DE KRIMPENERWAARD EN HET GROENE HART, MET NAME IN DE 19E EEUW

Met Herman de Man en tijdgenoten op onderzoek naar het voorgoed verstreken verleden van de Krimpenerwaard

Deel 1 van: De Hollandse en Utrechtse Waarden tussen 1815 en 1940

Door dr. Anne Doedens

(c) Dr. A. Doedens, Maartensdijk 2022

Een voorbeeld van relevante regiogeschiedenis: de Krimpenerwaard en de overgang naar industrialisatie: 1815-1940. Met hulp van Herman de Mann op zoek naar een herken- en bruikbaar verleden.

Streekarchief Midden-Holland, inventaris nummer 0440 51116. Herman de Man omstreeks 1930.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Een algemeen overzicht van de economische bedrijvigheid tussen 1815 en 1940.

Inleiding
De demografie: stagnatie en onstuimige groei
Economische specialisatie
Landbouw en veeteelt
De agrarische sector: de hennepproductie
De touwindustrie
Huis- en seizoensarbeid: de griendcultuur
    Over de griend
    Van de griend afhankelijke bedrijvigheid

Hoofdstuk II: Van het water afhankelijke bedrijvigheid.

De riviervisserij
De steenbakkerij
De binnenschipperij
Ouderkerk aan de IJssel: een plaats van binnenschipperschippers
De scheepsbouw
Krimpen aan den IJssel: de scheepsbouw
Krimpen aan den IJssel: een snelgroeiend en industrialiserend dorp.
De familie Smit, de scheepsbouw en het baggerbedrijf
Over een kapitein en reder uit Krimpen aan de Lek
.

Hoofdstuk III: Schoonhoven en de goud- en zilverindustrie tussen 1815 en 1940: een stagnerend ambachtscentrum.

Schoonhoven in de negentiende eeuw
De economische steunpilaren: goud en zilver
De goud- en zilverproductie
De omvang van de bedrijven
De producenten
Pogingen om de stilstand te doorbreken
    Afbraak of nieuwe opening?
    Vesting en garnizoen

Hoofdstuk IV. De spoorweg

Een lijdensweg: 1883-1914
De spoorweg tussen 1914 en 1937

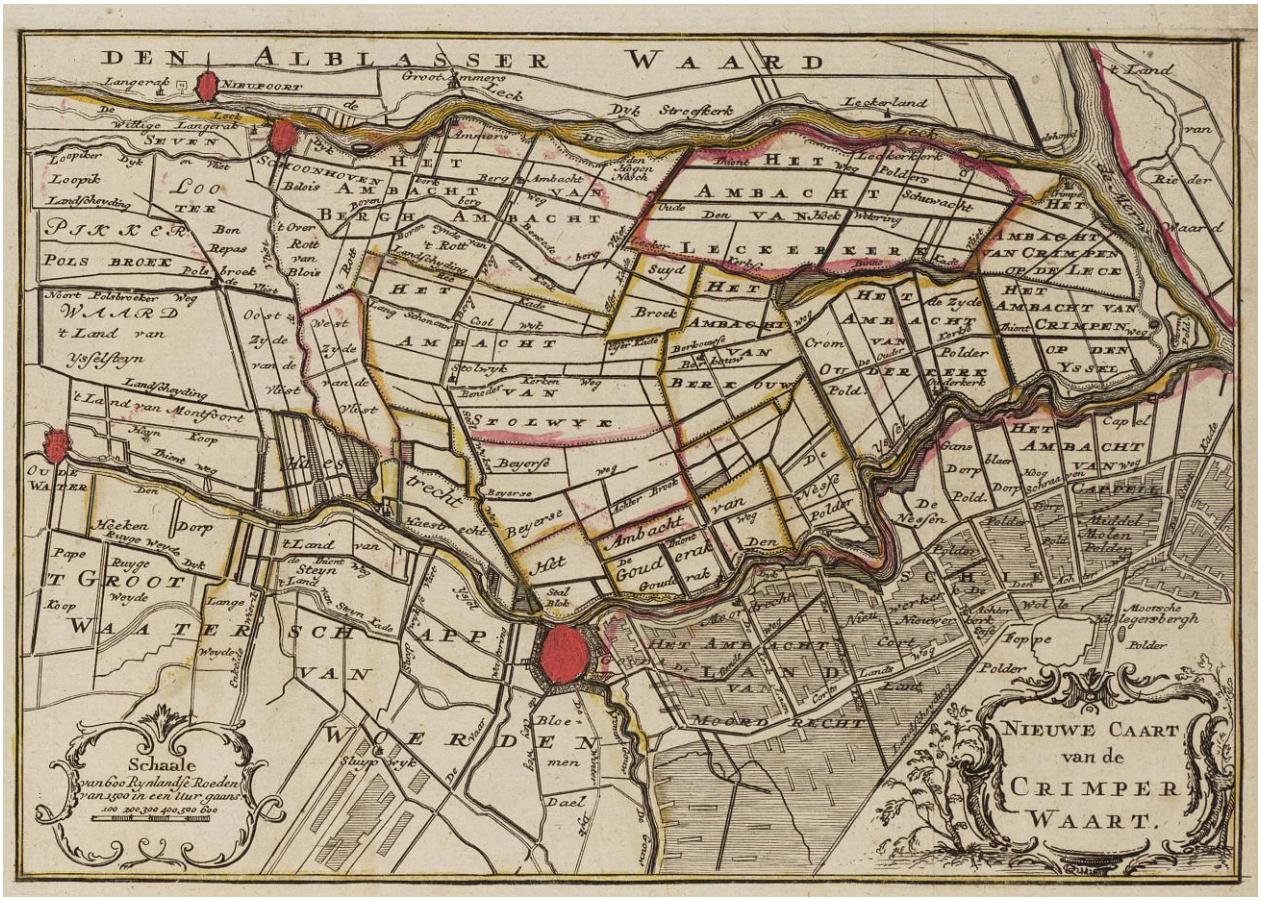
Hoofdstuk V: Mentaliteit en geloof

Verdraagzaamheid in de Zilverstad
Godsdienst en isolement op het platteland
Ondernemersfamilies

Hoofdstuk VI: Crisis

Tot slot

Gebruikte literatuur en bronnen, verantwoording illustraties



Collectie Streekarchief Midden-Holland.

Voorwoord

Dit boek handelt over de overgang van de Krimpenerwaard van een traditionele samenleving naar een gemeenschap waar op veel plaatsen industrie en modernisering een hoofdrol spelen. Dat die overgang het groen in dit hart niet aantastte, vraagt om een verklaring.

"*Waard*" is afgeleid van een oud-Engels woord voor water. Volgens Van Dale betekent het ook: "*geheel door water omsloten gebied*". Daarmee is een deel van het eerste woord van de titel verklaard, met een knipoog naar weer een andere betekenis van "*waard*" volgens Van Dale: "*van belang*".

Wanneer begon in de waarden het sociaaleconomisch leven blijvend te veranderen? Wat maakte, dat dit deel van het "*Groene Hart*" tot op heden groen bleef? Op deze historische vragen vooral wordt geprobeerd een antwoord te geven door de lokale historie van een aantal plaatsen in de Krimpenerwaard onder de loep te nemen. Aan bod komen onder meer de plaatsen Krimpen aan den IJssel, Lekkerkerk, Ouderkerk, Gouderak, Ammerstol en Schoonhoven Niet alleen de snel opkomende en groeiende industrieën, zoals de Krimpener scheepsbouw worden aan een historisch onderzoek onderworpen. Ook oude ambachten passeren de revue. De hoepenmakerij, de stenenindustrie, de riviervisserij en de touwfabricage: zij blijven eerst bij de economische ontwikkelingen achter en verdwijnen vervolgens. In een aantal boerendorpen is sprake van een schijnbare stilstand.

Dit alles wordt geplaatst tegenover de koortsachtige activiteit aan de oevers van de Lek, en de Hollandsche IJssel een eeuw en meer geleden. Het levert een zeer gevarieerd beeld op. Het waardengebied blijkt - van Schoonhoven in het oosten met zijn zilverindustrie tot het eilandje Stormpolder in het westen met zijn scheepsbouw - voortdurend in de ban van het (vaak wassende) water. Dit gebied bezit in Herman de Man weliswaar een uitstekende streekbeschrijver, maar het wachten was op een samenvattende streek- en nu ook gemeentehistorie van de nieuwste tijd. Daartoe wordt in dit boek een eerste aanzet gegeven.

Hoe kwam dit onderdeel van het Groene Hart, met in zijn kern een eigen groen hart, tot stand, of liever: hoe bleef het behouden? Hoe verklaren we de aan de randen opbloeiende industrialisatie en de relatief ongerepte kern? De onderwerpen waren was uitdagend genoeg in een tijd waarin een nieuwe revolutie zich aankondigde die zich niets van de grenzen van dit "*hart*" aantrok: de ICT-omwenteling, de nieuwe kenniseconomie die, kostenbesparend als de gevolgen zijn, tevens publicatie van dit werk mogelijk maakte.

Men verwachte in dit boek geen uitputtende behandeling van het thema: het gaat over een groot gebied. Dit onderzoek startte in de jaren tachtig late van de wintigste eeuw, als werkcollege met een aantal vierdejaars VL/VU studenten geschiedenis. Het onderzoek zou worden gepubliceerd in de reeks Regionale Geschiedenis van Nederland onder redactie van dr. A. Doedens, prof. dr. R.T. Griffiths en F. Grijzenhout, uitgegeven door de VU-uitgeverij. Na verschijnen van het tweede deel ("*Zuiderzeesteden*") in 1985 werd de uitgave van deze reeks echter jammer genoeg gestaakt. De resultaten vatte ik daarna samen. Nadien bleef deze op de plank liggen, totdat ik in 2023 besloot het digitaal beschikbaar te maken. Met behoud van mijn copyright zette ik het op mijn site: www.annedoedens.com.
Men dient zich bij gebruik ervan of citeren eruit - altijd met bronvermelding! – te realiseren, dat vaklitteratuur van na 1990 er nog niet in verwerkt werd. Intussen vindt men er wel veel verwerkt bronnenmateriaal in terug, met name uit het huidige *Streekarchief Midden-Holland*.
Rest me nog, meer dan bijna vier decennia na het onderzoek, bijzondere dank uit te spreken aan C.R. Schoute. Die was, toen dit onderzoek werd gedaan archivaris van het streekarchief Krimpenerwaard te Schoonhoven. Hetzelfde geldt zijn medewerkers de heren Schut, Salari en Wolterson. Ik hoop dat onderzoekers nuttig gebruik kunnen maken van het hierna beschreven onderzoek.

Dr. Anne Doedens, Maartensdijk, juli 2023

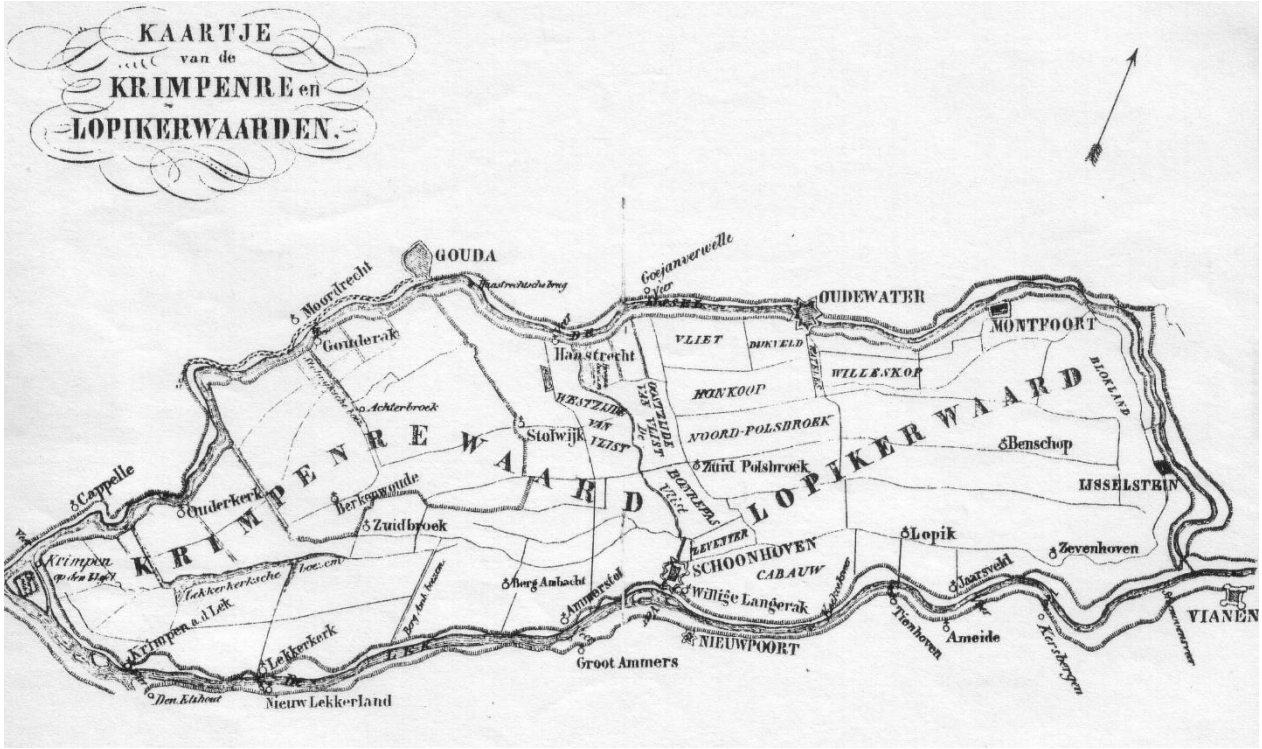
Streekarchief Midden-Holland, nr. 0440. 85919, Benedenberg, 17e eeuwse herenboerderij en de zomer van 1981.

Hoofdstuk I: Een algemeen overzicht van de economische situatie in de Krimpenerwaard tussen 1815 en 1940.

Inleiding

Hoofdvraag in dit boek zal zijn hoe en waar zich in dit gebied de industriële revolutie voltrok. En ook: waar en waarom niet. De bestudeerde periode loopt van 1815 tot 1914, in enkele gevallen tot 1940.

Langzaamaan werd in de vorige eeuw duidelijk, dat de industriële revolutie in Nederland niet een plotseling verschijnsel is geweest in een 'achterlijke' economie. Per plaats blijken ook grote verschillen in economische ontwikkeling voor te komen. Vandaar dat in het navolgende aan een aantal dorpen en steden aandacht wordt geschonken om deze diversiteit weer te geven, zoals Schoonhoven, Krimpen aan den IJssel, Gouderak, Haastrecht en Ammerstol.



Uit: Van der Aa, Beschrijving van den Krimpenerwaard en den Lopikerwaard (1847).

Deze weergave zal gebeuren in de vorm van een algemeen historisch kader en lokale verbijzonderingen. Men zal zich bij het lezen mogelijk herhaaldelijk afvragen, wat eigenlijk de reden is geweest voor de keus van deze regio, als de vaak grote binnen de 'streek' optredende grote verschillen aan de orde komen. Herman de Man gaf er in vele van zijn werken een gezicht aan. Hij behandelde vooral het noordelijk deel van het Hollands-Utrechtse waardengebied, rond Schoonhoven en Oudewater. Het totale Hollands-Utrechtse waardengebied (met als geografische kern het achterblijvende Schoonhoven) was echter zijn werkterrein. In dit boek gaat het echter met name om het rivierenland tussen Hollandsche IJssel, Lek en Vlist.

Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 0440 69 715. Watermolens in de Vlist onder Haastrecht. 16-08-1912. Rechts drie molens van polder De Hoge Boezem te Haastrecht, links de molen van de polder Vlist - Westzijde.

De geschiedenis van deze regio behoeft niet alleen als zuivere 'waterstaats-geschiedenis' behandeld te worden. Het water bracht inderdaad de schipperij, vooral die van Ouderkerk aan de IJssel. Het water leidde tot de scheepsbouw en de visserij, langs en op het water van de rivieren.
Het water zorgde ook voor een grondsamenstelling geschikt voor de teelt van hennep, grondstof van touw, van belang voor de scheepvaart.
Het water leverde de grondstof voor de stenenindustrie. In het drassige rivierenland gedijde de productie van wilgentenen,
Het water was tegelijk zowel machtig middel van vervoer als oorzaak van isolement. Zo bleven grote delen van de uitgestrekte polders lang verstoken van railvervoer en werd een aanzienlijk deel van met gebied bekend om zijn gesloten, stugge mentaliteit, vaak verbonden met het wijd verbreide strenge protestantisme.
Het water leverde letterlijk voedsel in de vorm van vis, vooral zalm. Aan de oevers vond men riet en wilgentenen, basis-benodigdheden voor de productie van hoepen en manden en voor de aanleg van waterstaatkundige werken. Men leefde kortom van en met de effecten en producten van het rijk aanwezige rivierwater, ook de (vee)boeren in het gebied. Men leefde met het water en vocht ertegen. Zoals toen

"*... het volle rivierlijf zijn brede gulpen water* [stortte zich op het land] *tot aan aan de Vlist en Bonrepas. In deze buurten, dicht onder de Lekdijk, moest nog die eigenste nacht alle vee*

weggedreven zijn, op Haastrecht aan ... Over dat vruchtbaar brok van Holland wier in een nacht gans de welvaart van jaren versmoord".

De demografie stagnatie en onstuimige groei

Na 1869 is het vooral de Krimpenerwaard die in vergelijking met andere streken van het Hollands-Utrechtse waardengebied groeit. Vanaf 1909 blijkt de groei echter af te zwakken.

Uitgaande van het jaar 1809 zijn het in 1909 vooral groeicijfers van een industrieel centrum als Krimpen aan de IJssel die eruit springen. Ernstige stagnatie in de groei vertoont Schoonhoven. Zowel Schoonhoven als Krimpen aan de IJssel kennen na 1850 een zeer hoog migratiecijfer. In Krimpen lijkt de in betekenis toenemende metaalindustrie een factor van belang, terwijl in Schoonhoven de aanwezigheid van een garnizoen en de vestiging en het vertrek van goud- en zilversmeden van belang zijn. Krimpen aan den IJssel groeide echter sterk, maar Schoonhoven groeide demografisch bepaald niet. Krimpen kende, anders dan Schoonhoven, tussen 1880 en 1940 een vestigingsoverschot. Het dorp Krimpen aan den IJssel was echter een uitzondering in de Krimpenerwaard. Men zag daar in deze periode een groot aantal vooral jonge vertrekkers.

Economische specialisatie

Naast de demografische verschillen vallen de economische specialismen in enkele plaatsen van het gebied op. (Ik versta hier onder specialisme, dat één beroep of bedrijvigheid door een aanzienlijk gedeelte van de beroepsbevolking (10% of meer) wordt uitgeoefend.)

Het hoofdbedrijf van de '*zilverstad*' Schoonhoven, het ambacht van de goud- en zilversmeden, gaat terug tot in de zestiende eeuw. Het economisch leven van de stad had echter tot in de late achttiende eeuw een veelzijdiger karakter dan in de negentiende. Waren er in 1807 nog maar enkele tientallen mensen bij de fabricage van gouden en zilveren voorwerpen betrokken, later in de eeuw, en zeker vanaf 1937, is minimaal 10% - waarschijnlijk veel meer - van de totale bevolking erbij betrokken. In de jaren zeventig van de negentiende eeuw ging, bewijsbaar, tien procent van alle goud en zilver in Nederland, bestemd voor sieraad of gebruiksartikel, letterlijk 'door' de 'Zilverstad'. Toch hadden goud en zilver in Schoonhoven geen economische en demografische 'aanjaagfunctie'.

In het industriedorp Gouderak bij Gouda waren er in feite maar twee middelen om in het levensonderhoud te voorzien: de met de touwproductie verwante bedrijven en de stenenfabricage. In de spinnerij was in de tweede helft van de negentiende eeuw

doorgaans iets minder dan 10% van de totale bevolking werkzaam, terwijl tussen 1851 en 1896 60% van de beroepsbevolking zich met het maken van stenen bezighield. Dit bedrijf had aan de IJssel de toekomst echter niet.

Onder de rook van Schoonhoven treffen we de kleine gemeenschap Ammerstol-(Bergambacht). Van de enkele honderden inwoners van deze gemeenschap van boeren en thuiswerkers/vissers waren er in 1909 er 88 zalmvisser. Het waren er, zeker in de jaren zeventig, tachtig en negentig van de negentiende eeuw, veel meer geweest. Het verval kwam, omdat de zalmvisserij rond de eeuwwisseling sterk in verval raakte.

Verder naar het westen van de Krimpenerwaard treffen we het binnenschippersdorp Ouderkerk aan den IJssel aan. In de schipperij ontmoeten we voor het eerst, samen met de scheepsbouw van Krimpen aan den IJssel, bedrijfstakken met een economische groei, die duidelijk in verband staat met de landelijke groeiversnellingen van de latere negentiende eeuw. Alleen volgt Ouderkerk het landelijke ritme meer op de voet dan de andere genoemde plaatsen.

In 1829 was Ouderkerk nog een boerenplaats, een derde deel van de beroepsbevolking was bij het boerenbedrijf betrokken. Er waren toen negen schippers tegen 83 boeren en boerinnen, met 45 knechts. Dat zou veranderen. Het dorp telde in 1851 2.025 inwoners, in 1901 bijna 3.000: een stijging met bijna 50%. De 37 in 1851 in het dorp thuishorende schepen blijken in 1897 in getal verdubbeld, vier jaar later zelfs verdrievoudigd. Daarnaast was de stenenfabricage de andere pijler van de Ouderkerkse economie. In 1881 was er in die sector werk voor 267 arbeidskrachten, in 1912 nog maar voor 90: niet erg opvallend als men beseft dat de IJsselsteenfabricage ten dode gedoemd was (zie hierna.)
Op de zuidwestelijke punt van de Krimpenerwaard treft men tot het midden van de eeuw de gemeente Stormpolder aan, in 1854 ingelijfd door Krimpen aan den IJssel. Ook hier slechts enkele overheersende bedrijfstakken: naast wat rietproductie en -verwerking is er de steenbakkerij en de langzaam in betekenis toenemende scheepsbouw. Historische bezigheden op dit 'eiland' met ruim honderd inwoners.
De oorzaak van de stevige groei die Krimpen aan de IJssel te zien zou geven, lag in de scheepsbouw. In 1850 was nog maar 5,8% van de bevolking bij de scheepsbouw betrokken, in 1900 wel 14,7%. Het aandeel van de agrarische bevolking daalde van 10,3% naar 5,5%, terwijl het deel van de bevolking dat bij de stenenproductie betrokken was zeer sterk verminderde: van 3,7% naar 1,1%.

De ontwikkeling van veel plaatsen in het Hollands-Utrechtse waardengebied ging niet echt gelijk op met het doorzetten van de industriële revolutie in Nederland. Krimpen aan den IJssel, vormt met Krimpen aan de Lek de uitzondering. Zowel het tonnage aan gebouwde scheepsruimte als het aandeel van de scheepsbouwarbeiders in de totale beroepsbevolking namen zeer sterk toe vanaf de jaren negentig van de vorige eeuw en volgden de landelijke economische trend.

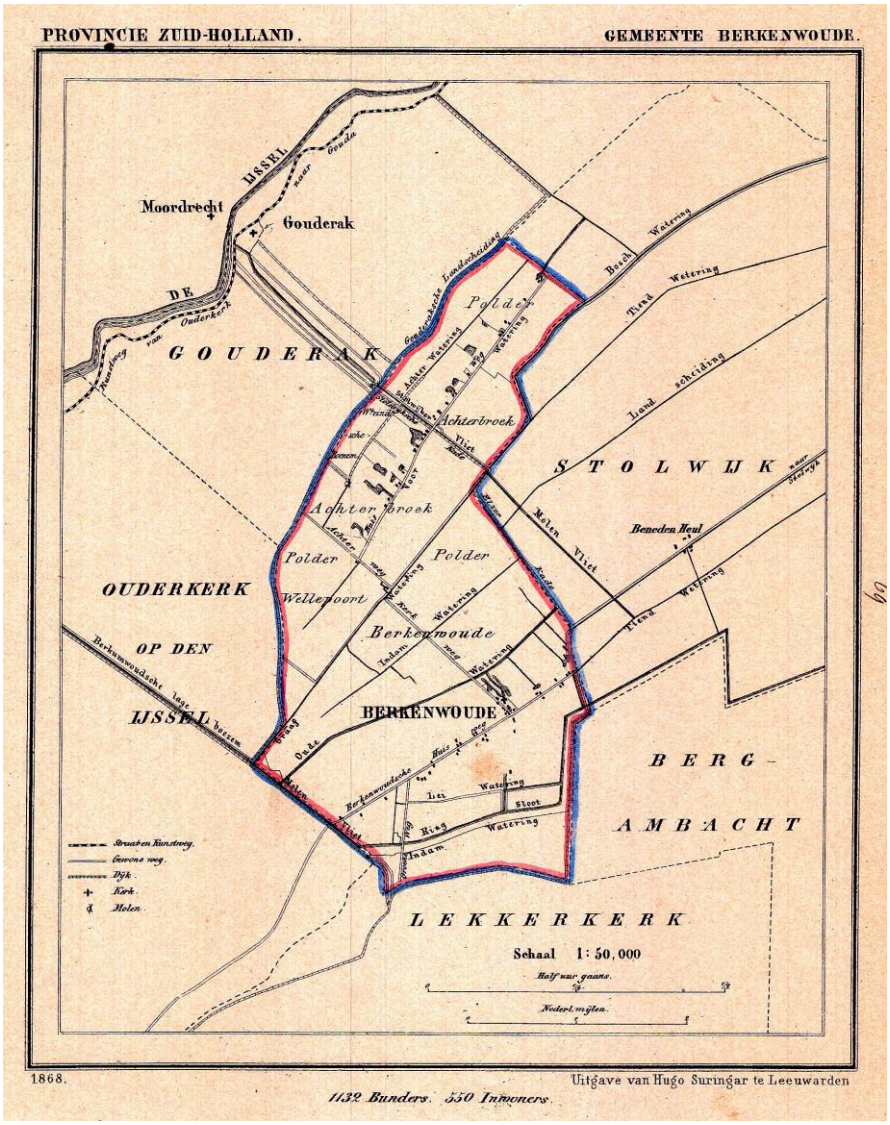
Het beeld dat uit het voorgaande oprijst, is een beeld van grote verscheidenheid in aard en groeimomenten van nijverheid, ambacht en bedrijf in de verschillende plaatsen van de Krimpenerwaard. Daarom zal verderop ingegaan worden op de reële mogelijkheden voor de verschillende takken van bedrijf. Misschien kan dat een aanwijzing geven voor de herkomst van groei en verval van nijverheid, ambacht en industrie die in deze regio zo wisselend optreden, vooral aan de 'randen'. Het hart van de waard was echter agrarisch.

De landbouw en veeteelt

"*Waar ligt jouw land, waar ievers staan jouw koeien gestald?*" "*Heb jij onze haardplaat wel eens bekeken? ... Aan de ene kant vrouw en dochteren bij de koeien, ten anderen kant de boer met zijn zonen naast de peerden. In het midden 'n rijmwoord: Het land bebouwen is mijn lust./ Mijn hart en zinnen zijn bewust,/ Te wonen bij het woelig vee/ Gelijk het Vader Jacob dee*." [Herman de Man, De kleine wereld & De barre winter van negentig.]

