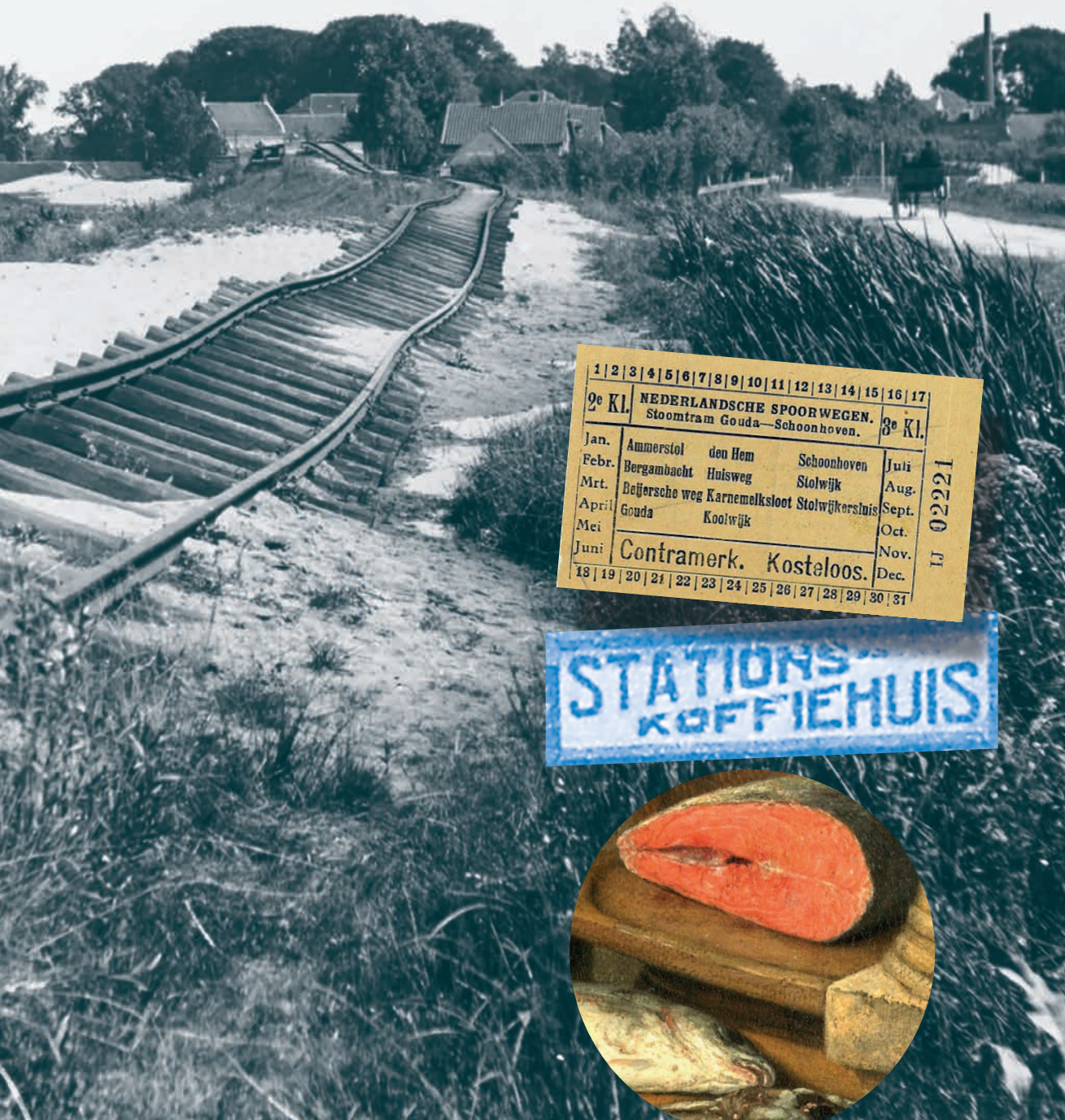


GRAND TOUR
DOOR
HISTORISCH LANDSCHAP

ROUTE #3

Gouda

Schoonhoven



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
2 ^e Kl. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN. Sloomtram Gouda—Schoonhoven. 3 ^e Kl.																
Jan.	Ammerstol	den Hem	Schoonhoven	Juli												
Febr.	Bergambacht	Huisweg	Stolwijk	Aug.												
Mrt.	Beijersche weg	Karnemelksloot	Stolwijkersluis	Sept.												
April	Gouda	Koolwijk		Oct.												
Mei				Nov.												
Juni	Contramerk.	Kosteloos.		Dec.												
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			

IJ 02221

STATIONS
KOFFIEHUIS





Stoomoliemolen bij Stolwijkersluis
 ← Provinciale weg Stolwijk → Bergambacht, 1958

Een landschap van vooruitgang Het landschap van het Groene Hart ligt er tegenwoordig idyllisch bij, met haar uitgestrekte veenweides, waterwegen en historische steden. Toch is het gebied vormgegeven door grote ontwikkelingen: de overstap op windkracht voor productie van veel goederen en de experimenten met stoomkracht. De rivieren in het gebied hebben bijgedragen aan de industrialisering binnen de polders. Het waren essentiële transportaders naar grote steden als Dordrecht, Amsterdam en Utrecht. Hierdoor werd het gebied lange tijd gedomineerd door fabrieksgebouwen, industriemolens en werkplaatsen. In de twintigste eeuw werd het gebied steeds verder ontsloten door de innovaties van het spoor en de auto. Iedere innovatie betekende dat het landschap veranderde en zich aan moest passen.

MAAKBAAR LANDSCHAP

Windkracht Wie denkt aan een typisch Hollands landschap, denkt al snel aan windmolens langs een lege horizon. Ook in het Groene Hart waren de molens onderdeel van de verschillende landschappen: van de ontginningen en polders tot de steden. Het waren niet alleen de watermolens voor het droogmaken van de polders, die het beeld bepaalde. Langs de rivieren, in dorpen en steden stond het ook vol. Deze industriemolens zorgden voor het malen van graan voor mens en dier, het produceren van oliën, zoals lijnzaadolie en het aansturen van zagerijen en andere gemechaniseerde ambachten. De welvaart van Gouda, als bovenregionaal handelscentrum, groeide snel. Eén van de belangrijkste industrieën voor de stad en het omliggende platteland was de vlas- en hennepsteelt. De bewerking hiervan was een tijdrovend karwei. De overgang naar windkracht bracht een grote verandering. In plaats van de vlas- en hennepstelen met de hand te *braken*, werden er buiten de stadsmuren van Gouda windmolens gebouwd, die de stengels efficiënter en sneller konden breken. In de volksmond stonden deze bekend als *hennepkloppers* of *beukmolens*. De losgeklopte vezels werden vervolgens gebruikt voor onder meer de productie van touw, zeildoek en linnen. Naast Gouda was ook Waddinxveen een centrum van productiviteit op windkracht. Gouda was gebonden aan haar stadsmuren. Daarbuiten werden wel wat industriemolens opgericht, maar grootschalige industrieën op windkracht kwamen hierdoor niet van de grond. Waddinxveen had daarentegen

BRAKEN

Het verpulveren van de stelen van hennep om de bastvezel van de kern te scheiden en zo de zachte vezels los te krijgen van de houtige elementen.



← Bergambacht braakhut

↑ Aanleg van de 'drijvende' weg tussen Stolwijk en Bergambacht. Voor het verstevigen van de natte ondergrond worden houtvezelballen gebruikt, 1956.

een perfecte locatie voor de ontwikkeling tot industriegebied. Gelegen aan de Gouwe kon men de producten aan- en afvoeren, en was er genoeg ruimte om uit te breiden. Langs de westoever van de Gouwe werd dan ook al snel een groot aantal windmolens opgericht, voor onder meer houtproductie, cementproductie en grootschalige papierproductie. Voor zowel Gouda als Waddinxveen gold dat de economie op windkracht tot ver in de negentiende eeuw (en soms zelfs twintigste eeuw) stand wist te houden. Uiteindelijk moest windkracht het afleggen tegen nieuwe innovaties.

Op stoom De industrialisering kwam pas goed op gang door de ontwikkeling van een grote innovatie, namelijk de stoommachine. Veel van het werk waar voorheen gebruik werd gemaakt van windkracht, werd overgenomen door de stoommachine. Een vroeg voorbeeld hiervan is de voorgenomen vervening van de Krimpenerwaard, waar in plaats van een grote hoeveelheid poldermolens werd gekozen voor één stoomgemaal om het gebied droog te leggen. Voor waterstaatsdoeleinden werden de extra kosten van de verstoming van de bemaling gezien als een investering in zekerheid. Met een stoomgemaal kon men, wind of geen wind, het waterpeil reguleren als het noodzakelijk was. De verstoming van andere industrieën, zoals graan-, cement- en houtproductie, lieten in het Groene Hart langer op zich wachten. Als productiemiddel was de wind immers gratis. Voor stoommachines moesten kolen gekocht worden om ze te laten werken. Als gevolg daarvan was een verandering in de bedrijfsvoering minder aantrekkelijk. Toch kwam in de tweede helft van de negentiende eeuw ook in deze industrieën de omslag en werden de molens zo omgebouwd dat ze voortaan (ook) op stoom konden draaien, zoals de cement- en verfmolen Sint Joseph te Gouda of zaagmolen De Gerechtigheid in Waddinxveen. Langs de Lek en de Hollandse IJssel werd de industrie lang gedomineerd door handwerk en mankracht. De vele steenbakkerijen en scheepswerven, die daar tot grote bloei kwamen, werden bemand door arbeiders. Zij zwoegden van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. De mechanisering met stoommachines werd hier beperkt tot het in de vormen persen van de klei. Al het andere werk, van het winnen van klei tot het bakken, werd uitgevoerd op basis van mankracht.

Voortgang Voor zowel de industrie als het vervoer bleef er sprake van een gedeeltelijke aanpassing aan de mogelijkheden die stoom te bieden had. Pas met de opkomst van de verbrandingsmotor en de grootschalige introductie van elektriciteit maakten zowel de wind- als de stoomgedreven economie de transitie door naar een economie op stroom. Hierdoor behoorde de rol van wind en stoom definitief tot het verleden.

Sporen De verstoming van de waterstaatkundige voorzieningen en industrieën is een van de grote innovaties geweest met gevolgen voor het landschap. Het ooit met windmolens bezaaide landschap veranderde drastisch door de sloop van de overbodig geworden windmolens. Maar van even groot belang waren de mogelijkheden die stoomkracht bood op het gebied van vervoer. Voorheen werden goederen per schip of wagen vervoerd. In de negentiende eeuw kwamen de spoorwegen op, die een deel van het vervoer overnamen. De spoorwegen zorgde voor een betere en snellere ontsluiting van het gebied, waardoor de economie nog een verandering onderging. In plaats van lokaal te produceren, werden (agrarische) producten niet meer alleen regionaal, maar ook landelijk en internationaal verhandeld. Het vervoer met trekschuiten en zeilschepen werd niet helemaal uit de markt gewerkt: vervoer over water was in sommige gevallen praktischer, omdat zo ook moeilijk bereikbare plekken konden worden aangedaan. Zeker in de begintijd van de spoorwegen was het goedkoper. Aan het begin van de twintigste eeuw nam het autoverkeer steeds meer over van alle andere vormen van vervoer. De huidige N210 tussen Bergambacht en werd gedeeltelijk aangelegd als een werkgelegenheidsproject. Na het opheffen van de spoorlijn tussen Gouda en Schoonhoven werd de oude spoorbaan omgebouwd tot N207 voor auto's. Deze nieuwe ontwikkeling trok zonder veel aandacht te besteden aan de bestaande structuren dwars door het landschap. Net zoals de trein decennia daarvoor ook al had gedaan.

Transitie op touw Van de verscheidene transities zijn nog leestekens in het landschap te herkennen, maar het huidige landschap staat ook aan de vooravond van nieuwe grote transities. Klimaatverandering en bodemdaling in het veenweidegebied zullen in de toekomst tot een vernieuwd landschap leiden. De transitie van fossiele naar hernieuwbare energiebronnen zullen een grote landschappelijke impact hebben door de plaatsing van zonnepanelen of windturbines. Zo zal er ook binnen het Groene hart sprake zijn van energielandschappen, die in lijn staan met eerdere energietransities. Het zijn nu alleen niet meer de windmolens die vooruitgang uitstralen door land te winnen, polders droog te houden en de industrie draaiende te houden. Nu zullen het windturbines zijn, die met een blik op de toekomst gemalen, industrie en huishoudens voorzien van energie.



1 STATION GOUDA

Plaats station Stationsplein.

Bijzonderheden Het stationsgebouw is viermaal vernieuwd. Het eerste station werd in 1855 gebouwd als onderdeel van de spoorlijn Utrecht - Rotterdam Maas. Daarna werd in 1869 een nieuw station gebouwd bij de opening van de spoorlijn Amsterdam - Harmelen - Breukelen. Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog werd het station gebombardeerd, waarna wederom een nieuw station werd gebouwd. Het huidige station dateert uit 1984.

START Dit is het startpunt van ROUTE #3
↓

2 GOUDA KARNEMELKSLOOT

Plaats station Hoek Karnemelksloot en Eerste Kade, ter plaatse van het flatgebouw. Het station is de tweede helft van de twintigste eeuw gesloopt.

Bijzonderheden Het station bestond uit een dienstwoning van twee bouwlagen en een aanbouw waarin zich een wachtlokaal bevond. Aan de overzijde (zuidzijde) van de Karnemelksloot bevond zich een café met de naam *Stations koffiehuis*. Er wordt wel beweerd dat dit station oorspronkelijk het start-/ eindstation was van het Schoonhovens lijntje en dat dit later naar het station Gouda is verplaatst.



GOUDA → SCHOONHOVEN

ROUTE #3 SPECIFICATIES

Lengte traject: ongeveer 17 km
Snelheid van de trein: 30 km/uur

Duur van een rit bij aanvang traject: Bij aanvang ongeveer een reisduur van een uur. Na twee jaar werd door de inzet van nieuw materieel de reisduur gereduceerd tot 45 minuten, maar vaak duurde de rit langer door het instappen en inladen van goederen.

Openingsdatum: 14 november 1914 voor genodigden en 16 november voor de dienstregeling.

Financiering begroot: fl. 730.000, o.a.

Schoonhoven: fl. 30.000 + fl. 5.000 + fl. 60.000 calamiteitenbudget,
Bergambacht: fl. 5.000,
Stolwijk: fl. 3.000 + fl. 1.000,

het Rijk: een renteloos voorschot fl. 250.000.

Werkelijke kosten: Door alle vele subsidies niet meer precies na te volgen. In 1910 nam het Rijk de lijn over voor fl. 285.000. De gebouwen en bruggen waren toen al aangelegd.

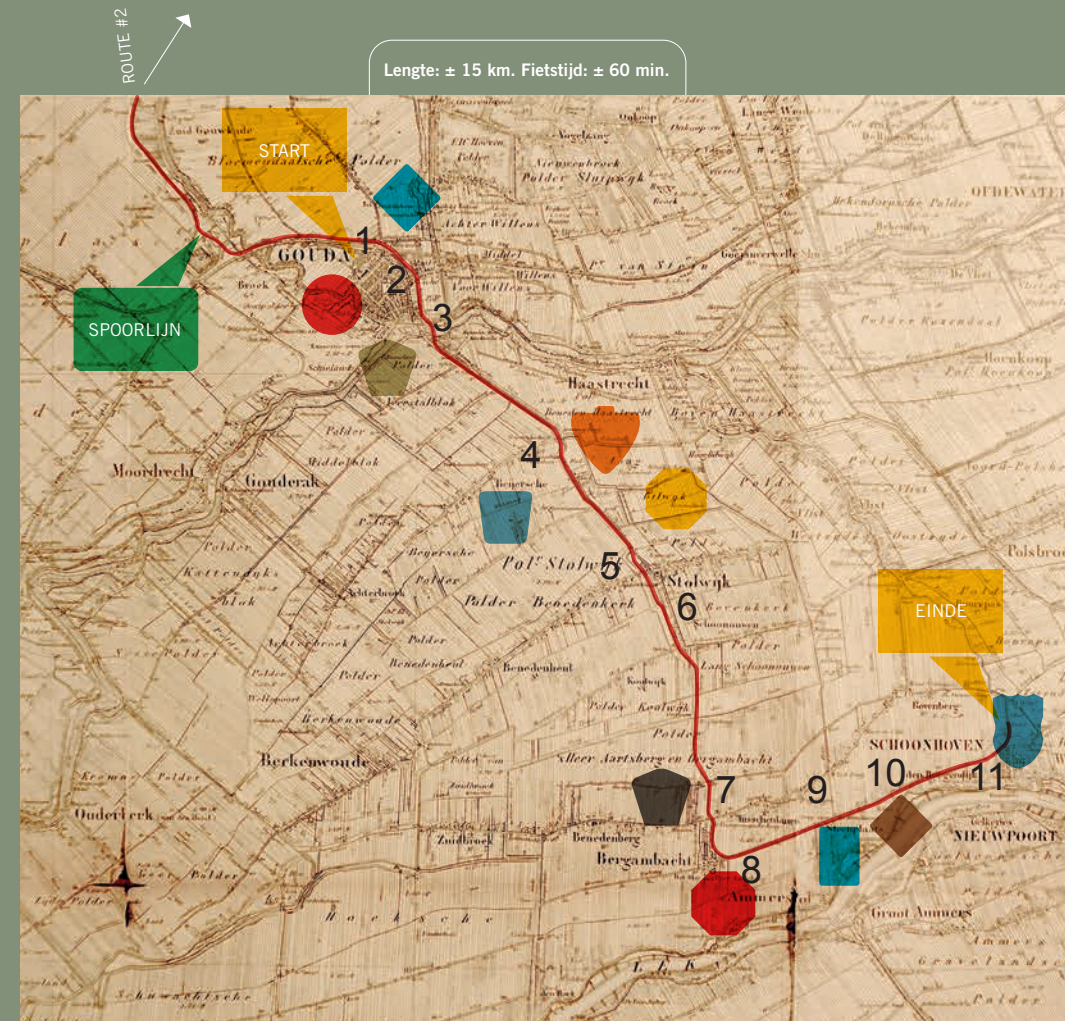
Treinen per dag ma/vr.: Bij aanvang vijf ritten in beide richtingen. In de jaren dertig van de twintigste eeuw waren dat dertien ritten per dag in beide richtingen.

Ondergrond en basis voor de spoorlijn: Slap veen, een veenbodem zonder draagkracht.

Tegenvallers aanleg: Veel hogere kosten door onteigeningen en problemen met het aanleggen van de zanddijk met een lege kas tot gevolg. Er werd vijfmaal zoveel zand (in totaal 880.000m³) gebruikt voor de aanleg dan vooraf begroot.

La Désiree van Schoonhoven¹ 'Er is naar deze spoorverbinding verlangd, gesnakt, mogen wij wel zeggen', schrijft een journalist van de Schoonhovense krant op de 14 november 1914¹. Deze zin verwoordt heel duidelijk de gevoelens van de Schoonhovenaren op het moment van de opening. Uit de vijfenveertigjarige geschiedenis voorafgaande aan die dag blijkt iedere keer weer dat Schoonhoven niet kon wachten tot het lijntje er was. Of de raad en het speciaal daartoe ingestelde actiecomité reden had om ongeduldig te zijn, is de vraag. De ervaring bij andere spoorlijnen leert dat het ook nog veel langer kon duren. Om haar wens kracht bij te zetten, zegt Schoonhoven bij iedere nieuwe *concessieaanvraag*, vergunningsaanvraag, voor een lokaalspoorlijn forse bedragen toe ter ondersteuning van de plannen. Het afgelegen Schoonhoven is blij met deze particuliere initiatieven, maar zag vele plannen aan zich voorbijgaan. Zelfs als dan eindelijk de concessie is verleend en gestart wordt met de aanleg, wordt hun geduld weer op de proef gesteld. De bodem van Krimpenerwaard is slap en instabiel. De problemen bij de aanleg stapelen zich op. Zelfs Schoonhoven kan dan niet meer bijdragen aan de oplossing. Het Rijk neemt de lijn over en regelt de exploitatie. Uiteindelijk rijdt er tussen de twee wereldoorlogen toch nog een trein tussen Gouda en Schoonhoven.

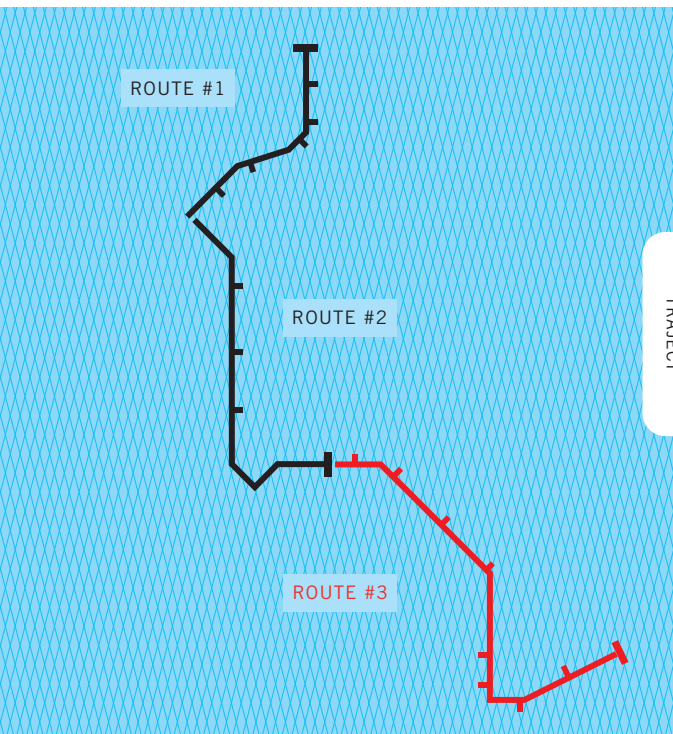
Vooraf De eerste aanvraag voor een spoorlijn dateerde al uit 1869 en zou de regio Langstraat in Brabant met Gouda moeten verbinden. Het gebied dat grofweg was gelegen tussen Geertruidenberg en 's Hertogenbosch was van oudsher het centrum voor de leer- en schoenenindustrie. De spoorverbinding was bedoeld om de nijverheid van de Krimpenerwaard en marktcentrum Gouda te verbinden met de nijverheid van Brabant. Hoewel het economisch plan hierachter goed was, kwamen de plannen niet van de grond. Het idee voor een lokaal spoor viel daarna helemaal stil. Het zou twintig jaar duren voor een nieuw plan voor een spoorverbinding werd gepresenteerd. Wanneer ook dit plan niet verder komt, richt Schoonhoven in 1874 een actiecomité op dat zich inzet voor het realiseren van een spoorlijn. Ieder plan voor een spoorverbinding met een halte in Schoonhoven werd daarbij omarmd. Tot aan 1887 volgden verschillende plannen elkaar op, waaronder zelfs een internationale verbinding met Munster. Schoonhoven toonde steeds opnieuw haar enthousiasme door fikse bedragen toe te zeggen, variërend tussen fl. 22.000 en fl. 60.000. Het plan dat in 1887 werd ingediend, leverde voor het eerst in heel de Krimpenerwaard rumoer op. Naast



MAAKBAAR LANDSCHAP ← Een landschap van vooruitgang → 77

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1 GOUDA STATION → 81 | 6 STOLWIJK KOOLWIJK → 103 |
| 2 GOUDA KARNEMELKSLOOT → 81 | 7 BERGAMBACHT HUISWEG → 104 |
| • Middeleeuws wegennet ← 83 | 8 BERGAMBACHT DORP → 104 |
| • Veiligheid in de stad ← 86 | • Aanpassingsvermogen ← 105 |
| 3 STOLWIJKERSLUIJ → 89 | 9 AMMERSTOL → 107 |
| • Politiek, pragmatisme en pure pech ← 89 | • Tussen welvaart en armoede ← 107 |
| 4 BEIJERSCHEWEG → 92 | • De eeuwige bedreiging ← 111 |
| • De man en zijn eend ← 94 | 10 DE HEM → 114 |
| • Functioneel landschap ← 97 | • Bolwerk van moderne devotie ← 114 |
| 5 STOLWIJK DORP → 102 | 11 SCHOONHOVEN → 118 |
| • De vruchten van de koe ← 102 | • Bescherming van Holland ← 121 |

BRONNEN → 128



ROUTE #3 SPECIFICATIES

Schoonhoven zegden ook Bergambacht, Stolwijk en Ammerstol bedragen toe. Als gevolg daarvan richtten deze dorpskernen eigen actiecomités op om de planontwikkeling te bevorderen. In die periode diende een tweede partij, waarschijnlijk aangemoedigd door het enthousiasme van de dorpen, een goedkoper plan in. Het werd daardoor onduidelijk of en wie de concessie zou krijgen.

Druk Voor Schoonhoven was de nieuwe onduidelijkheid aanleiding haar financiële toezegging voor het eerste, maar duurdere plan te verhogen naar fl. 75.000. Op het begrote totaalbedrag van fl. 675.000 een goed startbedrag, maar lang niet voldoende. De kosten voor deze spoorverbinding waren overigens exorbitant hoog. Per kilometer kostte de aanleg fl. 38.000. De verhoging van de toezegging hielp het proces niet echt versnellen. Voor het verder ontwikkelen van het plan en het verkrijgen van een concessie was het noodzakelijk een naamloze vennootschap op te richten, de Krimpenerwaard N.V.. Dat proces duurt voort tot in 1894. Nadat de minister de concessie had verleend, kon gestart worden met het werven van aandeelhouders en subsidieverstrekters. Het lange voortraject voor het verkrijgen van de benodigde financiën, was voor een weer nieuwe partij aanleiding om een nieuw plan in te dienen. Eén die ook nog eens vele malen goedkoper was dan het plan waarvoor de concessie was afgegeven. Schoonhoven was klaar met het voortsukkelende proces en nam een ingrijpend besluit. Ze trok al haar eerdere toezeggingen in en ging in zee met deze nieuwe partij. Zo ontstond in samenwerking met de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen (M.E.T.) het plan voor een tramspoor in plaats van een lokaal treinspoor. Omdat dit plan zo veel goedkoper was en het eerdere plan door het terugtrekken van de toezegging van Schoonhoven financieel niet meer haalbaar was, kreeg het plan van de M.E.T. een concessie van de minister.

