

TijdSchrift 140

Historische Vereniging Vlaardingen • juni 2016





Keukens • Badkamers • Toiletten

D Blenk tegelwerken

Dick Blenk

George Stephensonweg 21 f

3133 KJ Vlaardingen

010-4359093 / 06-20597239



aannemingsbedrijf a. van der lugt b.v.

nieuwbouw verbouw renovatie

vlaardingen 010-434 25 44

www.avanderlugt.nl

Westhavendomein

Vastgoed & VvE Beheer 



Volledige ontzorging voor vastgoedeigenaars en VvE's

Westhavenplaats 40a • 3131 BT Vlaardingen • Tel.: 010-2477477 • E-mail: info@westhavendomein.nl

www.westhavendomein.nl

Vlascom CV

Vlaardingse Assurantie Combinatie cv

Spoorstraat 2
NL - 3134 TA Vlaardingen

Website: www.vlascom.nl
e-mail: info@vlascom.nl
Tel +31(0) 10 248 04 85
Fax +31(0) 10 234 45 00



Advies op het gebied van:

*Schadeverzekeringen
Watersportverzekeringen
Levensverzekeringen, Pensioenen
Financiële planning
Schadebegeleiding
Financiering, scheepshypotheke
Vermogensbeheer*

Fisc-ad

Fiscale en administratieve dienstverlening

J.A. Janson

fiscaal adviseur



Plein 1940 nr 47
3135 PR Vlaardingen
tel: 010 435 92 67
fax: 08 4220 69 33
e-mail: fiscad@hetnet.nl
www.fiscaaladviseurs.nl

STOUT

GRAFISCHE DIENSTVERLENING

Tel. 010 - 248 06 03 • www.stout.nu

Méer dan een drukkerij!



Korte Hoogstraat 4a
3131 BK Vlaardingen
Tel. 010 - 434 38 44



**Voor alle
molenproducten en
broodmixen gaat u
naar Aeolus!**

Kijk op www.aeolus.nl voor het
hele assortiment



Kortedijk 16
3134 HB
Vlaardingen
T : 010 434 61 31
E : info@aeolus.nl
I : www.aeolus.nl

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 stedenbouwkundige structuren en landschappen;
- het behoud en het verzamelen van die gegevens die van belang zijn voor de geschiedenis van de stad.

De contributie bedraagt € 17,50. Voor leden woonachtig buiten Vlaardingen € 25,00 en dat is dan inclusief portokosten. Het bankrekeningnummer van de vereniging is NL44 INGB 0000 750 978. Leden krijgen jaarlijks het Historisch Jaarboek en 4x per jaar het verenigingsblad Tijd-Schrift.

Lidmaatschap

Het verenigingsjaar loopt gelijk met het kalenderjaar. Lid worden kan het gehele jaar door. Kortings op de contributie bij lid worden in de loop van het jaar is niet mogelijk. Wel worden dat jaar reeds uitgegeven publicaties dan nagezonden.

Opzegging

Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk bij de ledenadministratie te geschieden of via een email naar info@hvv-vlaardingen.nl. Een opzegging kan direct ingaan of aan het eind van het jaar. Restitutie van contributie wordt niet verleend. Leden die hun contributie niet voor of op 31 december hebben voldaan worden automatisch uit het ledenbestand verwijderd.

Het bestuur is als volgt samengesteld:

Dhr. W.C. den Breems, voorzitter
Dhr. E. van Rongen, secretaris
Dhr. C. Maarleveld, penningmeester
Dhr. A.W.J. Andriessen, 2e penningmeester
Dhr. J. van Elk, 2e voorzitter
Dhr. A. Ouwendijk, ledenactiviteiten
Mw. M. van der Hoek, notuliste
Lid. Vacature

Contactadres / losse verkoop publicaties:

Arnold Hoogvlietstraat 69
3134 CB Vlaardingen
Telefoon (010) 434 6864

Ledenadministratie:

Paul Henri Spaakring 22
3137 DJ Vlaardingen
Telefoon (010) 474 9416

Adres ledenactiviteiten:

Havenstraat 39c
3131 BD Vlaardingen
telefoon (06) 55 532 655
b.g.g. (010) 434 2474

Redactie Tijd-Schrift:

E. van Rongen, eindredacteur
K. Bloem
M. Carree
Mw. G. van der Weijden
F. Wittkampf

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 per e-mail: info@hvv-vlaardingen.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.hvv-vlaardingen.nl - www.begraafplaatssemaus.nl
E-mail: info@hvv-vlaardingen.nl

Productie: Stout Grafische Dienstverlening

Inhoud

Redactioneel

3

De trekschuitdienst van Delft op Maassluis en Vlaardingen

Samenstelling Frits van Ooststroom

4

De trekschuit over Waal en Vaart

Frans Assenberg

14

Boekbespreking

22

Open Monumentendag 2016

op 10 september a.s.

Arie Ouwendijk

24

De 'aring' his weer in Vlaring

25

De trekschuit ligt voor de kant bij het Delftseveer.

Detail van de foto op pagina 21.

(Collectie Stadsarchief Vlaardingen)



Het Vlaardingen cadeau!
Replica Vlaardings Haringbord



het waaigat
woon-ideeënwarenhuis
Markt 57 Vlaardingen tel. 010-4343685
www.waaigatwonen.nl

"De Vlaerdinger" Touringcarbedrijf

Rode Kruislaan 33
3135 WC Vlaardingen
Telefoon +31 (0)10 - 449 03 70
Mobiel +31 (0)6 - 53 79 10 23
E-mail info@devlaerdinger.nl



Memobeeld Digitaal Erfgoed

Creating Digital History

Digitaliseren van Video Tapes, 35mm Dia's en
8 mm en 16mm Film

Informeer naar de mogelijkheden en bel
010 - 460 3000
of kijk op: www.memobeeld.nl

Studio: Aletta Jacobskade 106
3137 TC Vlaardingen

Westkaai

VOOR LUNCH & DINER

Stijlvol lunchen en dineren voor een prettige prijs

Restaurant Westkaai, Westhavenkade 10, 3131 AB Vlaardingen
T 010 - 248 70 18 E info@westkaai.nl | www.westkaai.nl
Openingstijden: maandag t/m zaterdag, 12.00 - 24.00 uur (*s zondags gesloten).



- Bloemwerken en arrangementen
- Goed gesorteerde snijbloemen
- Bloeiende- en bladplanten
- Bruidsboeketten en corsages
- Rouwwerken



Markgraafaan 135
3131 VL Vlaardingen
Tel: 010 43 43 704

JAC. VERKUIL

BLOEMSIERKUNST

RIP Leski

Heelaas is dan toch gebeurd waar de HVV al jarenlang bang voor was: het Leski pand aan de Hoogstraat is zover achteruit gegaan dat het dak is ingestort en het pand niet meer te redden is. De Gemeente heeft toegestemd in sloop. Dat betekent dat een deel van de historische gevelwand aan de Hoogstraat voorgoed verloren gaat. Het is werkelijk ongelooflijk dat dit heeft kunnen gebeuren en dat de projectontwikkelaars er niet voor gezorgd hebben dat dit historisch erfgoed bewaard kon blijven voor toekomstige generaties. De toezegging van de huidige eigenaar dat de historische gevelwand teruggebouwd zal worden is een schrale troost, en we moeten het eerst nog zien gebeuren. De Gemeente zou toch harder moeten optreden tegen eigenaren van historische panden om er voor te zorgen dat die in een goede staat blijven, en dat al helemaal als het gemeentelijke of rijksmonumenten betreft. Zo staan er verschillende voormalige haringpakhuizen aan de Westhavenkade en de Koningin Wilhelminahaven in hoog tempo te vergaan. We kijken er naar en doen niets! Dat kan toch niet! Gemeente Vlaardingen en eigenaren: neem uw verantwoordelijkheid en doe er wat aan!!



In dit Tijd-Schrift gaat het over trekschuiten. Daarover is behoorlijk veel bekend, zie bijvoorbeeld de website www.geschiedenisvanzuidholland.nl/trekvaarten. Frits van Ooststroom heeft daar ook gebruik van gemaakt voor het samenstellen van een artikel over de trekvaartroutes tussen Delft en Vlaardingen en Maassluis, dat begint met een uitgebreide inleiding op het fenomeen trekschuiten. Frans Assenberg belicht in het tweede artikel vooral het begin van de trekvaartroute binnen de gemeentegrenzen van Vlaardingen. Bij elkaar geven ze een aardig beeld van een belangrijk openbaar vervoermiddel uit de tijd dat er nog geen gebaande wegen waren en varen sneller, comfortabeler en goedkoper was dan rijden. Alhoewel de inmiddels gebruikelijke files in de ochtend- en avondspits op de nieuwe A4 tussen Delft en Vlaardingen ook niet voor een korte reistijd zorgen, gaat dat toch altijd nog sneller dan varen....

Eric van Rongen
Eindredacteur

DIJKSHOORN EUROMOVERS
AL MEER DAN
50 JAAR
VERHUIZEN!

WWW.DIJKSHOORN.NL
TRAWLERWEG 8 3133 KS VLAARDINGEN TEL.: +31 (0)10-2480522

Vul nu uw ontbrekende jaarboeken en Tijd-Schriften aan! Mist u nog Tijd-Schriften of Jaarboeken? Dan is dit de gelegenheid uw collectie aan te vullen. Niet alle Tijd-Schriften en Jaarboeken zijn nog op voorraad, vraag daarom de bestellijst aan waarop de nog op voorraad zijnde uitgaven staan en ook een speciale ledenprijs. U kunt de bestellijst aanvragen via info@hvv-vlaardingen.nl.