Deze citaten uit het werk van Herman de Man maken het overduidelijk: de Hollands-Utrechtse waarden waren veeteeltgebied, ook al was er wat landbouw. Kaas was een belangrijk product. Zelfkazende boeren kwamen gedurende de gehele periode veel voor. In de Krimpenerwaard werd de zelfkazerij omstreeks 1930 nog door driekwart van de boeren beoefend.
De Krimpenerwaard was een veeteeltgebied, de gehele negentiende eeuw door. Hier volgen enkele willekeurige voorbeelden. In 1818 telde Lekkerkerk ruim 1.400 inwoners en 1.183 koeien. Aan het eind van de eeuw telde Lekkerkerk 3.500 inwoners en ruim 2.400 koeien, pinken en kalveren. De hoeveelheden wei- en hooiland waren in 1817, 1866 en 1886 respectievelijk 2.127, 1.641 en 1.910 ha. (De totale oppervlakte van de gemeente was 2.300 ha.) Opvallend is in Lekkerkerk de gestage groei van het aantal hectaren voor de veeteelt na 1866, alsmede de afname van het areaal weidegrond in de jaren daarvoor.

Ook in de industriegemeente Krimpen aan den IJssel groeide in het tweede deel van de eeuw het aandeel van de wei- en hooigronden. In de jaren 1875 tot 1900 van ruim 500 naar bijna 600 van het gemeentelijk totaaloppervlak van ruim 734 hectaren. Mogelijk speelde het goedkope geïmporteerde Amerikaanse graan, oorzaak van de agrarische crisis van deze periode, bij deze groei een belangrijke rol. Dit graan van overzee was voordelig veevoer. Zeker is, dat dit graan in de jaren twintig van de twintigste eeuw de veehouderij aantrekkelijk maakte. De achteruitgang van de boerenstand in Krimpen aan den IJssel tussen 1850 en 1900, van 10,3% naar 5,5% van de beroepsbevolking, is dan ook alleen maar verhoudingsgewijs. In 1850 waren er 30 boeren, in 1900 nog steeds 29.



Berkenwoude omstreeks 1860.

Ten zuiden van de Lek is Alblasserdam een fraai voorbeeld van een industrieplaats met veel boeren: in 1899 was nog 10,8% van de mannelijke beroepsbevolking actief in de agrarische sector. Veeteelt stond op de eerste plaats. Terug naar de Krimpenerwaard: ook het kleine maar geïndustrialiseerde Stormpolder kende in de eerste helft van de negentiende eeuw praktisch alleen maar veeboeren, hoe weinig ook in vergelijking met andere beroepen.

Het geschetste beeld blijft in de twintigste eeuw bestaan. Tegen 1930 lag het percentage van de beroepsbevolking dat in de landbouw en veeteelt werkzaam was in veel dorpen in de Krimpenerwaard nog steeds hoog. In Vlist was het cijfer 85%, in Berkenwoude 61% en in Stolwijk 62%.

De gemiddelde bedrijfsgrootte in de Krimpenerwaard lijkt tussen de 10 en de 20 hectare te liggen. In Krimpen aan den IJssel waren er 22 boeren-grondbezitters tegen 11 à 12 pachters.

De effecten van de economische ontwikkelingen op de gemeenschap van boeren en landarbeiders komen later aan de orde. Eerst komt de verhouding tussen boerenbedrijf, ambacht, nijverheid en industrialisatie aan de orde. Waren agrarische bezigheden als de de hennep- en teenproductie van belang voor het proces van modernisering in de waarden?

De agrarische sector: de hennepproductie

"*De armoe aan de ene kant - daggelders en griendwerkers, rietsnijers, biezenbinders en klein ambachtsvolk - rijkdom van zware ingeërfde boeren aan de overzijde Twee bevolkingen, levend in elkanders adem en toch vreemden ...*". [Herman de Man, De barre winter van negentig.]

Wie als visser, boerenarbeider of grondwerker niet voldoende in zijn levensonderhoud kon voorzien, verdiende met zijn gezin bij door het schillen van teen, het produceren van riet, manden en andere 'natuurproducten'. Huisnijverheid was in het waardengebied wijd verspreid. Manden vlechten, (wilgen)tenen schillen: het hielp het gezinsbudget aan te vullen.

Streekarchief Midden-Holland, inventaris nummer 0440 69 615, omstreeks 1916.

De hennepteelt hield boer en arbeider beide bezig. Hennep was nog slechts een industriële grondstof voor touw en niet een geestverruimend middel. Het gaat hier in werkelijkheid om verschillende soorten hennep.
De bodemgesteldheid van de waarden maakte veel grond in het gebied bij uitstek geschikt voor de hennepteelt. Toen de inheemse graanteelt door de scheepvaart op het Baltisch gebied en de import daarvandaan verloren was gegaan, begon men in de vroege nieuwe tijd met de hennepteelt. De hennepvezel, goed bestand tegen water, was daarom geschikt voor het maken van touw en zeildoek. De hennepteelt was zeer arbeidsintensief, onder meer vanwege de benodigde stevige bemesting.
Na een bloeiperiode in de zeventiende en achttiende eeuw, ging het in de negentiende eeuw bergafwaarts met de hennepproductie. Tussen 1851 - 1860 en 1910 daalde het aantal in Nederland gebruikte hectaren van 1.566 naar 34. Er werd in dat jaar alleen nog geproduceerd in de Alblasserwaard, de Krimpenerwaard en de Vijfherenlanden. Deze terugval is te verklaren door:

1. Import van goedkope hennep, vooral uit Engeland en Duitsland. [Overigens is opmerkelijk, dat in 1909 niet alleen bijna 41 miljoen kg. werd ingevoerd, maar ook: nog eens 23.,5 miljoen kg. werd uitgevoerd!]
2. Stijging van de zuivelprijzen waardoor het omzetten van hennepgrond in weiland voordelig werd.
3. De opkomst van de stoomvaart na 1850 en de overvleugeling van de zeilvaart door de stoomvaart. De scheepvaart had daardoor minder touw nodig.
4. Ongunstige productieomstandigheden door daling [inklinking] van het veenlandschap.

Hoe ingrijpend het verval van de hennepteelt was, blijkt uit de drie volgende voorbeelden. In Haastrecht was een val te constateren van 90.000 pond hennep in 1815 naar ruim 5.000 in 1852. In Krimpen aan den IJssel waren in 1850 11 hectaren met hennep ingezaaid, in 1900 nog maar 5. In Goudriaan werd in 1881 41 ha. voor de hennepteelt gebruikt. In 1895 nog maar 2 ha.

In de Krimpenerwaard werd de teelt in de jaren tachtig en negentig van de negentig was dat het geval. Daar was 1881 het jaar van het begin van het onomkeerbare verval, maar dan wel een verval dat zich sinds 1867 al heel duidelijk aankondigde, lang voor de stoomvaart opkwam (en het verval van de touwproductie voor de zeilvaart) door zou gaan zetten

Touwproductie in verval

De hennepteelt daar was van belang voor de touwindustrie in Gouderak In de eerste helft van de negentiende eeuw was er een zeer aanzienlijke productie van touw en andere artikelen op hennepbasis in het Hollands-Utrechtse waardengebied arbeiders. Een groot

gedeelte van de Nederlandse touwindustrie was in het waardengebied gevestigd. In Zuid-Holland was tegen 1820 29% van alle lijnbanen in Nederland te vinden. De negentiende eeuw zou echter de eeuw van de ondergang van deze nijverheid worden.

Vooral in Gouderak maar ook in Krimpen aan den IJssel en Lekkerkerk was in de negentiende eeuw lang een redelijk ontwikkelde touwindustrie aanwezig. Om de achteruitgang van deze nijverheid in de tweede helft van de negentiende eeuw in de Krimpenerwaard en bij Gouda zichtbaar te maken, kunnen we gebruik maken van een staatsonderzoek uit 1914, waarin tevens uitgegaan wordt van rapporten uit 1863 en 1866. In 1866 werden in de plaatsen Gouderak, Gouda en Moordrecht in totaal 1.368 arbeiders in de touwindustrie aangetroffen. In 1914 zouden dat er nog maar 101 zijn.

Een kleine plaats als Gouderak scoorde betrekkelijk hoog: in 1866 was 9,9% van de bevolking werkzaam in de touwindustrie ofwel 158 arbeiders. In 1914 was dat aantal gedaald tot 55. In Gouderak bestond er bij gebrek aan werk de mogelijkheid in het daarvoor geschikte seizoen naar de steenbakkerij over te stappen. Door de achteruitgang van de steenbakkerij in het waardengebied, vooral in de Krimpenerwaard, werden ook de kansen voor vervangende werkgelegenheid in deze industrie tegen het eind van de negentiende eeuw gaandeweg minder. Alleen in een plaats als Krimpen aan den IJssel waar nieuwe werkgelegenheid kwam in de scheepsbouw, was voor de arbeiders in de hennep verwerkende industrie reëel vervangend werk met toekomstperspectief te vinden.

Om te kunnen zien of er enig verband is tussen de voor de hennepteelt slechte jaren tachtig van de negentiende eeuw en de werkgelegenheid in de touwindustrie kunnen we voor enkele plaatsen gebruik maken van gegevens over het aantal arbeiders. (De cijfers over Gouderak, Krimpen aan den IJssel en Lekkerkerk vindt men in tabel 4.) Krimpen vertoont de lijn der verwachting: achteruitgang. In Gouderak klampt men zich lang aan het verleden vast, maar is de terugval toch onvermijdelijk en onmiskenbaar. Lekkerkerk wijkt echter van verwachte ontwikkeling af. De relatie tussen de achteruitgaande hennepopbrengsten en de neergang van de touwnijverheid, is duidelijk.

Huis- en seizoensarbeid: de griendcultuur; manden en hoepen

"*Hij kon er de grienden van de zomerdijken langs de Lek tellen en de stopentrekkers* [griendhoutwerkers] *kon hij als mieren zien rondscharrelen in de wuivende grienden, die nijgden op de wind als wellend water achter een duiker. En de kolstoven* [knotwilgen] *langs de schietsloten en de lansings leken zo van voren af gezien precies gebochelde mannetjes in 't gelid en de daggeldershuisjes tussen de machtige boerderijen in leken wel kippenhokken zo klein*."[Herman de Man, Uit mijn kinderjaren.]

"*In de maanden April, Mei en begin Juni wordt de voorraad wilgentwijgen, die voor wit mandenwerk bestemd is, van den bast ontdaan. De bossen teenen worden daartoe in het voorjaar*

in het water gezet en als deze beginnen uit te loopen laat de schil gemakkelijk los [...] *Het is vooral vrouwen- en kinderarbeid, terwijl ook een aantal mannen er zich voor aanbiedt, wanneer het werk op den akker in den tijd na het voorjaarswerk en voor den hooibouw slap is*." [Verslag van de Directie van den Arbeid over de Huisindustrie, II.]

Mandenmaker te Schoonhoven. Streekarchief Midden-Holland.

Over de griend en de daarvan afhankelijke bedrijven

In de gehele periode was de productie van hout in het waardengebied van belang. Hout werd in de vorm van wilgentenen gebruikt voor manden. Dit "*hout*" was belangrijk voor waterwerken, hoep- en mandenmakerij. Het werd geproduceerd in de griendgebieden. In de waarden.

"*We vinden te Schoonhoven de boot weer, en stoomen op Ammerstol aan, ook Groot-Ammers geheeten. In dit knus dorpje kunt ge (als het voorjaar is) naar het teenschillen komen zien, en dat is een aardig nationaal bedrijf, dat uitgeoefend wordt van daar tot aan Jaarsveld, langs den geheelen Lekoever. Dan, zoo omstreeks Paschen, kunt ge daar uren ver de tjinkelende schilijzers hooren klikken* [...] *de brosse schorsjes en de bloeiende katjes vallen onder de nijvere handen van het geheele schillersgezin van de blinkend witte, vochtige rijzen en sterven op een ruitershoop, om tot wintervoer voor het platte plaatvuur te dorren*". [Herman de Man, Hollanders komt naar het water.]

De aanwezigheid van griend stimuleerde het ambachtelijk werk. Hoep- en mandenmakerij waren bij uitstek Hollandse bedrijvigheden. Reeds in 1819 lag het overgrote deel van alle hoepmakerijen in het Verenigd Koninkrijk van koning Willem I in Zuid-Holland en Utrecht: 151 van de 204 ondernemingen. Van deze 151 lag verreweg het grootste deel in het Hollands/Utrechtse waardengebied.

Hoepen maken en mandenproductie waren niet bepaald nieuwe of vernieuwende bezigheden. Griendhout en de verwerking daarvan behoren in feite tot de pré-industriële periode. De griendcultuur en de bedrijvigheid die er mee samenhing ter hoogte en ten noorden van de Lek bracht aanvullend werk voor de inwoners van Ammerstol en Bergambacht.

De in de loop van de eeuw teruglopende griendcultuur raakte de vele thuiswerkers in de streek. Die konden in veel gevallen niet terugvallen op een vaste baan, zoals de teenschillers in het gebied van Krimpen aan den IJssel dat wel konden. Daar bloeide de scheepsbouw, terwijl omstreeks 1900 elders aan de Lek geen echte industrie bestond. Daarbij kwam dat de zalmvisserij aan het verdwijnen was.

Hoe dan ook de hoepmakerij raakte in verval, veel mandenmakers waren werkloos en de stenenindustrie was zoals we zullen zien een aflopende zaak. De houtindustrie bood te weinig werkgelegenheid om de bevolkingsgroei op te vangen. Zowel de thuiswerkende teenschiller als de soms thuiswerkende hoep- en mandenmaker hadden een mager bestaan. Omstreeks de eeuwwisseling gingen veel hoepmakers er toe over, bij gebrek aan belangstelling van de grote griendeigenaren, het bedrijf in eigen beheer te nemen. De grote heren zagen er geen geld meer in: dat pleitte niet voor de levensvatbaarheid daarvan. Hetzelfde gold voor de mandenmakers van onder meer Ammerstol:

"*De werkplaatsen worden veelal door eenige arbeiders tezamen bekostigd, zijn soms het eigendom van den patroon, aan wien dan voor het gebruik per plaats betaald wordt soms zelfs ook voor weken waarin deze geen werk geeft. De arbeidstijd is lang, 12 à 14 uur* [...] *er heerst veel werkloosheid*." [Verslag van de Directie van den Arbeid over de Huisindustrie, II.]

Het was een armzalig bestaan, dat van de honderden teenschillers, zoals die van Ammerstol. Een van hen meldde rond 1910: "*Het maakt mijn vrouw tot waar voor den lorrenboer: het beetje vleesch is er na den schiltijd af en de kleeren zijn lorren*." [Idem.]

Hoofdstuk II: Van het water afhankelijke bedrijvigheid.

De riviervisserij

" *. . . en de koperen zalmaker met de houten deksel er op, dampte en borrelde het huis vol zoete stoofgeur*." [Herman de Man, Aardebanden.]

"*En dan de* 'Snackert'. *'s Morgens, als zij opstond en de blinden van de herbergvensters openwierp, lag de* 'Snackert', *het zalmbootje, al te stomen op het wit zilveren water* [Idem.]
"*Nu is de zalm verdreven* [...] *De parmantige* 'Snackert' *heeft de vuren gedoofd*". [Herman de Man, Hollanders komt naar het water.]

Zalmbootje van de visserij "Klein Profijt" te Puttershoek (omstreeks 1900). Streekarchief Midden-Holland.

De riviervisserij was in het waardengebied tussen 1815 en 1920 van groot belang. Zij kwam in de negentiende eeuw voor in een aantal plaatsen aan de Merwede en de Lek.

Aan de Merwede was dit vooral in Hardinxveld, dat een ware vloot van riviervissersschepen bezat. Dit dorp kende drie zalmrokerijen, althans in de jaren 1815-1851. Door Hardinxveldse vissers werden aanvankelijk zo'n 2.500 zalmen per jaar gevangen, hoewel de vangstresultaten in de jaren 1848-1865 tegenvielen. Daarnaast was de riviervisserij van belang voor Gorcum, dat in 1814 in zijn visrecht werd hersteld en waar in 1876 een visafslagloods werd gebouwd. Ze was van belang voor Papendrecht - hoewel daar rond 1880 het einde kwam - en voor Langerak en Schoonhoven.

Stoomraderschip van de visserij "de Snackert", *Ammerstol. Streekarchief Midden-Holland.*

In de laatste plaats werden tussen 1820 en 1823 gemiddeld 1.264 zalmen per jaar op de afslag aangevoerd. In 1819 waren er nog drie zalmrokerijen die later verdwenen.
De riviervisserij was aan de Lek vooral van veel belang voor Ammerstol, waar het vissersschip "*De Snackert*" thuishoorde, eigendom van de maatschappij "*Nassau La Lecq*".
Ook voor Tienhoven was de visserij van betekenis met het visserschip "*De Koekoek*" dat evenals "*De Snackert*" pas later in de negentiende eeuw in dienst kwam. In Lekkerkerk waren de vissers van "*Nassau La Lecq*" eveneens actief, terwijl Krimpen aan de Lek zelfs een tijdlang een eigen afslag kende.
De wijze van visvangst verschilde. In Tienhoven en Ammerstol-Lekkerkerk was een grote '*zalmzegenvisserij*'. Men maakte hierbij gebruik van een stoomspil. Het net werd door een stoombootje in een bocht over de rivier getrokken, terug naar de plaats van herkomst: de zegenkade. Daarop kon de stoomspil zijn werk doen en het net inhalen. Het ging hier om een vorm van grootbedrijf, zeker ook door de nodige investeringen.

Een andere vorm van visserij was de steekvisserij, zoals rond 1820 bij Schoonhoven werd bedreven. Hierbij werden de fuiken zo opgesteld dat de opzwemmende zalm verhinderd werd eraan voorbij te zwemmen. Deze vorm van visvangst was in het waardengebied ongebruikelijk.

De meest gevangen soorten vis waren zalm, elft, fint en in hoeveelheden van slechts enkele honderden tijdens de bloeitijd, steur. De fint en de elft, haringachtige

zoetwatervissen, waren getalsmatig het belangrijkst, gevolgd door de zalm. Vanaf 1863 zijn betrouwbare gegevens bekend over de omvang en de ontwikkeling van de riviervisserij. Daarvoor zijn de cijfers van de afslag van Kralingseveer maatgevend, de belangrijkste riviervisafslag, met vindt ze in tabel 4. In de jaren 1865-1872 is de vangst zeer matig. Daarna volgt een periode van bloei. Deze tijdslijn wordt afgebroken omstreeks 1890. Vanaf 1899 is het verval niet meer te stuiten en blijven de vangsten zeer bescheiden. De vraag, wat belangrijke vissersplaatsen waren en wat de lokale opbrengsten, laat zich beantwoorden door te kijken naar het aandeel dat vissers uitmaakten van de mannelijke beroepsbevolking en naar de vangstcijfers.

In het eerste geval horen Hardinxveld (1899: 25%) en Ammerstol (1909: 23%) ertoe. In het tweede geval kunnen we kijken naar de op de verschillende afslagen aangevoerde hoeveelheden vis. Van de zes belangrijkste afslagen, inclusief Kralingseveer, weten we dat de steur in de jaren 1893-1900 gemiddeld per stuk fl. 50,30 opbracht, de zalm fl. 21,20, de elft fl. 1,10 en de fint fl. 0,10. Als we deze bedragen vermenigvuldigen met de gemiddelde aanvoeren per jaar per vissoort en vervolgens optellen, krijgen we de jaarlijkse afslagomzetten in guldens zoals weergegeven in tabel 5. Daaruit blijkt zonneklaar, dat Hardinxveld en Ammerstol (Bergambacht/Lekkerkerk) de belangrijkste vissersplaatsen waren, met afslagcijfers die de zeevissersstad Harderwijk in deze periode eer aan zouden doen.
In beide plaatsen, Hardinxveld en Ammerstol, zette het verval voor deze tak van bedrijf aan het einde van de eeuw in. (Zie tabel 6.)
Voor Ammerstol lagen de kaarten wat anders dan in Hardinxveld. Ook hier was, zoals gezegd, aan het eind van de eeuw een zware teruggang te constateren, maar dan een teruggang die toch langzamer verliep dan elders. (Zie tabel 7 en 8.) Het aandeel van Ammerstol in de totale vangst groeide sterk tussen 1888 en 1896. Ook in de slechte jaren die volgden nam het deel van Ammerstol nog toe.

Het lijkt wel of deze vissers langer en hardnekkiger vasthielden aan hun ten dode gedoemde bedrijfstak. Van de vissers uit Ammerstol wordt in 1910 uitdrukkelijk verteld hoe slecht zij het hadden. Zij visten maar 27 weken per jaar en verdienden daarnaast de kost met polderwerk, met riet- en teensnijden, met teenschillen alsmede met de hoepenmakerij: bezigheden waarvan we hiervoor al zagen dat ze geen toekomst hadden en karig loon boden.

Ondanks hun kennelijk taaie inspanningen telden de vissers reeds in 1909 90 werklozen in hun gelederen. Velen stapten ook in Ammerstol over naar het grondwerk, waarin juist in het tweede decennium van de twintigste eeuw minder werk was. Het aantal riviervissers verminderde alleen in Ammerstol al van 88 in 1909 tot 41 in 1917 en tot 34 in 1918. Rond 1910 waren er in deze gemeenschap van ruim duizend inwoners al 80 tot 100 grondwerkers. In 1931, toen de *Crisis* had toegeslagen, zou deze plaats 110 werklozen tellen op een beroepsbevolking van 400 personen. Veel ander werk dan het al genoemde

was er in het dorp niet. Ammerstol stond niet voor niets bekend als een rood dorp: "*Moskou aan de Lek*". Als we naar een voedingsbodem zoeken, dan is die duidelijk.

In andere plaatsen aan de Lek ging de riviervisserij eveneens achteruit. In de gemeenteverslagen van Lekkerkerk is rond 1885 sprake van 20 schuiten, waarschijnlijk uitgerust met drijfnetten. In 1908 zou het dorp nog maar een enkele zalmvisser tellen.

Overigens moet men oppassen het sombere vissersverhaal niet te generaliseren naar andere economische sectoren. Het ging al met al om een groep vissers die omstreeks 1910 landelijk nog maar 1600 personen telde. Maar deze beroepsgroep, die slechts enkele procenten van de totale beroepsbevolking van het Hollands-Utrechtse Waardengebied en met name de Krimpenerwaard uitmaakte, miste althans in de Lekstreek, de sprong naar de industrialisatie. De oorzaak van de achteruitgang schijnt mee in de vervuiling van het water te hebben gelegen. Opmerkelijk is dat men door het uitzetten van grote aantallen jonge zalmpjes in de Rijn de vangsten heeft trachten te vergroten. Het ging hier om miljoenen vissen (zie tabel 9.) Over gebrek aan inzet is niet te klagen, het schortte eenvoudigweg aan te benutten mogelijkheden.

De steenbakkerij

"*Naast de oude sterke hoeve kwamen hopen geel puin en oud hout te liggen. En dat breken duurde lang; ijsselsteentjes zijn hard en houden tegen, het eikehout van de gebinten waar* "t Overpad" *van opgetrokken was, gaf ook niet mee. En hij zag ook nieuw hout binnenrijden en rooie waalsteen*. ". [Herman de Man, Zonen van de Paardekop.]

Dit citaat weerspiegelt de ondergang van de ijsselsteenfabricage als gevolg van de vervanging van die steen door de grotere waalstenen.

De steenbakkerij was een van de belangrijkste takken van bedrijf in het waardengebied, met dien verstande, dat het centrum ervan in de Krimpenerwaard lag, vooral aan de Hollandsche IJssel. De steenbakkerijen langs de IJssel dateren uit een ver verleden. In beginsel waren zij eigendom van de boeren die bij de rivier woonden. De IJsselsteenfabrieken maakten in 1819 een fors deel uit van de 45 Zuidhollandse steenplaatsen.
Zuid-Holland had op zichzelf al een fors aandeel in de totale Nederlandse stenenproductie met een percentage van vermoedelijk meer dan 25%. Van de 22 steenbakkerijen in de waarden, die in de jaren veertig van de negentiende eeuw genoemd worden in de beschrijving van Van der Aa, lagen er twee in de Lopikerwaard, twee in de Alblasserwaard en achttien in de Krimpenerwaard. Uit een andere, latere bron weten we dat er ooit in de negentiende eeuw 21 steenplaatsen moeten zijn geweest (zie ook tabel 10.)

In de Krimpenerwaard werden gigantische hoeveelheden steen werden geproduceerd. In 1870 werden er 120.000.000 stuks vanuit de steenplaatsen tussen Gouda en de IJsselkop naar hun verwerkingsplaatsen gebracht. Toch ging het al vanaf een vroeg moment niet goed met de steenindustrie aan de IJssel.
Een aanwijzing vinden we reeds in een mededeling over Ouderkerk aan den IJssel uit 1819: dat de "*IJsselsteen, om de kleinte der vormen* [...] *bij 's Rijks Werken uitgesloten wordt*."
In 1844 klaagde men ook in Stormpolder over de voorkeur die de grotere waalsteen genoot. We zien vanaf het midden van de eeuw dat de stenenfabricage in Holland in toenemende mate achteruit gaat, onder meer ten gunste van de Gelderse steenbakkerijen. Terwijl het aantal steenplaatsen in de Krimpenerwaard gelijk bleef en tegen het einde van de eeuw zelfs sterk ging dalen, was er landelijk sprake van groei in deze sector (zie tabel 11.)
De jaren 1883-1892 waren voor de hele stenenindustrie slecht en troffen de wankele stenenindustrie in de waard nog heviger dan elders. De oorzaken van de achteruitgang in de Krimpenerwaard hadden niet alleen betrekking op de ongunstige omvang van de geproduceerde steensoort. In de loop van de eeuw ging het IJsselslib hard in kwaliteit achteruit.

De verandering van de waterstaatkundige structuur, onder meer door de aanleg van de Nieuwe Waterweg, was daarvoor verantwoordelijk. De strijd tegen de kinderarbeid schaadde de fabrieken eveneens, zij het dat men de negatieve effecten hiervan op het totale reilen en zeilen niet moet overdrijven. Tegen het eind van de eeuw kwam daar nog bij dat nog minder rivierslib dan tevoren bruikbaar was vanwege de vervuiling van het water door industrie en scheepvaart.

De plaats die gelet de grootte van de beroepsbevolking het meest van de steenproductie afhankelijk was in het waardengebied, was Gouderak. Gouderak was een kleine gemeenschap met een sterke onderlinge band tussen de inwoners. Dat werd, zoals in meer plaatsen, bevorderd door het 'bij de fabriek' wonen en de uniformiteit in leefregels die hieruit voortvloeide.
Voor de periode 1851-1896 zijn gegevens bekend over de werkgelegenheid in de steenindustrie in het dorp. Tot omstreeks 1880 werkten er tussen de 250 en 290 mannen, vrouwen en kinderen. Er was tussen de 20% en 25% kinderarbeid. Vanaf 1886 is pas sprake van een echte teruggang in de werkgelegenheid, met een verdere val in de jaren negentig. Het aantal werknemers daalde tot ver onder de 200. In 1900 waren er nog zeven stenen producerende bedrijven, in 1903 zes en in 1918 nog slechts drie steenplaatsen. De kinderarbeid nam ten opzichte van 1874 wel wat af, maar bepaald niet indrukwekkend. De gevolgen van de neergang waren ingrijpend. De werkgelegenheid liep in percentages van de beroepsbevolking terug. Van 60% van de totale werkgelegenheid in 1851-1852, via gemiddeld 47% in de periode 1853-1881 naar 33% in de jaren 1886-1896.