Realisatie In 1902 was het dan eindelijk zo ver. De wens voor een spoorlijn werd werkelijkheid. Er werd voortvarend gestart met de aanleg van bruggen en stations tussen Gouda en Schoonhoven. Maar het draaide uit op een drama. De kosten voor de laatste landonteigeningen liepen enorm op en vervolgens ging het ook nog helemaal mis met de aanleg van de zanddijk, waarop het spoor moest komen te liggen. Het zand verdween volledig in het veen en kwam onder andere in de sloten weer naar boven. Na een jaar bouwen werd de bouw stilgelegd. Alle hoop dat er ooit een trein of tram in Schoonhoven zou stoppen, leek vervlogen. De tegenvallers hadden het beschikbare budget verzwolgen. Het aangelegde stuk spoorlijn was

onbruikbaar en leek meer op een achtbaan. Zeven jaar lang werd er gepraat en onderhandeld over een oplossing. Zeven lange jaren waarin de aangelegde spoorbaan steeds verder achteruitging en de dorpen en steden aan de lijn moesten wachten op een volgende stap. In 1910 viel dan eindelijk een besluit. Het Rijk besloot de spoorbaan tegen een vergoeding van fl. 285.000 van de M.E.T. over te nemen. Het eerder aangelegde smalspoor was in die zeven jaar dusdanig verslechterd dat het geheel opnieuw moest worden gelegd. Het Staatsspoor nam de exploitatie op zich. In 1910 werd het werk hervat en het smalspoor omgebouwd tot normaalspoor. Vier jaar later, op 14 november 1914, konden de inwoners van Schoonhoven en de andere dorpen aan de spoorlijn zich eindelijk verheugen op de eerste stoomwolven in het polderlandschap. Hoewel de feestvreugde door de Eerste Wereldoorlog en de vele tegenslagen werd overschaduwd, stonden er langs het traject toch vele geïnteresseerden. Aan de gevels van de huizen wapperde de Nederlandse vlag. De blijdschap van die eerste rit komt waarschijnlijk het beste tot uiting in de naam die de tram meekreeg, La Desirée ofwel *de Gewenste*.



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
9e Kl.															NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN.		3e Kl.
Stoomtram Gouda—Schoonhoven.																	
Jan.	Ammerstol	den Hem	Schoonhoven	Juli													
Febr.	Bergambacht	Huisweg	Stolwijk	Aug.													
Mrt.	Beijersche weg	Karnemelksloot	Stolwijkersluis	Sept.													
April	Gouda	Koolwijk		Oct.													
Mei				Nov.													
Juni	Contramerk. Kosteloos.			Dec.													
18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31																	

Dit contramerk, afgegeven door den conducteur tegen intrekking van een plaatsbewijs, is uitsluitend geldig op den dag van afgifte voor een enkele reis tusschen de twee stations en in de klasse, welke aan de voorzijde met potlood zijn doorgehaald.
Het is op aanvraag van het controle-personeel te toonen en af te geven.



1/ machinist Koudstaal 2/ de conducteur
3/ de stationschef 4/ een notabele

TIP!
JEUGD-HERINNERINGEN
PAG 118

Jeugtherinneringen De laatste rit van 'Bello', was een waardige. Mevrouw W. Nielsen-Woudenberg weet het zich nog goed te herinneren. Het treintje werd zo liefkozend genoemd door de Schoonhovenaren vanwege zijn kenmerkende stoomfluitje, dat leek op het keffen van een hondje. De naam stond ook op de zijkant.



SLAP VEEN Boringmonster



Karnemelksloot, Gouda

Station, Locaalspoor Gouda-Schoonhoven



GOUDA, KARNEMELKSLOOT

MIDDELEEUWS WEGENNET

Plaats: Gouda, Karnemelksloot

Adres: Blekerssingel, ter hoogte van de Lange Tiendeweg

Kenmerken: Stelsel van sloten, weteringen en stadsgrachten

Drie dagen in de file om Gouda te passeren. Men had er in de middeleeuwen veel verfraging voor over om via een veilige route te varen. Het omzeilen van de file kon via open zee, maar die route werd geteisterd door piraterij, oorlogen en verraderlijke stormen of via een sluiproute met obstakels. Geen best alternatief. Hierdoor kon Gouda uitgroeien tot het knooppunt van de internationale scheepvaart binnen een netwerk van grote en kleine waterwegen. Vanuit de Oostzeelanden, Duitsland, Frankrijk en Vlaanderen kwamen grote ladingen hout, wol, graan en vlas door de stad. Maar ook de lokale boeren kwamen via de kleine sloten en weteringen met hun handelswaar naar de Goudse markten. Daarnaast was er dan nog het personenvervoer over water en de oorlogsschepen die zich moesten verplaatsen. Alles krioelde door elkaar heen. Gouda hield de chaos op de stadsgrachten maar al te graag in stand. Want hoe langer de files duurde, hoe langer men in de stad verbleef. Niet alleen moest men tol betalen om de stad in te komen, ook zat er een groot voordeel in voor de lokale middenstanders. De schippers hadden gedurende hun verblijf in Gouda voedsel en een verblijfplaats nodig. Gouda bloeide op door de waterfiles.

→ Fiets in oostelijke richting tot aan de kruising. Sla rechtsaf de Spoorstraat in en ga onder het spoor door. Sla bij de verkeerslichten linksaf naar de Boelenskade. Volg de Boelenskade tot aan de ophaalbrug over de Karnemelksloot.



DRIE DAGEN
IN DE FILE
OM
GOUDA
TE
PASSEREN

Infrastructuur De Middeleeuwse infrastructuur bestond uit een systeem van land- en waterwegen, waarvan de laatste verreweg de belangrijkste waren. Landwegen waren tot ver in de negentiende eeuw onverhard. De wegen bestonden in het westen van het land overwegend uit lagen klei en slijk. Het is niet moeilijk te bedenken hoe deze wegen in natte periodes vol plassen stonden of bedekt waren met een dikke laag blubber. In de zomer veranderden deze wegen in harde hobbelige kleilagen. Zowel te voet als met paard en wagen waren deze het grootste deel van het jaar onbegaanbaar. Het vervoeren van goederen en personen over water werd beschouwd als de snelste en meest comfortabele manier van reizen. Echt snel was het daarentegen niet, omdat men grotendeels afhankelijk was van de wind. Een reis tussen Schoonhoven en Utrecht duurde al snel een hele dag. Dit veranderde met de komst van trekvaartdiensten in de zeventiende eeuw. Doordat een schip werd getrokken door een paard of persoon was bekend hoe lang een reis ging duren.

Voor de handelsscheepvaart had vervoer per water meerdere voordelen. De capaciteit van een schip

is vele malen hoger dan die van paard en wagen. Daarnaast kon de hele reis per schip worden afgelegd, zonder dat er vaak overslag nodig was tussen verschillende vervoersmiddelen.

Internationaal Gouda werd al snel een belangrijk internationaal knooppunt in de handel tussen de verschillende omringende landen. Dit kwam door de ligging op het knooppunt van de Gouwe en de Hollandse IJssel. Daarnaast liep de dertiende-eeuwse verplichte handelsroute tussen Maas en IJ, de *Binnen dunen*-route, dwars door Gouda heen. De Graven van Holland gaven andere steden in Europa toestemming om gebruik te maken van deze vaarroute. Alleen al de hoge tolleren voor het passeren van steden leverden zowel de Graven van Holland als de steden langs de route veel inkomsten op. Omdat het de enige veilige binnendoor-route zonder obstakels was, was het druk en ontstonden er voor de sluisen van Gouda lange files. Hierdoor kon het drie dagen duren om door Gouda heen te varen. Dit werd pas een probleem toen stadhouder Willem van Oranje zijn oorlogsschepen eind zestiende eeuw snel via de Binnen Dunen-route naar



'EEN SCHIP MET ZURE APPELEN'
TEGENSPOED HEBBEN



'OP DE WIND VAN GISTEREN KAN JE VANDAAG NIET ZEILEN'
ZORGEN DAT JE NIET ACHTERLOOPT OP INFORMATIE



↑ Ongedateerde gravure van de stad Gouda

Leiden wilde verplaatsen om Leiden van de Spanjaarden te bevrijden. De file belemmerde ook de doorgang van de oorlogsschepen. Hij eiste een nieuwe vaarweg om Gouda heen, een soort ringweg om een grote stad. Na veel morren werd de Mallegatssluis aan de zuidzijde van de stad aangelegd, zodat schepen via de Turfsingel om de stad heen konden. Het gebruik was alleen toegestaan voor oorlogsschepen. Koopvaardijsschepen moesten verplicht door het centrum van Gouda. Na veel druk vanuit de steden Amsterdam en Rotterdam moest Gouda akkoord gaan met het toelaten van koopvaardijsschepen op de zuidelijke vaarroute. Dat ging niet zonder morren. Ze eisten dat alle koopvaardijsschepen een toestemmingsformulier voor gebruik kochten en minimaal drie dagen stil zouden liggen op de nieuwe vaarweg. Zo zouden de inkomsten voor de stad door de wijziging niet te veel dalen.

Lokaal Naast de grote internationale rol die Gouda op het gebied van infrastructuur speelde, was het ook het economisch centrum van de omliggende achterlanden. Op het platteland werden allerlei producten gemaakt die bedoeld waren voor de nationale en internationale markten, zoals de harde Goudse kazen. Via sluis en sloten stond het achterland in verbinding met de stadsgrachten in Gouda en daarmee met de verschillende markten in de stad. De Turfmarkt, de Botermarkt, de Koemarkt, het zijn allemaal straatnaamverwijzingen naar de producten die er ooit werden verkocht. De producten werden per schip aangevoerd door de lokale producenten. Het was in die tijd dan ook niet verwonderlijk om een platte schuit door stadsgrachten van Gouda te zien varen met

daarop enkele koeien of varkens, die onderweg waren naar één van de vele markten.

Karnemelksloot De Karnemelksloot was vanaf het begin van de zeventiende eeuw één van de belangrijkste entrees van de stad voor lokale aanvoer van handelswaar. De vaarweg was oorspronkelijk niet veel meer dan een smalle sloot naast de Tiendeweg. Rond 1600 werd de sloot verbreed door de stad Gouda. Het doel was de boeren uit Reeuwijk en Sluipwijk een snelle toegang te verschaffen tot de stad, zodat de lokale markten vooral binnen Gouda zouden plaatsvinden. De naam van de sloot verwijst naar de kade voor het lossen van zuivel. De schippers konden ook verder de stad in vanaf deze plek. Aan weerszijden van de stadspoort aan de Tiendeweg, de Tiendewegspoort, waren waterdeuren aangebracht. Hiermee konden de boeren zo de stad in. Nog tot ver in de twintigste eeuw, toen de poort allang weg was, was de Karnemelksloot een belangrijke entree voor handelswaar. Maar nu voor de groenten van de tuinders in de omgeving, die in 1903 aan de Houtmansgracht een groenteveiling inrichtten.

Tot slot Doordat vanaf het midden van de negentiende eeuw steeds meer landwegen werden verhard en er spoorlijnen werden aangelegd, verbeterde de vervoersmogelijkheden aanzienlijk. Toen daar begin twintigste eeuw ook nog eens de opkomst van de snelle auto bij kwam, werden de grachten, wetingen en sloten steeds minder belangrijk binnen de infrastructuur. Dat is zo ver afgenomen dat we ons nu niet meer kunnen voorstellen dat we een bootje zouden gebruiken als vervoersmiddel voor kleine afstanden.

VEILIGHEID IN DE STAD

Plaats: Gouda

Adres: Houtmansplantsoen / Lange Thiendeweg

Kenmerken: Archeologische vondst



De imposante poort aan de oostzijde van Gouda was een visitekaartje. Met de grote torens en het zware valhek was het niet alleen een belangrijke entree van de stad. De poort met zijn zware muren diende ook als gevangenis. Een plek waar gemarteld werd en waar mensen in vrijheidsbeperking zaten. In een steeds verder groeiende stad met zijn eigen stadsrechten was dat geen overbodige luxe. Er waren genoeg wetsovertreders, bedelaars en vechtersjassen te vinden. En hoe groter de stad werd, hoe belangrijker het werd om binnen en buiten de stadsmuren orde te houden en overtreders op te pakken. De baljuw en de schout richtten samen met hun schoutsdienaren hun aandacht op de kleine overtreders. Voor het voorkomen van alle grote ongemakken die zich binnen de stad konden voordoen, zoals invallen van rovende groepen of rellen in de stad, kwam de schutterij in actie. Misschien was het toeval en misschien ook niet, maar hun oefenterrein, de Doelen, lag vlak achter de Tiendewegspoort.

Tiendewegspoort Op de stadsplattegrond van Joan Blaeu staan minstens zeven poorten die toegang geven tot de stad Gouda. De Tiendewegspoort was, samen met de Potterspoort, de Kleiwegpoort en de Dijkspoort, het meest imposant. De Tiendewegspoort was voorzien van twee torens met spitsen, daarachter een poortgebouw met zadeldak en een zware valdeur. Op de stadsplattegronden van Gouda is het gebouw mooi en naar waarheid ingetekend. In de veertiende eeuw werd het al aangeduid als *Het Steen*, de gevangenis. Toch had deze niet veel verschillende cellen. Het vonnis voor opsluiting op *water en brood* in het *castimentshuyskens* van de Tiendewegspoort¹ werd niet heel vaak gegeven. Onderhoud van gevangenen kostte geld en dat wilde de stad liever niet betalen. Onderdeel van de straf was dan ook vaak het betalen van de kosten van de straf. Meestal waren de straffen echter gericht op het verbannen van de overtreder of werd overgegaan op lijfelijke straffen. Dat gold ook voor de veertienjarige Cornelis Henrix. Hij werd op 5 oktober 1596 veroordeeld tot geseling in een besloten kamer van de poort².

Orde in de stad Voor kleine delicten hadden de baljuw, schout en schepenen de *schoutsdienaren* tot hun beschikking. Deze werden ingezet om de overtreders op te halen en naar het gerecht of de gevangenis te brengen. Zij waren de vroegste vorm van de politie. Hoewel ze vooral op juridische procedures waren gericht, hadden ze in sommige steden ook nevenfuncties. In Amsterdam bijvoorbeeld waren de schoutsdienaren tot aan de Reformatie belast met het uitbaten van enkele bordelen, die in bezit van de stad waren. Voor de ordehandhaving en nachtelijke patrouilles was een apart gilde in de stad: *De schutterij*. In het werk van deze burgerlijke militia waren de verschillende functies van leger, politie en brandweer met elkaar vervlochten. Ze beschermden de stad tegen aanvallen van buitenaf, maar hielpen ook als er brand was,

dijken bewaakt moesten worden en de orde verstoord dreigde te worden.

Sint Jorisgilde De Goudse schutterij komt al in het midden van de veertiende eeuw in de archieven voor. Een eeuw later zijn er zelfs zo'n honderd schutters met kruis- en voetbogen in Gouda. Wanneer ze precies als een georganiseerd gilde zijn ontstaan, is niet bekend. Het zal net als in vele andere steden samen hebben gehangen met de ontwikkeling van de stad en het verkrijgen van de stadsrechten. Hierdoor krijgt een stad veel zelfstandigheid en komt ze los te staan van de oorspronkelijke landsheer en zijn bescherming. Om zich te kunnen blijven beschermen, begint zich een interne ordehandhaving te ontwikkelen. De naam van het oudste schuttersgilde, het Sint Jorisgilde, kwam voort uit de rooms katholieke geloofsovertuiging van de gildeleden. Het was een gilde met aanzien. Alleen als je zelf voldoende middelen had om kledij en een wapenuitrusting te kopen, kon je toetreden. Het was voor sommige burgers ook een middel om te proberen, via aansluiting bij het gilde, meer aanzien binnen de samenleving te verwerven.

Halverwege de zestiende eeuw wordt door Karel V een nieuwe wet ingesteld, die de structuur van de schuttersgilden moest verbeteren. Er gold een dienstplicht voor de volwassen mannen tussen achttien en zestig jaar en met een vermogen van minimaal zeshonderd gulden. Naast de werkende schutters was er ook een groep die alleen contribuant was³. Deze nieuwe schutterij had zevenhonderdvijftig manschappen. Om overzicht te houden en elkaar niet in de weg te zitten, was de stad verdeeld over *vier compagnieën* of *vendels*. Deze droegen de naam van de wijken: Oosthaven, Westhaven, Gouwe en Markt. Aan iedere compagnie was een eigen kleur gekoppeld: rood, blauw, wit en oranje. De kleur van de compagnie kwam terug in de sjerp van hun kleding, zodat in een oogopslag duidelijk was tot welke compagnie men behoorde.

→ Fiets over de brug en sla rechtsaf op de Karnemelksloot. Fiets tot aan de kruising van met de Bleeksingel/Fluwelensingel en de Lange Thiendeweg.



BALJUW
stadsbestuurder

SCHOUT EN SCHEPEN
Zoiets als de burgemeester en wethouders

Fundament
Tiendewegspoort tijdens de opgraving door BAAC. →



↑ Joan Blaeu, Gouda ↓ Gijsbert Johannes Verspuy, Tiendewegspoort Gouda



Archeologische vondst In 2013 werd een archeologisch veldonderzoek uitgevoerd bij de Tiendewegbrug. Bij dit onderzoek bleek dat bij het slopen van de Tiendewegspoort in 1854/1855 niet alle delen helemaal waren verwijderd. Tot ieders verbazing lag onder de brughoofden van de huidige brug nog het fundament van de Tiendewegspoort. Deze bestond uit grote orangerode, zachte bakstenen. Op basis van het steenformaat denken de archeologen dat het fundament uit de laatste kwart van de veertiende of eerste kwart van de vijftiende eeuw dateert⁵. Er was geen aanleiding de fundamenten op te graven, dus deze liggen nu nog steeds onder het maaiveld als herinnering aan de lange geschiedenis van Gouda.



↑ Vijf officieren van een Goudse schutterij. *De krijgsraad der Goudse schutterij* onder leiding van kolonel Govert Suijs. Schuttersstuk Ferdinand Bol, Gouda 1653.

Sint Sebastiaangilde Naast het Sint Jorisgilde ontstond in de middeleeuwen ook het Sint Sebastiaangilde. Dit gilde was minder in aanzien. Vooral door hun wapen, de handboog. Vanwege het beperkte aanzien was deze gilde minder populair en kwam het snel in verval. Als redding van het gilde probeerde men nog over te stappen op een vuurwapen, *het clover*. Dit wapen bestond uit een eenvoudige loop die massieve kogels kon afvuren. Het Sint Sebastiaangilde dankte hier haar naam 'kloveniersgilde' aan. In 1527 werden er in Gouda twee kloveniersgilden opgericht. Halverwege de zestiende eeuw gaf Karel V toestemming om driehonderd gildeleden te hebben. Ze mochten ook één keer per maand schietoefeningen uitvoeren. Aan het einde van diezelfde eeuw werd de grond van de Kloveniersdoelen verkocht door de gemeente⁴. Dit duidt erop dat de het gilde daarmee ook was opgeheven.

Tot slot In de zeventiende eeuw verlieten de schutters steeds vaker de stad en werden ze ingezet naast het staatsleger. In deze tijd kreeg het gilde een zekere decadentie over zich, die waarschijnlijk te wijten was aan de elitaire maatschappelijke positie van de leden van het gilde. Er werden zeer kostbare diners georganiseerd voor de officieren en kolonels. Om zichzelf voor de toekomst te vereeuwigen, werden fraaie schuttersstukken geschilderd door beroemde schilders. Er zijn er zeven van bewaard gebleven. Allemaal komen ze uit het gebouw van de Sint Jorisdoelen aan de Doelenstraat.

De Sint Jorisgilden hebben het tot aan 1795 volgehouden. In dat jaar werden ze opgeheven en vervangen door een gewapende burgermacht. Koning Willem I verving deze gewapende burgermacht door een stadsgarnizoen aangevuld met een vrijwillige burgermacht. Uiteindelijk gingen deze verschillende vormen allemaal over in het huidige leger.

Sint Joris en Sint Sebastiaan zijn niet toevallig gekozen als patroonheiligen voor twee schuttersgilden. Hun persoonlijke geschiedenis had een sterke relatie met de rol en wapens van de beide gilden. Beide heiligen vochten tegen het onrecht dat christenen werd aangedaan. In het leven van Sint Joris lag de nadruk op het overwinnen van het kwaad. Het verhaal luidt dat een stad in Libië werd geteisterd door een draak, het kwaad. Deze eiste offers. In eerste instantie schapen, maar al snel ging hij over op het verorberen van maagden. In ruil voor de bekering van alle inwoners trok de moedige en krijgsvaardige Joris ten strijde tegen de draak. Natuurlijk overwon hij deze. Door deze patroonheilige

te kiezen verwijzen de schutters naar hun eigen moed en rol binnen de samenleving. Sint Sebastiaan woonde in Rome en was ook een christen, maar in het geheim. De Romeinse keizer Diocletianus verbood het christelijke geloof. Sebastiaan trok zich er niets van aan en probeerde met preken en verzet de onrechtvaardigheid tegen de christenen te stoppen. Vanwege deze handelingen werd hij door de Romeinen als straf doorzeefd met pijlen. Sint Sebastiaan was daarmee een held die streed voor rechtvaardigheid. De verwijzing naar de pijlen komt ook terug in het Sint Sebastiaangilde. Hun voornaamste wapen was een (hand)boog.

3 STOLWIJKERSLUIS

Plaats station Net na de brug over de Hollandse IJssel, aan de westzijde van het spoor. Het wachthuisje is gesloopt.
Bijzonderheden Dit station was niet meer dan een halteplaats met een klein wachthuisje met een houten frame en schuingeplaatst wit latwerk.

POLITIEK, PRAGMATISME EN PURE PECH



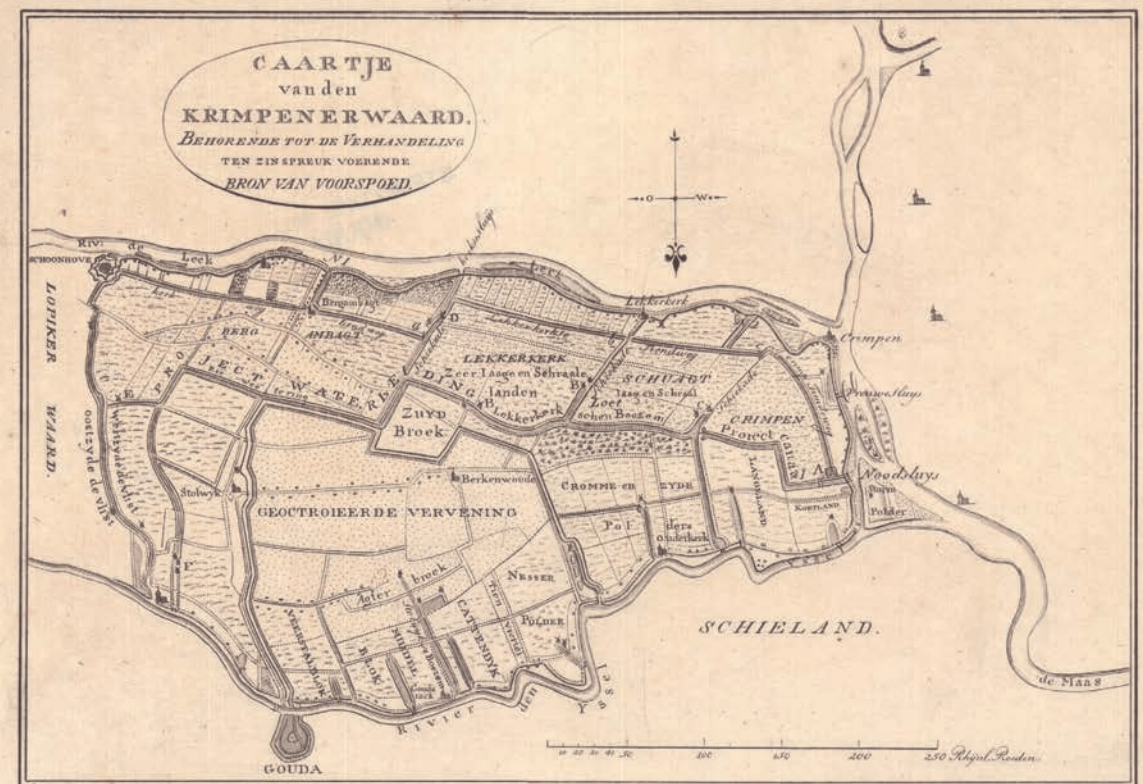
Plaats: Gouda
Plaats: Stolwijkersluis
Kenmerken: Schutsluis met vaarten rondom polder.