De trekschuitdienst van Delft op Maassluis en Vlaardingen

Samenstelling Frits van Oostroom

Nederland: Waterland. In ons lage landje bij de zee wordt het water van oudsher gebruikt als transportweg. Dat is nog steeds het geval, maar vroeger gebeurde dat in grotere mate. Het moet een indrukwekkend gezicht geweest zijn, al die zeilen die zich door het polderlandschap voortbewogen. Schepen werden ook getrokken, geroeid, geboomd en geweegd (voortgeduwd met een boom die in een gleuf in het dek was gestoken). In onze regio verschenen in het begin van de zeventiende eeuw de eerste door paarden getrokken schuiten. Langzaam maar zeker werd, vooral na 1650, in grote delen van het land een netwerk van trekschuitroutes gerealiseerd. Door de slechte staat van de wegen, vooral geduren-

de het natte seizoen, en het gebrek aan comfort van koetsen, was vervoer over water een goed alternatief. Trekschuiten hadden het voordeel boven zeilschepen, dat ze vrijwel altijd konden varen en bovendien volgens een vast tijdschema.

Op de website Geschiedenis van Zuid-Holland van het Erfgoedhuis wordt de trekschuitgeschiedenis samengevat. Het lijkt een typisch Hollands verschijnsel, maar de eerste officiële trekschuit voer in 1618 in Vlaanderen. Pas veertien jaar later werd de eerste trekvaart in Holland gegraven tussen Haarlem en Amsterdam. Het werd een doorslaand succes en overal in west en noord Nederland werden trekschuitdiensten gestart. In Zuid-Holland hadden Leiden en Delft de primeur toen deze steden in 1637 de Vliet voor trekschuiten



Trekschuit omstreeks 1850. Tegeltabelau vervaardigd door de firma Westraven in Utrecht (ca. 1900-1940). Collectie Nederlands Tegelmuseum.



Roef van een trekschuit. Tekening door Simon Fokke, 1760.

geschikt maakten. De aansluiting naar Den Haag volgde een jaar later. In 1642 ging de trekvaartdienst tussen Den Haag en Loosduinen van start en in 1646 de hieronder beschreven route Delft-Maassluis; een paar jaar later gevolgd door een aftakking naar Vlaardingen. In 1655 kwam er een verbinding tussen Delft en Rotterdam. In 1657 werd de trekvaart tussen Leiden en Haarlem aangelegd en was er voor het eerst sprake van een landelijk netwerk. Meer verbindingen volgden elkaar snel op. Op het hoogtepunt, omstreeks 1670, namen trekschuiten bijna 70 procent van het personenvervoer voor hun rekening. In de anderhalve eeuw daarna daalden echter de reizigersaantallen door een verslechterde economie en oorlogen. Na de Franse tijd stortte het trekschuitvervoer in en herstelde daarna niet weer. De opkomst van de trein maakte vanaf 1839 een definitief einde aan de trekschuit voor personenvervoer. Het eerdere succes van de trekschuit was een van de redenen dat Nederland, vergeleken met de omliggende landen, pas betrekkelijk laat begon met het aanleggen van spoorwegen. De schuit had immers altijd voldaan; waarom dan ineens zo'n dure trein?

In hun glorietijd gingen trekschuiten door voor adembenemend snel, maar in hun nadagen waren ze het symbool voor nostalgische,

maar ietwat achterlijke traagheid. In het begin vergaapten buitenlanders zich nog aan deze Hollandse nieuwlichterij. Twee eeuwen later echter was de trekschuit synoniem voor het ingedutte, niet vooruit te branden Nederland...

De trekschuit was voor buitenlanders een bijzonderheid. Je gleed door het land in een tempo van zeven kilometer per uur. Vooral de stiptheid wekte bewondering en aankomst- en vertrektijden sloten op elkaar aan. Buitenlandse bezoekers verbaasden zich over de onverschilligheid waarmee Nederlanders omgingen met landgenoten van aanzien. Als de trekschuit op het punt van vertrek stond, klonk er een bel. Wie dan niet aan boord was, of hij nu rijk was of niet, kon het schudden. Iedereen kon mee die bereid was om het vastgestelde bedrag te betalen, op rang en stand werd niet gelet. De trekschuit was een openbaar vervoermiddel, waarmee iedereen mocht reizen, met uitzondering van 'vreemde of uitheemse zieken, of kranke personen, bedelaars, vagebonden enz. het zij man of vrouw, jong of oud'.

Tegelijkertijd met de opkomst van de trekschuit, zagen wagenveren het licht. Dit waren eenvoudige koetsen getrokken door paarden.

Veerschuit en West-
lander in de Buitenwa-
tersloot in Delft. Foto
A.J. Prins, ca. 1920.



Zo reed er een wagenveer van Schiedam naar Rotterdam. Erg comfortabel was dit vervoer niet. De wegen waren onverhard en doorploegd met diepe sporen, die in de regentijd vol modder liepen. Al in de tweede helft van de zeventiende eeuw kwam de postkoets op, die grotere afstanden aflegde dan de wagenveren. De postkoetsen gingen de helft sneller dan trekschuiten, maar waren vaak wel drie keer zo duur. Nadat rond 1800 steeds meer wegen werden bestraat deed de aanzienlijk comfortabeler diligence zijn intrede. Na de opkomst van de trein stortte het diligencevervoer echter weer snel in.

Het vervoer over de weg kreeg er in de negentiende eeuw een belangrijk concurrent bij: de stoomboot. In het waterrijke Holland speelde die al snel een veel grotere rol dan de diligence. De hoogtijdagen van de stoomvaart lagen tussen 1880 en 1915. Na de Eerste Wereldoorlog hielden de reders het snel voor gezien door de hogere brandstof- en personeelskosten en de toenemende concurrentie van de bus.

De trekschuit

In het begin was een trekschuit nauwelijks gerieflijk te noemen. Een linnen overkapping bood slechts aan een gedeelte van de passagiers enige bescherming tegen de weersomstandigheden. Pas in de achttiende eeuw

werden overdekte ruimten met glazen ramen, roef genoemd, verplicht gesteld. Elders in het schip was een ruim, voor goederen, maar ook voor de overige passagiers. Het kon daar behoorlijk benauwd zijn en er verschenen dan ook ordonnanties die het roken van pijpen verboden. De schipper had overigens wel de plicht om er op marktdagen voor te zorgen dat het ruim niet volgestouwd werd met goederen, maar dat er voldoende plaats overbleef voor passagiers.

Het trekpaard liep langs een speciaal aangelegd pad, het jaagpad. De paarden werden door jonge jongens bereden. Dat had als voordeel dat ze licht van gewicht waren, waardoor de paarden werden ontzien, bovendien waren zij goedkoper dan ouderen. Deze 'jager' zat gewoonlijk schrijlings op het paard zodat hij zowel naar voren kon kijken, als achter zich te schuit in het oog kon houden. De trekschuit werd met een zekere snelheid getrokken. Het paard liep meestal op een sukkeldrafje. Bij volle vrachtschuiten ging het wat langzamer en liep de jager naast het paard.

De jaaglijn was ongeveer zeventig meter lang en gemaakt van acht millimeter dik, 'kort geslagen' touw, zodat er veel rek in zat wat een voordeel was bij het op gang komen en bij het opvangen van schokken. Door de grote lengte van de lijn werd voorkomen dat

de schuit tegen de kant getrokken werd. In bochten waren, om dit probleem te voorkomen, rolpalen geplaatst. Dit waren houten en later ijzeren palen, voorzien van een verticale rol waar de lijn buitenom werd geleid zodat de lijn zo lang mogelijk in de vaarrichting van de schuit bleef, terwijl het paard de bocht al had genomen. In de scherpe bocht van het trekpad in Schipluiden, daar waar de Vlaardingse Vaart overgaat in de Gaag, staan nog twee dergelijke rolpalen. Kort geleden is op de hoek van de Vlaardingse Vaart en de Noordvliet een rolpaal herplaatst als herinnering aan het trekschuitverleden.

In de route kruisten de trekpaden op diverse plaatsen zijwatertjes, zoals wateruitlopen van molens of kulken bij boerderijen. Hier werden bruggetjes gemaakt waarvan de leuning aan de waterzijde afliepen tot op de grond, om de lijn van de trekschuit niet te hinderen. Bij het passeren van bruggen werd de lijn van de trekschuit losgekoppeld, ingehaald en weer vastgemaakt. De schuit kon vaak door de vaart die zij had onder de brug doorvaren of werd daar geboomd.

De trekvaartroute van Delft naar Maassluis

De initiatiefnemer van de trekvaartdienst van Delft op Maassluis en vise versa, via de Vlaardingse vaart en de Noordvliet, was het stadsbestuur van Delft. Tot dan toe liep de vaarroute vanaf Schipluiden via de Oostgaag en de Zuidgaag naar Maasland en verder, maar door allerlei obstakels onderweg, zoals een flink aantal bruggen, duurde deze tocht vaak wel meer dan vier uur. Vooral voor de in Maassluis aangevoerde vis was de vaartijd naar de visafslagen van Delft en Den Haag eigenlijk te lang. Delft wenste een geregelde dienst, met overdekte boten die door een paard werden getrokken. Men dacht de reistijd op deze wijze te kunnen halveren. Aan notaris Andries Schieveen werd in 1642 gevraagd te overleggen met betrokken polder-

besturen en ambachten. Hem bleek dat vooral in het dorp Maasland bezwaren bestonden de route niet meer door dat dorp te laten lopen. Maar de bezwaren voor de route via de Gaag bleven gehandhaafd. De polderbesturen toonden hun voorkeur voor de door Delft gewenste route. Daarop verzocht Delft vergunning aan de Staten van Holland en West-Friesland voor de aanleg van een trekpad tussen Delft en Maassluis. Het Hoogheemraadschap van Delfland adviseerde gunstig. Op 11 februari 1644 verleenden de Staten 'Octrooi'.

