

Erfgoed op reis

OPEN MONUMENTENDAG GOUDA 2014 €8



A12 eerste snelweg van Nederland

Gouda eeuwig knooppunt

't Herthuys herenlogement met aanzien

5 Goudse monumenten uitgelicht

INHOUDSOPGAVE op reis

p 6



GOUDA OP REIS DOOR DE TIJD

Gouda eeuwig knooppunt

Een van de belangrijkste voorwaarden voor het tot bloei komen van steden is de ligging aan een knooppunt van (water)wegen. Gouda doet dat. **p 6**

'Ze blijven reizigers ook al zijn ze gestrand'

'De mensen van de reis' gebruiken hun woning als vervoermiddel, of zo u wilt hun vervoermiddel als woning om overal heen te trekken en overal thuis te zijn. **p 10**

Hard werken en jenevertjes drinken

Niet alleen mensen reizen, ook grondstoffen en goederen. Daarbij zijn al eeuwenlang 'gewone' mensen betrokken: sjouwers, kruiers en allerlei scheepsvolk. **p 13**

Spiritueel op reis

Pelgrimstochten zijn van alle eeuwen. De Goudse priester Gijsbrecht Willmsz Raet ging in 1478 naar Jeruzalem. Gouwenaar Jos van Kersbergen is een hedendaagse pelgrim. **p 15**

Met de trekschuit van Gouda naar Amsterdam

'Gouda op Schrift' ontdekte de 'Metinge tot het maacken van een Jachtpadt', de opgemeten route van de trekschuit van Gouda naar Amsterdam. Ook een kaart uit 1656 van het geplande tracé bleef bewaard. **p 18**



p 10

Trams en treinen rondom Gouda

De intercity brengt iedere dag een paar duizend Gouvenaars in 18 minuten naar Rotterdam of Den Haag en in 19 minuten naar Utrecht. Honderdzestig jaar geleden was reizen in het Groene Hart minder ontspannen. **p 22**

Herenlogement 't Herthuys

Aan de Goudse Markt stond een onderkomen met aanzien voor reizigers en gasten van het stadsbestuur. **p 30**

Een koffer vol verhalen

De 300 jaar geschiedenis van het Goudse hotel De Utrechtsche Dom is als een koffer vol verhalen. **p 34**



p 22



Cruciaal voor de ontwikkeling van Gouda is het graven van een brede waterloop vanaf Boskoop tot aan de Oude Rijn rond 1225



p 27

Lekker scheuren op de eerste snelweg

In 1939 kunnen auto's over de eerste snelweg van ons land scheuren, Rijksweg 12 Den Haag - Utrecht. Een snelheidsbeperking geldt er dan nog niet. p 37

De bouwwereld, een internationaal gebeuren

Al in de middeleeuwen reizen bouwmeesters, vaklieden en bouwmaterialen door heel Europa. Ook de Goudse Sint-Janskerk is het product van die internationale, geöliede machine die de vroege bouwwereld was. p 40

Het Catharina Gasthuis

In de middeleeuwen vonden zwervers er onderdak, daarna armlastige zieken en bejaarden. Na WO II deed een nieuwe categorie reizigers zijn intrede in het eeuwenoude gebouw: toeristen. p 44

Het altaarstuk

Drie jaar nadat het was geschilderd verdween het altaarstuk van het gilde van timmerlieden uit de Sint-Janskerk. Na een jarenlange restauratie is het nu weer te zien in Museum Gouda. p 46

UITGELICHT

5 bijzondere monumenten p 25-29

te bezoeken op Open Monumentendag 13 september

Schipperswachtkloak

Kleischuur

De Producent

Garensponnerij

Turfsingelgracht

p 37



Open MONUMENTENDAG

De plattegrond toont alle panden die op Open Monumentendag 2014 zijn opengesteld en/of opgenomen in de wandelroute. Geel gemarkeerd zijn de monumenten die in 'Uitgelicht' op pagina 25-29 worden besproken

1. Stadhuis – Markt 1
2. Donkere Sluis - Oosthaven
3. Catharina Gasthuis (Museum Gouda) – Oosthaven 9
4. Galerie De Hollandsche Maagd – Oosthaven 28
5. Metaheerhuis – achter Oosthaven 31
6. De Moriaan – Westhaven 29
7. Zeilmakerij 't Grootte Huys – Westhaven 65
8. Monument van gebroeders De Houtman
9. Wielrijdersbank
10. Molen 't Slot – Punt 17
11. Onderaardse gangen kasteel Ter Goude – Punt 15
12. Tolhuis – Westhaven 73/74
13. Schipperswachtlokaal naast de Mallegatsluis
14. Museumhaven – Vest / Turfsingel
15. Molen De Roode Leeuw – Vest 65
16. Garensponnerij – Turfsingel 34
17. Oude Begraafplaats – Vorstmanstraat-Prins Hendrikstraat
18. De Producent – Wachtelstraat 52
19. Kleisuur – Vest 2
20. Christelijk Gereformeerde Kerk – Hoge Gouwe 141
21. Oud-Katholieke Kerk – Hoge Gouwe 107-113
22. Gouwe- of Josephkerk en pastorie – Hoge Gouwe 39-41
23. Visbanken - Hoge/Lage Gouwe
24. Sint Joostkapel – Lage Gouwe 134
25. Synagoge – Turfmarkt 25
26. Zuid-Hollands Verzetsmuseum – Turfmarkt 30
27. Hofje van Cincq – Nieuwe Haven 246-270
28. Vrouwetoren – Nieuwehaven
29. Agnietenkapel – Nieuwe Markt 100
30. Waag – Markt 35
31. Arti Legi – Markt 27
32. Hotel De Utrechtsche Dom – Geuzestraat 6



33. Huize Groeneweg – Groeneweg 33
34. Swanenburghs Hofje – Groeneweg 42
35. Willem Vroesenhuis – Willem Vroesenplein 16
36. Weeshuis – Spieringstraat 1
37. Jeruzalemkapel – Jeruzalemstraat 11
38. Tapijthuis – Achter de Kerk 17/ Molenwerf 9
39. Steenhouwerswerkplaats – Achter de Kerk 13
40. Sint-Janskerk – Achter de Kerk 16
41. Archeologische Vereniging Golda – Achter de Kerk 11/a
42. Stadsgalerie – Achter de Kerk 10
43. Mallemolen – Eerste Moordrechtse Tiendeweg 3
44. Haastrechtse Molen – Provincialeweg West 64



De Turfsingelgracht en enkele hieraan gelegen monumenten zijn dit jaar uitgelicht.



COLOFON

Erfgoud is een uitgave van Stichting Open Monumentendag Gouda. Dit nummer, met als thema 'Op Reis', verschijnt ter gelegenheid van de 28e Open Monumentendag op 13 september 2014. Erfgoud verschijnt eenmaal per jaar en is verkrijgbaar bij de Goudse boekhandels en Museum Gouda. Oplage 700 exemplaren, verkoopprijs € 8,-.

Redactie Marc Couwenbergh, Jacqueline Hautus, Ruud Hofman, Marije Strating, Bregje de Wit

Eindredactie Marc Couwenbergh, Marije Strating

Beeldredactie Marije Strating

Auteurs Bianca van den Berg, Willem den Boer, Mirjam Brorghgraef, Marc Couwenbergh, Gerard van Domselaar, Nico Habermehl, Cilia van Hofwegen, Gerard de Kleijn, Henkjan Sprokholt, Mieke Stolwijk, Marianne van der Veer, Bregje de Wit

Fotografie Willem den Boer, Nico J. Boerboom, Marije Strating

Door auteurs opgegeven bronvermeldingen en literatuurverwijzingen zijn niet gepubliceerd maar wel op te vragen bij de redactie (info@monumentenstad.nl).

De redactie doet haar uiterste best om te achterhalen of, en zo ja voor welk materiaal, er sprake is van eventuele rechten van derden. Mocht u menen dat u rechten kunt doen gelden op afbeeldingen in deze uitgave, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen via info@monumentenstad.nl Met dank aan gemeente Gouda, Streekarchief Midden-Holland

Ontwerp en typografie Peterpaul Kloosterman, 2pk.nl

Druk Het Staat Gedrukt

Coverfoto's: Marije Strating

Voorzijde: Deel van de gevel van het Catharina Gasthuis, nu onderdeel van Museum Gouda

Achterzijde: Slimme architectuur in Cultuurhuis

De Garenspinnerij: 'een doos in een doos'

ISBN nummer 1877-4326

Voorwoord

“Reizigers zijn wij in deze wereld, geen bewoners...”

Een mooie toepasselijke tekst, afkomstig van Desiderius Erasmus en onlangs aangebracht op de kopgevel van een woningblok gelegen aan het vernieuwde Erasmusplein. Open Monumentendag reisde van de 18e eeuw (onze invulling van het thema van vorig jaar) naar hoe het begrip 'reizen' Gouda heeft gevormd in de breedste zin van het woord.

Wat vertellen we over Gouda en welke monumenten horen daarbij? Wat zijn de verhalen die besloten liggen in de stenen, het hout, de verf en de meubels? Dit zijn de vragen die elk jaar weer een vaste halte vormen in de voorbereiding naar een nieuw Open Monumentendag-jaar.

Reizen gebeurt met verschillende motieven, bijvoorbeeld als forens, toerist of als bedevaartganger. Aan al deze onderwerpen is aandacht besteed in deze Erfgoud. Zowel onderwerpen uit de recente geschiedenis van Gouda als aspecten die verder weg liggen in het geheugen krijgen aandacht. De bouw van de A12, de herberg 'Herthuys' dat gelegen was tegenover het Stadhuis op de Markt, de betekenis en ontwikkeling van het spoor, het werkende leven van de gewone man in het begin van de 20e eeuw. Dit zijn zo enkele onderwerpen waarover u, als u verder bladert, het een en ander te weten komt.

In het hart van deze Erfgoud treft u in het deel 'Uitgelicht' wederom een aantal panden of locaties aan die aansluiten bij het thema of die het verdienen om te worden belicht. Dit jaar is gekozen voor een aantal locaties rond de Turfsingel die onlangs een nieuwe functie hebben gekregen of nog moeten krijgen, zoals de Garenspinnerij, De Producent en het Schipperswachtklokaal. De Turfsingel stond eeuwenlang centraal in de reis over water in en rond Gouda van legers, producten, grondstoffen, forensen, arbeiders, toeristen en recreanten.

Het vertellen van bekende en onbekende verhalen en de verbinding met monumenten, dat is waar het om gaat. Hopelijk verdient zich dat terug in een frisse blik op de geschiedenis en de gebouwen van Gouda. Met aandacht voor de herbestemmingsprojecten en nieuwe kansen voor gebruik van monumenten. Zo wordt weer een nieuwe fase toegevoegd aan het levensverhaal, aan de reis van het monument. Erfgoud hoopt daartoe een helpende hand te zijn. Om u met het tijdschrift in de hand langs de monumenten te laten reizen, heerlijk vanuit de luie stoel als voorbereiding op uw reis of om deze nogmaals te beleven.

Namens de Stichting Open Monumentendag Gouda
Marije Strating, voorzitter

Gouda eeuwig knooppunt

TEKST: HERMAN SPROKHOLT

Steden worden zelden gesticht, steden ontstaan. Als de omstandigheden gunstig zijn, komen ze tot grote bloei. Veranderen die omstandigheden, dan worden ze weer gereduceerd tot dorpen of verdwijnen zelfs volledig. Een van de belangrijkste voorwaarden voor het tot bloei komen van steden is de ligging aan een knooppunt van (water)wegen.

Gouda is een goed voorbeeld van die 'wet'. Aan de oevers van de Gouwe, vlak bij de monding in de Hollandsche IJssel, ontstaat rond het jaar 1000 een ontginningsnederzetting. De ligging aan open vaarwater is gunstig voor het ontstaan van handel. Een tweede gunstige omstandigheid is het feit dat op die plek wellicht de Gouwe ook overgestoken kan worden. Mogelijk loopt de Lange Tiendeweg op dat moment namelijk langs de kapel (de voorloper van de huidige kerk) door tot aan de oever van de Gouwe – de huidige Lage Gouwe – en steekt hij in de bocht de rivier over om verder te gaan in wat nu de Keizerstraat is. Tot aan het eind van de achttiende eeuw ligt daar de Lange Brug. De tiendewegen zelf zijn het min of meer toevallige bijproduct van de ontginning: van oorsprong zijn het de achterkades van grote ontginningsblokken. Als in de twaalfde eeuw de dijken langs de Hollandsche IJssel tot stand komen, worden dat de nieuwe doorgaande wegen.

Spin in het web

Cruciaal voor de ontwikkeling tot stad is het graven van een brede waterloop vanaf Boskoop naar het noorden tot aan de Oude Rijn. Dat gebeurt rond het jaar 1225. Gouda komt daardoor ineens aan een doorgaande vaarroute te liggen. Spoedig daarop graaft Gouda een haven



Zicht op de Hollandsche IJssel naar het westen rond 1850. We zien drie generaties vervoer over water. Op de voorgrond wordt het eeuwenoude voetveer van de Gouderaksedijk naar het Veerstal geroeid. Verder wat zeilboten, eeuwenlang het transportmiddel over langere afstanden. Maar alle ogen zijn gericht op de nieuwkomer, een op stoom aangedreven boot. (foto Museum Gouda)

Alles wat de Hollandse steden in het noorden nodig hebben, van wijn tot timmerhout, moet Gouda passeren



Gezicht op de stad Gouda vanaf de IJssel

door Chr. Pierson in 1684. Het schilderij wordt thans schoongemaakt na een inzamelingsactie door het Shantymusiek West Zuidwest Gouda. Om daar alvast een indruk van te geven is deze afbeelding digitaal 'opgepoetst'. Pierson benadrukt het belang van de IJssel door hem wat breder weer te geven. Het panorama van de stad heeft nog bijgedragen aan de reconstructie van enkele torens op de maquette. (foto Museum Gouda)

en weet ook de graaf van Holland de nieuwe route en de nederzetting op waarde te schatten. Gouda krijgt stadsrechten, de route wordt een verplichte binnenvaartroute door Holland, de graaf vestigt er een zoetwatertol en Gouda's kostje is gekocht. Gouda wordt de spin in het web van Hollandse waterwegen. We kunnen het ons nu nauwelijks meer voorstellen, maar alles wat de Hollandse steden in het noorden nodig hebben, van wijn tot timmerhout, moet Gouda passeren. Bovendien komt Gouda door deze verbinding aan een 'internationale' vaarroute te liggen. In het verre noorden zijn dat de rijke Hanzesteden, in het meer nabije zuiden de al even rijke Vlaamse steden. Gouda zelf brouwt vooral bier voor de Vlamingen. Die roemen het lichte Goudse bier om zijn frisheid. Grondstof is het eigen Goudse graan – Gouda is dan nog omgeven door akkers – en graan uit het Oostzeegebied, waar Gouda door de vaarverbinding gemakkelijk aan kan komen.

Gouda ontwikkelt zich snel tot een rijke en machtige stad. De invloed van het zuiden is er goed te merken. Veel materiële en immateriële zaken getuigen daarvan, of het nou om het aardewerk uit Bergen op Zoom gaat of de witte kalksteen die samen met het ontwerp voor monumentale gebouwen als ons stadhuis zijn weg naar het noorden vindt. Op haar beurt heeft ook Gouda grote invloed. In de Haagse politiek heeft het een flinke vinger in de pap en de stad koeioneert concurrenten als Rotterdam, Leiden en Delft. Tot in de wijde omtrek zijn 'blokhuisen', versterkte voorposten, te vinden, zoals bijvoorbeeld bij Oudewater. Bij Alphen komt een Goudse versterking om de Goudse sluis ter plaatse te bewaken. In de wijde omtrek worden heerlijkheden als Stein, Nieuwerkerk en Capelle opgekocht om te profiteren van hun oude rechten en tolvrigheden.

Regionaal centrum

In de zestiende eeuw loopt de Goudse economie wat terug, maar de echte klap komt pas in 1572 als de stad openlijk partij kiest voor de opstandelingen onder leiding van Willem van Oranje. De scheepvaart op de Hollandsche IJssel wordt geblokkeerd door een Spaanse vloot en Vlaanderen, dat Spaans blijft, wordt onbereikbaar voor het Goudse bier. Het is merkwaardig dat Gouda, de Vlamingen toch goed kennende, zo aarzelend reageert als die als geloofsvluchtelingen naar het noorden komen: vooral Amsterdam en Leiden plukken de vruchten van hun kapitaal en kennis van de internationale handel. Gouda moet dan een draai van 180 graden maken. Op economisch gebied moet het zichzelf opnieuw uitvinden. Terwijl de stad hardnekkig – wanhopig is misschien een beter woord – vasthoudt aan haar monopolie op de binnenvaart, bouwt Gouda geleidelijk haar functie van regionaal

De Franse Tijd is een regelrechte ramp voor de stad.

Gouda behoort al snel tot de armste steden van Holland.



Prent uit het midden van de achttiende eeuw van een postkoets op de straatweg naar Rotterdam, 's-Gravenweg geheten. Anders dan de afbeelding suggereert, was de weg wel degelijk geheel bestraat. Tegenwoordig is de weg geasfalteerd, maar heeft nog voor een groot deel haar landelijke aanzien behouden. (foto Museum Gouda)

centrum uit. Het stadsbestuur stimuleert de komst van nieuwe takken van nijverheid en probeert bestaande activiteiten uit te breiden: laken, kaas, touw, linnen, lonten en pijpen zijn maar enkele van de producten waarmee de stad het hoofd boven water probeert te houden. Met met de oude rijkdom en macht is het toch echt gedaan. Kenmerkend voor de periode na 1572 is de toegenomen belangstelling van Gouda voor de naaste omgeving. De stad investeert flink in haar bereikbaarheid met het graven van de Karnemelksloot, de aanleg van het 'Goudsche Rijdpad', het graven van een trekvaart naar Amsterdam en de aanleg van een straatweg naar de oude aartsrivaal Rotterdam. Nog steeds is Gouda het centrum van de Hollandse binnenvaart, maar het internationale karakter daarvan is geheel verdwenen. Op tal van terreinen is dat te merken. Een markant voorbeeld is de architectuur. Niet de rijke Vlaamse bouwstijlen zijn langer de norm, maar de sobere Hollandse. Kalksteen uit de omgeving van Brussel en Mechelen is niet meer te krijgen en wordt nu vervangen door het snel zwart wordende zandsteen uit Bentheim. De gevel van de Waag laat dat goed zien.