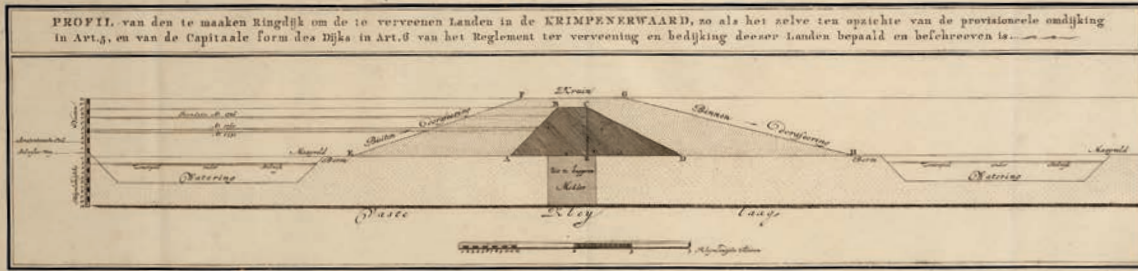
Te weinig geld, nog minder animo, een ondeugdelijke stoommachine om water weg te pompen en een te slechte veenkwaliteit. Dit was in kernwoorden de conclusie van het rapport uit 1850 van de onderzoekscommissie, die de gang van zaken rondom de niet uitgevoerde geotrooieerde verving van de Krimpenerwaard moest onderzoeken. Tenminste, dit waren de oorzaken volgens het rapport. Maar hoe was het zo gekomen en was dit wel de ware oorzaak? Er was immers gestart met het aanleggen van een sluis, de Stolwijkersluis, en een ringvaart. Nog eens goed naar de geschiedenis kijkend, lijkt de reden voor het nooit uitvoeren van deze verving, die de revitalisatie van de Krimpenerwaard moest worden, in de kern een andere oorzaak te hebben gehad.

→ Sla linksaf de Fluwelensingel op. Het spoor liep oorspronkelijk achter de huizen aan deze singel. Volg deze weg tot aan de Goejanverwelledijk. Steek deze over en sla linksaf en vervolgens rechtsaf over de brug. Sla bij de rotonde rechtsaf de Gouderaksedijk op. Fiets 220 meter tot aan de Stolwijksevaart en de Stolwijkersluis.



↓ Kaartje van de geotrooieerde verving van de Krimpenerwaard, ca. 1800.





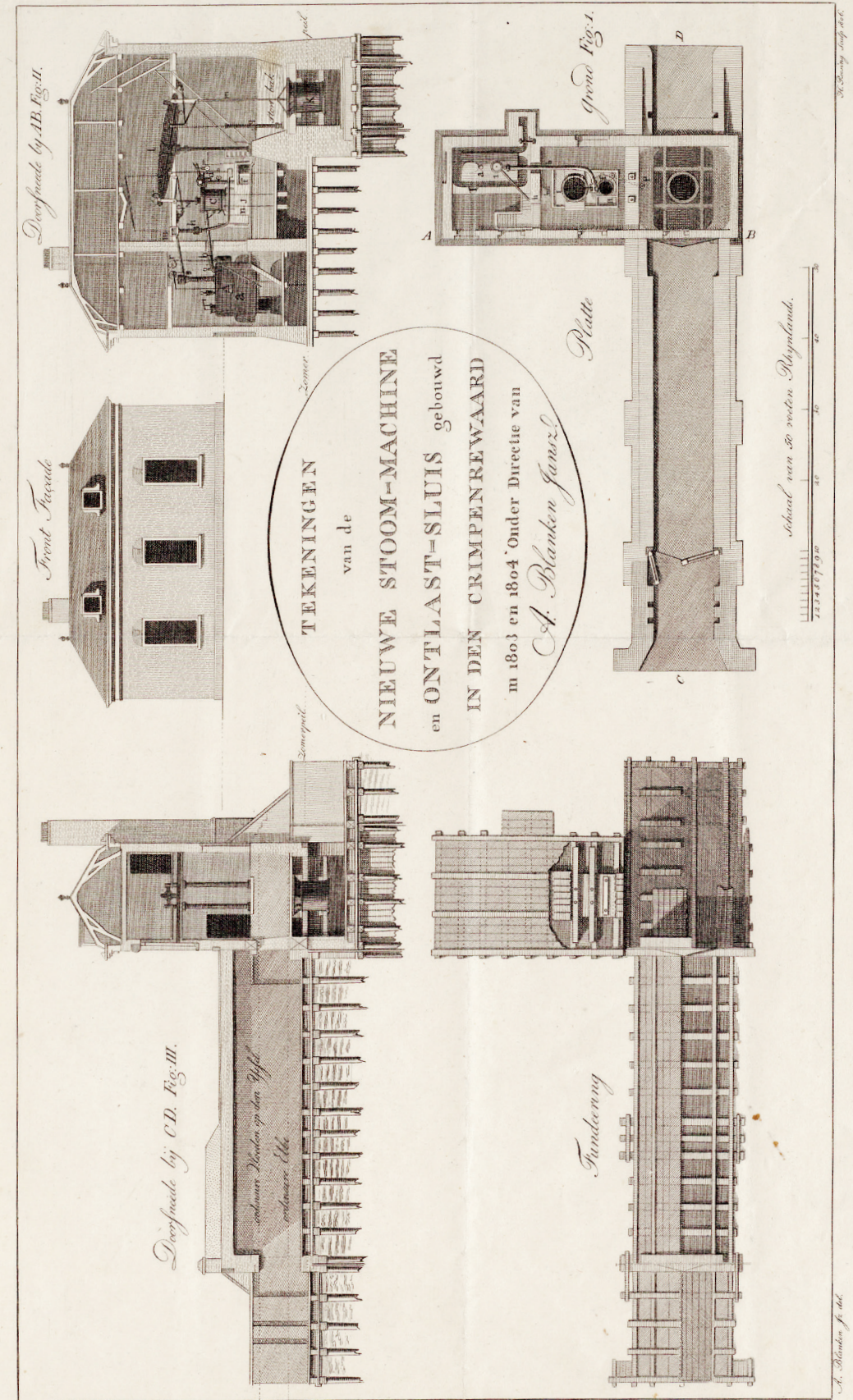
↑ Profiel van de ringdijk om de verveening van de Krimpenerwaard, 1806.
De nieuwe stoommachine voor de Krimpenerwaard door A. Blanken Jansz, 1806 →

Verveningen Krimpenerwaard In grote delen van Zuid-Holland werd al vanaf de ijzertijd verveend als bron voor zoutwinning. Naarmate de bevolking en de steden groeiden, nam de vraag naar turf als brandstof toe. Er werd afgegraven tot het waterpeil. Met het uitvinden van de baggerbeugel in 1530 kon ook onder waterpeil veen gewonnen worden. Zo kon nog meer geld worden verdiend met het uitvenen van een gebied, maar met grote gevolgen voor het landschap. Als gevolg van het ontstaan van grote veenplassen, werden regels verbonden aan de verveening. Verveningen mochten alleen nog op basis van een octrooi worden uitgevoerd. Hierin stonden regels over de afbakening van een gebied, de inpoldering en de infrastructuur. In de Krimpenerwaard werd er nooit op grote schaal verveend. De boeren in het gebied maakten alleen veenputten en verbreedden sloten om voor eigen gebruik veen te winnen.

De plannen In de achttiende eeuw was de Krimpenerwaard door een reeks van overstromingen en een uitbraak van runderpest in economisch zwaar weer geraakt. Grote delen van het gebied waren in wildernissen en onland¹ getransformeerd. Petrus Verhoeff kwam daarom in 1778 met een plan om de Krimpenerwaard op economisch vlak weer te revitaliseren. Hij stelde voor een groot deel van de uitgestrekte veenmoerassen af te graven om turf te winnen. Een deel van het geld dat met deze verveening zou worden verdiend, zou vervolgens gebruikt worden om de ontstane veenplassen droog te malen en in cultuur te brengen. Onder het veen

was immers vruchtbare, vette kleigrond te vinden. Deze was uitermate geschikt voor landbouw en de hele ontwikkeling zou de grond aanzienlijk waardevoller maken. Verhoeff stelde in een memorie bij het plan dat de grondwaarde door verveening verdertigvoudigd zou worden: van een schamele tweehonderd gulden per morgen² naar zesduizend gulden per morgen. Het kon niet anders dan dat dit idee in goede aarde zou vallen. Cornelis Redelijkheid werd daarom belast met het uitwerken van het plan naar de wensen van de grondeigenaren binnen het gebied. De belangrijkste wijzigingen betrof de verkleining van de oppervlakte van het te vervenen gebied van zeventuizend naar tweeduizend Zuid-Hollandse morgen. Daarnaast werden er garanties afgegeven voor het naleven van de belofte om het eenmaal verveende gebied ook daadwerkelijk droog te malen. Dit was voor veel van de betrokkenen een vereiste. Zij wilden voorkomen dat er een grote veenplas zou ontstaan. In andere gebieden vormde deze bij storm een bedreiging voor de inwoners van de polder. Overstromingen en verwoestingen waren daar het gevolg van geweest.

Octrooi Uiteindelijk wist Redelijkheid de bezwaren van de betrokkenen te weerleggen. In januari 1782 was het dan eindelijk zo ver dat een octrooi kon worden aangevraagd voor de verveening. Het was de start van een jarenlange procedure. Verscheidene instanties bogen zich over de aanvraag, maar het octrooi kwam niet dichterbij. Eén van de belangrijkste redenen hiervoor lag in de grote geopolitieke



veranderingen. De inval van Pruisen, in 1787, zorgde ervoor dat de Staten van Holland en West-Friesland geen tijd hadden om zich te buigen over de octrooiaanvraag. Het verzoek voor een octrooi voor de vervening werd pas weer na de Bataafse Omwenteling in 1795, en de daarbij behorende bestuurlijke vernieuwingen, opnieuw door de initiatiefnemers ingediend. Ditmaal had het verzoek meer succes. In 1797, bijna twintig jaar na de eerste plannen, werd het octrooi verleend en kon eindelijk met de vervening worden begonnen.

Onwil De vervening werd gestart op basis van het concept-regelement uit 1784. Er werden enkele aanpassingen doorgevoerd vanwege de technische innovaties die hadden plaatsgevonden. Zo werden de te bouwen poldermolens vervangen door een stoomgemaal om het waterpeil te reguleren. In 1804 werd gestart met het aanleggen van de onderliggende infrastructuur van de vervening, zoals de ringvaart en de Stolwijkersluis. Het geld hiervoor werd gedeeltematig geleend. Maar veel verder dan dit kwam de vervening niet van de grond. Een van de grootste problemen was dat de lange aanloop naar de daadwerkelijke start van het project ertoe had geleid dat de animo onder de betrokkenen was afgenomen. Veel eigenaren wilden niet meer tot vervening overgaan. Als noodoplossing werd een dwangmiddel uit het regelement ingezet: loting om eigenaren te verplichten de vervening op hun land te starten. Ook dwang kon de vervening niet meer tot een succes maken. Al snel werd het project onhoudbaar door de financiële lasten, die voortkwamen uit de leningen. Om de impasse en de wantoestanden in het gebied in kaart te brengen, werd in 1816 een onderzoek uitgevoerd. Ondanks dat daar allerlei aanbevelingen uit kwamen, viel in 1820 definitief het doek voor de vervening. De grootste opgave waar de initiatiefnemers nu voor stonden was het regelen van een akkoord met de schuldeisers in de voorgenomen vervening. Er volgde een lange

financiële afwikkeling van het gefaalde project, die tot ver in de negentiende eeuw doorliep.

Oorzaken Wat is uiteindelijk de reden geweest dat de vervening niet van de grond kwam? Een rapport uit 1850 geeft onder meer de slechte kwaliteit van de gewonnen turf en de aangelegde werken, een markt waarin het aanbod de vraag oversteeg en de kosten als redenen voor het falen van de vervening. Dat dit rapport niet helemaal juist kan zijn, blijkt uit het feit dat er op dat moment op veel plaatsen in de regio nog succesvol wordt verveend. Maar ook wordt in 1808 nog lof uitgesproken over de stoommachine en de infrastructuur. De hoge kosten, gecombineerd met de gebrekkige opbrengsten uit de vervening en de onwil van de ingezetenen om tot grootschalige vervening over te gaan, worden wel al voor 1850 als oorzaken voor het falen genoemd. Maar had het project van de vervening van de Krimpenerwaard er niet anders uit gezien als er niet zo'n moeizame aanloop naar de vervening was geweest? De politieke omwenteling leidde tot de onwil van de betrokkenen om nog aan de vervening te starten. De werkelijke oorzaak van het mislukken van de vervening was dus eerder het gevolg van pure pech en de politieke instabiliteit aan het einde van de achttiende eeuw.

Tot slot Grote delen van Zuid-Holland zijn door de eeuwen heen verveend en drooggemaakt. De Krimpenerwaard is hierin een uitzondering. Hierdoor heeft de Krimpenerwaard een uniek landschap waarin sinds de tiende eeuw geen grote transformaties hebben plaatsgevonden. Ook de grootschalige ruilverkaveling in het midden van de twintigste eeuw is aan de Krimpenerwaard voorbijgegaan. Het landschap biedt hierdoor inzicht in het landschap van de Grote Ontginning met alle daarbij horende ruimtelijke kenmerken, zoals verkavelingspatronen uit verschillende ontginningsfasen, tiendwegen en kaden.



4 STOLWIJK BEIJERSEWEG

Plaats station Langs de huidige N207 ongeveer ter hoogte van de ophaalbrug bij het Beijersche. Het wachthuisje is gesloopt.

Bijzonderheden Dit station was niet meer dan een halteplaats met een klein wachthuisje met een houten frame en schuingeplaatst wit latwerk. Aan de Goudseweg staat ten noorden van de aansluiting met de N207 nog een voormalig gemetseld dienstgebouwtje van de spoorlijn.



‘Tegen de lokeenden komt mijn gemoed in opstand. Ze dobberen op de plas, schijnbaar van de prins geen kwaad wetend, deze lokeenden, wier eigenlijke taak het is hun mede-eenden in het verderf te storten, over te leveren aan zijn grootste vijand’.

Uit: Rost, N. van,
Reisdagboek uit de Krimpenerwaard.

DE MAN EN ZIJN EEND

DE MAN EN ZIJN EEND

Plaats: Stolwijk, Beijerscheweg

Adres: Oostelijk van de Goudseweg in de polder Laag Bilwijk (tussen de Schenkelkade en de Bilwijkerweg), één complete en ten westen daarvan de restanten van een tweede eendekooi.

Kenmerken Stolwijkse Kooi: Een grote bossage in het verder open polderlandschap. In het hart van de bossages ligt een plas met respectievelijk één en drie vangarmen.

Historische kenmerken: Eendekooien zijn herkenbaar aan een ruim bebost perceel met in het centrum een waterpartij met één of meerdere vangarmen. De vorm van de waterpartij komt meestal overeen met de vorm van een roggenei. Rondom de plas staan rietschermen waarachter de kooiker en zijn hondje zich kunnen verschuilen. De flink gebogen vangarmen zijn overdekt met ijzeren of houten stellages, waarover takken liggen. Meestal is er op het terrein ook een kooikerhuis aanwezig voor opslag van gereedschap en als schuilplaats voor de kooiker.

→ Fiets terug naar de rotonde. Volg de rotonde en sla rechtsaf het fietspad op. Ga bij de volgende rotonde recht door en volg de Goudseweg voor 2,1 kilometer tot aan de Beijersche bocht.

↓



MORGEN

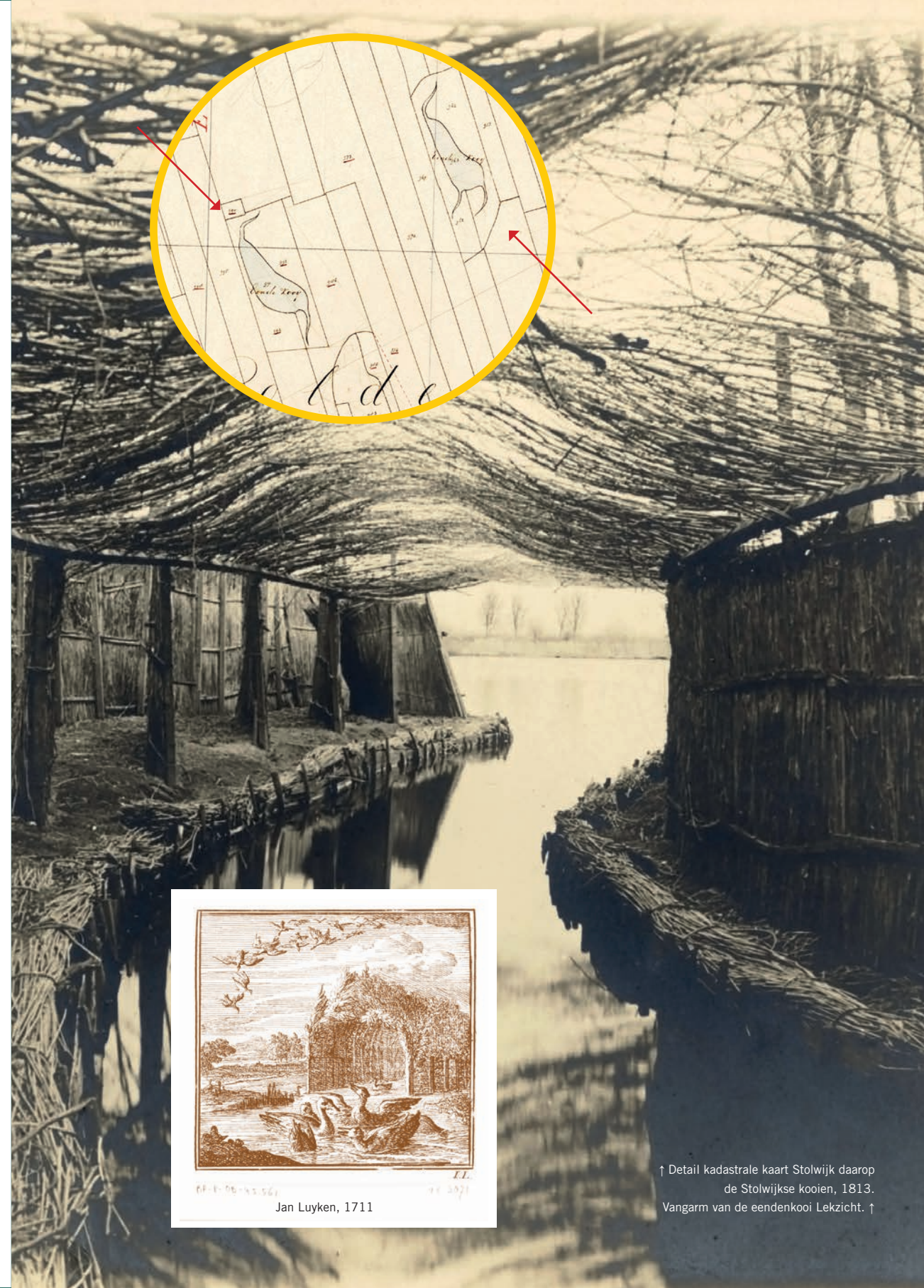
de hoeveelheid grond die een boer in een morgen met een paard kon omploegen.

Een man en zijn hondje sluipen heel stil langs de rietschermen rondom de waterplas. Ze kijken over de waterplas. De man kijkt dan naar de lucht, checkt nog een keer de windrichting en loert dan weer over de waterplas. Met één ferme worp gooit hij voer over het rietscherm. Enkele eenden op de plas zwemmen richting het voer. Net op het moment dat sommige eenden argwaan krijgen, geeft de man zijn hondje een teken. Het hondje huppelt achter de schermen vandaan. Daarna volgt hij zelf. Sommige eenden vliegen van schrik op. Ze vliegen richting een met takken beschut deel. Precies waar de man ze hebben wil. Recht in zijn fuik...

In vroeger tijden De vangst van eenden en andere eendachtigen voor consumptie is eeuwenoud en komt overal ter wereld voor. Het gebruik van een eendekooi als vanginrichting is jonger en dateert in ieder geval uit de zestiende eeuw. De eendekooien, in de vorm zoals ze hier ook liggen, is waarschijnlijk een Nederlandse uitvinding¹. Voor die tijd werden eenden ook gevangen met klapnetten of losse fuiken in ondiepe plassen en in armen van rivieren. De kooi met de plas met vangarmen werd uiteindelijk de meest gebruikte manier, omdat daardoor het gehele jaar eenden gevangen konden worden. De natte bodem van de Krimpenerwaard bood een ideale plaats voor de aanleg van een eendekooi. Een kooiplas werd met de hand gegraven. Soms werd een al bestaande, natuurlijke waterplas gebruikt, zoals een verdiept gelegen stukje land of een wiel van een dijkdoorbraak. Het met de hand uitgraven van een plas was waarschijnlijk nog wel de meest voorkomende manier. De natte veengebieden waren voedselrijk en daardoor een ideale rust- of foerageerplek voor eenden. Naarmate de zestiende eeuw vorderde nam het aantal eendekooien in Nederland toe. Men zou kunnen spreken van een wildgroei. Het noodzaakte Karel V in 1555 een plakkaat uit te vaardigen dat betrekking had op het *regt op eendekooij*². Het recht omvatte twee aspecten. Ten eerste het recht op het mogen vangen van eenden en ten tweede het recht rondom de eendekooi rust te eisen. Dit laatste was van belang om de eenden te lokken. Ze mochten niet opgeschrikt worden door bijvoorbeeld schoten van een jachtgeweer of de harde geluiden van industriemolens. Om dit te garanderen kon

het 'afpalingsrecht' aangevraagd worden, een denkbeeldige cirkel rondom de eendekooi waarbinnen stilte moest heersen. Dit gebied werd letterlijk met palen afgezet, zodat iedereen het ook kon zien. Het aanvragen van het recht op eendekooi betekende niet dat men het kreeg. De aanvrager moest bewijzen dat de kooiplas geen problemen zou veroorzaken in de omgeving en hij moest minimaal acht *morgen* aaneengesloten grond in zijn bezit hebben. De eenden konden anders te veel schade aanrichten aan de gewassen rondom de plas³. Daarnaast moesten veel van de lokale bestuurders, zoals de baljuw en plaatselijke leenmannen er iets van vinden. In het begin was de eendenvangst in kooien een aangelegenheid voor de hoogste sociale klasse. Er was veel land nodig voor het aanleggen van een kooi. Niet alleen vanwege de regels, maar ook vanwege de omvang van een plas met daaromheen een rustgebied. Ook waren de kosten voor de aanleg erg hoog. De plas moest met de hand uitgegraven worden, er moesten rietmatten, een constructie voor de overkapping van de vangarmen en gereedschap aangeschaft worden. En niet te vergeten rondom de plas moest een bos worden aangelegd. Toch is aan de kadastrale gegevens te zien dat aan het begin van de negentiende eeuw de kooiplassen ook in de handen waren van boeren en middenstanders. De beide Stolwijkse kooiplassen waren in die tijd in handen van de metselaar Hermanus Zaanen uit Stolwijk. Het betrof twee kleine zomerkooien, waar vóór 1 november werd gevangen. In die tijd was het beroep van kooiker meer een bijverdienste, dan een echt beroep.

IETS DAT ZICH 'ACHTER DE SCHERMEN' AFSPEELT: IETS DAT UIT HET ZICHT GEBEURT



↑ Detail kadastrale kaart Stolwijk daarop de Stolwijkse kooien, 1813. Vangarm van de eendekooi Lekzicht. ↑

Soepe van Eendvogels HOE MEN DIE MAAKEN ZAL

Neemt twee Eendvogelen, en als die uitgehaald, schoon gemaakt en gewasschen zyn, zo laat ze in een koekepan eens opfruiten, met wat booter, tot dat ze bruin zyn; en dan de borst met wat heele kruidnagelen bestooken; en neemt dan twee bossen prey, en zes struiken andyvie die aan stukken gesneden zyn:

Schild wat raapjes, en snyd die aan dobbelsteentjes, en doet 'er die ook in, na dat alles wel afgewasschen is, en laat eerst de groente met de raapen in de koekepan opfruiten in wat booter, en doet 'er wat bloem van meel onder, en roert het ondertusschen eens om, dat het niet aanbrand; en doet het dan, als het bruin genoeg geworden is, met de Eendvogels in het nat, en laat het zo een uur of twee te zaamen koken, en doet 'er twee kruimen van wittebrooden, fyn gewreven onder, met wat heele peper en zout, en als het gaar genoeg is, zo scheidt het op; is heel goed.

← Recept uit *De volmaakte Hollandse Keukenmeid*, Steven van Esveldt, Amsterdam 1752 (3e druk), p. 128.

↓ → *Keukenstuk*, Meester van de Amsterdamse Bodegón 1610/1625



Plaats: Krimpenerwaard

Adres: Beijerschebocht, kruising Beijerscheweg, Goudseweg en Schenkel en vele andere plekken

Kenmerken: Dijklichamen, weteringen, kaden, tiendwegen en veenweides.

FUNCTIONEEL LANDSCHAP

De uitspraak 'God schiep de aarde, de Hollanders schiepen Holland' wordt zo vaak gebruikt dat het zijn betekenis lijkt te verliezen. Toch is de onderliggende boodschap onlosmakelijk verbonden met het Hollands-Utrechts veenweidegebied. De Hollanders hebben de natuur vanaf de elfde eeuw dusdanig naar hun hand weten te zetten, dat zij als de architecten daarvan gezien kunnen worden. Hoe anders had de leefomgeving eruitgezien als de zij nooit waren begonnen aan het ontginnen van de enorme veenmoerassen in de wildernis van west-Nederland. Iedere centimeter van ons landschap is zorgvuldig bedacht en met de hand aangelegd door onze voorouders. Dit bijzondere landschap heeft op verschillende momenten met negatieve bijwerkingen te maken gehad. Het systeem van sloten en weteringen functioneerden in de eerste eeuwen van de ontginning zoals gedacht, maar al snel bleek dat het drooghouden van het veen de grootste opgave was. Daarnaast leveren het zorgvuldige ontwerp en het waterbeheer nu een grote bijdrage aan de toename van het CO₂-gehalte in de lucht. Een lastig te keren proces dat met het oog op de klimaatvraagstukken nog niet is opgelost.