De route begon in Delft aan de Buitenwatersloot, bij de 'Steijger bij de eerste Brugge ofte Verlaet voor de Huijsinge van de Bolk', niet ver van de Waterslootse poort. De Bolk was een herberg, later hotel, en thans de huisvesting van een studentenvereniging. De schuiten werden vanaf de Bolk tot de tweede brug geboomd, waar een jaagpaard klaarstond voor het vervolg van de reis. Het trekpad volgde de zuidzijde van het water (de rijweg) tot het dorp Den Hoorn, later - na de opkomst van het veilingwezen - werd ook wel de noordzijde (de Hoornsekade) benut. Tussen Den Hoorn en Schipluiden volgde men de kade van de Kerkpolder, die voor een deel extra versterkt moest worden omdat daar een stuk boezemland lag. Bij de Schout Jansbrug stak het paard over naar de andere zijde van het water omdat de heer van Keenenburg geen toestemming had gegeven om over zijn kasteelterrein een trekpad aan te leggen. In Schipluiden werd weer overgestoken bij de Zouteveense brug en volgde de route de Vlaardingsekade. Na bezwaren van de bewoners werd aan het eind van de bebouwing een nieuwe brug gemaakt, de Paardenbrug. Nabij deze plaats bevindt zich de Paardenmarkt, waar een plaats was om paarden te wisselen. Het bestuur van de Zouteveense polder had vergunning gegeven het pad langs de Vlaardingse Vaart te gebruiken tot de Noordvliet. Delft nam de verplichting op zich het trekpad



De Schout Jansbrug bij Schipluiden. De latten op de brug voorkwamen dat het trekpaard zou uitglijden. Tekenaar onbekend, ca. 1750. Particuliere collectie.



Noordmolen van de Zouteveense polder met trekpad en trekschuit. Schilderij van Johan Barthold Jongkind, 1890. Corcoran Gallery Washington D.C.

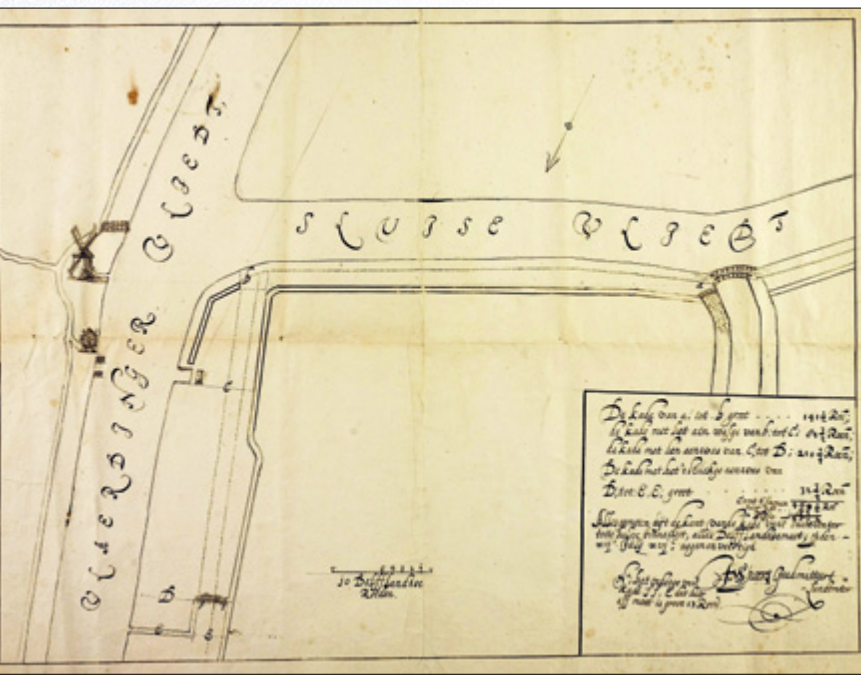
Kaart met aanpassingen nabij het Schouw ten behoeve van de aanleg van het trekpad naar Maassluis. Landmeter J.M. Spoors, 1649. Gemeentearchief Delft.

‘ten eeuwige dag’ te onderhouden, ‘zoo lange als zij het trekpad enigszins zullen gebruiken en dat op de keur en schouw bij de ambachtsbewaarders, moolenmeesters en schouwers ten reguarde van [die zullen letten op de] hoogte, dikte en zwaarte’.

Het Vlaardingse Schouw

Bij de Slinkslootmolen, ter hoogte van de Noordvliet, werd het paard in een schuit met een platte boden, een schouw, overgezet naar de kade van de Duifpolder. De schuit werd naar de overkant geboomd. Sedertdien wordt deze plaats Het (Vlaardingse) Schouw genoemd en de molen ook wel de Schouwmolen. Bij deze plaats werd omstreeks de tijd van de aanleg van het trekpad een herberg gebouwd, zoals gebruikelijk was bij aanlegplaatsen. Deze herberg werd het Rechthuis genoemd omdat hier ook de vroede vaderen van het ambacht Zouteveen vergaderden en recht spraken. In de negentiende eeuw werd het Rechthuis uitgebreid met een stal en als boerderij in gebruik genomen.

Langs de Noordvliet, bij de kade van de Duifpolder, waren extra ophogingen nodig. Het trekpad werd namelijk niet op de polderkade maar op de rand van het ervoor gelegen boezemland aangelegd. Hiertoe werden meer dan 1900 schepen puin, klei en zand verwerkt, waarna er een boer met paard werd ingehuurd om het pad in te lopen. Na ruim een jaar waren



er opnieuw 500 schepen met bouwafval, klei en zand nodig ter versteviging. De Noordvliet moest worden verbreed en verdiept en heette vanaf die tijd ook wel Maassluise Trekvaart.

Aan het eind van de Commandeurspolderkade werd tijdens de voorbereidingen onderhandeld met de bewoners van een boerderij (thans Trekkade 1, Maasland) over aanleg van het trekpad over het erf. Het toen al bestaande pad liep achter de boerderij langs. Behalve dat de boer een financiële vergoeding ontving mocht hij ook blijvend gebruikmaken van de nieuwe, brede trekpadbrug over de Zuidgaag. In Maassluis eindigde de route juist voor de Monstersche sluis. Sindsdien heet de straat hier Veerkade.

Uit diverse zeventiende- en achttiende-eeuwse ordonnanties blijkt dat de trekschuit zesmaal per dag heen en weer voer tussen Maassluis en Delft. Op de donderdagen voer er een extra markschuit van Maasland naar Delft ‘alleen tot gerief van de Ingesetenen van de Dorpe en Ambachte van Maasland’. Op donderdag was de Delftse weekmarkt. In- en uitstapplaatsen langs de route waren bij het Schouw en in Schipluiden. Een uitzondering werd gemaakt voor hen die langs de route woonden of daar land bezaten. Het was echter niet toegestaan daar ‘te vertoeven ofte eenigh touw vast[te]maken’. Goederen konden ook aan de molenaars van de molens langs de route worden afgegeven. Zij zorgden er dan voor dat ze met de trekschuit werden meegegeven.

De aanleg van het gehele trekpad kostte, na aftrek van de inkomsten in de periode van 1 november 1645 tot 31 december 1647 (4.512 gulden), ruim 25.509 gulden. Tweederde deel hiervan werd door de stad Delft betaald en de rest door de heer van Keenenburg, de ambachtsheer van Maassluis.

De trekvaartroute van Delft naar Vlaardingens Op 7 december 1654 werd een overeenkomst gesloten tussen het stadsbestuur van Vlaar-



dingen en de molenmeesters en kroosheemraden van de Holierhoekse en Zouteveense polder dat de kade tussen Het Schouw en de stad als trekpad voor paarden gebruikt mocht worden ‘ten gerieve van de inwoners van Vlaardingens en de ambachten en andere passagieren, teneinde hun goederen, waren en koopmanschappen te kunnen venten’. Bij de vier molens en bij het windas (de overtoom) bij de Schouwmolen moesten extra voorzieningen worden getroffen, zoals nieuwe beschoeiingen. Vlaardingens moest ter versterking van de kade jaarlijks twintig schepen met puin en dertig schepen met klei leveren die door ar-

Veerstraat in Maassluis met trekschuit. Op de achtergrond de Monstersche sluis. Foto 1889.

O R D O N	
Op	
MAAS-SLUYSSCHE	
Artikel I	
Eerstelijc sal die Veer van Delft op Maas-Sluis des Ogtens vroe dan Maas-Sluis op Delft des Aftersmiddags betaren blijven warden / met drie of vier schuyten / verken met twee Schippers daer toe gelyck.	
De plaats daer de boerliche Schuyten salden en ardelinnen sal sijn / sijn de Schuyten op de eerste Wynga ofte Verlaet daer de boerliche van den Delft / ende tot Maas-Sluis daer die alreede geshiedert is / sijn nog foude geshiedert moe- gen warden / op de boere van derde Schuyten / ten poffte van de Commissarissen referentijc.	
Dat van den 1. April tot den 1. October de boogh Post-Schuyten salden sijn / op drie naerolgende Ouden:	
Van Delft op Maas-Sluis des Aftersmiddags.	Van Maas-Sluis op Delft des Aftersmiddags.
En half Aften.	En Aft warden.
En half Ouden.	En half Ouden.
Naer de Middag.	
En Drie warden.	En Drie warden.
En Vier warden.	En Vier warden.
En Aft warden.	En Aft warden.
Van den 1. October / tot den 1. April 's Aftersmiddags.	
En half Aften.	En Aft warden.
En half Ouden.	En half Ouden.
Naer de Middag.	
En Een warden.	En Een warden.
En Drie warden.	En Drie warden.
En Aft warden.	En Aft warden.

Gedeelte van Ordonnantie op het Maassluise veer met onder meer de dienstregeling. Uitgaven 1715. Particuliere collectie.

Trekschuitroutes
tussen Delft en Maas-
sluis en Vlaardingen.
Ondergrond kaart van
De Witt van Delfland,
Schieland, enz., 1680.
Routetekening Henk
Groenendaal.



beiders uit de stad verwerk dienden te worden op plaatsen op en langs de kade die door de molenmeesters werden aangewezen.