Steenvormers (Krimpenerwaard). Streekarchief Midden-Holland.

In Krimpen aan de IJssel deed zich de teruggang in de stenenindustrie eveneens voelen. (Zie tabel 12.) Ook hier was rond 1900 het vonnis definitief geveld. Het aandeel van de stenenindustrie in de totale werkgelegenheid zoals die door de grotere bedrijven werd geboden (steenproductie, scheepsbouw en touwfabricage) liep veel sterker terug dan in Gouderak. In 1850 was 81,5% van de industriearbeiders werkzaam in de steenplaatsen, in 1865-1867 50,3% en in 1901 nog maar 8%.

Neemt men de bevolkingsregisters en vergelijkt men 1850 met 1900 dan is het aantal steenarbeiders als percentage van de totale beroepsbevolking van 3,7% naar 1,1% gezakt. Het ging in Krimpen aan den IJssel sneller dan in Gouderak, maar daar stond tegenover, dat de scheepsbouw groeide en daardoor werk bood aan de mensen die in de steen- of touwindustrie niet meer aan bod kwamen. Het kwam hiervoor al herhaaldelijk naar voren.

De werkomstandigheden in de steenfabrieken aan de Hollandsche IJssel waren zo treurig, dat er in de Tweede Kamer in de zomer van 1903 een aparte interpellatie aan werd gewijd door de afgevaardigde De Vries. Het ging met name om de steenindustrie in Gouderak. Geklaagd werd over onmenselijke vrouwenarbeid, kinderarbeid en lage lonen. De wens van het kamerlid was, "*dat geen enkele vrouw, en geen enkele man op dergelijke wijze langer worde* 'misbruikt', *als* [...] *lastdier worde afgebeuld*." Tussen neus en lippen door meldde een

van de deelnemers aan het kamerdebat: "*Reeds ruim 25% der steenfabrieken zijn in den laatsten tijd afgebroken. Of het sociaal belang daarmede gebaat is, zou ik niet durven zeggen*."

Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 0440 61 519. Gouderak, vanuit Moordrecht over de Hollandsche IJssel gezien, ca. 1908. In het midden de veerstoep van het veer Gouderak - Moordrecht links daarvan villa 'IJsselzicht'

Een bijzonder geval was de steenindustrie in Ouderkerk aan den IJssel. Ook hier het gebruikelijke beeld van verval: in 1881 waren er nog 267 arbeiders, in 1912 niet meer dan 90. De situatie van 1881 was zeker geen toestand met een lang verleden.. In 1829 waren er immers nog slechts zes steenfabrikanten geweest, met maar zeven werknemers.Het bijzondere van Ouderkerk was echter, dat in de tweede helft van de negentiende eeuw de binnenschipperij opbloeide. De Ouderkerkse schippers vervoerden niet alleen in toenemende mate zand en grind, maar ook grote hoeveelheden stenen. Mochten de Ouderkerker steenfabrieken ten dode zijn opgeschreven, hun vervoerders vonden andere vracht en groeiden door, zoals in de volgende paragraaf beschreven wordt.

De binnenschipperij

"*Want als je al die verhalen hoort uit de zeventiger jaren (en laat daar nog maar een vracht onwaar zijn), toen was het pas aangenaam, als schipper te mogen leven. Nu staan er geen haastige bevrachtingsagenten weer door de toeter te roepen aan de wal te Ruhrort, Nijmegen, Rhenen, Gorcum, Dort en Sliedrecht. Nu komen ze te Rotterdam niet meer met mooie praatjes langsgeroeid om vracht te vergeven naar de Bovenrijn. Leen Cornige is dood, plachten oude schippers te zeggen, sprekende over deze goede jaren. Dat de oude Leen toen nog leefde in Papendrecht, veranderde niets aan deze uitspraak. Ja: Leen Cornige is dood, tenminste* [...] *zijn rijke opdrachten zijn voorbij. Niet*

lichtelijk zal vergeten worden, dat Leen op een nacht zeven en dertig kasten voor Bruhl en Andernach aannam! Alleen maar voor bazalttransport. Maar Leen Cornige is dood, de spoorweg is gekomen. Aangelegd van het materiaal, dat de schippers zelf hebben aangevoerd. De felle bloei der schipperij, in de jaren van de grote kust- en grondwerken, was tevens het voorteken van ondergang." [Herman de Man, Kapitein Aart Luteyn en Aart Luteyn de andere.]

"*En juist in die periode hing er winst in de lucht, want de bietenteelt nam toe, ieder jaar bracht nieuwe grondwerken en er werden grote spoorstations gebouwd. De binnenvaart floreerde zodanig, dat sommigen zeiden, dat de zeventiger jaren terug gingen komen*." [Idem.]

De hierboven gegeven citaten over de binnenvaart uit het werk van Herman de Man verdienen enige toelichting. Tussen 1860 en 1870 breidde het binnenvaartverkeer over de Rijn zich niet of nauwelijks uit. Door de opkomst van de spoorwegen veranderde alleen de aard van het vervoerde. Stukgoed ging in kwantiteit achteruit, bulkgoed vooruit. Daarna begon het binnenvaartvervoer over de Rijn te bloeien. Met name tussen 1882 en 1914 groeide de Nederlandse tonnage op de Rijn stormachtig. De aard van de vloot veranderde evenzeer. Grotere, ijzeren schepen vervingen de kleinere houten vaartuigen. (Zie voor het tonnage in 1823 en 1914 tabel 13.)

De sombere mededeling in het eerste citaat uit Herman de Mans "*Aart Luteyn*" moet onder meer te maken hebben met de omstandigheid, dat in de jaren tachtig een hevige concurrentie en tarievenslag woedde tussen binnenvaartschippers en spoorwegen. Daarbij plaatste de overschakeling op grote ijzeren schepen de schippers voor extra (financiële) problemen. Grotere schulden door zwaardere hypotheken brachten hogere risico's. Toch kan men stellen, dat, ook al nam de Rijnvaart op geen stukken na evenredig deel aan de enorme groei van het goederenvervoer, voor de hele periode 1870-1914 gesproken kan worden van welvaart voor de schippers. Vanaf 1890 was er zelfs van bijna dagelijks uitbreiding van vloot en vracht.

De boot van de "Rederij op de Lek" bij Tienhoven. Streekarchief Midden-Holland.

Er moeten echter wel een paar kanttekeningen gemaakt worden. Zo was er waarschijnlijk sinds de invoering van grotere, ijzeren schepen voortdurend overcapaciteit in de binnenvaart. De prijzen hadden bij het steeds groter wordend aanbod van scheepsruimte de neiging te dalen. Als belangrijkste perioden van daling worden de jaren 1890-1916 en 1922-1933 gezien. Het vrachtaanbod was, met name in de jaren 1890-1895, althans voor de hele binnenvaart, neergaand. Het lijkt waarschijnlijk, dat De Man in het tweede citaat verwijst naar de jaren 1916-1921.

Overigens werd de band tussen de binnenschipper en de plaats van herkomst werd vanaf 1870 steeds losser. De aanleg van een kanalennet en de motorisering van de binnenscheepvaartvloot (de introductie van de scheepsmotor viel in 1893) maakten van het schippersberoep een trekkend bestaan.

Volgens het verslag van de "*Staatscommissie tot het nagaan van de toestand waarin het binnenschippersbedrijf verkeert*" van 1911, had Zuid-Holland rond 1910 2.847 binnenschippers. Dit betekende een percentage van 22% van de totale Nederlandse binnenschippersgilde. Geen enkele provincie telde meer schippers. Binnen Zuid-Holland had het Hollands-Utrechtse waardengebied een groot aandeel. De schippersplaatsen

aldaar waren goed voor bijna een derde van de Zuid-Hollandse vloot. In deze plaatsen maakten de schippers rond 1900 een fors percentage van de beroepsbevolking uit. Ouderkerk aan de IJssel hoorde in dit opzicht.bij de hoogst geklasseerde gemeenten van het land. Een halve eeuw eerder. Krimpen aan den IJssel kende rond 1850 en in 1900 een aandeel van respectievelijk 10,6 en 9 procent van de totale werkende bevolking, vooral vanwege de binnenschipperij. Ouderkerk aan den IJssel was echter het belangrijkste centrum van de IJsselschippers. Het dorp was een van de drie leidende plaatsen in de binnenschipperij. (Zie tabel 15.)

Ouderkerk aan de IJssel, een plaats van binnenschippers

Evenals bij andere takken van bedrijf kende de IJsselschipperij een lange historie. Tolvrijheid van de dertiende eeuw tot in de zeventiende eeuw en het boerenbedrijf: het zal allemaal de aanwezigheid van een concentratie van binnenschippers met name in Ouderkerk aan den IJssel bevorderd hebben. De economische groei moest rond 1840 in Ouderkerk nog echt beginnen. Vanaf omstreeks 1850 pas zette in Ouderkerk immers een zich later nog versnellende groei in. Een groei die in verhouding de bevolkingstoename ver achter zich liet liet. (Zie tabel 16.) Het was een toename die logischerwijs ook in de tonnage van de vloot tot uiting kwam, zoals men in tabel 21 kan zien.

Tussen 1860 en 1870 was er echter een terugval. Mogelijk was deze te wijten aan de steeds duidelijker wordende achteruitgang van de steenindustrie: er zouden na 1870 nog maar vijf steenschippers overblijven. Overigens bleven de Ouderkerker schepen betrekkelijk klein, althans in de jaren 1851-1871. Na 1896 maakte de Ouderkerker vloot zijn sterkste groei door.
De oorzaken van de groei zijn bij benadering bekend. In de jaren tussen 1847 en 1855 hadden Ouderkerkse zandschippers een groot aandeel in de aanleg van de spoorwegen bij Rotterdam. Zij waren betrokken bij de ophoging van de Oostkade in de stad in 1858, de uitvoering van het plan Feyenoord in de jaren 1880-1890 en het dempen van de Coolsingel. De afhankelijkheid van de (Ouderkerkse) IJsselschippers van zand en grind komt naar voren in hun protest tegen het verbod op het baggeren van zand en grind in de nacht door Rijkswaterstaat in 1910.

In 1910 woonden 120 van de 190 IJsselschippers in Ouderkerk, in 1923 waren er 257 IJsselschepen; 150 daarvan hoorden toen in het dorp thuis. Omstreeks 1930 was een kwart van de beroepsbevolking van Ouderkerk werkzaam in de binnenscheepvaart. Een derde van de Ouderkerker zelfstandige ondernemers was schipper.
Ter vergelijking: in 1829 waren er 'maar' 8 schippers, 2 marktschippers, 1 turfschipper en 5 schippersknechts in het dorp geweest. Van aard en grootte van de gebruikte schepen zijn we enigszins op de hoogte. In 1910 mat de grootste IJsselaak maar 120 ton, een zeer aanzienlijk verschil met de veel grotere Rijnaken uit dezelfde periode. In 1923 was diezelfde IJsselaak het op een na meest voorkomende type binnenschap (43%) op de

Hollandsche IJssel. Voorop ging de paviljoenschuit (met een aandeel van 44% in de totale IJsselvloot).

IJsbreker op de Lek bij Ameide. Streekarchief Midden-Holland.

Ook op de IJssel kwamen in toenemende mate ijzeren binnenvaart-schepen voor, evenals op de Rijn. Het tempo van invoering lijkt wat langzamer te zijn geweest dan elders: tussen 1882 en 1914 zakte het aandeel van Nederlandse houten schepen op de Rijn met 93,5%; op de IJssel liep het tussen 1878 en 1910 met 89% terug. De eerste ijzeren IJsselaak werd gebouwd door de Krimpense werf van C. van der Giessen in 1885. Mogelijk had hij een groter aandeel in de bouw van ijzeren IJsselschepen kunnen nemen, maar zijn aandacht was meer gericht op grote rijnreders en Duitse firma's.

De scheepsbouw

"*Schippers, past op voor de Kroonprinces, Want ligt je schuit en woning daar eenmaal droog op de dwarshouten, de lieren gaan niet eer draaien, aleer er geld op tafel leit* [...] *Geld moet er zijn*." [Herman de Man, Een stoombootje in de mist & Scheepswerf de Kroonprinces.]

De werf waar Herman de Man in "*De Kroonprinces*" over verhaalt, is "*Het Kromhout*" te Gouderak. In 1857 was hier als eerste het barkschip "*De Stad Gouda*" te water gelaten. De Man had er nog als "*nageljongen*" gewerkt.
De twee negentiende-eeuwse Gouderakse werven waren kleine reparatiebedrijven. Deze werven hadden in 1859 zes à zeven knechts in dienst, in 1861 zes à tien. In 1890 produceerden zij slechts 34 ton. Een duidelijk hogere productie werd bereikt in 1905: 1.785 ton op de werf van Van Duyvendijk, een grote industriëlennaam in het waardengebied.

Echte groei lijkt bereikt als in 1920 twee zeeschepen van stapel lopen met een totaaltonnage van 6200 ton. Volgen we Herman de Man, dan liep het met een van die werven kort na de Eerste Wereldoorlog slecht af. Toch is in 1921 nog sprake van 291 werknemers in de Gouderakse scheepsbouw.

De Krimpenerwaard was scheepsbouwgebied bij uitstek. Van der Aa, die in de negentiende eeuw een "*Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden*" schreef, meldde rond 1847 dat de Krimpenerwaard twaalf scheepswerven telde tegen de Alblasserwaard. slechts elf. Dit is een opvallend verschijnsel omdat de Alblasserwaard later in de scheepsbouw in alle opzichten ging winnen van de andere waarden in Hollands Groene Hart. Deze werven, ook de wat omvangrijkere, vertoonden, het laat zich raden, veelal een eigen ontwikkeling, afwijkend van het hierna geschetste algemene beeld.
In 1850 was zes procent van de beroepsbevolking in de Hollandse waarden werkzaam in de scheepsbouw. Krimpen aan de IJssel (ruim 10%) en Lekkerkerk (idem) overtroffen dit percentage ruim, terwijl andere scheepsbouwplaatsen toen nog ver achter bleven. Lekkerkerk zou echter na een relatief hoge productie in de late jaren vijftig en begin jaren zestig, achter blijven, terwijl vanaf omstreeks 1900 relatieve 'nieuwkomers' mee zouden gaan dingen om de leidende plaatsen in de scheepsbouw.

De ontwikkelingen in de bouw van schepen voor de grote vaart vielen in het Hollandse waardengebied in de jaren 1860-1885 immers tegen. Dat werd in belangrijke mate goedgemaakt door de bouw van binnenvaartschepen, met name door de bouw van rijnschepen, vaak voor buitenlandse reders, Duitse vooral. Tussen 1860-1861 en 1878-1879 groeide het aantal arbeidskrachten op de werven met tien procent. De reiziger Moens meldde in 1878 over de werven langs bijvoorbeeld de Merwede en Noord:

"*I have counted as many as thirty vessels of all kinds being constructed, many of them of enormous length and light draught, destined for the Rhine*." ("*Ik heb wel dertig schepen in aanbouw, van allerlei soort, geteld. Veel daarvan waren zeer lang en licht ontworpen, bestemd voor de Rijn.*")

Sommige werven, zoals die van C. van der Giessen te Krimpen aan den IJssel, profiteerden hier fors van. In de recessie van de jaren tachtig van de negentiende eeuw wist Van der Giessen orders binnen te halen voor 60 sleepschepen en 10 zeilschepen, alle voor de Rijn.

De raderboot Schoonhoven bij in de binnenhaven bij het Witte Huis, Rotterdam, 1929. Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 0440 96133.

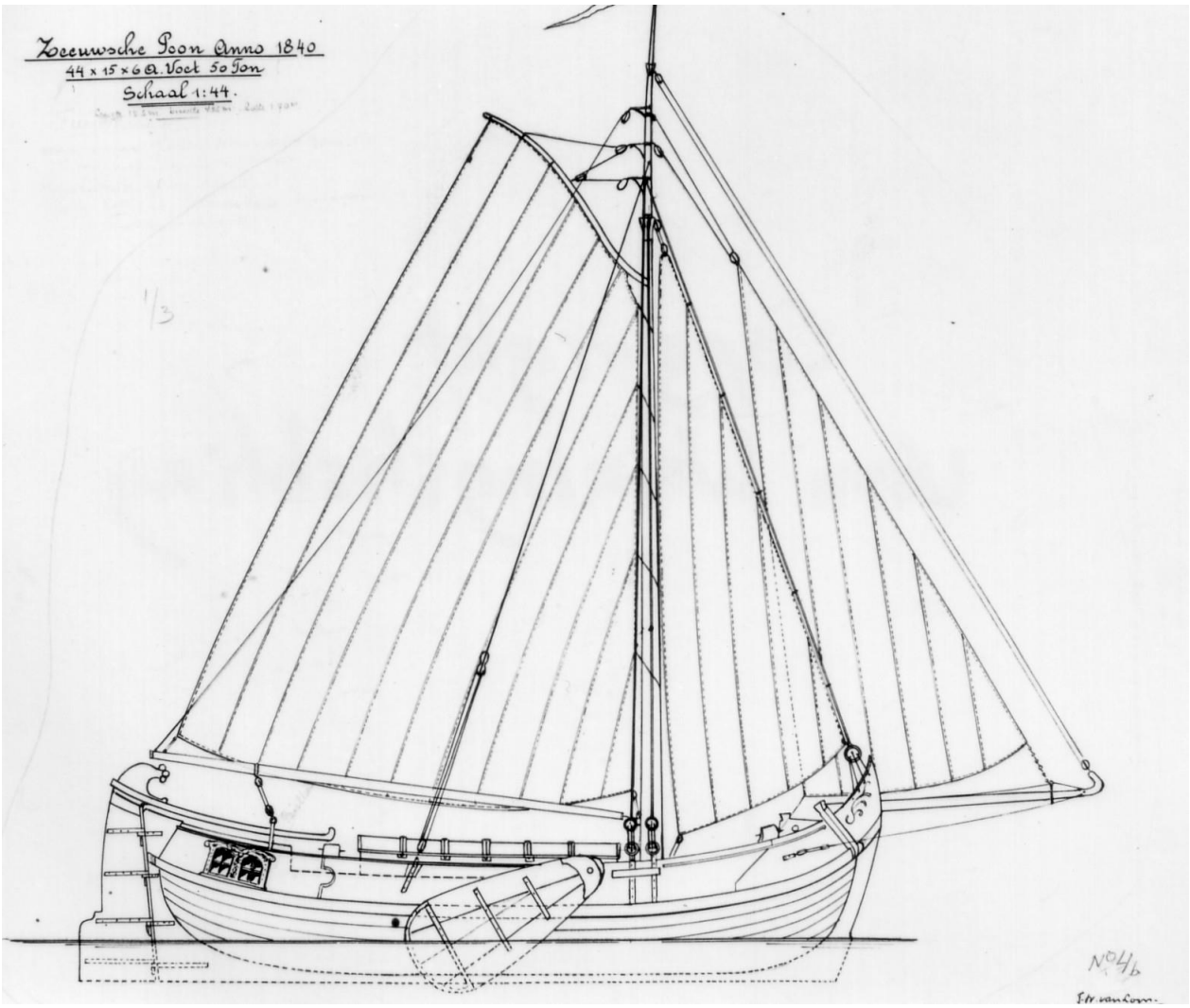
De daling van productie op de werven in den lande, gevolg van de afnemende bouw van zeeschepen in de jaren tussen 1860 en 1885, werd gevolgd door groei, zodanig dat rond 1900 het niveau van 1860 weer bereikt werd Het aantal bouworders ten behoeve van de Rijnvaart tussen 1895 en 1910 vervijfvoudigde.

Het merkwaardige nu is, dat deze ontwikkelingen - de malaise in de scheepsbouw, en de evidente landelijke groei vanaf 1890/1895 - niet zichtbaar zijn in de cijfers van Lekkerkerk en Ouderkerk. Lokale omstandigheden veroorzaakten ook daar een van het landelijke beeld afwijkend proces. De landelijke trend is soms nauwelijks zichtbaar. Hooguit kan in Lekkerkerk een illustratie gevonden worden van de achteruitgang in de bouw van grote schepen. De Lekkerkerkse werf van Van Duyvendijk - wat groter dan de andere werven ter plaatse - vertoonde, in de periode dat de scheepsnieuwbouw over de gehele sector genomen zeer sterke expansie te zien gaf, deze groei in veel mindere mate.

Streekarchief Midden-Holland, 0440 27800. Ouderkerk omstreeks 1920.

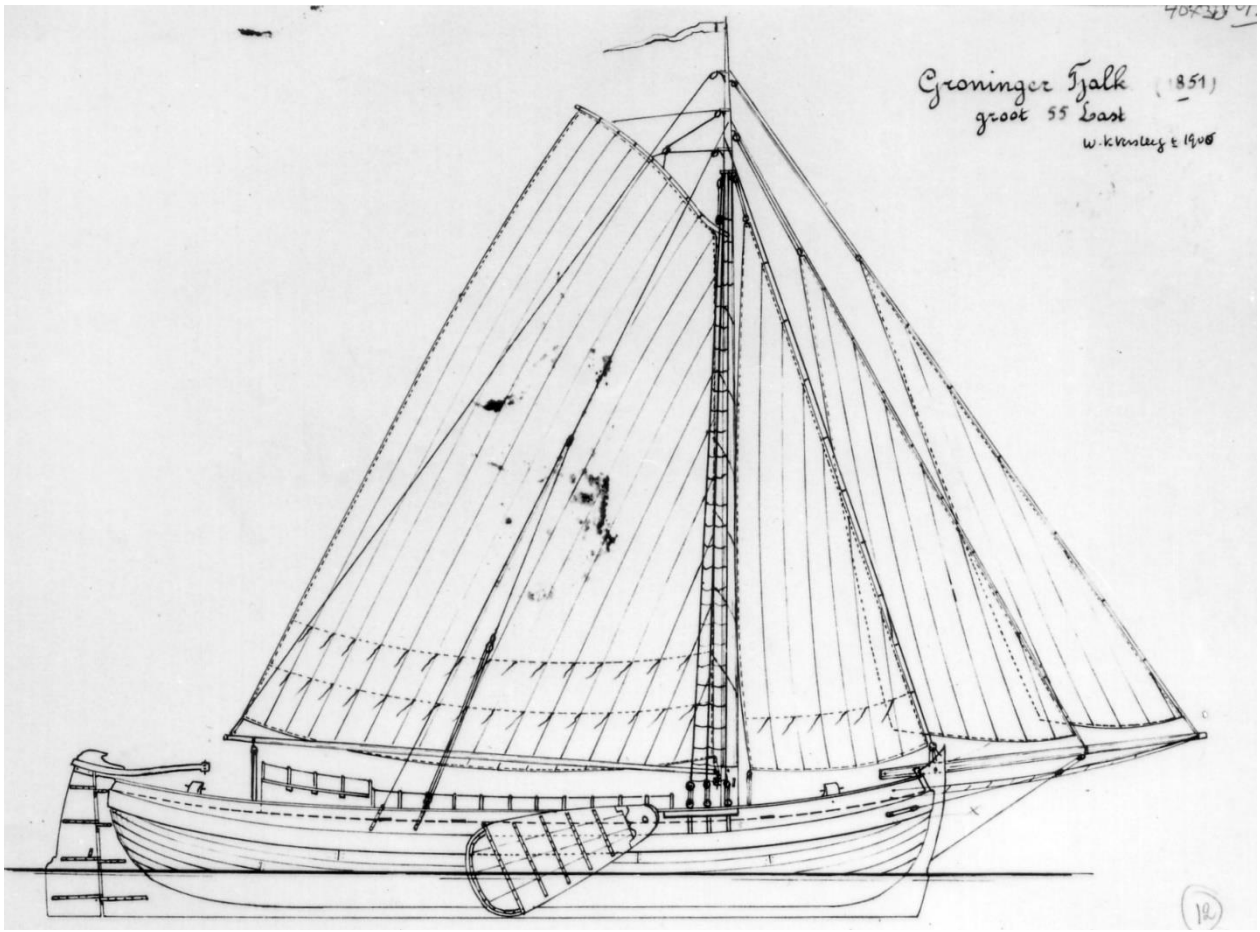
In 1891 hadden de drie Lekkerkerkse werven maar 77 werknemers. Zoveel waren er ook al in 1851 geweest. De groeicijfers in de afgeleverde nieuwbouwtonnage waren in Lekkerkerk in vergelijking met die van Krimpen aan den IJssel niet indrukwekkend. Opvallenderwijs had de Lekkerkerkse werf van Van Duyvendijk aan het eind van de jaren vijftig en het begin van de jaren zestig van de negentiende eeuw wel zeer goede zaken gedaan. Volgens een schrijver over Lekkerkerks verleden waren tussen 1858 en 1866 zeven zeeschepen gebouwd met een gemiddeld tonnage van 105 ton. (Wellicht is hier verwarring opgetreden met de Krimpense werf Van Duyvendijk.) (Zie tabel 18 en 19.) Afwijkend is ook Krimpen aan den IJssel. Het was de enige plaats, waar ook na 1860 sterke groei optrad. De bouw van rijnschepen als compensatie voor de wegvallende orders voor zeeschepen spoorde in Krimpen aan den IJssel weer wèl met bovenlokale ontwikkelingen.

Er waren ook vele kleinere werven in Krimpenerwaard die niet echt 'mee zouden groeien' in het eind van de negentiende eeuw en die ook in de twintigste eeuw niet tot ontplooiing kwamen. Daar hoorde het werfje van Schoonhoven bij, dat al bestond aan het begin van de negentiende eeuw. Schoonhoven had door zijn ligging aan ruim water in principe goede groeikansen. Hetzelfde gold ook voor het op het water aangewezen Ammerstol. Het kende in 1899 zes scheepstimmerlui, in 1900 twee werven met tien timmerlui.



Binnevaartschepen in het midden van de negentiende eeuw: Zeeuwsche Poon (Collectie van Waning.) (Voormalig streekarchief lopikerwaard in Benschop.)

Toch was er in Ouderkerk wel sprake van enige groei, zij het niet van overwegend belang voor de regio. Elders in de Krimpenerwaard, bij de Ouderkerkse werven lijkt evenmin groei aanwezig. In 1829 telde Ouderkerk immers maar één werf met vijf knechts, daarna in 1856 waren er 13 geweest. Die hadden in 1881 28 arbeiders maar in 1886 waren er maar negen mensen in dienst. Een merkwaardige zaak als men denkt aan het grote aantal schippers ter plaatse. (Zie ook tabel 16 en 17.)Hoewel Krimpen aan de Lek in belang ver achterbleef bij Krimpen aan den IJssel, valt de bouw van baggermaterieel daar op. In 1850 werd daar een scheepswerf van J. & K. Smit gevestigd, dit ondanks de zuigkracht van de werven aan de andere kant van de rivier, aan de Kinderdijk (Alblasserdam).



Binnevaartschepen in het midden van de negentiende eeuw: Groninger tjalk (Collectie van Waning.) .) (Voormalig streekarchief in Benschop)

Krimpen aan de IJssel I: de scheepsbouw

"[...] *daar rikkeren de stoomhamers al van de roestkleurige scheepswerven; de zacht stampende boot glijdt de industriepoort binnen* [...] *de scheepslui praten vurig mee, de meeste mannelijke passagiers ook; over kasten en treilers En stoomloggers, zeeslepers, lichters, bokken en vrachtbooten*". [Herman de Man, Hollanders komt naar het water.]