De Grote ontginning Als gevolg van de bevolkingsgroei wordt aan het begin van de elfde eeuw gestart met het ontginnen van de grote wildernis, die het Hollands-Utrechts veenweidegebied op dat moment is. De eerste ontginners starten door haaks op de Lek en de IJssel op evenwijdige afstand van elkaar sloten te graven. Haaks op de ontginning werd een brede hoofdsloot gegraven om het water nog beter af te voeren, de *wetering*. Zo kan het water uit het tussenliggende veen wegstromen en ontstonden de eerste percelen. De eerste ontginningen kennen geen maximale lengte. Men stopt pas als ze een andere ontginning tegenkomen. Dit zijn de *vrije opstrek* ontginningen. In het westen

van de Krimpenerwaard, ter plaatse van Krimpen aan de Lek en Lekkerkerk komen percelen voor die een lengte tot wel drie kilometer hebben¹. Hoe lang het duurt voor een ontginning eindigde is niet bekend. Maar zo blijft het niet. Nog in diezelfde elfde eeuw gaan de Hollandse graven zich bemoeien met de ontginning. De bemoeienis leidt ertoe dat er regelmatig uitgezette ontginningsblokken komen met een standaardmaat, de *cope-ontginningen*.

Begrenzing Hoe men ook ontgon, in vrije opstrek of in copes, aan de achterzijde van zo'n ontginningsgebied werd een *kade* aangelegd. Deze voorkwam dat het water uit het onontgonnen

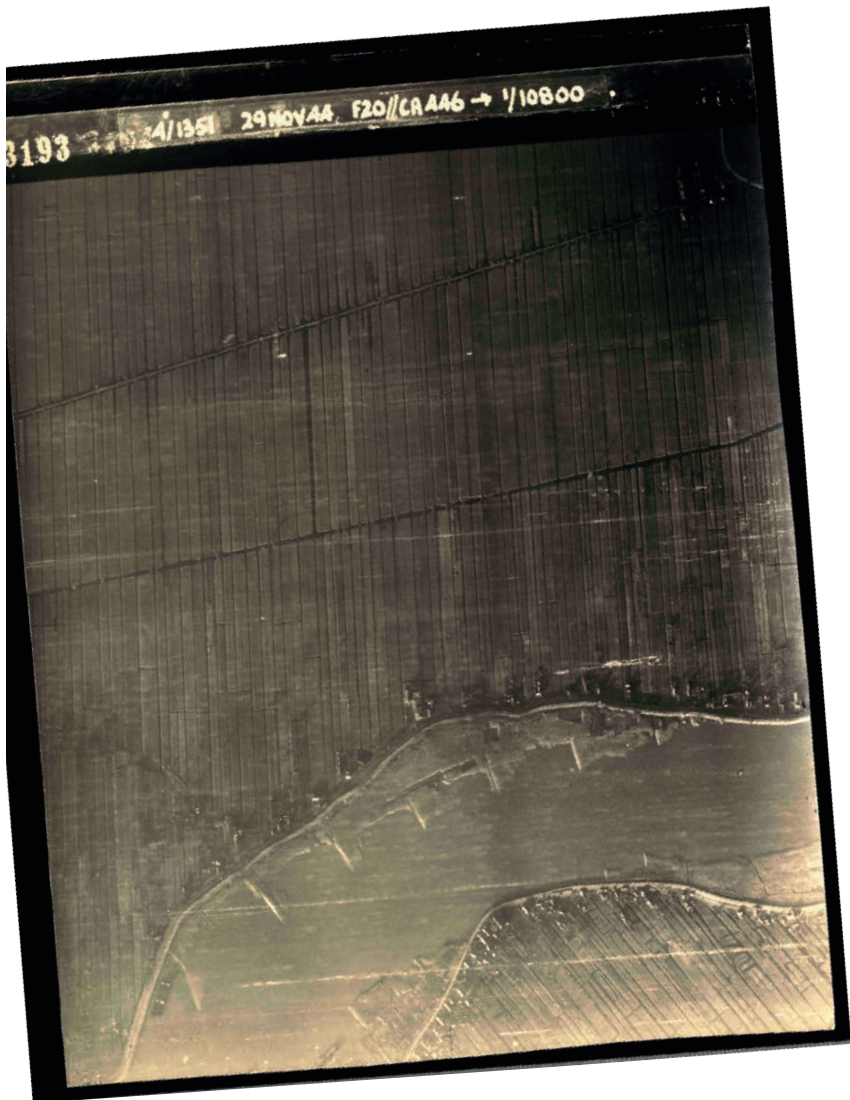
Hoe werkte het? Om eenden te vangen, zijn eenden nodig. Dit waren de *lokeenden*, tamme, gekortwiekte eenden. Ze leven altijd op de plas en hebben er hun nesten. Ze kennen de kooiker en zijn hond, omdat ze er altijd rondlopen en door de kooiker gevoerd worden. De lokeenden heten ook wel *de lokstal*. Deze waren essentieel voor een goede eendenvangst. Er waren vroeger veel, soms wel meer dan honderd, lokeenden in een kooiplas. Daarnaast zijn er de 'vrije' eenden. Zij zijn niet gekortwiekt en kunnen dus ook elders foerageren. Dit is de *vlieg- of makkestal*. Zij nemen vanaf hun foerageerplekken andere eenden mee naar de kooiplas. De lokeenden zelf nodigen met hun vrolijke gesnater natuurlijk ook langstreckende gasten uit om ook op de plas uit te rusten. Het lokken van eenden speelt zich tegen de avond af, omdat eenden dan op zoek gaan naar een veilige slaapplek. De vangst gebeurt in de vroege ochtend voor de eenden weer vertrekken naar foerageergebieden.

Als er nieuwe eenden op de plas zitten, gooit de kooiker wat voer in de vangarmen. De lokeenden en de makkestal komen daar op af. De nieuwe eenden volgen. Het kooikerhondje komt achter de schermen vandaan en loopt een rondje langs de schermen. Het nieuwsgierige karakter van de nieuwe eenden zorgt ervoor dat ze richting de hond en het eten gaan zwemmen. Het proces herhaalt zich een paar keer, waardoor de eenden steeds dieper de vangarm in schuiven. Als de

eenden ver genoeg in de vangarm zijn, komt de kooiker achter de eenden tevoorschijn. De nieuwe eenden schrikken, waardoor ze verder de fuik van de vangarm in vliegen. Daar zijn de eenden eenvoudig te vangen en de nek om te draaien. Hoe meer armen een eendekooi had, des te beter. Eenden vliegen bij voorkeur met de wind mee op. Afhankelijk van de windrichting kon de kooiker dan de beste vangarm uitkiezen om de vangst zo groot mogelijk te maken.

Toekomst Veel eendenkooien zijn drooggevalen en vervolgens verdwenen door het waterbeheer in de polder. Tussen de steeds verder uitbreidende bebouwing van dorpen en steden zijn de nog bestaande eendenkooien belangrijke cultuurhistorische landschappelijke elementen. Het zijn bijzondere plekken met een hoge biodiversiteit. Door de ligging ver weg van menselijke activiteit en beschermd door rijke en natuurlijke bossages komen er vele soorten bos- en zangvogels, bijzondere planten en kleine zoogdieren voor. In de winter is de beschermd gelegen waterplas een goede rustplaats voor watervogels. Er worden al lang geen eenden meer gevangen voor consumptie. De eenden die nu gevangen worden, worden gevangen voor wetenschappelijk onderzoek en het ringen van de eenden. Na de vangst mogen ze weer rustig verder vliegen.





gebied over het ontgonnen land zou stromen. In tegenstelling tot dijken ligt de aarden wal van de kade meestal alleen langs gegraven sloten en weteringen, soms ligt er zelfs helemaal geen sloot naast. In hoogte zijn ze slechts een klein beetje hoger dan het omringende landschap. Opvallend aan de achterkades van cope-ontginningen is dat deze de lijn van de ontginningsbasis volgen. De loop van de weg in het Bergambachtse Boven- en Benedenberg volgt de lijn van Lekdijk, die als ontginningsbasis diende. De kaden hebben ook een groter broertje, de *kadijk*. Bij het verder uitbreiden van de ontginning kon zo'n kade weer dienen als nieuwe ontginningsbasis, waardoor de achterkade een tussenkade werd. Ook langs de zijkanten van een polder werden kaden aangelegd om de polder in de breedte te begrenzen. Deze zijkaden noemde men *de zijtwende*. Naast de kaden kunnen er ook *landscheidingen* aanwezig zijn aan de rand van de polder. Deze hebben net als de kaden een waterscheidende

functie, maar vormen de scheiding tussen verschillende poldersystemen met een verschillend waterniveau. Qua uiterlijk variëren ze niet erg veel van een kade, maar deze worden wel altijd geflankeerd door een sloot. Door het graven van de sloten en het aanleggen van de kaden werd door de ontginners de basis gelegd van het zo kenmerkende, haast geometrische, Hollands-Utrechts veenweide-gebied.

Gebruik Zo'n nieuwe polder was niet gelijk te gebruiken. De eerste jaren waren nodig om het water af te voeren. Hierdoor begon het veen te rotten. Zodra men op de veenkussens kon staan, werden de bomen gerooid² en de overige beplanting afgebrand. Dit was een eenvoudige manier om het land geschikt te maken voor gebruik door een natuurlijke vorm van bemesting. De eerste drie jaar bleef het veen te nat voor landbouwgebruik en werd alleen veeteelt toegepast. Als gevolg van een zorgvuldig



uitgezette afwatering nam het volume van het veen af. De inklinking van de bodem was ingezet en de bodem begon steeds verder te zakken. Dit effect werd versterkt door de *oxidatie* van het landschap. De lege holtes van het veen waar eerst water zat, vulden zich nu met lucht. De onverteerde plantendelen zetten zich hierdoor om in kooldioxide en water. Oxidatie is eigenlijk een langzaam verbrandingsproces. Om te voorkomen dat het land opnieuw zou onderlopen, moesten steeds bredere en nieuwe waterwegen worden bijgegraven.

Volkshuizing Het proces van inklinking en oxidatie had grote effecten op de bevolking. Het landschap van de polders werd te nat om door te kunnen gaan met akkerbouw. De vernatting beleefde zijn hoogtepunt aan het einde van de veertiende eeuw. Boeren moesten overgaan op veeteelt. Dit had niet alleen effect op het grondgebruik, maar was desastreus voor de arbeiders. Akkerbouw vroeg om meer arbeidsinzet dan veeteelt en vele arbeiders verloren hun werk. Een grote volkshuizing van het platteland naar de steden vond plaats. De armoede in de steden nam hierdoor toe.



Met de overgang naar de veeteelt stopte het inklinken van de bodem niet. Ook voor veeteelt moest het landschap niet te nat worden. De oplossing werd aan het begin van de vijftiende eeuw gevonden in de inzet van windwatermolens. Maar des te meer men bemaalde en hoe lager het water in de polders kwam te staan, hoe verder het landschap inklonk. Er moest dus flink bemaald worden.



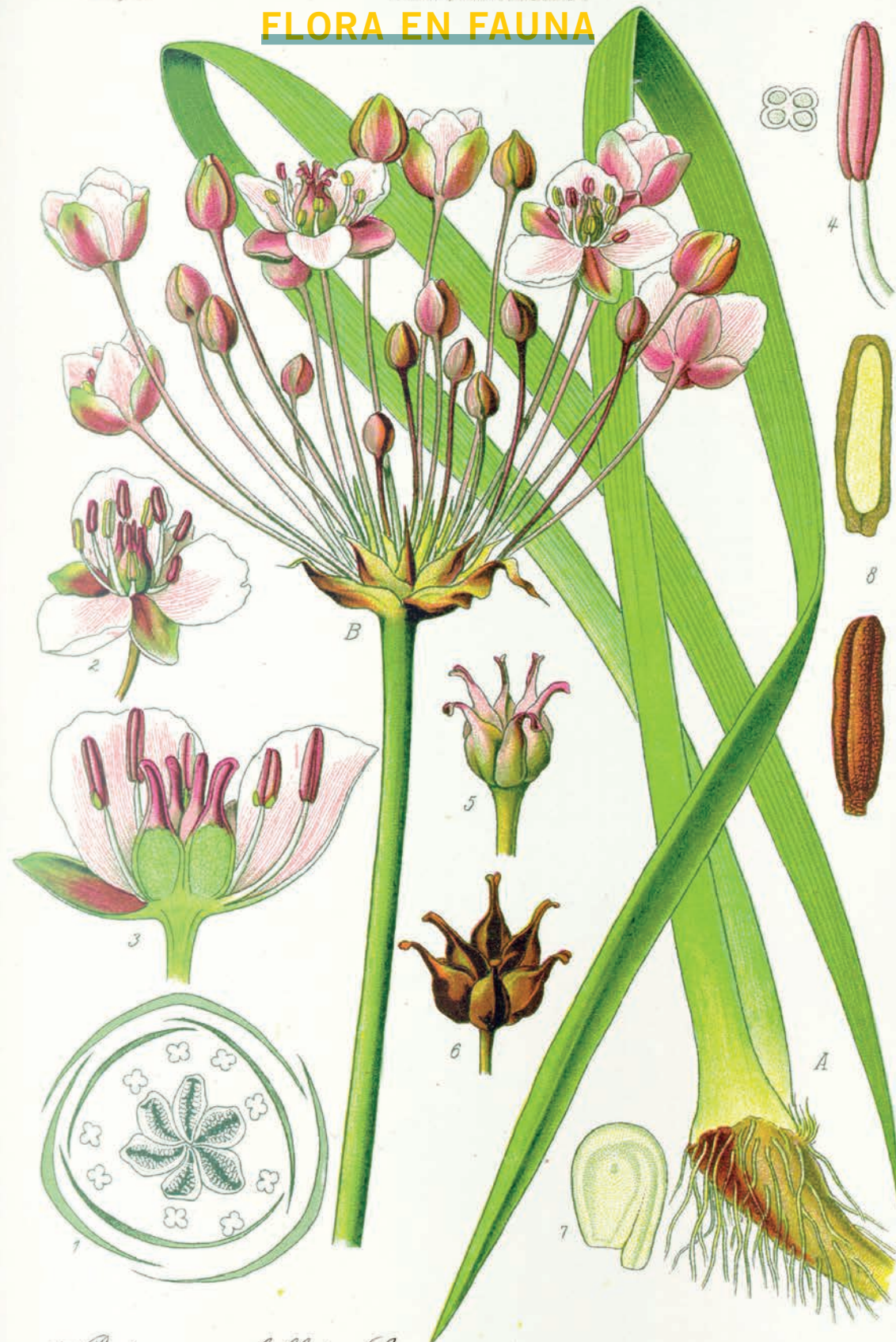
← Cope-ontginningen Benedenberg, RAF Luchtfoto

Gevonden in Gouda →

Pronkknoop Dit is een zilveren knoop waarop het Bijbelse verhaal van Jozef en de vrouw van Potifar wordt afgebeeld (Genesis 39:12). De vrouw van Potifar staat symbool voor lust. Jozef staat voor kuisheid. De knoop is bolvormig en heeft een holle binnenkant. Hij dateert uit de periode 1790 – 1800.¹ De knopen zijn onderdeel van de Urker klederdracht en worden soms nog steeds gedragen. In dialect heten de knopen *stökken*. Ze werden vooral gedragen door ongehuwde, welgestelde jongemannen. Het dragen van de knopen werd gezien als een teken van kuisheid, maar ook als waarschuwing voor vrouwelijke verleiding.² Hoe de Urker knoop in Gouda terecht kwam, is niet meer te achterhalen. Wellicht komt hij van Urker schippers, die bij de doorvaart door Gouda, enkele dagen in de stad verbleven.



FLORA EN FAUNA



HERBARIUM — ROUTE #3

Butomus umbellatus L.

Wasserliesch.



← **Zwanenbloem**
Latijnse naam: *Bútomus umbellátus.*
Hoofdgroep: Water- en moerasplant, staat aan oevers.
Herkennen: Roze-rode schermbloemen met negen meeldraden, lange lijnvormige bladeren.
Hoogte: Tot anderhalve meter.
Bloeiperiode: Juni – september.
Bijzonderheid: De soort staat op de rode lijst van zeldzame plantensoorten.

↑ **Bittervoortje**
Latijnse naam: *Rhodeus amarus.*
Soort: Karperachtigen.
Herkennen: kleine vis, aan de zijkanten afgeplat. Zilverkleurig met een horizontale blauwgroene streep over de staart.
Grootte: Maximaal tien centimeter.
Voorkomen: In kleine scholen van begroeide oevers van uiterwaarden, sloten en plassen.
Bijzonderheid: 1) Algemene soort, maar verdwijnt als sloten te intensief worden gebaggerd en gereinigd. 2) de vrouwtjes leggen hun eitjes in zoutwatermosselen. Als deze uit het water verdwijnen, verdwijnen ook de bittervoortjes.



↑ **Ringslang**
Latijnse naam: *Natrix helvetica.*
Soort: Slang, watergebonden.
Herkennen: Bruinig met gekielde schubben. Gele en zwarte vlekken achter de kop.
Grootte: Tot een meter twintig. Grootste slang van Nederland.
Voorkomen: Op zandgronden en de overgang van zand- op veengronden. Nat gebied is een probleem voor overwintering en de eieren.
Voedsel: Amfibieën en vissen.
Giftig: Nee en bijt ook niet.
Bijzonderheid: 1) Om zichzelf te beschermen tegen roofdieren houdt hij zich schijndood. Hij draait kronkelend op zijn rug en laat zijn bek schuin openhangen. Hij produceert ook een stinkende substantie. 2) In de Krimpenerwaard worden door de aanleg van broeihopen voortplantingsplekken voor de ringslang gecreëerd.

HERBARIUM



↑ Landschap in het Beijersche onder Stolwijk, ca. 1920.

't **Beijersche** werd oorspronkelijk Beijersrode genoemd. Dit verwijst naar het rooien van het lage moerasbos voor aanvang van de ontginningen².

Tiendweg Dwars door het landschap lopen soms aarden dijken met aan beide zijden een sloot. Het zijn *tiendwegen*. Wat het precies voor functie heeft gehad, weten we nu niet meer. Sommige wetenschappers zeggen dat de wegen dienen voor het innen van tienden (belasting) of dat het woord tiend zou komen van *tiën*, wat trekken betekent. In dat geval zou het een weg zijn waarlangs je een schip kon trekken. De tiendwegen snijden vaak dwars door kavels heen. Hierdoor lijken ze later te zijn aangelegd dan de polders zelf. Daarom wordt ook wel gedacht dat ze gebruikt zijn om water te keren. Het water in de rivieren was in de achttiende eeuw zo hoog dat er *kwel* optrad, water dat onder de dijk doorliep. De tiendweg zou het water tegen houden. Op andere plaatsen lijkt het een soort waterscheiding binnen één poldersysteem te zijn. Er kunnen dan twee waterniveaus in een polder zijn.

Cope-ontginningen Veel ontginningen in de elfde tot en met de dertiende eeuw werden geregeld via een *cope*, een overeenkomst, tussen de landheer, de *vercoper*, en een groep van georganiseerde ontginners, *de copers*. Er werden geen individuele uitgiftes gedaan. Het was altijd een groep van mensen, die familie waren of door één partij bij elkaar waren gebracht om de ontginning uit te voeren. In de cope werden de maten van de te ontginnen percelen geregeld en de toekomstige grondbelasting.³ In de Krimpenerwaard waren de verkopers meestal de graven van Holland en in een enkel geval de bisschop van Utrecht. Zij waren via een *regaal*, een vorstelijk voorrecht, eigenaar van alle wildernis binnen hun grondgebied. De cope had een vaste maat van circa zes *voorling*, 1250 meter en een breedte van dertig *roeden*, tussen de 95 en 115 meter. Samen was dit genoeg land voor een middeleeuwse boer om van rond te komen. Overigens waren het geen vaststaande standaardmaten. Als het nodig was, werden de maten aangepast aan de locatie.⁴ Ook nam men het niet altijd even nauw met de cope. Er vonden ook wel illegale ontginningen van de wildernis plaats.



↓ Achterkade Reekade in de Polder Schoonouwen ↑ Achterkade met wetering in de Polder Bonrepas



5 STOLWIJK DORP

Plaats station Op de huidige N207 ongeveer ter hoogte van de huidige bushalte aan de noordzijde van de rotonde. Het wachthuisje is gesloopt.

Bijzonderheden Dit station was niet meer dan een halteplaats met een klein wachthuisje met een houten frame en schuingeplaatst latwerk. Als perron was houten latwerk op het gras gelegd, zodat men er makkelijker kon lopen.



→ *Stilleven met kazen.* Floris Claesz van Dijk, ca. 1615

↓ Engelenraam in de gevel van de boerderij Benedenkerkseweg 62



DE VRUCHTEN VAN DE KOE



Plaats: Stolwijk en andere delen van de Krimpenerwaard

Adres: Benedenkerkse- en Bovenkerkseweg

Kenmerken: Onder andere koeien in de wei en boerderijen met engelenramen

Dat gewone plakje kaas dat bij de lunch op de boterham wordt gegeten, heeft de Hollanders veel welvaart gebracht. De samenstelling van de kazen zorgt ervoor dat ze lang houdbaar zijn, waardoor ze goed verscheept kunnen worden. De export ontwikkelt zich hierdoor vanaf de middeleeuwen op kleine schaal en wordt steeds groter naarmate de veeteelt toeneemt. Het brengt de boeren in de voorgaande eeuwen veel rijkdom. Maar de kaashandel kent ook een keerzijde. Deze wordt vanaf het midden van de negentiende eeuw zichtbaar in het landschap.

Export In de achttiende eeuw was Nederland het centrum van de internationale kaashandel. De Hollandse zuivelproducten wisten hun weg te vinden naar Duitsland, Rusland, de Oostzeegebieden, Zuidelijk Europa en Scandinavië. Maar de grootste afnemer van de Hollandse kaas was Frankrijk. Ook de eigen koloniën namen veel kaas af. Zelfs tijdens de vele runderpestepidemieën bleef Nederland nummer één op het gebied van kaasexport.¹ Hoewel de steden een leidende functie hadden binnen de kaashandel, werd de kaas gemaakt op de boerderijen in de omliggende veenweidegebieden. Dat was vooral een taak van de boerin. In de negentiende eeuw bloeide de zuivelproductie in de Krimpenerwaard door. Dat was het gevolg van de verbeterde afwatering door

stoombemaling en de afname van hennepsteelt. Door de import van goedkope voedergranen hoefde de boer zelf geen voer voor de dieren meer te verbouwen. Hierdoor kon meer land gebruikt worden voor veeteelt.

Architectuur De invloed van de zuivelproductie is in de Krimpenerwaard op veel plekken tastbaar. Natuurlijk had het economische gevolgen voor het gebied, want het betekende concreet meer welvaart voor een deel van de boerenbevolking. Dat laatste is vooral goed zichtbaar in de boerderijenbouw vanaf het midden van de negentiende eeuw. De melkkelders zijn goed herkenbaar door de kelderramen, die vlak boven het maaiveld te zien zijn. Hier werd de melk opgeslagen totdat deze werd verwerkt.

→ Vervolg de route over de Goudseweg tot aan het centrum (kruising Populierenlaan/ Dorpsplein) van Stolwijk. ↓

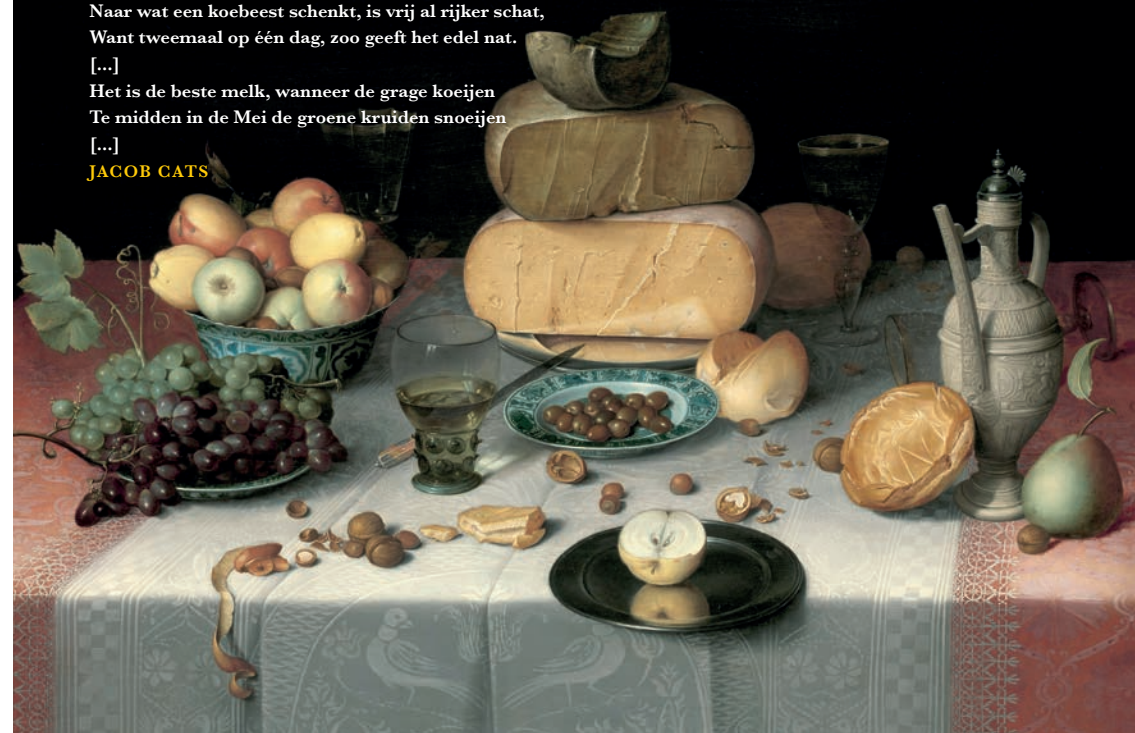
De kaaskamer is vaak te herkennen aan de beluchtingsgaten in de gevel. De beide ruimten bevinden zich meestal aan de noord- of de oostzijde van de boerderij, omdat het daar het koelst is. Er was immers bij de bouw nog geen elektrisch koelsysteem. Het meest aansprekende gevelonderdeel van boerderijen dat naar de zuivelproductie verwijst, is een echt lokaal kenmerk: het *engelenraam*. Dit architectonisch dure element werd tussen circa 1850 en 1920 gebruikt om de boerderij te verfraaien. Dat was gedurende de bloeiperiode van de zuivelproductie en kwam voornamelijk in de Krimpener- en Alblasserwaard voor.