Geschenk uit de hemel

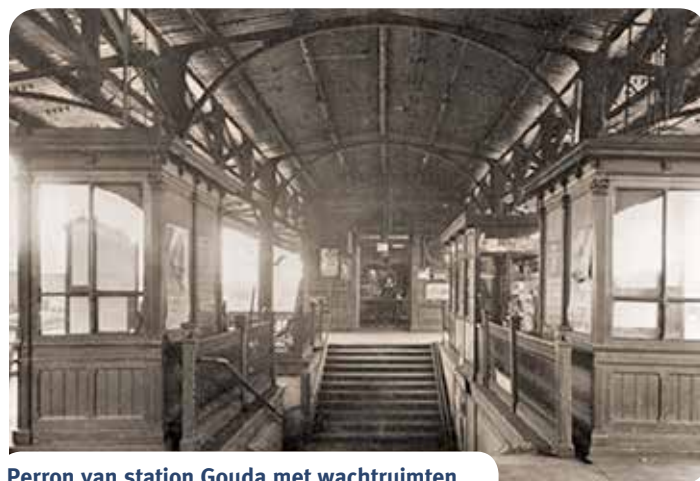
De Franse Tijd, de periode kort voor en na 1800, is een regelrechte ramp voor de stad. Het monopolie op de binnenvaart wordt opgeheven en Gouda behoort al snel tot de armste steden van ons land. Pas lang nadat de Fransen vertrokken zijn, ons land een koninkrijk is geworden en de Belgen zich afgescheiden hebben, vindt enig herstel plaats, ook op vervoersgebied. Gouda heeft geluk, al denkt het gemeentebestuur daar in eerste instantie heel anders over, en komt al in 1855 als een van de eerste Hollandse steden aan een railverbinding te liggen met Rotterdam en Utrecht. Gouda weigert een station te bouwen of zelfs maar een weg naar de tijdelijke houten keet die als station dienst doet aan te leggen. In 1869 wordt de lijn doorverbonden met Den Haag en met Amsterdam. Gouda is nu 'om': de gemeente bouwt een station en legt de Stationsweg aan. Het spoor blijkt een geschenk uit de hemel. Gouda heeft nu snelle verbindingen met de vier grote steden van ons land, niet alleen voor personen maar ook voor goederen. Bovendien is dit de eerste behoorlijke oostwestverbinding, aangezien de eeuwenoude vaarverbindingen hoofdzakelijk op het noorden en zuiden gericht

zijn. De Goudse industrie krijgt betere kansen en de stad moderniseert in de tweede helft van de negentiende eeuw in hoog tempo. Al in 1857 maakt bijvoorbeeld de postkoets haar laatste rit. De trekschuit houdt het vol tot in de volgende eeuw. Van veel minder invloed zijn de drie tramlijnen die Gouda enige tijd met omliggende plaatsen verbinden en eigenlijk alleen maar verlies lijden. Ook de fiets is niet van groot belang voor de stad, maar op een andere manier is de fiets dat landelijk wel. De fiets is snel mateloos populair en overal in ons land ontstaan wielclubs. De wegen verkeren echter in veel te slechte staat voor fietsverkeer en de leden, niet zelden heren van stand die zich een rijwiel van honderd gulden kunnen veroorloven, organiseren zich in 1883 in een landelijke bond, de ANWB. Al snel worden ook de eerste automobilisten lid en deze snel machtiger wordende club start een krachtige lobby. Dat leidt uiteindelijk in 1927 tot een eerste Rijkswegenplan. In 1932 wordt dit bijgesteld tot een wegenplan waarvan ook autosnelwegen deel gaan uitmaken. En alweer valt Gouda met de neus in de boter, want de aanleg van de eerste autosnelweg van ons land, Rijksweg 12, start al in 1933. In 1935 is het

eerste traject klaar en in 1938 kunnen Goudse automobilisten zonder enige belemmering met hoge snelheid naar Voorburg rijden en vandaar de Hofstad in.

Ook die tijd ligt alweer ver achter ons. Twintig jaar later staat in Nederland de eerste file op, driemaal raden, Rijksweg 12. Het is mooi weer en de Nederlanders pakken massaal de fiets om naar dit bijzondere fenomeen te gaan kijken. Daar kunnen we ons nu weinig meer bij voorstellen en inmiddels heeft het begrip 'knooppunt Gouda' voor de automobilist weer net zo'n negatieve bijklank gekregen als voor de schippers van eeuwen her. Gouda lijkt passanten altijd maar te willen vasthouden.

Henkjan Sprokholt is classicus en archeoloog. Hij is docent klassieke talen op het Coornhert Gymnasium. Hij publiceert regelmatig over de Goudse geschiedenis.



Perron van station Gouda met wachtruimten in de jaren dertig. (foto Museum Gouda)

Gouda weigert een station te bouwen en een weg aan te leggen naar de tijdelijke houten keet die als station dienst doet

Aansluitend vervoer voor de treinreizigers op station Gouda. (foto Streekarchief Midden-Holland)





Woonwagencultuur op de lijst van Immaterieel Cultureel Erfgoed

‘Ze blijven reizigers ook al zijn ze gestrand’

TEKST EN AFBEELDINGEN: BREGJE DE WIT

Ze zijn ‘de mensen van de reis’. Ze zijn de ultieme reizigers. Ze gebruiken hun woning als vervoermiddel, of zo u wilt, hun vervoermiddel als woning om overal heen te trekken en overal thuis te zijn.

◀ **Toenmalig burgemeester Chr. van Hofwegen bezocht in 1977 de platenwagen van de familie Van Haut tijdens een werkbezoek aan de nieuwe woonwagenlocatie op het vervuilde gasfabriekterrein bij het Bolwerk. Let op de schoenen voor de wagen: volgens hun reinheidsregels dragen woonwagenbewoners die niet binnen.**

Ze zijn woonwagenbewoners. Politiek neutraal en conform de huidige situatie spreekt men over mensen die wonen op standplaatsen. Aan hun huidige woningen is moeilijk te zien hoe hun cultuur geworteld is in het reizen. De term woonwagenbewoners suggereert homogeniteit. In werkelijkheid is de groep die tegenwoordig op standplaatsen woont zeer divers. Een deel van hen stamt af van Nederlanders die ooit zijn gaan rondreizen om in hun levensonderhoud te voorzien. Ze boden overal hun arbeidskracht aan, of allerhande koopwaar, of ze oefenden een ambacht uit zoals stoelenmatten of scharen slijpen. Onder hen waren ook kunstmakers, kwakzalvers, waarzeggers. Een ander deel wordt zigeuner genoemd. Zigeuners zouden afstammen van Oosterse (Indiase?) volken. De verzamelnaam voor zigeunervolken is Roma. Van de Romagroepen zijn de Sinti in Europa de bekendste. Tenslotte zijn er mensen die zonder band met de woonwagen- of reizigerscultuur in een woonwagen zijn gaan wonen, bijvoorbeeld na de invoering van de Woningwet in 1901. Veel bestaande arbeiderswoningen voldeden niet aan de eisen van die wet en werden onbewoonbaar verklaard. De uitgezette bewoners trokken onder andere in woonwagens, waarvoor de eisen van de Woningwet niet golden. Ook tijdens de woningnood na de Tweede Wereldoorlog nam het wonen in woonwagens toe.

Vogelvrij

Tussen de gezeten burgers en de rondtrekkenden heeft altijd een kloof bestaan. De burgers leefden in een gereguleerde samenleving waarin zij plichten hadden maar ook rechten waaronder bescherming van lijf en bezit. Reizigers leefden daarbuiten, maatschappelijk uitgesloten en min of meer vogelvrij. Gemeentes waren hen liever kwijt dan rijk, bevreesd als men was voor bedelarij en criminaliteit. Juist door deze houding zagen

woonwagenbewoners zich soms gedwongen zich daarmee bezig te houden om in leven te blijven.

Eeuwenlang hebben de mensen die rondreisden om in hun levensonderhoud te voorzien, zich beholpen met geïmproviseerde slaapplekken langs de weg, onder bruggen, in hooibergen, in tenten of hij hun tijdelijke werkgevers in een schuur. Hun koopwaar, gereedschap, persoonlijke spullen vervoerden zij op hun rug of op een kar. De karren werden voortgetrokken door mensen of trekdiere als honden of paarden. In de loop van de negentiende eeuw ontwikkelden zich uit die eenvoudige en kleine karren, grotere, overdekte wagens waarin eerst nog alleen geslapen en later ook gewoond werd. Er ontstonden allerlei typen woonwagens al naar gelang het vernuft en de handigheid van de bouwder.

‘Normaal’

Rond 1900 begon de overheid zich steeds meer in te mengen in de maatschappij en in het leven van de bevolking, een ontwikkeling die zich tot op de dag van vandaag voortzet. Dat beleid kwam voort uit de wens tot verbetering van de leefomstandigheden, maar bracht ook een steeds verdergaande beperking van vrijheid met zich mee. Daarvan werden juist die groepen het slachtoffer die het meest afweken van wat als ‘normaal’ werd gepropageerd. Voor de woonwagenbewoners begon zo een lange periode van stigmatisering, discriminatie, uitsluiting door de overheid, maar ook van dwang tot integratie, waardoor hun cultuur werd bedreigd, verwaterde en nu deels verdwenen is. Het symbool voor hun cultuur en identiteit is de woonwagen. Hoewel de tegenwoordige ‘woonwagens’ in praktisch niets meer lijken op de mobiele onderkomens waarmee eertijds gereisd werd, is het wonen op standplaatsen met familie en in een vaste groep nog steeds de spil van de woonwagencultuur. Daar ervaren zij

Reizigers leefden daarbuiten, maatschappelijk uitgesloten en min of meer vogelvrij

een vrijheid en een saamhorigheid die leven in een huis, in een straat, hoe luxe ook, hen niet kan bieden.

Woonwagencentra

Ook in Gouda en omstreken vond en vindt men woonwagenkampen. Aan het begin van de twintigste eeuw was er bijvoorbeeld een kamp aan het einde van de Krugerlaan bij de Goejanvervelledijk. Op de hoek van de Bodegraafse Straatweg en de Graaf Florisweg lag een ander kamp. Op deze kampen werd tijdelijk gewoond, voornamelijk in de winter, als er niet gereisd kon worden. In 1970 werd het reizen verboden en moesten de woonwagenbewoners zich op een vaste plek vestigen. Daartoe werden terreinen aangewezen die vaak niet echt geschikt voor bewoning waren. De grond was vervuild, of het kamp lag erg afgelegen of naast een vuilnisbelt. De laatste jaren zijn er wel kleinere woonwagencentra opgericht met goede voorzieningen, maar er zijn ook plaatsen waar het wonen op standplaats nog niet goed geregeld is. Helaas is Gouda daarvan een voorbeeld. Het is aan de Goudse politici om de rechtspositie en woonomstandigheden van de standplaatsbewoners eindelijk goed te regelen en gelijk te trekken met die van de bewoners van andere huizen. Daarnaast verdienen de waarde en het behoud van hun cultuur meer aandacht. In de geschiedwetenschap heeft door de eeuwen heen een verschuiving plaatsgevonden in het aandachtsgebied. Ooit

Ook tijdens de woningnood na de Tweede Wereldoorlog nam het wonen in woonwagens toe

ging geschiedenis over de 'grote mannen', de pausen, keizers, koningen, maar nu is het onderwerp veel breder door opname van de burgers, arbeiders, slaven, vrouwen, kinderen, zwakzinnigen (altijd weer een leuk rijtje als je zelf in één van die laatste groepen hoort). Het gaat niet meer alleen over verdragen, allianties, oorlogen, maar ook over het persoonlijke leven, gedachtegoed, techniek, arbeidsomstandigheden.

'Platenwagen'

Dat proces van verbreding gaat nog steeds door. Het ligt dan ook voor de hand om aandacht te gaan besteden aan de geschiedenis van hen die zich met recht 'reizigers' noemen. In het geval van de (binnen)scheepvaart is dit proces al op gang gekomen. De stap moet gezet worden om ook de cultuur en het cultureel erfgoed van rondtrekkenden over land te waarderen, documenteren en bewaren. In Gouda staat nog één authentieke zogenaamde

'platenwagen', eigendom van en bewoond door de heer Van Haut. Hij is een geboren reiziger en woonwagenbewoner, net zoals wijlen zijn vrouw dat was. Platenwagens dateren van na de Tweede Wereldoorlog. Voor die tijd reisde men met de huifwagen, ribbenkast of de lattenwagen. 2014 is ook officieel 'Het jaar van het Mobiel Erfgoed'. De vorming en implementatie van een waarden- en wettelijk stelsel voor inventarisatie, beschrijving en bescherming van roerend of mobiel erfgoed staat nog in de kinderschoenen, maar goede wil van de plaatselijke overheid volstaat om de unieke Goudse platenwagen de monumentenstatus te bezorgen. Het zou een prachtig begin zijn van erkenning van de waarde van de echte 'reizigerscultuur'.

De titel van dit artikel is ontleend aan dat van Henkjan Sprokholt, 'Gouvenaars tegen wil en dank' in 'Een handvol erfgoed – Vijf jaar Historisch Platform Gouda' uit 2005. Met dank aan JanPieter Janse en Henkjan Sprokholt.

Er ontstonden allerlei typen woonwagens al naar gelang het vernuft en de handigheid van de bouwer

Bregje de Wit is historicus. Zij publiceert met name over de sociale en economische geschiedenis van Gouda. Van haar hand verscheen in 2004 het boek 'Op hoop van zaken - de industrialisering van Gouda 1813-1913'

Het woonwagenkamp aan het eind van de Krugerlaan bij de Goejanverwelledijk, omstreeks 1920. De wagens zijn zogenaamde 'ribbenkasten', waarbij aan de binnenkant planken zijn getimmerd tegen de steunlatten. Dit model stamt af van de huifkar, waarbij een zeil over steunlatten werd getrokken. (foto Streekarchief Midden-Holland)





De Kattensingel rond 1900, links liggen vletten, daarachter houtschuiten en verderop een sleepboot (foto Streekarchief Midden Holland)

Uit het aantekeningenboekje van Jan Nederhoff (1891-1975)

Hard werken en jenevertjes drinken

TEKST: WILLEM DEN BOER

Niet alleen mensen reizen, ook grondstoffen en goederen worden vervoerd. Daarbij zijn al eeuwenlang 'gewone' mensen betrokken: sjouwers, kruiers, vrachtrijders met hun paard-en-wagens en allerlei scheepsvolk. Eén van hen was mijn grootvader Jan Nederhoff (1891-1975). Zijn herinneringen noteerde hij in een aantekeningenboekje.

Een gewone werkdag in 1910, vijf uur in de morgen. Op de schepen en scheepjes in de Kattensingel en de Turfsingel heerst al bedrijvigheid. Een sleepboot van Pannevis neemt vijf platte scheepjes, vletten, letterlijk op sleeptouw richting Alphen aan den Rijn. Verderop is

een andere vlet volgegooid met bostel, een afvalproduct van de jeneverstokerijen aan de Vest zoals Distilleerderij en Slijterij A.J. IJsselsteijn. Bostel wordt gebruikt als veevoer door de boeren in de omgeving van Gouda. Twee jongemannen, de broers Toon en Jan Nederhoff, zijn bezig om met vaarbomen de vlet richting de Mallegatsluis te manoeuvreren. Het zeiltje dat ze op hun schuit gemaakt hebben, hangt nog slap. Bij de sluis moeten ze wachten en dus is het tijd voor een boterham en een borreltje of twee in één van de twee cafeetjes aan de Veerstal. Wanneer ze door de sluis heen zijn, komt het lastigste deel van hun reis richting de Krimpenerwaard. Ze moeten de Hollandse IJssel oversteken terwijl de 'watermachien' bij de Hanepraai in vol bedrijf is en water de IJssel inpompt. Eerst varen ze richting dat gemaal op de kop van de Fluwelensingel. Wanneer ze er vlakbij zijn, draaien ze met de stroom mee naar de overkant van de rivier en gaan dan langs de oever een stuk terug. Daarna keren ze richting de stadskant van de rivier en varen weer richting het gemaal aan de Hanepraai. Maar nu blijven ze zo dicht mogelijk bij de oever. Bij het gemaal laten ze hun vlet pakken door

de uitstroom en weten zo de overkant van de rivier en de aftakking naar de Stolwijkersluis te bereiken. Het is weer gelukt! Ze eten een boterham met worst en nemen daarbij weer een borreltje bij een van de cafeetjes aan de Stolwijkersluis. Het is negen uur. Ze gaan op weg door de Stolwijkervaart naar de Lansingh. Daar wacht een boer op zijn 'lasten' veevoer. Het is aanpoten met z'n tweeën want de bostel moet met de schop in kruiwagens overgeladen worden.

'Van de broek af'

Toon en Jan vervoeren niet alleen bostel, maar ook zand, klei, grind, koemest en aardappelmoes. Als ze voor drie gulden een vracht klei halen in Zwammerdam of Gouwsluis, zijn ze daar tenminste twaalf uur mee bezig. Maar een tocht kan ook meer dagen in beslag nemen, zoals wanneer ze vanaf Gouda naar het Westland varen voor nieuwe aardappelen en fruit. Dan krijgen ze van vader Cor Nederhoff, eigenaar van het familievervoersbedrijf, een schuit mee van acht ton die door een paard wordt getrokken langs de (Nieuwe) Gouwe naar Gouwsluis bij Alphen. Vandaar trekt een ander paard de schuit naar Leidschendam en zo naar het Westland. Zo worden Waddinxveen, Boskoop, Gouwsluis en Alphen voorzien van nieuwe aardappelen. Onderweg overnachten ze in de schuit. Door de lange werkdagen blijft er weinig tijd over om te slapen. Zo nodig varen ze ook op zondag. Bij de Sint Victorkerk in Waddinxveen, beter bekend als de Kaaise kerk, leggen ze dan aan om hun zondagsplicht te vervullen. Overuren, wat zijn dat? Nooit van gehoord!

Als er eentje 'van de broek af moet', zijn behoefte moet doen, doet hij dat door achterop de schuit een beetje uit het zicht met z'n billen buitenboord te hangen. Dit weerhoudt Toon en Jan niet van een nachtje kamperen in de schuit.

Bij de branderijen aan de Vest krijgen de sjouwers met elkaar vijf liter jenever per dag gratis

Ze doen het graag want het levert per persoon vijftig cent extra op. Een brood kopen ze voor veertien cent met een ons worst erbij en van de rest kunnen ze borreltjes kopen voor vijf cent per glaasje. Als de jongemannen weten dat er geen cafeetje of slijter in de buurt zal zijn, zorgen ze zelf voor de proviand. Twee ponden wittebrood voor veertien cent, flesjes bier voor vijf cent, een kan jenever voor tachtig cent. In onze ogen dronken ze veel maar ze werden er toch oud mee. Soms veroorloven ze zich sigaren, vijf stuks voor tien cent. Met hun weekloon tussen de tien en twaalf gulden moeten ze de dure exemplaren van vier stuks voor tien cent laten liggen.

Vervoersbedrijf over water

Ze werken hard, net als hun vader, grootvader en overgrootvader deden. Ze weten niet beter. Hun grootvader Teun is baggerman of stadsdieper geweest, net als diens vader rond 1830. Ze hielden bij bruggen en sluisen het water op diepte want daar verzanden de vaarten en sloten nogal snel. Met een zogenaamde trekbeugel haalden ze het slob naar een schuit toe en trokken het erin. Met die schuit vervoerden ze ook klei voor de Goudse pottenbakkers. De vader van Teun kwam oorspronkelijk van het boerenland net buiten de stad dat toen nog tot Reeuwijk behoorde. Is het daarom dat Teun bij zijn huis aan de Vest nog een paar koeien hield die hij voerde met de bostel van de jeneverstokerijen in de buurt? De melk verkocht hij aan de buurtbewoners. Cor, de zoon van Teun en de vader van Toon en Jan, vond dat allemaal teveel worden en deed de koeien weg. Hij concentreert zich op zijn vervoersbedrijf over water. Zodra zijn zonen van school kwamen, gingen ze meewerken. Het vervoer is onderhevig aan seizoenschommelingen. Als de handel slap is, leent Cor de jongens uit aan schippers die bijvoorbeeld keislag vervoeren. De jongens helpen schepen lossen, wat bijzonder zwaar werk is, maar ze verdienen er vijftig cent per dag extra mee.

