrekking op kaperijen van Vlaardingers van Hamburgse en Pruisische of Lijflandse goederen. In de jaren 1440/41 en 1443 gingen er, onder andere naar Vlaardingers, waarschuwingen uit tegen beraamde kaperijen door Hamburg en Bremen. Onze achttiende-

eeuwse Jacob van de Windt had dus al zeer vroeg voorgangers! In 1446 brachten Vlaardingers schade toe aan een zekere Hans Simon van Stralsund. In 1448 was de rechtszaak bij het Hof van Holland nog steeds niet afgesloten. Vlaardingen heeft tenslotte aan de handel op Frankrijk geen aanwijsbaar aandeel van enige betekenis gehad. Wel werden Franse wijnen (Gascogne/Poitou) in Vlaardingen verhandeld (en gedronken?!), getuige het 'octroy' of machtiging van hertog Philips de Goede van 21 maart 1447, waarmee hij de stad toestond accijns te heffen op allerlei soorten wijn, bier en meel. Op 17 april 1448 verlengde Philips deze gunst. Op 24 november 1470 kreeg onder andere Vlaardingen bevel van hertog Karel de Stoute geen handelsrelatie te onderhouden met Frankrijk. De 'Enqueste' van 1494 leert dat Vlaardingen in de jaren 1465-67 wel 16 à 18 buisschepen rijk was, na de brand (!) 10 à 12 'goede buyssen', doch in 1494 telde onze stad niet één buisschip met Vlaardingen als thuishaven. Vlaardingers gingen elders varen "om een huyr te winnen, ende daer op moeten zij dien helen winter up leven ende teeren". Door krijgshandelingen met Frankrijk in het Utrechtse en de Jonker Fransen oorlog ging de Vlaardingse handel en scheepvaart te niet en zo eindigde de vijftiende eeuw in mineur.

Literatuur

Jansen, H.P.H., 1982: Algemene Geschiedenis der Nederlanden. Deel 2.

Niermeyers J.F., 1968: Bronnen voor de economische geschiedenis van het Beneden-Maasgebied.

Poelman, H.A., 1917: Bronnen tot de geschiedenis van den Oostzeehandel.

Ruinen, J., 1919: xx verder onbekend xx. Proefschrift.

Smit, H.J., 1928: Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland.

Westerdijk, P.J., 1986: De Scheepvaart en Handel van Vlaardingen in de Late Middeleeuwen, voornamelijk op Engeland. Vlaardingen.

De ontwikkelingsgeschiedenis van de Vlaardingse haven in een notendop

Jeroen P. ter Brugge

Inleiding

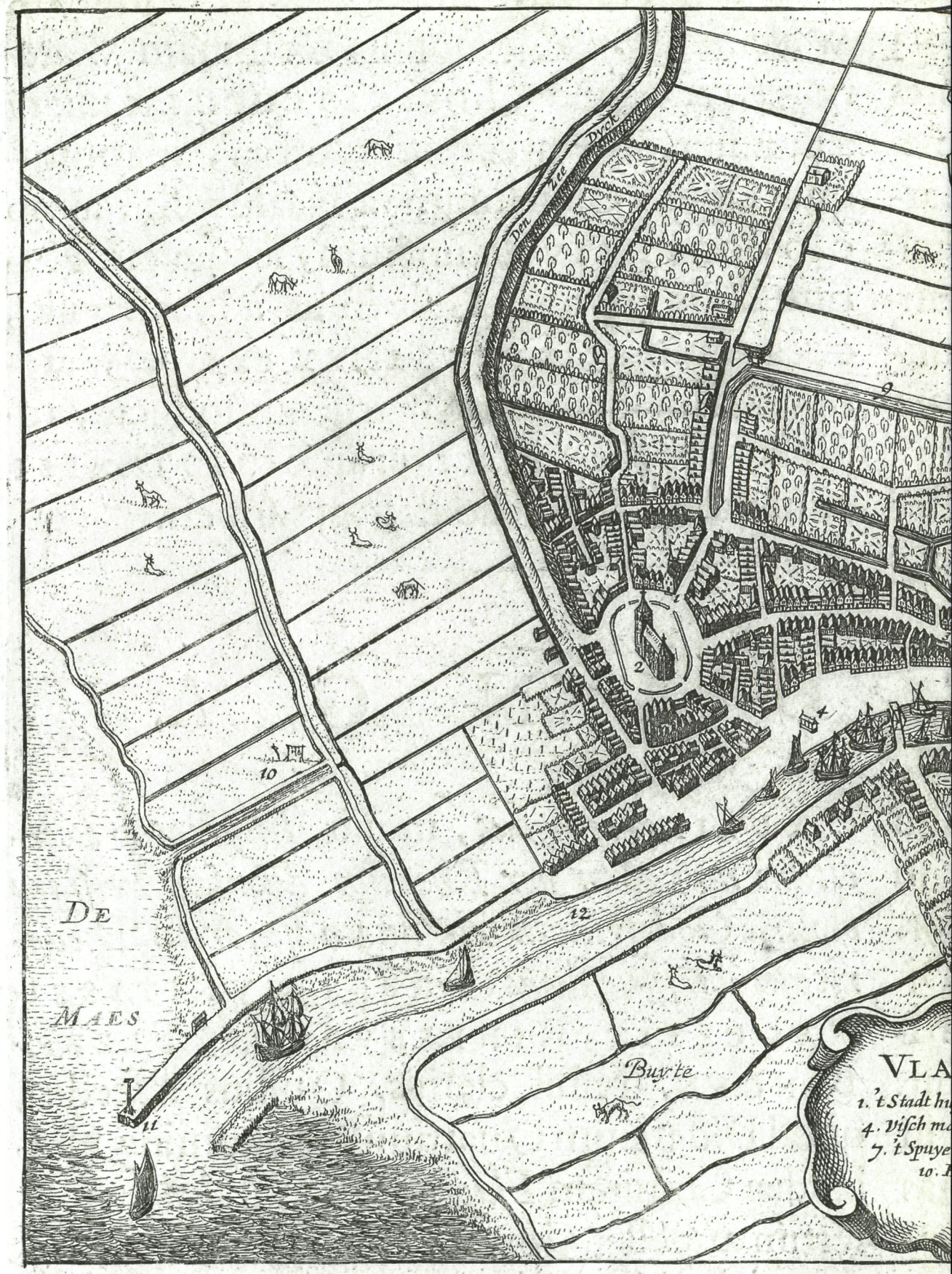
De Oude Haven van Vlaardingen is een structuur die al meerdere malen aandacht heeft gekregen in historische studies. A. Bijl Mz. wijdde, voor de Historische Vereniging Vlaardingen, in 1967 een monografie aan het onderwerp onder de titel 'Geschiedenis van de Oude Haven te Vlaardingen'. Dat juist toen aandacht aan dit onderwerp werd geschonken, kwam niet uit de lucht vallen: er gingen in het stadsbestuur stemmen op om de haven (ten dele) te dempen, welke zienswijze vanuit de HVV uiteraard bestreden werd. Ook de tweede publicatie, 'Het spuiwater, bijgenaamd "het Buizengat", en de Oude Haven te Vlaardingen' van M.A. Struijs en J.P. ter Brugge (1987), verscheen aan de vooravond van besluitvorming over (het noordelijke deel van) de haven, meer in het bijzonder het Buizengat. Op basis van goed gedocumenteerde deelstudies, parallel aan een tentoonstelling in het Visserijmuseum in 1987/1988, werd de karakteristiek in beeld gebracht, die als inspiratiebron voor stedenbouwkundigen en architecten konden, en in de ogen van de HVV zouden moeten, dienen. Dat de Oude Haven die aandacht kreeg, is zeker terecht en misschien is het zelfs vreemd dat er niet meer onderzoek naar de wordingsgeschiedenis en rol van deze haven is verricht. Eeuwenlang was dit water immers het bepalend element in de structuur van de stad en klopte hier het economisch hart. De Hoogstraat wordt wel de 'ruggengraat' van Vlaardingen genoemd, maar eigenlijk zou de Oude Haven die betiteling beter passen. De Hoogstraat, Kortedijk en Emaus ontlenen hun bestaan aan de haven en zijn natuurlijke voorganger en vormen aldus meer de ribben dan de wervelkolom. In dit korte relaas wordt nog eens in een notendop de wording van de Oude Haven geschetst. Een geschiedenis met nog veel vraagtekens, die met name in de ontstaansfase liggen. Historische bronnen schieten hier te kort en alleen de historische geografie, de studie die zich richt op het verklaren van historische structuren op basis van de ordening van deze in relatie tot het landschap waarin zij liggen in combinatie met naamkundige en geologische gegevens, stelt ons nog in staat hypotheses te onderbouwen. De snel rijzende ster onder dit firmament is echter de archeologie. In de circa tien jaar dat structureel en wetenschappelijk verantwoord archeologisch onderzoek in Vlaardingen wordt verricht, verruimt het inzicht in rasse schreden. Met name het onderzoek rondom het Buizengat en aan de Havenstraat verschaft een schat aan informatie. De resultaten van de opgravingen dragen in belangrijke mate bij aan de kennis van de ruimtelijke ordening van de middeleeuwse stad. Ze helpen ons met andere woorden te begrijpen hoe de stad in latere tijden zich vanuit een vroege basis ontwikkelde en waarom ze er uit ziet zoals ze er uit ziet. Ik verwacht en hoop tenslotte dat dit artikel over tien, twintig jaar, volstrekt achterhaald zal zijn, vooral door de nog te verrichten en te publiceren opgravingen.