Landschap De bloei van de zuivelproductie was ingrijpend voor het landschap. Oorspronkelijk was het een gevarieerd landschap, ingericht voor verschillende gewassen, hooilanden en veeteelt. De hooi- en weilanden waren schraal

en soortenrijk. Er werden alleen natuurlijke meststoffen gebruikt, waardoor de melkproductie kleinschalig bleef. De komst van goedkope voedergranen betekende een verandering in de manier van boeren. De oude hooilanden en graanvelden voor voer konden worden ingezet voor veeteelt. De melkproductie leverde als bijproduct wei dat als voedsel voor varkens kon worden gebruikt. De mest van de varkens werd vervolgens gebruikt voor het bemesten van de weilanden. Later werd daar nog kunstmest aan toegevoegd. De schrale hooi- en weilanden met de gevarieerde vegetatie veranderden in de periode tussen 1850 en 1930 in een herhaling van groene weilanden met overwegend een soort gras.² Tegenwoordig worden er weer steeds vaker projecten gestart om deze effecten van de schaalvergroting terug te draaien. Hierdoor wordt de vegetatie weer gevarieerder en ontstaat er opnieuw een grotere soortenrijkdom.



Naar wat het koebeest geeft, is bovenal te prijzen.
Wie hieraan twijfel slaat, en zie maar Holland aan,
Dat laat aan allen kant zijn edel zuivel gaan;
[...]
Naar wat een koebeest schenkt, is vrij al rijker schat,
Want tweemaal op één dag, zoo geeft het edel nat.
[...]
Het is de beste melk, wanneer de grage koeijen
Te midden in de Mei de groene kruiden snoeijen
[...]
JACOB CATS



6 STOLWIJK—KOOLWIJK

Plaats station Ongeveer ter hoogte van de kruising van de huidige N207 en de Koolwijkseweg.

Bijzonderheden Er zijn geen afbeeldingen van de halte gevonden, dus we weten niet precies hoe het eruit zag en of er een wachthuisje aanwezig was.

7 BERGAMBACHT HUISWEG

Plaats station Ongeveer ter hoogte van de kruising van de huidige N207 en de Molenlaan in Bergambacht.

Bijzonderheden Of er bij deze halte ook een wachthuisje heeft gestaan is niet helemaal duidelijk. Op de afbeelding is deze niet te zien. Wellicht was dit een nog eenvoudigere opstapplaats dan alle andere.



8 BERGAMBACHT DORP

Plaats station Langs de huidige N210 ongeveer ter hoogte van het kasteel (nieuwbouw aan het Terreplein) in Bergambacht.

Bijzonderheden Dit station was niet meer dan een halteplaats met een klein wachthuisje met een houten frame en schuingeplaatst latwerk. Vanaf de halte liep het Schepenstraatje recht naar het centrum van Bergambacht. Tegenwoordig loopt dit straatje niet meer door tot aan de N210.



AANPASSINGSVERMOGEN



Plaats: Bergambacht

Adres: Kerkplein en Terreplein

Kenmerken: Respectievelijk verhoogd gelegen begroeid plein met kerk en een omgracht gebied met nieuwbouw: archeologische vondsten

In de Nederlandse winters hebben we nu zelden een dikke trui nodig. Sneeuw en ijs zijn een zeldzaamheid geworden. Dat was wel eens anders. Miljoenen jaren geleden duurde de winter bijna het hele jaar. In de zomer had de zon maar net voldoende kracht om de bovenste grondlaag te ontdoien. Maar de tijden en de temperatuur veranderden. Op een dag had de voorjaarszon meer kracht. Die dag luidde het einde in van de laatste ijstijd. Weldra veranderde het landschap in een groene toendra met mos en grassen. De oude, droge geulen vulden zich met het smeltwater en veranderden 's zomers in rivieren. Het was de start van een klimaatverandering, die zich traag ontwikkelde tot het huidige klimaat. Het is slechts één van de vele klimaatveranderingen die de aarde heeft doorgemaakt. Het wisselende klimaat heeft grote aanpassingen gevraagd van mensen en dieren. Sommige trokken naar andere streken, sommige dieren ontwikkelden een dikke vacht en mensen bedachten hulpmiddelen. De sporen van deze mensen en dieren kunnen we nog steeds in de bodem terugvinden. Ook in het landschap zijn de klimaatveranderingen tot op de dag van vandaag zichtbaar, zoals blijkt uit de donken rondom Bergambacht.



Het slot 's-Heeraartsberg Bergambacht

Ontdekkingen De grond waarop we leven is een opeenstapeling van lagen zand en klei. Deze zijn afgezet door de zee, rivieren en wind. Als je vandaag een diep gat graaft, kan je al deze eeuwenoude lagen nog steeds terugvinden. Laagje voor laagje ga je terug in de tijd. Amateurarcheoloog Pieter Stoel deed in de decennia rond de eenentwintigste eeuwswisseling onderzoek naar deze lagen. Hij deed dit door het zand te analyseren uit zandwinningen in het Hollands-Utrechts veenweidegebied. Deze zandlagen lagen op ongeveer twintig meter diepte. De vondsten geven een goed beeld van de dieren die in dit gebied leefden. Hij trof resten aan van mammoeten uit de laatste ijstijd, maar vond ook botresten van neushoorns, nijlpaarden en bosolifanten. Deze waren nog veel ouder dan de mammoetbotten. Deze dieren leefden tussen 350.000 en 600.000 jaar geleden toen het klimaat juist warmer was dan nu. In die periode waren er hier ook al mensen. Dit waren de Heidelbergers, de voorgangers van Homo Sapiens en Neanderthalers. Hun aanwezigheid tussen de grote zoogdieren werd verraden doordat er fragmenten van hun stenen werktuigen zijn gevonden.

Klimaatveranderingen Warme en koude periodes hebben elkaar miljoenen jaren lang afgewisseld. Dat ging niet van de één op de andere dag. De ijstijden en de tussentijdse warme periodes wisselden elkaar af met intervallen van veertig- tot honderdduizend jaar. In de koude periodes was Nederland soms bedekt met een ijspakket van honderden meters dik. In de warme periodes is het klimaat vergelijkbaar met het klimaat van nu of soms zelfs een paar graden warmer. De voorlaatste grote ijstijd, het *Saalien*, begon 238.000 jaar geleden. In deze periode kwamen de ijskappen van het noordelijk poolgebied tot aan de lijn Haarlem-Utrecht-Nijmegen. Alles ten zuiden daarvan bestond uit een poolwoestijn, waar sneeuw en koude winden vrij spel hadden. De warme periode die hierop volgde, wordt het *Eemien* genoemd en startte zo'n 128.000 jaar geleden. In de loop van deze warme periode steeg de zeespiegel ongeveer vier meter. Hierdoor lag Bergambacht bijna aan zee. Op het land ontwikkelde zich veenmoerassen en bossen, waarin dieren als bosolifanten en nijlpaarden voorkwamen. Toen ongeveer 116.000 jaar geleden een nieuwe ijstijd, het *Weichselien*, het Eemien opvolgde, had het landschap in eerste

→ Sla linksaf het Dorpsplein op. Sla na 50 meter rechtsaf de Wijdstraat in. Aan het einde van de weg gaat de route door in zuidelijke richting over de Tentweg. Sla rechtsaf bij de T-splitsing op de Schoonouwenweg. En sla dan linksaf de Koolwijkweg op. Steek over bij de rotonde en rijd in zuidelijke richting over het fietspad langs de Schoonhovenseweg. Fiets helemaal door tot de rotonde bij de Molenlaan in Bergambacht. Hier stond vroeger station Huisweg. Fiets verder door in zuidelijke richting tot aan de rotonde bij het tankstation. Ga de rotonde driekwart rond en volg het fietspad naast Provincialeweg (N210) tot aan de nieuwbouw die op een kasteel lijkt.

instantie iets weg van een rijk bloeiende weide: de *mammoetsteppe*. Naarmate het koudste punt van de ijstijd werd bereikt, veranderde Nederland afwisselend in een *toendra* of een *poolwoestijn*. De Noordzee kwam grotendeels droog te liggen. In deze tijd leefden in onze streken Neanderthalers: stevige, goed aan de kou aangepaste mensen. Ze leefden samen met de grote zoogdieren, zoals steppewissen en grottenhyena's. Ook de wolharige mammoet kwam overal in Nederland voor. Op verschillende plekken in Nederland en voor de kust van de Noordzee zijn mammoetbotten gevonden. De verspreiding maakt het aannemelijk dat de mammoeten ook langs Bergambacht zullen zijn gekomen op hun zoektochten naar voedsel. Aan het einde van de ijstijd is het overigens zo koud dat er nauwelijks nog dieren of planten kunnen leven. 11.800 jaar geleden eindigde de laatste ijstijd. De mammoeten trokken naar het noorden en maakten plaats voor de dieren van nu en de moderne mensen.

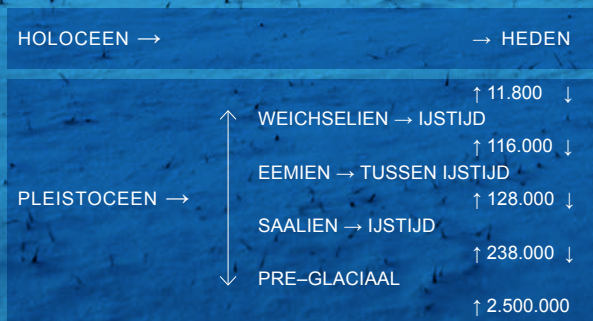
Donken Het landschap rondom Bergambacht is gevormd in de periode van de overgang tussen de laatste ijstijd en de huidige warme periode, het *Mesolithicum*. Er smelt dan veel ijs en er wordt veel zand afgezet door de rivieren. In de winter kwamen een groot deel van de rivierbeddingen droog te liggen. Het zand in de rivierbeddingen stooft onder invloed van de wind in allerlei richtingen. Zo ontstonden er zandheuvels, *donken*. Deze zijn vaak nog steeds zichtbaar, omdat ze net iets hoger liggen in het landschap. In Bergambacht ligt een concentratie van donken. Ze werden onderdeel van het leefgebied van de eerste moderne mensen. Een leefgebied dat werd beperkt door de gevolgen van de stijgende temperatuur aan het einde van de ijstijd en het snel stijgen van de zeespiegel als gevolg daarvan. West-Nederland veranderde in een moerassig gebied. Het was lastig om geschikte, droge woonplekken te vinden. De verhoogd gelegen donken waren daarom veilige vestigingsplekken: Droog en aan de rand van interessant jachtterrein met vele riviertjes om te vissen en te varen. Als het voedsel op was, trokken de mensen weer door. De donk in het centrum van Bergambacht is nooit opgegraven. Daardoor weten we niet zeker of in het mesolithicum op deze donk ook echt mensen

hebben gewoond. Eventuele archeologische resten zitten dus nog veilig in de grond. Bij Krimpen aan de IJssel is een mooi stuk bewerkt gewei gevonden en een stukje kaak. Zo weten we dus dat in de Krimpenerwaard in het Mesolithicum wel mensen aanwezig waren.

Middeleeuwen In de middeleeuwen waren de twee Bergambachtse donken nog steeds belangrijk. In de elfde eeuw werd er een kerk, een dorp en een kasteel op gevestigd. De donk onder het dorp en de kerk ligt nu op 2,5m +NAP. Wat de precieze hoogte van de tweede donk onder het oorspronkelijke kasteel was, is niet bekend. Deze donk is na de sloop van het kasteel (1910) gedeeltelijk vergraven.² De reden dat de donken als vestigingsplek werden gekozen, was niet anders dan in het Mesolithicum. Hoewel men in de tiende eeuw al was begonnen met het ontginnen van de Krimpenerwaard, was het gebied nat en werd het bedreigd door de omliggende rivieren. De hoger gelegen donken gaven bescherming tegen deze dreiging. Bij een overstroming vluchtte men met koeien en al op de donken. Pas als het water weer voldoende was gezakt, keerde men huiswaarts. De dijkdoorbraak in 1760 te Ammerstol was de laatste keer dat de donken als vluchtheuvels werden gebruikt. Grote delen van de Krimpenerwaard stonden toen onder water. De inwoners van Bergambacht woonden daarom enkele maanden, samen met hun vee, in tenten op de begraafplaats van de kerk³.

Tot slot De mammoeten zijn allang verdwenen uit ons landschap. De Neanderthalers hebben de moderne mens niet overleefd. Maar wat niet verandert, is het wisselende klimaat door de millennia heen. Ook nu weer staan we voor een periode waarin de donken misschien weer belangrijke plekken worden als we ons willen beschermen tegen het water. Zullen wij ons aanpassen en het principe van het wonen op donken gebruiken om ons te beschermen? Of zullen we net als de mammoeten vertrekken naar verre oorden om de gevolgen van het veranderende klimaat te ontwijken?

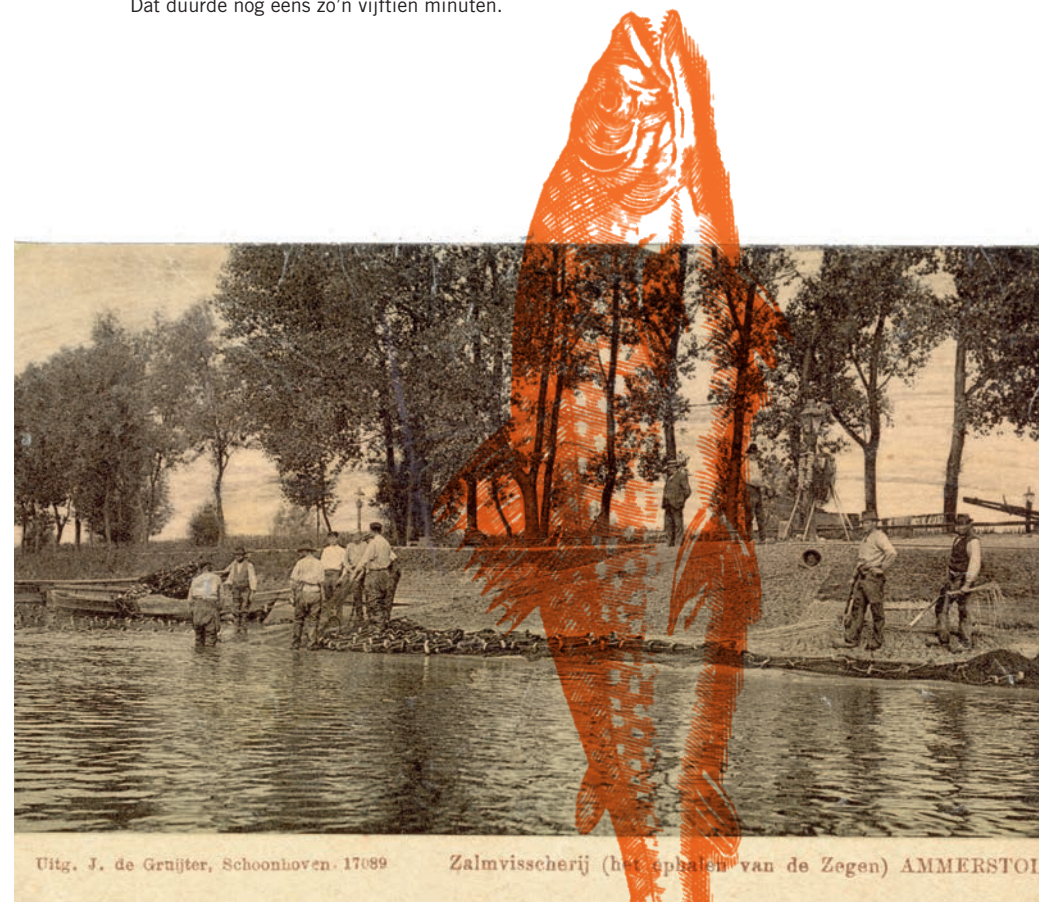
→ geologievannederland.nl
 → Hoe de neanderthaler op mysterieuze wijze van de aarde verdween: youtube.com/watch?v=jUA6qZN6i-8&t=611s
 → Trijntje: Onze oer-moeder uit de prehistorie: youtube.com/watch?v=CJUrnZUpXno



9 AMMERSTOL

Plaats station Langs de huidige N210 ongeveer ter hoogte van de rotonde bij Capellelaan.

Bijzonderheden Dit station was niet meer dan een halteplaats met een klein wachthuisje met een houten frame en schuingeplaatst latwerk. Vanaf het wachthuisje moest men nog de hele Capellelaan aflopen voor men daadwerkelijk in Ammerstol was. Dat duurde nog eens zo'n vijftien minuten.



TUSSEN WELVAART EN ARMOEDE

Plaats: Ammerstol
Adres: Lekdijk en omgeving
Kenmerken: verdwenen elementen met als enige tastbare herinnering het oude postkantoor aan de Lekdijk 128-130.

Hun stap klinkt zwaar van het gewicht der groote waterlaarzen. 't Lichaam gehuld in de groote oliejas, de zuidwester tot over de ooren, schrijden ze zwijgend verder. Stoere kerels, gehard in weer en wind¹. Van zondagavond zes uur tot zaterdagavond zes uur was dit het beeld dat zich langs de Lek voltrok. Niet alleen in Ammerstol, maar ook in Lekkerkerk en Krimpen aan de Lek. Maar anders dan in die laatste twee plaatsen kon Ammerstol opbloeien door de rivier. Misschien dacht men dat het nooit zou verdwijnen, misschien had men door de achttiende-eeuwse terugval altijd wel een bang vermoeden. Maar het ooit florerende Ammerstol viste in 1921 de laatste zalm op uit de Lek. Daarna verviel het in armoede en ruilden de stoere kerels hun vislaarzen en zuidwester in voor een schop om te gaan werken als polderwerker.

→ Volg het fietspad in oostelijke richting langs de Provincialeweg (N210). Sla bij de derde rotonde rechtsaf de Capellelaan op richting Ammerstol. De voormalige spoorlijn volgde de N210 tot aan Schoonhoven. Wij fietsen in zuidelijke richting over de Capellelaan en de Grote Kerkstraat tot aan de Lekdijk. ↓



↑ Het oude postkantoor aan de Lekdijk 128-130. Dit fraaie gebouw staat er nog steeds.

De Snackert Langs de oevers van de getijdervier van de Lek hadden de bewoners allang gezien dat er voldoende vis was te vinden. De middeleeuwse vissers verkochten hun vis in het uit 1321 daterende waag- annex tolgebouw op de Lekdijk. Die dateerde nog uit de tijd dat Ammerstol stadsrechten had gekregen. Een eeuw later, toen de Ammerstollenaren vanwege de kosten afzagen van hun stadrechten werd de visafslag naar Schoonhoven verplaatst.

Rond 1700 was het visrecht op de Lek in handen van Maurits Lodewijk II, graaf van Nassau la Lecq. Hij wilde het alleenrecht op visvangst best afstaan aan een aantal van de inwoners van Ammerstol. Daar stonden wel eisen tegenover, zoals het afdragen van twintig procent van de opbrengsten, verplichte visserij en verplaatsing naar andere visgronden als de vangst tegenviel. Er werden zestien *netten* afgegeven. Dat gebeurde op naam. Een net was eigenlijk een aandeel in het visserijbedrijf, dat de naam *De Snackert* kreeg.

Welvaart De visserij van De Snackert liep onder de uitgegeven concessies voor meerdere eeuwen door. De erfgenamen Nassau la Lecq verleenden steeds opnieuw concessies aan de verschillende vissers in Ammerstol. Men had aanvankelijk weinig om zich zorgen over te maken. De grote netten, die bijna de gehele driehonderd meter breedte van de Lek besloegen, haalden genoeg vis naar boven. Zalmen, elft en steur werden volop gevangen. Hoe meer zalm er uit het water kwam, hoe meer de vissers verdienden. Bij iedere vijftiende zalm werd daarom een psalm door de vissers gezongen, dat werd aangepast aan de opbrengst van de visvangst. Er waren vijf coupletten, waarvan alleen de eerste en de laatste bewaard zijn gebleven. De grote visopbrengsten leverden de Ammerstollenaren grote welvaart. Niet alleen

De zalmmarkt van Ammerstol aan het begin van de twintigste eeuw. →

de vissers profiteerden van de grote vangsten. De mandenmakers, de touwslagers, nettenboeters en scheepswerven verdienden, als aanverwante bedrijfstakken, allemaal mee aan de opbrengsten van de visserij.

Voortekenen De eerste voortekenen dat visvangst ook armoede kan betekenen, kwam aan het einde van de achttiende eeuw. De vissers constateerden een afname van de visvangst. Men noemde het in die tijd een duistere zaak en verschillende wetenschappers en deskundigen hielden zich bezig met dit fenomeen. In 1787 schrijft één van die deskundigen een brief aan de Oecomische Tak der Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen. Hij concludeert daarin dat er tot zijn grote verbazing heel veel kleine visjes in de Lek zwemmen, die allen kenmerken hebben van een zalm. Naar zijn idee krijgt de zalm, die in riviermondingen paait, nooit de kans om helemaal groot te worden. Bevissing door palingvissers en vraat door roofvogels² doen de aantallen naar zijn mening afnemen. Of het zich toen opgelost heeft of dat de aantallen verder afnamen, weten we niet zeker. In de negentiende eeuw worden er geen aanmerkingen meer gemaakt over afname van zalm. De visserij groeide vanaf het einde van de achttiende eeuw zelfs weer en op 18 juni 1795 krijgt Ammerstol toestemming van de Provisioneele Representanten van het Volk van Holland om zelf weer een zalmafslag op te richten. De erfgenamen van Nassau la Lecq zien daar ook wel brood in en eisen steeds meer terug voor hun visrechten. De afdracht op de opbrengsten lopen op tot wel vijftig procent en er worden ook concessies gegeven aan andere visbedrijven rondom Ammerstol. Voor De Snackert en zijn Ammerstolse vissers breken zware tijden aan. Tussen 1842 en 1857 valt de vangst bijna helemaal stil en het dorp leeft in grote armoede.



Laatste bloei In 1888 lost het probleem tussen de erfgenamen van Nassau la Lecq en de Ammerstolse vissers eindelijk op. Ze vormen samen een Naamloze Vennootschap. Hierdoor komt ook alle concurrentie te vervallen en krijgen de vissers een loon betaald. Ammerstol zit in de hoogtijdagen van de zalmvangst. De vis werd direct bij aankomst aan wal naar de zalmmarkt gebracht. Een goede winterzalm van een ruime vijftien kilo bracht in 1911 een fenomenaal bedrag van fl. 164,- op. Na het veilen van de vis werd deze overgebracht naar de pakhuizen. In dit geval de ijskelders, die onder sommige woningen in Ammerstol waren aangelegd. Het winterse ijs uit de Lek hield de vissen in de zomer langer koel. Daarna werd de vis in het ijs verpakt en verstuurd naar verschillende Europese landen. Binnen Nederland werden vooral moten vis verkocht. Allemaal de dag ervoor besteld en rechtstreeks afgeleverd bij de mensen thuis. Ammerstol was de derde visafslag van Nederland. In 1911 werden er bijna 2900 vissen geveild³. Niet voor niets werd er in 1912 een post- en telegraafkantoor gebouwd, waarin ook een bankfiliaal was gehuisvest. Hierdoor kon snel met vishandelaren in het binnen- en buitenland worden gecommuniceerd over de dagprijzen van de vis. Rond 1900 werkte een derde van de werkende mannen in de visserij.

Herstel Al rond 1900 zal de vangst van de zalm in de Lek langzaam zijn teruggelopen. In 1921 werd bij Ammerstol de laatste zalm uit het water gehaald. Het zal niet letterlijk de laatste zijn geweest, maar wel de laatste beroepsmatig gevangen zalm. In de jaren zestig van de twintigste eeuw was de zalm in de Nederlandse wateren uitgestorven. De oorzaak? Dat waren de mensen zelf. Door overbevissing, vervuiling van het water, normalisatie van kronkelende rivieren en het aanleggen van dammen kon de zalm niet meer in de Nederlandse wateren komen. Sinds de jaren tachtig wordt er daarom gewerkt aan verbetering van de waterkwaliteit. Ook krijgt de rivier meer ruimte, waardoor deze weer gaat stromen en het slib van de bodem van de rivier wordt weggespoeld. Zo komen er weer kiezels op de bodem om eitjes tussen te leggen. Als laatste worden de hindernissen in de route tussen de zee en de rivieren verwijderd. Het Haringvliet staat op een kier en binnenkort wordt in de Afsluitdijk een speciale vismigratierivier aangelegd. Steeds meer zalm, steur en andere riviervissen zullen zo hun weg terug weten te vinden. De eerste zalmen zijn alweer in de Maas signaleerd. Binnenkort kan er wellicht ook in Ammerstol weer gevist worden op dikke zalmen.

RECEPT

Zalm, hoe men die braaden zal

Neemt Zalm snydt die aan Mooten, en besprengt die met wat zout en geraspte Notemuscaat; ook kan men die met kruidnagelen besteken, steekt die aan het spit of braad die dan op de Rooster, maar dan besteeft men die met geen kruidnagelen, en bedruipt die met boter; en als ze opgedaan is, zo doet 'er wat gesmolte boter over, en drukt 'er een Citroen of Oranje-Appel op uit, is goed om gegeten te worden met gestoofde Aalbessen.