Als er eentje zijn behoefte moet doen, doet hij dat achterop de schuit met z'n billen buitenboord

Jenevertjes

Al eerder zagen we dat de jongens nogal wat drinken. Drie à vier jenevertjes vóór 's morgens negen uur is geen uitzondering. Rond 1900 giet de werkende bevolking heel wat geestrijk vocht door de kelen. Er zijn dan naar schatting zo'n vijftig cafés en andere adressen in Gouda en Stolwijkersluis die jenever verkopen, zoals de wachtlokalen voor de bootdiensten. Kapper Danay aan de Hoge Gouwe heeft ook een slijtvergunning. Bij de branderijen aan de Vest en elders die met turf gestookt worden, krijgen de sjouwers met elkaar vijf liter jenever per dag gratis. Willen ze nog meer, dan kunnen ze dat tegen een lage prijs en zonder accijns kopen. De Goudsche Stearinekaarsen Fabriek aan de Turfsingel en het Buurtje tegenover de Vest gebruikt als energiebron hoofdzakelijk steenkolen aangevoerd per schip. De kolen worden door een vaste ploeg sjouwers aangevuld met loswerklieden overgeslagen in vletten en naar de opslag gevaren waar de kolen per zak worden gelost. Cor Nederhoff heeft samen met zonen van de familie Hilgers het vervoer van de afvalstoffen in pacht. Elke week moet er zo ongeveer veertig à vijftig kubieke meter koolas afgevoerd worden en iedere dag een vlet afgewerkte kalk en zaagsel. In Gouda en omstreken zijn ermee vele sloten gedempt. Halverwege het Buurtje stond een café dat draaide op de sjouwersploeg van de fabriek. In 1912 wordt het Schipperswachtlokaal bij de Mallegatsluis gebouwd. Daar kunnen de schippers voortaan hun wachttijd doorbrengen, zich laten inschrijven voor nieuwe vracht en een borrel drinken. Dat laatste tot in 1923 als de *Nederlandsche Vereeniging tot Afschaffing van Alcoholische Dranken* het lokaal overneemt. Toon en Jan blijven echter nog decennia bijna dagelijks hun borrel of twee drinken. Dat hoorde bij hun leven van hard werken.

Willem den Boer geeft regelmatig rondleidingen in het Goudse stadhuis en is comitédid



Pelgrims uit de Goudse middenstand in Lourdes, rond 1935.

Niet alleen tijd voor gebed en meditatie, maar ook voor een uitje in de omgeving (foto collectie Anna van Velzen)

Pelgrimstochten zijn van alle eeuwen

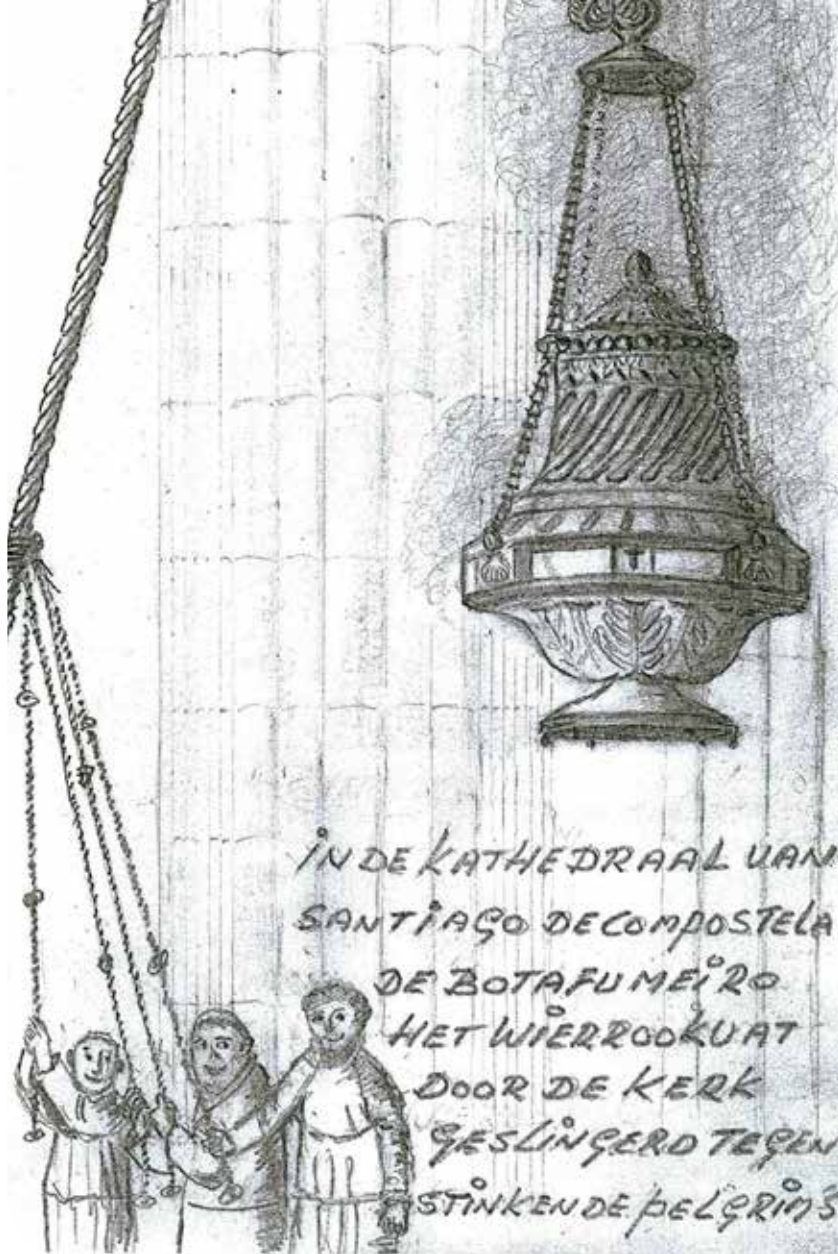
Spiritueel op reis

TEKST: MIRJAM BORGHGRAEF

Het Engelse woord to travel gaat terug op het Franse travailler dat werken, zich moeite geven betekent. Reizen en pelgrimstochten naar heilige plaatsen zijn universeel en van alle eeuwen. Zo volbracht de welgestelde Goudse priester Gijsbrecht Willmsz Raet tussen 1478 en 1487 een pelgrimstocht naar Jeruzalem. Hij stichtte na terugkeer in Gouda de Jeruzalemkapel, die rond 1504 gewijd werd. Gouwenaar Jos van Kersbergen is een hedendaagse pelgrim.



Jos van Kersbergen (foto: Bram Gebuys)



Na 2.700 kilometer lopen werd Jos verwelkomd in de kathedraal van Santiago de Compostela. De wierook uit het 1,60 meter hoge en 80 kilo zware vat versluisde zijn zweetgeur en van vele andere pelgrims (tekening Jos van Kersbergen)

“Er is maar weinig veranderd als het gaat om het lopen,” weet de hedendaagse pelgrim Jos van Kersbergen. In de middeleeuwen was het daggemiddelde van een pelgrim minder dan 25 kilometer. De Gouwenaar heeft zelf ervaren dat een pelgrim te voet 3,5 kilometer per uur aflegt, rustpauzes inbegrepen. Tweemaal waagde hij zich aan een voettocht over oude pelgrimsroutes. In 2006 volbracht hij de afstand tussen Gouda en Santiago de Compostela en in 2010 liep hij van Santiago naar Rome, een tocht van 6720 kilometer. “Lopen loutert; ik voel me een voorbijganger in de tijd. Wandelen geeft tijd om je leven te overdenken en ik zie de geschiedenis die verweven is met het landschap, zoals diverse oorlogen die markeringen nalaten in het landschap.”

Van Kersbergen die zijn timmermanswerkplaats in goede handen achterliet, maakte potloodtekeningen van pittoreske taferelen die hij op zijn weg tegenkwam. Hoewel Van Kersbergen niet speciaal om religieuze redenen op pad ging, twijfelt hij niet aan de aanwezigheid van de *spirito sancto* op de *camino*. Het woord *perigrinatio* (ontheemding) is hem niet vreemd, want het verlangen naar het onbekende en naar vrijheid waren zijn beweegredenen. Met het einde van de pelgrimstocht in zicht, merkte hij dat moeilijk was om weer naar huis te gaan: “Daarom liep ik van Santiago door naar Cabo de Finisterre, waar ik volgens de traditie een deel van mijn kleren verbrandde.”

In 2006 volbracht hij de afstand tussen Gouda en Santiago de Compostela en in 2010 liep hij van Santiago naar Rome, een tocht van 6720 kilometer

Christenen

Christelijke pelgrims vinden al tweeduizend jaar inspiratie in bijbelverhalen. Is Jezus geen vroeg voorbeeld van iemand die een bedevaart maakte naar Jeruzalem? De evangelist Lucas (2, 41-51) schetste het beeld hoe Joden hun kinderen vertrouwd maakten met de traditie een heilige plaats te aanbidden. Vanaf de vierde eeuw ondernamen christenen bedevaarten naar het Heilige Land. Vanaf het jaar 1000 zien we een toename van het aantal georganiseerde bedevaarten. In de daaropvolgende twaalfde en dertiende eeuw zorgden kruisvaarders ervoor dat pelgrims het Heilig Land in alle rust konden bezoeken. Als aandenken brachten ze een palmtak mee en een certificaat dat toegang gaf tot de Jeruzalembroederschap. Er waren in die tijd itineraria (reisgidsen) in omloop. Mirakelverhalen verleidden pelgrims om op pad te gaan. In de late middeleeuwen lieten mensen soms kostbare votiefgaven achter op de plaats van bestemming en daarmee ook hun persoonlijke last.

De Jacobusschelp

Hoe belangrijk die pelgrimssymbolen zijn, illustreert van Kersbergen met de aanwezigheid van een Sint Jacobsschelp achter op zijn rugzak. Dit bracht hem menigmaal naar een betaalbare slaapplek en het zichtbare symbool leidde tot bijzondere ontmoetingen met andere pelgrims en streekbewoners.

“Op een avond was ik verdwaald in een bos. Alle paden die ik insloeg liepen dood en het begon schemerig te worden. Omdat ik mijn tent al naar huis gestuurd had, was wildkamperen geen optie. Na een tijdje worstelen in dichte begroeiing kwam ik bij een weg uit. Na een kwartier kwam er een auto aanrijden. De



Detail gevel Jeruzalemkapel (foto Marije Strating)

bestuurder verwees me naar een dorp 3 kilometer verderop, maar omdat alles op maandag gesloten was, kwam ik uiteindelijk dankzij de hulpvaardige burgemeester terecht in een kleine pastorie. Daar was een onderkomen en een bed waar ik voor een donatie van elf euro een nacht mocht doorbrengen, maar niet voordat hij een stempel in mijn pelgrimspas en in mijn dagboek had gezet.”

Die schelp zag Van Kersbergen al vanaf België als bewegwijzering. In Spanje vormde die een stenen leidraad. Volgens de legende zou het graf van Jacobus de Meerdere, een van de discipelen van Jezus, zich in Santiago bevinden. In het jaar 811 werd het ontdekt door een kluisenaar op aanwijzing van een stella (ster). Daarna groeide de campus (begraafplaats) uit tot een pelgrimsoord.

De aankomst in Santiago op de Praza de Obradoiro met de barokke kathedraal is indrukwekkend. “Dat wierookvat van 1,60 meter hoog in de kerk imponeert.” Van Kersbergen

denkt dat die wierook met name in vroeger tijden bijdroeg om de geur van de pelgrims te verdoezelen. De aantrekkingskracht op moderne mensen om te pelgrimeren is groot, beaamt hij. Het afzien, de blaren op de voeten, de elementen trotseren en de dagelijkse terugkerende zoektocht naar een slaapplek maken iedere tocht uniek. Daarin is hij niet anders dan zijn voorgangers. De timmerman heeft twee geïllustreerde boekjes met zijn belevenissen uitgegeven. Bovendien deelt hij zijn verhalen tijdens lezingen door het land. Hiermee houdt hij een eeuwenoude traditie levend, waarmee men indruk maakt op de gasten. Een chique banket vindt plaats omstreeks twee of drie ‘s middags en bestaat uit drie gangen. De eerste gang bestaat uit hors d’oeuvres, soepen, vis- en vleesgerechten. Bij de tweede gang komt het grote gebraad, de derde gang bestaat uit een selectie van zoetigheid. Het is niet de bedoeling dat alles wordt opgegeten, maar men moet wel kunnen kiezen.

Mirjam Borghgraef is kunsthistorica en lerares. Ze houdt zich als freelancer bezig met projecten op het gebied van cultuureducatie en is comitélid.

‘Lopen loutert;
ik voel me een
voorbijganger
in de tijd’

Trekvaart met 'hinderlage ofte beletsels'

Met de trekschuit van Gouda naar Amsterdam

TEKST: MARC COUWENBERGH EN MIEKE STOLWIJK

BEELD: STREEKARCHIEF MIDDEN-HOLLAND

In twee oude, handgeschreven stadsgeschiedenissen van Gouda uit de zeventiende eeuw, bewaard in het Streekarchief Midden-Holland, ontdekte de werkgroep Gouda op Schrift een losse pagina 'Metinge tot het maacken van een Jachtpad'. Het bleek de opgemeten route van de trekschuit van Gouda naar Amsterdam. In het archief bleef ook bewaard een kaart uit 1656 van het geplande tracé, die getuigt van problemen bij de aanleg en van blijvende hindernissen in de route.

Vanaf 1630 ontwikkelt de trekschuit zich in een paar decennia tot het ideale openbaar vervoer: dertig steden, vooral in het westen en het noorden, worden met elkaar verbonden door een trekschuitnetwerk van 658 kilometer. Dat zal bijna tweeënhalve eeuw lang zo blijven tot de komst van de spoorwegen. Omdat deze schuiten niet afhankelijk zijn van de wind, liggen tijdstippen van vertrek en aankomst vast. De dienstregelingen, veelal met meerdere afvaarten per dag, worden punctueel uitgevoerd. Met zo'n 7 kilometer per uur gaat het niet snel, maar is het wel comfortabel reizen. De veel duurdere postkoets schudt en schokt over de onverharde wegen, terwijl de trekschuit rustig over het water glijdt.

Getouwtrek

De eerste trekschuit vaart van Haarlem naar Amsterdam in 1632. Gouda stelt in 1639 een commissie in om de mogelijkheden te onderzoeken van een trekvaart naar Amsterdam, maar de realisatie laat bijna twintig jaar op zich wachten. Oorzaak is politiek getouwtrek. Gouda wil dat het rijkere Amsterdam meer zal bijdragen aan de aanleg. Haarlem protesteert in Den Haag tegen een rechtstreekse vaarverbinding tussen Gouda en Amsterdam, omdat het vreest daardoor tolinkomsten mis te lopen. Omgekeerd heeft Gouda de trekvaart tussen Leiden en Haarlem tegengewerkt om dezelfde reden. In 1653 komen de steden tot een

Metinge.
Gouda in tusschen de Steden van am. tot dam. brida door
Gouda tot maacken van een Jacht pad

Vanter Gouda tot de wadingboonsse bruggen	1569
Van de wadingboonsse bruggen tot Roscoex	939
Van Roscoex tot Gout stins	1350
Don t'sijn wijt	7
	<hr/>
	387 $\frac{1}{2}$
De herte toonges poeder	529
De hertoms aare aan tot qua shens bruggen	413
Van daar tot aarden	649 $\frac{1}{2}$
Van daar tot de Deggelker poeder	658
De Deggelker poeder	394
De Noort wiert poeder	360
Van daar tot de nieuwe boonsse feot	318 $\frac{1}{2}$
Van daar tot Montreand	373
Van daar tot Stijet	195 $\frac{1}{2}$
	<hr/>
	3920 $\frac{1}{2}$

Dit is de pagina Metinge

in de stadsgeschiedenis die de Goudse burgemeester Adriaen Vereijck schreef in 1650. Dat hij deze pagina opnam, onderstreept het belang van de trekvaart naar Amsterdam voor Gouda.

compromis. Over de nieuwe verbinding tussen Gouwe en Amstel, het huidige Aarkanaal, zal een vaste brug komen die zo laag dient te zijn dat alleen de trekschuit er onderdoor kan. Vrachtschepen moeten dus via Haarlem blijven varen.

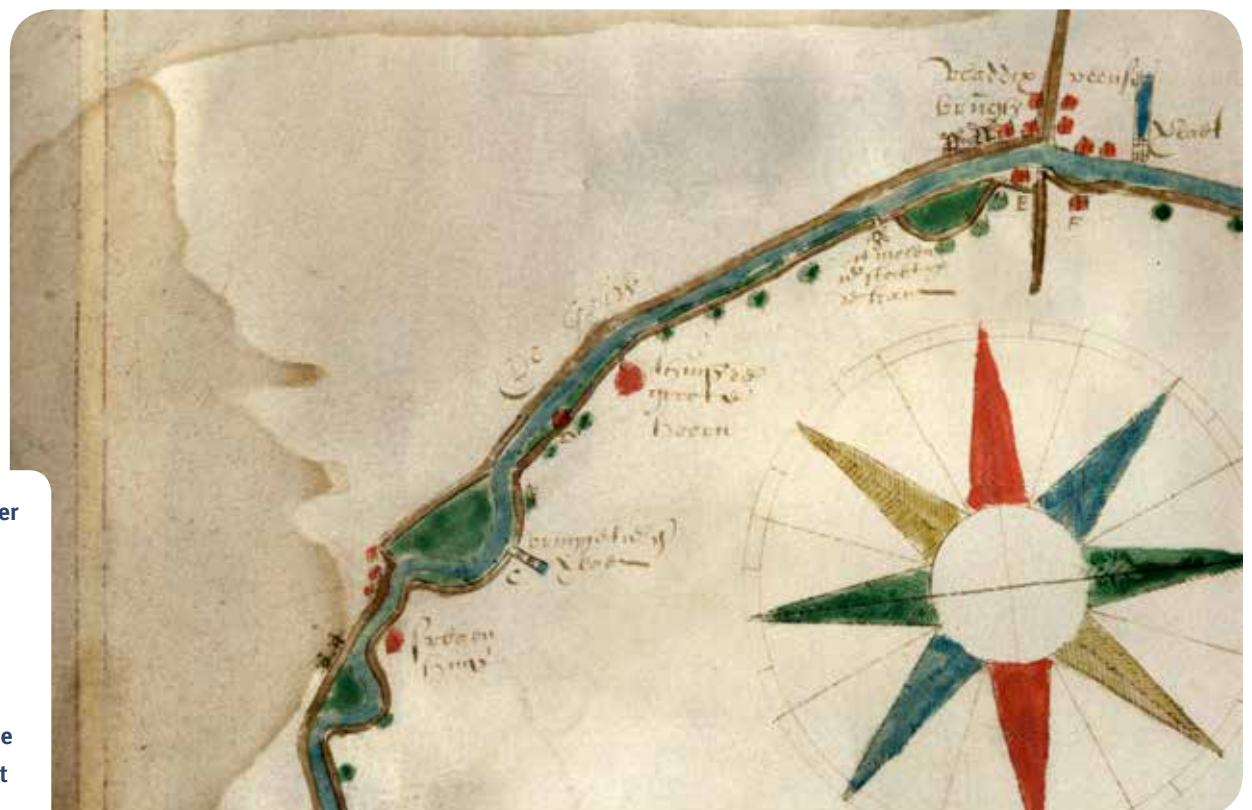


GOUDA OP SCHRIFT

Sinds eind 2012 zetten vrijwilligers van Gouda op Schrift zich in om de geschiedenis van Gouda uit te diepen door nagenoeg vergeten boeken en documenten bewaard in het Streekarchief Midden-Holland te transcriberen en te hertalen naar hedendaags Nederlands. Bovendien doet GOS aanvullend onderzoek om de gevonden informatie in de juiste context te plaatsen. Daarmee krijgt de geschiedenis van Gouda meer kleur en maakt GOS die toegankelijk voor een groot publiek.

Jagen van een schuit:

een man en een vrouw trekken een vrachtschip door een kanaal in 1931; plaats onbekend.



Detail uit de kaart die landmeter Gerred Dirckz tekende in 1656 van de geplande route van de trekschuit van Gouda naar Amsterdam. Dit stuk toont de Gouwe bij Waddinxveen waar hij huizen en molens aangaf die zouden moeten wijken voor het jaagpad.



Mogelijkheden voor de route bij Nieuwveen richting de Drecht.

‘Gheswooren landmeeter’

Bij de voorbereidingen hoort een in 1656 met de hand getekende kaart van het geplande tracé van Gouda tot Rode Paal aan de Amstel vlakbij Uithoorn. Gerredt Dirckz, ‘gheswooren landmeeter, bij den Hoove van Hollant gheadmitteert, resyderende tot Gouda’ is de maker. Hij verdeelt de route in trajecten die hij heeft opgemeten, waarschijnlijk met een meetketting, de voorloper van het hedendaagse meetlint. De trajecten geeft hij allemaal een letter. In totaal komt hij op 10.490 Rijnlandse roeden, ongeveer 39,5 kilometer. Volgens de ‘Metinge’ in de stadsgeschiedenissen van Adriaen Vereijck (1650) en die van Theodoor van Abbesteegh (1703) is het traject langer, namelijk 14.567 roeden, omdat na ‘Roo Pael’ ook het vervolg via Uithoorn tot Amsterdam wordt meegeteld. Dirckz hoeft dat stuk niet meer te meten, want dat is al in gebruik als trekvaart vanuit Amsterdam.