Delft en Vlaardingen sloten op 26 december 1654 een contract waarin bepaald was dat zij over en weer de trekpaarden zouden mogen gebruiken. In het begin ging het om slechts één schuit per dag. Ook hier voer op donderdag een extra schuit vanwege de Delftse weekmarkt. De trekschuit was eigendom van de stad. De veerschipper diende twee paarden te kunnen inzetten. Op 1 mei 1815 kwam er een nieuwe 'Ordonnantie' waarbij de dienst op Delft werd bediend door vier schippers met twee trekschuiten. De schipper moest door een knecht worden geassisteerd, terwijl hij moest zorgen voor 'een bekwamen Jager', die minstens veertien jaar oud moest zijn.

Tarieven

In het Stadsarchief van Vlaardingen bevindt zich een lijst met het 'Tarif der vrachten en bestelloonen op de Binnenveeren van Vlaardingen, op Delft, Leiden, 's Hage en Maassluis'. De lijst is eveneens vastgesteld op 1 mei 1815 en onderschreven door 'De President van het Bestuur der stad Vlaardingen H.L. v. Linden v.d. Heuvel'. Eerst volgt een lange lijst met 'Goederen, welke afgehaald mogen worden zonder bestelloon te betalen, doch

buitendien, tegen bijbetaling daarvan, door de Schippers worden bezorgd'. De lijst begint met de transportprijs van een ton haring, vis of traan: naar Delft kost dat 4 stuivers, naar Leiden 7 stuivers, naar Den Haag 6 stuivers, terwijl het bestelloon 1 stuiver bedraagt. Een groot aantal goederen en levende have wordt genoemd. Ook geld, obligaties en brieven kunnen meegegeven worden. Pas helemaal aan het eind van de lijst is ruimte voor de tarieven voor passagiers. Zij kunnen kiezen voor een plaats in de roef of in het ruim. Het prijsverschil hiertussen op een reis naar Delft bedraagt twee stuivers (respectievelijk 7 stuivers en 5 stuivers). Voor visvrouwen of visverkopers kost een plaatsje in de roef echter 9 stuivers en in het ruim slechts 3 stuivers. Kennelijk wilde men deze lieden met hun onwelriekende vrachtje liever niet in de roef hebben! Uit de prijslijst blijkt tevens dat het mogelijk is de gehele schuit af te huren, zowel voor vracht als voor personen.

De tarievenlijst toont niet alleen de prijzen voor transport naar Delft en Maassluis, maar ook naar de verder gelegen bestemmingen Den Haag en Leiden. Deze schuiten voeren slechts op bepaalde dagen. Op andere dagen moest onderweg worden overgestapt voor een volgend traject. De trekschuit van Vlaardingen naar Delft voer tot het eind van de Buitengewatersloot. Om verder te komen moest

TARIF DER VRACHTEN EN BESTELLOONEN op de Binnenveeren van Vlaardingen, op Delft, Leiden, 's Hage en Maassluis.

Goederen, welke afgehaald mogen worden zonder bestelloon te betalen, doch buitendien, tegen bijbetaling daarvan, door de schippers worden bezorgd.	DELFT EN MAASSLUIS.		LEIDEN.		'S HAGE.		BESTELLOON.	
	Stuiv.	Pen.	Stuiv.	Pen.	Stuiv.	Pen.	Stuiv.	Pen.
Een ton haring, visch of traan	4	0	7	0	6	0	1	0
Een halve ton dito	3	0	5	0	4	8	0	12
Een kwart ton of kleinder dito	2	0	3	0	2	8	0	8
Een last heele tonnen ledig	3	0	14	0	10	0	2	0
Een dito halve dito	6	0	10	8	2	0	1	12
Een dito kinnetjes dito	4	0	7	8	5	8	1	8
Een dito achten-leetjes dito	2	0	3	8	2	12	1	8
Minder dan een last, per stuk, heele tonnen	1	0	2	0	1	8	0	4
Idem, halve dito	0	12	1	4	1	0	0	4
Idem, kleinder dito	0	8	1	0	0	12	0	2
Markt-kabeljauw, per stuk	1	0	1	8	1	4	0	8
Een varken	6	0	10	0	8	0	3	0
Een kalf	4	0	6	0	5	0	2	0
Een schaap	3	0	4	8	4	0	2	0
Een koehuid	2	0	2	8	1	8	1	0
Een schaaps- of kalfsvet	0	8	1	0	0	12	0	4
Een mande aardewerk	6	0	9	0	7	8	2	0
Een dito vat, boven de 100 pond	4	0	6	0	5	0	1	0

Eerste deel van tarieflijst van vrachten en bestelloonen vanaf Vlaardingen, 1815. Stadsarchief Vlaardingen.

men op eigen gelegenheid en mogelijk met een kruier naar de vertrekplaats van de schuit naar Den Haag. Deze was bij de Lepelbrug aan de Nieuwe Plantage. Om bijvoorbeeld naar Rotterdam te varen diende men zich te vervoegen aan de Zuidwal nabij de Kethelpoort. Bij dergelijke overstapplaatsen ontstonden alras herbergen, waar de passagiers zich, al wachtend, konden laven.

Van oudsher was er vanuit Maassluis een veerverbinding met de garnizoensplaats Brielle. Voor de militairen die van dit veer gebruikmaakten was in de ordonnantie opgenomen dat vervoer van buskruit, in tonnen, vajtjes of trommels uitdrukkelijk verboden was. Geweren dienden eerst te worden afgeschoten om ingeladen te mogen worden.

Het vervolg

Tot de jaren twintig van de vorige eeuw hebben nog veerschippers van Vlaardingen op Delft gevaren. Een bekende naam hierbij is de familie De Willigen.

Op 1 januari 1871 stopte de stad Delft met de trekschuitdienst op Maassluis. De rijweg Delft-Maassluis was door verharding sterk verbeterd en Delft probeerde van het onderhoudscontract betreffende de kade uit te komen. Maar het trekpad werd nog regelmatig gebruikt. Drie schippers uit Maassluis, Van der Wel, De Jong en Van der Lee, voeren vanaf

1871 zelfstandig door. Van der Lee bleef zelf varen tot na de Tweede Wereldoorlog. In 1888 opende de firma Zwaard een geregelde omnibusdienst [een koets met paard] tussen Delft en Maassluis. Toen in 1912 de Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij de route Maassluis-Delft opende, probeerde Delft opnieuw van het onderhoud van de kade af te komen, maar zelfs de Kroon besliste dat Delft het pad moest blijven onderhouden. De verplichting werd pas tijdens de Reconstructie van Midden-Delfland in de jaren tachtig van de vorige eeuw ongedaan gemaakt.

De Martschuyt van Vlaardigh op Delft, 1700. Tekening van Octave De Coninck naar schildering op glas. Stadsarchief Vlaardingen.





12 Omnibus van de firma Zwaard, ca. 1900.

Melkstation van Hollandia nabij de Oostbuurtseweg in De Lier. Transport vond plaats via de Zijde en de Vlaardingse vaart met een zeilende Westlander.



pad, maar er werd ook gezeild en geboomd. Zo werd met een zeilende Westlander dagelijks melk vervoerd, o.a. vanaf een verzamel-punt bij De Lier, via de Zijde en de Vlaardingse vaart naar De Wedde in Vlaardingen, waar de bussen werden overgeladen en met paard en wagen naar de Hollandia-fabriek werden vervoerd.

Midden negentiende eeuw werden schepen voor het eerst mechanisch voortgedreven, eerst door stoommachines (zoals de in 1865 ingestelde schroefstoombootverbinding tussen Delft en Rotterdam, het roemruchte 'Delftse Bootje'), maar in het begin van de twintigste eeuw deden verbrandingsmotoren in schepen hun intrede. Deze motoren waren relatief klein, zodat ze voor schepen zinvol waren om in te bouwen. Langzaam maar zeker kwamen er dan ook meer motorschuiten en raakte het trekpad als zodanig in onbruik. Nog lange tijd voer er een dagelijkse melkschuit (met motor) van Schipluiden naar Vlaardingen die onderweg de melkbussen bij de boeren ophaalde en leeg weer terugbracht. Deze melk ging per vrachtauto naar de Sierkan melkfabriek.

Nog tot in de jaren negentig werden diverse huizen langs de Vlaardingse vaart per schuit van huisbrandolie voorzien voor de verwarming.

Op Open Monumentendag 2014 werd door de Stichting Midden-Delfland is Mensenwerk een trekschuittocht van Maasland naar Den Hoorn georganiseerd. De passagiers konden genieten van de rust van een boottocht zonder motorgeluid. Over zo'n tocht zong de dichter Gijsbert Tijssens in 1728 de lof: *'Wie kan de vinding van de Trekschuit ooit waarderen Men reist als zat men 't huis, geen schokken, draayen, keeren. Ontrust het lighaam, 't zij men vaart bij dag of nagt. Men vind al slapend zig op de plaats gebracht.*

Geen land kan Holland in het reizen evenaren. Om op een nette tijd of uit, of 't huis te zijn'.

Bronnen

Bij het samenstellen van bovenstaand artikel is dankbaar gebruik gemaakt van Jacques Moermans publicatie:

Cultuurhistorische inventarisatie van de trekvaartroute tussen Delft en Maassluis/Vlaardingen (met foto's van Henk Groenendaal). Een uitgave van de Historische Vereniging Oud-Schipluiden 2015.

Verder van:

Jan Anderson en Erna Middelkoop, *Met de trekschuit van Vlaardingen, via Schipluiden, naar Delft*, Publicatie in de serie 'van 't Oft naar 't Oofd deel 3'. Een uitgave van het Streekmuseum Jan Anderson. Vlaardingen 2006.

S. Blansjaar, e.a., *Zeylende in tot Delft. Delft en haar scheepvaart 1700-1900-1950*. Uitgave Stichting Historische Scheepvaart en Stedelijk



Museum Het Prinsenhof, Delft z.j. [ca. 1985]. Jacques Moerman, 'De Trekschuitdiensten Delft-Maassluis/Vlaardingen'. In: *Historisch Jaarboek Schipluiden 2010*. Historische Vereniging Oud-Schipluiden 2012, p. 103-125.

Voor de inleiding van dit artikel is gebruik gemaakt van en geciteerd uit: Supersnel en tergend traag: trekschuiten, postkoetsen en stoomboten (www.Geschiedenisvanzuidholland.nl).