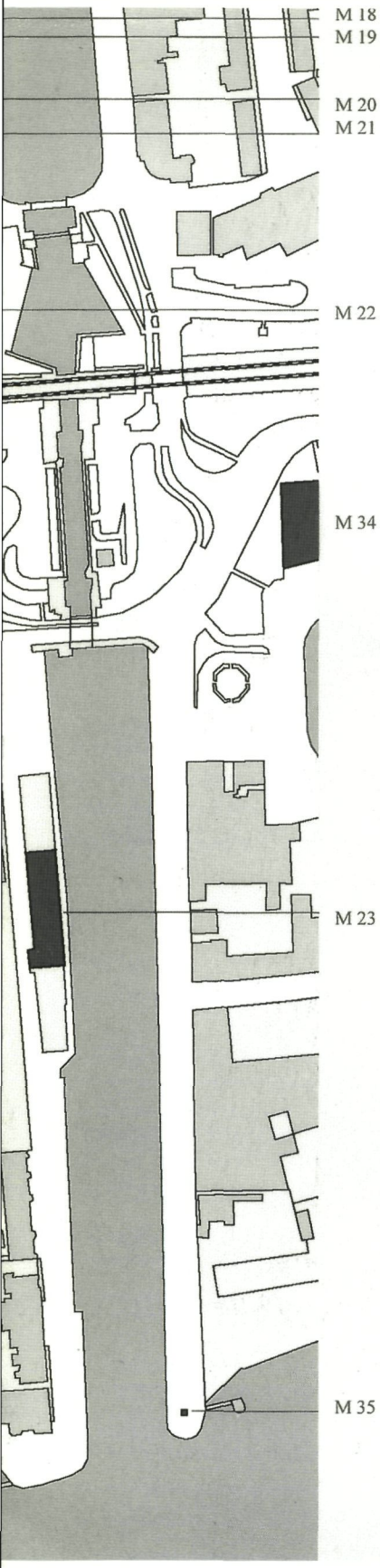
Korte ontwikkelingsgeschiedenis van de Oude Haven

De oorsprong van de Oude Haven is zonder twijfel een natuurlijke. Mogelijk aan het einde van de Romeinse Tijd, maar meer waarschijnlijk in de Vroege Middeleeuwen werd het land

ontwaterd door getijdenkreken. Water (rivier en zee) en land kenden een permanente interactie, waar de mens nog nauwelijks invloed op uitoefende. Dijken waren er nog niet en hoog water (vloed) betekende dat het rivierpeil steeg en daarmee ook het water in de daarop uitkomende kreken. Het gebied rondom het latere Vlaardingen was een echt deltagebied. Een fijnmazig netwerk van kreken en kreekjes sloot zich aaneen tot grote brede kreken, die zich op hun beurt weer verenigden en als hoofdkreken uitmondden op de rivier de Maas. Archeologische en geologische waarnemingen hebben een dergelijke clustering van kreken onder het huidige centrumgebied van Vlaardingen aangetoond. De kreken traden regelmatig buiten hun oevers en aangevoerd zand en klei werden hier afgezet. Een relatief vruchtbaar en hoog gelegen gebied kon aldus ontstaan en in wezen dankt het moderne Vlaardingen aan dit principe zijn bestaan. Eén van de belangrijke hoofdkreken was 'de Vlaarding', die, komende vanuit de Holiërhoeksepolder, via het tracée van de Mauritssingel, de 'Put', Buizengat en Oude Haven uitmondde in de Maas. De voorloper van de Vlaardingse Vaart, in de bronnen meestal Hoylede genaamd, verbond zich vermoedelijk met de Vlaarding in de omgeving van de huidige sluizen tussen Kortedijk en Hoogstraat en tezamen vormden zij een goed bevaarbaar stuk water, enigszins in de luwte van het land. Aanvankelijk zal de mens, die zich vestigde aan de hoog opgeslibde oevers van deze hoofdkreken, het water genomen hebben zoals het was. Het kenmerk van de natuurlijke waterhuishouding is echter dat deze in fysieke vorm instabiel is en de neiging heeft de stroomdraad te verleggen en dicht te slibben, een fenomeen waar de mens altijd moeite mee is blijven houden. Het ingrijpen in die waterhuishouding is dan ook het logische antwoord, in plaats van het zich aanpassen aan de veranderende omstandigheden. Maatregelen die genomen zullen zijn, maar die helaas door latere (vernietigende) werkzaamheden moeilijk traceerbaar zijn, bestaan ongetwijfeld uit het plaatsen van beschoeiingen om het water in een bepaalde loop te dwingen, het uitdiepen van het water, het opwerpen van dijken en het reguleren van de water toe- en afvoer door middel van sluizen en duikers met de daarbij behorende sloten. Eenmaal van start gegaan, kreeg dit ingrijpen al snel een onontkoombaar karakter, wilde men nederzetting en landgebruik niet in gevaar brengen. Teneinde het systeem werkbaar te houden diende het waterpeil in het binnenland gereguleerd te worden, in evenwicht met wat daarbuiten gebeurde. Een stelsel van steeds hogere dijken/kades, sluizen en later ook windmolens maakte het mogelijk, met vallen en opstaan, het complexe geheel onder de knie te krijgen. Maar ook dan ging het nog regelmatig mis, getuige de vele dijkdoorbraken, stagnerende waterafvoer, onderlopende weilanden en grondafslag tot vlakbij de kerk. Dat men zo investeerde in de waterhuishouding was niet alleen om het water buiten te houden. Het bood natuurlijk zeker ook de mogelijkheid van transport en communicatie. Vervoer over land speelde een relatief geringe rol, zeker in westelijk Nederland. De snelwegen uit de Middeleeuwen waren gefundeerd op water. De schepen zorgden voor een efficiënte handel over de rivier tot diep in de binnenlanden van het Duitse en Franse/Frankische Rijk en ook bood de haven de mogelijkheid via de rivier de oversteek te maken naar Scandinavië, Groot-Brittannië en Frankrijk (zie het artikel van Paul Westerdijk in dit Tijd-Schrift). De zeer gunstige ligging van de nederzetting Vlaardingen in de Maasmonding (even voorbij Maasland boog de kustlijn richting Monster) stond borg voor succes. Het was gedurende de Vroege en Volle Middeleeuwen de eerste nederzetting en handelspost die aangedaan kon worden wanneer men de rivier invoer en de laatste voordat het ruime sop werd gekozen.

Op de volgende pagina: In opdracht van Marcus Boxhorn vervaardigde plattegrond van Vlaardingen omstreeks 1632, met rechts opgelegde buizen in het Buizengat. (Collectie Stadsarchief Vlaardingen)


Den Zee Dyck
DE
MAES
Buyte
VLA
1. 't Stadt h
4. Visch m
7. 't Spuye
10. 1
2
4
10
11
12



M 34 Koningin Wilhelminahaven noordzijde 1

Voormalig visserijpakhuis (zoutpakhuis), behorend bij het complex van de Doggermaatschappij. Gebouwd in het begin van de twintigste eeuw en in 1997 gerenoveerd.

M 35 Oosthavenkade [Oosterhoofd]

Lichtbaak Van Speijk: Lichtbaak uit 1950, 9,30 m hoog. Ontworpen door architect J.J. Kolpa van gemeentewerken in 1943. Opgericht ter nagedachtenis aan Arij Willem van Leeuwen, kwartiermeester op de kanoneerboot waarop J.C.J. van Speyk luitenant was en die in 1831 in de Antwerpse haven werd opgeblazen. Gereconstrueerde versie van de zuil die in 1831-'32 werd opgericht op het Westerhoofd, die in 1859 werd vernieuwd en in 1939 wegens bouwvalligheid werd gesloopt.

Westzijde van de Oude Haven [vervolg]

M 17 Vettenoordskade 7, 7a, 15a
Westhavenkade 62-69

Kwakkelstein-complex: Langs de Westhavenkade rechts een gepleisterd dubbel pakhuis, waarvan de rechter gevel is afgeknot en voorzien van een lijst. Daarnaast een kantoor met pakhuis, bovenwoning en stoep, gebouwd in 1737. De huidige gepleisterde gevel is het resultaat van een verbouwing in 1897. Links daarvan een van oorsprong achttiende-eeuws pand (nu de winkel 'Wapen van Holland'), met een fraaie stoep. Achter deze panden staat nog een houten haringpakhuis met boetzolder uit 1896 en een kuiperij annex loods en pakhuis van circa 1900. Langs de Vettenoordskade een witgepleisterd dubbel pakhuis uit de achttiende eeuw (thans een koffieshop) en tegen de lijnbaan aan een pakhuis van rond 1900, dat nu als woning in gebruik is.

M 18 Westhavenkade 70

Haringpakhuis (Restaurant De Logger): Pakhuis met kantoor en erf uit 1748. De huidige gevel stamt van 1916, toen het pand voor G. Struys, haringhandelaar en koopman, werd verbouwd.

M 19 Westhavenkade 71

Pakhuis en kantoor 'De Jagerij': Sober gebouw, met een architectuur die aan het werk van H.P. Berlage doet denken. In 1912 gebouwd naar ontwerp van de Vlaardingse bouwkundige A. Maarleveld Azn voor de rederij De Zeeuw en van Raalt.

M 20 Westhavenkade 73-74

Dubbel pakhuis: In 1915 gebouwd dubbel pakhuis met rederijkantoor. Ontworpen door A. Maarleveld Azn voor de rederij Hogendijk en Vriens. Oorspronkelijk had het pand twee tuitgevels. De zolderverdiepingen zijn na een brand vervangen door een laag onder een plat dak.

M 21 Westhavenkade 75-80

Sluiswachterswoningen: Door Gemeentewerken in Art-Deco-stijl ontworpen woningcomplex met zogenaamd Haags portiek. Gebouwd in 1931-'32.

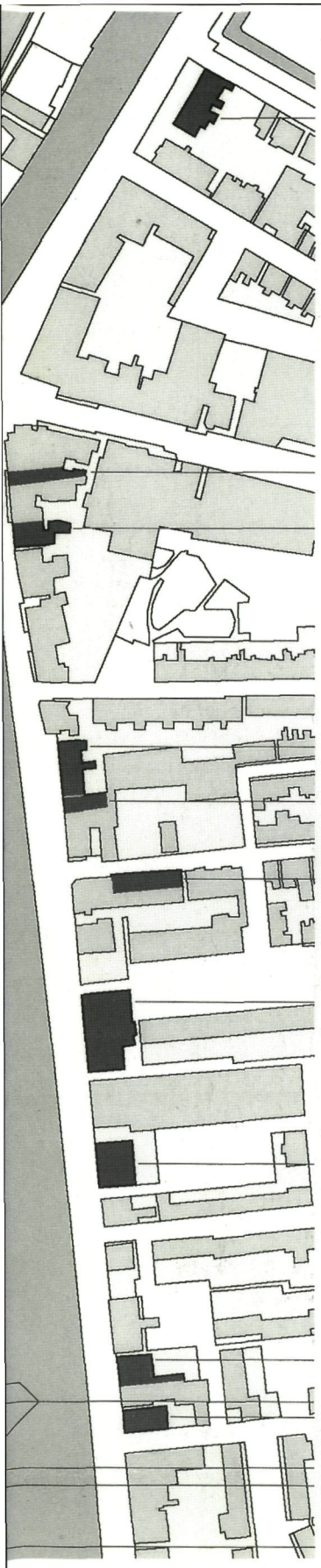
M 22 Parallelweg

Koninginnelantaarn: Sierlijke smeedijzeren lantaarn op natuurstenen voet met fonteintje. Onthuld in 1901. Ontworpen door K. Cramer en gebouwd door de firma Braat in Delft. Gerestaureerd in 1989.

M 23 Westhavenkade 116

Pelmolen: Groot fabrieksgebouw uit 1872. Het gebouw is een ontwerp van de Ateliers de Construction de L.J. Marie uit Marchienne-au-Pont (België). In 1883 werd het fabrieksgebouw in noordelijke richting uitgebreid. Over een breedte van twee vensterassen is het gebouw van 1872 daarbij met één verdieping verhoogd.