‘Hinderlage ofte beletsels’

Gerredt Dirckz inventariseert ook ook de ‘hinderlage ofte beletsels’ voor de trekvaart en noteert die op zijn kaart. Het begin van het traject is eenvoudig: ‘So veel de Gouw aengaet, is een bequame vaert. Alleen dat hij wat krom is’. Bij de Waddinxveense brug merke hij wel op:

‘Bij de letter E ende F staen huuse op de kant, doch het huys bij de letter E mijns bedunckens mag wel staen blijven.’

Bij Boskoop ziet hij obstakels: ‘Bij de letter G staet een molentge met twee huuse op de kant, maer voornamelijck op de letter H staen veel huuse op de kant, sodat hier al wat sal te stellen vallen.’ Het wordt echt lastig rond de Aar waar veel veen is afgegraven en daardoor weinig voldoende stevige grond voor het jaagpad is te vinden. Dirckz geeft verschillende opties om van de Aar in de Drecht te komen en maakt zijn voorkeur duidelijk: ‘... ten eynde van de Aer, de Aerweteringhe op, dat is van O na W ende dat men in ‘t punt X een doorsnijdinghe konde krijgen ende voerende zo van X na Y, de ouwe vaersloot op tot in de Dregt, waer wel de kortste ende profytabelste passagie.’

Over het stukje van de Drecht naar de Amstel schrijft hij: ‘Moet bij HB een hooge brugh sijn ende bij de Vrouwenacker moet men een schouw na houwen om van HC na DH over te varen om zo voort te jagen tot den Uythoorn toe.’ Bij HC staat ‘Pintje ter Loop’. De naam zegt het al: dit was een herberg. Hier wisselt het jaagpad van oever en worden de trekpaarden met een schouw overgezet.

Ook Roo Pael aan de Amstel is een herberg. De naam is afgeleid van de rooipaal, de grensmaal op de grens tussen Holland en Utrecht. De herberg is verdwenen, maar nog altijd staat er een rood geschilderd stenen paaltje op de hoek van de Amsteldijk en de Hollandse dijk bij Uithoorn.

In 1658, twee jaar nadat landmeter Gerredt Dirckz alle hinderlage ofte beletsels in kaart heeft gebracht, zijn de problemen opgelost en vaart er twee keer per dag een trekschuit van Gouda naar Amsterdam vanaf het Amsterdams Verlaat aan de Gouwe. Voor 15 stuivers kun je mee in het ruim en de eerste klas in de roef kost 27 stuivers. De trekschuit blijft populair, ook nadat in de tweede helft van de negentiende eeuw de trein een alternatief biedt. De trekschuit naar Amsterdam blijft varen tot 1902.

Mieke Stolwijk is kunsthistorica met een grote interesse voor het oplossen van puzzels in een (kunst) historische context. Gouda, waar ze woont sinds 1999, inspireert haar om onderzoek te doen naar de geschiedenis van Gouda. Het leren lezen en interpreteren van oude teksten en afbeeldingen is daarbij een aantrekkelijke uitdaging. Gouda Op Schrift biedt daartoe uitstekend gelegenheid.

Marc Couwenbergh is journalist, publicist en auteur van o.a. ‘Het GOUDA boek’

STADSGESCHIEDENISSEN

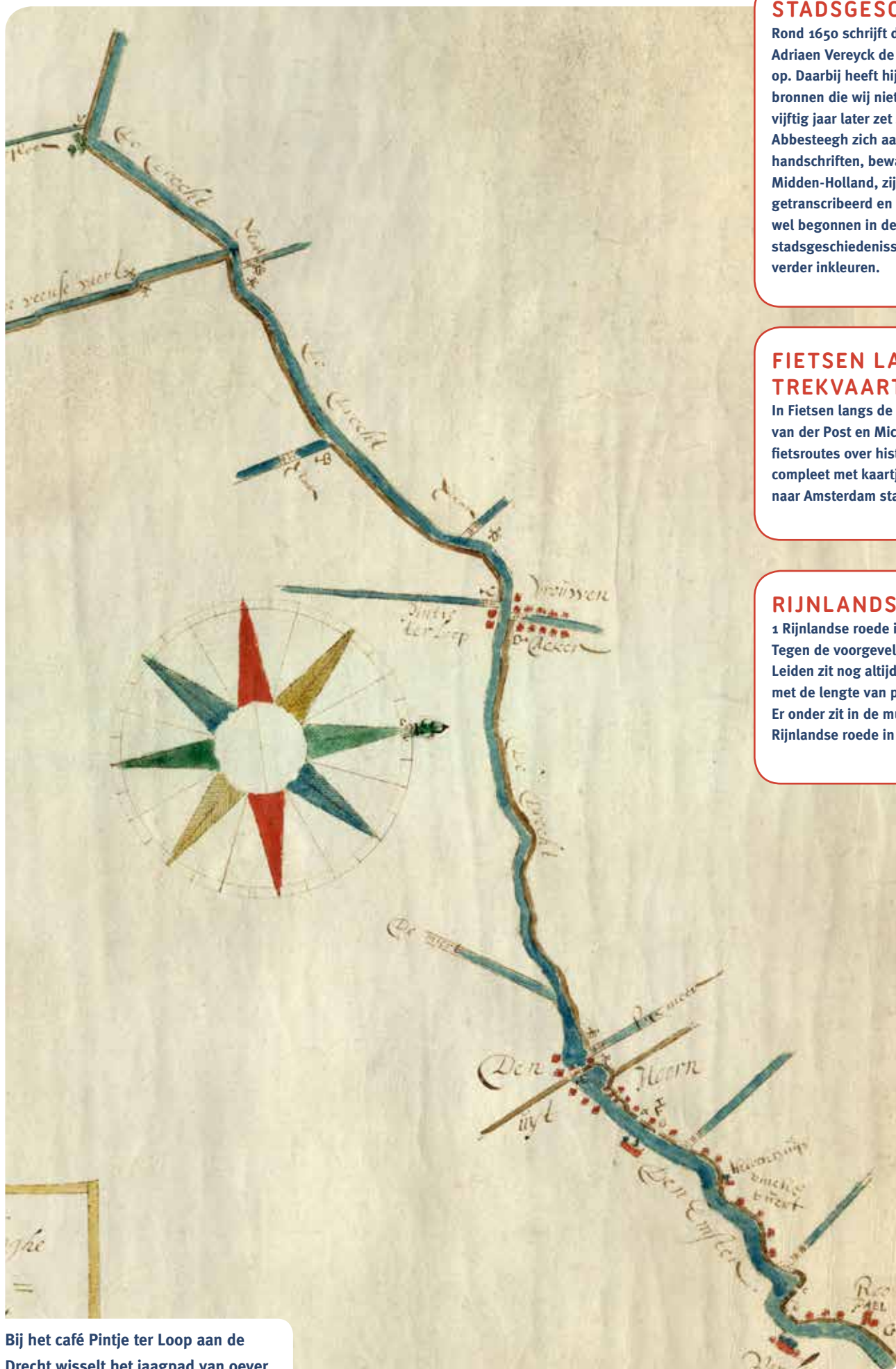
Rond 1650 schrijft de Goudse burgemeester Adriaen Vereyck de geschiedenis van zijn stad op. Daarbij heeft hij waarschijnlijk schriftelijke bronnen die wij niet meer kennen. Zo'n vijftig jaar later zet stadsgenoot Theodoor Abbesteegh zich aan dezelfde taak. Beide handschriften, bewaard in het Streekarchief Midden-Holland, zijn tot nu toe nog nooit getranscribeerd en hertaald. Daaraan is GOS wel begonnen in de verwachting dat deze stadsgeschiedenissen de historie van Gouda verder inkleuren.

FIETSEN LANGS DE TREKVAART

In Fietsen langs de trekvaart beschrijven Bas van der Post en Michiel de Visser hedendaagse fietsroutes over historische jaagpaden compleet met kaartjes. Ook de route van Gouda naar Amsterdam staat erin.

RIJNLANDSE ROEDE

1 Rijnlandse roede is ongeveer 3,77 meter. Tegen de voorgevel van het stadhuis van Leiden zit nog altijd een ijzeren stang vast met de lengte van precies 1 Rijnlandse roede. Er onder zit in de muur een verdeling van de Rijnlandse roede in voeten.



Bij het café Pintje ter Loop aan de Drecht wisselt het jaagpad van oever.

De moeizame geschiedenis van de rails in het Groene Hart

Trams en treinen rondom Gouda

TEKST EN FOTO'S: CILIA VAN HOFWEGEN

De intercity brengt iedere dag een paar duizend Gouwenaars in 18 minuten naar Rotterdam of Den Haag en in 19 minuten naar Utrecht. Bij vertraging of uitval van een trein kunnen we dankzij onze communicatiemiddelen het thuisfront informeren dat we later komen. Ondertussen lezen we onze mail of twitteren wat. Honderdzesig jaar geleden was reizen in het Groene Hart minder ontspannen.

De industriële revolutie komt in Nederland laat op gang. Ondernemers en politici hebben weinig belangstelling het land te ontsluiten en te ontwikkelen met moderne middelen als stoommachines en spoorwegen. In het begin van de negentiende eeuw rijdt in Engeland al de eerste trein, niet om personen te vervoeren maar voor het transport van kolen. Al snel zien koningin Victoria en haar regering in dat met de trein de uithoeken van het koninkrijk bereikbaar kunnen worden, ook voor passagiers. In Holland gaat het vervoer dan nog voornamelijk via de waterwegen. De stoommachine wordt voorzichtig toegepast in schepen. In 1850 zien de Gouwenaars de eerste stoomboot op de Gouwe. Dagelijks vertrekken schepen vanuit Gouda. Afhankelijk van de bestemming wordt er gereisd per ijzeren bark, marktschuit of pakschuit. Meereizen met een beurtvaartschipper kan ook. De reis vereist enige planning omdat iedere bestemming door een andere maatschappij wordt verzorgd. Veel ervan houden kantoor aan de Vest in een koffiehuis of logement. Vervoer over de weg gaat per diligence. Vanuit Gouda vertrekt in 1844 iedere morgen om 8 uur de eerste wagen naar Rotterdam en Utrecht. Je kunt ook via Bodegraven naar Leiden reizen waar een reis naar Amsterdam wordt voortgezet per spoorwagen. Van Gend en Loos onderhoudt deze dienst en houdt kantoor in herenlogement het Herthuys aan de Markt. De firma Visser met kantoor in De Zalm verzorgt zes keer per dag vervoer naar Rotterdam en terug.



Affiche Spoorwegen

Britse investeerders

In 1839 rijdt de eerste trein van Amsterdam naar Haarlem. Daarna worden in snel tempo nieuwe lijnen geopend. In 1855 is Gouda aan de beurt. De lijn vanuit Utrecht naar Gouda wordt grotendeels gefinancierd door Britse investeerders, omdat Hollanders twijfelden of de spoorweg wel toekomst had. Bij de opening klinken na het Nederlandse volkslied dan ook Engelse juichkreten. Het bouwen van een spoorbrug over de Gouwe duurt langer dan gepland en de kosten vallen hoger uit. Uiteindelijk vertrekt op



Station Gouda
met voltallig personeel 1892 (foto Steekarchief Midden-Holland)

19 mei de eerste trein naar Utrecht en op 28 juli naar Rotterdam. Het station van Gouda stelt niet veel voor: een houten gebouwtje ten westen van het huidige station, dat niet echt goed bereikbaar is. Pas dertig jaar later in 1869 krijgt Gouda een echt stationsgebouw. Dat jaar krijgt Gouda ook een verbinding met Amsterdam via de spoorlijn Woerden-Breukelen. In 1870 wordt de lijn Gouda-Den Haag in gebruik genomen. De trein wordt een populair vervoersmiddel. Natuurlijk zijn er brompotten die beweren dat de trein de melk van koeien en zogende vrouwen zal bederven en dat het gewiebel de organen zal aantasten, maar de voordelen zijn duidelijk. Goudse families kunnen naar de grote stad om zich te vergapen aan grootstedelijke wonderen als musea en dierentuinen en om inkopen te doen in modemagazijnen.

Bodegraven

Inwoners van omliggende dorpen willen ook wel eens naar de stad. Halverwege de negentiende eeuw reizen de Borfters per trekschuit naar Leiden en Utrecht. Voor een bezoek aan Gouda kunnen ze de postkoets nemen. Dat betekent een nogal lange en oncomfortabele reis, dus meestal wordt het een voetreis. Op 17 mei 1882 wordt de stoomtramlijn Gouda-Bodegraven geopend. De tram bestaat uit een stoomlocomotief, vier kleine rijtuigen, een

groot rijtuig en enkele goederenwagens en rijdt op smalle rails van 75 cm. Er is niet zoveel verschil tussen een tramlijn en een spoorlijn. De tram gaat meestal over de weg, heeft een maximumsnelheid van 20 km en is van licht materieel. De trein gaat via een spoordijk en rijdt sneller met zwaarder materieel. De tramlijn opent de wereld voor de dorpingen. Oudere inwoners die niet goed ter been zijn, kunnen alsnog naar de stad. Talentvolle jongens worden leerling aan de Hogere Burgerschool en hoeven niet langer in de kost bij een Gouds gezin. Handelaren beleveren zonodig iedere dag hun Goudse klanten. Desondanks is de lijn geen lucratieve onderneming en er wordt gezocht naar besparingen. Er wordt berekend dat de trekkracht van paarden goedkoper is dan die van een stoomtramlocomotief. Na negen jaar wordt het zware materieel verkocht en de lijn aangepast voor de paarden.

De aanleg wordt een drama. De grond in de Krimpenerwaard is moerassig en kan nauwelijks het zandlichaam voor het spoor dragen

In 1914 breekt de Eerste Wereldoorlog uit. Hoewel Nederland neutraal blijft, krijgen we te maken met schaarste en stijgende prijzen. De tramonderneming lijdt verlies. Op 19 september 1917 meldt de lokale krant: "Wegens gebrek aan voeder voor de paarden wordt de dienst met 1 oktober gestaakt. Jammer genoeg, want hoe gebrekkig dit communicatiemiddel ook is, het was voor velen van groot gemak en ook om zijn matig tarief zeer gewild". Na 35 jaar valt het doek. De paarden en het materieel worden verkocht. De rails gaan naar de mijnen in Limburg voor intern transport. Hopelijk heeft de talentvolle scholier inmiddels een fiets zodat hij zijn opleiding kan afmaken.

Oudewater

De tramlijn Gouda-Oudewater gaat in 1883 van start. Het eerste jaar ligt het beginpunt bij Klein Amerika bij de Fluwelensingel. Daarna wordt de lijn doorgetrokken naar het station. De tram



Station Schoonhoven,
het enige overblijfsel van de lijn Gouda-Schoonhoven (foto Willem den Boer)

rijdt achterstevoren door de Crabethstraat, over de Kattensingel de Spoorstraat in. Vandaar gaat het vooruit de Kleiwegbrug op. Deze manoeuvre is nodig omdat de bocht bij de Kleiwegbrug te scherp is. Na Kleiweg, Markt, Tiendeweg en Fluwelensingel gaat de tram de bochtige dijk op. De reis van veertien kilometer gaat verder langs Steijn (Haastrecht) en Hekendorp naar Oudewater en duurt ongeveer een uur. Bij Haastrecht wordt een brug over de IJssel gebouwd om de tramhalte te bereiken bij logement en koffiehuis De Afwachting, nu Over de Brug. Het gebouw en de brug zijn nog volop in gebruik. In 1907 wordt de lijn opgeheven, na veel ongelukken en ongelukjes in de binnenstad en op de bochtige dijk.

Schoonhoven

In de negentiende eeuw vertrekt vanuit Schoonhoven regelmatig een Lekboot naar Rotterdam. De reis naar Gouda gaat per postkoets en duurt bijna twee uur. In de koets is plaats voor slechts zes passagier. Als je tijd hebt, ga je lopen. In 1869 ontstaan de

**De lijn vanuit
Utrecht naar Gouda
wordt grotendeels
gefinancierd door
Britse investeerders**

eerste plannen voor een spoorverbinding met Schoonhoven. Het zal nog 45 jaar duren voordat deze spoordienst in gebruik wordt genomen. Steeds weer presenteren mannen met visie plannen die vervolgens verdampen omdat ze er niet in slagen voldoende kapitaal bij elkaar te krijgen of geen concessie krijgen van een dwarse gemeente of provincie. Tussenliggende plaatsen als Stolwijk, Bergambacht en Ammerstol zijn enthousiast maar steken onvoldoende geld in de steeds wisselende ondernemingen. De aanleg wordt een drama. De grond in de Krimpenerwaard is moerassig en kan nauwelijks het zandlichaam voor het spoor dragen. Op maandag gestorte tonnen zand blijken op dinsdag in de bodem te zijn verdwenen als in een bodemloze put. Het in Gouda te volgen tracé vergt veel besprekingen. Vanaf het station kan het spoor via de Bleekersingel lopen. Hiervoor moeten bomen worden gekapt want de straat is niet breed en reizigers zouden bij het naar buiten buigen hun hoofd kunnen stoten. Het alternatief Boeiekade wordt verworpen want dit is een kinderrijke volkstraat met veel slechte huizen, dus kans op ongelukken en instortingen. Uiteindelijk loopt het spoor achter de schouwburg door de huidige Jan Verzwollestraat. Op 14 november 1914 verschijnt de eerste trein met feestgangers op het station van Schoonhoven. Het is een sobere aangelegenheid. De voor het feest gereserveerde 250 gulden wordt gestort in de werklozenkas. De naam van de spoorlijn is La Désirée, een bijnaam van Jacoba van Beieren die

in Gouda en Schoonhoven een kasteel bezat. De inwoners van Schoonhoven zijn blij met de nieuwe dienst. Je kunt nu drie keer per dag naar Gouda, de reis duurt maar drie kwartier en een kaartje kost zeventig cent. Het stadje aan de Lek heeft weliswaar een MULO maar als je verder wilt leren, moet je naar Gouda. Meisjes die als dienstbode in Gouda werken, kunnen nu vaker naar huis. Al snel blijkt dat ook deze lijn minder rendabel is dan verwacht. De Tweede Wereldoorlog zorgt voor een onverwachte opleving omdat brandstof schaars is en fietsen ingeleverd moeten worden. Je moest wel met het openbaar vervoer. De opleving duurt niet lang want in 1942 vordert de bezetter de rails om te gebruiken bij de aanleg van treinverbindingen met het Oostfront. De houten bielzen worden opgestookt in de kachels van bewoners aan het spoor.

Na de oorlog komen de railverbindingen met omliggende dorpen niet meer van de grond. Er komen geregelde diensten met comfortabele autobussen. De fiets wordt een algemeen vervoersmiddel voor de korte en middellange afstand. Daarnaast rukt de auto op. In de stad worden grachten gedempt en wegen verbreed om dit populaire vervoersmiddel te verwelkomen.

In een periode van slechts honderd jaar verschenen de stoomboot, de trein, tram en de bus en namen we afscheid van de postkoets en de paardentram. Ook de stoomboot is al lang weer uit het beeld verdwenen. De auto bleek een blijvertje en is niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Bestuurders nemen het voor lief dat ze regelmatig in de file staan. Op 15 januari 2013 sneeuwt het. De reis van Gouda naar Rotterdam duurt die ochtend bijna twee uur, ongeveer even lang als honderd jaar geleden. Dan toch maar liever de trein? Het blijft een plek waar je anoniem bent, waar je ongestoord kunt werken, bijzondere ontmoetingen hebt als je ervoor open staat en waar het land en het leven rustig aan je voorbij glijden.