Bij het Delftseveer werd de melk overgeladen en met paard en wagen getransporteerd naar de Hollandia Melkfabriek aan de Oosthavenkade.

13



Op Open Monumentendag 2014 voer eenmalig een trekschuit tussen Maasland en Den Hoorn. Foto Henk Groenendaal.

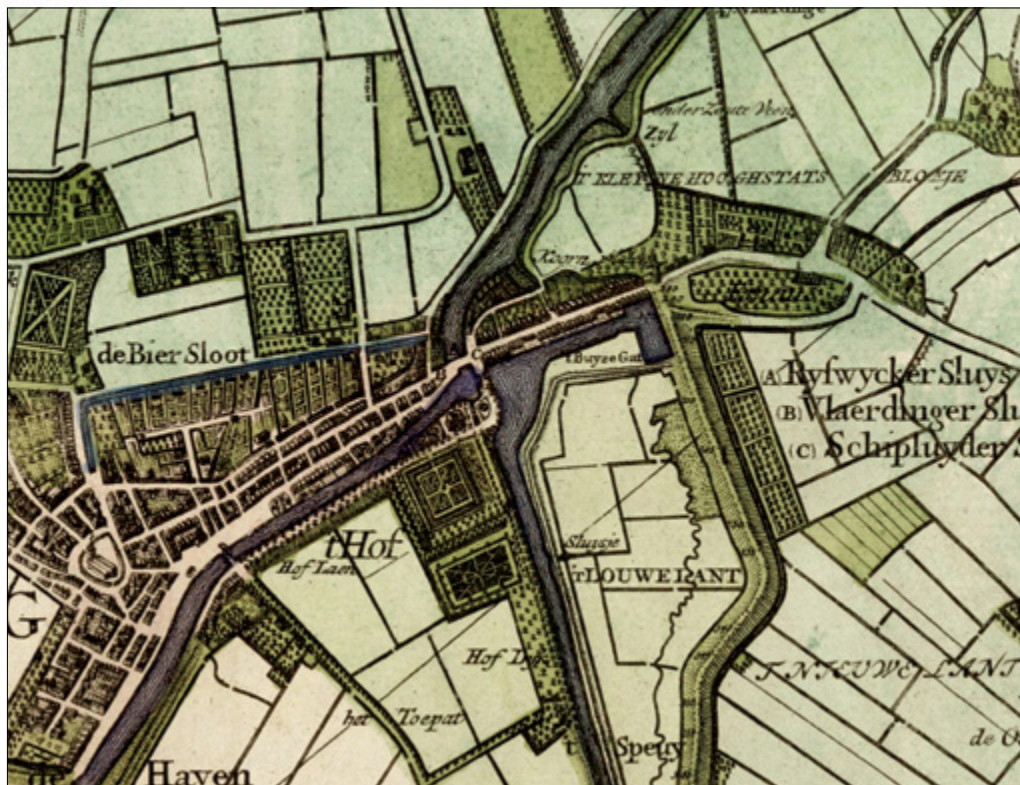
De trekschuit over Waal en Vaart

Frans Assenberg

14

Het verhaal over de trekschuit begint in het hart van Vlaardingen, bij de Waal, een vroegere dijkdoorbraak die destijds in verbinding stond met de Biersloot. De mogelijkheid bestaat dat ter hoogte van de Brede Havenstraat in de middeleeuwen een sluizenstelsel heeft bestaan, waardoor kleine schepen de Waal op konden varen. Een storm zou in de 14e eeuw die sluizen hebben verwoest waardoor er mogelijk een wiel of waal ontstond. In een register van 1554 komt de benaming Waalsteeg al voor. Door middel van het in 1654 geopende systeem van trekschuiten werden mensen en goederen vervoerd. Het beginpunt van de trekschuit lag ongeveer bij de huidige winkel van 'Used Products' op de hoek van de Kuiperstraat.

Op kaartblad 22 van de kaart van Kruikius uit 1712 is de Biersloot te zien ten zuiden van het tuinengebied, terwijl ook de Waal nog niet is gedempt.



De historie van het trekschuitenvaar van Vlaardingen is een beetje een ondergeschoven kindje in de lokale geschiedschrijving. Het was een effectieve en belangrijke regeling die voorzag in contacten tussen steden en dorpen. Uiteraard voer de trekschuit met een sukkel-drafje door de Vlaardingse Vaart. Maar, de passagiers zaten droog, haast kende men niet zo als nu en het veer was betrouwbaar en voer regelmatig. De trekschuit had veel voordelen ten opzichte van het reizen met een koets. De hobbelige en gevaarlijke modderige wegen waren vele malen minder aan te bevelen dan de trekschuit.

De trekschuit was een klein schip met passagiers en vracht dat door een paard aan een lange lijn werd voortgetrokken. De Vlaardingse schipper moest zijn eigen paarden meebrengen, die gestald werden in een huis in de Waal. Een 'jager' begeleidde het paard.



De trekschuit is onderweg.
(Collectie Stadsarchief Vlaardingen)

Het was voor die tijd wat wij nu een 'innovatieve ontwikkeling' zouden noemen en die zeer succesvol bleek te zijn. De landwegen waren toen niet verhard en bovendien in de koude maanden niet te gebruiken. Trekschuiten bleken, hoewel zij niet snel voeren, de oplossing voor het invoeren van een gerieflijke en betrouwbare vorm van openbaar vervoer. Met dank aan de gelijkmatige tred van het jaagpaard.

In het boekje 'Met de trekschuit van Vlaardingen, via Schipluiden, naar Delft' geven Erna Middelkoop en Jan Anderson aan dat "de Trekkade langs de Vaart omstreeks 1650 op verzoek van Delft werd aangelegd. Vier jaar later sloten Delft en Vlaardingen een overeenkomst voor gezamenlijk gebruik van deze Trekkade als jaagpad voor trekschuiten die de verbinding tussen Vlaardingen en Delft gingen onderhouden. Daarnaast bestonden er vanuit Vlaardingen regelmatige verbindingen met Maassluis, Den Haag en Leiden. De meest frequente verbinding bestond met Delft waarnaar de schuit dagelijks vertrok, behalve op zon- en feestdagen, om 6 uur 's morgens. Op donderdag was het daar marktday en dan werd een tweede schuit ingezet, die al om 4 uur 's morgens vertrok. De dagelijkse schuit begon 's middags om 3 uur aan de terugreis naar Vlaardingen; de donderdagschuit om 4 uur. Ook met Maassluis bestond een dagelijkse verbinding. Die schuit ging op werkdagen om 10 uur 's morgens heen en om 5 uur 's middags terug. 's Maandags om 4 uur 's morgens kon je met de schuit naar Den Haag die dezelfde

15

dag om 4 uur 's middags weer terug voer. In de donkere wintermaanden werden de retour afvaarten een uur vervroegd."

De trekschuit vertrok in Vlaardingen vanaf de Waal, waar goederen werden ingeladen en passagiers konden instappen en voer via de Biersloot naar de Vlaardingse Vaart en door naar Delft. Nog steeds heet dat pad 'Trekkade'. Aanvankelijk ging er slechts één schuit richting Delft, maar al snel werden dat er meer. De tocht ving aan aan het begin van de Waal. Bij het huidige Café de Waal ging het rechtsaf over de Biersloot langs het Veerplein, ter hoogte van de huidige boekhandel, naar de Vlaardingse Vaart. Voordat de trekschuit linksaf naar Delft ging, passeerde het scheepje de Kwakel. Dit was een hoog bruggetje dat de Broekkade aansloot op de Kwakelsteeg naar de Hoogstraat. Vandaar ging de tocht over de Vlaardingse Vaart naar Delft. In Wilma Kuils kunstwerk op het Veerplein is de trekschuit nog terug te vinden.

Middelkoop en Anderson: "De Vaart en de Vlieten werden ook gebruikt voor transport over water. In de loop van de 17e eeuw ontstond er in het op handel beluste Nederland behoefte aan andere mogelijkheden van vervoer dan via de weg. Door de slechte staat van de wegen en het gebrek aan comfort van koetsen als de diligence, was vervoer over water een goed alternatief. In enkele tientallen jaren ontstond een uitgebreid netwerk van vaarten die werden bevaren met de trekschuit (ook wel tent-schuit of jaagschuit genoemd). De benaming



Gezicht op de Waal vanaf de bocht naar de Biersloot. Gravure van J.C. Phillips op basis van een tekening van Cornelis Pronk uit 1743.

'tentschuit' verwijst naar het tentdoek dat in het begin een simpele bescherming bood aan de passagiers. Na het midden van de 17e eeuw werd het tentdoek vervangen door een houten afdak dat met zeildoek werd bespannen. Dit deel werd 'de tent' of 'het ruim' genoemd, en vormde de tweede klasse op een trekschuit. Het ruim bood maximaal plaats aan dertig passagiers. Het aantal passagiers dat daadwerkelijk kon plaatsnemen was afhankelijk van de hoeveelheid vracht die vervoerd moest worden. De schipper had overigens wel de plicht om er op marktdagen voor te zorgen dat het ruim niet volgestouwd werd met goederen, maar dat er voldoende plaats overbleef voor passagiers.'

De Waal

Ten tijde van de start van het trekschuitenvaar naar Delft en Maassluis bouwde Vlaardingen, in verband met de groei van de bevolking, een nieuw stadhuis en werd de kerk vergroot door de aanbouw van een zuidelijk en een noordelijke beuk. De Staten-Generaal van Holland en stads- en waterschapsbesturen lieten er op hun kosten glas-in-loodramen in plaatsen. Er

woonden in 1665 3.500 mensen in Vlaardingen. Het is voor Vlaardingen en andere steden wel een periode van economische bloei. Ten westen van de stad ontstaat ook een tuinengebied en is er stadsuitbreiding langs de haven. Op de kaart van Kruikius van 1712 valt te zien dat het tuinengebied ten zuiden van de Waal is ontstaan. Aan de zuidzijde van de Waal stond meer dan vijf eeuwen geleden een Tertiariissenklooster. Het werd bewoond door de zusters van de Derde Orde van Sint Franciscus. Vanwege hun grijszwarte kledij kregen zij de naam 'de Grauwe Zusters'. Op de plek waar het kloostercomplex heeft gestaan, werden na sloop ervan enkele eenvoudige huisjes gebouwd. De westzijde van de Biersloot was in 1712 nog onbebouwd net als een deel van de Waal.