PRODUCTIE: BERT VAN BOMMEL (2002) - UITGAVE: WERKGROEP OPEN MONUMENTENDAG VLAARDINGEN



Oostzijde van de Oude Haven

M 24 Hoflaan 31-37

Vier herenhuizen op de Hoflaan hoek Hofsingel, in 1895 door de gebroeders Kijne (een metselaar en een timmerman) uit Vlaardingen gebouwd. Rijke eclectische gevels, voortuin met tuinhekken, muur langs de Hoflaan. Interieurs met stucwerk plafonds, geprofileerde haarden en glas-in-lood.

M 25 Oosthavenkade 8

Pakhuis: In oorsprong achttiende-eeuws pakhuis. Puntgevel met links onderin een toegang met korfboog, rechts een deur met gesmede gehengen en bovenlicht met ruitvormige roede-indeling; twee twintigruits schuifvensters ter weerszijden van middenluik. Op zolderverdieping twee zesruitsvensters.

M 26 Oosthavenkade 11

Herenhuis met poort, in 1893-'94 gebouwd door de firma Albert van Dorssen in rijke neo-renaissancestijl naar ontwerp van architect G.J. Bosma voor de Vlaardingse arts Jan Voogd. Inn de representatieve ruimten is veel van het rijke interieur behouden gebleven.

M 27 Oosthavenkade 24, 25, 26

Het Oude Tuis: Oorspronkelijk een visserijpakhuis voor de opslag van netten, gebouwd in 1871 in eclectische stijl voor rederij Kikkert en in verschillende perioden grondig verbouwd tot rederijpakhuis en woningen. Het rederijkantoor werd in 1928 door de toenmalige eigenaar, R.G. de Koks vatenhandel, verbouwd. In 1946 verbouwde architect Jac. van der Vlis het andere deel van het pand tot twee woningen. De poort links hoort bij het monument.

M 28 Oosthavenkade 27, 28

Pakhuis Oporto met poort, 1888-'89 gebouwd naar ontwerp van architect Dirk de Lange in opdracht van reder en koopman Arij Hoogendijk Jacobuszoon.

M 29 Willem Beukelszoonstraat 2

Houten visserijpakhuis: Er zijn in Vlaardingen nog drie houten visserijpakhuizen bewaard gebleven. Eén in het Kwakkelsteincomplex (M 17), één op het erf van Koningin Wilhelminahaven · noordzijde 11 (Visscherijmaatschappij 'Vlaardingen') en deze aan de Willem Beukelszoonstraat. Dit laatste houten haringpakhuis werd rond 1880 gebouwd. In 1916 werd de oorspronkelijke houten onderbouw in baksteen vervangen.

M 30 Oosthavenkade 42

Hollandiagebouw. Eclectisch, op neo-renaissance geïnspireerd gebouw, ontstaan in twee fasen, naar ontwerp van Pleun van der Berg. Het rechter risaliet kwam tot stand in 1897, het middendeel en het linker risaliet in 1912. Het interieur is grotendeels bij een brand in 1976 verwoest. Glas-in-lood met figuratieve afbeeldingen, vervaardigd door de kunstenaar J.W. Gips. Fraaie trappartij.

M 31 Oosthavenkade 46a, 47

Kikkerts tweeling, eigenlijk Kikkerts tweede tweeling, aangezien een vergelijkbaar pakhuis bij de uitbreiding van het Hollandiagebouw in 1912 is gesloopt. In 1871 gebouwd voor rederij H. Kikkert.

M 32 Oosthavenkade 53-53b

Pakhuis 'Nederland' uit de negentiende eeuw. In 1904 verbouwd door de firma IJzermans en Co. Het is daarbij flink uitgebreid, wat aan de gevel zichtbaar is. Typisch voorbeeld van een visserijpakhuis en daarmee beeldbepalend voor de Oude Haven.

M 33 Oosthavenkade 56, 57

Haringpakhuis Van Abshoven op de hoek van de Oosthavenkade en de Maasstraat, in sobere neo-reanissancestijl, uit 1887. Vormt een complex met de woning van de reder, die op de andere hoek, aan de overzijde van de Maasstraat is gelegen.

M 34 Koningin Wilhelminahaven noordzijde 1

Voormalig visserijpakhuis (zoutpakhuis), behorend bij het complex van de Doggermaatschappij. Gebouwd in het begin van de

VOORZICHTIG UITNEMEN! UW GIDS LANGS DE HAVEN!

Beschermde monumenten langs de Oude Haven

Westzijde van de Oude Haven

M 01 Westhavenplaats 2

Woonhuis met afgeknotte gevel.

M 02 Westhavenplaats 3

Woonhuis met klokgevel (achttiende eeuw). Gecannaleerde pilasters met hoofdgestel als deuromlijsting. Getoogd zoldervenster.

M 03 Hoogstraat 199-201

Woon- winkelhuis gebouwd in de zeventiende of achttiende eeuw. De gevel is van later, toen de steeg rechts van het pand bij de woning werd getrokken. Fraaie neoclassicistische winkelpui.

M 04 Westhavenplaats 37

Visbank: In plattegrond rechthoekig gebouwtje (1778), gedekt door een omlopend schilddak met houten torentje, met daarop een uivormige spits. Onder de daklijst een fries met trigliefen en methopen, dat tegen het dichte gedeelte van het gebouw door pilasters en bij het open gedeelte door acht Dorische zuilen gedragen wordt. De achtergevel, aan het water heeft vensters met schuiframen met roedeverdeling.

M 05 Smalle Havenstraat 23

Pakhuis: Van oorsprong een zeventiende-eeuws woonhuis. De aanzetten van de trapgevel zijn nog aanwezig. Herhaaldelijk verbouwd. In de gevel zijn nog de zogenaamde 'droogstokhaken' aanwezig (hierop lag vroeger de stok, waarover het oliegoed te drogen werd gehangen).

M 06 Markt 49

Woonhuis, hoekpand Smalle Havenstraat. Dwarshuis van parterre en verdieping met zadeldak tussen puntgevels. Lijstgevel (eerste helft negentiende eeuw) met in de verdieping negenruits schuiframen. Vrij goed bewaarde onderpui. Achter het huis, langs de Smalle Havenstraat, een kleine uitbouw.

M 07 Markt 49

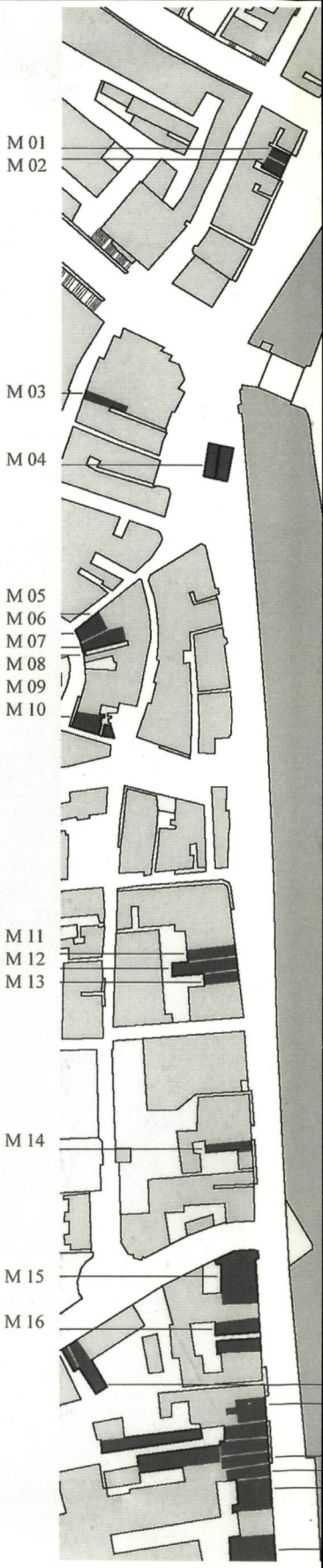
Pakhuis: Een uit IJsselstenen opgetrokken pakhuis uit het begin van de negentiende eeuw met schilddak, waarin hijsluik. Oude kozijnen met luiken.

M 08 Markt 47

Gevelsteen, overblijfsel van het in 1574 afgebrande Weeshuis, dat daarna elders herbouwd werd. Opschrift: 'Den Aermen dat ick gaf is myn geblewen. Dat ick hiele heeft myn begheven'.

M 09 Markt 63

Grote Kerk: Driebeukige gotische hallekerk, verwoest in 1574, daarna in fasen in de zestiende en zeventiende eeuw hersteld. De beuken worden binnen gescheiden door Dorische zuilen. Orgel in rijk gesneden rococo-kas, vervaardigd in 1763 door Pieter van Pethegem voor de St. Baafs te Gent en vandaar in 1802 naar Vlaardingen overgebracht. Preekstoel, hier in 1970 geplaatst, uit de Willemskerk te 's-Gravenhage, naar ontwerp van de Architect des Konings Henri F.G.N. Camp, thans voorzien van een in 1778 vervaardigde lezenaar (St. Lucasgilde). Lezenaar in de vorm van een arend (1778). Gildeborden. Boven de deur naar de consistorie het grafmonument van Pieter Reaal (eertijds geplaatst tegen één der zuilen). In de kerk verscheidene goed bewaarde zerken. Tegen de sluiting der noordelijke zijbeuk een bakstenen portaaltje (tweede kwart achttiende eeuw) met dwars schilddak, bekroond door kleine siervazen. Deuromlijsting met gesneden bovenlicht. Tegen de oostzijde van de zuidbeuk een uitgebouwde consistoriekamer. Tussen het portaal en de Waag de zogenaamde vleeshal (bij diverse verbouwingen aanmerkelijk gewijzigd). De toren is een sober en strak bouwwerk, opgetrokken in 1744 door Daniël van Stolk, nadat de oude wegens bouwvalligheid werd afgebroken. Bakstenen romp van drie geledingen met kleine, overhoekse steunberen en recht-



strak bouwwerk, opgetrokken in 1744 door Daniël van Stolk, nadat de oude wegens bouwvalligheid werd afgebroken. Bakstenen romp van drie geledingen met kleine, overhoekse steunberen en rechthoekige nissen. Houten bovenbouw, bestaande uit een gesloten en een open achtkant met koepelvormige afdekkingen.

M 10 Markt 42

Woonhuis, in oorsprong uit de zeventiende eeuw, met aan de achterzijde een puntgevel met vlechtingen. Het op de hoek van de Kerksteeg gelegen huis heeft aan de voorzijde een dwars schilddak met hoekschoorstenen. Voorgevel (circa 1800) met rechte kroonlijst, waaronder fries met trigliefen en methopen, empireramen met gegroefde middenstijlen. Stoeppalen met hekken. Achter het pand, langs de Kerksteeg, een lage achterbouw onder een zadeldak.

M 11 Westhavenkade 36

Pakhuis uit de achttiende eeuw. Eenvoudige gemetselde tuitgevel.

M 12 Westhavenkade 37

Woon- winkelhuis met klokgevel, waarvan de geprofileerde en gebogen natuurstenen afdekking is vervangen door een rollaag, maar waarvan de hoekvoluten bewaard zijn gebleven (tweede kwart achttiende eeuw).