De scheepsbouw in de Krimpenerwaard concentreerde zich vooral in Krimpen aan den IJssel. Daarheen werden opdrachten van elders 'weggezogen'. De belangrijkste concentratie van werven op het grondgebied van deze vroegere gemeente lag in de vroege negentiende eeuw op gebied van de in 1854 geannexeerde gemeente Stormpolder. Op dat ogenblik had Krimpen drie werven. Na de annexatie van Stormpolder waren dat er zes, waaronder twee grote. Stormpolder was een zeer kleine gemeente, in feite een klein eiland, aan drie kanten door rivieren en een brede waterloop omsloten.

De nogal variërende bevolkingscijfers van deze industriële mini-nederzetting weerspiegelen de geringe honkvastheid van de arbeidende bevolking, zoals die later in de eeuw ook in Krimpen zichtbaar zou zijn (zie tabel 27). De 148 inwoners van Stormpolder in het jaar 1817 hielden zich bezig met stenenproductie, scheepsbouw en mattenmakerij. Zij verbleven samen met 37 koeien in een gebied dat 95 bunders groot was. In 1825 waren er al drie werven. Één van de werven was die van Arie van der Giessen. Deze was oorspronkelijk - tot 1819 - in handen geweest van de familie Hoogendijk, een bekende ondernemersnaam in de contreien. De Van der Giessens stamden uit de Alblasserwaard (Alblasserdam en Molenaarsgraaf) en beoefenden al sedert generaties het ambacht van scheepmaker. Toen de werf in 1819 in hun handen overging, kostte deze hen niet meer dan 7.600 gulden.

Een dorp van scheepsbouwers: Stormpolder (omstreeks 1900). Streekarchief Midden-Holland.

Het ging de werven in Stormpolder niet bijster goed tot 1845. De binnenschipperij floreerde niet, reden waarom onder meer Arie van der Giessen tot verhuur van op de werf gebouwde binnenschepen overging. In niets kondigde zich al de latere bloei van het bedrijf aan. Elders aan de Hollandsche IJssel werd reeds in 1824 een stoomschip op stapel

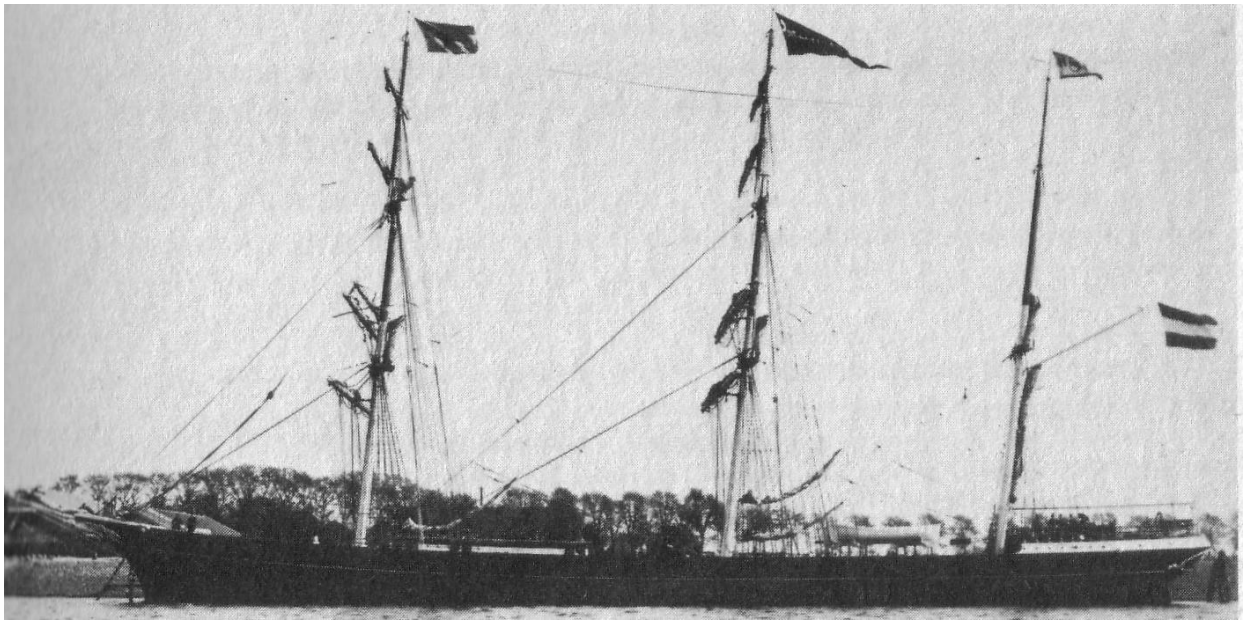
gezet. Voor Stormpolder waren er echter geen belangrijke orders van de Nederlandse Handelmaatschappij, zoals die aan andere werven elders wel vergeven werden. Eerst onder de zoons van Arie van der Giessen, Cornelis en Arie jr., werd in 1853, vlak voor de annexatie van Stormpolder, de kiel voor het eerste zeeschip van 270 lasten (540 ton) gelegd.

Krimpen aan den IJssel: schuur van scheepswerf Duyvendijk.

In de vergrote gemeente Krimpen aan den IJssel waren het niet de Van der Giessens, die de grootste werf bezaten: de grootste was de werf Otto, later in handen van Van Duyvendijk. Deze werf lag in de Stormpolder. Daarnaast waren er wat kleinere scheepsbouwers, vooral gericht op reparatie, als Vermeulen, Buys, Oudenaerde en Kok.
In 1859 gingen de broers Van der Giessen uit elkaar. De oorzaak was verschil van zakelijk inzicht. De ideeën van Cornelis lijken wat moderner en meer marktgericht dan die van Arie jr. Cornelis van der Giessen voerde zijn bedrijf naar de eerste plaats onder de scheepsbouwers van Krimpen.

Een aantal feitelijke gegevens (zoals onder meer in tabel 23-25 opgenomen) tonen deze ontwikkelingsgang en geven tegelijk inzicht in de groei van de Krimpense scheepsbouw tussen 1855 en 1929 Opvallend is de steeds groter wordende rol van C. van der Giessen.. Zelfs de onvolledige cijfers illustreren dat zijn bedrijf schoksgewijs doorgroeide tot het de reus van de Krimpense scheepsbouw was. Met name door Van der Giessen werd

Krimpen in de tweede helft van de negentiende eeuw een gemeente van scheepsbouwers bij uitstek. Het aandeel van de scheepsbouwende bevolking in de totale beroepsbevolking groeide van minimaal 5,8%, mogelijk 9,2%, naar minimaal 14,7% mogelijk 24,3%. [De hierboven genomen marges zijn het gevolg van het voorkomen van een grote groep 'onbenoemde' arbeiders in de bevolkingsregisters.] De Krimpense industriesector in zijn geheel (metaal, touw, mattenproductie) scoorde in 1850 maximaal 21,1%, in 1900 28,9%. Dit beeld wijkt af van de provincie Zuid-Holland als geheel tussen 1859 en 1909, waar een omgekeerde ontwikkeling zichtbaar was.



*De bark "*Martina Johanna*" van rederij Van der Hoog uit Krimpen aan de Lek.*

Tegen 1880 was het aantal arbeidskrachten fors gegroeid. In een aantal opzichten sporen de gegevens voor de ontwikkelingen in de Krimpense scheepsbouw echter met de landelijke trends. Zo is met name vanaf 1895 aan de hand van de beschikbare gegevens een zeer sterke groei als gevolg van orders voor de Rijnvaart vast te stellen. Bij C. van der Giessen was vanaf 1857 de terugloop van de bouw voor de zeevaart onmiskenbaar. In 1863/64 werd daar voorlopig het laatste zeeschip voltooid. Toch bleef de bedrijvigheid op de werf uitermate belangrijk en groeiend. De Krimpense werf van Van der Giessen was in de jaren 1921-1929 uiteindelijk goed voor gemiddeld 10,35% van de landelijke scheepsruimteproductie van gemiddeld 301.777 ton.

De na 1864 voortdurende bedrijvigheid was merkwaardigerwijs niet in de laatste plaats te danken aan de late start van de bouw van zeeschepen in Krimpen, waardoor snelle terug- en omschakeling naar de bouw van binnenvaartschepen mogelijk was. Daardoor konden de landelijk slechte jaren 1870-1872 (onderdeel van de totale neergangsperiode 1860-1880) voor Krimpen juist relatief gunstig zijn. Afwijkend van het landelijke beeld is

ook de betrekkelijk lage productie van de verdere jaren zeventig. Kennelijk speelde men in Krimpen aan den IJssel niet voldoende in op de vraag naar (Rijn)binnenvaartschepen. Dat kwam niet door gebrek aan moderniserings-elan. Reeds in 1865 werd op de werf van - weer - C. van der Giessen de eerste schroefstoomboot gebouwd, de "*Stad Gouda*". Bij die gelegenheid werd in de "*Nieuwe Rotterdamse Courant*" de Stormpolder omgedoopt tot "*Stoompolder*". Het was het begin van een ontwikkeling die ook voor het niet bij de scheepsbouw betrokken bevolkingsdeel van Krimpen van belang was. In 1866 werden immers drie van de vier vervoersdiensten over water onderhouden door stoomboten; twee daarvan waren voorzien van schroeven.

Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 0440 85976. De veerpont van Stormpolder naar Kralingse veer omstreeks 1925.

De werkelijke groei van het getal Rijnschepen kwam eerst in de jaren tachtig. In het jaar waarin nieuwe internationale Rijnvaartbepalingen van kracht werden, in 1867, liep bij C. van der Giessen al het eerste ijzeren Rijnschip van stapel. Voorlopig maakte echter één zwaluw nog geen zomer. Het bouwen met ijzer werd in Krimpen eerst in de jaren tachtig gewoonte.

De bloei van de jaren tachtig weerspiegelde zich onder meer in de toevoeging door C. van der Giessen van een extra werf aan het bedrijf, overgenomen van Van Eijkenaar. Naast de oude werf "*De Hoop*" ging in 1883 ook de werf "*De Nijverheid*" voor Van der Giessen werken. De drukte manifesteerde zich in het tegelijkertijd van stapel laten lopen van twee forse Rijnschepen van de beide werven in 1891. Deze schepen maten respectievelijk ruim

700 en ruim 1.500 ton. De op enige afstand van Krimpen verschijnende "*Schoonhovense Courant*" besteedde er zelfs speciale aandacht aan. In de jaren tachtig en de vroege jaren negentig lag het gemiddelde van de bij Van der Giessen gebouwde schepen rond de 700 ton. Dat was waarschijnlijk meer dan bij de werf van Otto.

Geheel overeenkomstig het landelijke beeld was de omstandigheid dat de omvang van in Krimpen gebouwde schepen rond de eeuwwisseling fors toenam. In 1901 bijvoorbeeld werden bij C. van der Giessen twintig Rijnschepen met een gemiddelde van 1.038 ton inhoud per schip te water gelaten. De modernisering werd vanaf 1896, naast de voortdurende uitbreiding en modernisering van C. van der Giessens werven, vooral zichtbaar in de fabriek van C. van der Giessen voor "*Stoom- en andere werktuigen*". Rond 1915 gingen de werven van C. van der Giessen weer zeeschepen bouwen. Concurrentie van andere werven was er nauwelijks meer in Krimpen. Tussen 1911 en 1914 werd er per jaar 20.000 ton geproduceerd. Tussen 1920-1930 werd er gemiddeld per jaar zelfs 30.000 ton op stapel gezet.

Hoe groeide C. van der Giessen naar zijn monopolie in Krimpen aan den IJssel? In de eerste plaats moet men, zeker nog omstreeks 1850, niet in al te hevige concurrentieverhoudingen geloven tussen de zes à zeven Krimpense werven. De goede familieverhoudingen stonden daar in het begin mee borg voor. Zo kregen C. & A. van der Giessen een belangrijke (zeeschip)order toegespeeld door hun zwager en buurman op Stormpolder, Otto. Die gebeurtenis illustreert tegelijk, hoe vol het orderboek voor de Krimpense scheepsbouw toen was.
In de tweede plaats hielden de kleinere werven, zoals die van Van Eijkenaar en anderen, zich vooral met reparatie bezig. Pas in de tweede helft van de jaren zestig begonnen de grotere werven orders voor binnenschepen - het terrein van de kleinere werven - binnen te halen. Tenslotte lijkt vooral gemis aan tijdige modernisering de overige werven in Krimpen in de problemen te hebben gebracht. Zo bleef het bedrijf van Cornelis van der Giessens broer Arie reeds snel na de scheiding van 1859 ver achter. Het bedrijf van Jan en Adrianus Otto had ook met aanpassingsproblemen te kampen.

De grootste concurrent van C. van der Giessens werf, Otto's opvolger Van Duyvendijk, lijkt eerst in 1901 overgegaan te zijn tot modernisering van het bedrijf. In 1908 werd wéér aan verbetering en uitbreiding van dit ogenschijnlijk gezonde bedrijf gedacht. Het bleek een 'reus op lemen voeten'. Na het te water laten van een laatste werkstuk, een stalen sleepkaan van 650 ton, verdwenen de firmanten met de noorderzon. Eerst in 1940 maakte de werf van Van Duyvendijk een herbegin op de oude plaats in de Stormpolder. De scheepsbouwers waren personen van belang in de gemeente. We vinden ze in het derde kwart van de negentiende eeuw terug als ontvanger der gemeente (Jan Otto, 1871), als gemeenteraadslid (Cornelis van der Giessen, vanaf 1858), als wethouder (idem, vanaf 1879). Ook de volgende generatie scheepsbouwers in Krimpen was uitdrukkelijk aanwezig op gemeentelijk bestuursniveau. In 1905 was L.J. Otto gemeenteraadslid, in 1906 was C. van der Giessen jr. wethouder en in 1909 was de kleine scheepmaker J. Buys

gemeenteraadslid. Men vindt in deze reeks namen alle bekende scheepsbouwers behalve de Van Duyvendijks terug. Samen met de werkgevers in de stenenindustrie - waarover in de volgende paragraaf meer, alsook in het hoofdstukje "*Ondernemersclans en -families*" - vormden ze een lokale oligarchie.

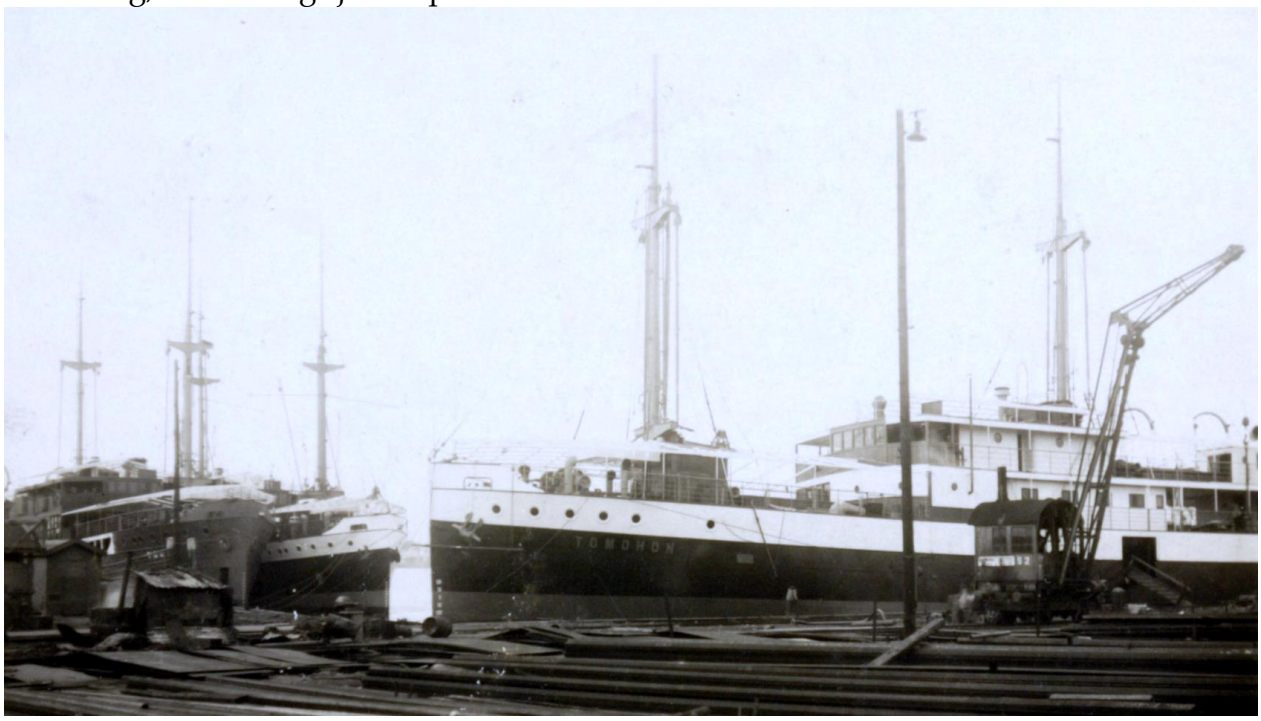
Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 440 329 79. Aakschip Zelden van Pas*, ca. 1910.* Zelden van Pas *werd in 1898 in Krimpen aan den IJssel gebouwd door Wed. van Duyvendijk voor eigenaar P. Pols uit Ouderkerk aan den IJssel.*

De beslissingen van deze oligarchie werden, ondanks zijn economische en politieke macht, niet altijd geaccepteerd. Zoals in 1907 toen 300 à 400 werknemers bij C. van der Giessen het werk neerlegden in een staking om twee cent loonsverhoging per uur. Dit conflict werd opgelost door de tussenkomst van de burgemeester en de metaalbewerkersvakbond. Het tijdstip van de staking is overigens illustratief voor de traag van de grond komende organisatie en de langzame bewustwording van de arbeiders in de Alblasserwaard.

De oligarchie van scheepsbouwers was aan het eind van de eeuw overigens, anders dan een halve eeuw eerder, soms wèl in zichzelf verdeeld, mede als gevolg van de toen de

wel de kop opstekende stevige onderlinge concurrentie. Vanaf het moment dat C. van der Giessen betrokken was bij het opmaken van het gemeentelijk jaarverslag (1879), weigerde de 'jonge' J.A. Otto gegevens de over zijn werf door te geven.

De scheepsbouw maakte het dorp kwetsbaar, zoals hierna zal blijken. Maar toch: de scheepsbouw en de scheepsbouwers vormden slechts een deel van de Krimpense bevolking, hoe belangrijk ze op zichzelf ook waren.



*Scheepswerf van der Giessen aan de IJsseldijk in Krimpen a*an den IJssel omstreeks 1930. *Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 0440-61537.*

Krimpen aan den IJssel II: een snelgroeiend en industrialiserend dorp

In de jaren veertig van de negentiende eeuw beschreef Van der Aa Krimpen aan den IJssel nog als een ambachtelijk-agrarische gemeente, met 900 inwoners, vooral gericht op veeteelt, scheeps-, touw-, steen- en rietmattenproductie. Een heerlijkheid in handen van Vrouwe Anna Bout van Lieshout, douairière van de graaf Van Hogendorp. In de tweede helft van de eeuw zou deze relatief rustige gemeenschap van boeren en ambachtslieden snel veranderen. De groei van de bevolking was evenals die van de scheepsbouw vanaf de jaren tachtig veel sneller dan het daarbij aanvankelijk achterblijvende landelijke of provinciale tempo.
De bevolkingstoename vanaf omstreeks 1855 had mee te maken met de annexatie van Stormpolder. Aan het eind van de eeuw versnelde de groei verder: een verband met de uitbreidende scheepsbouw lijkt duidelijk aanwezig. Wellicht staan ook de hoge vestigings- en vertrekcijfers van Krimpen, alsmede de lage sterfte- en hoge geboortecijfers

van deze plaats in verband met de aanwezigheid van een jong, mobiel '*arbeidersbestand*', in toenemende mate actief in de scheepsbouw. Een hoog vestigings- én een hoog vertrekcijfer. Ongetwijfeld speelt in deze aanzienlijke vertrekcijfers ook de zuigkracht van het dichtbij gelegen Rotterdam een rol.
Het kan zeker niet de stenenindustrie geweest zijn, die mensen aantrok, noch de rietmattenproductie. Evenals de touwproductie verloren deze industrieën in de loop van de tweede helft van de eeuw immers hun betekenis. Het belang van het boerenbedrijf voor de werkgelegenheid liep ook terug. Ter illustratie staan in de tabellen enkele cijfers, o.a. over de rietmatterij. Na een laatste bloei in de jaren 1870-1875 was het in feite gedaan met het rietmatten als ambacht, zeker als men kijkt naar het aandeel van de rietmatters in de beroepsbevolking.

Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 0440 61523. De IJsseldijk ter hoogte van de aanlegsteiger van de stoomboot naar Gouda, die hier aangelegd is, ca. 1900.

Het was ook gedaan met het bedrijf van de steenfabrikanten. In 1876 had de steenfabriek van C. Hoogendijk nog 47 arbeidskrachten, F. Mijnlieff 50, J. Mijnlieff 45. Daarnaast bestonden nog twee andere steenplaatsen met 73 arbeiders en arbeidsters. In 1901 werden alleen nog genoemd C. Hoogendijks steenfabriek met 28 arbeiders en A.C. Mijnlieffs bedrijf met eveneens 28 werknemers.
Intussen bestond in het dorp in ieder geval in 1901, waarschijnlijk al eerder de "*Maatschappij tot bereiding van koolteerproducten*", van Ph. Hoffman. Het aanzien van het

dorp veranderde, zoals uit de vergelijking van de beroepen uit 1849 en 1900 nog eens ten overvloede blijkt (zie de tabellen 26-29).

Naast al eerder gesignaleerde verschijnselen, valt het meest het relatieve wegvallen van de dienstbodes op. Van een dorp met notabelen naar een arbeidersplaats? Inderdaad, er ontstond een arbeidende klasse. Deze zou in de jaren dertig van twintigste eeuw het slachtoffer worden van de eenzijdige economische gerichtheid van de plaats op de conjunctuurgevoelige scheepsbouw vooral. C. Keuken vertelt:

"*In Krimpen aan den IJssel steeg de werkloosheid snel van 64 personen in augustus 1930 via 597 in oktober 1931 tot ruim 800 aan het eind van 1931 op een totale beroepsbevolking van circa 1800 personen. Gedurende de jaren 1931 tot 1935 bleef de werkloosheid ongeveer op dat niveau totdat in 1936 een belangrijke daling optrad. Op 1 januari 1937 waren er nog ruim 500 werkzoekenden en in juni van dat jaar nog 340*."

Op het 'platte land' van de Krimpenerwaard was de werkloosheid - behalve in het (grond)arbeidersdorp Ammerstol en het eveneens op de scheepsbouw gerichte Krimpen aan de Lek - in deze jaren nooit hoger dan 10%. Er was echter wel veel 'verborgen' werkloosheid. Zo had de industrialisatie ook zijn keerzijde.

De familie Smit, de scheepsbouw en het baggerbedrijf

Het was een lid van de hiervoor genoemde familie Smit, C. Smit (1784-1858) die betrokken was bij de stichting en voortgang van een hele reeks werven aan de Noord (Joh. Jonker, F. Kloos, C. van Duyvendijk), aan de Lek (B. Pot, erven Jan Pot, Jan van Duyvendijk) en aan de Hollandsche IJssel (Hoogendijk, Otto, Bakhuizen). Smit was ook betrokken bij de stichting van de werf van J. en K. Smit te Krimpen aan de Lek. In tabel 36 vindt men de cijfers.

Hoewel we jammer genoeg de tonnagecijfers voor de werven van Krimpen aan de Lek missen, valt over deze cijfers voorzichtig wel iets te zeggen. In de eerste plaats lijkt de teruggang van aantal gebouwde schepen vanaf de jaren 1880 iets te maken te hebben met de vergroting van de tonnage per schip (hiervoor al aan de orde gesteld). In de tweede plaats is er het duidelijke overwicht van de bouw voor de binnenvaart (op zichzelf niets bijzonders). In de derde plaats lijkt bij J. en K. Smit vanaf de jaren 1880 de bouw van baggermaterieel steeds belangrijker te worden.

Over een opvallende kapitein en reder uit Krimpen aan de Lek

'In het voorjaar van 1863 stapte Pieter van der Hoog voor het eerst als gezagvoerder aan boord van zijn barkschip '*Sebastiaan Pot*'. Het was een nieuw schip, gebouwd op de werf Gebroeders B. Pot, aan de Kinderdijk in de gemeente Nieuw-Lekkerland, in de Alblasserwaard. De werf lag tegenover Krimpen aan de Lek.

In een advertentie uit die tijd werd het bedrijf als volgt omschreven: '*Gebr. B. Pot, Elshout a/d Kinderdijk. Scheepsbouwmeesters, ijzeren masten. Ra's en Waterketelmakers en Fabriekanten van ijzeren molenroeden en spruiten.*' De werf bouwde in de jaren zestig van de negentiende eeuw nauwelijks meer zeeschepen. In 1864 werkte men nog aan een bark van 756 ton, terwijl in 1865 de kiel gelegd werd voor de '*Antje*', bestemd voor rederij Van Santen.

In Bolnes hadden de gebroeders Pot nog een werf, die tot de grotere ondernemingen behoorde. In de geschiedenis van de werf in Bolnes is het ineenzakken van de Nederlandse zeescheepsbouw terug te vinden. Werd bijvoorbeeld in 1863 nog voor 3.000 ton aan scheepsruimte gebouwd, in 1867 was dat gezakt tot 2.200 ton en in 1868 werd helemaal niet meer aan zeeschepen gewerkt. De werf bestond nog wel, maar bouwde vooral schepen voor de binnen- vaart. Deze gang van zaken is kenmerkend voor de 'grote' scheepsbouw in de aren zestig van de vorige eeuw. De productie van de Bolnesser werf was zeker niet onbelangrijk: in 1867 10% van de totale Nederlandse zeescheepsbouw. De *'Sebastiaan Pot'* en zijn bestemming Het schip waar Van der Hoog het commando over ging voeren was gebouwd in 1863 en mat 746 ton. Was het een groot schip? De gemiddelde grootte van een zeezeilschip was in 1860 580 ton. Ruim tien jaar later waren de schepen een stuk groter geworden: tussen de 1.135 en 2.065 ton. Men kan dus stellen dat de *'Sebastiaan Pot'* er in 1863 zijn mocht. Zoals gezegd was het een barkschip. De twee voorste masten waren van dwarszeilen voorzien, de achterste mast had Iangsscheepse zeilen. Het was geen echte snelle zeiler, zoals de clipperschepen die in die tijd sterk op kwamen zetten.

De bedoeling van de reder was dat het schip op de 'grote Oost' zou gaan varen, met name op Australië en Nederlands-Indië'. Er zou geen vaste route worden gevolgd. In feite was de *'Sebastiaan Pot'* bestemd voor de wilde vaart. Een officiële omschrijving van wilde vaart is: *'de bereidheid van de reder op langere termijn zijn schip iedere soort lading op onverschillig welke route te laten vervoeren*.' Van der Hoog was erg blij met zijn nieuwe commando.