↓ Psalm die werd gezongen om de visvangst te vieren.

Esveldt, S. van,
De volmaakte Hollandsche keukenmeid,
Amsterdam 1752

Wij moeten Uwen lof uitgalmen
En loven U o Heer
Voor deze vijf – en – twintig zalmen
En 't aangename weer.
O leer ons dankbaar voor U leven
Bestuur in gunst ons lot,
Laat dat geloof ons nooit begeven,
Dat Gij zijt liefde, O God.

Een honderd vijf-en-twintig visschen
Die allen zalmen zijn,
Gevangen zonder hindernissen,
Maakt onzen loon niet klein.
Veel geld is thans door ons gewonnen,
Dit maakt den arbeid zoet,
O, dat wij steeds gelooven kunnen
Dat Gij, o God, zijt goed.

Zalm en hoe ze te vangen,
in: Op de hoogte, jaargang 9,
1912 nr. 9, citaat p. 503/504.

↑ Zalmvissers



Plaats: Tussen Schoonhoven en Ammerstol

Adres: Gehele dijk/ wiel ter plaatse van Hogedijk 44

Kenmerken: Onder andere eilanden voorzien van ruige begroeiing en een grote binnendijkse waterplas.

DE EEUWIGE BEDREIGING

Wonen onder een sluimerende vulkaan of dagelijks worden opgeschrikt door aardbevingen is voor Nederlandse begrippen een ongekend gevaar. Maar als we goed naar ons eigen land kijken, dan moeten we constateren dat onze situatie niet anders is. Wij leven al eeuwen onder de zeespiegel. Het land in de Krimpenerwaard lijkt op vaste grond onder onze voeten, maar kan daar alleen zijn door ons eigen ingrijpen in de natuur. Het droge land is ontstaan door het aanleggen van dijken en molens. West-Nederland werd sinds het begin van de vijftiende eeuw geteisterd door ongeveer honderdtien stormvloed. De bekendste daarvan zijn de St. Elizabethsvloed en de Watersnoodramp uit 1953. Tot op de dag van vandaag zijn de gevolgen van deze dijkdoorbraken in het landschap vaak nog te herkennen. De vele generaties voor ons wisten maar al te goed dat je de kracht van water en wind niet moet onderschatten.

Dijken Meer dan vijf meter verschil in hoogte over een periode van tien eeuwen. Zo veel groeide de dijken om het land ten noorden van de Lek droog te houden. De wispelturigheid van de Lek, als getijderivier met sterk wisselende waterstanden per seizoen, maakten het noodzakelijk om de dijken iedere keer verder op te hogen. De Lekdijk heeft sinds 2015 een hoogte van ruim zes meter. Hiermee zijn de bewoners van de Krimpenerwaard voorlopig veilig bij stormen en hoogwaterstanden. Bij aanvang van de grote ontginningen in de elfde eeuw was de basis voor de dijken al aanwezig. Er lagen langs de rivieren natuurlijke oeverwallen. Deze bestonden uit rivierafzettingen van zand en klei. Ze waren ongeveer een meter hoog en lagen bijna gelijk met het net ontgonnen landschap. Steeds opnieuw liep dat onder. Ter voorkoming van overstromingen hoogden de bewoners de dijken voor het begin van de veertiende eeuw op met kleilagen. De buitendijks opgegraven klei werd op de bestaande oeverwal geworpen en aangestapt. De nieuwe dijken waren ongeveer een meter veertig hoog en bleken nog steeds onvoldoende bestand tegen stormen als de St. Elizabethsvloed (1421). Er zat voor de bewoners niets anders op dan de dijken verder op te hogen. Aan het einde van de zeventiende eeuw was de dijkhoogte gegroeid tot ongeveer drie meter. De afgelopen drie eeuwen is er dus nog eens drie meter dijk bijgekomen, een meter per eeuw.

Onderhoud De verantwoordelijkheid voor het onderhoud aan de dijken lag bij de boeren, de *ingelanden* genoemd. De dijken werden in kleine delen *grond*, *hoefslagen*, onder de boeren verdeeld. Iedere boer was verantwoordelijk voor het onderhoud aan zijn deel. Dat heet *verhoefslagging*, waarbij de 'hoef' naar het woord hoeve (boerderij) verwijst. Omdat er vele eigenaren waren langs een dijk, was het noodzakelijk dat één organisatie het toezicht hield en bepaalde wat er nodig was. Dat was de

taak van het hoogheemraadschap. Zij vaardigde daarvoor een *keur*, verordening, uit met regels waaraan de dijk in hoogte, breedte en vorm moest voldoen. Vervolgens was het aan de ingelanden om binnen een bepaalde tijd deze werkzaamheden te verrichten en de bescherming van het land weer op orde te hebben. Het onderhoud was hard nodig omdat de dijken niet alleen door stormvloed bedreigd werden, maar ook door kruiend ijs en hoge waterstanden.

Het wiel bij De Hem! Hoewel de huidige ronde waterplas achter de dijk er nu vredig bijligt, kwamen door deze breuk vele mensen en vee om. De landerijen stonden tot ver in de Krimpenerwaard voor lange tijd onder ongeveer ruim één meter water. De donken van Bergambacht waren een van de weinige veilige plekken in het gebied. Daar verbleven in en om de kerk de inwoners van de waard en hun vee. De oorzaak van de breuk was deze keer geen stormvloed, maar menselijk handelen dat tot het falen van de dijk leidde. Aan het einde van de zeventiende eeuw liep de belangrijkste waterafvoer vanuit de Rijn door de Gelderse IJssel en de Waal. Door de tijd heen was de waterstand in de Nederrijn en de Lek daardoor sterk gedaald. Soms was deze zo laag dat je de Lek lopend over kon steken. Om de loop van het water uit de Rijn beter te verdelen werd in 1707 in Pannerden (ten oosten van Lobith) het Pannerds kanaal gegraven. Dit had desastreuze gevolgen voor onder andere de Krimpenerwaard. In plaats van een gelijke verdeling van het water, ging de waterstroom bijna geheel naar de Nederrijn en de Lek. De afvoercapaciteit van de Gelderse IJssel bleek minder goed dan vooraf gedacht. De grote waterhoeveelheden die via de Lek moesten worden afgevoerd, leidde in 1726 tot de grote doorbraak bij Willige-Langerak en De Hem. Na enkele dagen was het gat dicht. Meestal duurde dat vanwege de hoge kosten jaren. Nu was er door het koude winterweer een tijdelijke afdichting

→ Sla op de Lekdijk linksaf en volg voor 2,4 kilometer het slingerende traject tot aan Hogedijk nummer 44. In de verte is aan de linkerzijde het traject van de spoorlijn, de huidige N210, goed zichtbaar in het vlakke landschap. ↓

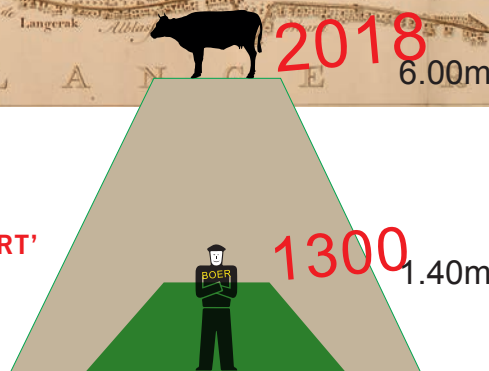
TIP!
KLIMAAT
PAG 105
ONTGINNINGEN
PAG 97

TIP!
HOOGHEEM
RAADSCHAP
PAG 64



'DIE HET WATER DEERT, DIE HET WATER KEERT'

DIE AAN DE DIJK LIGGEN, MOETEN HEM ONDERHOUDEN



van kruierend ijs ontstaan. Pas begin mei werd er gestart met het dichten van het gat. Daarvoor werd aarde gehaald aan de overzijde van de Lek in de buurt van Groot Ammers. Het duurde nog de hele maand mei voor het water voldoende was gezakt om de landerijen weer te kunnen gebruiken.

Wat overbleef was een *wiel* of *waal*, een diepe waterplas. Bij het bedijken van het gat kon het wiel binnen- of buitendijks worden gehouden. Beide voorbeelden komen langs de Lek en de IJssel voor. Het wiel bij De Hem is binnengedijkt. De dijk loopt tussen wiel en rivier door. De Bakkerswaal bij Lekkerkerk, die tijdens de St. Elizabethsvloed in 1421 ontstond, was deels binnen- en deels buitengedijkt. Het buitendijkse deel ziet er nu uit als een uiterwaard.

Uiterwaarden De plaats van de dijk ten opzichte van de rivier bepaalt of er sprake is van een *schaardijk* of een *baardijk*. Bij schaardijken loopt de rivier direct langs de dijk. Bij de baardijk is er sprake van *uiterwaarden*, buitendijkse gronden,

die regelmatig bij eb en vloed en hoog water overstromen en voorzien worden van een nieuw laagje klei. Eigenlijk was dit gebied, die de naam *grienden* droegen, alleen maar nuttig voor de teelt van riet en wilgentenen. Wilgentenen werden voor verschillende toepassingen gebruikt, zoals manden, hoepen (banden om tonnen) en zinkstukken (in de scheepsbouw). De teelt van wilgentenen was seizoensgebonden en hing nauw samen met de scheepsbouw en de visserij in het gebied. De *tenen*, jonge takken, van de kniehoog geknotte wilgjes werden in het najaar gesnoeid, bij elkaar gebonden en in de sloot te rusten gelegd. In het voorjaar begon de tweede stap van het werk: het schillen.² Langs de Lek waren verschillende bedrijfjes en particulieren die dit werk deden. In het voorjaar gingen hele arbeidersgezinnen aan de slag om een paar centen te verdienen met dit werk. Ook de jongste kinderen werkten mee. Het was armoedig werk dat tot in de jaren vijftig van de twintigste eeuw werd gedaan.



↑ Teenschillen bij Willem Stigter aan den Hogen dijk ongeveer ter hoogte van de school, ca. 1900

Gezicht op Ammerstol door Jan van Almeloveen naar ontwerp van Herman Saftleven, 1662/1683 ↓

↓ Het wiel aan de Lekdijk bij De Hem.



De Hoek van kleyn Ammers.

10 DE HEM

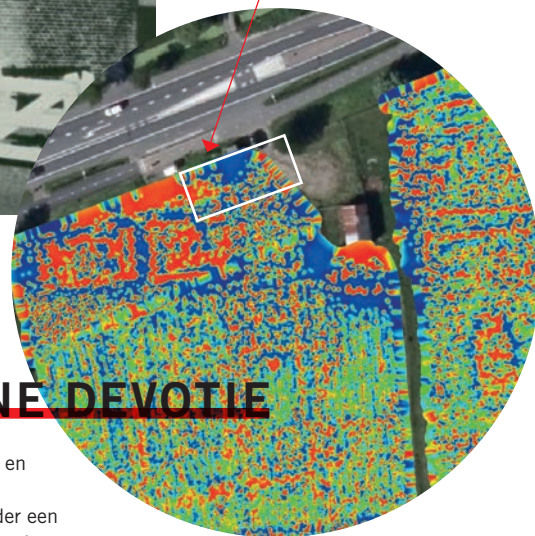
Plaats station Langs de N210 ter plaatse van de huidige kersenboomgaard aan de C.G. Roosweg, tegenover C.G. Roosweg 21 in het buurtschap De Hem.

Bijzonderheden Dit stationnetje bestond uit een bakstenen huisje, dat er al voor de aanleg van het spoor stond. Op de gevel stond de naam Spoorzicht, wat waarschijnlijk verwijst naar de aanwezigheid van een café in het gebouwtje.



Tekening van het klooster Sint Michiel in den Hem. →

Het **station de Hem** stond direct aan het spoor, de huidige C.G. Roosweg. Ongeveer in het midden van de gekleurde percelen - half op het niet gekleurde deel en half op het wel gekleurde deel - zie ook het kaartje van Saricón hieronder. ↓



BOLWERK VAN MODERNE DEVOTIE

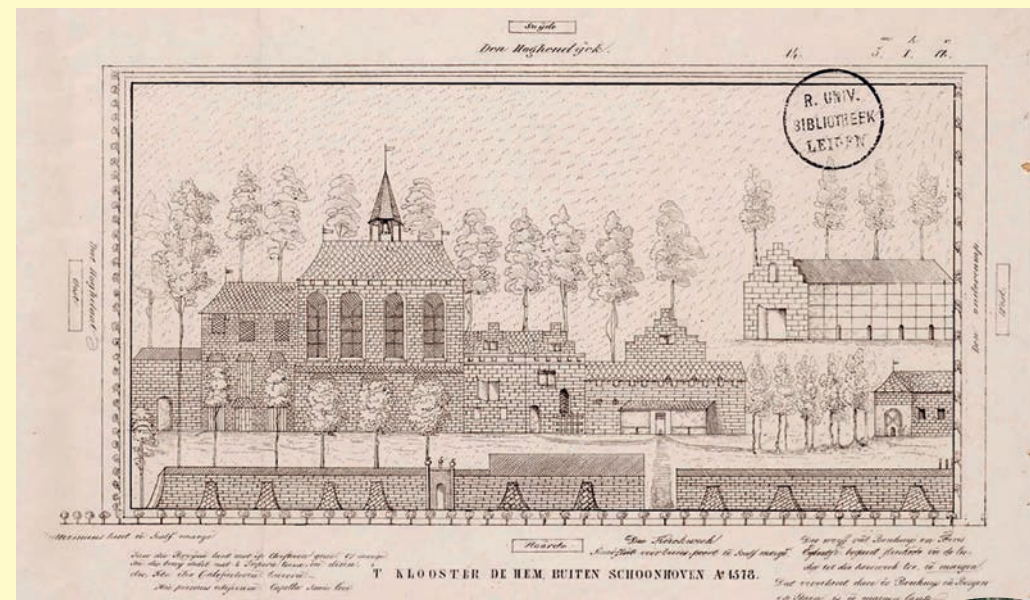
Adres: Terrein in de zuidoostelijke oksel tussen de C.G. Roosweg en de weg De Hem.

Uiterlijke kenmerken: Archeologische resten van het klooster onder een kersenboomgaard. Aan de oppervlakte zijn geen historische kenmerken te zien.



Aan het einde van de veertiende eeuw was het rumoerig in het gewest Holland. De maatschappij ging gebukt onder oorlogen tussen lokale heren, vier grote pestepidemieën in een halve eeuw en daarbij ook nog eens een religieuze tweestrijd tussen rivaliserende pausen (het Westers Schisma 1378 - 1417). In de Hollandse polders werd de onrust vergroot door een volksverhuizing van het platteland naar de stad als gevolg van de inklinking van het veen. Dit proces begon ook zijn hoogtepunt te bereiken aan het einde van de veertiende eeuw. De boeren gingen van akkerbouw over op veeteelt en een groot deel van de landarbeiders werd overbodig en trok naar de welvarende steden. Burgers keerden zich in hun wanhoop naar de kerk, maar daar waren de priesters en andere kerkelijke leiders vooral bezig met verrijking van hun eigen bezittingen en het beschermen van hun eigen positie. Er werd geroepen om vernieuwing. Het *Devotio Moderna* of de moderne Devotie gaf voor velen het antwoord. Het werd de eerste grote vernieuwingsslag in de geloofsbelevenis voor de Reformatie. Het belangrijkste Hollandse bolwerk van de Moderne Devoten lag in Den Hem en breidde zich gedurende de vijftiende eeuw uit tot een Hollands Kapittel met banden in het gebied tussen Schoonhoven, Amsterdam en 's Gravesande.

→ Volg de dijk nog 400 meter en sla dan linksaf de diepte in van De Hem. →



In 2016 heeft er onderzoek plaatsgevonden naar de aanwezigheid van archeologische resten van het klooster. Het onderzoek is uitgevoerd met **magnetometrie**: een methode waarbij afwijkingen in aardmagnetisch veld in zicht worden gebracht. Hiermee kunnen bijvoorbeeld ondergrondse stenen muren opgespoord worden. Het voordeel van deze manier van onderzoek is dat je niet hoeft te graven. Archeologisch erfgoed kan het beste bewaard worden op de plaats waar het ligt, *in situ*. Pas als het echt niet anders kan, wordt het opgegraven. De informatie en sommige archeologische vondsten worden dan boven de grond, *ex situ*, bewaard. De kleuren op de magnetometrie verwijzen naar gevonden afwijkingen. Rechts op de afbeelding zijn, in het witte kader, dunne rode lijnen te zien, die haaks op elkaar staan. Deze liggen op de plek waar op basis van kaarten kloosterresten werden verwacht. Hierdoor weten we nu dus dat er nog resten aanwezig zijn. De grote rode vlek linksboven is van een inmiddels gesloopt achttiende en negentiende huis.



Zielenheil In de tweede helft van de veertiende eeuw maakten veel notabelen en burgers in het gewest Holland zich zorgen om hun zielenheil. En dat leidde in Holland meer dan in andere gewesten tot een enorme groei aan kloosterstichtingen. Waarom juist hier in Holland de groei toenam, is wel te herleiden. De bloeiende economie en de groei van de welvaart van de stedelingen was in Holland groter dan op andere plaatsen. Daardoor nam ook de kloof tussen arme arbeiders en de rijke handelslieden, en daarmee het besef van ongelijkheid, toe. Wie daarbij de pestepidemieën en oorlogen optelt, kan niet anders dan concluderen dat rijke burgers in Holland meer te vrezen hadden als het om hun zielenheil ging. De oplossing werd gezocht in het stichten van kloosters en het geven van giften in de vorm van landerijen, woningen en geld.¹ Voor de stichters van Den Hem zullen dit ook de belangrijkste drijfveren zijn geweest.

De start Guy de Chastillon, graaf van Blois en heer van Schoonhoven, ontving in 1396 een verzoekschrift tot het stichten van een Norbertijnenklooster. Het initiatief kwam van twee priesters, Claes Hoec en Vrederic Smit, en de Schoonhovense poorter, inwoner, Jan Aertsz. van Diest. Hun persoonlijke bijdrage

aan de stichting bestond uit een omgrachte boerderij met landerijen en een boomgaard in het buurtschap Den Hem onder Bergambacht en vlak bij het welvarende marktstadje Schoonhoven. De Chastillon gaf nog in datzelfde jaar toestemming en belooft plechtig alle giften aan het klooster, in de vorm van landerijen en geld, te zullen beschermen. De pastoor van Bergambacht had er, tegen twee lood silver per jaar, geen bezwaar tegen als de kapel van het klooster zal gaan dienen als parochiekerk. Ondanks alle mooie beloften kwam het klooster niet van de grond. Er werd getwijfeld aan de slagingskans. Binnen de stadsmuren van Schoonhoven waren de voorgaande jaren al een groot aantal kloosters gebouwd. Het klooster in Den Hem voegde niets toe en giften ten behoeve van de bouw bleven uit.²

Omslagpunt De komst van de Moderne Devoot Willem Clinkaert naar Schoonhoven betekende rond 1405 het keerpunt voor het klooster. Deze priester was in Schoonhoven geboren en had zijn opleiding gevolgd in Deventer, de bakermat van de Moderne Devoten. Het was rondom de IJssel dat de eerste broeder- en zusterschappen van het *gemene leven* werden opgericht. Zij verzamelden zich in een of meerdere huizen voor mannen of

vrouwen van het gemene leven, maar legden geen streng religieuze gelofte af en leefden niet in afzondering. Het waren lekenbroeders en -zusters, die middenin de maatschappij stonden. Hun geloofsvernieuwing was gericht op een strenge, persoonlijke geloofsbeleving, studie van de Bijbel en het overbrengen van die ware kennis aan de gelovigen. In het eerste jaar van de vijftiende eeuw werd het Deventer Broederschap van het Gemene Leven door de Bisschop van Utrecht voor de eerste keer erkend als klooster. Er werd bij de erkenning geen eigen naam aan de geloofsvernieuwing gegeven, maar verwezen naar een op dat moment al bestaande religieuze samenlevingsvorm voor leken, de derde Orde der Franciscanen.

Clinkaert richtte rond 1405 het convent van het gemene leven op in Den Hem. Voor het verkrijgen van privileges, zoals het recht op het houden van kerkdiensten en het afnemen van de biecht, had hij toestemming nodig. Hij kreeg deze twee jaar na zijn vestiging in Den Hem. Het klooster werd door de Bisschop van Utrecht erkend als klooster in de Derde Orde van Franciscus. Hij bekrachtigde zijn besluit met het toewijzen van Sint Michiel als patroonheilige. Gedurende die eerste twee jaar in Den Hem legde Clinkaert de eerste contacten met de kloosters van Schoonhoven en de rijke handelaren in de stad. Zijn persoonlijke aanpak als Modern Devoot, maar ook zijn afkomst als geboren Schoonhovenaar, wekte vertrouwen. Na de bisschoppelijke erkenning stond niets de ontwikkeling van het klooster van Sint Michiel in den Hem nog in de weg. De giften wisten hun weg naar het klooster te vinden en het klooster groeit voortvarend. De persoonlijke contacten van Clinkaert bleven niet binnen Schoonhoven. Buiten de stad werden door hem ook nauwe relaties aangegaan met mannen- en vrouwenkloosters in Leiden en Delft.

Kapittel Hoewel de Moderne Devoten vooral naar buiten gericht waren en in de maatschappij stonden, ontstond er ook binnen deze modernisering een hang naar een strenger kloosterleven. Elf jaar na de pauselijke erkenning besloot Clinkaert een gelofte af te leggen en de regel van Augustinus aan te nemen. Het was het begin van een strijd om nieuwe bondgenoten zowel binnen als buiten de kloostermuren. Niet iedereen zag het zitten om een gelofte af te leggen en zich daarmee buiten de maatschappij te plaatsen. De strijd binnen het klooster duurde een jaar. In 1419 werd de Augustijner regel aangenomen. De strijd daarbuiten was nog niet gestreden. Voor het zoeken van nieuwe bondgenoten en het overtuigen van bestaande relaties was een persoonlijke aanpak onmisbaar. Hierbij hielp het dat het klooster in Den Hem een opleidingsinstituut was voor geestelijken. De oudleerlingen waren op vele leidinggevende functies binnen kloosters terug te vinden of werden daarop

geplaatst. Deze banden zorgden ervoor dat onder andere kloosters in Oudewater, Gouda en Delft zich bij Den Hem aansloten. Langzaam begon een machtig *Hollands Kapittel* vorm te krijgen. Een stelsel van kloosters en conventen dat zich grotendeels aan de bisschoppelijke macht kon onttrekken en vele voorrechten genoot ten opzichte van zelfstandige kerken.

Tot slot Het einde van het klooster werd in 1572 ingeluid door de komst van Lumey en zijn Watergeuzen. Zij brandden het klooster plat. Enkele van de broeders werden zwaar mishandeld en uiteindelijk vermoordt, anderen sloegen op de vlucht. Het betekende het definitieve einde van 170 jaar Sint Michiel in den Hem.

BOEKDRUKKUNST ⁵⁾

IN het klooster in Den Hem werden vanaf 1495 boeken gedrukt met een boekdrukker.

De kanunniken drukten boeken met een liturgische functie. Deze leverden ze op bestelling aan kerkelijke instellingen. Het hielp daarbij natuurlijk dat het klooster veel relaties had met andere kloosters in Holland. Er werden ook enkele profane, niet kerkelijke, boeken gedrukt in het klooster. Dit was echter ondergeschikt aan de liturgische boeken.

Anders dan in andere Europese landen waren in de laatmiddeleeuwse Nederlanden de in de

Nederlandse taal gedrukte *getijdenboeken*, boeken met gebeden, succesvol. In het klooster in Den Hem werden deze ook volop gedrukt. Niet gek, want één van de eerste Moderne Devoten, Geert Grote, was begonnen met het vertalen van de Latijnse getijdenboeken naar het Nederlands. Het past ook bij het uitgangspunt van de moderne devoten. De persoonlijke geloofsbeleving was belangrijk en daarvoor legden de religieuze boeken in het Nederlands de basis. Er werden uiteindelijk in het klooster twee versies van het Nederlandse getijdenboeken gedrukt.

IEMAND KAPITTELEN IEMAND DE LES LEZEN



J Een pagina uit een van de getijdenboeken uit het klooster St. Michiel in den Hem.

Image published with permission of ProQuest. Further reproduction is prohibited without permission.



11 SCHOONHOVEN

Plaats station Spoorstraat 1, Schoonhoven.

Bijzonderheden Station Schoonhoven is, samen met station Gouda en Gouda karnemelksloot, het grootste station van deze spoorlijn. Er was een dienstwoning, een loket en een wachtruimte voor reizigers in het gebouw. De entree vanaf de stad was aan de zijde van de Spoorstraat. De sporen lagen aan de achterzijde van het gebouw, evenals enkele loodsen.

→ Sla rechtsaf bij de C.G. Roosweg (N210) en fiets in oostelijke richting. Sla bij de rotonde rechtsaf de Kerkweg in en neem na 110 meter de afslag aan de linkerkant naar de Spoorweg. Slinger over het traject van de oude vesting van Schoonhoven. Sla na 230 meter rechtsaf richting de Spoorstraat. Sla direct linksaf de Spoorstraat op. Fiets door tot aan het voormalige station Schoonhoven bij de rotonde. Dit is het EINDPUNT van route #3. ●

Jeugdherinneringen

Jeugdherinneringen² Het schoonhovense treintje werd liefkozend *Bello* genoemd. Dat kwam door het kenmerkende keffende stoomfluitje en de naam op de zijkant van de stoomketel. De laatste rit van dit treintje op 23 augustus 1942 was een waardige.