Cilia van Hofwegen is tolk-vertaler Engels en tekstschrijver. Ze is geboren en getogen in Gouda.



Het Schipperswachthuis of IJsselhuis

Schielands Hoge Zeedijk 1



In 1912 verrees naast de Mallegatssluis een wachthuis annex koffiehuis. Het moest schippers tegemoet komen die te maken hadden met lange wachttijden bij de doorvaart. Anno 2014 kun je in het Schipperswachthuis nog steeds terecht voor koffie.



Door toename van de scheepvaart en uitstel van de bouw van een grotere sluis aan het einde van de negentiende eeuw namen de wachttijden in de Mallegatssluis toe. In het wachthuis konden de schippers naast een kopje koffie terecht voor het verwerven van vracht. Verder diende het als betaalkantoor voor kolensjouwens en lossers.

Eén euro

In 1923 voelde het Goudse Drankweer Comité zich geroepen om het wachthuis in eigen beheer te nemen. De reden hiervan was de toenemende onrust en drankzucht onder de wachtenden. Toen na de bouw van de Julianasluis de Mallegatssluis alleen nog werd gebruikt voor schepen die de Goudse bedrijven moesten bedienen, verviel de klandizie. De functie als koffiehuis behield het echter tot 1975. Daaropvolgende functies van het gebouw waren een winkeltje

en kunstenaarsatelier, totdat het in 1992 werd gekocht door de Stichting Binnenhavenmuseum Turfsingel voor het symbolische bedrag van één euro. Met subsidie en de steun van sponsors en particulieren, kon het wachthuis worden gerestaureerd. Sinds die tijd fungeert het opnieuw als koffielokaal, maar ook als ontvangst- en vergaderruimte voor de schippersfamilies van de museumhaven.

Mallegatssluis

Het schipperswachthuis ligt in een plantsoen dat in 1900 werd aangelegd in het voorheen bosrijke gebied langs de Schielandse Hoge Zeedijk. De naastgelegen Mallegatssluis die de Hollandse IJssel met de Turfsingel verbindt, dateert in huidige vorm van rond 1764. Twee gevelstenen in Lodewijk XV-stijl, een interieurstijl uit circa 1740-1775 met beweeglijke en asymmetrische kenmerken, wijzen hierop. Na de openstelling voor alle scheepsverkeer in 1795 is de sluis in 1884 gerenoveerd. De elektrische hefdeuren kreeg de sluis bij de laatste verbouwing in 1941-'42. Op dat moment werd ook het dienstgebouwtje toegevoegd.

'Chalet-stijl'

Het eenlaagse Schipperswachthuis heeft een bijzondere plattegrond, namelijk dat van een Grieks kruis. Het is opgetrokken in de zogenaamde 'chalet-stijl'. Deze op Zwitserse chalets geïnspireerde bouwtrant wordt onder meer gekenmerkt door overstekende daken met houtsnijwerk en het gebruik van vakwerk. Ook het Schipperswachthuis heeft een overstekend dak dat rust op gootklossen. Het vakwerk wordt gevormd door muurvlakken van rode baksteen tussen stijl- en regelwerk in een contrasterende kleur. Tenslotte valt de symmetrie van het gebouw op die slechts wordt doorbroken door de aanwezigheid op sommige plaatsen van deuren in plaats van vensters.

Vest 2

De Kleischuur



De Kleischuur herinnert met de overgebleven bedrijfsruimtes en fabriekswatertoren, gelegen tussen Raam en Vest, aan de vroegere Plateelbakkerij Zuid-Holland. Plateel is beschilderd fijn sier- en gebruiksaardewerk.

In Gouda waren aan het begin van de twintigste eeuw vijf plateelfabrieken gevestigd. Naast de Plazuid, zoals de aardewerfabriek ook wel werd genoemd, waren dit de fabrieken van Zenith, Regina, Ivora en Goedewaagen & Co. Deze bedrijven kwamen voort uit de traditionele aardewerkindustrie.

Crisis

Plateelbakkerij Zuid-Holland kreeg haar naam in 1903. Bij de oprichting in 1898 door de Goudse pottenbakker Adriaan Jonker Kzn. samen met de uit Purmerend afkomstige Egbert Estié, heette het bedrijf nog Plateelfabriek E. Estié en Co. Toen Estié het bedrijf in 1905 moest verkopen door de vele schulden die hij had, werd het overgenomen door de familie Hoyng.

Na het aanvankelijke succes in het eerste kwart van de twintigste eeuw, had het bedrijf veel te lijden van de economische crisis in de jaren dertig. Door de productie vervolgens te concentreren op gebruiksaardewerk in plaats van sieraardewerk, kon sluiting worden voorkomen. Na de Tweede Wereldoorlog floreerde het bedrijf nog enige tijd. Concurrentie van andere Goudse aardewerfabrieken en de ontwikkeling van een nieuwe fabricagelijng voor porselein, zorgden echter opnieuw voor financiële problemen met een faillissement in 1965 tot gevolg.

Decor 'Gouda'

In de Plazuid werd het fijne aardewerk gemaakt door vloeibare klei in gipsen vormen te gieten. In de eerste jaren waren zowel de modellen als de decoratie verwant aan onder meer het aardewerk in Art-Nouveau-stijl van de Haagsche Plateelbakkerij Rozenburg en



het Delftse aardewerk van de Porceleyne fles. Daarna volgde nieuwe decoratieve patronen, ook wel 'decors' genoemd, waaronder decor 'Gouda'. De gestileerde en vrij donker gekleurde bloemmotieven van dit decor, soms met vogels of vlinders, werden aangebracht op een eveneens donker gekleurde ondergrond in bruin of groen met een glanzende glazuur. Bekende en minder bekende kunstenaars, zoals Theo Colenbrander, Chris van der Hoef, Leen Muller, Jan Schonk en Henri Breetvelt, maakten ontwerpen voor de Zuid-Holland.

Hoogwaardige klei

De Kleischuur uit 1900 fungeerde als op- en overslagplaats voor diverse soorten hoogwaardige klei van de Zuid-Holland. Het in ambachtelijk-traditionele stijl opgetrokken pand wordt gekenmerkt door gevels van baksteen en hout, waarvan de zuidelijke langsgevel direct is gelegen aan het water van de Turfsingel. Over dit water werd de klei in grote hoeveelheden goedkoop aangevoerd. Het overkragende pannendak wordt aan die - oorspronkelijk open - kant ondersteund door vinken; schuin geplaatste houten blokken. Beide gevels op de kop waren oorspronkelijk beschoten. Aan de westgevel is nog een brede schuifdeur aan een ijzeren rail zichtbaar.

Als laatste was de schuur in gebruik als uitdragerij van gebruikte spullen. Het tegenwoordige rijksmonument wordt in 2014 gerestaureerd en heeft grotendeels een horecabestemming gekregen.

Wachtelstraat 52

De Producent



De kaaspakhuizen van De Producent aan de Kromme Gouwe, ingeklemd tussen de Wachtelstraat en de Westerkade, hebben bijna een eeuw gediend als opslagplaats voor de volvette Goudse kaas. Gedurende de laatste jaren lagen er gemiddeld zo'n 40.000 kazen.

Architect P.D. Stuurman uit Waddinxveen ontwierp de kaaspakhuizen voor de in 1915 opgerichte Coöperatieve Kaasproducentenvereniging tot Export van Volvette Goudsche Kaas onder Rijkskeurmerk, later afgekort tot De Producent. Het was op dat moment één van de grootste kaascoöperaties voor boerenkaas in Nederland. De pakhuizen waren bedoeld voor de opslag en rijping van de kaas na bereiding bij de boer. Ook de verkoop werd vanuit deze gebouwen georganiseerd.

Amsterdamse School

De twee pakhuizen uit 1919 zoals we die nu kennen, zijn het resultaat van een verbouwing in 1949 door dezelfde architect. Het linker pakhuis kreeg daarbij een nieuwe voorgevel, terwijl aan de voorzijde van het rechter pakhuis een kantoorgedeelte werd gerealiseerd. Beide panden die met elkaar zijn verbonden door loopbruggen, kregen een extra verdieping met een schilddak. Het typische uiterlijk van een kaaspakhuis zien we vooral terug in het linkerpand, waar een reeks verticale vensters in de zijgevel is aangebracht voor de beluchting van de kazen en de voorgevel is uitgerust met een laadluik. Het rechterpand met een bijna symmetrische gevel heeft een raamindeling met grindbetonnen lijsten. De bouwstijl doet denken aan de Amsterdamse School. De inrijdeuren en de entree zijn later gemoderniseerd. Het oorspronkelijke interieur van het kantoor is echter grotendeels behouden gebleven. Daaronder zijn de bordestrap met betegelde trappaal, de lambrisering met geglazuurde groene en zwarte tegels en de ramen met gekleurd glas-in-lood in Art Deco-stijl en brandschilderingen.

Hollandse kaas

De volvette kaas waar Gouda beroemd om is, werd geproduceerd in het omringende weidegebied. De zelfkazende boeren en boerinnen verhandelden hun waar vervolgens op de kaasmarkt in de stad. Vanwege met name economische motieven werden in Nederland na 1895 landbouwcoöperaties opgericht. Dat waren doorgaans grote

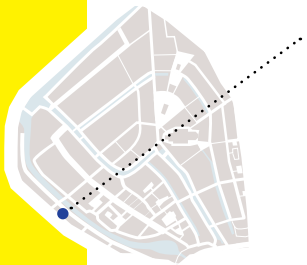


modern geleide ondernemingen met pakhuizen. Met de groei van de export van de kazen naar onder meer Zuid-Amerika en Zuid-Afrika werd 'Gouda' synoniem voor Hollandse kaas. Ook De Producent maakte een aanzienlijke groei door. Bij de oprichting in 1915 waren er 33 boeren bij de coöperatie aangesloten; in 1918 waren dit er 527. Bovendien beschikte het bedrijf toen over eigen schepen, een weekblad en een spaarfonds. Toen de groei stagneerde, werd in 1940 besloten tot de oprichting van een zelfstandige kaasfabriek door de bouw van een derde pand naast de twee pakhuizen. De scheiding in de handel tussen boerenkaas en fabriekskaas werd echter goed bewaakt. Toen het terrein aan de Wachtelstraat te klein werd, is in 1953 een nieuw industrieterrein buiten de stad aan de Gouwe in gebruik genomen waar naast kaas ook boter en ander melkproducten werden vervaardigd. De handel in boerenkaas bleef echter plaatsvinden vanaf Wachtelstraat. Sinds de onderneming er in 2013 vertrok, zijn de kaaspakhuizen in afwachting van een nieuwe bestemming.

Open Monumentendag 13 september 2014

Turfsingel 31 en 34 / Spinnerijpad 1

Koninklijke Goudsche Machinale Garenspinnerij



Met de oprichting van de Koninklijke Goudsche Machinale Garenspinnerij hoopten de initiatiefnemers te kunnen concurreren met buitenlandse garenspinnerijen die al gemechaniseerd waren. In eerste instantie legde de fabriek zich toe op de vervaardiging van het eendraadsgaren, een halfproduct waar de kleingarenfabrikanten meerdraadsgaren van maakten. Mechanische productie zorgde voor een kostenbesparing, bovendien had het als voordeel dat er veel kortere vezels verwerkt konden worden. Door tegelijkertijd met de kleingarenfabrikanten samen te werken, wist de Machinale Garenspinnerij een sterke economische positie te verwerven.

'De Lorrebaas'

De omstandigheden voor de arbeiders van de Garenspinnerij waren van het begin af aan niet best. Het werk was zwaar door lawaai en stof en de lonen waren laag. Bovendien deelden de bazen vaak boetes uit, soms voor het kleinste vergrijp. Toen het bedrijf verder groeide en ook meerdraadsgaren in productie nam, vermoedden de kleine fabrikanten het gebruik van inferieure grondstoffen. Zo kreeg de Garenspinnerij al gauw 'de Lorrebaas' als bijnaam. Waar het bedrijf omstreeks 1900 nog circa 400 werknemers in dienst had, was het personeelsbestand vijftig jaar later gekrompen tot 40 medewerkers. Dit had alles te maken met automatisering en de opkomst van synthetische grondstoffen. De overgang in de jaren zestig van de twintigste eeuw op de productie van Fibro, een kunststofgaren voor de tapijtindustrie, mocht niet baten. In 1975 werden de panden verkocht aan de gemeente Gouda waarna het bedrijf in 1981 vertrok naar Waddinxveen.

Expressionistische details

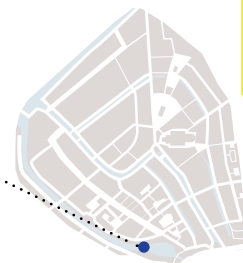
De spinnerij zelf bestaat niet meer. Van het complex uit 1916/1917 staan nog twee gebouwen overeind: het kantoor met directeurswoning

In 1861 namen vijf kleingarenfabrikanten het initiatief voor het oprichten van een machinale garenspinnerij aan de Turfsingel, de toenmalige rand van de stad. Na een hevige brand die het pand verwoeste, ontwierp de Amsterdamse architect J. Hartkamp in 1916/1917 een modern fabrieksgebouw in een stijl die is beïnvloed door de expressionistische Amsterdamse School en de Art Deco.

en de wasserij met magazijnen. Architect Hartkamp trok de gebouwen op in een nieuw-historiserende stijl, waarbij een rationele vormgeving samengaat met expressionistische details. Het kantoor met directeurswoning van rode baksteen heeft bijvoorbeeld een opvallende entree in de vorm van een keperboog met een granieten deuromlijsting. Andere bijzondere details aan de voorgevel zijn de houten 'kasten' boven de regenpijpen en de betonnen daklijst, beide in een getrapte vorm.

Het langgerekte bouwvolume van twee lagen evenwijdig aan de Turfsingel herbergde de wasserij met magazijnen. De blauwe vensters en de deuren op de begane grond zijn van recente datum. De rij met dertig segmentboogvensters met roede verdeling op de eerste verdieping dateren echter nog uit de bouwtijd. Het opschrift van ingemetselde witte strengperssteen, een gladde en strakke baksteensoort, herinnert aan het verleden. In 2013 werd het gebouw aangewezen als gemeentelijk monument en grondig verbouwd om onderdak te bieden aan diverse culturele instellingen. De naam veranderde in Cultuurhuis De Garenspinnerij.





De Vest

In de negentiende eeuw ontstonden langs de Goudse singels nieuwe industrieën terwijl oude werden uitgebreid en gemechaniseerd. Het best bereikbaar voor grote schepen waren de oevers van de Turfsingelgracht, tegenwoordig bekend als Turfsingel en Vest. Daar vestigden zich dan ook de meeste nieuwe bedrijven. In de twintigste eeuw kwam de nadruk op wonen te liggen.



De naam 'Vest' verwijst naar de stadsvesten, de grachten, die tussen 1350 en 1352 werden gegraven. Naast de Turfsingelgracht waren dat de Kattensingel, de Blekerssingel en de Fluwelensingel. Ze vormden de stadsgrens waarbij de aarden wallen aan de binnenzijde van de vesten, stukje bij beetje werden vervangen door stadsmuren. Aan het einde van de vijftiende eeuw was de ommuring van de stad voltooid. Enkele nog bestaande bovengrondse delen van de stadmuur bevinden zich in de panden Vest 158 en Vest 166. Het gaat om verdikkingen en twee steunberen aan de westzijde van de muur.

Binnenvestgrachten

Achter de stadsmuren werden binnenvestgrachten aangelegd om de waterhuishouding van de stad te regelen. De grachtjes loosden op de singels via doorgangen in de stadsmuur en via waterpoortjes. De Raamgracht was een van die binnengrachten. Ook wordt in de literatuur een waterloop aangeduid met 'Vestgracht'. Deze Vestgracht stond op een aantal punten in verbinding met de Raamgracht. Van noord naar zuid waren dat een waterloop parallel aan de Houtenstraat, het reguleren- of Brigittenwater dat vanaf de molen langs de Nobelstraat liep, een waterloop die parallel liep aan de Drapiersteeg en een waterloop achter de erven van de Vlamingsstraat.

Bedrijvigheid

Korenmolen de Rode Leeuw (Vest 65) uit 1619 werd in 1727 verbouwd tot de huidige ronde bakstenen stellingmolen. Toen de stadsmuur met wal, de muurtorens en de poorten halverwege de negentiende

eeuw werden afgebroken, volgde het dempen van binnengrachten en waterlopen. Verschillende ondernemers profiteerden van de ontstane ruimte en de vervoersmogelijkheden die de Turfsingelgracht bood en bouwden pakhuizen aan het water. Op de oevers verschenen tuinen en klei- en zandplaatsen. In de negentiende en de eerste helft van de twintigste eeuw vertoonde het middengebied tussen de Vest en de Raam een grote dynamiek. Er kwamen nieuwe bedrijfspanden en andere werden verbouwd. Diverse panden aan de Vest herinneren nog aan de bedrijvigheid, zoals de Kleischuur uit 1900 (Vest 2), de Asschuur uit 1844 (Vest 30), ijsfabriek Willem Barendsz nu handelshuis C.J. Boer uit 1911 (Vest 202-206) en de kaaspakhuizen uit 1880 bij de Museumhaven (Vest 262-264).

Wonen

Na de oorlog verschoof aan de Vest het accent meer naar de woonfunctie door de bouw van grote wooncomplexen, beginnend met het Japieserf, de Drapiersteeg en de Nobelstraat. Het Hofje van Buytenweg voor behoeftige rooms-katholieke vrouwen uit 1614 moest daarvoor wel verdwijnen. Anno 2014 worden nog steeds grote delen langs de Turfsingelgracht opnieuw ingericht met de nadruk op wonen.

Herenlogement 't Herthuys

TEKST EN BEELD: MARIANNE VAN DER VEER-WOLFF

FOTO'S: MARIJE STRATING

Aan de Goudse Markt op nummer 59-61 staat een groot pand met een weinig opvallende gevel. Er is een bekende drogisterij in gehuisvest net als honderdveertig jaar geleden toen Franciscus Wolff daar zijn apotheek, drogisterij en ververij bestierde. Vóór die tijd stond het pand bekend als het Herenlogement 't Herthuys, een onderkomen met aanzien voor reizigers en gasten van het stadsbestuur.

Iedere plaats in het gewest Holland beschikt vanaf de middeleeuwen over gasthuizen en herbergen. Reizen is gedurende vele eeuwen een tijdrovende bezigheid. De wegen buiten de plaatsen zijn niet meer dan onverharde paden met kuilen, die in de natte jaargetijden volledig onbegaanbaar zijn. In het westelijk deel van ons land vervoert men zich het snelst met een schuit of binnenvaartschip. Later wordt de trekschuit de meest geliefde vorm van personenvervoer. Langs de waterwegen en kanalen worden jaagpaden aangelegd, waarover een paard of een man loopt die met een lange lier een schuit achter zich aan trekt. De reistijden blijven lang, want de snelheid van de trekschuit is ongeveer 7 kilometer per uur. Je kunt niet in één dag op en neer naar een stad als Den Haag en daarom zoeken reizigers een slaapplek in iedere stad die ze aandoen. Herbergen zijn vaak de enige openbare gelegenheden in een plaats. Er worden vergaderingen gehouden, openbare verkopen gedaan en er worden aktes opgesteld door notarissen met getuigen erbij, tot ver in de 19e eeuw. Het Engelse woord voor herberg, een 'pub', is niet voor niets een afkorting van 'public house', een openbare ruimte.

Hertenkoppen met gewei

Het Herthuys wordt voor het eerst vermeld in de archieven van het Catharinagasthuis in een akte van 1 augustus 1402. Daarin staat dat de eigenaar, Aernd Vaec, een jaarlijkse rente moet betalen aan het gasthuis van één Engelse nobel op Allerheiligen (1 november). Het huis staat dan aan de Koestraat, de westzijde van het Marktveld, in het verlengde van de Kleiweg en Hoogstraat. In 1528 wordt in een koopakte voor het eerst de naam 't Hert genoemd en in 1564 wordt het pand 't Herthuys genoemd.