Of de achterblijvende familieleden van de bemanning ook zo ingenomen waren met een nieuw schip voor de Wilde vaart is de vraag. Het is een bekend feit dat door het varen van gevarieerde trajecten de matrozen steeds meer vervreemdden van thuis. Enige zekerheid over het tijdstip van terugkomst was er nauwelijks, het gezinsleven leed daar uiteraard onder. De 'Sebastiaan Pot' was slechts een van de vele Nederlandse schepen die op Nederlands-Indië voeren. In 1841 gingen 321 Nederlandse zeilschepen met een totaaltonnage van bijna 250.000 ton naar de belangrijkste kolonie die We toen hadden. In 1853 is sprake van 539 schepen, met een tonnage van 322.000 ton.

Deze cijfers betekenen overigens niet, dat de Nederlandse scheepvaart bleef groeien. In 1863 was zowel het Nederlandse aandeel in dc zeevaart als de zeezeilvaart in het algemeen op zijn retour. In 1865 kwamen neg 435 schepen voor op dc 'Naamlijst der

schepen die in aanmerking komen voor dc bevrachtingen der Nederlandsche Handelmaatschappij'. Zoals verderop zal blijken regelde deze maatschappij de handel met Nederlands-Indië De totaaltonnages van 1862, 1863 en 1864 waren achtereenvolgens: 279.120 ton, 260.715 ton en 251.882 ton. Het is duidelijk dat het tij minder gunstig werd. De jaren 1865 en volgende waren een moeilijk jaar voor de rederij.

De Dorpsstraat in Krimpen aan de Lek omstreeks 1900. Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 0440 40690.

Rederij Van Santen

De rederij van]. H. van Santen in Krimpen aan den Lek was zeker niet groot. In 1864 had zij twee schepen in dc vaart: de *'Sebastiaan Pot'* onder Van der Hoog en het fregat *'Minister Pahud'* onder kapitein E. Lips. In 1859 waren dat er ook al twee geweest: de barkschepen *'Catharina Maria.'* en *'de Jongejan'*. De *'Minister Pahud'* was ouder en kleiner: gebouwd in 1855, met een omvang van 674 ton. In totaal had de rederij 1420 ton in de vaart. Van Santen was daarmee een middelgrote reder.
In zijn omgeving Woonden nogal wat grotere reders. Fop Smit van Kinderdijk had bijvoorbeeld 5859 ton in de vaart; Murk Lels uit Alblasserdam kwam tot 5485 ton. Veel groei zat er voor Van Santen niet in. In 1867 werd de *'Minister Pahud'* als vermist opgegeven. De reders liepen in die tijd grote risico's. In 1867 raakten niet minder dan 152 schepen uit de vaart. Het grootste deel strandde, leed schipbreuk of werd zonder meer als vermist opgegeven. Het ging daarbij wel om 7 procent van de Nederlandse vloot. Overigens was 1867 geen uitschieter: tussen 1859 en 1867 was het jaarlijks verlies 149

schepen. Van Santen had het echter wel extra moeilijk door na 1867 nog een schip te verliezen. In 1866-1867 bracht de rederij de *'Antje'* in de vaart, een fregat of driemastschip van 756 ton. De *'Minister Pahud'* werd vervangen door de *'Tollens'*, die in 1856 gebouwd was en 711 ton mat. Na enkele jaren werd Van der Hoog kapitein op de *'Antje'*. De drie schepen van Van Santen maten in totaal 2313 ton. De rederij bevond zich daarmee in de middenmoot van de Nederlandse zeezeilreders. De grootste was de K.N.S.M. die bijna 16.000 ton in de vaart had. De 25e plaats werd ingenomen door rederij W. Pont die altijd nog 4.000 ton bezat. In 1870 verging de *'To1lens'* in Indië. Kapitein Muller kreeg een nieuw schip, de bark *'Elisabeth Maria'*, groot 724 ton. Dit schip heette vroeger *'Ida Elisabeth'*, en was in 1856 gebouwd voor de Rotterdamse rederij Willem Ruys en Zonen.
Als we het geheel overzien dan lijkt Van Santen zich ondanks tegenslagen goed gehandhaafd te hebben in moeilijke tijden.

Kapitein Pieter van der Hoog

Op het moment dat Van der Hoog in 1863 voor Van Santen begon te varen, Was hij een jonge man van in de twintig jaar. Er lag voor hem een riante carrière als kapitein en reder in het verschiet. Vergeleken met andere kapiteins bleef hij lang bij de rederij: als actiefkapitein diende hij haar negen jaar. Daarna ontwikkelde hij zich tot een belangrijk reder. In 1879 neemt hij de zaken van Van Santen over. Hij mag zich dan reder noemen van de *'Antje'* en de *'Bastiaan Pot'*. De zaken gingen goed. In 1880 voegde hij de 'Lichtstraal' aan zijn vloot toe, een schip van 1.500 ton, gebouwd voor Fop Smit. De samenstelling van zijn vloot veranderde de daaropvolgende jaren nogal eens, hoewel het tonnage van zijn vloot tot 1891 niet groeide.
Van der Hoog kocht geen gebruikte schepen meet, maar liet nieuw bouwen: de *'Amicitia'* (een ijzeren bark van 1070 ton, in 1885), de *'Anna Aleida'* (een ijzeren bark van omstreeks 1.100 ton, in 1886), de *'Geertrui Aleida'* (een ijzeren bark van ongeveer 1300 ton, in 1889). Van der Hoog was een reder die zeer lang aan de zeezeilvaart vasthield. Ook de wilde vaart bleef zijn belangstelling houden. In de 'oude' 'Maritieme Geschiedenis der Nederlanden' lezen We:

'Daartegenover legden anderen zich omstreeks 1890 juist op de wilde vaart toe en schakelden daarbij eerst op stalen zeilschepen over. Tot deze categorie behoorden reders aan de Lek en Noord als P. van der Hoog, L. Smit 8c Zn, Murk Lels en]. Vroege.'

Omstreeks 1890 begon ook Pieter van der Hoogs vloot te groeien. In 1892 had zijn rederij 6.027 ton in de vaart. De stalen driemastbark *'Martina Johanna'* was juist gereedgekomen als vierde schip van de rederij. Het was een stalen driemastbark van 1.360 ton die als 'traag' bekend stond. In 1893 volgde de stalen viermastbark *']eanette Françoise'* van 2231 ton, de gangbare grootte in die tijd. In 1905 kon Van der Hoog zich zelfs eigenaar noemen van Nederlands grootste zeezeilschip, de *'Geertruida Gerarda'* van 2.405 netto registerton. Deze laatste twee schepen waren gebouwd bij J. en K. Smit in Van der Hoogs

woonplaats: Krimpen aan de Lek. Inmiddels was de teruggang in de zeezeilvaart niet meer te stuiten.

Uit zijn door Anne Doedens en Liek Mulder uitgegeven brieven (zie de literatuurlijst) blijkt dat Van der Hoog een zuinig man was, soms op het overdrevene af. Zo was hij geen lid van een zeemanscollege. Door het betalen van een entreegeld en een jaarlijkse contributie kregen de leden - alleen scheepsofficieren - aanspraak op een uitkering bij ziekte en steun voor de gezinsleden bij overlijden. Was de collegialiteit voor Van der Hoog te duur? Het lijkt erop. Zijn naam komt men namelijk niet tegen in de papieren van het Dordtse '*Collegie tot Nut van Handel en Zeevaart*' of het Rotterdamse '*Collegie tot Nut der Zeevaart*', in tegenstelling tot die van zijn collega-gezagvoerders bij Van Santen die wél lid waren. Zou deze spaarzaamheid hem geholpen hebben bij het vergaren van kapitaal voor eigen schepen?'

Hoofdstuk III: Schoonhoven en de goud- en zilverindustrie tussen 1815 en 1940. Een stagnerend ambachtscentrum.

Schoonhoven in de negentiende eeuw

"*In Schoonhoven zijn aan boord gekomen twee koeienkooplui met katoenen stofjassen over de arm, maar wet een duffelse bonker aan*". [Herman de Man, Stoombootje in de Mist.]

"*Van Schoonhoven kende hij* [een in Schoonhoven ingekwartierde officier, A.D.] *nu het hele familieleven van den burgers al, de hele vuile was bovendien. Machtig interessant was dat niet. Hij waakte ervoor, niet verstrikt te raken in de partijschappen; want er waren natuurlijk oude veten in dat wereldje die in dwaze passie* [de roes van de 'barre winter van negentig' A.D.] *levend werden gehouden. Maar hij meende, dat dit vegeterende volkje z'n oude vergeelde en vergoorde vijandelijkheden best zonder hem kon blijven voeden. Wat hem betreft, vreten ze elkaar op bij het dessert: die notarissen en hun nasleep van vrouwen en dochteren*." [Herman de Man, De barre winter van negentig.]

In het 'stille' hart van het waardengebied, alleen geografisch centraal, lag dit kleinburgerlijke Schoonhoven. De citaten uit het werk van Herman de Man aan het begin van dit hoofdstuk geven een beeld van de stad Schoonhoven omstreeks 1890-1900 als een boerenstadje, met een afgesloten op zichzelf gerichte kleinsteedse elite, levend in een 'met krantenpapier dichtgeplakte' wereld. Het was slechts een klein deel van de 'waarheid' van deze stagnerende gemeenschap.

Er was onmiskenbaar sprake van stagnatie. Door de handen van de Schoonhovense goud- en zilversmeden ging echter in dezelfde tijd een groeiende rijkdom. Het verhaal achter deze tegenstelling is ingewikkeld. (Zie voor de demografische gegevens m.n. tabel 30-34.) De stilstand blijkt al uit de bevolkingscijfers: uiterst trage groei, sterk tot zeer sterk achterblijvend bij de provincie Zuidholland en bij de Nederlandse bevolkingsgroei in het

algemeen. Tussen 1859 en 1869 neemt de bevolking ogenschijnlijk fors toe, de oorzaak: is echter dat zich in de stad aan de Lek een garnizoen met enige honderden soldaten vestigt. In het tweede decennium van de twintigste eeuw zet zelfs absoluut verval in. Nadere beschouwing van geboorte-, sterfte- en migratiecijfers geeft een eerste inzicht in het 'hoe' van deze stagnatie.

"Oude Haven en waag" te Schoonhoven. Streekarchief Midden-Holland.

Schoonhoven was een stad met een zeer hoge sterfte die hoger was dan in provincie en land. Opvallende uitschieters waren de zeer ongezonde jaren 1859, 1866 en 1877. Tot 1891 overtrof het aantal geboorten weliswaar het landelijk gemiddelde, maar lag duidelijk lager dan het gemiddelde van de provincie Zuid-Holland. Vanaf 1906 zakte het geboortental definitief onder de landelijke cijfers: de stad moet langzaam maar zeker tekenen van vergrijzing zijn gaan vertonen. Het geboortenoverschot, het verschil tussen geboorte en sterfte, was lange tijd erg laag, met een opvallende uitzondering in de jaren 1871-1875.
In die periode was er sprake van grote voorspoed. Vanaf 1886 liep het Schoonhovense geboortenoverschot beter in de pas met het landelijke cijfer.

Het stadhuis van Schoonhoven. Streekarchief Midden-Holland.

Dat er in Schoonhoven sprake is van excessieve cijfers in demografisch opzicht, kan onder meer hieruit blijken, dat het vertrekoverschot voor heel Nederland en voor Zuid-Holland in de jaren 1850-1890 op resp. 0,5 en 2,1 per duizend lag. Schoonhoven kwam tot 5,7 per duizend. De grote mobiliteit leek vooral vorm te krijgen vanaf 1881: tijd van crisis in de voornaamste nijverheid die de stad kende: de goud- en zilverbewerking. Merkwaardigerwijs overtrof het vestigingscijfer aanvankelijk nog het vertrekcijfer.
Eerst jaren na het inzetten van de genoemde crisis draaide dit om en kwam er een negatief migratiecijfer. Het was een belangrijke oorzaak van de demografische achteruitgang in de twintigste eeuw. Het garnizoen groeide niet en droeg er niet toe bij de achteruitgang te stuiten.
Stagnatie en grote beweeglijkheid van een bevolking die vooral met een in omvang toenemende goud- en zilverproductie bezig was: het vraagt om onderzoek. Onder meer door vergelijking van de historische gegevens over ambacht en nijverheid in de stad, krijgen we een beeld van de economische verschuiving ten gunste van middenstand en goud- en zilverambacht.

Het gebouw waar de "Waarborg" van Schoonhoven gevestigd was. Streekarchief Midden-Holland.

Uit een overzicht uit het jaar 1800 blijkt, dat de stad vlak voor de Bataafse periode een grote zeildoekfabriek kwijt was geraakt, die werk bood aan 500 mensen. In de negentiende eeuw vernemen we hier niets meer van. De zalmvisserij waarvan in 1800 sprake was, was reeds in verval In 1843 bleken er in Schoonhoven nog twee zalmrokers te wonen. In 1800 was eveneens sprake van een markt voor kaas, boter en hennep. In de jaren veertig van de negentiende eeuw werd gesproken over enige miljoenen ponden hennep die ter Schoonhovense waag werden gebracht. In 1875 ging nog maar ruim een half miljoen kilo hennep door Schoonhoven. Later horen we niets meer over hennep. Zowel in 1800 als in 1816 was er nog sprake van aardewerkfabrieken vooral voor pijpen. Deze kwamen in 1819 niet meer voor. In het verslag van 1800 werd merkwaardigerwijs geen melding gemaakt van de goud- en zilverindustrie die men op dat moment reeds minimaal drie eeuwen in de stad gekend moet hebben.
Overheersend lijkt het ambacht van goud- en/of zilversmid in de Franse periode niet te zijn geweest. In 1807 werden nog maar 15 werkmeesters met 30 knechts genoemd; in 1812 waren het er echter weer meer.

Het edelsmeedbedrijf Mesker. Streekarchief Midden-Holland.

Na de Franse tijd verkeerde de stad in slechte toestand. Dat kwam bepaald niet alleen door het opheffen van de vestingstatus of de aanslag die de aanwezigheid van Russische en Pruisische troepen op het stadsbudget pleegden. Alleen een leerlooierij en de loodwitfabriek die in feite nog steeds bestaat, floreerden. Men sprak in 1816 over dreigend verval van de scheepvaart als gevolg van de economische stagnatie. In de zilverbranche ging het niet goed. Een sterk remmende factor was de afwezigheid van een rijkscontrole en -belastingkantoor voor goud- en zilverwerk, een "*Waarborg*". Men was genoodzaakt voor controle naar Utrecht te reizen. Er klonken klachten over flink wat 'beunhazerij' die de 'branche vervuilde'.
Toch nam de goud- en zilverindustrie in 1816 een weer wat sterkere positie in: er bleken toen weer 30 werkmeesters met 148 man personeel te zijn. Met opzet wordt het woord man gebruikt: in de goud- en zilverproductie was voor vrouwen, behalve als winkelierster, volstrekt geen plaats in de gehele periode. Hoe slecht het met de stad gesteld was vlak na de Franse tijd. bleek ook hieruit, dat in 1816 voor bijna 130 van de ongeveer 450 Schoonhovense panden geen belasting op de huurwaarde opgebracht kon worden. Het jaar 1819 was gunstiger voor de stad. Uit het economisch overzicht blijkt de dan zeker overheersende rol van de, goud- en zilverindustrie. (zie tabel 35.)

Uit de cijfers van 1819 rijst een beeld op, van een stad van middenstanders die dreef op de economische kurk van de goud- en zilververwerking. In de volgende jaren zou dit beeld steeds duidelijker worden. Na de vestiging van de "*Waarborg*" in 1837 zijn de gegevens over dat groeiende belang ruimschoots terug te vinden. Ik heb ze aangevuld met informatie uit de stedelijke jaarverslagen.
Men moet zich er echter voor hoeden in een zo vroege fase als het jaar 1819 het belang van de Schoonhovense goud- en zilverindustrie landelijk, hoe gewichtig ook, te overdrijven. In 1819 waren er in het gehele Verenigd Koninkrijk van Willem I 947 goud- en zilversmeden met 1175 arbeidskrachten; in het Noorden waren de getallen 609 en 801, in Zuid-Holland 100 en 386. Alleen in de provincie kan de stad een bijna-meerderheidsaandeel claimen. Het beeld dat hierboven geschetst is, zou in grote trekken tot diep in de twintigste eeuw blijven bestaan.

Een zilversmid aan het werk (bij de firma Hooykaas). Streekarchief Midden-Holland.

Een zilversmid aan het werk. Streekarchief Midden-Holland.

Een onderdeel van het beeld van Schoonhoven was, dat nieuwe bedrijven - buiten de goud- en zilversector - op langere termijn niet overleefden. Zo had de stad in 1848 een vrij belangrijke koperindustrie, gevolg van Indische orders. Er waren 29 mensen als koperslager werkzaam. In 1876 waren het er 27, in 1887 16, in 1896 6. In de twintigste eeuw verdween het ambacht geheel. De in de jaren vijftig van de negentiende eeuw in het oude "*Arsenaal*" gevestigde tapijtweverij verdween. In het begin van de jaren zestig word het nieuwe garnizoen in het gebouw gevestigd. Een in de jaren zeventig en ook nog in 1885 in de gemeenteverslagen voorkomende steenfabriek met zestien arbeidskrachten was in 1889 verdwenen. In de late negentiende/vroege twintigste eeuw werd een vernisfabriek in de stad gevestigd; al eerder waren er enige sigarenfabrieken in de stad gekomen. Alleen de lak- en vernisfabriek zou een lang leven beschoren zijn.

Een bejaarde zilversmid in zijn werkplaats. Streekarchief Midden-Holland.

Het beeld van de stad Schoonhoven is ook het beeld van een boerenstad met een niet zo grote maar voor de omgeving belangrijke middenstand. De stad was immers ook markt- en bestuurscentrum, zij het alweer voor de onmiddellijke omgeving. Het hoort bij het beeld zoals dat wordt geïllustreerd door de tol- en huurlijst van stedelijke gebouwen en andere onroerende goederen in 1871 (zie tabel 36.)

Het overzicht van ondernemers en arbeiders in Schoonhoven in 1843 en 1885 wijkt niet sterk af van wat we in 1819 constateerden. De metaalsector, buiten de goud- en zilverfabricage, liep terug. De levensmiddelenproductie en -handel schommelde nogal, terwijl de kleding- en schoennijverheid afbrokkelde. Overheersend bleef de goud- en zilverbewerking (zie tabel 37). Het zou ook in de jaren tot aan de Tweede Wereldoorlog niet veel anders zijn.

Het ander aspect van het beeld – naast dat van goud- en zilverstad, markt, middenstands- en bestuurscentrum – betreft de geringe omvang van de bedrijven. Dit veranderde niet in 'onze' periode. Hier volgt een voorbeeld uit 1906. In dat jaar hadden de 68 winkels buiten de goud- en zilversfeer samen 129 personeelsleden in dienst. Er waren slechts vijf grotere bedrijven met meer dan vijftien personeelsleden: de sigarenfabriek van Valk met 64, de

loodwitfabriek met 25, de zilverfabriek van Hooykaas evenals de drukkerij van de "*Schoonhovensche Courant*" met 18 en de lak- en vernisfabriek met 17 personen in dienst.

De economische steunpilaren: goud en zilver.

"*De voornaamste bestaansgrond moet gelegen hebben in de aanwezigheid van een welvarende landbouwomgeving. want telkens leert men in oude geschriften over het verband van den bloei in den landbouw en die van de goud- en zilver-industrie*." [Honderd jaar Keurkamer.]

"*Ge moet weten, er waren veel zilversmeden, trouwens die zijn er nog, al is 't edele bedrijf dier kunstige handwerkslieden door den tijd ook al vermachinaald* [...] *Als nu vroeger een paartje trouwen ging, dan trok het weken tevoor met een vollen geldzak naar 't zilversmidsstadje, om er een keuze te doen uit de voorradige vormen. Zij gaven den vervaardiger dan persoonlijk last tot het slaan der couverts en als erkentelijkheid voor de klandizie, werd het paar een pierewaaiersdag aangeboden in open gerij*". [Herman de Man, Hollanders komt naar het water.]

Door alle sombere verhalen over de Schoonhovense nijverheid wordt de aandacht als vanzelf getrokken naar wat bleef: de middenstand en de goud- en zilverindustrie. Ondanks de indruk van verandering die door het woord "*vermachinaald*" in het citaat van Herman de Man wordt gewekt, ontstond in deze belangrijke edelsmeedkunst geen grootbedrijf: kleine mensen met een karig loon, huisnijverheid en maar een enkel middelgroot bedrijf: dat is het beeld voor de hele periode.

Hoe belangrijk deze goud- en zilverindustrie voor het economisch reilen en zeilen van de stad en omgeving was, is te zien in de archieven van het in 1837 in Schoonhoven gevestigde "*Kantoor van de waarborg voor goud en zilver*". Deze instantie controleerde de kwaliteit van de producten en verzorgde de belastingheffing voor de bedrijfstak. Het vervolg van mijn verhaal begint dan ook in 1837.

De goud- en zilverproductie

Schoonhoven was of werd in de negentiende eeuw het goud- en zilvercentrum bij uitstek in Nederland. In de jaren zeventig van de negentiende eeuw kwam uit de stad 10% van de totale belastingopbrengst die de fabricage van gouden en zilveren voorwerpen gaf, veertig jaar later was dat nog steeds 9%. We beschikken over de complete belastingcijfers voor de periode 1837-1940. In de cijfers van de productie van gouden en zilveren voorwerpen valt het grote overwicht van de waarde van het verwerkte zilver op. Verder is te zien dat er na 1881 een forse inzinking in de edelmetaalindustrie merkbaar wordt (zie de tabel 8).

Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 0440 85845. De zilversmid Gerrit Brandwijk met zijn personeel in de werkplaats (hoek Lopikerstraat/Wal, omstreeks 1900.

De grote rol van het zilver had mede te maken met de productie van "*burgers- en boerengoed*" van minder gewicht, om de prijs voor de klant betaalbaar te houden. De gevonden gegevens zeggen op deze wijze niet alleen iets over de economische groei van de goud- en zilverproductie, maar ook over de koopkracht van een groot deel van de bevolking: de boerenstand, de kleinere burgerij en de 'gedienstigen'. Van deze vermindering van gewicht is, klagenderwijs, al sprake in 1846. Daarna in bijvoorbeeld 1862 en 1865. De kennelijke teruggang in koopkracht vanaf 1881 heeft zonder meer te maken met de landbouwcrisis van de jaren tachtig van de negentiende eeuw.

In de tweede plaats vallen de hoge belastingcijfers op. De belastingopbrengsten dalen. Het is goed zichtbaar in de jaren tachtig. Deze daling verloopt echter niet zo snel als de verwerkte hoeveelheden edel metaal. Dat was een gevolg van de belastingheffing per vervaardigd object. Het vestigt de aandacht op de gewichtsvermindering per sieraad: men kon zich minder permitteren. Overigens is er een continu proces van gewichtsvermindering gemiddeld per geproduceerd voorwerp gedurende de gehele periode 1838-1940.

Wanneer we de verschillende pieken en dalen in de tabellen bekijken en ter verklaring vergelijken met andere gegevens, blijkt het volgende. De teruggang van 1841 en volgende was het gevolg van het vertrek van de grote edelsmid Littel en van de "*slechte tijdsomstandigheden*". Het herstel van het volgende kwintet jaren, met name vanaf 1849, werd toegeschreven aan de goede ontwikkeling van "*landbouw en nering*". De in 1851 inzettende bloeiperiode, durend tot ongeveer 1865, werd toegeschreven aan de overkomst van Amsterdamse goudsmeden en een vergrote vraag door de "*welstand*" van een deel der bevolking, met name de midden- en lagere groepen. Over de slechte jaren die volgden werd het volgende geschreven: "*Plotseling kwam een terugslag, te wijten aan mindere voorspoed in den landbouw, tengevolge van ziekten onder menschen en vee*." De uitgebroken veetyphus lijkt inderdaad een factor van belang. Daarnaast speelde mee, dat de jaren 1865-1867 voor brede lagen van de bevolking slechte jaren waren.

Eind jaren zestig was reeds iets van de forse groei merkbaar die leidde tot de bloei in de periode 1870-1875, waarschijnlijk mede een gevolg van de economische opleving na de Frans-Duitse oorlog. In de tweede helft van de jaren zeventig kondigde zich echter weer de naderende teruggang aan, een gevolg van de agrarische crisis. Een crisis die zich in veeteeltgebieden wat minder en later deed voelen, maar die toch niet zonder effect was. In de woorden van de Lekkerkerkse boer Klaas Boon:

"*De laatste 80-er jaren en de daaropvolgende negentiger jaren gaven een groote inzinking te zien op allerlei gebied: was het van 1870 af een oploopende tijd geweest, na 1886 kwam er een groote val* [van de ...] *Kaasprijzen* [...] *de prijzen van het vee, alles zakte geducht* [...]. *Door de lage veeprijzen daalden de landerijen sterk in waarde*."

Boon was echter niet correct over het begin van de crisis. Zo was er in 1878 al sprake van lagere opbrengsten in de goud- en zilverindustrie door geringere welvaart onder de boeren. Elders leest men:

"*Toen in 1880 de veepest uitbrak en de boerenstand als afnemersgroep wegviel moesten een dertigtal (25%) werknemers hun zelfstandigheid of hun beroep opgeven*."

Deze ontwikkeling die ongunstig was voor de stad, was met name. merkbaar in de jaren 1881-1895. Zij werd nog versterkt door smokkel van 'illegale' gouden en zilveren voorwerpen en concurrentie van buitenlands zilver. Men kan niet zeggen dat de Schoonhovense edelsmeden de uitdagingen onbeantwoord lieten. Zo werd in de export naar het buitenland een remedie gezocht. Men probeerde men ook bij te blijven door de productie van gewilde artikelen als Zeeuwse knoppen en namaak antiek, waar vooral in Amerika veel vraag naar was.

"*In de jaren dat het 'Zeeuwsch' modeartikel was, passeerden wekelijks (let wel: wekelijks!) 5000 à 6000 hoedenpennen en even zoovele paren oorknopjes de keurkamer. Dat is 250.000 à 300.000 per jaar*."

In 1898 werden 63.576 gouden en 518.794 zilveren voorwerpen bij de "*Waarborg*" gebracht ter stempeling: het 'imitatiemateriaal' maakte een belangrijk deel daarvan uit. De uitvoer van bewerkt zilver was fors en bedroeg in 1891 1.500 kilogram.

Zoals uit de cijfers blijkt, leidde een en ander niet tot een blijvend herstel van de groei. Men haalde de landelijke economische groeicijfers niet. Er was hooguit een neiging naar herstel aan het einde van de negentiende eeuw. Ook de pogingen om door middel van export naar het buitenland de teruglopende binnenlandse vraag op te vangen faalden op langere termijn (zie tabel 40).

De achterblijvende productiecijfers uit de laatste decennia van de negentiende eeuw werden nauwelijks goedgemaakt door de export over de grenzen. Die groeide aanvankelijk sterk, maar de aanmaak van modeartikelen begon in het begin van de twintigste eeuw te stagneren. In 1910 was nog maar sprake van 140.000 hoedenpennen en 80.000 paar Zeeuwse knoppen. Het wegvallen van de export tijdens de Eerste Wereldoorlog drukte de forse productiecijfers niet werkelijk. De vraag naar 'waardevaste' zilveren en vooral gouden artikelen deed de stad in deze jaren juist floreren en bracht voor de goud- en zilverindustrie goede tijden, zeker tot 1930. Topjaren waren 1911 en 1930, daljaar bij uitstek was 1921. De oorzaak van die bloei werd echter niet toegeschreven aan algemene economische omstandigheden:

"*Bij deze cijfers zij opgemerkt dat de zilverindustrie zich ondanks de malaise in het bedrijfsleven, op peil heeft gehouden, dank zij vooral de organisatie op vakvereenigingsgebied*". [Honderd jaar Keurkamer.]