M 13 Westhavenkade 38

Woonhuis waarvan de trapgevel is afgeknot. Boven de gewijzigde pui nog de geblokte ontlastingsbogen van de vroegere benedenvensters. De eerste verdieping heeft de oorspronkelijke houten kozijnen met middenstijlen bewaard, waarboven geblokte ontlastingsbogen. In de boogvelden hiervan jaartalankers: 1646. Natuurstenen hoekblokken, twee sierankers.

M 14 Westhavenkade 45

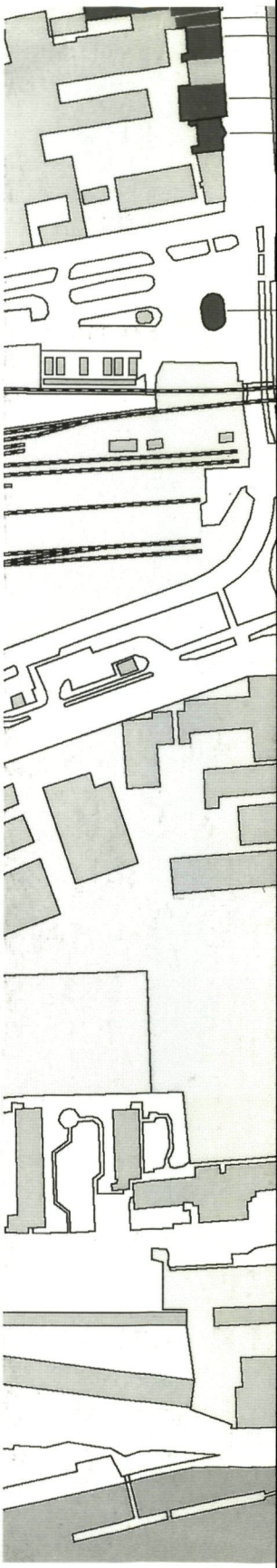
Redershuis (derde kwart achttiende eeuw) met dwars schilddak, bekroond door twee gemetselde schoorstenen met kappen. Sobere lijstgevel van vier vensterassen. Deuromlijsting met verdiepte pilasters en hoofdgestel, hardstenen plint met zwarte rococo-ornamentatie, stoep met fraaie stoeppalen en bordes met smeedijzeren hek. Zesdelige empireschuiframen. Inwendig: gesneden binnenpui met deuren en snijraam, waarin klok, Lodewijk XVI, voorkamer met schouw gesneden in Lodewijk XV-vormen.

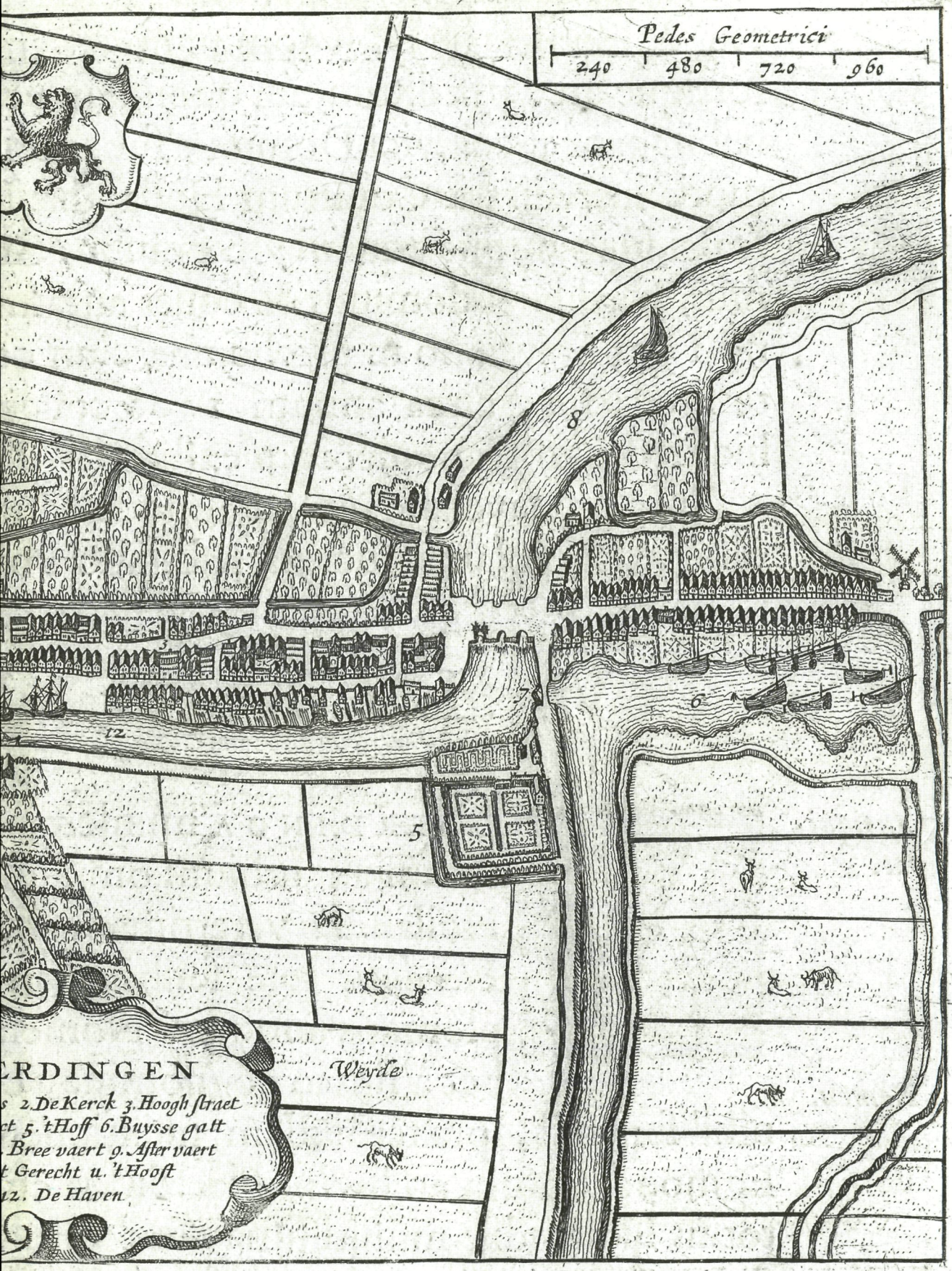
M 15 Westhavenkade 53-54

Huis met de Lindeboom: Monumentaal patriciërshuis uit 1744 ter breedte van acht vensterassen en bestaande uit parterre met twee verdiepingen. Hardstenen plint met getoogde keldervensters, in Lodewijk XIV-trant versierde deuromlijsting met bovenlicht en gesneden omlijsting van het bovenvenster. Boven het hoofdgestel van de deur een lindeboom, het wapen van de bouwheer, burgemeester Abraham van der Linden. Geheel links een eenvoudiger deuromlijsting. De kroonlijst heeft gesneden Lodewijk XIV-consoles. De getoogde vensters van de bovenste verdieping stoten in het hoofdgestel door. In het zadeldak twee getoogde dakvensters met zijvoluten. Op de rechterhoek een driezijdige erkeruitbouw met hardstenen plint en tentdak. Inwendig: twee kamers met geschilderde plafonds door Gerard Sanders, 1750, betimmering Lodewijk XV en gesneden schouw met schoorsteenstuk. Het pand is in zijn huidige vorm tot stand gekomen door een ingrijpende verbouwing na 1907, ontworpen door Rijksbouwmeester Knüttel; het pand werd daarbij verhoogd en verbreed ten behoeve van het postkantoor. Na totstandkoming van het nieuwe postkantoor werd hier de belastingdienst gehuisvest. Thans Visserijmuseum.

M 16 Westhavenkade 57-57a

Dubbel Haringpakhuis uit de zeventiende eeuw. Gepleisterde tuitgevels. Tussen beide pakhuizen voert een overbouwde steeg naar het achtererf.




Pedes Geometrici
240
480
720
960
8
7
6
5
12
Weyde
RDINGEN
s 2. De Kerck 3. Hoogh straet
ct 5. 't Hoff 6. Buysse gatt
Bree vaert 9. Aster vaert
t Gerecht u. 't Hoost
12. De Haven

Maar natuurlijk diende de haven ook als uitvalsbasis voor de visserij. Vanaf de 13e eeuw komt de zeevisserij op en ongetwijfeld werd deze mede vanuit Vlaardingen bedreven. Archeologisch onderzoek heeft aangetoond dat er in ieder geval veel zoutwater-vis werd geconsumeerd en 15e-eeuwse schriftelijke bronnen melden een bij tijd en wijle bloeiende visserij vanuit Vlaardingen. De haven betekende een overslag- en marktplaats voor vis, maar natuurlijk ook een veilige thuishaven voor schip en bemanning.

Het is moeilijk een voorstelling te maken van de haven in de eerste paar eeuwen. In grote lijnen is de ligging bekend maar de exacte lay-out van de waterpartij blijft onbekend. Vermoedelijk zal de haven minder breed dan de tegenwoordige zijn geweest en zeker was deze vele malen korter. De Maas had in de Middeleeuwen een veel breder stroombed. Daarnaast was het overgangsgebied van land en water veel minder scherp begrensd dan tegenwoordig. Een brede strook gorzen, die met enige regelmaat onderliep, zeker in het winterhalfjaar, fungeerde als een niemandsland, waar echter al snel begerige blikken op vielen. De oevers van rivieren en kreken zijn namelijk vruchtbaar en voor zomerbeweiding zeer geschikt. Vanaf de 11e of 12e eeuw werd het in cultuur gebrachte land bedijkt, welke systematiek een uiteindelijk succesvolle bleek te zijn. Het duurde echter tot de 16e eeuw voordat de buitendijkse gronden definitief in cultuur werden gebracht. Nieuwe dijken werden rondom de opgeslibde gronden opgeworpen en het land werd verkaveld. Een bijkomend effect was echter dat door de realisatie van de Vettenoordsepolders aan de westzijde en de Buitenweide aan de oostzijde de haven automatisch werd verlengd in zuidelijke richting. Een gunstige ontwikkeling voor zowel agrarisch Vlaardingen als voor de stad die afhankelijk was van handel en visserij. De bergingsmogelijkheden voor de schepen namen toe, maar ook de mogelijkheid om pakhuizen langs het nieuwe water te bouwen, betekende een impuls voor de economische ontwikkeling. Overigens was het in de praktijk geen passieve uitbreiding die plaatsvond. In 1470 bijvoorbeeld werd een hoofd in de rivier gelegd in het verlengde van de haven, 20 roeden uit de Dayer/Zomerstraat. Hiermee werd bewust getracht de haven te verlengen en de capaciteit te vergroten, maar ook om de eeuwig terugkerende verlanding van de haven een halt toe te roepen. De aanleg van de havenhoofden had op zijn beurt het neveneffect dat hierachter zand en klei bleef hangen en dat de landwinning sterk gestimuleerd werd. Dit proces van aanleg van hoofden en inpolderingswerkzaamheden heeft zich in de loop der eeuwen steeds weer herhaald. Belangrijke activiteiten op dit gebied vonden plaats in 1478, 1552, 1634-1640, 1660, 1697, 1700, 1702, 1705, 1722 en 1790. De rivier werd allengs smaller en daarmee nam de stroomsnelheid toe. Het uitschurend effect zal positief hebben bijgedragen aan de afvoer van slib en zeker toen de Nieuwe Waterweg was gerealiseerd (1872) en de doorstroming was geregeld, werd relatief weinig hinder meer van zandophopingen ondervonden.