Foto uit eind van de 19e eeuw met tweede huis van rechts het voormalige Herthuys

Detail van de stadsmaquette in Museum Gouda met een reconstructie van de situatie in 1562. Het Herthuys is het brede pand met trapegevel en speklagen.



Een hert wordt vaker gebruikt als naam voor een herberg, vooral in streken waar veel gejaagd wordt. Of dat voor Gouda ook opgaat is onzeker. In mijn familie wordt gesproken over contact tussen een eigenaar van het Herthuys en Jacoba van Beieren. Een hertenkop (ooit zijn het er twee geweest) die nog steeds in de familie is, zou geschonken zijn door de gravin aan de logementhouder en op de voorgevel hebben

Een gijzelkamer waar mensen met een schuld vastgezet worden tot ze betalen

gehangen. Maar er is geen enkel bewijs dat dit ook werkelijk het geval is geweest. Een artikel in het blad *De Nederlandse Jager* uit september 1953 vermeldt dat uit hout gesneden hertenkoppen met daaraan een echt gewei vooral in Duitsland gemaakt worden. In Nederland zijn volgens het artikel tot dan toe slechts vier van dergelijke koppen getraceerd. Ze worden gedateerd rond 1600 en waren vaak bestemd voor een regentenhuis. De schrijver van het artikel noemt één fraai exemplaar in de Leidense Lakenhal afkomstig uit herberg Het Zwijnshoofd in Leiden, maar daarvoor het eigendom van de Leidse burgemeester Pieter Adreaensz van der Werff. Daarnaast kent hij 'twee zeer grote koppen, den ene met het gewei van een edelhert, het andere met dat van een damhert. Zij zijn afkomstig uit het logement het Herthuis in Gouda.' Nu is alleen dat van het edelhert nog intact en er wordt gezocht naar een definitieve plek voor deze kop op een historische locatie in Gouda.

Gevelsteen

Voor de bouwgeschiedenis van het pand kunnen we teruggaan naar 1562, het jaar van de plattegrond van Jacob van Deventer die ook gebruikt is als uitgangspunt voor de maquette van de stad in Museum Gouda. Voor deze maquette van de laatmiddeleeuwse stad werd het Herthuys gereconstrueerd als een huis van twee verdiepingen en daarboven een zolderetage met zadeldak. Het huis heeft een trapgevel met grote schoorstenen aan de zijkant. Het oorspronkelijke huis is veel minder breed dan het huidige pand. De reconstructie is gebaseerd op een fraaie prent van Paulus van Liender uit 1754. De combinatie van bogen, kruisvensters, trapgevel en speklagen verwijst naar de stijl van de Hollandse Renaissance. Het huis aan de noordzijde van het Herthuys wordt in 1612 aangekocht en erbij getrokken. In hetzelfde jaar is een gevelsteen aangebracht met daarop een springend hert. De gevelsteen

is in 1950 overgeplaatst naar de museumtuin. Logementhouder Jan Schaaff koopt in 1710 'ten suijden de gang ... strekkende voor van de straat tot agter aan de schijdinge toe, soo dat den cooper aan sig behoud de plaats en agter de schuur of stal op de naaierstraat uijtcomende...'. Hieruit blijkt dat achter het huis een paardenstal en binnenplaats heeft gelegen bereikbaar via een brug over het water van de Naaierstraat.

Gijzelkamer

In een bron van 1753 staat vermeld dat het Herthuys een gijzelkamer heeft, waar mensen met een schuld vastgezet worden tot ze betalen en een vertrek met de naam 'Regtkamer van Bloemendaal' waar het gerecht van het ambacht Bloemendaal bijeen komt. Beide vertrekken verwijzen naar de openbare functie van het herenlogement. In koopcontracten worden hierover ook afspraken vastgelegd. Bijvoorbeeld

in het achtste stadsregister der stad Gouda van 6 december 1664 staat het 'reglement dat alle huijzen, erven, tuinen, landen, scheepen en schuijten binnen de stad Gouda in het Heeren Logement opgeveijld ende verkogt zullen worden.' De kastelein ontvangt voor iedere verkoping en iedere hypotheek die wordt afgesloten een vast bedrag. Als tegenprestatie moet de kamer verzorgd zijn en met kaarsen verlicht. Tevens moeten er altijd vier opgemaakte bedden klaar staan voor gasten van de vroedschap.

Uitgebreide maaltijden

Van 1664 tot 1679 is het Herthuys in het bezit van het stadsbestuur. De vroedschap koopt het logement en verhuurt het aan een uitbater. Waarschijnlijk om verzekerd te zijn van goede kwaliteit en beschikbaarheid van de gelagkamer voor hun eigen gasten en voor diners. Het



Detail huidige gevel Markt 58

(foto Marije Strating)

stadsbestuur ontvangt zeer regelmatig gasten, hoge ambtenaren uit Den Haag, buitenlandse graven en prinsen, geuzenleider Adriaan van Swieten, prins Maurits en prins Willem II met zijn bruid. De ligging naast het stadhuis maakt het logement tot een aantrekkelijke plek. Besprekingen tussen de hoge heren en het stadsbestuur op het stadhuis worden afgesloten met uitgebreide maaltijden en enorme hoeveelheden wijn. Hugo de Groot en zijn gezelschap logeren in 1611 een aantal maal in het Herthuys. Van zijn ontvangst in het Tolhuis is in het stadsregister een rekening teruggevonden. De kastelein van het Herthuys verzorgt de catering voor één van de diners, waarvoor hij in rekening brengt: een hele ham,

een stuk gerookt vlees en drie gerookte tongen, een geheel lam, een kalkoen, een gerookte schapebil, acht hoeders, twee kapoenen, tien konijnen, zalm, brood, suiker, suikerletters, amandelen, hazelnoten, sukade, marsepein, kersen, aardbeien, sinaasappelen, meloenen. Extra kosten voor boter, kaas, bier, turf, hout, linnen en gebruik van het tinnen vaatwerk bedragen 20 gulden. De maaltijden worden weggespoeld met 36 kannen Rijnse wijn en drie Spaanse. De totale kosten bedragen ruim 112 gulden, voor die tijd een machtig bedrag.

Stalling

Vervolgens maken we een sprong naar een bekende aquarel van D.J. van Vreumingen uit

De maaltijden worden weggespoeld met 36 kannen Rijnse wijn en drie Spaanse

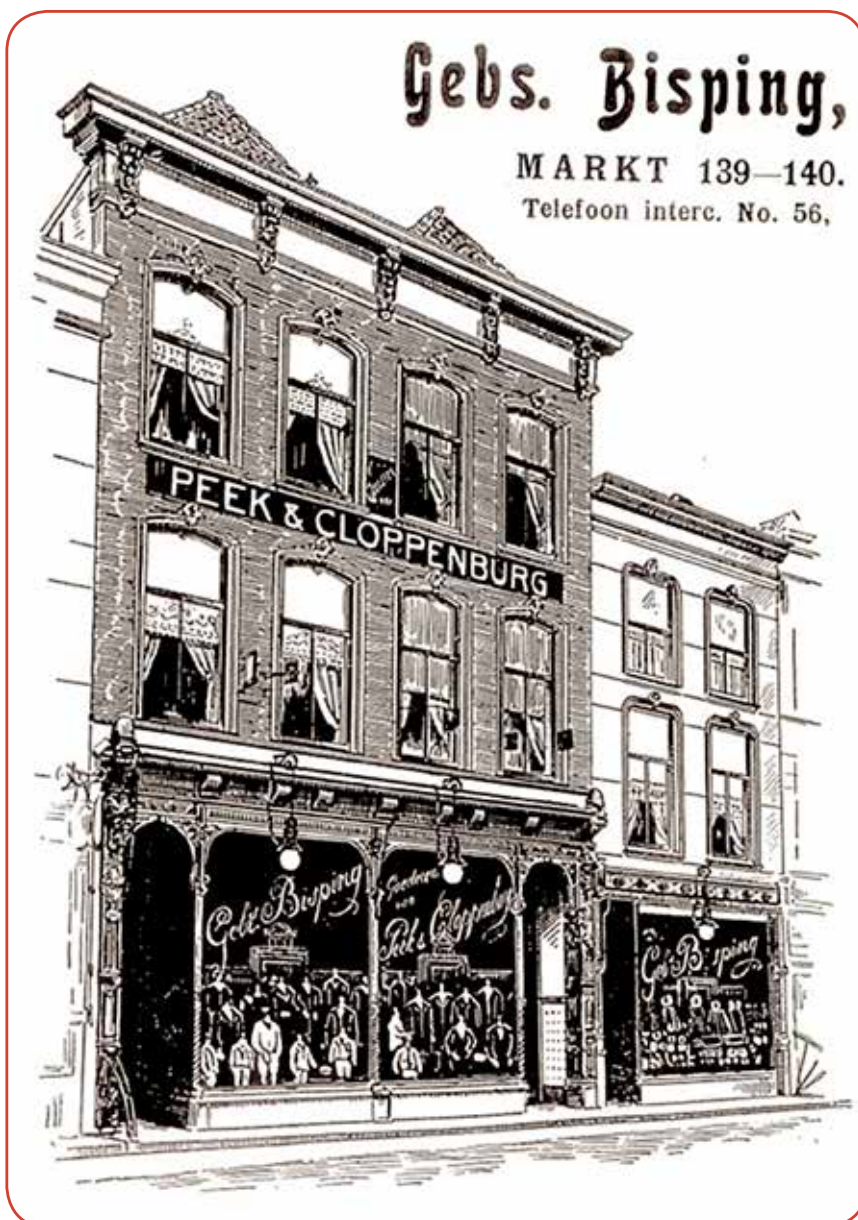
het midden van de negentiende eeuw van het stadhuis met daarachter het Herthuys. De pui is gemoderniseerd, de kruisvensters zijn vervangen door grote schuiframen en de begane grond heeft een nieuwe indeling met een brede voordeur met fraai bovenlicht geflankeerd door een groot venster

Op foto's van fotograaf Henri Louw uit 1881 is gelijkenis met de prent van Van Vreumingen te zien. De gevel van de begane grond is wel anders. De pui heeft namelijk twee deuren afgewisseld met grote vensters. In het pand aan de zuidzijde is een uithangbord met daarop 'Stalling' net als op de prent van Van Vreumingen.

In diezelfde tijd, 1875, verschijnt een boekje van Jacobus Craandijk, doopsgezind predikant, Wandelingen door Nederland, Zuid-Holland. Daarin beschrijft hij het Herthuys als het opvallendste gebouw aan het Marktveld na het Stadhuis en de Waag en merkt op dat het huis zijn naam draagt 'naar de hertenkoppen aan den gevel.' Op bovengenoemde afbeeldingen kan ik echter de hertenkoppen niet terugvinden.

Drogisterij, apotheek en ververij

In 1868 overlijdt de laatste logementhouder Hermanus Antonius Greve. Zijn nicht, Hermantina Antonia Quinterne, die bij hem inwoont, zet het bedrijf nog enige tijd voort. Zij trouwt in hetzelfde jaar met Franciscus Henricus August Wolff, apotheker en drogist uit Schoonhoven. Zoon van een arts en dus niet vertrouwd met het vak van kastelein. Een jaar later vestigt hij een drogisterij, apotheek en ververij in het pand en komt er een einde aan het logement dat hier vier eeuwen gehuisvest is geweest.



Prent met de situatie van het pand rond 1960



Confectiezaak

In 1897 wordt de drogisterij voortgezet in het pand waar vroeger de gang naar de stalling zat. In het voormalige Herthuys vestigen zich de gebroeders Bisping uit Duitsland die er een winkel voor herenconfectie en kinderkleding starten. De winkel is eigendom van de firma Peek & Cloppenburg. Op een affiche uit die tijd staat het pand afgebeeld. De gevel is gemoderniseerd. De bogen boven de ramen en de speklagen aan de zijkant zijn verdwenen. De ramen hebben afgeronde lijsten met een ornament in het midden evenals de kroonlijst, die met ornamenten versierd is. De pui aan de onderzijde heeft gietijzeren kolommen waardoor grote etalages mogelijk worden. Het huis aan de noordzijde wordt in 1924 op hoogte gebracht en aangesloten op de voorgevel, het brede pand zoals wij dat nu kennen. Tot aan 1968 blijft er een confectiezaak in gevestigd. Na Peek

& Cloppenburg is dat modezaak Lijnkamp. In 1968 wordt de onderpui van de gevel opnieuw verbouwd naar de mode van die tijd, een strakke rechthoekige gevel volledig van glas. Eerst trekt de Marskramer in het pand en in de laatste periode van de twintigste eeuw de Etos die er nog steeds zit. Helaas herinnert niets meer in het pand aan het logement met zijn kamers, de bedienden, de waard, de snuivende paarden in de stal en het geroezemoes van de gasten in de gelagkamer. Alleen de hertenkop heeft de tijden overleefd. Zou die weer een plekje in Gouda kunnen vinden?

Marianne van der Veer is historica en betrokken geweest bij de organisatie van onder andere Goudologie en Goud(a)zoekers. Tevens is zij hoofdredacteur van de website Goudse Canon en van het boek Verhalen van Gouda. Momenteel is zij werkzaam bij het Streekarchief Midden-Holland.

Het stadsbestuur ontvangt hoge ambtenaren uit Den Haag, buitenlandse graven en prinsen, geuzenleider Adriaan van Swieten, prins Maurits en prins Willem II met zijn bruid

Een koffer vol verhalen

TEKST: GERARD VAN DOMSELAAR

FOTO'S: COLLECTIE HOTEL DE UTRECHTSCH E DOM

'Toen de boeren nog met paard en wagen naar de Markt kwamen, was er in Gouda volop gelegenheid de paarden uit te spannen. Uitspanning De Utrechtsche Dom had stallen voor zestig paarden en koetsen. Er kon worden gegeten en gedronken. Wanneer een kaasverkoper te veel consumpties nuttigde, kreeg hij gelegenheid zijn roes uit te slapen in de stallen. Langzamerhand kreeg de uitspanning zo ook een slaapfunctie. Een hotel werd geboren.'

Al vijftien jaar duid ik met deze anekdote de oorsprong van Hotel De Utrechtsche Dom aan onze gasten. Het is een vrije vertaling van een verhandeling die stadsarchivaris J. Geselschap zo'n veertig jaar terug publiceerde in de *Goudsche Courant* onder de kop 'Ruim driehonderd jaar uitspanning'. De uitgebreide versie van de anekdote geven we op papier mee aan geïnteresseerde bezoekers.

Drie keer Utrecht

Over de oorsprong van de naam van Hotel De Utrechtsche Dom gaan diverse verhalen. Zo zou de eerste eigenaar uit Utrecht komen of kon je vanuit Gouda de Domtoren zien. Achter de Tiendewegpoort waren in de stad destijds drie horecagelegenheden met het woord Utrecht in de naam: het Wapen van Utrecht, de Stad Utrecht en De Utrechtsche Dom. Alleen de laatste bestaat nog. Uitspanningen dienden in die tijd ook als een soort wegwijzers. Direct achter de stadspoort begon de 'weg na Utrecht'. Langs die weg had je weer een uitspanning met de naam Het wapen van Gouda.

Sluipdoor-kruipdoorpand

Wanneer gasten nieuwsgierig blijken naar de architectuur van het pand, heb ik een volgend verhaal paraat: 'Eind 1998 kochten we het pand aan de Geuzenstraat en hadden overleg over een aanstaande opknabbeurt. Op zolder leunde ik tegen een muur in de gang. Het muurtje week, maar



Ingang Hotel De Utrechtse Dom

(foto Marije Strating)

erger nog: de vloer waarop ik stond kwam mee omhoog. Toen besloten we van het sluipdoor-kruipdoorpand een hotelgebouw te maken met veel licht, waarbij de originele indeling weer zoveel mogelijk zichtbaar werd. Vlak na de renovatie in 1999 - in de media was veel aandacht voor de heropening van Hotel De Utrechtsche Dom - bezocht een oude vrouw ons. Ze vroeg of ze haar oude woning mocht zien. We troonden haar mee naar wat nu onze kamers 15 en 16 zijn. "Kijk", zei ze. "Hier was de woonkamer met keuken en daar sliepen mijn man en ik. Met een ladder ging je



Paarden en wagens voor de deur van De Utrechtsche Dom

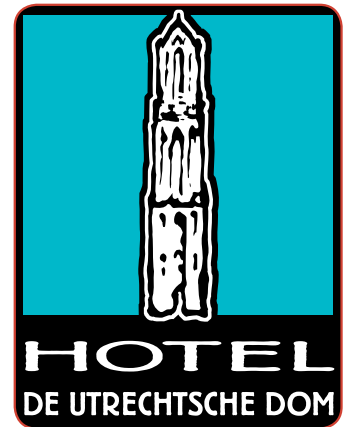
naar het zoldertje: de slaapkamer van onze acht kinderen.” Van deze zolderkamers hebben wij hebben de hotelkamers 25 en 26 gemaakt.

Pronkstuk

Bij voorkeur neem ik gasten mee voor een rondgang door het hotel, ter illustratie van mijn woorden. In ons trappenhuis, op de eerste verdieping, komen we vanzelf langs het ‘pronkstuk’ van het hotel, ook weer met een eigen geschiedenis. Middenin het trappenhuis hangt een oud uithangbord met op beide zijden een afbeelding van de dom van Utrecht. De kanten lijken identiek, maar ze verschillen wel degelijk. Vlak nadat we het hotel openden, kwamen afzonderlijk twee Gouvenaars naar binnen die zeiden dat ze wisten waar het oude bord van De Utrechtsche Dom was gebleven. Het bleek in 1975 geschonken aan het plaatselijke museum. Toenmalig eigenaar van het hotel Erbeveld wilde het bord bij de verkoop van zijn panden alleen afstaan als er een nieuw hotel in werd gevestigd. Dat mislukte en hij schonk het uithangbord daarom aan het museum. Omdat wij vonden dat het weer in het hotel hoorde, namen we contact op met Museum Gouda. Na een jaar kregen we bericht dat het bord in het depot was gevonden, helaas in slechte staat. Onder voorwaarden kregen we het daarna gerestaureerd in bruikleen. Buiten mag het bord niet meer hangen, maar in ons trappenhuis komt het uitstekend tot zijn recht. In sommige stadswandelingen laten gidsen het bord enthousiast zien aan toeristen.

Privébesognes

Het leuke van mijn werk in Hotel De Utrechtsche Dom is dat je zulke zaken kan en mag delen. Je werkt in een klein hotel met veel persoonlijke aandacht voor de gasten. En je bent omgeven door een monumentaal gebouw in een stad met een boeiende historie. De gespreksstof ligt voor het oprapen. Ook reizigers die moe zijn, breken door het vertellen



Veertig jaar geleden werd het oude uithangbord ook gebruikt in advertenties

Lekker eten hoeft echt niet duur te zijn!
 Heeft u een feestje, of wilt u thuis ook eens gemakkelijk eten? Bestel dan een salade! Voor o.a. jubilea verzorgen wij ook koude buffetten voor minimaal 20 personen.

HOTEL-RESTAURANT

s'Zondags vanaf 12 uur geopend. De keuken is open tot 19.30 uur.

VAN SEPTEMBER TOT APRIL ZATERDAGS DE GEHELE DAG DICHT!