Gravures

Tussen 1744 en 1748 verschenen er zeer fraaie gravures met daarop stadsbeelden van de hand van J.C. Phillips op basis van tekeningen van Cornelis Pronk uit 1743. Waarom die gemaakt werden is onbekend. Mogelijk wilde

het stadsbestuur de beelden vastleggen vanwege de aanstaande veranderingen aan het protestantse gebedshuis op de Markt. Op acht van de negen gravures is de toren van die kerk te zien. Op de gravure van een deel van de Westhavenkade is een aantal boomstammen te zien die mogelijk als heipalen de bodem van de markt in zullen worden geslagen en waarop de nieuwe, de huidige, kerktoren zal worden opgetrokken. Waar wij onze aandacht op richten is de prent van de Waal.

Daarop zien we in een breed perspectief vanaf de toenmalige Zusterkade, de westelijke kade van de Biersloot, de 17e eeuwse Waal in zijn volle glorie. De noordzijde van de Waal is in die tijd geheel bebouwd. Op de hoek van de Waal en de Biersloot zijn drie huizen gebouwd waarvan er één een droogstok aan de gevel heeft. De ramen zijn schuiframen met luiken ervoor. Nieuw in die periode is het toepassen van lijst- en puntgevels. Trapgevels komen voor, met name aan de overzijde van deze drie woningen. Het zijn de eerder genoemde huisjes met trapgevels die in 1600 op de plek moeten zijn gebouwd waar het kloostercomplex stond. De laatste huisjes van dat rijtje zijn in de jaren tachtig van de vorige eeuw gesloopt, waarbij een aantal netvervaarders en andere archeologische zaken uit de grond werden opgegraven. Het grachtje de Waal begon bij de kerkheuvel, waar nu de Kuiperstraat is. Naar het zuiden toe werd de Waal smaller en lijkt een soort sloot te zijn geworden. Er stond daar ook een houten kraantje of balans voor het in- en uitladen van goederen. Dat de trekschuit vanaf dat punt vertrok zal geen toeval zijn geweest. Het was immers het dichtst gelegen bij de haringindustrie in het havengebied en bij de Markt. Bekend is dat er vanuit Vlaardingen haring naar Delft werd vervoerd en bier mee teruggenomen. De route van de in tonnen verpakte haring vanaf de haven zal hebben bestaan uit de kade van de Oude Haven naar de Brede Havenstraat of mogelijk

via de Smalle Havenstraat naar de Markt, die ook wel Omring heette en via de Waalsteeg (Waalstraat) naar de Waal.

In de Waal zijn op de prent twee lantaarnpalen te zien en een enkel winkeltje in het voorste deel van een huisje. De westzijde van de Waal werd afgesloten door het terrein van het weeshuis en de Ridderstraat. Hier ging de Waal over in de Biersloot en waar uiteraard de trekschuit het hoekje om ging. Opvallend op die hoek op de gravure is een dwarsbalk die haaks op de gevel van het hoekhuis staat. Er is nog wel ruimte om een persoon (of paard?) door te laten. Aan de oostzijde van de Biersloot lagen in die tijd veel lusthoven, dat waren voor het genoegen aangelegde tuinen, moestuinen, weilanden en boomgaarden.

Door de uitbreiding van Vlaardingen, en door de vervuiling van de Biersloot dempte het bestuur van de Haringstad ook deze watering. De trekschuit vertrok daarna vanaf de Wedde, ongeveer ter hoogte van het huidige politiebureau aan de Delftseveerweg. Voor Vlaardingen was de trekschuit op Delft en Maassluis dus van wezenlijke betekenis. Het was in onze ogen een zeer kleinschalig project, maar het woord grootschaligheid zal wel niet hebben bestaan in de 17e eeuw. De kracht van het veer zat hem in de dagelijkse afvaarten.

Rollepalen

En zachtkens vaart ons trouwe trekschuitje in de onrustige tijden van de 18e eeuw door Waal en Biersloot naar Delft of Maassluis. Hij zal van een enorme betekenis zijn geweest voor stad en ommelanden. De trekschuit bood doorgaans plaats aan dertig passagiers, die droog konden zitten in een roefje. Trekvaarders kenden zo min mogelijk bochten. Rivieren werden voor de trekvaart hier en daar rechtgetrokken. Om te voorkomen dat in bochten de tientallen meters lange treklijn over de weg zou steken en de trekschuit gevaar liep op de



Het Rechthuis van Zouteveen, van oorsprong een herberg op het kruispunt van (vaar)wegen. Foto Frits van Ooststroom.



wal te stoten waren er langs de kade hoge palen geplaatst waaraan een verticaal draaiende rol was bevestigd. Zo bleef de slijtage aan jaaglijn en paal beperkt. In de bocht van de Vlaardingse Vaart in Schipluiden staan nog twee van dergelijke rollepalen. Bomen stonden er niet op de strook tussen het jaagpad en het water. Vanwege hindernissen zoals bruggen, volgepakte kades en aangemeerde schuiten zag je in de stad geen jaagpaarden. Hier nam menskracht het werk van het paard over. De Vlaardingse trekschuit had daar niet zo'n last van. Die was al snel na zijn afvaart in het buitengebied.

“Meer draagkrachtige passagiers namen plaats in de roef, waar plaats was voor acht personen. Bagage mocht alleen in de roef neergezet worden als dit geen hinder voor de passagiers opleverde. Daar reisde je echt luxe: het was er warm en knus en er werd gezellig gekeuveld (de zogenaamde ‘schuytpraetjes’). Er stond een tafel, omringd door banken met kussens. Ook begin 18e eeuw was er al sprake van een rookbeleid. De ordonnantie verwoordde het als volgt: ‘De passagiers zullen elkander met het rooken van tabak, als anderszins, niet hinder-

lijk zijn, en buiten toestemming van de overige reizigers in de roef niet mogen rooken; hetwelk de schipper, daartoe verzocht wordende, is gehouden te beletten’. Over roken in het ruim wordt niet gesproken, maar aangezien dit ook als vrachtruim werd gebruikt is het aannemelijk dat roken daar verboden was.”

Aan boord van de trekschuit stond de schipper dus aan het roer. De naam van de Vlaardingse familie De Willigen is in dit verband heel lang met de trekschuit verbonden geweest. De knecht moest bij het naderen van een brug of tegenligger op het juiste moment de treklijn los en weer vast maken. Een derde ‘bemanningslid’ was de scheeps- of schuitjager. Die zat te paard en waarschuwde met een hoorn tegemoetkomend scheepsverkeer. Schippers die geen eigen jager hadden, huurden een man en een paard. Voor de trekvaart waren speciale lichte scheepstypen ontwikkeld. Zo'n schuit voer aardig snel, want de scheepsjager hield een tempo aan van zeven tot tien kilometer per uur. Tot de populariteit van de trekschuit droeg ongetwijfeld de punctualiteit bij. Strikt was geregeld hoe laat de bel voor vertrek luidde. Dat werd ook gecontroleerd. Zodoende stond vast hoe laat je op de bestemming zou arriveren. Je kon erop rekenen.

Trekschuiten bleken zo'n succes dat je rond 1700 naar meer dan twintig steden kon varen. Stadsbesturen spraken onderling af hoeveel schippers de dienst onderhielden. Elke stad liet om de beurt een schipper varen (beurt-schippers). Daarmee waren steden verzekerd van een eerlijke verdeling van de inkomsten. Stadsbestuurders hielden dreigende concurrentie door nieuwe trekvaarten angstvallig in de gaten. Zo vergde het langdurig onderhandelen, voordat Gouda en Amsterdam via een stukje trekvaart een snelle verbinding kregen. Haarlem had dwars gelegen totdat in 1658 een compromis op tafel lag: de te graven trekvaart

kreeg een smalle lage passage, alleen geschikt voor kleine trekschuiten. Haarlem bleef daarvoor verzekerd van de inkomsten van grotere vrachtschuiten die via het Spaarne naar Gouda voeren. Of al deze zaken ook voor Vlaardingse golden, verdient nader onderzoek.

‘Neem zelf eens plaats in ‘t roefje’

Dat niet iedereen even enthousiast was over de trekvaart blijkt uit het volgende: ‘Voor zover de trekschuit aanbelangt, heb ik mijn gevoelens reeds half verraden. ‘t Is waar, men kan er in lezen, domino spelen, dammen en, zo de schipper inkt aan boord heeft en gij een pen hebt medegebracht zelfs schrijven; ofschoon op te merken valt dat het tafeltje in de roef daartoe wat te ver van de zitplaats verwijderd is. Veroordeel de passagiers niet te lichtvaardig, zo zij tot een laagte van geest af-

dalen. Neem zelf eens plaats in ‘t roefje, en gij zult zien dat gij onwillekeurig even diep kunt zinken,’ schreef Hildebrand in zijn bekende ‘Camera Obscura’. ‘En,’ zei hij: ‘ik geloof niet dat iemand ooit één geestige gedachte gehad heeft in een trekschuit. Integendeel: de roef is de ware atmosfeer voor alle mogelijke vooroordelen, de geschikte bewaarplaats van alle verouderde begrippen, de kweekschool van allerlei lelijke, lage gebreken. Daar zijn voorbeelden van mensen, die door te veel in trekschuiten te varen, lafhartig, kruipend, gierig, koppig, en kwelgeesten zijn geworden.’ Met andere woorden: het zal wel af en toe best benauwd en bedompt zijn geweest, als men met natte kleren vanwege een regenbui uren op elkaar gepropt zat, er iemand bovendien tegen de regels in een pijp rookte, men vaak ongewassen was en, als er Vlaardingse vissers-

Op deze plattegrond van Vlaardingse uit 1890 is de Waal gedempt (en heet dan ook Gedempte Waal), terwijl de Biersloot nog open is.



vrouwen met de resten van hun dooie visjes op hun kleding, in het roefje moest verblijven. Aan de andere kant, men moet het trekschuitensysteem wel hebben gewaardeerd want pas in 1912 was de laatste afvaart, waarmee het derhalve 258 jaar heeft dienst gedaan op de route Vlaardingen - Delft.