Naast het verlengen van de haven (-hoofden) teneinde de vorming van zandbanken tegen te gaan, werden ook andere methoden toegepast om de haven begaanbaar te houden. Allereerst dient het spuien genoemd te worden. Het spuien moet een waar spektakel zijn geweest. In speciaal hiertoe gegraven of afgeschermde waterbekkens werd water opgespaard. Dikke sluisdeuren sloten de beide spuiwaters (het huidige Buizengat en het oostelijk Spuiwater dat tot 1840 langs de Hogelaan liep) af en werden bij een lage waterstand in de haven geopend. Het waterdepot werd door opening van de sluisdeuren ontsloten en met grote kracht stortte het water zich in de haven. Met medeneming van slib en andere ongewenste substanties stroomde het in de Maas, waarmee de haven voor een zekere periode

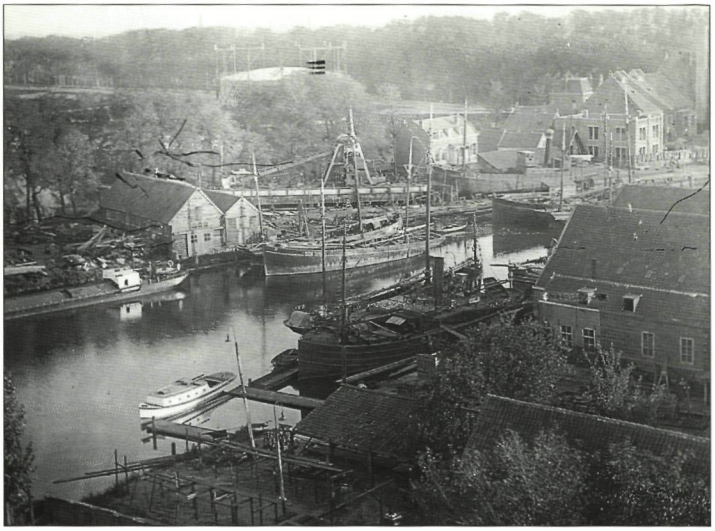
weer gereinigd was. Ook het baggeren was een veel beproefde methode. Door het mechanisch verwijderen van de baggerspecie werd de vaardiepte op orde gebracht.

Eeuwenlang werd de haven gedomineerd door de alom aanwezige visserij. 's Winters lagen de tientallen buizen, hoekers en later loggers in Buizengat (speciaal hiervoor gereserveerd) en Oude Haven en domineerden zo het beeld. De realisatie van de Nieuwe Haven/Koningin Wilhelminahaven in 1896 en de gestage vermindering van het aantal in Vlaardingen geregistreerde schepen hebben in de 20e eeuw een verandering van het havenbeeld gegeven. De economische betekenis van de haven nam steeds verder af en langzaamaan, zeker vanaf de tweede helft van de vorige eeuw, openbaarde zich een nieuw fenomeen: de pleziervaart. Wie nu de haven rondwandelt, ziet vooral motor- en zeiljachten en een enkel woonschip.

De relatie met de omgeving

De handel en visserij die door de haven de ruimte kregen zich te ontwikkelen, beperkten zich niet tot het water alleen. Langs de haven bevonden zich de pakhuizen, de schuren, winkels en herbergen, die hun gezicht toonden aan de haven. Hoe kleiner de afstand tussen schip en opslag- en verwerkingsplaats des te beter dit voor de verdienste was. Uiteraard waren het ook de reders die veelal hun woning zochten rondom de haven, in het begin meestal gecombineerd met hun pakhuizen. Vanaf het midden van de 19e eeuw wordt voorzichtig

Foto van de Westhavenkade in circa 1900, met rechts een houten logger en op de achtergrond het Stadstimmerhuis. (Foto: Jac. Niestadt/ Collectie Stadsarchief Vlaardingen)



Overzicht van het Buizengat in 1921 met de scheepswerf A. de Jong. Rechts de gebouwen van de gasfabriek en op de achtergrond de gashouder. (Collectie Stadsarchief Vlaardingen)

aan het monopolie van de visserij en aanverwante bedrijven (bijvoorbeeld kuiperijen) doorbroken. Industriële activiteit in de vorm van de bloemfabriek, later rijst- en peulvruchtenpellerij van Van Dusseldorp/De Pelmolen, de Hollandia Melkfabriek en in de 20e eeuw Sprij's meubelfabriek vonden toen een standplaats in het Vlaardingse. Het verdwijnen van de rederijen betekende dat de pakhuizen nieuwe bestemmingen kregen van zeer uiteenlopende aard. Menig pakhuis is toen ook in de sloop gebleven. Momenteel vinden we aan de Oost- en Westhavenkade vooral woningen, detailhandel en horeca.

De Havenstraat, Kortedijk en Hoflaan kennen een andere ontwikkeling. Hoewel zich ook hier van oudsher woningen bevonden, zijn het hier vooral de scheepswerven die vanaf de late 16e eeuw het straatbeeld domineerden. Op een smalle strook grond, beschikbaar gekomen na een gedeeltelijke verlegging van het noordelijk deel van de haven in 1470, werd net voldoende ruimte gevonden om de houten en later stalen schepen te bouwen. In de jaren zestig van de vorige eeuw kwam aan deze activiteit definitief een einde en de grote kaalslag die overbleef, wordt momenteel geschikt gemaakt voor bebouwing (woningbouw). De Hoflaanzijde, eeuwenlang persoonlijk eigendom van de Vlaardingse ambachtsheren, heeft tot het midden van de 19e eeuw een landelijk karakter gehouden. Het enige gebouw dat hier vanaf 1618 stond was de buitenplaats Het Hof, waarvan thans alleen de (uitgebreide) siertuin rest, nadat de gebouwen in 1830 (hoofdgebouw) en 1903 (koetshuis) waren gesloopt. In 1840 verrees de Vlaardingse gasfabriek recht tegenover de sluizen die na de Tweede Wereldoorlog overbodig werd. Ten noorden hiervan werd een klein haventje gegraven, de zogenaamde Beerhaven, waardoor de gemeentelijke reinigingsdienst 'bevoorraad' werd. Ook lag hier, aan de waterzijde, een scheepswerf.

Het stedenbouwkundig project 'Buizengat' voorziet in een totale herinrichting van dit gebied, waar woningbouw gecombineerd gaat worden met een 'stadsgebouw', waarvoor de functie nog moet worden vastgesteld.

Literatuur:

A. Bijl Mz.; 'Geschiedenis van de Oude Haven te Vlaardingen' (Vlaardingen, 1967)

J.P. ter Brugge en M.A. Struijs; 'Het spuiwater, bijgenaamd "Het Buizengat", en de Oude Haven te Vlaardingen' (Vlaardingen, 1987)

J.P. ter Brugge; 'De oudste sluizen van Vlaardingen' in Musis, jaargang 6 nummer 8 (september 2000) pag. 11.

Vlaardingers en De Oost; van buitenplaats tot exotische schelp en kokosnoot

Jeroen P. ter Brugge

Inleiding

Hoewel de VOC een zeer tot de verbeelding sprekende onderneming is geweest, die door de ontplooide activiteiten in het Verre Oosten van groot belang is geweest voor de geschiedenis van zowel Nederland als Oost-Azië, kan een artikel over de relatie van Vlaardingen met de VOC niet anders dan zeer kort uitvallen. Van een bijzondere band was namelijk geen sprake en om de schijn te wekken dat dit wel zo geweest is, zou Vlaardingen een verkeerde plaats in de VOC-geschiedenis geven. Vlaardingen had geen 'kamer' (kantoor) en slechts weinige Vlaardingers dienden onder de vlag van de VOC of vergaarden rijkdom uit VOC-aandelen. Dat de contacten met Oost-Azië ook zijn weerslag heeft gekend in onze stad, zal met een aantal voorbeelden hieronder duidelijk worden gemaakt.

Materiële cultuur

De contacten met de verschillende Oostaziatische culturen (India, Indië, Japan, China etc.) waren primair gericht op de handel van goederen, waarnaar een zekere vraag was in het vaderland. Deze vraag was lange tijd erg groot omdat het om exotische goederen ging, die om die reden zeldzaam en dus kostbaar waren. Al heel snel in de 17e eeuw (de VOC werd in 1602 opgericht) werden bijvoorbeeld Chinees porselein en specerijen zeer populair in Holland. In de loop van de 17e eeuw en zeker in de 18e en 19e eeuw treffen we dan ook producten van De Oost aan in de boedels van niet alleen de rijke burgers, maar al snel ook bij de middenstand en de minder vermogenden. Steeds meer maakten grondstoffen en daarvan gemaakte voorwerpen in de loop der tijd deel uit van de materiële cultuur. We zien dit vooral in het voedsel (specerijen, thee, koffie en chocolade), huisraad (porseleinen vaatwerk), kleding (zijde, sitsen etc.) en, vooral bij de rijkeren, meubelen. Een enkeling werd ook rijk, zelfs steenrijk door de VOC. Binnen één generatie wist men op de sociale ladder tot de grootste hoogten te klimmen en dat werd getoond. In dure kleding en andere luxe goederen en zeker ook in onroerend goed.