De Utrechtsche Dom

Uw gastheer Leo presenteert:

MENU'S
 reeds vanaf **4.95**

KINDER-MENU'S
 vanaf **2.95**

LANGE TIENDEWEG 88^a, GOUDA. TEL.14272

HOTEL DE UTRECHTSCH DOM

In 1673 kocht burgemeester en brouwer Willem de Vet timmerwinkel De Winckelhaek op de hoek van de Tiendeweg en de Geuzenstraat. Achter de winkel, waar nu het hotel staat, lag een 'houttuin' voor de houtopslag. De Vet opende aan de Tiendeweg een herberg die later de naam Den Uijtrechtsen Dom kreeg. In de houttuin kwam een stal die in de negentiende eeuw verhuisde naar het hoekpand er tegenover. Herbergen hadden een grote aantrekkingskracht op zadelmakers, wagenmakers en smeden, waarvan er in de directe nabijheid van De Utrechtsche Dom verschillende te vinden waren. Het hotel breidde in 1875 naar achteren uit. In 1975 werd het in delen verkocht. Er werd onder andere een meisjesinternaat in gevestigd, maar in 1984 keerde het hotel onder de oude naam terug.



Voorkant van het hotel aan de Tiendeweg, met het uithangbord naast de deur

verhalen open. Zij delen aan het ontbijt of na een wandeling hun geschiedenis. Ze laten je zo kennis maken met culturen van over de hele wereld en verrijken daarmee je gedachtegoed. Soms slepen ze je zelfs mee in hun privébesognes. Maar al te serieus moet je die sores niet nemen. Reizigersverhalen wijken op

onderdelen nogal eens af van de werkelijkheid, net als die van mij.

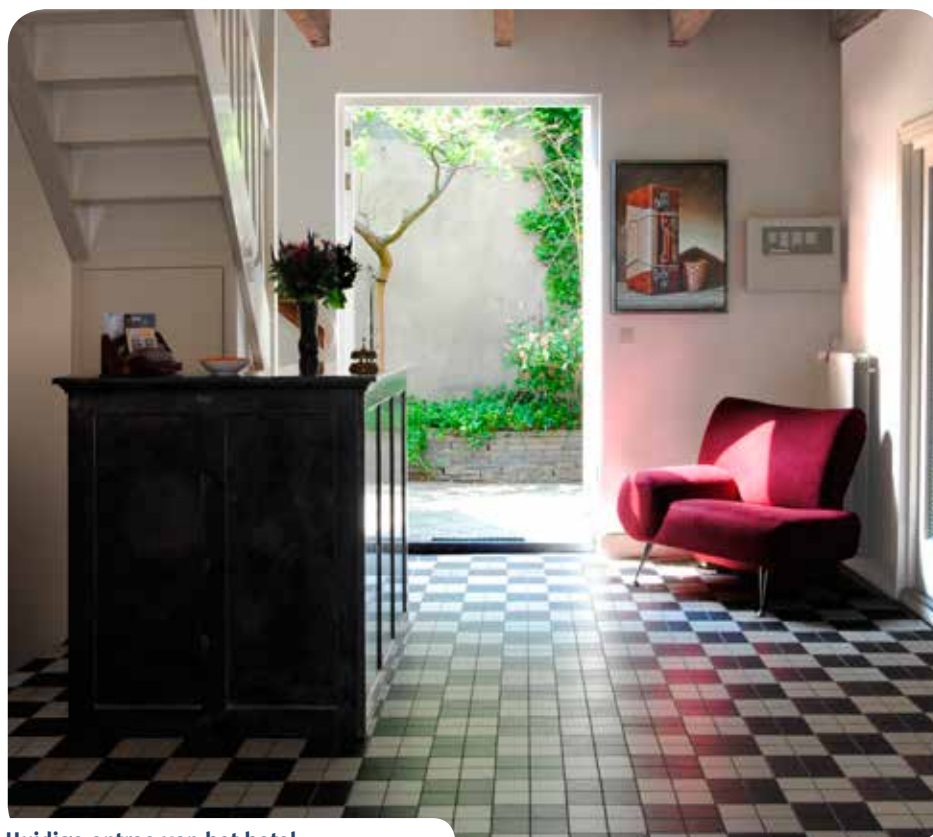
Koffer en wasmand

Zo vertel ik bij vertrek van onze gasten vaak het verhaal achter het schilderij van Gouvenaar Henk Boon, dat prominent in de entree van

Hotel De Utrechtsche Dom hangt. Het beeldt een koffer en een wasmand uit. De schilder heeft het werk dat ik dagelijks doe goed gevangen: bagage sjouwen en handdoeken wassen. In werkelijkheid symboliseert het beeld voor mij een koffer vol verhalen van gasten. En natuurlijk: hun vuile was hang ik nooit buiten.

Over de naam 'De Utrechtse Dom' gaan diverse verhalen

Gerard van Domselaar is sinds 1999 eigenaar van Hotel De Utrechtsche Dom, Geuzenstraat 6 in Gouda.



Huidige entree van het hotel

Lekker scheuren op de eerste snelweg



Knooppunt Gouwe naar het westen gezien in 1938. Rechts gaat naar Rotterdam, Gouda-West en Korte Akkeren.

TEKST: HENKJAN SPROKHOLT

Met Napoleon herleeft het idee van een groot Europees rijk zoals dat van de Romeinen. De keizer verbindt de voornaamste steden van zijn rijk met elkaar middels een wegennet. Dit netwerk van 'Routes impériales' met Parijs als centrum wordt op 16 december 1811 per keizerlijk decreet vastgesteld. Na de val van het Franse keizerrijk blijven de Napoleontische wegen bestaan, ook in ons land. Het duurt tot 1927 voor Nederland een eigen Rijkswegenplan heeft en pas in 1933 valt het besluit tot de aanleg van de eerste snelweg van ons land: Rijksweg 12 van Den Haag naar Utrecht. In 1939 kunnen de eerste auto's eroverheen scheuren, want een snelheidsbeperking geldt er dan niet.

Meer dan honderd jaar voldoen de Napoleontische wegen in Nederland, al vormen die geen samenhangend wegennet omdat ze gericht zijn op Parijs en dus vooral noord-zuid lopen. Pas als het gemotoriseerde verkeer aan een opmars begint, komt minister Lely in 1915 met een voorstel voor een net van rijkswegen. Lely ziet het belang van de automobiel. De man is een visionair, want er zijn er op dat moment nog geen vijfduizend auto's op de weg. Als gevolg van de Eerste Wereldoorlog en de heersende benzineschaarste krijgt zijn voorstel geen aandacht in de Tweede Kamer. In Berlijn wordt wel in 1921 de eerste 'snelweg' ter wereld geopend. Eigenlijk is het meer een racecircuit met een lengte van 20 kilometer, maar kenmerken als gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen zijn er al. In 1935 volgt een openbare autosnelweg, namelijk het traject Frankfurt-Darmstadt van de huidige A5. De eerste snelweg ter wereld is een feit.

Dertien auto's

Intussen is in Nederland vooral de voorzitter van de ANWB, Edo Bergsma, zich aan het roeren en in 1925 dwingt hij de regering tot actie. Dat mag ook wel, want de wegen, voor zover die er al zijn, verkeren in slechte staat. De meeste rijkswegen zijn nog geen vier meter breed en worden

Een tussenruimte van 30 meter moet voorkomen dat de auto's last hebben van de rook en de stoom van de treinen

gebruikt door de al zeer talrijke fietsers, een groeiend aantal auto's, maar ook door trams en nog heel veel paardentraction. Bergsma heeft succes en in 1927 wordt het eerste Rijkswegenplan ingediend. Van snelwegen is daarin nog geen sprake. Wel voorziet het in de verbetering van de bestaande rijkswegen en komen er nieuwe. Naar Frans voorbeeld krijgen de wegen een nummer, nu met Amsterdam als centrum. De eerste zeven worden met de klok mee genummerd. De rijksweg Amsterdam-Amersfoort is nummer 1, die naar Utrecht nummer 2, die naar Gouda nummer 3, maar die is er nooit gekomen. Door de crisis gebeurt er weinig. In 1932 wordt het rijkswegenplan enigszins herzien, nog steeds zonder snelwegen, maar in 1933 besluit men tot de aanleg van de eerste snelweg van ons land: Rijksweg 12 van Den Haag naar Utrecht. De weg zal naast het bestaande spoor Den Haag-Gouda worden aangelegd. Een tussenruimte van 30 meter moet voorkomen dat de auto's last hebben van de rook en de stoom van de treinen. Speciaal voor deze weg wordt het tracé van Rotterdam-Hofplein naar Den Haag-Scheveningen, dat de lijn Den Haag-Gouda gelijkvloers kruist, 'opgetild' en over het bestaande spoor en de aan te leggen snelweg gelegd.

Vluchtstroken

Op 15 april 1937 wordt het 12 km lange tracé tussen Voorburg en Zoetermeer geopend.

Het is een betonweg met twee rijstroken en middenberm. De op- en afritten zijn uitgevoerd in klinkers. Als eerste snelweg ter wereld heeft Rijksweg 12 vluchtstroken. De belangstelling voor de opening is niet overweldigend: slechts dertien auto's rijden die dag erover. Het Nederlandse wagenpark telt dan zo'n 90.000 auto's. Een jaar later wordt het resterende deel naar Voorburg over de Vliet tot aan het Koningin Wilhelminaplein geopend. Kort erop volgt de opening van het weggedeelte de andere kant op, naar Gouda. Vanaf 25 november 1939 loopt de autosnelweg tot Utrecht Oudenrijn. In de begintijd zijn de enige verkeersregels voor snelwegen een algemeen stopverbod en een inhaalverbod bij op- en afritten. Een snelheidsbeperking geldt er niet en wie denkt dat dit niet nodig is met die oude autootjes: een Jaguar SS100 rijdt dan al 160 km per uur, een Mercedes 540 rijdt makkelijk 170 en de Bentley 4 Litre zelfs ruim boven de 200! Goedkope auto's voor de gewone man zijn er nog nauwelijks, dus reken maar dat er af en toe gescheurd werd. Geen wonder dat de eerste verkeersdode op de snelweg al viel voor de officiële ingebruikname: een auto knalde tegen een bouwkraan.

Cakewalk A12

In 1976 krijgen de autosnelwegen A-nummers, de niet-autosnelwegen N-nummers. Onze oude vertrouwde Rijksweg 12 wordt A12. Nog altijd

het meest karakteristiek aan de A12 zijn de ongelijkvloerse kruisingen waarbij de snelweg over de kruisende wegen gaat in plaats van omgekeerd. Dat heeft te maken met de tijd waarin de weg is aangelegd. Er zijn dan nog veel boeren die met paard en wagen rijden en die zouden de steile viaducten onmogelijk kunnen nemen. De snelweg dankt daaraan het uiterlijk van een 'cakewalk'. Op een enkele plek zoals bij de Bloemendaalseweg in Gouda is nog een oude onderdoorgang uit de eerste bouwtijd te vinden. De meeste van die 'tunneltjes' onder de snelweg zijn bij recente wegverbredingen echter gesneuveld.

De eerste verkeersdode op de snelweg viel al voor de officiële ingebruikname: een auto knalde tegen een bouwkraan

Alle ruimte op Rijksweg 12 om hard te rijden.





Bouw Coenecoopbrug in Rijksweg 12 met half klaverblad in 1937



BERMTOERISME

In 1955 heeft Nederland zijn eerste file. Helemaal trots is men dan: een echte file, ook in Nederland! Het is Pinksteren en mooi weer en de Nederlanders en Duitsers trekken massaal naar de bollenvelden en het strand. Wie geen auto heeft, springt op de fiets om dit fenomeen te aanschouwen. Een ander curieus fenomeen uit dezelfde tijd is het verschijnsel 'bermtoerisme': gezellig dagkamperen met het hele gezin in de berm van de snelweg en dan genieten van de passerende auto's. Het moet gezegd: het wagenpark is in die tijd veel gevarieerder dan nu, zowel in aantal merken en modellen als in kleur en uitvoering. Auto's gaan in die tijd nog erg lang mee en auto's uit de jaren dertig rijden nog in flinke aantallen rond.

Bouwmeesters en materialen reizen door heel Europa

De bouwwereld, een internationaal gebeuren

TEKST EN BEELD: BIANCA VAN DEN BERG

Weinigen realiseren zich dat de wereld van het bouwen al eeuwenlang sterk internationaal is georiënteerd. Al in de middeleeuwen reizen bouwmeesters en vaklieden door het hele land en bouwmaterialen leggen zelfs lange afstanden door heel Europa af, grotendeels over het water. Hout komt vanuit heel Europa, leien uit de zuidelijke Nederlanden of uit Engeland en natuursteen uit onze buurlanden. Ook de Goudse Sint-Janskerk is het product van die internationale, geöliede machine die de vroege bouwwereld was en die ook nu nog respect afdwingt.

In het middeleeuwse Holland zien we bij grote bouwprojecten als kerken en stadhuisen vaak dezelfde, prominente bouwmeesters opduiken die rondreizen om aanwijzingen te geven bij diverse projecten. Eén van hen is Rutger van Kampen die werkt aan de Pieterskerk in Leiden en de Bovenkerk in Kampen. Aernt van den Doem is verantwoordelijk voor de bouw van een deel van de Utrechtse domkerk en adviseert ook bij de bouw van de Pieterskerk in Leiden. De Vlaming Evert Spoorwater is eveneens betrokken bij de bouw van de Leidse Pieterskerk. Zijn hulp wordt ook ingeroepen bij de Sint-Bavokerk in Haarlem en de Sint-Willibrorduskerk in Hulst. Anthonis en Rombout Keldermans uit Mechelen werken aan de Sint-Laurenskerk in Alkmaar, de Oude Kerk in Delft en de Sint-Gertrudiskerk in Bergen op Zoom. Deze familie is ook verantwoordelijk voor de bouw van verschillende stadhuisen zoals die in Middelburg en Gent.

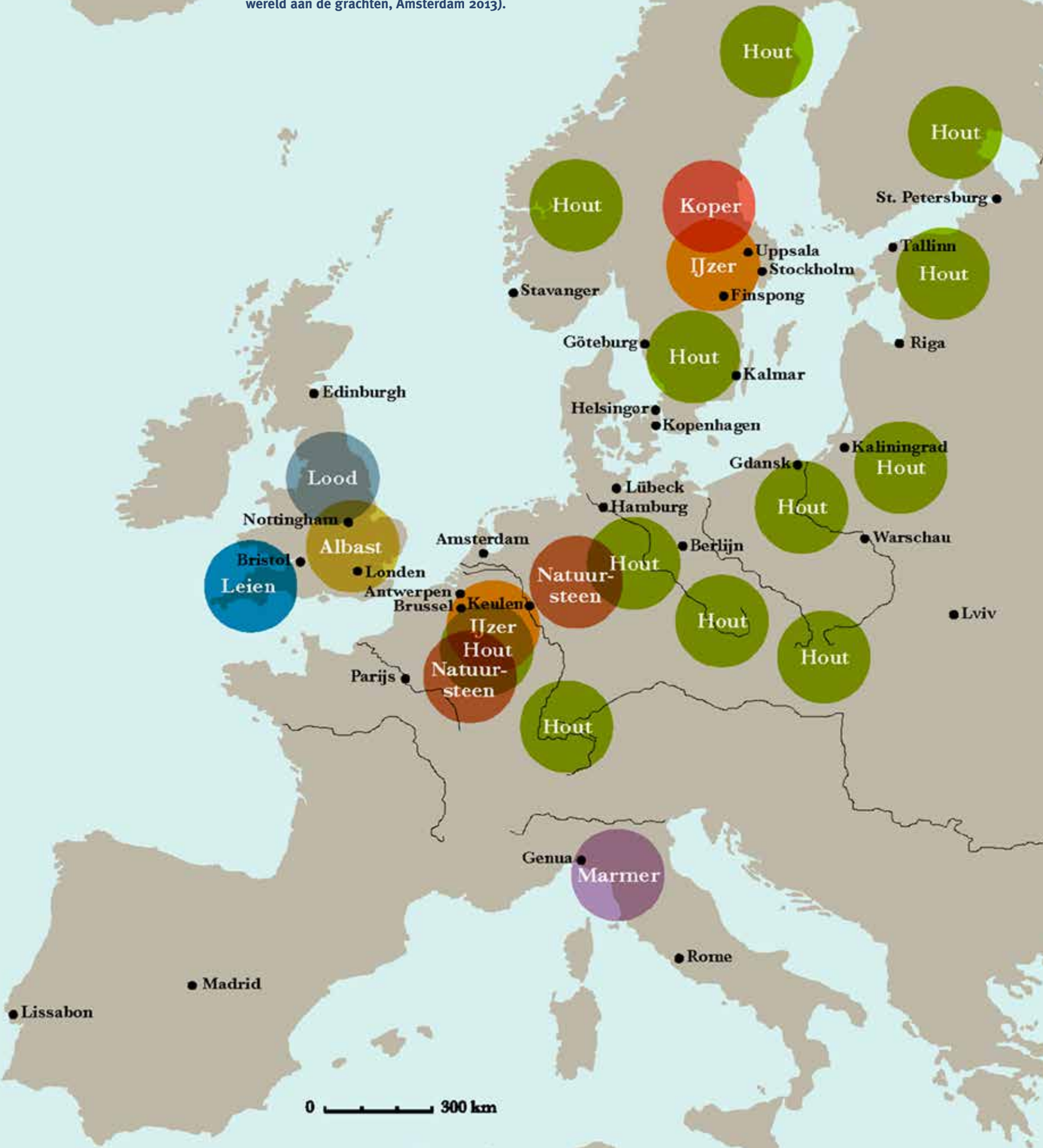
Rondreizende bouwmeesters

Rondreizende bouwmeester komen we ook tegen bij de bouw van de Sint-Janskerk in Gouda. In de zestiende eeuw werken er prominente meesters die elders hun sporen hebben verdiend. Zo zijn bij de twee grote bouwkundige ingrepen in die eeuw twee bouwmeesters betrokken die verstand hebben van funderen: Clemens van der Goude en Cornelis Frederiks van der Goude. Clemens is een expert op het gebied van



In bijna alle grote stadskerken in Holland vind je koolbladkapitelen die bij de groeven in ruwe vorm werden gehakt en ter plaatse afgewerkt. (foto Marije Strating)

Kaart met de belangrijkste gebieden voor bouwmaterialaan ten behoeve van de Amsterdamse grachtengordel (uit: Gabri van Tussenbroek, Werelds bouwen. Internationale bouwmaterialenhandel in Amsterdam (1613-1975) in: De wereld aan de grachten, Amsterdam 2013).





Prent uit 1785: 'Het ankeren van een houtvlot, voor de stad Dordrecht'

Hout kent lange aanvoerroutes via stapelplaatsen als Dordrecht en Amsterdam

torens en poorten. Zo is hij in de eerste helft van de zestiende eeuw verantwoordelijk voor het rechtezetten van de toren van het Leidse stadhuis, adviseert hij bij de bouwvallige vieringtoren van de Bavokerk in Haarlem, ontwerpt hij een toren voor de Sint-Nicolaaskerk in Kampen, is hij betrokken bij de toren van het vrouwenklooster in De Bilt en ontwerpt hij een poortgebouw voor kasteel Liesvelt.

Ook Cornelis Frederickszn is in zijn tijd een beroemde bouwmeester. Hij is betrokken bij de bouw van de kerk in Hoornaar, de herbouw van de kerktoren in Culemborg, de kerk in Schoonhoven, de Maria-Hemelvaartkerk in Vianen, de Rotterdamse Sint-Laurenkerk en de Tielse Sint-Maartenskerk. Uit zijn werk aan de sluis te Halfweg is af te leiden dat hij ook veel kennis bezit op het terrein van zware constructies.

De belangrijkste bouwmaterialen: steen en hout

In het stadhuis op de Markt en de Sint-Janskerk in Gouda worden grote hoeveelheden Gobertange en Ledesteen uit Vlaanderen verwerkt. Hardsteen komt uit de omgeving van Namen en zandsteen uit het

Duitse Bentheim. De handel in natuursteen uit Vlaanderen bereikt in de vijftiende en zestiende eeuw een hoogtepunt. Families zoals de Keldermansen die zijn begonnen als handelaren in natuursteen, ontwikkelen zich tot bouwmeesters met eigen stijlkenmerken, aangeduid als 'handelsgotiek'. In de Vlaamse groeven worden onderdelen van gebouwen kant-en-klaar gehouwen en naar tal van grote Hollandse en Zeeuwse stadskerken verscheept.