(In dit citaat wordt gedoeld op de in 1862 opgerichte "*Nijverheids-vereeniging*" die in feite het oude ambachtsgilde opvolgde, zij het met een tussenpoos van bijna driekwart eeuw.)

In 1931 begon ook voor de Schoonhovense goud- en zilverindustrie de teruggang als gevolg van de crisis, met een dieptepunt in 1935. Herstel trad in 1937 in. In dat jaar heette het van het stagnerende stadje:

"*Noch bij de nadering over de majestueuze Lek. noch van uit het leuke lokaalspoortje, noch tussen de wilgen van de ongerepte Vlist, hebt ge ook maar een aankondiging kunnen vinden, hebt ge ook maar een goud- of zilveraanprijzing kunnen ontdekken*. [In Schoonhoven zelf duiden …] *noch groote fabriekscomplexen, noch showrooms noch glanzende etalages, noch juwelierswinkels* [...] *aan, dat hier, in dit kalme stadje, midden in het polderland, ongeveer een vijfde van de productie van ons geheele land aan zilveren tafelgerei* [...] *tot stand komt*." [Schoonhoven. Stad der Edelmetaalbewerkers.]

De omvang van de bedrijven

Er is nog één vraag blijven liggen: welk verband bestond er tussen de stagnerende bevolkingsgroei en de aanwezigheid van een zeer gespecialiseerde goud- en zilverindustrie? Gesteld kan worden, dat het niet aan groei ontbrak in het bedrijf der edelsmeden. Die groei lijkt echter achter te blijven bij de landelijke groeicijfers voor bedrijvigheid met een '*trekpaardfunctie*'. Deze stimulerende functie nu had de goud- en zilverproductie niet en kon ze ook niet hebben.
Dat lag niet in de eerste plaats aan de inspanningen en het gebrek aan expansiedrang van de ondernemers. De reden was vooral dat goud- en zilverproductie geen andere, ondersteunende industrie aantrok. Zo werd geen economische basis voor de groei van de bevolking geschapen.
In de tweede plaats lijkt het gebrek aan visie van plaatselijke ondernemers mee te spelen. Grote bedrijven kwamen immers niet van de grond: deze hadden mensen aan kunnen trekken en de groei bevorderen.

Er waren wel enkele grote meesters, maar hun aantal valt tegen, evenals het aantal knechts in hun dienst. Willem Littel (1814-1861) had soms veertien mensen in dienst en was een van de grootste in de vroege negentiende eeuw met een door hem te betalen keurloon van 1.500 à 2.300 gulden. Johan van den Berg werkte in 1853 met tien knechts; Pieter van Gelderen (1819-1842) met negen mensen. De firma Denekamp, opgericht door Eliaser Efraim Denekamp, eveneens een van de grotere ondernemingen, stopte in 1870. Jan Meijer, vanaf 1877 koopman in zilver, had in ieder geval een omvangrijke verkooporganisatie opgebouwd. In de twintigste eeuw waren het de namen Hooykaas, Greup en De Pleyt die opvielen. De firma Hooykaas had in respectievelijk 1906, 1916, 1921 en 1926 achttien, achtendertig, veertig en negenendertig mensen in dienst. Greup had in 1911 zevenendertig werknemers, De Pleyt in 1916 twintig, in 1921 negentien en in 1926 achttien.

Echte grote bedrijven met een aanjaagfunctie of een aanzuigende werking voor arbeiders waren er echter niet. De Schoonhovense edelsmid was in verreweg de meeste gevallen een kleine zelfstandige met een enkele knecht en jongen in dienst. In 1910 was er sprake van een dertig à veertig bazen met 100 knechts in dienst. Hier raken we echter op het terrein van de leef- en werkomstandigheden van de 'producenten'.

De producenten

"*Met dat al gaf het 'luxe-vak' voor velen een schamel bestaan. Werkdagen van 16 uur waren geen zeldzaamheid. De oude, grijze kerels met hun karakteristieke koppen kunnen er nog van vertellen hoe zij al om zes uur 'op den winkel' (werkplaats was 'winkel') waren, hoe zij den avonds te zeven,*

acht, negen uur eindigden, met tweemaal een uur schaften." [Schoonhoven. Stad der Edelmetaalbewerkers]

De negentiende eeuw staat zeker niet bekend als een eeuw van voorspoed voor de goudsmeden. Meer werk voor producten van minder allooi tegen gelijkblijvende of dalende lonen: het is een klacht die men in de verslagen van de "*Waarborg*" vanaf de jaren vijftig nogal eens tegenkomt. vooral van de kant van de de werknemers. De goud- en zilversmeden hadden een karig bestaan. Dat gold zeker voor de knechts, maar in zeker opzicht ook voor de bazen. In 1816 kon men in de stad fl. 4,-. per week verdienen als edelsmid. Dat was evenveel als iemand in de lijnbanen van Oudewater in handen kreeg en zelfs minder dan wat een arbeider in de scheepsbouw, steenfabrieken of mattenvlechterij van Stormpolder verdiende. Rond 1880 bleek het weekloon op 6 à 7 gulden te liggen, rond 1910 op fl.8,-. Ter vergelijking: een IJsselsteinse hoepmaker kon in 1905 al tussen de acht en tien gulden per week verdienen. Het was, althans in de zomer, eveneens financieel aantrekkelijker, zowel in 1816 als in 1910, om landarbeider dan edelsmid te zijn.

De eerlijkheid gebiedt echter te zeggen, dat niet iedere edelsmid 'op zijn stek' bleef. Naast een groep vast gevestigde edelsmeden die doorgaans ook een echte winkel hield, waren er lieden die een of ander 'combinatieberoep' in de goud- en zilvernijverheid hadden, rondreisden of wel 'de boer opgingen'. Ik telde in de negentiende eeuw 359 lieden die op een of ander tijdstip goud- en/of zilversmid waren. Daarvan was 15,9% reizend of had een reizende knecht in dienst en verliet 18,1% uiteindelijk voorgoed de stad.
Mogelijk is dit ook een verklaring voor de hoge vestigings- en vertrekcijfers van de stad zoals hiervoor geconstateerd is. In ieder geval werd in de gemeenteverslagen uit het vierde kwart van de negentiende eeuw over de daaruit voortvloeiende administratieve problemen geklaagd, hoewel de goud- en zilverwerkers niet met name als veroorzakers genoemd werden. Daarnaast lijkt het garnizoen, dat gemiddeld minder militairen kende dan er edelsmeden waren, een factor ter verklaring van de beweeglijkheid.

Van de 359 hiervoor genoemden, had 14,2% een 'combinatieberoep' binnen de goud- en zilverbranche, 3,1% erbuiten. Dit alles kan de armoe enigszins verlicht hebben. Want die armoe was er. Ook al blijkt dat maar bij 2,8% van de 359 daarvan duidelijk sprake is. Het percentage rijke 'werkmeesters' bleek eveneens 2,8% te zijn.
Armoe was er voor Hendrik van Baaren die aan het eind van de eeuw zou eindigen als oppasser in een militair hospitaal. Bij het opvragen van zijn meesterteken bleek

"*alles door armoede* [...] *teloor* [te zijn] *gegaan. Oud en zeer bekrompen in vermogen zijnde heeft hij zijn meesterteken niet meer kunnen vinden; vermoedelijk tussen de oude stampen geraakt*."

Armoe was er voor Johannes Bartel die in 1855 wegens valsheid in geschrifte werd veroordeeld. Hij werd "*uit hoofde van onvermogen*" vrijgelaten.

Armoe was er voor de zeventien werkmeesters (4,7%) die stopten maar weer opnieuw begonnen; voor een groot deel van de vijftien edelsmeden (4,2%) die Schoonhoven verlieten om later weer terug te keren of voor dede 65 personen (de reeds genoemde 18,1%) die vertrokken om nooit meer in Schoonhoven terug te keren.

Men kan die armoe terugvinden in de bedelingscijfers. Voor de jaren 1852-1865 zijn ze bekend. Ze geven tevens een indruk van de werkloosheid (zie tabel 41). Er lijkt enige relatie te bestaan tussen het dalende aantal bedeelden en de stijging van het aantal mensen dat werkzaam was in de goud- en zilverindustrie. Daarbij dient bedacht te worden dat de permanent bedeelden voor ongeveer de helft werkloos waren.
Deze gegevens verschaffen echter geen echt inzicht in de armoe en werkloosheid onder de edelsmeden. Er was immers een sterk versluierende factor: wie bij een baas op straat kwam te staan begon als zelfstandig meester en wie het als werkmeester niet redde probeerde het als knecht. Het volgende citaat uit omstreeks 1910 getuigt daarvan. Het geeft eveneens een inzicht in de groeiende afhankelijkheid van de edelsmeden van de grote goud- en zilverhandelaren in en buiten Schoonhoven:

"*Werkloosheid van eenigen duur komt niet voor, wat zich laat verklaren uit de omstandigheid, dat ontslagen knechts zich zonder veel moeite als baas installeren en voor hun product afzet vinden, omdat zij gedwongen zijn te verkoopen en dan den prijs te laten zakken*." [Verslag Directie van den Arbeid over de Huisindustrie. II.]

Van de 359 negentiende eeuwse goud en zilverwerkers steeg 23,4% van knecht naar de positie van meester en daalde 6,1% (22 personen) minstens eenmaal de sociale ladder af van baas naar knecht. De sociale mobiliteit onder edelsmeden de gehele eeuw door heeft als voornaamste oorzaak de onzekere, armelijke bestaansgrond die het ambacht bood.
Tegen deze armelijke achtergrond is de geringe criminaliteit in deze beroepsgroep verbazingwekkend. De verleiding was tenslotte groot: goud en zilver waren kostbaar. In totaal werd in onze telling maar elf maal 'illegaal' gedrag (oplichting, diefstal etc.) aangetroffen: slechts 3,1% van het totaal aan overtredingen en misdrijven in de stad.

De geringe afstand tussen baas en knecht, de kennelijk grote eerlijkheid: het waren maatschappelijk opvallende verschijnselen onder de goud- en zilversmeden. Even opmerkelijk was de haast totale afwezigheid van vrouwenarbeid. In 1910 luidde het:

"*Vrouwenarbeid behoort tot de hooge uitzonderingen. De weduwe van een baas zet het bedrijf voort met eenige knechts en poetst af en toe*." ["Verslag Directie van den Arbeid over de Huisindustrie", III.]

De vrouwelijke ondernemers, die haast noodgedwongen zelfstandig werkten, vormden slechts een kleine groep: 21 van de 359.

Pogingen om de stilstand te doorbreken: Vesting en garnizoen: afbraak of nieuwe kansen?

Evenmin als men het edelsmedengilde gebrek aan initiatief kan verwijten, treft dit verwijt het stadsbestuur. Toen de status van vestingstad in de negentiende eeuw verdween, zette het stadsbestuur zich in om de gevolgen daarvan te bestrijden door het garnizoen voor de stad te behouden.

Het volgende citaat geeft enig inzicht in de landelijke ontwikkelingen betreffende vestingsteden.

"*In 1808 droeg koning Lodewijk Napoleon de vestinggrond van Arnhem kosteloos aan de stad over ten behoeve van de aanleg van een wandelgelegenheid rond de stad naar Frans voorbeeld. In Frankrijk was de ontmanteling van stedelijke vestingwerken reeds in volle gang. Ook andere Nederlandse steden kregen toen vestinggronden in eigendom.*

Tot 1874 verschenen er van regeringswege enkele wetten en Koninklijke Besluiten die de vestingstatus van de Nederlandse steden regelden. Wetten van 1814 en 1853 omschreven precies wat wel en wat niet toelaatbaar was in verband het benodigde 'vrije schootsveld'. *In 1854 kwam er een K.B. waarin nog slechts aan 25 steden de vestingstatus werd vergund. In 1874 werd de* 'Wet tot Regeling en Voltooiing van het Vestingstelsel' *aangenomen. Zeven gemeenten, later gevolgd door de overige achttien, werden vrijgesteld van het* 'respecteren en onderhouden' *van de vestingwerken*." [A. van der Gracht en F. Rumphorst, Hoorn ontmanteld.]

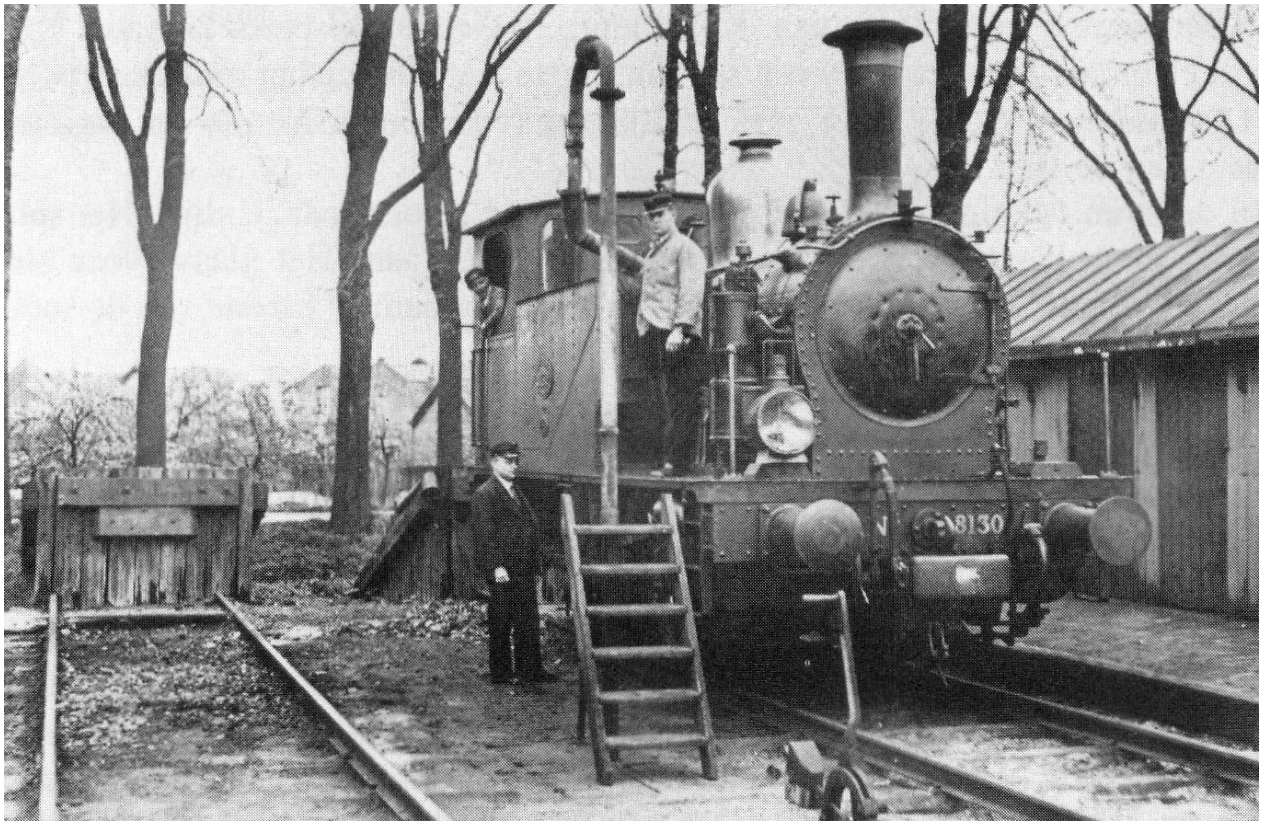
Vanouds was Schoonhoven een vestingstad van betekenis. Aan deze situatie kwam, op grond van de in het citaat genoemde wet, in 1816 een eind. In hetzelfde jaar lag er reeds een verzoek om een garnizoen in de stad te mogen vestigen. De beëindiging van de '*vestingstadstatus*' was snel gerealiseerd, de verhoopte komst van een garnizoen niet.
In 1815 al had koning Willem I de stad toestemming gegeven kazernes te verkopen om schulden te delgen die waren opgelopen in de Franse tijd en onmiddellijk daarna. Het zou tot 1826 duren eer de oude vestingwerken in handen der gemeente zouden raken. De volgende jaren gaven verkoop en afbraak van het grootste deel van de oude vesting te zien: iets dat in vele Nederlandse steden omstreeks deze tijd geconstateerd kon worden. De stadspoorten bleven echter nog enige tijd behouden. Eerst in 1862 werden de Kruispoort, de Vrouwenpoort en de resterende stukken van de Lopikerpoort afgebroken.

In hetzelfde jaar werd in de stad de "*Artillerie-Instructie-Compagnie*" in garnizoen gelegd.
Noch de afbraak van wallen en muren noch de vestiging van het garnizoen hebben de groei van de stad wezenlijk beïnvloed. Hierin verschilt Schoonhoven niet van belangrijke garnizoenssteden als Harderwijk of Gorinchem. De twee tot driehonderd militairen die vanaf 1862 in Schoonhoven bivakkeerden hebben ook op de stedelijke economie geen echt positief effect gehad. Dat gold trouwens ook voor een andere, belangrijke, garnizoensstad in het waardengebied: Gorinchem. De vier- tot zeshonderd militairen die deze laatste

stad al in de eerste helft van de eeuw telde deden de stad niet echt groeien. Voor Gorinchem kwam eerst echte expansie vanaf de jaren tachtig, toen aansluiting aan de spoorlijn en stichting van grote bedrijven in de metaalsector een feit werden. Schoonhoven maakte die ontwikkelingen te laat of helemaal niet mee. Zo beschouwd was de aanwezigheid van 600 militairen in de stad Schoonhoven in 1831-1832 tegen ruim 6.500 in Gorinchem in dezelfde jaren, gevolg van de Belgische opstand, een incident voor beide steden. (Cijfers over de sterkte van Schoonhovens vindt men in tabel 42.)

Hoofdstuk IV: De Krimpenerwaardspoorweg: een lijdensweg

Als er één terrein is, waar de stedelijke overheid zich van een zijn goede kant liet zien, dan was dat wel op het gebied van transport en vervoer. Reeds in de jaren vijftig van de negentiende eeuw waren er petities aan de overheid om de stad een spoorwegverbinding te geven



Een locomotief in de werkplaat

De Krimpenerwaardspoorweg 1883-1914

In september 1883 werd in de stad een propagandabijeenkomst gehouden voor de aanleg van een lijn Gouda-Schoonhoven. De initiatiefnemers waren plaatselijke notabelen: S.P.H. Noordendorp en D. van Oosten. De gemeenschap bleek bereid voor fl..30.000,-. in te tekenen; de gemeente was goed voor fl. 100.000,-. De uit een en ander voortvloeiende "*Stoomtramweg Maatschappij Gouda-Schoonhoven*" slaagde er niet in de plannen uit te voeren.
In 1884 bleek Schoonhoven bereid fl. 20.000,-. te investeren in de plannen van de "*IJssel Stoomtramweg Maatschappij*" voor een zelfde spoorlijn. Ook nu volgde geen daadwerkelijke aanleg. In 1889 wilde de gemeente Schoonhoven fl.75.000,-. bijdragen in de plannen van de 'concessie-jager' Krieger, die het plan had, een veertien kilometer lange lokaalspoorweg van Gouda naar Schoonhoven aan te leggen. De provincie subsidieerde tot een bedrag van fl. 175.000,-.
Met name door toedoen van Krieger kwam in 1892 in ontwerp de "*N.V.. Krimpenerwaard Spoorweg*" tot stand. Bij de werkelijke oprichting in 1894 namen de Schoonhovense burgemeester Kolff, zijn voorganger Chevalier en de zilverfabrikant Greup zitting in het bestuur. De secretaris van Schoonhoven, Geelhoed, was secretaris-boekhouder. Een extra subsidie van fl. 60.000,-. was de materiële vertaling van de Schoonhovense goede wil. Toen de Tweede Kamer in 1895 zijn fiat gaf aan de bouw van een lokaalspoor Gouda-Schoonhoven, ging in de stad de vlag uit. Te vroeg: het bleef bij plannen.

In 1899 richtte het *Schoonhovense lokaalspoorwegcomité* zijn hoop op de "*Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen*." (M.E.T.) Deze was nauw verbonden met de eerder genoemde "*IJssel Stoomtramweg Maatschappij*". Weer was Schoonhoven bereid te steunen. Hoewel men genoegen moest nemen met een minder ambitieuze stoomtram, gaf men toch een renteloze lening van fl. 30.000,-. Bij eventuele uitbreiding van het 'net' naar Gorinchem en Utrecht was men bereid met f1.20.000,-, extra voor de dag te komen. Het was de logische consequentie van een zakelijk gebruikmaken van de geografisch centrale positie van de stad. In 1900 werd nog eens fl. 5000,-. extra gevoteerd door het stadsbestuur. In hetzelfde jaar werd de wet ter realisatie van de stoomtramweg Gouda-IJsselstein aangenomen en afgekondigd. De lijn zou gaan lopen over het gebied van de gemeenten Gouda, Gouderak, Stolwijk, Bergambacht en Schoonhoven. De stad Schoonhoven deed uiteindelijk mee voor een bedrag van fl. .35.000,-. Dat was 15,7% van het totale concessiebedrag. In 1903 moest het werk wegens gebrek aan contanten gestaakt worden.
In 1910 werd de M.E.T overgenomen. Vanaf 1912 werd het werk weer opgevat. De lijn zou, eindelijk, gereed komen in 1914 en functioneren tot in 1942. De spoorweghistoricus Reeskamp die het bovenstaande onderzocht heeft, merkt op: "*dat de Krimpenerwaard aan deze lijn haar opkomst en bloei te danken heeft*."

De aanleg van de Krimpenerwaardspoorweg. Streekarchief Midden-Holland.

Deze opmerking is dubieus, in ieder geval voor Schoonhoven. Op geen enkele wijze is iets te merken van economische groei die vergelijkbaar is met landelijke cijfers. Evenmin is iets te merken van een belangrijk toenemend goederenvervoer sinds 1914. De gegevens van het 'doorgaande' Schoonhovense veer bij de Lek, Schoonhoven-Gelkenes v.v., wijzen bepaald niet op een groeiend belang van Schoonhoven als distributiecentrum. Het personenvervoer nam wel sterk toe, maar het goederenvervoer zeer waarschijnlijk niet (zie tabel 44).
Toegegeven moet worden dat het hierbij slechts om een duidelijke aanwijzing gaat. We hebben geen gegevens kunnen bemachtigen met betrekking tot de Lekboot die op Gorinchem, Rotterdam en Utrecht voer. Sinds 1857 werd het vervoer over de Lek verzorgd door boten van de "*Stoomboot Reederij op de Lek*." Hoe dan ook: het ging met de "*Krimpenerwaardspoorweg*" vanaf 1914 niet onverdeeld goed.

De spoorweg tussen 1914 en 1937

Het station Schoonhoven was na Gouda in bijna alle opzichten het belangrijkste aan de lijn Gouda-Schoonhoven. Vanuit de zilverstad werd 42,8% van de totale goederenvracht verzonden, tegen 43,8% vanuit Bergambacht en 13,4% vanuit Stolwijk. Vanuit Schoonhoven vertrok 51,7% van alle passagiers van de lijn, vanuit Bergambacht 28,8% en Stolwijk 26,4%. In Schoonhoven kwam 44,8% van de vracht en 58,3% van het totaal aantal

passagiers aan, tegen respectievelijk 28,8% en 21,1% in Bergambacht en 26,4% en 20,6% in Stolwijk.

Streekarchief Midden-Holland, nr. 0440. 86120: spoorwegarbeiders bezig met het leggen van de rails voor de stoomtramverbinding Schoonhoven-Gouda, ca. 1915.

Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 0440 61628. Stolwijk omstreeks 1902. Het Dorpsplein in noordwestelijke richting,. Links het voormalige raadhuis (afgebroken ca. 1965).

Landelijk gezien was de lijn niet eens zo onbelangrijk. In de gehele periode 1914-1937 - de periode waarvoor we over gegevens beschikken - werden gemiddeld 164.097 passagiers per jaar vervoerd: een werkdaggemiddelde van ruim 500. Volgen we de spoorweghistoricus Jonckers Nieboer, dan valt Schoonhoven-Gouda bepaald niet in de laagste klasse. Kijken we echter naar de goederenvracht, dan blijkt de lijn Schoonhoven-Gouda onbetekenend. De hele lijn had per jaar aan af- en aangevoerde vracht gemiddeld 10.392 ton. De lokaalspoorweg kwam daardoor nog beneden de laagste categorie stations terecht, namelijk die van 15.000 ton of meer (zie tabel 45).

Opvallend is, dat over de gehele periode gemeten de aanvoer van vracht zeer fors de verzending overtrof. Gemiddeld bedroeg de aanvoer 86,3% van het totale vervoerde gewicht en de verzending dus slechts 13,7%. Vanuit Schoonhoven werd relatief weinig verzonden, in vergelijking met een veel kleinere gemeenschap als Bergambacht. Niet verbazingwekkend, als men denkt, aan de afwezigheid van grotere industrie met een omvangrijke productie. Er was immers vooral edelsmeedkunst in de stad: de producten van dat ambacht zijn niet vaak omvangrijk. Was Schoonhoven vooral een consumptiecentrum met streekfunctie? Het lijkt erop.

Opvallend is ook een omgekeerde verhouding in het passagiersvervoer op de lijn. Van het totaal aantal reizigers kwam 41,2% de Krimpenerwaard binnen en vertrok 58,8%. Was de spoorweg vooral een overstappunt voor doorreizende passagiers en vooral een weg naar buiten, uit het 'isolement'? Was de aanwezigheid spoorweg misschien ook een factor die van de geringe groei van de bevolking mee helpt verklaren? Hebben de hoge vertrekcijfers vanaf 1914 met de nieuwe verbinding te maken? De cijfers over de periode 1914-1937 roepen vragen op over de rol van de lokaalspoorweg in het doorbreken van de stilstand in het economisch zo eenzijdig georiënteerde Schoonhoven.

De tabellen laten naast goede jaren (1917) ook veel slechte jaren zien: de periodes 1922-1928 en 1930-1937. Bergambacht en Stolwijk vertoonden mutatis mutandis hetzelfde beeld. Het passagiersvervoer liep terug: voor Schoonhoven vanaf 1922-1924 tot 1937, voor Bergambacht vanaf 1925 voor aankomende en vanaf 1932 met name voor vertrekkende reizigers, voor Stolwijk vanaf idem dito voor respectievelijk 1929 en 1932. Alleen de aangevoerde goederen gaven in Bergambacht en Schoonhoven na een val omstreeks 1924/1926 herstel en groei te zien.

Heeft de Krimpenerwaard haar economische bloei aan de spoorlijn te danken? Het is niet alleen dubieus, het is ongeloofwaardig. Er is in de agrarisch gerichte Krimpenerwaard in het interbellum nauwelijks sprake van bloei. De korte periode van voorspoed voor de veeteelt in de jaren 1924/5-1928/9 heeft niets te maken met de spoorweg maar met de lage prijs van het geïmporteerde Amerikaanse graan, het voer voor de veestapel.