In 1995 vonden archeologen in een zijsloot van de Gedempte Biersloot deze 18e-eeuwse kokosnoot. (Foto: VLAK)

Voedsel en curiosa

De Vlaardingse keuken zal door de eeuwen heen waarschijnlijk een proportioneel groot aandeel vis gekend hebben, maar voor de rest zal het menu veel overeenstemming hebben gehad met die van elders in Holland. Specerijen en andere typische oosterse grondstoffen zullen in de loop van de 17e eeuw hun intrede hebben gedaan en hiervoor bestaan enkele aanwijzingen uit archeologische context. Op twee locaties in de binnenstad (Markt/Smalle Havenstraat en Bredesteeg/Zomerstraat) zijn beerputten uit het eerste kwart van de 17e eeuw opgegraven, waarin de resten van rijst zijn aangetroffen. Hoewel rijst al in de late middeleeuwen in Nederland voorkwam, lijkt het aannemelijk dat deze uit de Oost geïmporteerd is. Een vondst van geheel ander formaat is de schil van een kokosnoot (Cocos nucifera). Hoewel deze soort vanaf Noord-Afrika voorkomt is het aannemelijk dat deze door de handelsreizen op de Oost, of misschien de West, in Vlaardingen verzeild is geraakt. De schil werd tijdens de archeologische begeleiding van rioleringswerkzaamheden in de Fransenstraat in een rond 1700-1750 gedempte sloot aangetroffen. Dat kokosnoten en ook de exotische papegaai in Vlaardingen niet onbekend zullen zijn geweest, mag blijken uit een brief die Cornelis van der Linden in 1734 vanuit Paramaribo (Suriname) aan zijn ouders stuurde. Naast de geschreven woorden stuurde hij hen "...eenige kokennoten als meede een papegaaij voor mijn moeder, deese klapt tegenwoordig al reedelijk wel en ik gelooff dat hij met weinig moeijte wel geleert sal kunnen werden, soo hij maar levende overkomt, dat ik wensche.". Deze toevallig bewaarde vermelding doet vermoeden dat het een gebruik was exotische voorwerpen naar huis mee te nemen of op te sturen. Of er in Vlaardingen rariteitenkabinetten hebben bestaan zoals in andere steden, is onbekend, maar enkele stuks exotica zijn zeker aanwezig geweest. Tijdens hetzelfde archeologische onderzoek in de Fransenstraat werden immers ook twee botjes van een jonge zeeschildpad gevonden, afkomstig uit tropisch of subtropische streken. Helaas kon niet worden vastgesteld of het de bekende soepschildpad betreft of misschien de karetschildpad, die vooral bekend staat om het fraaie schild dat voor inleg- en fineerwerk werd gebruikt. In de zogenaamde Joksloot, die in het hart van de huidige Kuiperstraat liep, werden tenslotte schelpen opgegraven die uit Japan-Taiwan (Charonia sauliae) en Oost-Azië/Afrika (Cypeae moneta) afkomstig zijn en uit de 17e en 18e eeuw dateren. Met name schelpen werden in deze eeuwen driftig verzameld en menig zeeman zal een voorraadje in zijn bagage hebben meegenomen.

In de 17e/18e eeuw van ver (Japan/Taiwan) meegebrachte schelpen die bij rioleringswerkzaamheden in de Fransenstraaat in 1995 weer aan het licht kwamen. (Foto: VLAK)

Specerijen, koffie, thee en chocolade laten zich archeologisch niet of zeer moeilijk herkennen, als gevolg van de vaak slechte conserveringsmogelijkheden van deze stoffen. Dat bijvoorbeeld koffie, thee en chocolade wel degelijk in grote hoeveelheden werden geconsumeerd, mag blijken uit het drinkgerei dat veelvuldig in boedelinventarissen uit de 17e tot en met 19e eeuw wordt vermeld. In herbergen en koffiehuizen werden deze dranken geserveerd in speciaal hiervoor gereserveerde ruimten.

Huisraad

Misschien wel het meest bekende importgoed uit Azië is het Chinese en Japanse porselein. In miljoenen stuks en in een zeer uiteenlopende verschijningsvorm werd dit vaatwerk naar Nederland vervoert. Het porselein was kwalitatief van een geheel andere orde dan het traditionele rode en gele aardewerk en het steengoed dat tot dan toe bekend was. Het porselein was dun en stevig tegelijk, maar ook mooi glad en niet-waterdoorlatend. Bovendien was de kleurstelling van wit en blauw (later ook rood, bruin, groen en zwart) met uitzondering van de zeldzame Italiaanse majolica onbekend. Het porselein moet om kort te zijn een ware sensatie teweeg hebben gebracht en het werd daarom binnen de kortste keren mateloos populair. Ook de Vlaardingse boedelbeschrijvingen uit de 17e tot en met 19e eeuw laten grote hoeveelheden porselein in de huishoudens zien. Aanvankelijk was dit materiaal alleen voor de rijkeren weggelegd, maar in de loop der tijd werd de aanvoer groter en het porselein daarmee bereikbaar voor de andere klassen. In archeologische context duikt het Chinese porselein in het eerste kwart van de 17e eeuw op. Het betreft enkele vondsten in beerputten uit het centrum. Het percentage porselein in vondstcomplexen neemt in tijd gerekend steeds verder toe. De binnenlandse aardewerkfabricage werd direct beïnvloed door de toestroom van porselein. De bekende Delftse faience ('Delfts blauw') imiteerde de kleurstelling en ook de motieven. Het verschil is echter duidelijk: het Delftse aardewerk is veel dikker en daarmee beperkt in vormenrijkdom.

Hoewel in veel beperktere hoeveelheden treffen we het porselein nog steeds aan in menig Vlaardings huishouden. Een laatste uiting van een lange traditie.

Kleding

De schepen van de VOC brachten enorme hoeveelheden Aziatische stoffen mee naar Nederland. Boedelinventarisonderzoek in het Stadsarchief van Vlaardingen laat zien dat kleding van deze stoffen vervaardigd hier haar ingang vond. Met name de uit India afkomstige sitsen stoffen kunnen als zodanig in de beschrijvingen herkend worden. Bijzonder aan Vlaardingen is dat de sitsen stoffen hier in vergelijking met de rest van Nederland zeer lang, tot ver in de 19e eeuw, gedragen is. Terwijl elders sitsen al in de 18e eeuw verdrongen werden door egale stoffen, ging in Vlaardingen deze stof, gekenmerkt door de fleurige bloemmotieven, onderdeel uitmaken van een min of meer vast samenstel van kledingonderdelen, die we nu als 'klederdracht avant la lettre' beschouwen. Het Visserijmuseum Vlaardingen herbergt een fraaie collectie sitsen kledingstukken (vooral jakken). De olieverfportretten van Vlaardingse redersvrouwen uit de eerste helft van de 19e eeuw laten ook zien dat de sitsen nog lang in Vlaardingen gedragen werden. Het waren overigens zeker niet alleen de redersvrouwen en andere meer-vermogenden die sitsen droegen. Ook in de boedels van middenstanders komen deze voor.

Onroerend goed

Bijna tweehonderd jaar lang bestond er een haat-liefde verhouding tussen twee tot elkaar veroordeelden: de stad Vlaardingen en de ambachtsheer van dezelfde stad. Oude rechten in eigendom van de ambachtsheer zorgden ervoor dat hij de helft van het stadsbestuur mocht benoemen. De kleine, maar zichzelf respecterende stad kon dat maar moeilijk verkroppen. Het was immers geen toonbeeld van volledige zelfstandigheid... Bovendien bezat die ambachtsheer ook nog eens een enorm grondgebied ten oosten van de stad, waar de

stad maar van af te blijven had. Als kroon op zijn rechten en aanwezigheid liet ambachtsheer Pieter Gerritszn. van Ruytenburch kort na 1611, toen hij de ambachtsheerlijkheid kocht van een uitgeweken Spaansgezinde graaf, een buitenplaats bouwen, recht tegenover de sluizen, die hij ook nog de naam 'Het Hof' gaf. Dit toonbeeld van ongenaakbaarheid en machtsvertoon moet menig Vlaardinger, voor zover niet van hem afhankelijk, een doorn in het oog zijn geweest.

Deze korte situatieschets is typerend voor de Republiek der Verenigde Nederlanden in opkomst. De oude hiërarchische structuren waren komen te vervallen en een succesvol ondernemende middenklasse wist zich op te werken tot de nieuwe elite. Een elite die zich al snel een ouderwetse allure aanmat. Geld alleen was geen voorwaarde voor aanzien en macht. Invloed op het openbaar bestuur (functies), heerlijke rechten (zoals in Vlaardingen het recht tot benoemen van de helft van de vroedschap en de schout en anderen) en landbezit bezorgden pas werkelijke status. Veel nieuwe rijken maakten er haast een sport van heerlijkheden te 'verzamelen' en de Van Ruytenburchs en hun erfopvolgers de Van Leijdens/Van Leijden Gaels kunnen van deze ontwikkeling het schoolvoorbeeld genoemd worden.

De relatie met het onderwerp van dit artikel zit hem in de oorsprong van hun grote sprong voorwaarts. Pieter Gerritszn. (van Ruytenburch) was als kruidenier op de Dam in Amsterdam geen onbemiddeld man, maar vergaarde grote rijkdommen door het gunstig beleggen van zijn kapitaal in VOC-aandelen. Zoon Wilhem van Ruytenburch zette de praktijken van zijn vader voort en vergrootte op dezelfde wijze het familiekapitaal. Waarschijnlijk liet hij in 1635 de buitenplaats opnieuw optrekken in de vorm zoals we die van spaarzame gravures kennen. Toen de gemeente Vlaardingen eindelijk gelegenheid had gekregen de ambachtsheerlijkheid (die sinds de Franse Tijd alleen nog nominale waarde had) en het onroerend goed te kopen, was één van de eerste dingen die het stadsbestuur deed, het geven van opdracht tot sloop van het grote huis van de buitenplaats. Het heeft er alle schijn van dat men dit teken van ambachtsheerlijke aanwezigheid zo snel mogelijk kwijt wilde.

Het zo Vlaardingse Hof ontleende zijn bestaansrecht dus aan de successen van de VOC en in die zin heeft de stad ook zijn portie gehad.

Cornelis Jansz. Speelman (1628-1684), sinds 1663 gouverneur van de kust voor Coromandel, in 1669 onderwerper van Makassar en vanaf 1681 gouverneur-generaal van Nederlands-Indië. (Foto: Iconografisch Bureau, 's-Gravenhage)

Vlaardingers en de VOC

In de inleiding is al beschreven dat slechts weinig Vlaardingers een rol vervulden binnen de VOC-gelederen. De historicus Perry

Moree wijdde aan dit onderwerp in twee jaargangen van het Historisch Jaarboek (respectievelijk 1988, p.77-87 en 1991, p.101-105) aandacht. Dat Vlaardingen op Makassar vernoemd is, kan op het conto van de uit een van oorsprong Vlaardingse familie afkomstige Cornelis Speelman worden geschreven. In de (bloedige) vestiging van het Nederlandse gezag op Makassar gaf hij deze naam aan het bij het fort Rotterdam (zijn geboorteplaats) gelegen dorpje. Een aardig gegeven, maar ook niet meer dan dat. Toeval heeft hier een grotere rol gespeeld dan een bewust streven naar een innige relatie met de VOC.

Literatuur:

P.J. Moree; 'Jacob Hoogstad (1702-1776). Een Vlaardinger in dienst van de Verenigde Oostindische Compagnie' in Historisch Jaarboek 1988, p. 77-87.

P.J. Moree; 'Vlaardingse dieverijen aan boord van het VOC-schip "Sleewijk" in 1714' in Historisch Jaarboek 1991, p. 101-105.