De aanvoer van hout is gecompliceerder. Hout kent lange aanvoerroutes via stapelplaatsen als Dordrecht en Amsterdam. Eeuwenlang wordt vuren-, grenen- en eikenhout uit de bossen langs de Rijn in vloten aangevoerd in Dordrecht. Daarvandaan wordt het naar de afnemers in Nederland verscheept. Die vloten zijn soms wel 600 bij 50 meter en de stammen worden wel 2 meter hoog opgestapeld. De bemanning woont op de vloten, waarop naast slaaphutten ook een bakkerij en een slagerij te vinden zijn. Omdat die houthandel in Hollandse handen is, wordt zo'n vlot in Duitsland aangeduid als Holländerfloss.

In de zeventiende eeuw overvleugelt Amsterdam Dordrecht als stapelplaats. Amsterdam stapelt tot ver in de zestiende eeuw eikenhout uit het stroomgebied van Maas en Rijn en combineert dat met de handel in hout voor afwerking uit Oost-Europese landen zoals Polen en de Baltische staten. In de loop van de zestiende eeuw ontstaat een tekort aan eikenhout en wordt massaal overgestapt op grenenhout uit de Scandinavische landen en het Oostzeegebied.



Gouda

Voor het herstel van de Sint-Janskerk na de brand van 1552 is veel natuursteen nodig. De Ledesteen wordt door twee Gentenaren geleverd, namelijk Lieve van Male en Lieven de Coninck. Ene Warmoldt Stuurman uit het Duitse Bentheim zorgt voor de zandsteen afkomstig uit de groeven bij die plaats. Baksteen komt uit de vele steenbakkerijen langs de Hollandsche IJssel, in Haastrecht, Oudewater en Moordrecht. Deze steenplaatsen exporteren ook naar Amsterdam en zelfs naar Engeland en Denemarken en de gele IJsselsteentjes komen zelfs in de voormalige koloniën terecht. Nieuw hout dat in 1552 voor het herstel van de kerk wordt ingekocht, komt voor het grootste deel via Dordrecht met uitzondering van het naaldhout uit Noordoost-Europa, dat de kerkmeesters uit Amsterdam laten komen. Uiteraard wordt ook hergebruikt materiaal verwerkt. Dat materiaal komt van binnen en van buiten de stad zoals in de zestiende eeuw toen grote veertiende-eeuwse kloostermoppen van het Huis te Vliet tussen Haastrecht en

Oudewater worden verwerkt. Na de Reformatie, als veel kloostergebouwen worden afgebroken, wordt veel van dat materiaal elders verwerkt. Na 1590 komt de lichtbeuk op het middenschip van de kerk tot stand. Veel van het gebruikte bouw materiaal is afkomstig van de in 1589 gesloopte Maria-Magdalenakapel, maar al in 1587 had men in Amersfoort gekeken of de kap van de te slopen Observantenkapel geschikt was. In de zeventiende eeuw wordt overigens ook vaker luxe bouw materiaal zoals marmer uit het Italiaanse Carrara aangekocht en verwerkt in prestigeprojecten. In Gouda zien we dat materiaal terug in het reliëf van de Waag aan de Markt en de imposante Van Beverninghkapel in de Sint-Janskerk.

Bianca van den Berg is architectuurhistoricus en promoveerde op de Sint-Janskerk in Gouda. Zij werkte als beleidsadviseur monumentenzorg en archeologie bij de gemeente Gouda. Bij het Ministerie van OCW werkte ze momenteel als beleidsadviseur.

In het stadhuis op de Markt en de Sint-Janskerk in Gouda worden grote hoeveelheden Gobertange en Ledesteen uit Vlaanderen verwerkt

Onderkomen voor zieken, zwervers en bejaarden

TEKST: NICO HABERMEHL

FOTO'S: NICO J. BOERBOOM

In de middeleeuwen biedt het Goudse 'hospitaal' of 'gasthuus', het latere Catharina Gasthuis, onderdak aan passanten: rondtrekkende vagebonden, bedelaars en landlopers. Het gaat er in het gastenverblijf, ook wel baaierd genoemd, vaak rumoerig aan toe. De schout moet regelmatig ingrijpen. Met de komst van herbergen in de stad verandert de functie van het gasthuis. Armlastige zieke Gouwenaars nemen de plaats in van de passanten. Aansluitend volgen bejaarden die zich inkopen. In 1938 vertrekken de ouden van dagen naar een nieuw onderkomen en wordt in het complex het stedelijk museum gehuisvest.

In 1315 kent Gouda reeds een 'hospitaal'. Een stichtingsakte is niet bewaard gebleven. Aangenomen mag worden dat het 'hospitaal', later ook 'gasthuus' genoemd, dan al enige tijd bestaat gezien de ligging bij de hofstede van de heren Van der Goude, maar over de oorsprong van het gasthuis tasten de deskundigen in het duister. Er zijn historici die stellen dat de kern van het gasthuis aan de zijde van de Sint-Janskerk moet worden gezocht. Van hieruit zou het complex zich in de richting van de Oosthaven hebben uitgebreid. Andere historici situeren de eerste gebouwen van het gasthuis juist aan de Oosthaven.

Uitbreiding

In 1542 wordt de grote ziekenzaal aan Achter de Kerk ingrijpend verbouwd. Het is het oudste nog aanwezige deel van het gasthuis. Een lang, smal gebouw verbindt de ruimten aan de Oosthaven en Achter de Kerk. In 1665 verrijst aan de Oosthaven een nieuw gebouw in de stijl van het Hollands classicisme, dat wel wordt toegeschreven aan bouwmeester



Voormalige ingang Catharina Gasthuis

Misdraagt een passant zich bij herhaling, dan wordt hij in een mand boven de Haven gehangen

Pieter Post (1608-1669). Evenwijdig aan het gasthuis ligt de kapel. Aanvankelijk werd volstaan met een huisaltaar, maar in 1474 verrijst een bescheiden kapel. Al snel is deze kapel te klein. Vandaar dat het godshuis wordt doorgetrokken tot aan de Oosthaven. De functie van het gebouw is duidelijk herkenbaar aan de toren. In 1665 krijgt de kapel eveneens een nieuwe voorgevel. Dat gaat echter ten koste van de toren.



Catharina Gasthuis vanuit Achter de Kerk

Passanten

Het gasthuis biedt gedurende één nacht gratis onderdak aan passanten op zoek naar onderdak, werk en eten. De passanten verblijven in de baaierd, waar zij op houten banken de nacht doorbrengen. Het is er altijd rumoerig. Als het lawaai te erg wordt, herstellen de schout en zijn rakkers de rust. Misdraagt een passant zich bij herhaling, dan wordt hij in een mand boven de Haven gehangen. Hij kan zich alleen bevrijden door met een mes het touw door te snijden met een nat pak als onvermijdelijk gevolg. Een weinig aantrekkelijk



Dolcel

voorzicht, zeker in de winter. Als herbergen gemeengoed worden, brengen reizigers daar de nacht door. Het gasthuis ontwikkelt zich tot een ziekenhuis voor armlastige Gouwenaaers. Daarnaast worden er ook in Gouda gelegerde soldaten verpleegd. De lastigste patiënten zijn de krankzinnigen. Zij worden sedert het laatste kwart van de zeventiende eeuw in dolcellen onder het koor van de kapel ondergebracht. Ook doen proveniers of kostkopers, tegen betaling van een eenmalig bedrag, hun intrede in het gasthuis.

Bestuur en personeel

Het gasthuis wordt bestuurd door gasthuismeesters van wie de rentmeester verantwoordelijk is voor de financiën. De dagelijkse leiding is in handen van de gasthuisvader bijgestaan door hulpen belast met het schoonhouden van de zalen, het handhaven van de orde en het uitdelen van het eten. De gasthuisvader ziet er op toe dat niemand langer dan één dag in het gasthuis verblijft, tenzij er sprake is van ziekte. Vandaar dat aan het gasthuis doctoren en chirurgen zijn verbonden. Komt een passant in het gasthuis te overlijden, dan wordt hij op het kerkhof achter de Sint-Janskerk begraven.

Inkomsten

Een aanzienlijk deel van de ontvangsten van het gasthuis bestaat uit giften, de opbrengsten van de havenkraan aan de Oosthaven en bij de stadssteenplaats (steenbakkerij) buiten de

Dijkspoort. Andere bronnen van inkomsten zijn de verhuur van huizen en de opbrengsten van landerijen in bezit van het gasthuis. Een enkele keer, bijvoorbeeld in geval van een epidemie, springt het stadsbestuur financieel bij. Omdat de uitgaven permanent de inkomsten overtreffen, kampt de rentmeester voortdurend met tekorten. Deze worden opgevangen door tegen betaling proveniers of kostkopers in het gasthuis op te nemen. Dit gaat echter ten koste van het aantal zieken.

Nieuwe reizigers

Na het gereed komen van het Van Itersonziekenhuis in 1910 nemen bestedingen hun intrek in het gasthuis. Zij zijn 'uitbesteed'. Familieleden, bedrijven of kerken betalen voor het verblijf van deze onbemiddelde bejaarden. In 1938 krijgen zij een onderkomen in het nieuw gebouwde Huize Juliana in De Korte Akkeren. Besloten wordt het in Arti Legi gevestigde stedelijk museum onder te brengen in het Catharina Gasthuis. Na de nodige vertraging vanwege de oorlog vindt in 1947 de opening plaats. Een nieuwe categorie reizigers doet zijn intrede in het eeuwenoude gebouw: toeristen.

Nico Habermehl is historicus. Hij schreef de eerste vijf brochures voor Open Monumentendag (1987-1991) en leverde bijdragen aan de stadsgeschiedenis (2002) en het straatnamenboek van Gouda (2012-2014). Daarnaast is hij als docent verbonden aan de cursus Goudologie.



Centrale voorstelling van het altaarstuk: de vlucht naar Egypte

Altaarstuk van Michiel Claesz uit 1570 gerestaureerd

De jonge Jozef van de Goudse timmerlieden vlucht naar Egypte

TEKST: GERARD DE KLEIJN

FOTO'S: MUSEUM GOUDA

“Zie, een engel des Heren verschijnt in de droom van Jozef en zegt: Sta op, neem het kind en zijn moeder, en vlucht naar Egypte, en blijf aldaar, totdat ik het u zeg; want Herodes zal alles in het werk stellen om het kind om te brengen.” De kunstenaar Michiel Claesz verbeeldt de vlucht naar Egypte met een opvallend jonge Jozef op het altaarstuk dat hij schildert in opdracht van het Goudse gilde van de timmerlieden rond 1570. Drie jaar later verdwijnt dit drieluik uit de Sint-Janskerk als de gereformeerden die overnemen, maar het schilderij blijft elders in de stad bewaard. Na een jarenlange restauratie is het nu weer te zien in Museum Gouda.

Voor de fatale blikseminslag in 1552 telt de Sint-Janskerk in Gouda 45 altaren. Elk altaar heeft zijn eigen heilige en is verfraaid met beelden, kandelaars en schilderijen. De versieringen zijn bedoeld om devotie op te wekken bij de gelovigen, maar de stichters willen er ook hun vroomheid mee tot uitdrukking brengen en zichzelf aan de vergetelheid onttrekken. Bij het altaar worden tegen betaling door priesters zielmissen gebeden voor overledenen, wat de kans vergroot dat die een plek in de hemel krijgen. Bij de meeste altaren staat een offerblok voor arme broeders en zusters. Maar liefst zeventien gilden hebben in Gouda hun eigen altaar: de timmerlieden, kunstenaars, schoenmakers, molenaars, kuipers, lijndraaiers, snijders, mandenmakers, brouwers, vinkers, vleeshouwers, kramers en smeden, zakdragers, metselaars, linnenwevers, bakkers en schippers. Het gilde der timmerlieden heeft Jozef gekozen als patroonheilige; de timmerman en de verloofde van Maria. Het Jozefaltaar staat in het koor van de Sint-Janskerk, een vooraanstaande plaats. Bij het eigen altaar houdt het gilde van de timmerlieden ook de bestuursverkiezingen. Als de brand van 1552 de kerk in puin legt, wordt ook het altaarstuk van de timmermannen verwoest. Kort na de brand start de herbouw van de kerk. Dit is op de stadsmacquette in Museum Gouda duidelijk te zien: het herstel is tien jaar na de brand al ver gevorderd. Daarna begint men met de herinrichting van de kerk. De gilden keren terug naar hun vaste plek, ook de timmerlui. Die geven aan de Goudse kunstenaar Michiel Claesz de opdracht een nieuw altaarstuk voor hen te realiseren, weer opgedragen aan de heilige Jozef. Het wordt een drieluik en omstreeks 1570 komt het gereed.

Op reis naar Egypte

Het moet voor Michiel Claesz een eervolle opdracht zijn geweest om een drieluik in opdracht van het vooraanstaande gilde der timmerlieden te maken. Wanneer het drieluik gesloten is, zien de timmermannen een opmerkelijke afbeelding van de verloving van Jozef en Maria: een jonge man die zich verlooft met een knappe vrouw. Dus niet de Jozef als een



Predella, het voetstuk van het altaarstuk met de vier ambachten van het gilde der timmerlieden: scheepstimmerman, timmerman, schrijnwerker en stoelendraaier.

oudere figuur, zoals hij vaak is afgebeeld in de kunstgeschiedenis. De Goudse timmerlieden willen hun idool zien als een man in de kracht van zijn leven.

Wanneer op hoogtijdagen het altaarstuk opengeklapt wordt, komt het hoofdtafereel tevoorschijn: de vlucht van Jozef en Maria naar Egypte. Jozef draagt een zaag over de schouder. Maria zit schrijlings op een ezel en houdt haar baby vast. Hedendaagse bezoekers denken onwillekeurig aan beelden van vluchtelingen uit Syrië of andere oorlogsgebieden. De vlucht voor geweld is van alle tijden. Michiel Claesz heeft het exotische Egypte verbeeld met Romeinse ruïnes. Die staan in de zestiende eeuw gelijk met 'heel ver weg'. Een heidens beeld is van de sokkel gevallen, terwijl Maria met het kindje Jezus voorbij komen. Het beeld maakt als het ware een buiging voor Jezus, aldus een anekdote uit die tijd.

Reformatie

Het altaarstuk heeft maar heel kort in de Sint-Janskerk gestaan. Tijdens het herstel van de Sint-Janskerk, voltrekt zich in Holland een regelrechte omwenteling. Onder aanvoering van prins Willem van Oranje komen de Nederlanden in opstand tegen de katholieke Spaanse koning. In 1566 woedt de Beeldenstorm over het land, waarbij fanatieke gereformeerden het interieur van kerken en kloosters aan puin slaan. Aan Gouda gaat deze storm voorbij, maar als een

paar jaar later de Geuzen voor de poorten van Gouda staan, gaat het stadsbestuur door de knieën op voorwaarde dat de vrijheid van godsdienst zowel voor de gereformeerden als voor de katholieken gewaarborgd blijft. Het bestuur probeert de Sint-Janskerk te bestemmen als gebedshuis voor alle Gouwenaars, maar dit bestuurlijk idealisme is niet bestand tegen de polariserende krachten. De Sint-Janskerk komt in 1573 exclusief ter beschikking aan de gereformeerden. Maar om onheil te voorkomen, heeft het stadsbestuur eerst wel alle roerende goederen uit de kerk in veiligheid gebracht. Het altaarstuk van de timmerlieden wordt ondergebracht in het Goudse weeshuis. Zo is aan de voorzichtigheid van het Goudse stadsbestuur te danken dat enkele altaarstukken vervaardigd na de brand van 1552, voor het nageslacht bewaard zijn gebleven.

Restauratie

De vijf altaarstukken die in 1573 worden verwijderd uit de Sint-Janskerk zijn eeuwenlang elders in de stad ondergebracht maar niet altijd onder even goede omstandigheden. Bij de viering van het 600-jarig bestaan van de stad Gouda in 1872 maken de altaarstukken deel uit van een tentoonstelling in Arti Legi over de historie van de stad. Hierna besluit men historische voorwerpen die belangrijk zijn voor de Goudse geschiedenis bij elkaar te houden en daarmee is de grondslag gelegd voor de

oprichting van Museum Gouda in 1874. Na de Tweede Wereldoorlog worden de altaarstukken overgebracht van Arti Legi naar het Catharina Gasthuis.

In het jaar 2000 begint de restauratie van het (Jozef) altaarstuk die in 2013 eindelijk is voltooid. Tijdens de restauratie van de zijpanelen is een monogram ontdekt op de lans links midden van de Aanbedding van de Koningen. Dit kan verwijzen naar de kunstschilder Michiel Claesz over wie verder weinig bekend is, maar die een imposant kunstwerk heeft nagelaten dat ook vandaag nog aan het denken zet.

Maar liefst zeventien gilden hebben hun eigen altaar in de Goudse Sint-Janskerk

Gerard de Kleijn is doctor in de Sociale Wetenschappen. Sinds eind 2010 zwaait hij de scepter in Museum Gouda.



Rechterpaneel met op de lans een monogram dat zou kunnen verwijzen naar Michiel Claes, de schilder van het altaarstuk.





Meer lezen over monumenten in Gouda?

De jaarlijkse uitgaven van Erfgoud zijn een handig naslagwerk en inmiddels verzamelitems. Oude uitgaven kunt u kopen tijdens Open Monumentendag in het Stadhuis op de Markt en de rest van het jaar bij diverse Goudse boekhandels

www.monumentenstad.nl

Open MONUMENTENDAG

bedankt haar hoofdsponsors:

- 2PK.NL Peterpaul Kloosterman ontwerp en typografie
- Bouw- en aannemersbedrijf Th.J. van Dijk
- Rabobank Gouwestreek

en sponsors:

- Alpha Makelaardij
- Den Hoed Aannemers
- Dupree Makelaardij o.g
- Houtman Aannemersbedrijf
- Punselie Biscuit House

Open Monumentendag is mede mogelijk gemaakt door de gemeente Gouda

2PK ontwerp en typografie



HUISSTIJLEN ▶ WEBSITES ▶ FLYERS ▶ BROCHURES ▶
▶ LETTERS ▶ FORMULIEREN ▶ LOGO'S ▶ BOEKEN ▶
BEWEGWIJZERING ▶ CARTOGRAFIE ▶ LETTERKAPPEN
▶ TIJDSCHRIFTEN ▶ BRIEFPAPIER ▶ JAARVERSLAGEN ▶
AFFICHES ▶ BELETTERINGEN ▶ ADVERTENTIES



2PK.nl KUIPERSTRAAT 22 - 2801 NS GOUDA - 0182.522333
PETERPAUL@2PK.NL - 06.24624057 - TWITTER@2PK

Gouda Bruist

Drukkerswerkplaats



DRUKKERSWERKPLAATS
SUB SIGNO LEONIS

AL MEER DAN 100 JAAR TOPKWALITEIT WAAR U OP KUNT BOUWEN! BOUW, VERBOUW EN RESTAURATIE



Vele bouwwerken zijn de afgelopen 100 jaar door ons gebouwd, verbouwd of gerestaureerd. Ons geheim? Expertise, zorg en toewijding. Samen met u creëren we omgevingen om te wonen, te werken of te recreëren. *Hoe kunnen wij u van dienst zijn?*



Bouwend Nederland
de vereniging van bouw- en infrabedrijven



Bouw- en aannemersbedrijf
Th.J. van Dijk B.V.
Marconistraat 68x Gouda
Telefoon (0182) 54 70 40
Internet www.vandijkgouda.nl

Rabobank
Gouwestreek
wenst u

een fijne
Monumenten-
dag toe.

Cultuur voor iedereen

De Rabobank is al vele jaren als donateur actief in de culturele sector. Samen met culturele partners werken wij aan het toegankelijker maken van cultuur. Voor iedereen.

www.rabobank.nl/gouwestreek

Samen sterker



Rabobank