Concurrentie

Terug naar de trekschuit van Vlaardingen. Hoe ging het verder met het veer en zijn omgeving? De stad was onderdeel van een groter geheel en ontwikkelde zich ook. Hoewel, zo snel ging de industriële revolutie in dat haringstadje aan de rivier nou ook weer niet. Als we bijvoorbeeld kijken naar een kaart van de stad uit 1890 dan zien we dat er rondom Waal en Biersloot niet veel bebouwing is bijgekomen. In 1869 werd de Waal om gezondheidsredenen gedempt. Het bleek dat het watertje in een soort afvalput was veranderd. Het werd toen van een riolering voorzien. Vanaf dat moment startte de trekschuit vanaf het Veerplein.

Rond 1900 werd de Biersloot gedempt.
(Collectie Stadsarchief Vlaardingen)



“Vijftig meter vóór de Wedde was de plaats waar het paard van de schuit werd gescheiden, de zogenaamde Scheidsteeg. Omdat daar in de buurt ook 4 boerderijen stonden met elk hun eigen mestput, werd het ook wel ‘Achter Strontenburg’ of ‘Schiijsteeg’ genoemd. Een van de bewoners, Jan de Bruijn had een hekel aan deze naamgeving van zijn straat en hij diende in 1856 een verzoek in bij Burgemeester en Wethouders om de naam te wijzigen en een straatnaambordje te plaatsen. Het verzoek werd ingewilligd en de steeg die tussen de Kortedijk en de Vaart liep werd omgedoopt tot ‘Werfsteeg’ en Vlaardingen kreeg het eerste straatnaambordje.”

Omstreeks 1890 zijn er langs het trekschuitenparcours wel veranderingen. Onderaan de Afrol, bij de Broekweg is nieuwbouw gepleegd, er is ten behoeve van het verwerken van menselijke uitwerpselen een tonnenstelsel in het leven geroepen, er is gezuiverd drinkwater beschikbaar en een reinigingsdienst zorgt voor een betere hygiëne. Bovendien zal



Gezicht op de Vlaardingse Vaart van omstreeks 1925, met de trekschuit links aan het Delfseveer. In het midden de St. Joannes de Dooperkerk. De afbeelding is een vierkleurendruk van een vloeiblad van de Elektrische Drukkerij Andr. van Dooren te Vlaardingen. (Foto Muns/Collectie Stadsarchief Vlaardingen)

binnenkort de stinkende Biersloot worden gedempt. Ondertussen ontstaat er concurrentie voor de trekschuit. In het zuiden van de stad wordt een spoorlijn aangelegd. De komst van de omnibus in 1868 en een verbeterd wegennet maakt dat het einde van de trekschuitendienst in zicht komt. De laatste afvaart van de trekschuit in Vlaardingen vindt plaats in 1912.

Literatuur

Anderson, J. en Middelkoop, E. *Met de trekschuit van Vlaardingen, via Schipluiden, naar Delft*, Publicatie in de serie ‘van ’t Oft naar ’t Oofd deel 3’. Een uitgave van het Streekmuseum Jan Anderson. Vlaardingen 2006.

Assenberg, F.W. *Herbergen in Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht, een rondleiding in de 16e, 17e en 18e eeuw langs diverse lokalen in Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht*. Vlaardingen 1990.

Assenberg, F.W. en Hoek, A.v.d. *Het Vlaardings Molenboek, Een overzicht van de historie van alle windmolens in Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht*. Vlaardingen 2012.

Bijl, A. *Geschiedenis van de Oude Haven*. Vlaardingen 1967.

Buijnsters, L.A. ‘De veerschipper op Delft’ in *Korpsblad*, 15e jaargang No. 6 “C juni 1983. Een uitgave van de Gemeentepolitie Vlaardingen. Vlaardingen 1983.

Meischke, ir. R.M. *Vlaardingen in vogelvlucht*. Vlaardingen 1976.

Moerman, J. ‘De trekschuitendienst Delft/Maassluis/Vlaardingen’ in *Historisch Jaarboek Schipluiden 2010*. Schipluiden 2011.

Postma, C. *Korte geschiedenis van Vlaardingen*. Vlaardingen 1958.

Sprenger van Eijk, mr. P.G.Q. *Geschiedenis en merkwaardigheden der Stad Vlaardingen*. Facsimile-uitgave. Vlaardingen 1972

Diverse websites waaronder www.geschiedenisvanvlaardingen.nl.

Boekbespreking

‘Vandaag is de dag, 25 jaar Vlaardings Musical Gezelschap’. De publicatie is een jubileumuitgave en werd gedrukt door Stout Grafische Dienstverlening, Vlaardingen 2016.

Dit boek kwam uit ter gelegenheid van het zilveren jubileum van het Vlaardings Musical Gezelschap (VMG) en geeft een beeld van de rijke musicalgeschiedenis van Vlaardingen. Robert Kroon, actief lid van het VMG, heeft het materiaal voor deze publicatie uitgezocht en dit boek volledig vorm gegeven. Kroon was ook de tekstschrijver van drie producties van het VMG en van enige losse liedteksten die bijvoorbeeld voor de kerstshows werden gebruikt.



De chronologisch georganiseerde publicatie begint in 1990 met de eerste voorstelling, de revue *Kantje Boord* en eindigt met *Backstage de Musical*, uitgevoerd in 2016.

De groots opgezette productie *Kantje Boord* schetste zeven jaren Vlaardingen (1938-1945). Thema is de scherpe tegenstelling tussen Vlaardingen als rustig vissersplaatsje met daarna de vijf oorlogsjaren. Direct na de Tweede Wereldoorlog onderging Vlaardingen een grote metamorfose naar belangrijke industriestad. Ongeveer 150 personen werkten mee aan deze revue die een zodanig succes werd dat componist-dirigent Dick Borst besloot het VMG op te richten. Datum van oprichting was 28 maart 1991.

Daarna volgden onder meer *Stampe* in de *Abdij*, *Brood uit het Water* naar de gelijknamige roman van Fenand van den Oever, *Eens komt de Dag* (een zogenaamde *Bevrijdingsshow* naar aanleiding van vijftig jaar bevrijding) en *De Zee is ons Land*.

Elke prestatie van het amateurgezelschap VMG wordt besproken en is met behulp van plakboeken van (oud)leden grondig gedocumenteerd. Dit jubileumboek is mede dankzij de aantrekkelijke vormgeving met zijn vele foto's een lust voor het oog. Het hoort in de boekenkast van elke Vlaardinger die niet alleen interesse heeft in de veelzijdige historie van deze stad maar ook in zijn revue- en musicalgeschiedenis.

Het boek telt 64 pagina's, kost € 15,00 en is per email te bestellen via secretariaat@vlaardingsmusicalgezelschap.nl. De opbrengst komt geheel ten goede aan het VMG.

(Gera van der Weijden)

Historisch Jaarboek Schipluiden 2015.

Jubileumuitgave Historische Vereniging Oud-Schipluiden.

Sinds 2010 geeft de Historische Vereniging Oud-Schipluiden, net als de HVV, een mooi jaarboek uit. Inmiddels is de 7e uitgave een feit: het *Historisch Jaarboek Schipluiden 2015* met een keur aan interessante artikelen, waaronder één over Zouteveen. Omdat vroeger een deel van de polders onder Schipluiden bij Vlaardinger-Ambacht hoorden en er belangwekkende artikelen voor Vlaardingen in staan, hierbij aandacht aan dit fraai vormgegeven boek.

Een van die stukken handelt over de geschiedenis van Zouteveen van de hand van Peter de Jong. Het is een flink stuk geworden dat tot in detail onder andere de wederwaardigheden laat zien van de Heren en Vrouwen van Zouteveen. Zouteveen was vroeger een buurtschap tussen Schipluiden en Vlaardinger-Ambacht. Het was een zelf-

standige ambachts- of vrije heerlijkheid. Een ambachtsheerlijkheid was een gebied waarin de plaatselijke heer naast allerlei voorrechten ook (lage) rechtspraak mocht uitoefenen. Zouteveen grensde grofweg in het noorden aan het ambacht Dorp, in het westen aan de Vlaardinger Vaart, in het oosten aan de Hof van Delft, Vrijenban en Kethel en in het zuiden aan Vlaardinger-Ambacht. Het centrum van Zouteveen was te vinden aan het kruispunt van de Zouteveenseweg en de Breeweg, de Willemoordseweg en de Oostveenseweg. Vanwege de kapel die daar stond heet deze locatie *De Kapel*.

Opvallend is dat Zouteveen een kleine enclave had bij de korenmolen op de Kortedijk in Vlaardingen. Het is de plek waar in 1823 de begraafplaats Emaus wordt aangelegd. Tot op heden, zou je kunnen zeggen, is het gebied altijd agrarisch geweest. Het werd volgens De Jong voor het eerst vermeld in 1282 “toen het samen met De Lier werd losgemaakt van het grafelijke domein en door graaf Floris V bij De Lier werd gevoegd en dat samen als grafelijke leen werd uitgegeven.” Zouteveen en De Lier waren lage heerlijkheden en vormden een apart baljuwschap met een grafelijke baljuw onder wiens gezag de hoge rechtspraak viel. “Volgens het kohier (een belastingregister f.a.) van de Tiende Penning uit 1561 blijkt dat er toen in Zouteveen 27 boerderijen en 15 kleinere huizen stonden. Het aantal inwoners zal dan ongeveer 230 hebben bedragen.” Het grootste deel van Zouteveen (82%) was in handen van rijke stedelingen en geestelijke instellingen. De meeste grond was wei- en hooiland en er werd ook haver verbouwd. In het Vlaardingse Stadsarchief is een indrukwekkend boek in te zien. Het is een ‘Register van de Heerlijkheid Souteveen, anno 1688’ en daarin is een deel van de administratie van Zouteveen en De Lier te vinden.