Mevrouw W. Nielen-Woudenberg weet het zich nog goed te herinneren. 'De rails zou door de Duitsers afgevoerd worden naar het Oostfront, inclusief de locomotief', vertelt ze, 'De bielzen werden stiekem door de bewoners weggehaald om op te stoken in de kachel. Op die laatste dag zou er na verschillende mislukte reddingspogingen een einde komen aan de spoorlijn. 'De trein was mooi versierd met bloemenkransen. Mijn vader had voor de gelegenheid mijn broers en zussen op de trein getild en ze zo samen met de locomotief op de foto gezet. Ook machinist Koudstaal staat op een foto die mijn vader maakte. Het was wel een beetje een memorabele dag', weet mevrouw W. Nielen-Woudenberg nog. 'Verder is het moeilijk er veel over te vertellen', vervolgt zij haar verhaal. 'De trein was er eigenlijk gewoon. Ik was een jaar of elf en we woonden aan de Spoorstraat in net gebouwde huizen uit de jaren dertig. Je let er dan niet zo op als je zo dicht op trein woont. We keken uit op het spoor en speelden erlangs. Zelf ging ik wel eens met de trein, samen met mijn moeder. We gingen dan naar Den Haag of Rotterdam om te winkelen of voor familiebezoek. De rit naar Gouda duurde lang, wel vijf kwartier. Hij stopte voor mijn gevoel bij iedere boom. Het was wat dat betreft wel echt een tram. Voor de reizigers was er een groen tweede en bruin derde klas-rijtuig en goederenwagens. De tweede klas was iets luxer met beklede stoelen. De derde klas had alleen houten banken. Er werd echt van alles vervoerd in de goederenwagens: rode kolen, kaas en stevige Duitse broden voor de Duitse

soldaten, die in de Schoonhovense kazerne waren gelegerd. Er werden zelfs wel eens levende varkens vervoerd, maar dat heb ik zelf nooit gezien. Ik herinner me nog wel goed dat er één keer in de week twee Scheveningse visvrouwen in klederdracht uit de trein stapten. Die hadden de hele reis van Scheveningen naar Schoonhoven per trein afgelegd en kwamen met grote manden vis uit de trein. Op het perron stonden dan al handkarren klaar, waarop ze de manden plaatsten. Ze maakten de vis voor de deur schoon. Een mooi gezicht'.
Mevrouw W. Nielen-Woudenberg ziet alles weer voor zich en vertelt verder: 'Er zaten allerlei soorten mensen in de trein. Schoolkinderen die naar het stedelijk gymnasium in Gouda gingen, arbeiders en kantoormedewerkers.'
Aan de machinist heeft de familie van mevrouw W. Nielen-Woudenberg ook goede herinneringen. Ze vertelt over een voorval in de Tweede Wereldoorlog, waarbij hij behulpzaam was. 'De Duitsers eisten alle koperen huishoud- en sierartikelen op. Maar ja, dat vonden mijn ouders zonde. De koperen artikelen waren destijds in de mode. Mijn ouders verzamelden het en hadden het in Zeeland bij boeren gekocht. In plaats van het in te leveren, liet mijn vader een houten kist maken waarin hij al het koper opborg. Ook het koper van de burens werd erin opgeborgen. De machinist heeft dat toen op het rangeerterrein van de trein begraven. Niet voor lang trouwens, want al snel bleek dat het spoor opgebroken zou worden. Het was veel te riskant om die kist daar toen te laten liggen. De machinist heeft hem daarom na een tijdje weer opgegraven en teruggeven aan ons. Zo was het koper gered'.



Groete uit Schoonhoven.

Vertrek Spoor.



1/ machinist Koudstaal 2/ de conducteur
3/ de stationschef 4/ een notabele



mw. W. Nielen-Woudenberg

Jeugdherinneringen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
J.	P.	M.	A.	M.	J.					
31	K. HEEN en TERUG									
	Gedrukt den dag van afrekenen									
30	Ammersal	Karnaalkool	13							
	Bergambacht	Koolwag	14							
29	Beijersche weg	Schoonhovense	15							
	Gouda	Stalwag	16							
28	des Iem	Stalwag	17							
	Ruysweg	Stalwag	18							
27	A F 1392									
	J.	A.	S.	O.	N.	D.				
20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
	Prijs f 0.12 T.									
	Prijs f 0.15 T.									
	Prijs f 0.20 T.									
	Prijs f 0.25 T.									
	Prijs f 0.30 T.									
	Prijs f 0.35 T.									
	Prijs f 0.40 T.									

De broers en zussen van mw. W. Nielen-Woudenberg op de trein



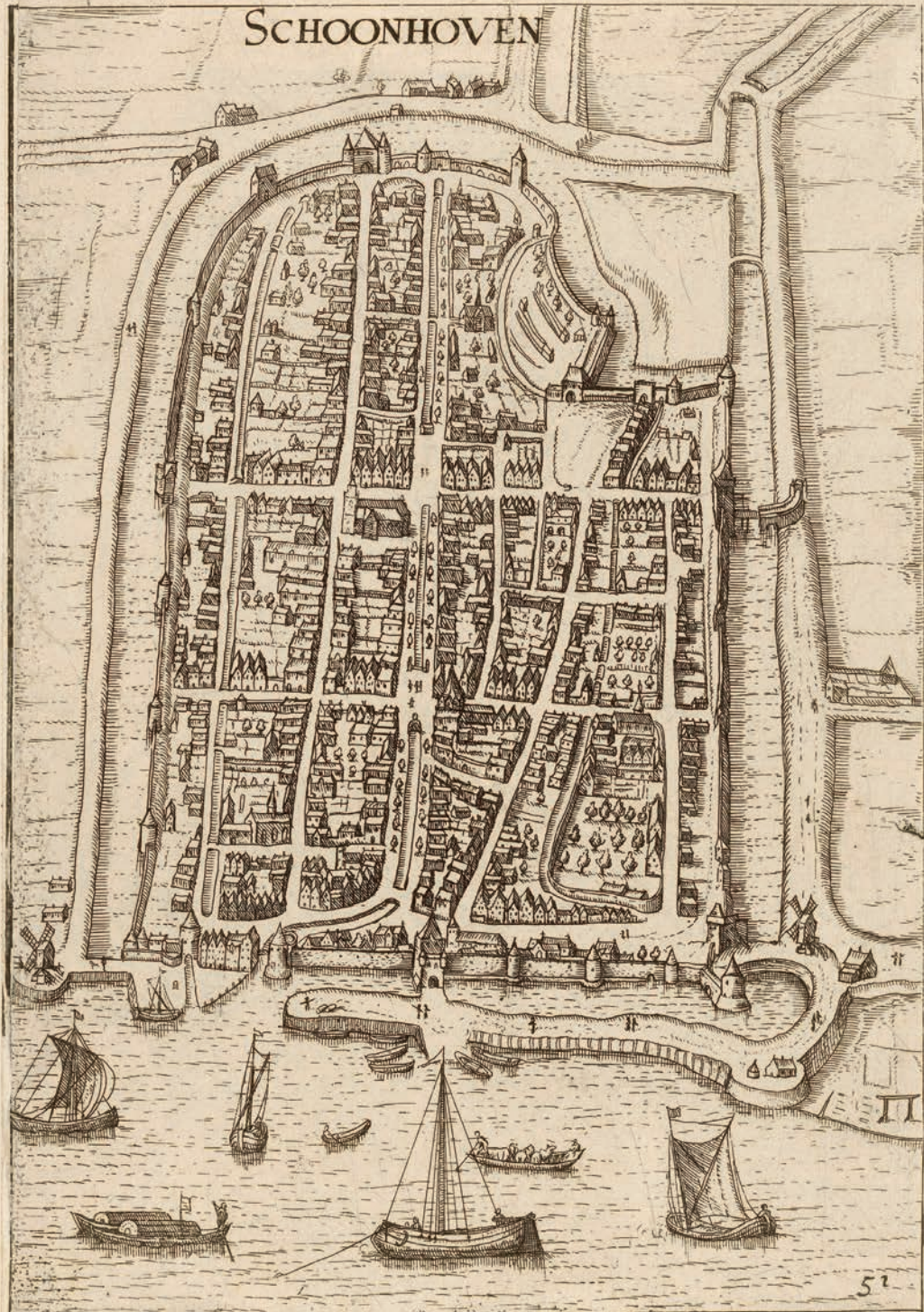
Bello

BESCHERMING VAN HOLLAND

Plaats: Schoonhoven

Adres: Groene Singel, Spoorsingel, Nieuwe Singel, Lopikersingel, Langerakkerweg, Wal, oostzijde begraafplaats

Kenmerken: Duidelijk herkenbare lijnen in het landschap



De boeren rondom Schoonhoven waren woest. Natuurlijk zullen ze het belang van de inundaties begrepen hebben, maar hun land, hun enige kapitaal, ging verloren door het water. Van de vertellingen van hun grootouders zullen ze zich de ellende van de vorige oorlog en de rovende legers nog goed herinneren. Het platteland was de grote verliezer, ook nu weer. Boven alles moesten ze ook zelf verplicht bijdragen aan de ellende door het graven van greppels en verdiepte vaarwegen. Ze verzamelden zich voor de poorten van de stad: Schoonhoven zou branden als de Lekdijk zou worden doorsneden voor de inundaties. Het bleef bij dreigementen, want de Oude Hollandse Waterlinie werd gerealiseerd en het gebied werd meerdere malen onder water gezet. Het zal een interessant schouwspel zijn geweest op de geïnundeerde landerijen rondom Schoonhoven. Het water werd bevolkt door belegerde manschappen in platte, groenlandse sloepen en in de winter schaatsende soldaten met sledes om het geslacht te vervoeren.¹

← Plattegrond van Schoonhoven voor 1582. Anonieme tekenaar uitgegeven door Willem Janszoon Blaeu en Johannes Janssonius

Samenwerking Een middeleeuwse stad met stadsrechten kreeg het privilege om maatregelen te treffen en indringers buiten te houden. Schoonhoven verdedigde zichzelf, net als de andere steden in het Utrechtse en Hollandse gewest, door de aanleg van stadsmuren. Hoewel de steden elkaar in tijden van nood konden helpen, was defensie tot aan 1579 toch vooral gericht op zelfbehoud en niet op samenwerking. De verandering kwam in dat jaar tot stand door het afsluiten van de Unie van Utrecht. Voor het eerst werden er onder de dreiging van een oprukkend Spaans leger (Tachtigjarige Oorlog) door de noordelijke gewesten afspraken gemaakt over één Staats leger en het versterken van de vestingen in Holland en Utrecht onder gezamenlijke verantwoordelijkheid. Schoonhoven was één van de te versterken vestingen. Al vanaf 1582 werd aan de oostzijde van de stad gestart met het aanleggen van nieuwe bolwerken, die beter dan de middeleeuwse stadsmuren bestand waren tegen het Spaanse geslacht.

Water als bescherming Het aanleggen van een waterlinie werd gezien als een oplossing om de bloeiende economie en de rijkdom van de Hollandse en Utrechtse steden te beschermen tegen bezetting en plunderende Spanjaarden. Het platteland had het in deze tijden het zwaarst te verduren. Zij kenden geen bescherming van stadswallen en -muren. Hun kostbare bezittingen, oogst en voedselvoorraden waren gedurende de Tachtigjarige Oorlog niet te beschermen tegen de rondtrekkende legers op rooftocht. Aanvankelijk werd in de jaren tachtig van de zestiende eeuw al aan een waterlinie gedacht die geheel Utrecht en Holland zou beslaan en daarmee stad en platteland kon beschermen.

Twee linies De twee gewesten konden het echter niet met elkaar eens worden. Dus startte Utrecht in 1629 aan een eigen waterlinie. Het duurde tot het Rampjaar 1672 voordat ook Holland onder stadhouder Willem III de oude Hollandse Waterlinie tot uitvoering zou brengen. De oorlog met de Engelsen, Fransen en twee Duitse Staten was voldoende aanleiding om tot actie over te gaan. De oostelijke grens van de linie liep langs Woerden, Oudewater, Schoonhoven en Nieuwersluis. Hoewel de waterlinie bedoeld was om stad en platteland te beschermen, voelde het voor de boeren toch anders. Hun enige kapitaal, de rijke graslanden, werd waardenloos. De Schoonhovense boeren konden eigenlijk nog van geluk spreken, want noordelijker werden de inundaties gerealiseerd door het zoute water uit de Zuiderzee te laten vloeien met rampzalige gevolgen voor akkers en weiden.

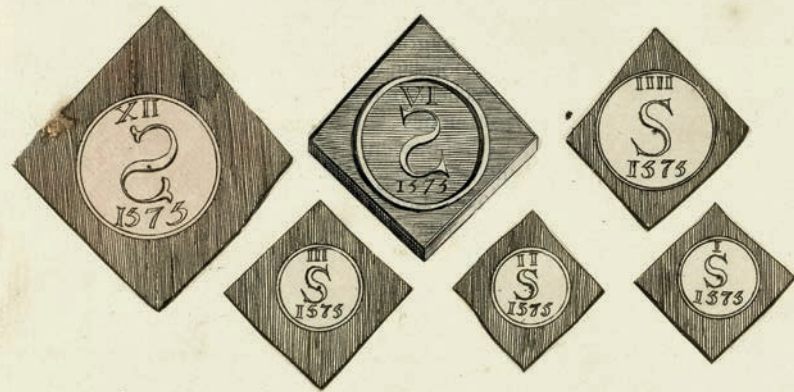
Bondgenootschappen Met grote haast werd in 1672 gestart met het versterken van de vestingen en werden inundaties gerealiseerd. In de verdediging van het land bleven zwakke plekken op de belangrijke toegangswegen, zoals de Lek en de IJssel en de droogliggende dijkwegen. De bondgenoten van Stadhouder Willem III spoedden zich met hun legers naar deze plekken. Markies De Louvignies, sergeant-majoor van het Spaanse leger, nam zijn plaats in op de noordelijke oever van de Lek bij Schoonhoven. Zijn leger bestond uit zo'n tweeduizend Spaanse cavaleristen en infanteristen. Als de vijand alsnog probeerde om Holland over de Lek te bereiken, dan zou hij vanaf de dijken worden beschoten. Door de combinatie van versterkte steden, de grote inundaties en de manschappen op toegangswegen wist Stadhouder Willem III de Fransen tegen te houden.



De omgeving bepaalt Vanaf 1673 werd er in Schoonhoven ingezet op het versterken van de noord- en de westzijde van de stad. Rondom de stad kwamen versterkingen en ravelijnen volgens het Oud Nederlands-stelsel. Dit is onder andere herkenbaar aan de flanken van de bastions, die haaks op de wal staan. Het type vesting werd in de zestiende eeuw door Adriaan Anthonisz. vanuit Italië naar Nederland gehaald en aangepast aan de lokale omstandigheden. De Italiaanse vestingen waren zwaar en van bak- en natuursteen. Dat materiaal was veel te zwaar voor de Nederlandse bodem. Zeker de slappe veenondergrond in het westen van het land kon deze bouwsels niet dragen. De steenbouw werd daarom vervangen door een serie van dikke aarden wallen. Aan de buitenzijde werden brede grachten aangelegd en het land eromheen leeg gehouden, zodat niets in de weg stond van het *schootsveld*. Dit was de ruimte waar kanonskogels en ander geschut vrij rond konden vliegen. De aarden wallen en natte grachtzone konden deels voorkwamen dat er brand uitsloeg bij een inslag. De aarden wallen hadden een tweede voordeel. Er werden veel bomen op geplant. In tijden van belegering werden deze gerooid en gebruikt voor

het maken van gereedschappen, oorlogsmaterieel en brandhout.

De ontmanteling Schoonhoven had de oorlog tegen de Fransen en de Engelsen doorstaan als onderdeel van de (Oude) Hollandse Waterlinie. Na het tekenen van de vrede werd er doorgegaan met het afronden van de bouw van een complete vesting. Nog geen halve eeuw na de afronding van de bouwwerkzaamheden, in 1787, kwam men erachter dat de Oude Hollandse Waterlinie als geheel niet meer functioneerde door de steeds verbeterende oorlogsvoering. Zeven jaar later kon Napoleon eenvoudig Nederland binnenkomen met hulp van de Patriotten. Hij realiseerde zich ook dat het systeem goed was, maar dat de uitvoering was verouderd. Het was Napoleon die de basis legde voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Schoonhoven lag niet meer binnen die strategische lijn en verloor zijn functie. Hoewel de vesting net gereed was, kon worden gestart met de ontmanteling. Gelukkig is een deel van de vestingwerken bewaard gebleven in het stadspark, de begraafplaats en langs de oostzijde van de stad.

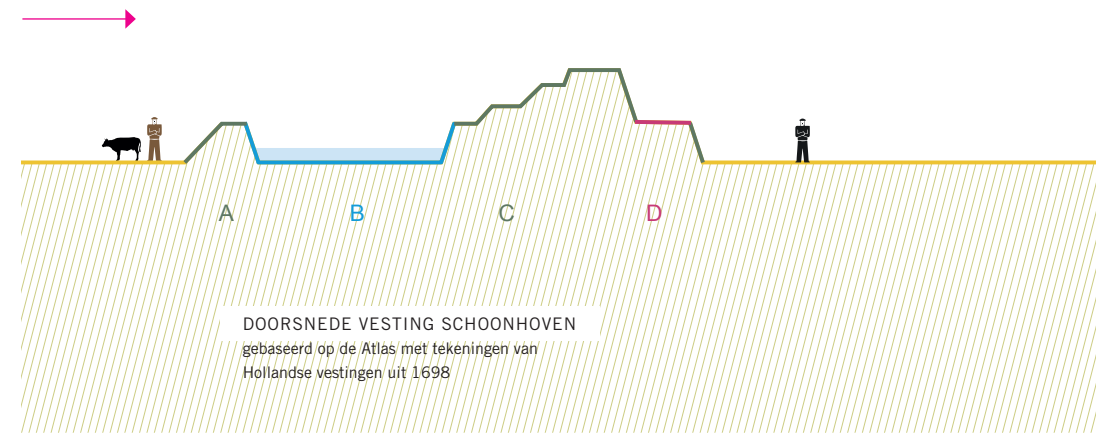


Noodmunten tot Schoonhoven A° 1575.

↑ Zes noodmunten geslagen tijdens het beleg van Schoonhoven 1575
Prent anoniem gemaakt tussen 1600 en 1799

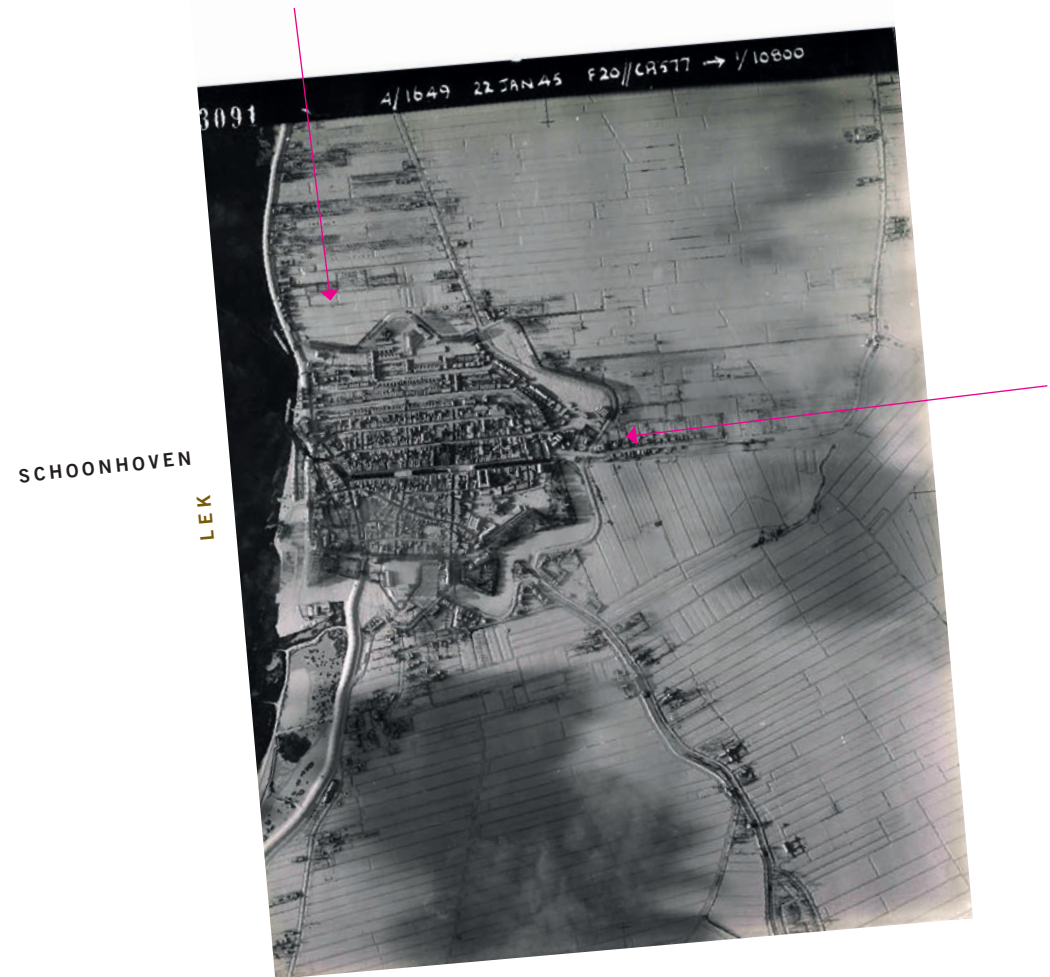
Noodmunten Tijdens de Tachtigjarige Oorlog werd Schoonhoven twaalf dagen belegerd. Men had vaak al vermoedens dat dit zou gaan gebeuren en gaf voor die tijd al veel extra geld uit aan het inslaan van voedsel voor de stedelingen en het inhuren van bijvoorbeeld extra soldaten en wachtlopers. Daarvoor moest een flinke greep uit de schatkist van de stad en de inwoners worden gedaan. Maar als het dan eenmaal zo ver was, moesten de in de stad belegerde troepen ook nog betaald worden. Anders gingen ze muiten. Om deze reden werden nieuwe tinnen munten geslagen. Deze noodmunten konden later weer ingewisseld worden voor echt geld. Er waren

munten van een tot zes stuivers en een munt van twaalf stuivers. Het was niet eenvoudig om na een oorlog de lokale economie weer op gang te krijgen, want iedereen had noodgeld. Er moest dus eerst weer echt geld verdiend worden, zodat langzaam iedereen afbetaald kon worden. Vier jaar na het beleg van Schoonhoven, in 1579, is het geld dan ook nog steeds in omloop. De stad Schoonhoven vraagt in dat jaar om een vergoeding voor het inwisselen van de noodmunten aan de Staten van Holland. Die verwijst in de meeste gevallen gewoon terug naar de stad die de munten had uitgegeven. Men moest het zelf maar oplossen.



- A GLACIS (glooiende wal in aanloop naar de vesting) met weg
- B GRACHT
- C HOOFDWAL
- D COURTINE (verbindingswal tussen de verschillende delen van de vesting)

↓ Luchtfoto van de deels ontmantelde vesting Schoonhoven in 1945.





ROUTE #3 GOUDA → SCHOONHOVEN

LA DÉSIREE VAN SCHOONHOVEN

Auteur: Linda Driesen - van der Male
Noten

1. Citaat Schoonhovensche Courant 14 november 1914, p. 3, *De opening van het Spoor Schoonhoven-Gouda*.

Bronnen

- Auteur onbekend, *De opening van het Spoor Schoonhoven-Gouda*, in: De Schoonhovensche Courant, 14 november 1914, p. 3 en 4
- Haag, R. den en Vente, H.M., *Het Schoonhovens Spoor*, in: Tidinghe, 1999, nr 2,
- mavanvliet.nl/krimpenerwaard/pagina60.html, geraadpleegd 5 februari 2020.

EEN LANDSCHAP VAN VOORUITGANG

auteur: Evert Verhoeven

Bronnen

- Kaptein, H., *Nijverheid op windkracht. Energietransities in Nederland 1500-1900* (Hilversum, 2017).
- Rijn, D. van, Raaij, J. van en Polderman, R., *Tussen stoom en stroom. De rol van de verbrandingsmotor in de Nederlandse polder- en boezembemaling* (Hilversum, 2017).

MIDDELEEUWS WEGENNET

Auteur: Linda Driesen - Van der Male

Bronnen

- Auteur onbekend, *Karnemelksloot, een belangrijke vaarweg*, in: Goudsche Courant, 27 februari 1954. Geraadpleegd via het Streekarchief Midden - Holland.
- Denslagen, W., *Gouda*, Zwolle 2001
- Dolder-de Wit, H. van, *De groenteveiling aan de Houtmansgracht (1918-1938). Verzamelplaats van bloemkolen en merkwaardige figuren*, in: Tidinge, jaargang 22, nr. 2 - april 2004, p. 71 - 73
- Povée, H., *Tien eeuwen tussen Lek en IJssel. Geschiedenis van de Lopikerwaard en de Krimpenerwaard*, Bussum 2004.

VEILIGHEID IN DE STAD

Auteur: Linda Driesen - Van der Male

Noten

1. Crimineel Vonnisboek van Gouda 1559-1609, fol. 117, 137 en 144 (SAMH, toegangsnr. ac2, inv.nr. 177)

2. Idem noot 1, o.a. fol.133, bestraft vanwege het van huis weglopen en tweemaal steken met een mes.

3. [youtube.com/watch?v=7erVD4JTr84](https://www.youtube.com/watch?v=7erVD4JTr84), 5.04 min, geraadpleegd 23 maart 2020.
4. Denslagen (2001), p. 229.
5. Van der Mark (2013), p. 20/21.

Bronnen

- Denslagen, W., *Gouda*, Zwolle 2001.
- Mark, R. van der, *Gouda Tiendewegspoort*. Definitief Archeologisch onderzoek, 's Hertogenbosch 2013, BAAC rapport A-12.0233

- Diegoude.nl/wp-content/uploads/2018/04/Oud-Gouda-21.pdf, geraadpleegd 23 maart 2020.