Mislukte spoorwegplannen

Goed beschouwd waren het niet de geringe opbrengsten die de aanleg van een goed spoorwegnet voor het hele waardengebied tegenhielden, maar de slappe ondergrond. Plannen voor een spoorweg door de Alblasserwaard, reeds geopperd in 1857, werden niet uitgevoerd vanwege de problemen die men voorzag. Er waren meer plannen die schipbreuk leden of uitstel ondergingen, zoals de hiervoor behandelde lijn Gouda-Schoonhoven. Het plan van de "*IJssel Stoomtramweg Maatschappij*" uit 1884 voor een verbinding Schoonhoven-Gorinchem bleef onuitgevoerd. Het plan van Krieger uit 1890 voor een "*Utrechtse Locaalspoorweg*" die door de Lopikerwaard heen Utrecht met Schoonhoven zou moeten verbinden, onderging hetzelfde lot. Het werd ondersteund door J. Barchman Wuijtiers, hoogheemraad in de Lopikerwaard, door A.M.E. des Tombe, burgemeester van IJsselstein, door S.I. Cambier van Nooten, burgemeester van Jaarsveld, Willige Langerak en Lopik. Op 1 juni 1890 bleken alle stukken voor het aanvragen van een nooit gerealiseerde concessie aanwezig.

Streekarchief Midden-Holland, inv. nr. 0440 61034. Locomotief en wagons bij station Bergambacht aan de Kerkweg (thans Provinciale weg), ca. 1915.

In 1898 had de "*Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen*" een plan klaar voor de aanleg van een uitgebreid en ambiteus net van tramwegen in de Lopiker-, de Krimpener- en de Alblasserwaard. In 1907 diende een zekere ir. J.H. Müller een plan in voor een elektrische tramlijn Gouda - Haastrecht - Oudewater - Montfoort - De Meern - Utrecht.

Nog in 1911/1912 was sprake van de aanleg van een spoorwegverbinding Gouda-Utrecht, een plan van Müller en Krieger. Voor deze 'tramlijn' was fl. 1.225.000,-. nodig, ten dele op te brengen door de tien aan te sluiten gemeenten. Ze kwamen echter niet tot positieve eensgezindheid. In 1918 onderzocht een speciale commissie onder leiding van het Tweede Kamerlid Van Berestein de mogelijkheden tot "*verbetering van het verkeers-wezen*" voor de Krimpener-, de Alblasser- en de Lopikerwaard alsook de kansen voor spoor- en tramwegen door het gebied.

Het paard was echter afdoend achter de wagen gespannen. Ook in dit onderzoek werd de slappe ondergrond, zoals een ruime halve eeuw eerder, ter verklaring van de afwezigheid van goede transportmogelijkheden aangevoerd. Daarnaast noemde men de geringe bevolkingsdichtheid, de goede vervoersmogelijkheden over water en de afwezigheid van industrie van betekenis. Evenals in het geval van de Krimpenerwaardlijn ging het ontwikkelen van plannen door, zij het in dit geval zonder resultaat. In 1921 raamde men de kosten voor een op te richten "*N.V. Zuid Hollandsch-Utrechtsche Spoorweg Maatschappij*" op achttien miljoen gulden. Het was te veel: men wilde wachten tot betere tijden. Die kwamen voor dit spoorwegproject echter nooit. Afstel: een terechte beslissing, zeker als men kijkt naar de geschiedenis van de Krimpenerwaardspoorlijn.

Hoofdstuk V: Mentaliteit en geloof

Verdraagzaamheid in de Zilverstad

In Van der Aa's "*Aardrijkskundig woordenboek*" wordt Schoonhoven omstreeks het midden van de negentiende eeuw beschreven. Het beeld dat oprijst, is dat van een zeer gedifferentieerde samenleving te midden van het hoofdzakelijk protestantse, agrarische platteland. Hennephandel, het bakken van Schoonhovense fonteinkoek, loodwitproductie en zalmvisserij vormden naast het verwerken van goud en zilver tot sieraden de middelen van bestaan. Een halve eeuw later was het meeste, afgezien van de edelmetaalsector, voorgoed weg. De eenzijdigheid strafte een stad af, die veel te lang had vastgehouden aan het in feite ondergegane ambachtsstelsel.
In één opzicht echter was het verleden geen wraakgodin: de historische verdraagzaamheid van de "*Zilverstad*" bleek uit de religieuze veelvormigheid die tot in de twintigste eeuw zou standhouden. Omstreeks het midden van de negentiende eeuw woonden er 790 hervormden, 50 "*afgescheidenen*", 600 katholieken, 20 oud-katholieken (die nog aanzienlijk in getal zouden groeien), 100 joden, 14 remonstranten en 2 evangelisch

luthersen. Vergelijkt men bijvoorbeeld 1832 met 1932 dan valt op, dat de verscheidenheid in stand bleef.
Uniek in haar economische eenzijdigheid was de stad ook enig in haar religieuze veelvormigheid ten opzichte van het in overgrote meerderheid protestantse omringende platteland. Weliswaar kwamen in de omgeving op sommige plaatsen veel katholieken voor, dat maakte het beeld nog niet zo gedifferentieerd als in Schoonhoven.

Isolement op het platteland

"*Het leven in deze besloten eenzaamheid is van ijzig-kalme maatgang. De boeren en daggelders, die daar wonen onder de wijde koepel, zien aan de randen van hun weelderig land de silhouetten van Oudewater, Haastrecht, Stolwijk en Schoonhoven. Maar zij hebben geen deel aan het leven in deze saamklonteringen van mensen. Hun natuur is gegroeid naar het leven achteraf, zij zijn schuw geworden van het vertier*." [Herman de Man, Heilig Pietje de Booy.]

"*Maar eer ze eten gingen, keek het manvolk ernstig in de met pet gebogen kop* [...] *Aldus baden ze, zuchtend en langzaam, met onbekende woorden. Ze vroegen of Mijnheer hun spijze wilde zegenen, amen*. [...] *En na den eten, toen ze allemaal een keer goed geboerd hadden (zo 't de manier is na zware kost) haalde de boer een dik boek van een schrap en begon te lezen* [...] *Toen sloeg hij 't boek dicht, liep voorover gebogen op Pietje aan* [...] *en zei:* 'Nou mag jij zijn wie en wat je bent, maar wie aan mijn tafel eet, zal het Woord vernemen.'" [Herman de Man, Heilig Pietje de Booy.]

Het is niet doenlijk een duidelijke relatie te leggen tussen de komst van de spoorwegen en de mate of het ogenblik van industrialisatie in het waardengebied, dit geldt nog meer voor de godsdienst. De indruk die men hier en daar uit dat deel van Herman De Man's werk dat daarover gaat, krijgt, is dat op het stille, geïsoleerde platteland, de kern van de waard de wijze van religieuze beleving van een somber en rechtschapen protestantisme, die afgeslotenheid veroorzaakte of op zijn minst bevorderde of omgekeerd er door bevorderd werd. Het zou echter onjuist zijn het sterke achterblijven van het centrale, landelijke deel van waarden zoals de Krimpenerwaard aan het overheersend orthodox-protestantisme toe te schrijven.
Het ligt uiteraard wel voor de hand, aan te nemen, dat de afwezigheid van grote doorgaande wegen voor het isolement waarin velen in orthodox-protestantse dorpen in het hart van de polders leefden een rol speelde. Schoonhoven lag dan wel aan een grote rivier, maar eerst in 1955 kwam de provinciale weg van IJsselstein naar Schoonhoven gereed die niet alleen de Lopikerwaard maar ook de oostelijke Krimpenerwaard ontsloot, naar het centrum van het land bij Utrecht toe. Nog in 1939 was een plan voor zo'n weg aan de orde gesteld en afgewezen, niet in de laatste plaats omdat een belangrijk deel van de fraaie Lopikse boerenbuurt geslachtofferd zou worden en het milieu verstoord. Dat verbetering van de transportmogelijkheden overigens niet de remedie hoefde zijn voor beëindiging van de economische stagnatie, leerde de Krimpenerwaardspoorweg.

Godsdienst en mentaliteit

Een van de waarden in het Hollands-Utrechtse Groene Hart die het meest moderniseerde, was de Krimpenerwaard. Hij was ook, of men nu op de agrarische kern of de industrialiserende rand let, protestant bij uitstek. Daarnaast kende de Krimpenerwaard naast orthodox protestantisme ook katholicisme veel vrijzinnigheid. Die ontmoet men vooral in Stolwijk, Berkenwoude, Lekkerkerk en in het 'rode' Ammerstol. . Het volgende citaat uit Van der Aa stammen van omstreeks 1850: "*De Krimpenerwaard heeft ruim 15.000 inwoners, onder welke 13.800 Hervormden. Ook zijn er ongeveer 1200 R.K.*"

De godsdienstige verhoudingen van rond 1850 handhaafden zich in de Krimpenerwaard tot in de twintigste eeuw, zij het dat in de dertiger jaren in plaatsen als Ammerstol, Berkenwoude en Stolwijk flinke aantallen onkerkelijken voorkwamen.

Rond 1930 telde de Krimpenerwaard 83,3% Nederlands hervormden, 5% gereformeerden en 3,9% katholieken. Haastrecht en Vlist telden veel katholieken. Dit gebied kan beschouwd worden als een 'uitloper' van de door veel katholieken bewoonde Lopikerwaard.
De waard was in zijn kern, in tot diep in de 20e eeuw, evenals de Lopiker- en de Alblasserwaard een behoudend gebied, waar men niet open stond voor vernieuwing.
C. Keuken onderzocht met name de Krimpenerwaard in de dertiger jaren van de vorige eeuw. Hij citeert een onderzoek van G.A. Kooy uit 1956, "*De zelfkazerij van Midden-Nederland*". Met name onder boeren uit de 'zelfkazers'-gebieden zouden personen met een middelbare opleiding uiterst zeldzaam zijn. In de jaren dertig "*zal hun aantal eerder geringer dan groter zijn geweest*" stelt Keuken. Als oorzaak ziet hij het wegtrekken van hoger opgeleide jeugd, met name naar de stad. Er was een vertrekoverschot juist door deze groep. Als men zich in de Krimpenerwaard vestigde, dan kwam men doorgaans uit het omringende waardengebied. In de Krimpenerwaard bleef een volgens Keuken

"*achterlijke* [boerenstand achter ...] *slecht toegankelijk voor nieuwere denkbeelden en vaak naijverig, waardoor de vooral hier zo hoog nodige samenwerking bijna nimmer en dan nog slechts net zeer veel moeite te verkrijgen was*."

Ook hier is het beeld echter niet eenvormig: men leze er het dagboek van de negentiende Lekkerkerkse boer Jacob van der Graaf maar eens op na. Keuken schrijft het isolement vooral aan de geografische omstandigheden toe en in mindere mate aan de godsdienst. Het wonen in de zogenaamde 'buurten' langs rivierdijken of weteringen "*werkte remmend op de contacten met de overige dorpelingen*."

Ondernemersclans

De plaatsen waar in het Hollands-Utrechtse waardengebied belangrijke industriële ontwikkelingen voorkomen hebben één overeenkomst: zij kennen dezelfde namen van ondernemers. In de door mij bekeken pewaren er, in ieder geval in de stenenfabricage en de scheepsbouw en de glasindustrie een paar families die de lakens uitdeelden. Hierna volgen enige voorbeelden.

In Krimpen aan den IJssel trof men in de tweede helft van de negentiende eeuw/begin twintigste eeuw onder ondernemers 23 leden van het geslacht Van Duyvendijk aan en 17 van de familie Van der Giessen. Omstreeks de eeuwwende waren in de stenenindustrie een Hoogendijk en drie Mijnlieffs actief.

In Lekkerkerk legde een Van Duyvendijk rond 1890 een scheepshelling aan; hij was lid van de raad van die gemeente. We komen vanaf 1904 in Papendrecht een werf Van Duyvendijk tegen. Hetzelfde geldt voor Gouderak, waar een van de grotere werven in handen van deze familie was.

Ook de hiervoor genoemde scheepswerf van de Otto's ging in 1940 uiteindelijk over in handen van dezelfde familieclan Van Duyvendijk. De al eerder genoemde Cornelis van der Giessen was gehuwd met de dochter van de stichter van de werf Otto, die later Van Duyvendijk zou gaan heten. De werf van Van der Giessen was in het begin van de negentiende eeuw in handen van een lid van de familie Hoogendijk die de grondvester van de werf Van der Giessen, Arie van der Giessen, als neef had. Diens grootvader was afkomstig uit Alblasserdam en maakte mee hoe zijn schoonvader zijn werf in 1770 overdeed aan Fop Jansz. Smit. In de Ouderkerkse gemeenteverslagen treft men rond de eeuwwende en daarna de namen aan van de steenfabrikanten F. Mijnlieff, A. Mijnlieff en P. Hoogendijk-van Capellen.

Uit het voorgaande kon al blijken dat men de Hoogendijks niet alleen als steenfabrikant aantreft: aan het einde van de negentiende eeuw ontmoet men hen als dus ook als scheepsbouwers in Krimpen aan den IJssel.

Hoofdstuk VI: Crisis voor de boeren

Het leven op het platteland van de waarden veranderde na 1815 aanvankelijk bijzonder weinig. Hetzelfde kan gezegd worden van de randen van het gebied waar de industrie opkwam en waar veel mensen van het traditionele platteland werk vonden. Toch deden zich op den duur ontwikkelingen en verschijnselen van over de rivieren gelden. De crisis en hongersnood van de jaren 1845-1847 vormen een eerste voorbeeld: het waren landelijke verschijnselen. In die plaatsen in het weidegebied waar aardappelen werden verbouwd werd grote schade aangericht

In het waardengebied kwam de uit Engeland geïmporteerde veepest van de jaren zestig van de negentiende eeuw hard aan. Men kon gerust van een catastrofe spreken. In het al genoemde "*Dagboek van een Lekkerkerkse boer*" wordt de ramp goed zichtbaar. Varkens en runderen werden slachtoffer; zo ook de kleine en de grote man: arbeider en boer. Om het vervoer van vee te beletten werden troepen ingezet en het geïnfecteerde gebied afgegrendeld.

Het tot nog toe veelvuldig genoemde achterblijven van het centrale agrarische deel van waarden als de Krimpenerwaard, had niet alleen in de sociaaleconomische sfeer gevolgen. Extra hevig was juist in de Krimpenerwaard de reactie op de crisis van de dertiger jaren van de negentiende eeuw. In 1935 nam deze voor de kaasboeren en varkenshouders zeer ernstige vormen aan. In de jaren 1930-1935 was het inkomen van de kaasproducenten en varkenshouders in deze waard met bijna 60% gedaald; in de periode 1930-1937 verminderde hun vermogen met bijna 40%.

Men protesteerde hevig tegen te grote overheidsbemoeienis met het agrarisch-economische leven en organiseerde zich om de zelfstandigheid van de bedrijven zeker te stellen. Men viel terug op traditie en isolement. Velen stemden tenslotte in 1935 op de N.S.B. Het was procentueel méér dan het landelijk gemiddelde. De stemmen kwamen vooral uit de vrijzinnige hoek. Hoewel ook de orthodox-protestanten werden getroffen door de ontwrichting van '*het aloude verwachtingspatroon*' ('*wie eerlijk handwerk doet mag op zegen van boven hopen*'), zij waren niet verantwoordelijk voor de grote verkiezingswinst van de N.S.B. in de waard geweest. Zeer hoog scoorde deze partij in Berkenwoude en Lekkerkerk: rond 20% van de stemmen, hoog in Bergambacht, laag tenslotte in 'arbeidersdorpen' als Ammerstol en Krimpen aan den IJssel (5% tot 6%). Ook op het uit de barre crisisgrond gesproten fascisme reageerde men in genen dele eenvormig. Ook nu weer bleef het beeld gevarieerd en niet oppervlakkig te verklaren.

Tot slot

Opmerkelijk was het achterblijven van de bevolkingsgroei in het centrum en het oosten van de Krimpenerwaard. Het gebied bleek economisch een lappendeken van vaak per plaats gespecialiseerde bedrijvigheid met een in hoofdzaak agrarische sector in het hart.

Welk aandeel hadden de verschillende bedrijvigheden en nijverheden in de economische ontwikkeling? In het gedurende de hele periode toch overwegend agrarische gebied vielen belangrijke agrarische bezigheden weg. De hennepproductie - die de landbouw met de nijverheid verbond - verdween tegen het einde van de eeuw, evenals de touwproductie. De teenproductie bleef van belang, maar afhankelijke bedrijvigheden als de hoepmakerij en de mandenproductie boden tegen het einde van de eeuw steeds magerder bestaansmogelijkheden. Een grote tegenvaller was de omstreeks 1890

inzettende achteruitgang op ongekende schaal van de riviervisserij, beroep van vele honderden. Gewezen vissers uit Ammerstol hadden in het tweede en derde decennium van de twintigste eeuw moeite werk te vinden.
Het verval van de IJsselsteenfabricage betekende voor een aantal plaatsen wegvallen van werkgelegenheid, met uitzondering van Krimpen aan den IJssel, waar de tegen 1900 zeer sterk opkomende scheepsbouw soelaas bood.

Hoe gunstig het gebied ook lag met zijn vele waterlopen, in spoorweg- en andere verbindingen over land blonk het niet uit. Juist wellicht vanwege die waterverbindingen.

In een plaats als Schoonhoven bleef men hardnekkig vasthouden aan het oude ambacht, dat zeker de toekomst niet had. De goud- en zilvernijverheid bevorderde in geen enkel opzicht de groei. Toch was de stad niet echt geïsoleerd. Velen uit het goud- en zilverbedrijf trokken door de stad op weg naar andere bestemmingen om hun beroep uit te oefenen. In ieder geval bleef de stad tot 1940 wat hij in feite al snel na 1815 geworden was: een kleine, achterblijvende provincieplaats met grote vervoersmogelijkheden en een zeer gunstige centrale ligging. De elders bloeiende scheepsbouwindustrie kwam in bijvoorbeeld Lekkerkerk, Ouderkerk en Gouderak niet tot echte bloei

Tegenover deze voorbeelden van stagnatie staan ook andere zaken De Ouderkerkse binnenschipperij was een voorbeeld van een bedrijf, dat vooral vanaf 1890 sterk groeide en voor de hele streek van belang was. In Krimpen aan de IJssel werd vanaf toen een zeer snelle economische groei gerealiseerd.

Een ding staat echter buiten kijf: bij alle opbloei van de scheepsbouw in het westen van het waardengebied waar nijverheid en bedrijf b zich concentreerden, bleef het hart van het gebied daarbuiten. Het bleef ‘groen’ en agrarisch. Het water trok aan en conserveerde het bestaande. Dat was in feite het gevolg van een - industrieel - vacuüm, getrokken door de randen, de rivieroevers. Om met een bekende voetballer te spreken: zo kreeg dit 'nadeel' ook zijn huidige 'voordeel'.

TABELLEN

Tabel 1: hennepteelt Lekkerkerk: opbrengst 1866-1886

	Hennepzaad	linthennep		Hennepzaad	linthennep
1866	100(=621 hl.)	100(=55.307 kg.)	1877	85	97
1867	90		1878	77	92
1868	113		1879	93	95
1869	83		1880	99	78
1870	83		1881	38	37
1871	102		I882	38	29
1872	104		1883	34	26
1873	98		1884	35	32
1874	104		1885	42	39
1875	95		1886	41	35
1876	92				

Tabel 2: gebruikt grondoppervlak hennep in Lekkerkerk 1866-1886

1866	100=48,29 ha	1877	66
1867	88	1872	65
1868	85	1879	67
1869	79	1880	64
1870	79	1881	40
1871	74	1882	39
1872	73	1883	29
1873	70	1884	30
1874	75	1885	31
1875	66	1886	31
1876	66		

Tabel 3: aantallen arbeiders in de hennepverwerking

Jaar	Goudera k	Krimpen IJ.	Lekkerkerk
1858	120	15	37
1859	120	14	?
1864	120	10	?
1865	150	?	39
1866	158	?	?
1871	146	34	?
1872	148	34	26
1873	146	35	?
1874	134	35	32
1875	122	34	?
1876	136	14	?

1881	92	8	?
1886	92	6	?
1891	?	?	46
1896	82	?	?

Tabel 4. Afslag Kralingseveer, zalm 1863-1912

Period	Indexcijf	Periode	211	190	6
1863	100	1881/85	207	190	6
1863/6	100	1886/89	98	191	7
1866/7	58	1890	164		
1871/7	78	1891/95	120		
1873/7	183	1896/98			
1876/8	123				

Tabel 5: aangevoerde vis Kralingen etc, opbrengst in guldens.

Kralingseveer	936.700	Zalm	Woudrichem	29.129	Zalm
	41.792	Elft		17.723	Elft
	6.539	Steur		3.270	Steur
Totaal:	98.5031			1.468	Fint
			Totaal:	51.590	
Ammerstol	101.018	Zalm	Gorinchem	36.082	Zalm
	6.336	Elft		9.164	Elft
	151	Steur		503	Steur
Totaal:	107.505			780	Fint
Hardinxveld	68.137	Zalm	Totaal:	46.529	
	14.310	Elft	Dordrecht	35.976	Zalm
	18.058	Steur		4.256	Elft
	4.097	Fint		3.270	Steur
Totaal:	100.602			680	Fint
			Totaal	43.282	
Overige	13.526	Zalm			

Tabel 6: aantallen vissers Hardinxveld en Ammerstol

Vissers in		**1899**	**1909**	**1930**
Hardinxveld	229	180	37	
Ammerstol		?	135	20 (inclus. Bergambacht)

Tabel 7: aandeel van Ammerstol in de totaalvangst van Ammerstol, Hardinxveld, Woudrichem, Gorinchem en Dordt:

1881-1888	1889-1896	1897-1904	1905-1912
14,5%	19,3%	20,2%	22,1%

Tabel 8: riviervisserij Ammerstol, 1893-1912.

Ammerstol = 1893 = 7.532 zalmen = 100. Gecombineerde cijfers Hardinxveld, Ammerstol, Dordt, Gorinchem, Woudrichem 1893 = 25.726 zalmen = 100

Jaar	Ammerstol	Gecomb. Cijfers	Jaar	Ammerstol	Gecomb. Cijfers
1893	100	100	1903	42	31
1894	82	58	1904	30	26
1895	62	44	1905	27	29
1896	51	35	1906	33	24
1897	64	52	1907	43	37
1898	60	52	1908	34	20
1899	47	29	1909	25	21
1900	40	24	1910	20	18
1901	35	24	1911	38	41
1902	42	31	1912	40	32

Tabel 9: uitgezette zalm, 1890-1909

Jaar	Abs. getallen	Jaar	Absolute getallen
1890	4.100.000	1902	5.600.000
1893	5.800.000	1905	8,200.000
1896	8,300.000	1908	10.700.000
1899	9.600.000	1909	9.500.000

Tabel 10: steenplaatsen Krimpenerwaard eind 19de eeuw

Stormpolder	1	Haastrecht	3	Gouderak	7
Krimpen IJ	3	Stolwijkersluis	1	Ouderkerk	6

Tabel 11 steenplaatsen landelijk

1850/51:	1860/61:	1879/79:
469	643	881

Tabel 12: Krimpen aan den IJssel: aantallen arbeiders in de stenenindustrie 1858-1906 (geïndexeerd op 1858 = 238 = 100)

Jaar	Indexc.	Jaar	Indexc.
1858	100	1873	103
1859	89	1874	101
1860	88	1875	100
1861	98	1876	90
I862	92	1881	76
1863	94	1886	123
1864	97	1901	53
1871	110	1906	55
1872	102		

Tabel 13: tonnage binnenschepen op de Nederrijn, 1823-1914

Jaar	Tonnage	Jaar	Tonnage	Jaar	Tonnage
1823	123.000	1882	870.000	1914	5.125.000

Tabel 14: Nederlandse houten en ijzeren schepen, groei in tonnage, per 1000 ton

Soort	periode 1882-1900	1900-1914
Hout:	+5	-93,5
Ijzer	+455	+1.497

Tabel 15: aandeel van verschillende plaatsen in de Zuidhollandse binnenschipperij in 1909/10: zes 'toppers' (totaal = 100%)

Sliedrecht	29,3	Giessendam	7,6
Papendrecht	14,2	Hardinxveld	22,4
Gorinchem	7,0	Ouderkerk	19,5

Tabel 16: bevolking en omvang vloot in Ouderkerk aan de IJssel

Jaar	Inwonertal	Omvang vloot	Jaar	Inwonertal	Omvang vloot
	(1851=2025=100)	1851=37=100)			
1851	100	100	1878	122	173
1855	105	95	1896	144	189
1860	106	150	1901	148	297
1865	112	157	1902	151	311
1870	119	127	1911	160	335
1876	119	141	1912	163	349

Tabel 17: tonnage Ouderkerker vloot

Jaar	Tonnage	Schep	Jaar	Tonnage	Schepen
1851	±777,0	37	1866	-	-
1852		37	I867	-	47
1853	664,0	34	1868	-	-
1854	779,5	39	1869	-	-
1855	767,0	35	1870	-	47
1856	914,5	37	1871	735,0	34
1857	807,5	43	1872	-	-
1858	846,5	46	1873	-	-
1859	999,5	53	1874	-	-
1860	1093,5	54	1875	-	-
1861	764,5	49	1876	-	52
1862	994,5	52	1877	-	49
1863	953,5	50	1878	-	64
1864	1272,5	55	1879	-	-
1865	1276,5	58			

Tabel 18: knechts op de werven te Lekkerkerk, 1857-1950

1857: 75	1865: 52	1900: 107	1950: 243
1863: 32	1891: 77	1930: 173	

Tabel 19: tonnage nieuwbouw Lekkerkerk

1866/70	225	1888/90	976	1896/1900	900
1871/76	172	1891/95	1280	1901/1902	1202

Tabel 20: werven Ouderkerk

1829 1	1887: 4	1896: 2

Tabel 21: geproduceerd tonnage/arbeiders scheepsbouw Ouderkerk

1851/55	- 12	1861-1865	- 15	1874/75	139 -	1881/1885	273 -
1856/59	- 15	1866/70	83 -	1876/80	101 -	1886/1896	238 -

Tabel 22: bevolkingscijfers Stormpolder (1809=184 inwoners=100)

1809 100	1832	115
1817 80	1835	120
1818 90	1840	123
1825 91	1844	128
1826 91	1845	131
1829 118	1849	135

Tabel 23: Arbeiders Krimpener scheepsbouw 1858-1906 (1858=36 arb.=100) (Stormpolder+Krimpen IJ)

Jaar	Ind.	Jaar	Index
1853	122	1864	286
1857	128	1865	250
1858	100	1875	288
1859	100	1880	336
1860	147	1881	336
1861	222	1886	555
1862	341	1901	1289
1863	430	1906	1469

Tabel 24: Krimpen aan de IJssel: cijfers voor zover bekend van geproduceerde scheepsruimte en personeel 1854-1915

Jaar	Otto Ton-nage	C&A vd Giess. Tonnage	C.vd Giess. A: Tonnage B: Arbeiders	A. vd. Giess. Tonnage	Ov.	Totaal
1854		540 (min.)				
1855		900 (min.)				
1856			B: 95			
1852			B: 30			
1864			A: 1292			
1866	989		A: 158	18	-	2519
1867	1405		A: 1440	49	-	1849
1868	600		A: 74 (min.)	49	-	759
1869			A: 83 (min.)			
1870	2710		A 389	81	84	3264
1871		354			(stoom tot:394)	3606
1872		926			(id.: 46)	2460
1873					(id.:102)	1784

1874				(id.: 168
1875				(id. 70) 633
1876				(id. 65) 1428
1877				(id. 130) 360
1878				(id. : 62) 496
1979				(id. : 60) 439
1880				(id. : 32) 392
1881				(8 rijnsch.:) 3868
1882				(stoom tot.: 41) 1770
1883	1295	1840	50	
1884				
1885				(stoom tot.: 58) 2551
1886				
1887				
1889		1434		
1895				
1896		(Van het hier na te noemen tonnage % Rijn:		
1899				(% Rijn: 98)
1901	122		256	(% Rijn: 90)
1906	142		303	(% Rijn: 86)
1911			345	
1915		2000		

Tabel 25: in de jaren vanaf 1920 domineert C. van der Giessen geheel: opgave afgebouwd tonnage zeeschepen Krimpen IJ.=C. v.d. Giessen

		%	Tonn.
1920	(van het hier na te noemen tonnage)	% zeev: 99)	9111
1921		(Idem 100)	32350
1922		Idem 99)	20125
1923			23370
1924			37048
1925			39400
I926			19423
1927			30105
1928			26200
1929			55310

Tabel 26: Verdeling beroepen als aandeel totaal in Krimpen IJ.