Na het beschrijven van de geschiedenis van Zouteveen gaat de auteur uitgebreider



in op de eigenaren en bestuurders van deze mooie heerlijkheid in Delfland. Dat start in 1224 met de graven van Holland en eindigt 1970 met de naam van Beate Geertruida Elisabeth Hartogh Heys. Zij was de laatste vrouwe van Zouteveen. Peter de Jong heeft hiermee een belangwekkende hoeveelheid, ook Vlaardingse, informatie samengevat in een goed geïllustreerd artikel. Doordat de nadruk ligt op zeg maar de ‘genealogie’ van Zouteveen en het bestuurlijke ervan, komt het dagelijkse leven niet aan bod. Mogelijk stof voor een tweede werkstuk over dit bijzondere gebied.

Boerderij Keizershof

Een ander artikel dat de aandacht trekt in dit jaarboek is een verhaal over de wellicht mooiste boerderij van onze ommelanden: boerderij Keizershof, vroeger *Meerzicht* geheten en gelegen aan de Willemoordseweg in de Zouteveense Polder. Uiteraard tekende boerderijenkenner Frits van Ooststroom voor dit werkstuk, dat meer inhoud kreeg door de foto's en illustraties waarmee hij zijn verhaal onderbouwde. Als ware het een excursie zo neemt Ooststroom de lezer mee door de historie van het gebouw en de veranderingen daarin aangebracht. In zijn inleiding schrijft hij dat op de deurkalf boven de voordeur, naar verluidt, het jaartal 1609 stond, “waarschijnlijk het stichtingsjaar”.

(Frans Assenberg)

Open Monumentendag 2016 op 10 september a.s.

Ook dit jaar wordt er weer een Open Monumentendag in Vlaardingen gehouden, en wel op zaterdag 10 september. Het thema dit jaar is 'Ikonen en Symbolen', en daarmee is in Vlaardingen weer een heleboel te ontdekken.

In april is de start-bijeenkomst gehouden, waarbij alle ins en outs voor de komende OMD doorgenomen werden, alle ideeën gespuid en een eerste lijst met medewerkers voor de voorbereiding opgesteld. Daarmee wordt de komende maanden gewerkt om een mooi en samenhangend programma te componeren, waarmee de monumentenliefhebbers op 10 september in Vlaardingen 'op pad' kunnen.

Net als vorig jaar zal het kerngebied worden omringd door de Markt, Haven, Veteoordsekade en de Oude Lijnbaan. Op die laatste plek wordt tevens een informatiemarkt en vrijwilligersmarkt gehouden. En daarnaast zijn er natuurlijk weer de nodige 'uitstapjes' naar andere delen van de stad, waar in het kader van het thema ook weer het nodige te zien zal zijn. Het precieze programma voor de dag zal tijdig beschikbaar komen, via de VVV/Museum Vlaardingen, bibliotheek, stadhuis en andere bekende kanalen, en eind augustus zal ook het Tijd-Schrift van de Historische Vereniging weer bol staan met het programma en artikelen betreffende wetenswaardigheden over het thema.

De (landelijke) organisatie van de Open Monumentendag heeft vorig jaar afscheid moeten nemen van haar landelijke sponsor (Bouwfonds Nederlandse Gemeenten – een aantal jaar geleden overgenomen en omgedoopt in Rabo Bouwfonds). Gelukkig zijn er een aantal sponsors gevonden die goeddeels het ontstane gat in de begroting konden opvullen, maar door het 'instappen' van de

BankGiroLoterij als partner is de landelijke organisatie gered, wat helaas (zo gaat dat in deze tijden) wel tot een toevoeging van de sponsor aan de naam van de dag geleid heeft. We blijven natuurlijk (kortweg) spreken van de OMD (Open Monumentendag), maar officieel wordt de naam nu 'BankGiroLoterij Open Monumentendag'. Deze financieel noodzakelijke naamsaanpassing heeft voor de financiering van onze plaatselijke activiteiten echter géén gevolgen: in Vlaardingen mogen we weer (graag) een (onmisbare) bijdrage aanvragen bij het Fonds Schiedam Vlaardingen e.o., en bij onze plaatselijke Monumentenafdeling. Hulde daarvoor!

Werd ruim 25 jaar geleden (in 1990) de eerste Open Monumentendag in Vlaardingen als een éénmans-activiteit opgestart (bij gelegenheid van het 200-jarig bestaan van Molen Aeolus, waarbij overigens in Vlaardingen bij 20 monumentale panden de OMD-vlag wapperde) – de jaren erna was er een steeds wat wisselende kerngroep (gericht op het jaarlijkse thema), en de laatste jaren wordt de Open Monumentendag georganiseerd door een actieve werkgroep vanuit de Stichting Erfgoed Vlaardingen, in samenwerking met de afdeling Monumentenzorg van de Gemeente Vlaardingen. Dat opent bovendien weer nieuwe mogelijkheden, hoewel de medewerking van de stadsgidsen uit het ServiceTeam Vlaardingen (al sinds 1991) nog steeds onmisbaar is. Zij bemensen niet alleen een aantal activiteiten op die dag, maar organiseren ook goeddeels de Open Monumenten Klassendag in Vlaardingen, nu voor het zevende jaar trouwens, op de vrijdag voorafgaand aan de OMD. Met als doel om ook de leerlingen uit de hoogste klassen van het basisonderwijs op een leuke en creatieve manier kennis te laten maken met het fenomeen 'monument'.

Een aanvulling op het programma voor



dít jaar wordt een 'Open Monumentendag Lezing', welke op de vrijdagavond voor de OMD gehouden wordt. Daarmee worden de activiteiten ingeleid, en een bepaald thema nader uitgeplozen. Noteert u dus ook die avond alvast in uw agenda!

Overigens is het aantal medewerkers bij het organiseren en uitvoeren van de OMD in Vlaardingen nog steeds voor uitbreiding vatbaar. Wanneer u nog ideeën hebt, of uzelf voor een activiteit op die dag beschikbaar wilt stellen, laat dat dan eens weten via een e-mailtje aan omd@ouwendijk.nl (of evt. een telefoontje naar 0655 532 655) waarna we zorgen dat u een plekje in de uitvoering van de dag krijgt. Zelf maak ik (na de eerste 25 jaar als coördinator actief te zijn geweest) de organisatie nu nog vanaf de zijlijn mee (als adviseur) maar ben ik voor Vlaardingen nog altijd de schakel tussen de Vlaardingse en de landelijke OMD-organisatie, en lid van de landelijke 'denktank', die het ook in de toekomst voor plaatselijke comité's mogelijk moet maken om op een niet al te gecompliceerde wijze toch de OMD te blijven organiseren.

Arie Ouwendijk

De 'aring' his weer in Vlaring

Woensdagavond 15 juni werd onder grote belangstelling de van zee teruggekeerde VL 92 "Balder" welkom geheten. De Vlaardingers waren weer uitgelopen om aan de Westhavenkade de eerste haring te proeven. Maar eerst werd door kuipersbaas Henk de haring gekeurd en die was natuurlijk van excellente kwaliteit. Daarna was er een run op de haringkraam en liet een ieder zich de haring goed smaken. Meer foto's op: www.hvv-vlaardingen.nl

Kuipersbaas Henk keurt de eerste 'aring'.
(Foto Wout den Breems)





Historische Vereniging Vlaardingen

internet: www.hvv-vlaardingen.nl
e-mail: info@hvv-vlaardingen.nl

De toekomst en ‘1600 Slag bij Nieuwpoort’

Wie bij geschiedenis niet verder denkt dan “1600 Slag bij Nieuwpoort” heeft het met z’n onderwijzers en leraren niet goed getroffen. 1600 is een gemakkelijk te onthouden jaartal, maar erg belangrijk is dat jaartal niet.

Als je een fijne meester had waren jaartallen minder belangrijk en zijn spannende verhalen over het turfschip van Breda en de boekenkist van Hugo de Groot blijven hangen.

Als je mocht doorleren – vroeger *mocht* dat en *moest* dat niet – en had je een goede geschiedenisleraar, dan kreeg je zicht op de ontwikkeling door de tijd heen. Je leerde waar we vandaan komen, verbanden zien en het heden beter begrijpen. Je leerde dat wordt voortgebouwd op wat vorige generaties realiseerden, dat de samenleving voortdurend wordt verbouwd en dat je dus moest weten hoe die in elkaar zit en hoe dat zo gekomen is.

Om het heden beter te begrijpen en om je een opvatting te laten ontwikkelen over een wenselijke toekomst leerde je over middeleeuwen, renaissance, reformatie, revolutie, grondwet, schoolstrijd en algemeen kiesrecht.

Geschiedenis is zeker boeiend als het niet te ver van je bed is en er lijnen naar vandaag en de toekomst worden getrokken. De Historische Vereniging Vlaardingen staat voor boeiende geschiedenis, zeker nu er stemmen opgaan om geschiedenis als vak in het onderwijs af te schaffen.

Bij onze vereniging gaat het van Dirk III naar burgemeester Heusdens, van haringteelt naar automatisering, van de Ambachtsheerlijkheid Zouteveen naar de A4, van de Vereniging tegen Milieubederf in het Nieuwe Waterweggebied tot het bederven van de Zuidbuurt door de Blankenburgtunnel. Een historische vereniging die leeft, bouwt aan de toekomst.



Bouw mee en werf leden voor de Historische Vereniging Vlaardingen en wijs familie en vrienden op de website www.hvv-vlaardingen.nl of op het e-mailadres info@hvv-vlaardingen.nl en vraag ze lid te worden.