T. de Ridder en J.P. ter Brugge; 'Archeologisch en Historisch onderzoek van de Fransen- en Kuiperstraat/Archeologische Rapporten nr. 2' (Vlaardingen 1996)

Met dank aan Matthijs Struijs, die enkele waardevolle bronnen onder de aandacht bracht, waarvan hier dankbaar gebruik is gemaakt.

Stadsjuweel

In het kader van het Vlaardings Stadsjuweel 'Hof van Heden', van vrijdag 27 tot en met zondag 29 september a.s., houdt Joop van Dorp op vrijdag en zaterdag, aan de hand van zijn verhandeling in het Jaarboek 2001, een lezing over de blazoenen in de hal van het oude stadhuis. De HVV zal met D'Akerboom en het Jaarboek aanwezig zijn. Toegang is gratis, maar kaarten moeten wel besteld worden bij de VVV of het Vlaardings Taal Genotschap aan de Westhavenkade (010-4351670).

Vlaardingen en de handel met voormalig Nederlands-Indië

L.C. Heijboer

De VOC

De VOC werd 400 jaar geleden opgericht door invloedrijke kooplieden uit de 'Vereenigde Nederlanden'. Grote zeilvloten vertrokken naar onze voormalige kolonie in de Verre Oost om met name koffie en specerijen te halen. Een uit- en thuisreis nam ruim een jaar in beslag. Vlaardingen had de eerste twee eeuwen van het VOC-bestaan geen enkele betrokkenheid met de actieve handel op de verre gebieden. Gedurende de Franse bezetting van 1795 tot 1813 was uiteraard handel met Indië nagenoeg onmogelijk. Engeland beheerste de zee en de eens roemruchtige zeevarende natie Nederland was uitgeteld.

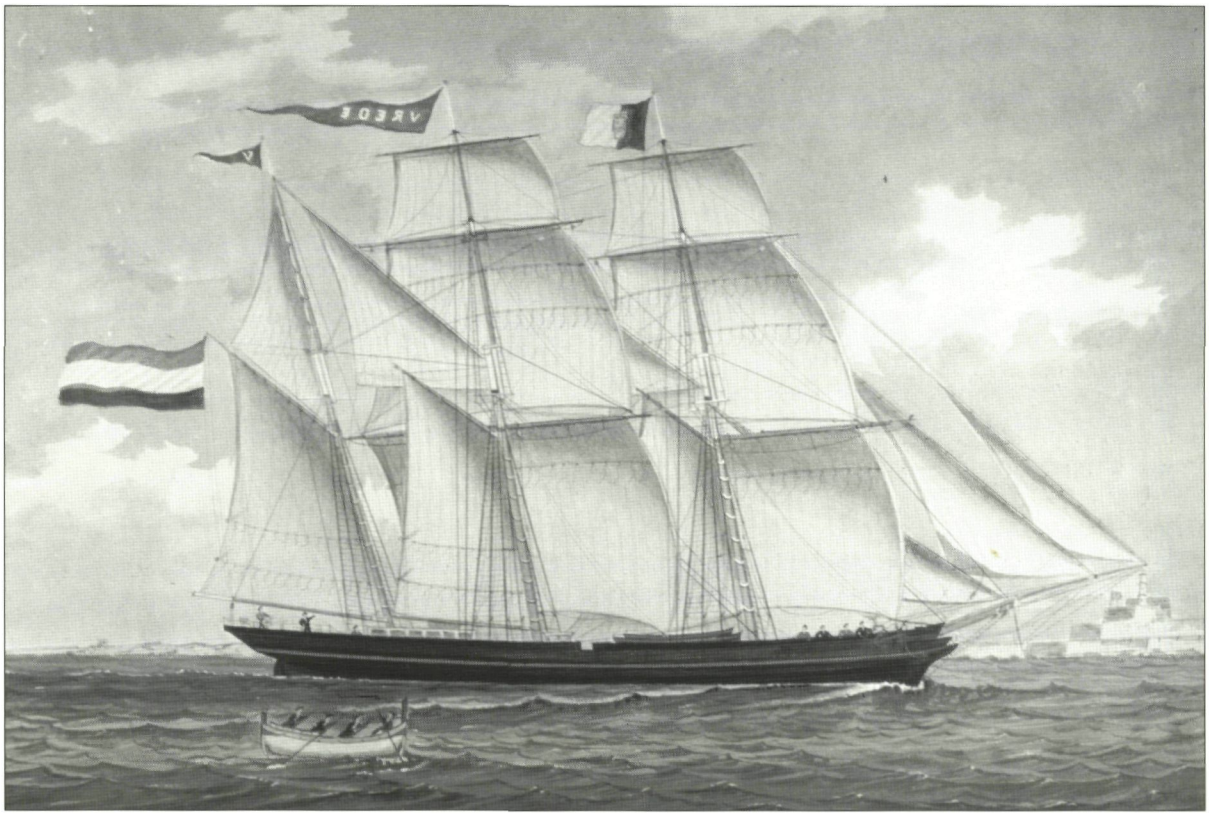
Na de VOC

Na de val van Napoleon en de vorming van het Koninkrijk der Nederlanden was er nauwelijks nog een geschikte Oostindiëvaarder beschikbaar. Om de bouw van nieuwe schepen te stimuleren werd in 1823 een scheepsbouwpremie per ton ingevoerd. Een tweede maatregel betrof de oprichting der Nederlandsche Handel Maatschappij in 1824. Deze organisatie coördineerde de handel op Nederlands-Indië en garandeerde een minimum vrachtprijs in een soort beurtsysteem. Vooral deze laatste maatregel stimuleerde reders om barken en fregatten voor de vaart op Indië te laten bouwen. De eerste bloeiperiode betrof de jaren 1835 tot 1842 en de tweede bloeiperiode viel in de periode 1848 tot 1856.

Vlaardingse reders

Van de eerste periode hebben de Vlaardingse reders nauwelijks geprofiteerd. Alleen werden in 1839 en 1840 bij de werf 's Lands Welvaren een tweetal schoenerbrikken en een bark gebouwd voor de Schiedamse reder de Groot Roelants & Co, die geschikt waren voor de vaart op Indië. In jaren vijftig lag dat geheel anders. Op diverse Vlaardingse werven werden tussen 1854 en 1858 elf barken, driemastschoeners en fregatten gebouwd voor de vaart op Indië en diverse Vlaardingse reders brachten met hetzelfde doel in deze periode een zevental barken in de vaart.

Deze reders waren Van der Drift & Van Dusseldorp met de bark 'Vlaardingen', groot 683 ton, gebouwd bij F. Kloos te Alblasserdam en in 1855 in de vaart gekomen; IJzermans & Van der Drift met de bark 'Vrede', groot 469 ton en in 1854 opgeleverd door de Werf De Lelie van G. Lindeman te Schiedam; M. den Breems Jzn. met de barken 'Stad Gouda', groot 478 ton en 'Gebroeders Houtman', groot 490 ton. Beide schepen zijn gebouwd bij de werf 't Kromhout van D. Borkus te Gouda en in 1857 en 1858 in de vaart gekomen; H. Kikkert met de barken 'Koning en Vaderland', groot 498 ton en 'Cornelia', groot 600 ton. Deze barken zijn gebouwd op de werf De Hoop van L. van Dam te Vlaardingen en in 1854 en 1855 in de vaart gebracht; Warmelo & Van der Drift (vanaf 1859 W. van Warmelo) met de bark 'Ida Maria de Raath', groot 318 ton en in 1854 opgeleverd door de werf Dammes Erve van S. van Gijn te Vlaardingen.



'Kapiteinsstuk' van het barkschip 'Vrede' van A. Hoogendijk Jzn., dat in 1866 binnenloopt te Malta.(Collectie Stadsarchief Vlaardingen)

De meeste schepen zijn slechts een korte periode onder Vlaardingse vlag actief geweest. De 'Koning en Vaderland' heeft tussen 1854 en 1861 vijf reizen gemaakt naar Nederlands-Indië. De 'Cornelia' is op haar tweede reis in mei 1857 nabij de Braziliaanse kust verbrand, waarbij alle opvarenden tijdig met de scheepsboten het schip hebben verlaten en na enige dagen zijn geland te Gamella di Barra. De 'Stad Gouda' maakte vier reizen voor het schip werd verkocht terwijl de 'Gebroeders Houtman' reeds na één reis in andere handen overging. Het feit dat het schip van februari tot oktober 1859 te Soerabaja op een volle lading heeft liggen wachten zal wel hebben bijgedragen tot het verkoopbesluit. Ook de 'Vlaardingen' heeft slechts een tweetal reizen gemaakt en werd in november 1858 na lossing te Rotterdam te koop aangeboden. Het duurde echter tot april 1860 voordat de verkoop slaagde en het schip is dus bijna anderhalf jaar opgelegd geweest.

Slechts de 'Vrede' en de 'Ida Maria de Raath' hebben voor een langere periode de Vlaardingse vlag gevoerd. De 'Vrede' heeft een zestal reizen naar Indië gemaakt en is uiteindelijk in april 1864 door kapitein Ter Bruggen te Valparaiso verkocht aan een Chileense reder voor 26.000 dollar. De 'Ida Maria de Raath' heeft negen jaar met kapitein De Boer onder Vlaardingse vlag de wereldzeeën bevaren maar heeft slechts drie reizen naar Indië gemaakt. Meestal voer het schip naar Zuid-Amerika (Argentinië of Chili) om wol en huiden dan wel salpeter te halen voor Antwerpen of Rotterdam. Overigens was dit schip wel een

voorbeeld van de kwaliteit van de scheepsbouw in Vlaardingen, aangezien het pas in 1899 (dus na 43 jaar) is gesloopt.