- Historiek.net/schutterij-schuttersgilde-betekenis/82016/, geraadpleegd 23 maart 2020.

- [youtube.com/watch?v=7erVD4JTr84](https://www.youtube.com/watch?v=7erVD4JTr84), geraadpleegd 23 maart 2020

POLITIEK, PRAGMATISME EN PURE PECH

Auteur: Evert Verhoeven

Noten

1. Onland werd gebruikt voor zeer nat, moerassig terrein dat niet meer bruikbaar was voor landbouw of veehouderij.
2. Een morgen land is de hoeveelheid land die een boer in één ochtend (morgen) met een paard kon omploegen. De oppervlakte ligt net onder een hectare, maar de precieze maat is afhankelijk van de streek.

Bronnen

- Koese, G., *In reddeloozen toestand gebracht. De Geotrooierde Vervening in de Krimpenerwaard 1778-1916*, in: Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis 20 (2011), p. 11-23.
- Teixeira de Mattos, L.F., *De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland. Deel III: De waarden. Afdeling I: De Krimpenerwaard*, Den Haag 1927.

- Ven, G.P. van de, *Mensen in een waard vol wind en water. De geschiedenis van de waterhuishouding in de Krimpenerwaard*, Hilversum 2004.

- Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, Archief van de Commissarissen uit de Geïnteresseerden, Rotterdam (NL-RdmHHSK).

DE MAN EN ZIJN EEND

Auteur: Linda Driesen - Van der Male

Noten

1. Hörter, R. (2007 - 12), p.44
2. eendenkooien.nl/oude-rechten-eendenkooi, geraadpleegd 14 februari 2020.
3. zie noot 2.

Bronnen

- Heide, G.D. van der en Lebret, Mr. T,

Achter de schermen, Heiloo 1944.

- Hörter, R., *Eendenkooi, Kooiker en Kooikerhondje*, in: Onze Hond nummer 12, jaargang 2007, p. 44 - 49.
- Rost, N. van, *Reisdagboek uit de Krimpenerwaard, 1972*
- b2bplaza.com/gebied/nieko/kooi.htm, geraadpleegd op 14 februari 2020.

Informatie met betrekking tot de Stolwijkse kooi of Stolkse kooi.

- eendenkooien.nl/oude-rechten-eendenkooi, geraadpleegd 14 februari 2020. Over eendenkooien in Nederland in het algemeen.

- zuidhollandslandschap.nl/gebieden/eendenkooi-bakkerswaal, geraadpleegd 16 februari 2020.

- Verstraeten, A., Karelse, D. en Zwaenepoel, A., *Eendenkooien in Vlaanderen en Nederland*, IJsselstein 2012.

FUNCTIONEEL LANDSCHAP

Auteur: Linda Driesen - Van der Male

Noten

1. Haartsen (2009), p. 109
2. veenweiden.nl/portfolio-view/veenweiden-en-klimaat/, geraadpleegd 26 maart 2020.
3. Van Groningen (1996), p. 22
4. Idem noot 3.

Bronnen

- Groningen, C.L. van, *De Krimpenerwaard*, Zwolle 1996
- Haartsen, A., *Ontgonnen geschiedenis. Regiobeschrijvingen provincie Zuid-Holland*, Ede 2009
- Linden, H. van der, *De cope. Bijdrage tot de rechtsgeschiedenis van de openlegging der Hollands -Utrechtse laagvlakte*, Assen 1956.
- veenweiden.nl/portfolio-view/veenweiden-en-klimaat/, geraadpleegd 26 maart 2020.
- klimaatkoord.nl/serie-aanpakkers/aanpakker-boer-miedema, geraadpleegd 26 maart 2020.

DE VRUCHTEN VAN DE KOE

Auteur: Linda Driesen - Van der Male

Noten

1. Boekel 1929, p. 142 - 143.
2. Van Groningen 1996, p. 51
Bronnen
- Boekel, P.N., *De zuivelexport van Nederland tot 1813* (proefschrift), Utrecht 1929.

- Groningen, C.L. van, *De Krimpenerwaard*, Zeist 1996.

AANPASSINGSVERMOGEN

Auteur: Erik Elshout (Archeologische werkgroep Nederland)

Noten

1. Voor dit deel van het artikel is gebruik gemaakt van de informatie op: geologievannederland.nl.
2. Van Groningen (1996), p. 30.
3. Giebels 2020, p. 125 - 127.

Bronnen

- Redactie NewScientist, *Oudste Nederlandse werktuigen ontdekt*, 2018. Geraadpleegd 8 april 2020.
- Giebels, L., *Hollands water. Het hoogheemraadschap van Rijnland na 1857*, Utrecht 2002

- Groningen, C.L. van, *De Krimpenerwaard*, Zwolle 1996.

- Louwe Kooijmans, L.P. *Archeologie in de Betuweroute: Hardinxveld-Giessendam De Bruin. Een kampplaats uit het Laat-Mesolithicum en het begin van de Swifterbantcultuur (5500-4450 v. Chr.)*, Leiden 2001

- Geologievannederland.nl, betreffende de opbouw van de bodem in verschillende perioden, Geraadpleegd 8 april en 14 mei 2020.

TUSSEN WELVAART EN ARMOEDE

Auteur: Linda Driesen - Van der Male

Noten

1. Zanen Wz., H. (1912), p. 501.
2. Verhandeling over de vraag naar de oorzaak van vermindering van de zalm op onze rivieren, en vooral op de Lek, uitgeschreven door de Oeconomischen Tak van de Hollandsche Maatschappij van Wetenschappen, 1785 (SAMH 1011.2574).
3. idem noot 1, p. 510.

Bronnen

- Blom, J.C., *Wonen en werken in Ammerstol van 1900 tot 2000*, in: *Historische Encyclopedie Krimpenerwaard*. 25^e jaargang 2000, nr. 3-4. De Krimpenerwaard in de twintigste eeuw. Herinneringen van bewoners.
- Giebels, L., *Hollands water. Het hoogheemraadschap van Rijnland na 1857*, Utrecht 2002.
- Groningen, C.L. van, *De Krimpenerwaard*, Zwolle 1996.

- Zanen Azn, H., Zanen Azn, P. en Zanen Azn, T., *De zalmvisserij. Aanvulling van de bijdrage tot kennis van het Oud Ammerstolse Dialect*, Ammerstol 1966.

- Zanen Wz., H., *Zalm en hoe ze te vangen*, in: Op de hoogte, jaargang 9 (1912), nr. 9.

DE EEUWIGE BEDREIGING

Auteur: Linda Driesen - Van der Male

Noten

1. Giebels 2002, p. 125 - 127
2. Zie noot 1, p. 80 - 81.

Bronnen

- Giebels, L., *Hollands water. Het hoogheemraadschap van Rijnland na 1857*, Utrecht 2002
- Groningen, C.L. van, *De Krimpenerwaard*, Zwolle 1996

- Ven, G.P. van den, *Mensen in een waard vol wind en water*, Hilversum 2004

HOLLANDS BOLWERK VAN MODERNE

DEVOTIE

Auteur: Linda Driesen - Van der Male
Noten

1. Goudriaan, K. (1997, jrg 11, nr. 1), p. 139.
2. Van Aesch (1995), p. 94.
3. Na 1572, het jaar waarin het klooster in Den Hem door de Watergeuzen wordt platgebrand, zou dit kapittel de naam 'Kapittel van Sion' krijgen, waarvan het Rijswijkse klooster Sion het hoofdklooster werd.
4. Van Aesch (1995), p. 112.
5. Van Aesch (1995), p. 122 en 130.

Bronnen

- Aesch, F.J. van en e.a. (red.), *Het klooster Sint Michiel in Den Hem buiten Schoonhoven*, Speciale uitgave van de *Historische Encyclopedie Krimpenerwaard* ter gelegenheid van het 20-jarig bestaan, jrg. 20 (1995)
- Goudriaan, k., *Holland gewonnen voor de Moderne Devotie*, in Madoc. Tijdschrift over de Middeleeuwen, april 1997, jaargang 11, nr. 1, p. 130 - 141.
- Inleiding van het archief van het klooster: Nationaal Archief, Den Haag, Klooster St. Michiel in den Hem, nummer toegang 3.18.26.
- Lucepedia.nl/dossieritem/moderne-devotie/, geraadpleegd 6 februari 2020.

JEUGDHERINNERINGEN

Auteur: Linda Driesen - Van der Male
Noten/ Bronnen

- Het interview met mevrouw W. Nielen-oudenberg is gebaseerd op haar herinneringen als jong meisje in Schoonhoven, die zij op 17 december 2019 met het projectteam heeft gedeeld. We zijn haar zeer dankbaar dat zij haar herinneringen wilde delen met ons ter gelegenheid van dit project.

BESCHERMING VAN HOLLAND

Auteur: Linda Driesen - Van der Male
Noten

1. Will (2003), p. 40-42 en 44-45.

Bronnen

- Brill, E.J., *Overblijfsels van geheugchenis der bisonderste voorvallen, in het leeven van den Heere Coenraet Droste terwijl hij gediend heeft in veld- en zee-slaagen belegeringen en ondernemingen. Als ook mede zijn verdere bejegeningen aan en in verscheiden vreemde Hoven en Landen*, Leiden 1879.

- Cremers, E., Kaaij, F., Steenberg, C.M., *Bolwerken als stadsparken. Stadswandelingen in de 19e en 20e eeuw*, Delft 1981

- Gelder, H.E. van, *De Nederlandsche noodmunten van de Tachtigjarige Oorlog*, -s-Gravenhage 1955.

- Groningen, C.L. van, *De Krimpenerwaard*, Zeist RCE 1996.

- Man, M. de, *Over de noodmunten van Zierikzee, geslagen van 1574-1576 en over de inwisseling dezer stukken door de Staten van Zeeland in 1595*, in: Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Genootschap voor munt- en penningkunde, 18^e jaargang (1910), p. 73 - 190.
- Ruijsendaal, *Vestingsteden als cultureel erfgoed*, in: Neerlandia/ Nederlands van Nu, jaargang 108 (2004), nummer 3, p. 16-18 (via dbnl.org).

- Verhoef, H.A., *Schoonhovense noodmunten 1575*, in: *Historische Encyclopedie Krimpenerwaard*, 19 (1994) nr. 4, 116-118.

- Will, Chr., *Sterk water. De Hollandse waterlinie*, Utrecht 2002 (tweede druk 2003).

AFBEELDINGENOVERZICHT

Afkortingen

HHSK - Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard
LU - Leiden University
NA - Nationaal Rijksarchief
ODMH - Omgevingsdienst Zuid-Holland
PAN - Portable Antiquities of the Netherlands
PZH - Provincie Zuid-Holland
RM - Rijksmuseum
SAMH - Streekarchief Midden-Holland
ST - Schutterstock

Wageningen UR library Special Collections
Afbeeldingen

Afbeelding voor: SAMH, Verzakt dijklichaam van de eerste stoomtram bij Schoonhoven, ca. 1920/ (inzet van boven naar onder)
SAMH, Treinkaartje Schoonhovens spoorlijn, ca. 1940/ SAMH, (Detail) Brug over de Karnemelksloot/ RM, (detail) De visvrouw, Adriaen van Ostade, 1672.

Omslag voor binnenzijde: PZH, Provinciale weg Stolwijk - Bergambacht, 1958
Omslag achter: NA, Koeien in de huiskamer in Sloten, 17 maart 1952.

Omslag achter binnenzijde: SAMH, Verzakkingen bij aanleg van de stoomtram Gouda - Schoonhoven, locatie Schoonhoven, 1912

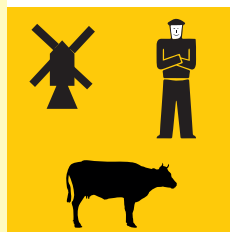
Uitslaander van boven naar beneden/ links naar rechts: SAMH, Militair Topografische kaart 1:50.000 met ingetekende trambaan, 1899/ SAMH, Aankomst eerste stoomtram bij perron, 1914. Ontvangst door muziekvereniging/ privébezit mw. W. Nielen-Woudenberg, Laatste treinrit van het Schoonhovens spoorlijn (Bello), / ODMH, foto van veen, vers geboord uit de bodem, foto C.F.H. Coppens.

Pagina's
p.77: SAMH, De stoom-oliemolen De Nijverheid, aan de IJsseldijk te

Stolwijkersluis, ca. 1905.
 p.78: NA, Hennepraakhout in Bergambacht, 1919.
 p.79: PZH, Aanleg van de 'drijvende' weg tussen Stolwijk en Bergambacht. Voor het verstevigen van de natte ondergrond worden houtvezelbalen gebruikt, 1956
 p.81: SAMH, Karnemelksloot met het station bij de ophaalbrug van de stoomtramlijn Gouda-Schoonhoven met wachtende trein, ca. 1920.
 p.82 van boven naar onder: SAMH: Ansichtkaarten van de Karnemelksloot, ca. 1920/ (Detail + gehele afbeelding) Brug over de Karnemelksloot.
 p.83: NA, Detail aanzicht van Gouda, ongedateerde gravure.
 p.84 van boven naar onder: SAMH: Ansichtkaart van de Hoge Gouwe en Lage Gouwe, ca. 1910/ De Karnemelksloot aan weerszijden vanaf de Blekerssingel, ca. 1910
 p.85: NA, Aanzicht van Gouda, ongedateerde gravure.
 p.87 van boven naar onder: Joan Blaeu, Kaart van Gouda (via wikipedia) / Schilderij van Gijsbert Johannes Verspuy, Tiendewegspoort Gouda (via Wikipedia)/ BAAC archeologie en bouwhistorie, opgraving van resten van de Tiendewegspoort.
 p.88: Schuttersstuk Ferdinand Bol Gouda 1653 vijf officieren van een Goudse schutterij middelste man kolonel Govert Suijs of De kriegsraad der Goudse schutterij onder leiding van kolonel Govert Suijs (via wikimedia, origineel hangt in het Museum Gouda).
 p.89: SAMH, Kaartje van de Krimpenerwaard, omsloten door de IJssel, de Vliet, de Lek en de Maas, ca. 1800.
 p.90: HHSK, Profiel van de ringdijk om de verving.
 p.91: HHSK, De nieuwe stoommachine voor de krimpenerwaard, A. Blanken Jansz., 1806.
 p.93: SAMH, Man met in iedere hand een dode eend, links een hondje (Achterbroek), 1937.
 p.95: (Grote foto) SAMH, "Pijp" van eendenkooi Lekzicht, 1922/ (Inzet) RM, Wilde en tamme eenden, Jan Luyken, 1711.
 p.96: RM, (detail) Keukenstuk, Meester van de Amsterdamse Bodegón, 1610-1625.
 p.97: RM, Keukenstuk, Meester van de Amsterdamse Bodegón, 1610-1625.
 p.98: WU, Luchtfoto RAF Lek ten westen van Bergstoep, 1945.
 p.99: PAN, Pronkknoop gevonden in Gouda (afbeeldingsnummer PAN-00009307-001).
 p.100: SAMH, Een landschap (weg met slootje) in het Beierse onder Stolwijk, ca. 1920.

p.101 van boven naar onder: Achterkade met wetering Polder Bonrepas / Achterkade Reekade Polder Schoonouwen, beide foto's Alette v/d Hazelkamp.
 p.102 van links naar rechts: SAMH, De stoomtram Gouda - Schoonhoven, wachtend bij station Stolwijk aan de Vaartweg, ca. 1914 / Detail gevel met engelenraam Benedenkerkseweg 62, Stolwijk. Foto Linda Driesen - van der Male.
 p.103: RM, Stillerven met kazen, Floris Claesz van Dijk, ca. 1615.
 p.104 van boven naar onder: Beide SAMH, Spoorstation, spoortrein Gouda-Schoonhoven, halte Bergambacht tijdens laatste rit, 1941 / De halte Bergambacht (Provinciale weg) van de stoomtram Schoonhoven - Gouda in oostelijke richting, ca. 1925
 Flora en fauna tussen p.104/105: Zwanenbloem - Flora von Deutschland, Österreich und der Schweiz, Prof. Dr. Otto Wilhelm Thomé (1885-1905), via wildeplanten.nl/ Bittervoortje man - Wikimedia commons/ Ringslang - foto Jelger Herder.
 p.105: ST, Panoramic view of the snow-covered field after a blizzard at sunset. Lapland, Finland. Foto Alex Stemmer/ (inzet) SAMH, Provinciale Weg, voormalig slot 's Heeraertsberg met bewoners, ca. 1910.
 p.106: Zie foto Alex Stemmer p.105.
 p.107: SAMH, Zalmvissers, die op een Lekstrandje aan de Lekdijk West bezig zijn met het binnenhalen van de drijf/ sleepnetten, waarmee de zalm gevangen werd, ca. 1903.
 p.108: SAMH, Het postkantoor aan de Lekdijk in westelijke richting gezien, 1900.
 P.109: SAMH, Waaggebouw voor zalmvissers aan de Lek in Ammerstol, ca. 1955.
 P.110: Delpher.nl - Ammerstolse vissers, in: Tijdschrift 'Op de hoogte', jaargang 9, 1912 nr. 9, p. 508 (fotograaf onbekend)/ RM, De visvrouw, Adriaen van Ostade, 1672.
 p.112: SAMH, Kaart van de rivier de Lek met zijn uiterwaarden noorder en zuiderdijken van de Merwede beneden Krimpene, tot het Schoor van Hagestein boven Vianen / Infographic toename hoogte dijken door de eeuwen heen, Arthur Meyer ontwerpers.
 p.113 boven, links- en rechtsonder: SAMH, Teenschillen bij Willem Stigter aan de Hogedijk bij Ammerstol, ca. 1905 / SAMH, Gezicht op het wiel, 1954/ RM, Gezicht op Ammerstol, Jan van Almeloveen naar ontwerp van Herman Saffleven, 1662 - 1683.
 p.114: SAMH, Station De Hem, datering onbekend/ (inzet detail) Saricon Safety & Risk Consultancy, Magnometrie ter plaatse

van het voormalige klooster De Hem.
 p.115: LU, 't klooster De Hem buiten Schoonhoven / (inzet) Saricon Safety & Risk Consultancy, Magnometrie ter plaatse van het voormalige klooster De Hem.
 p.116: Detail - Horea, getijdenboek van de Regulieren in den Hem, 1496, p. 202. Image produced by ProQuest® as part of Early Modern Books. www.proquest.com.
 p.117: Horea, getijdenboek van de Regulieren in den Hem, 1496, p. 202. Image produced by ProQuest® as part of Early Modern Books. www.proquest.com.
 p.119 van boven naar onder van links naar rechts: SAMH, Station Schoonhoven, ca. 1915/ privébezit Mw. W.-Woudenberg (3x), Notabel, machinist, conducteur en stationschef bij afscheidsrit van de Schoonhovense trein, 1942/ Mw. W. Woudenberg-Nielen als meisje op de fiets op de Spoorstraat in Schoonhoven/ Broers en zussen van Mw. W. Nielen-Woudenberg op de trein in Schoonhoven bij de afscheidsrit, 1942/ SAMH, treinkaartje van het Schoonhovense spoortje.
 p.120: RM, Plattegrond van Schoonhoven. Anonieme tekenaar, uitgegeven door Willem Janszoon Blaeu en Johannes Janssonius, 1612-1648.
 p.122: RM, Zes noodmunten geslagen tijdens het beleg van Schoonhoven, 1575. Anonieme prent gemaakt tussen 1600 en 1799.
 p.123 van boven naar onder: Infographic doorsnede vestingwerken Schoonhoven, Arthur Meyer Ontwerpers/ WU, Luchtfoto RAF Schoonhoven, 1945.
 p.128: SAMH, Machinist en conducteurs poserend bij de stoomtram Gouda-Schoonhoven, 1918 of 1932.



provincie HOLLAND ZUID



COLOFON

Idee/concept, projectmanagement/redactie: Toen_anno_nu: Linda Driesen_Arthur Meyer
 Tekst: Rianne (G. M.) Averink, Linda Driesen - van der Male, Erik Elshout (AWN) en Evert Verhoeven
 Ontwerp/ vormgeving/ tekeningen: Arthur Meyer, Den Haag
 In opdracht/ samenwerking met: Stichting Duurzaam Onderzoek en Educatie voor de 21e eeuw (Doe21)
 Druk en afwerking: Drukkerij Modern



toerannou

DEZE UITGAVE IS TEVENS GRATIS ALS PDF TE DOWNLOADEN VIA:

www.alphenaandenrijn.nl

www.erfgoedhuis-zh.nl

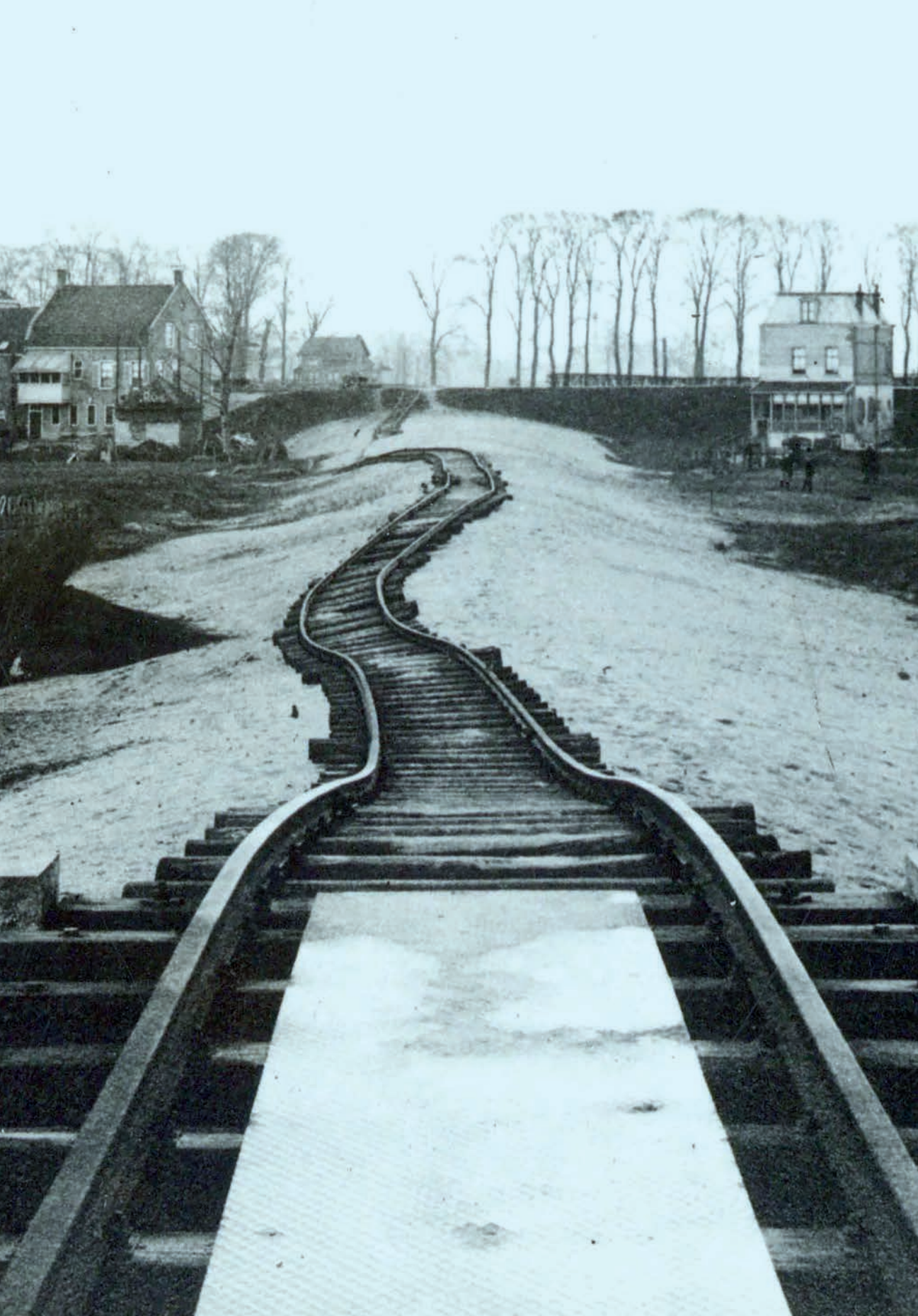
www.krimpenerwaard.nl

zoekterm: grand tour door historisch landschap

COPYRIGHT Voor de in deze uitgave opgenomen afbeeldingen is gebruik gemaakt van afbeeldingen uit het publiek domein of afbeeldingen waarvan afstand is gedaan van de auteursrechten. In alle overige gevallen hebben we toestemming gevraagd voor het gebruik. Mocht iemand in de veronderstelling zijn aanspraak te kunnen maken op de rechten van een van de gebruikte afbeeldingen, dan kan deze persoon zich richten tot Toen_anno_nu.

© Niets uit deze uitgave mag worden vermeerderd zonder de nadrukkelijke verwijzing naar de herkomst van de tekst.





We maken een **GRAND TOUR DOOR HISTORISCH LANDSCHAP** langs vergeten en verdwenen spoorwegtracé's, soms langs een bestaand spoor, en altijd dwars door het landschap. We reizen langs groene weilanden en bruisende dorpen en steden, dwars door de gemeenten Nieuwkoop, Alphen aan den Rijn, Waddinxveen, Gouda en Krimpenerwaard. We ontdekken de verschillende geologische, archeologische en cultuurhistorische waarden van openvolgende plekken. Tussen de stations leren we het karakter van het landschap en de mensen die daarin wonen kennen. Aan de hand van fysieke punten in het landschap koppelen we de geschiedenis van het gebied aan historische kaartbeelden, foto's en verhalen. Zo leren we de plek werkelijk kennen. Stukje bij beetje ontstaat een kaleidoscopische blik op het verleden, heden en soms zelfs op de toekomst.