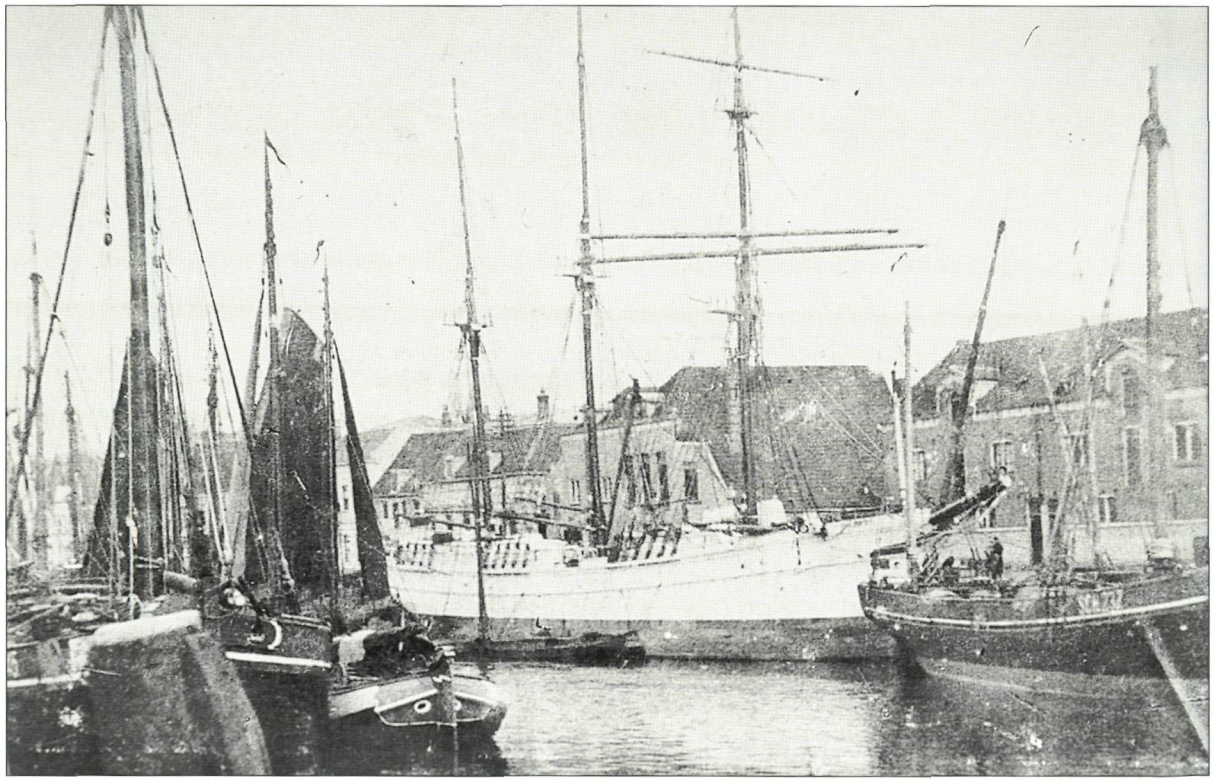
De lading

De lading naar Nederlands-Indië was beperkt. Teneinde te voorkomen dat men op de uitreis in ballast moest varen, werd vaak in een Engelse haven een lading kolen ingenomen. Nederlandse lading bestond in hoofdzaak uit genever en bier, dan wel uit zuivelproducten zoals kaas. Het meest interessant waren passagiers. Een buitenkans was het overbrengen van een contingent troepen. Naast de bemanning van 14 of 15 personen betekende dit een extra bevolking op het schip van ongeveer 130 personen. De retourlading bestond meestal uit een basislading koffie of suiker aangevuld met schuitjes tin, diverse specerijen en een partij bindrotting of inlands hout.

De reis

De uitreis van de Vlaardingse barken vergde gemiddeld ruim honderdtien dagen. Een snelle clipper had voor hetzelfde traject ongeveer 80 dagen nodig. De thuisreis kostte in het algemeen tien tot twintig dagen meer. Van Vlaardingen of Rotterdam vertrok men eerst naar Hellevoetsluis. Bij gunstige wind werd vandaar vertrokken naar zee. De grotere barken gingen meestal via het Brouwershavense Gat naar de Noordzee omdat het vaarwater op deze route dieper en veiliger was voor grotere schepen.

Reder A. Hoogendijk Jzn. heeft achtereenvolgens drie schepen (een barkschip en twee driemastschoeners) gehad die de naam 'Vrede' droegen. Hier is de 'Vrede' nr. 3 afgebeeld die diverse reizen maakte naar de Molukken en Zuid-Amerika. Op 8 juli 1904 zonk deze laatste vertegenwoordiger van de Vlaardingse koopvaardijvloot van de 19e eeuw na een aanvaring bij Canada. (Collectie Stadsarchief Vlaardingen)



De bemanning

Vlaardingse schepen hadden rederijgebonden kapiteins. Vrijwel alle schepen hebben maar één kapitein gehad. Alleen de 'Stad Gouda' heeft onder twee kapiteins gevaren. De bemanning varieerde van 13 opvarenden voor de kleinere schepen tot 19 opvarenden voor de grootste barken. Indien er veel passagiers werden meegenomen werd tevens een scheepsdokter aangemonsterd.

Vrede

Aan het eind van de negentiende eeuw heeft de driemastschoener 'Vrede' van reder Hoogendijk nog een tweetal reizen gemaakt naar Makassar om koffie te halen. De eerste reis begon onder kapitein Stam op 8 juni 1888 in Rotterdam en men arriveerde op 8 december van hetzelfde jaar te Timor. Vandaar ging de reis naar Makassar om koffie voor New York te laden. Uiteindelijk arriveerde het schip op 24 november 1889 weer te Vlaardingen. De tweede reis werd gemaakt onder kapitein Post met vertrek uit Rotterdam op 12 februari 1892 naar Makassar. Nadat diverse reizen waren gemaakt werd op 10 september 1893 na 19 maanden weer afgemeerd in de thuishaven.

Samengevat

Resumerend kan geconcludeerd worden dat de Vlaardingse bijdrage in de vaart en handel op Indië slechts voor een korte periode aan het eind van de vijftiger jaren van de negentiende eeuw van enige betekenis is geweest.

Ledenactiviteiten

In ons vorige Tijd-Schrift maakten we al bekend, dat we onze najaars-excursie dit keer organiseren naar Voorburg, een heel erg oud stadje dat al bekend is vanuit de Romeinse tijd!

Als datum is vastgesteld **zaterdag 21 september**, en we treffen elkaar dan om elf uur voor het NS-station van Voorburg (ook voor automobilisten gemakkelijk te vinden: vanaf Prins Clausplein de Utrechtsebaan op richting Den Haag Centrum, maar dan de eerste afrit af en onder de snelweg door: daar vindt u het station, en parkeergelegenheid). Voorwaarde voor deelname is alleen, dat u zich tijdig aanmeldt: naam – telefoon – met hoeveel personen – uw vervoersmiddel. Op die manier kunnen wij u in geval van calamiteiten nog informeren, resp. even tellen op het verzamelpunt. En krijgt u van onze vereniging nog een kopje koffie aangeboden! U kunt u aanmelden op werkdagen tussen 10 – 17 uur bij Arie Ouwendijk, tel. 4353322.

De stadsarchivaris van Voorburg zal ons zijn stad te laten zien, maar we drinken eerst koffie in het centrum. Na de wandeling zijn inmiddels de musea (Swaensteijn en Huygensmuseum Hofwijck) ook open en na deze bezocht te hebben keren we weer huiswaarts. Ondertussen is er best ergens gelegenheid om het meegenomen lunchpakket te verorberen. Daarom zijn er aan deze excursie ook geen kosten verbonden, behalve die welke u zelf maakt voor uw (overige) consumpties en de entree voor de musea.

In september vindt uiteraard ook, op de 14e, de Open Monumentendag plaats en op 28 september wordt in het centrum van Vlaardingen een bijzonder 'Stadsjuweel' georganiseerd. Houdt u voor informatie de kranten in de gaten!

Op **dinsdag 22 oktober** is dan weer de eerstvolgende lezing. De avond heeft als thema De Broekpolder en wordt -hoe kan het eigenlijk anders- ook in de polder gehouden, namelijk in de kantine (1e verdieping) van De Flardingha Ruiters, aan de Broekpolderweg. Samen met de boerderij op het Scoutcentrum (vlak langs de rijksweg) zijn dit de laatste originele panden die nog uit de vroegere Broekpolder zijn overgebleven...

De avond heeft twee gedeelten: Frans Assenberg vertelt – aan de hand van een aantal dia's – over de polder en de boerderijen zoals die er waren voordat de polder werd opgespoten, en Roel Blom, de Vlaardingse Jagermeester, vertelt u over de huidige ('groene') situatie, inclusief de dit voorjaar uitgezette reeën die vlak voor de zomer nog gekalfd hebben (overigens: ook aardig om daar zelf op een zondagje eens een kijkje te gaan nemen!).

Overigens is op deze avond nog -tegen een gereduceerde prijs- het boekje van de Historische Vereniging over de besluitvorming rondom de Broekpolder verkrijgbaar.

We beginnen om acht uur, en u bereikt de Flardingha-hoeve door bij 'Vlaardingen-west' de snelweg onderdoor te gaan en dan vlak voor het weiland linksaf te slaan (richting Maassluis, maar niet de snelweg op!). Bij de volgende driesprong (bij De Woutershof) rechtsaf en dan is het de volgende boerderij links. De kantine ligt achter de boerderij, bij de binnen-manege.

Aangezien deze locatie per openbaar vervoer slecht bereikbaar is, verzoeken we de leden die de avond willen bezoeken, ons even te bellen (435 3322, werkdagen) als zij een vervoersprobleem zouden hebben. Graag uiterlijk een week voor deze avond. En aan hen die nog één of enkele plaatsen in hun auto voor meerijders beschikbaar hebben, om op de maandag voor resp. op de dinsdag van de lezing eveneens even met mij te bellen, opdat we mogelijk wat combinaties kunnen maken...! Bij voorbaat alvast bedankt.

De laatste lezingenavond voor dit jaar is op **dinsdag 26 november**, wanneer we onze bijeenkomst mogen houden in de grote (hal)zaal van Wooncentrum Hoylede aan de Churchillsingel (aan het einde van de Holysingel linksaf). Wellicht weet u al, dat Sursum Corda op 23 november haar 75-jarig jubileumjaar met een feestelijk concert afsluit, en aansluitend zal Kees Nieuwstraten, één van de huidige 'drijvende krachten' van het orkest, komen vertellen over die 75-jarige geschiedenis. En naar verwachting zullen er ook nog wel wat muzikale demonstraties gegeven worden ook! De aanvang is om 20.00 uur.

Daarna gaan we weer op 'winterreces', waarna we op dinsdag 21 januari (onderwerp nog niet vastgesteld) en dinsdag 25 februari (Klederdrachten, in Visserijmuseum) weer een lezingenavond houden. Nadere informatie volgt!

Ook over het opgeven voor onze excursie naar Antwerpen op zaterdag 28 juni zullen we u binnenkort informeren!

Namens de werkgroep ledenactiviteiten: *Arie Ouwendijk*

Ken uw Stad

Op maandag 16 september gaat de nieuwe cyclus Ken uw Stad weer van start. In een 14-tal bijeenkomsten – steeds op een andere plek in de stad – leert u veel van de historie en de monumenten van onze stad kennen. Kortom: een ideale activiteit voor leden van (ook) de Historische Vereniging Vlaardingen. De laatste bijeenkomst is dan 16 december.

De opgave-mogelijkheid is al geruime tijd geleden gestart, maar wellicht zijn er nog een paar plaatsen vrij. Neemt u daarvoor binnenkort even contact op met Arie Ouwendijk, die het geheel coördineert. U kunt trouwens kiezen tussen de serie bijeenkomsten die op maandagmiddag, danwel die op maandagavond gehouden worden, en de kosten voor deelname zijn bijzonder laag. Maar: vol is vol, dus wacht niet te lang met informeren.

Historische Vereniging Vlaardingen

internet: www.histvervlaardingen.nl
e-mail: info@histvervlaardingen.nl