1849:			1900:		
1.	Ongesch. arbeiders	: 36,8	I.	Ongesch. arbeiders	39,6
II.	Boeren	: 10,3	II.	Scheepsbou	: 14;7
III.	Schippers/ verkeer	: 10,6	III.	Schippers/ verkeer	9,8
IV	Scheepsbou	: 5,,8	IV.	Boeren	5,,5
V.	Huishoud. diensten	5,5	V.	Ov. metaal	4,4
VI.	Rietmatten	4,1	VI.	[illegible]	3,2
VII.	Steenfabr.	3,7	VII.	Rietmatten	1,7
VIII.	Touwprod.	0,6	VIII.	Steenfabr.	1,1

IX.	Houtverw.	0,5	IX.	Huish. d.	0,8

Tabel 27: bevolkingscijfers Krimpen aan den IJssel, 1851-1910, vijfjaarlijkse gemiddelden (1851=1061 inwoners=100

Jaar	Ind.	Jaar	Ind.	Jaar	Ind.
1851-	104	1886-1890	198	1918-	382
1855-	135	1891-1895	218	1926-	443
1861-1865	138	1896-1900	247		
1866-	148	1901-1905	273		
1871-	153	1906~191	307		
1876-	163				
1881-	182				

Tabel 28: Krimpen aan den lJssel, 1881-1910 Vestigings~, vertrek-, geboorte- en sterftecijfers, vijfjaarlijks, per duizend

	Vest.	Vertrek	Geboorte	Sterfte
1881-1885	63,2	71,4	45,6	20,8
1886-1890	76,0	83,8	42,2	24,2
1891-1895	50,2	65,6	38,2	30,2
1896-1900	60,6	62,8	40,8	13,8
1901-1905	53,6	56,0	37,6	16,2
1906-1910	56,0	61,0	37,4	14,6

Tabel 29: cijfers scheepsbouw Krimpen aan de Lek (abs. getallen schepen)

Jaar	totaal	binnenv.	baggermat	jaar	tot.	binnenv.	baggerpat
1860	6	2		1881	15	12	1
1861	7	6		1882	20	5	8
1862	9	6		1883	19	9	6
1863	6	5		1884	10	3	1
1864	8	7		1885	7	1	4
1865	25	24		1886	10	1	4
1866	21	20		1887	6	2	4
1867	18	16		l888	11	6	3
1868	14	13	1	1889	11	5	4
1869	14	11	1	1890	7	2	1
1870	16	13	1	1891	6	3	2
1871	12	13	1	1892	11	6	1
1872	15	8	1	1893	5	2	1
1873	4	4		18844	6	2	3
1874	7	5	1	1895	7	4	1
1875	9	7		1896	10	4	3
1876	17	14		1897	11	4	3
1877	39	18	1	1898	10	6	2
1878	17	12	2	1899	6	2	2
1879	22	11	1	1900	5		3

1880	18	10	1

Tabel 30: Schoonhoven. Bevolkingscijfers 1809-1930.

Kolom 1: bevolkingscijf. Schoonhoven 1809-1930 (1809=2403=100);
kolom II: idem Zuid-Holland (1815=100=388.505);
kolom III: idem Nederland (incl. Limburg) (1815=106=2.202.191);
kolom IV: I; kolom V=II; kolom VI=III

Jaar	I	II	III	jaar	I V	V	VI
1809/15	100	101	106	1879	163	208	193
1821/30	103	124	122	1899	189	297	246
1859	116	161	159	1920	200	435	330
1869	152	178	172	1930	186	507	382

Tabel 31: vijfjaarlijkse perioden: sterfte in Schoonhoven, Zuid-Holland en heel Nederland in de jaren 1851-1930 (per duizend)

Jaren	Schoonh.	ZH.	Ned..	Jaren	Sh	ZH	Nederl.
1851/55	31,8	30,8	24,9	1896/00	23,2	17,6	17,3
1856/60	36,8	31,0	26,7	1901/05	16,	15,7	16,2
1866/70	39,1	30,3	25,0	1906/10	14,	13,7	14,4
1871/75	27,1	30,9	25,5	1911/15	10,	11,8	12,9
1876/80	35,5	26,5	23,0	1916/10	14,	12,7	13,6
1881/85	26,0	24,5	21,6	1921/25	10,	9,4	10,4
1886/90	22,6	22,3	20,6	1926/30	11,	9,2	10,0
1891/95	22,0	20,5	19,7				

Tabel 32: vijfjaarlijkse periodes geboorten Schoonhoven , als tabel 31.

Jaren	Schoonh.	ZH.	Ned	Jaren	Sh	ZH	Nederl.
1851/55	36,2	39,6	33,7	1896/00	32,0	34,6	32,3
1856/60	37,7	38,9	33,3	1901/05	32,1	33,3	31,8
1866/70	38,1	39,9	34,8	1906/10	27,1	31,1	29,7
1871/75	38,2	41,7	35,9	1911/15	25,1	28,4	28,0
1876/80	38,2	41,3	36,3	1916/10	22,3	25,1	25,9
1881/85	34,4	40,1	35,0	1921/25	23,7	24,4	25,9
1886/90	33,8	37,9	33,7	1926/30	21,7	21,7	23,4
1891/95	33,6	36,3	33,2				

Tabel 33 vijfjaarlijks periodes: geboortenoverschot

Schoonhoven als tabel 31.

Jaren	Schoonh.	ZH	Nederl.	Jaren	Schoonh.	ZH	Nederl
1851/5	4,4	9,0	8,8	1896/0	6,8	16,9	15,0
1856/6	0,4	7,9	6,6	1901/0	15,4	17,7	15,6,
1866/7	1,0	9,6	9,8	1906/1	13,1	17,4	15,3
1871/7	11,1	10,8,	10,4	1911/1	14,1	16,7	15,0
1876/8	2,7	14,8	13,3	1916/1	8,0	12,4	12,3
1881/8	8,7	1 5 , 6	13,4	1921/2	12,9	14,9	15,4
1886/9	11,2	15,5	13,2	1926/3	10,3	9,2	13,4
1891/9	11,6	15,8	13,5				

Tabel 34: vestigings- en vertrekcijfers Schoonhoven 1851-1915; vijfjaarlijkse perioden

Jaren	Vestig.	Vertr.	Jaren	Vest.	Vertr.
1851/60	35,5	30,9	I891/96	94,6	98,2
1866/70	77,0	73,6	1896/0	99,3	90,1
1871/75	84,4	81,4	1901/0	86,3	96,0
1876/80	57,6	53,4	1906/1	90,4	102,8
1881/85	84,6	81,2	1911/1	79,0	95,1
1886/90	104,4	88,4			

Tabel 35: ondernemers en arbeiders in Schoonhoven 1819. Tot. genoemd: 371 personen

Goud en zilver:	55,8%
Kleding, schoeisel etc.:	10,2%
Levensmiddelenproductie/handel:	9,4%
Hout/bouw etc.:	9,2%
Metaal zonder goud en zilver:	4,3%
Loodwit:	2,7%
Scheepsbouw etc.:	1,1%
Overige	7,3%
Totaal	100,0%

Tabel 36: tol- en huurlijst Schoonhoven

Veerhuis:	fl. .252,-
Waag (hennep bv.):	fl. 195,-
Veerhek:	fl. 356,-
Kantongerecht:	fl. 160,-
Gevangenis:	f1.100-,

Tabel 37: ondernemers en arbeiders in Schoonhoven in 1843 en 1885. Totaal genoemd resp. 561 en 787.

	1843:	1885:
Goud en zilver:	52,6%	60,9%
Kleding/schoeisel etc.:	7,5%	3,3%
Levensmiddelenprod./handel	3,7%	10,0%
Hout/bouw etc.:	8,1%	6,6%
Metaal zonder goud en zilver:	11,5%	5,8%
Loodwit::	1,6%	3,8%
Scheepsbouw etc.:	0,5%	-
Overige:	14,0%	9,6%
Totalen:	100,0%	100,0%

Tabel 38. Vijfjaarlijkse gemiddelden goud- en zilverproductie, 1837-1930. Goud: 1838=67 kg.=100. Zilver: 1690 kg.=100. Belasting op geprod. goud en zilver: 1838=6747 gulden=100.

Jaren	Goud	Zilver	Belast.	Jaren	G	Z	Bel.
1838-1840	102	99	100	1896-1900	88	169	172
1841-1845	93	75	83	1901-1905	87	209	199
1846-1850	100	83	91	1906-1910	97	200	214
1851-1855	114	111	115	1911-1915	120	197	210
1856-1860	119	131	136	1916-1920	294	292	377
1861-1865	130	130	167	1921-1925	141	231	428
1866-1870	134	121	163	1926-1930	119	297	564
1871-1875	176	148	207				
1876-1880	176	139	200				
1881-1886	148	117	169				
1886-1890	103	122	147				

1891-1895	82	127	139					

Tabel 39. Aantallen werkz. in de goud- en zilverindustrie, A: absoluut: 1837=234=100%. B: als percentage van de totale bevolking (1837-1896).

Jaren	A.	B.	jaren	A.	B.	Jaren	A.	B.
1838-1840	109	1,0	1856/60	137	1,1	1881/89	201	0,9
1841-1845	101	0,9	1861/65	144	1,0	1891/96	189	1,0
1846-1850	117	1,1	1866/70	133	0,9			
1851-1855	135	1,2	1871/75	155	1,0			

Tabel 40: voor geëxporteerd edelmetaal teruggegeven belastinggelden in guldens,

Periode	Index	Periode	Index
1881-1885	292	1906-1910	5688
1886-1890	3167	1911-1915	3168
1891-1895	8678	1916-1920	1200
1896-1900	7891	1921-1925	1798
1901-1905	7589		

Tabel 41: bedelingscijfers Schoonhoven 1852-1865 (permanent en niet permanent bedeelden in procenten van de totale bevolking.) P = permanent bedeeld, N= niet permanent bedeeld

Jaar	P	N
1852	6,3	5,8
1853	6,2	8,1
1854	3,8	2,3
1855	3,1	2,7
1858	3,2	2,3
1859	3,9	5,0
1060	3,4	3,2
1e64	3,1	2,7
1865	2,8	3,7

Tabel 42: sterkte garnizoen Schoonhoven, 1865-1895 (in absolute cijfers)

1865	211	1870	215	1875	230	1880	265	1886	267	1891	223
1866	247	1871	205	1876	223	1881	208	1887	266	1892	248
1W	233	1872	198	1877	193	1882	192	1888	268	1893	264
1868	249	1873	236	1878	207	1883	213	1889	236	1894	265
1869	246	1874	226	1879	233	1885	234	1e90	227	1895	26·9

Tabel 43: transport via het veer Schoonhoven-Gelkenes 1897-1920. Indexcijfers gemiddelden voor de periodes 1897-1900, 1901-1904 en 1914-1920.

	Personen	Wagens	Karren	Stuks goed.
1897-1900	100 (=85.609)	100 (=5.439)	100=39.070	100
1901-1904	122	110	90	88
1914-1920	242	139	69	58

	Fietsen	vee (stuks)
1897-1900	100 (=2.237)	100=1.615)
1901-1904	266	85
1914-1920	2.664	65

Tabel 44: transport Krimpenerwaardspoorlijn. Stations Schoonhoven/ Bergambacht/Stolwijk. Voor Schoonhoven aangevoerd (A) en vandaar verzonden (B) "ijl- en vrachtgoed'.

A:: 100=jaarlijks gemiddelde over de gehele periode=4.019 ton.
B: idem=608 ton.
C: als A, voor Bergambacht (100=2.587 ton).
D: als B, voor Bergambacht (100=622 ton),
E: als A, voor Stolwijk (110=2365).
F: als B, voor Stolwijk (110=191)

	A	B	C	D	E	F
1914	2	11	0	0	3	0
1915	36	121	69	18	25	8
1916	54	112	110	68	63	35
1917	140	477	140	255	199	142
1918	114	253	170	236	85	107
1919	114	180	156	176	109	1006
1920	125	154	213	151	109	92
1921	83	112	201	110	97	149
1922	76	93	140	150	142	35
1923	79	49	100	132	113	79
1924	85	90	79	130	161	73
1925	7	44	74	65	97	68
1926	77	77	89	90	97	30
1927	95	82	114	70	6	13
1928	132	75	119	128	138	64
1929	162	122	173	146	352	29
1930	122	65	85	64	133	18
1931	121	31	76	34	106	24
1932	75	26	67	27	83	9
1933	95	86	49	42	39	32

1934	63	25	33	27	43	5
1935	62	32	26	22	28	19
1936	391	41	39	14	57	8
1937	85	46	70	19	97	16

Tabel 45: stations Schoonhoven$_o$ Bergambacht en Stolwijk. Passagiervervoer.

A: Schoonhoven aankomst (100=36.910),
B. idem, vertrek (100=52.720. C. Bergambacht, aankomst (100=13.392.
D. Idem, vertrek, 100=22.5221. E. Stolwijk aankomst (100=12.957). F. Idem, vertrek (100=26.591),

	A	B	C	D	E	F
1914	13	12	22	1	25	10
1915	102	109	130	127	143	116
106	144	151	178	186	196	171
1917	123	126	141	146	139	119
1918	253	238	8	97	88	104
1919	308	269	114	145	107	98
1920	102	104	119	99	125	112
1921	118	118	149	125	132	120
1922	117	112	150	131	158	135
1923	99	102	122	112	137	117
1924	86	89	103	86	110	99
1925	77	86	91	92	94	105
1926	81	88	92	103	93	1008
1927	79	87	90	108	0	118
1928	82	89	99	106	98	117
1929	83	88	95	104	93	110
1930	72	84	93	99	89	101
1931	68	78	91	92	83	94
1932	61	60	72	73	71	80
1933	67	65	76	76	72	78
1934	66	62	69	72	69	76
1935	63	59	69	71	66	71
1936	62	57	67	66	62	69
1937	60	55	67	61	ws	70

Tabel 46: Godsdienstige richtingen in Schoonhoven 1832-1932

	1832	1932
Hervormd/geref.	±800	2527
Katholiek	962	1754
Oud-katholiek	84	495
Ev.-luthers	5	29
Joods	14	129
Remonstrants	7	25

Gebruikte literatuur en bronnen.

I. Archieven.

I. Algemeen Rijksarchief te Den Haag.

I.A. Kantoor van den Waarborg te Schoonhoven 1837-1952, nr. 5: "*algemeene en vergelijkende corporatieve (jaar)staat van de fabricage en invoer en de ontvangsten ten kantore van Waarborg te Schoonhoven*". I: 1837-1879; II: 1881-1931.

I.B. Archief Waterstaat:

I.B.1. "jaarverslagen 'Staatsspoorwegen- over de jaren 1914 en 1916Æ',
I.B.2. "jaarverslagen 'Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij'" en
I.B.3. "jaarverslagen 'Staatsspoorwegen`, eveneens over de periode 1914-1937.

Nota Bene: de archieven hierna genoemd, II-3G zijn inmiddels alle ondergebracht in het Streekarchief Midden-Holland.

II. Gemeente-archief Haastrecht in 1985/6.

II.A. Nieuw Archief (gemeentehuis Haastrecht) inv. nrs. 944 en 945.

III. Streekarchief Krimpenerwaard te Schoonhoven in 1985/6.

III.A. Ammerstol, Nieuw Archief, inv. nrs. 82, 83 en 513.
III.B. Gouderak, Nieuw Archief, inv. nrs. 318, 319, 320, 321 en 322.
III.C. Krimpen aan den IJssel, Nieuw Archief, inv. nrs. 5, 42, 116 116A, 116B en 117.
III.D. Lekkerkerk, Nieuw Archief., inv. nrs, 248, 339 340, 341, 342, J?9.
III.E. Ouderkerk aan de IJssel, Nieuw Archief, inv. nrs. 108, 109 en 123.
III.F. Schoonhoven, Nieuw Archief, inv. nrs. 620, 721, 722, 780, 1149, 1342, 1343, 1345 1350, 1360 en 1526.
III. G.Stormpolder, Nieuw Archief, inv. nrs. 12 tot en met 18 behoudens 13 en 14.

II. Boeken en gedrukte bronnen.

A.J. van der Aa, *Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden*, I e.v. (Gorinchem 1839 e.v.)
Idem, *Beschrijving van den Krimpenerwaard en den Lopikerwaard* (Schoonhoven 1847).
Algemeen Handelsblad (1836).
G.A.C. Begeer, E. Hak en L. Linhart - du Cloux, *Zilversmeden in de stad Schoonhoven. (Catalogus bij de tentoonstelling 'Drie eeuwen Schoonhovens zilver'* (Schoonhoven 1981).
H. Blink, *Geschiedenis van den boerenstand en den landbouw in Nederland* (Groningen 1943).

P.J. Bouman, *Geschiedenis van den Zeeuwschen landbouw in de negentiende en twintigste eeuw en van de Zeeuwsche Landbouw Maatschappij, 1843-1943* (Wageningen 1946).
I.J. Brugmans, *Statistieken van de Nederlandsche Nijverheid uit de eerste helft van de negentiende eeuw.* Deel 98 en 99 van Rijks Geschiedkundige Publicatiën (grote serie) (Den Haag 1956).
Centraal Bureau Statistiek, gegevens behorende bij de volkstellingen van 1899 en 1909.
Directie van den arbeid [van het Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel] ed., *Onderzoekingen naar de toestanden in de Nederlandsche Huisindustrie* II (Den Haag 1912).
Idem, *Onderzoekingen naar de toestanden in de Nederlandsche Huisindustrie* III (Den Haag 1914).
Idem, *Verslag omtrent een onderzoek naar het leven der polderjongens* (Den Haag 1910).
H. van Dijk, *Rotterdam 1810-1880. Aspecten van een stedelijke samenleving* (Schiedam,1976) 207vv.
Anne Doedens en Liek Mulder eds., *De bark* 'Sebastiaan Pot' *en de laatste dagen van de grote zeilvaart. Brieven van kapitein Pieter van der Hoog 1863-1867* (Baarn 1986).
Eigen Haard, IX (1877).
Enquête door de Staatscommissie benoemd krachtens de wet van 19 januari 1890 gehouden te Nijmegen, betreffende onderscheidene takken van bedrijf in de eerste arbeidsinspectie.
Enquête betreffende de werking en uitbreiding der wet van 19 Septenber 1874 (Staatsblad no. 130) naar den toestand van fabrieken en werkplaatsen. II (Sneek 1887).
H.A. Ett, *Herman de Man. Een poging tot reconstructie van zijn verhalend proza* (Oudewater 1978 - uitgave van de Vereniging Herman de Man I).
J.G.A. Everwijn, B*eschrijving van Handel en Nijverheid in Nederland,* I (Den Haag 1912).
E.J. Fischer, *Fabriqueurs en Fabrikanten. De Twentse katoennijverheid en de onderneming S.J. Spanjaard te Borne tussen circa 1830 en 1900* (diss. Utrecht, Utrecht 1983.).
A. van der Graaf, *Goudriaan gisteren* (Goudriaan 1978).
R.T. Griffiths, *Achterlijk, Achter of Anders?* (Amsterdam 1980).
J.W. Grisnigt, *Krimpen aan de Lek in vroeger eeuwen* (Krimpen aan de Lek 1940).
L.C. van der Have, *Bijdragen tot de geschiedenis van de Artillerie Instructie Compagnie te Schoonhoven, 1 mei 1863-1 september 1922* (z. pl. 1954).
A.G.T.M. Higler, *Het fysieke milieu van de gemeente Krimpen aan den IJssel. (*Typescript, in 1985/6 aanwezig in Streekarchief Krimpenerwaard.)
E.W. Hofstee, *Korte demografische geschiedenis van Nederland van 1800 tot heden* (Haarlem 1981).
Idem, *De demografische ontwikkeling van Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw. Een historisch-demografische en sociologische studie* (Deventer 1978).
M. Hoogenboezem, *Lekkerkerk 1865-1950. Wetenswaardigheden over de geschiedenis van Lekkerkerk tussen 1865 en 1950 uit aantekeningen van Klaas Boon en Jacob van der Graaf, landbouwers in Opperdui*t. (*Met een woord vooraf door C.R.. Schoute*) (Lekkerkerk 1984).
J.H. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen 1832-1938* (2e dr., Rotterdam 1938).

J. M.de Jong, *Historische notities over de werf Otto, thans Joh. van Duyvendijk B.V., te Krimpen aan den IJssel.* (Typescript in 1985/6 aanwezig in de bibliotheek van het streekarchief Krimpenerwaard te Schoonhoven.) Afgedrukt in: *H.E.K,* VI (1981/1) 1-17.
J.A. de Jonge. *De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914* (Epe 1968).
M.E. Kluit ed., *Nederland in den goeden ouden tijd. Zijnde het dagboek van hunne reis te voet, per trekschuit en per diligence van Jacob van Lennep en zijn vriend Dirk van Hogendorp door de Noord-Nederlandsche provintiën in den jare 1823* (2e dr., Bussum 1980).
S. Koenen, *Inleiding tot de landhuishoudkunde. Wat iedere Nederlander omtrent de Nederlandsche landbouw dient te weten* (Haarlem 1924).
J.A. de Kok, *Nederland op de breuklijn Rome-Reformatie. Numerieke aspecten van Protestantisering en Katholieke Herleving in de Noordelijke Nederlanden 1580-1880.* (Diss. Nijmegen, Assen 1964).
J. Lucassen, *Naar de kusten van de Noordzee. Trekarbeid in Europees perspectief* (Gouda 1984).
Herman de Man, Aardebanden (uitgave van de Vereniging "Herman de Man" no. 4 (2e dr. Oudewater 1982.).
Idem, *Heilig Pietje de Booy*. (6e dr, Amsterdam 1976).
Idem, *Hollanders komt naar het water.* (2e dr., Rotterdam 1973).
Idem, *Kapitein Aart Luteyn & Aart Luteyn de andere.* (2e dr., Amsterdam 1976).
Idem, *De kleine wereld & De barre winter van negentig.* (8e dr., Amsterdam 1974).
Idem, *Een stoombootje in de mist & Scheepswerf De Kroonprinces.* (8e dr., Amsterdam 1975).
Idem, *Zonen van de Paardekop*. (8e dr., Amsterdam 1978).
J.M.M. de Meere, E*conomische ontwikkeling en levensstandaard in Nederland gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw* (Den Haag 1982).
W. G. D. Murray, *Scheepsbouw in Stormpolder* (Rotterdam 1949).
H.P.H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914*. (Diss. Nijmegen, Amsterdam 1974).
N, Povee ed., Herman de Man. Uit mijn kinderjaren en andere verhalen. (Uitgave van de Vereniging Herman de Man III, Oudewater 1981).
Provinciale Jaarverslagen Zuid-Holland.
C. van Someren, *Het Hollandsche IJsselboek* (Alphen aan den Rijn 1984).
H. Speerstra, '*De laatste echte schippers*'. *Binnenvaart onder zeil* (2e dr., Bussum 1974).
Staatsblad, *Handelingen der Tweede Kamer der Staten-Generaal, 53ste vergadering (zittingsperiode 1902-1903)* 16 juni 1903, 1238-1247.
Nederlandsche Staatscourant.
A. Teenstra, *100 jaar scheepsbouw aan Noord en Lek. De Geschiedenis van de N.V. J. en K. Smit's Scheepswerf.* [Typescript aanwezig in Streekarchief Krimpenerwaard].
Verslag van de inspecteur van den arbeid in Zuid-Holland 1901/1902.
V*erslag Kamer van Koophandel en Fabrieken te Schoonhoven over het jaar 1875* (in 1985/6aanwezig in het Streekarchief Krimpenerwaard).
Verslag der Staatscommissie, ingesteld bij Koninklijk Besluit van 4 mei 1905, no. 51, tot het nagaan van den toestand waarin het binnenschipper-bedrijf verkeert (Den Haag 1911).
Verslag van de Staatscommissie voor het zalmvraagstuk, I en II(Den Haag, 1916).
Verslagen en mededelingen van de directie van landbouw (1875).

C. Verstoep, *De coöperatieve ontwikkeling in de landbouw te Gouderak.* [Kandidaatsscriptie sociaaleconomische geschiedenis Rijksuniversiteit Utrecht].
H.A. Visser, *Papendrecht, dorp aan de rivier. Beschrijving van een Zuid-Hollands dijkdorp* (Den Haag, z.j.).
H.A. Voet en A.J. Dene, *Groeten uit Gouderak/Historische beschrijving van Gouderak* (Alphen a.d. Rijn 1982).
H. de Vries, *Landbouw en bevolking tijdens de agrarische depressie in Friesland* (1878-1895) (Wageningen 1971).
C.J.W. van Waning, *Zand-, Grind- en IJsselstenen* (Ouderkerk aan de IJssel, 1970).
A.M.M. van der Wouden, *Uit Lekkerkerks verleden* (Lekkerkerk 1959).
J.L. van Zanden, *De economische ontwikkeling van de Nederlandse landbouw in de negentiende eeuw 1800-1914*. (Diss. Wageningen 1985 - Utrecht, 1985).

III. Artikelen

"Eeuwfeest van de Waarborg. Van Keurkamer tot Waarborg." In: *Schoonhovensche Courant*, 15 september 1937.
R.T. Griffiths, "The Creation of a National Dutch Economy: 1795-1909". In: *Tijdschrift voor Geschiedenis* (95ste jaargang, 4e aflevering - 1982) 513-537.
E.W. Hofstee, "De landbouw en de migratie." In: *Economisch Statistische Berichten* (1950).
"Honderd jaar Keurkamer voor goud en zilver te Schoonhoven". In: *Algemeen Handelsblad*, 15 september 1937.
D.W. Hoogendijk, "De IJsselschippers". In: *Historische Encyclopedie Krimpenerwaard (H.E.K.)* IX/1 (1984) 1-11.
D.W. Hoogendijk, C.C.J. Lans en J. Bakker, "De steenbakkerijen" in: *H.E.K.* (IV/3 (1979) 49-70.
"Journaal der reize van den agent van Nationale Oeconomie der Bataafsche Republiek Ao. 1800". In: *Tijdschrift voor Staathuishoudkunde en Statistiek*, XVIII en XIX (1859 en 1860).
C. Keuken, "De NSB in de Krimpenerwaard." In: H.W. von der Dunk red. *In de schaduwen van de depressie. De NSB en de verkiezingen in de jaren 30* (Alphen a.d. Rijn 1982).
C.J. de Koning, "Boot, tram en bus in de Krimpenerwaard". In: H.E.K. (VIII/3-4) 85-135.
G.J.H. Lugard, "Nieuws uit 1832." In: *Schoonhovensche Courant*, 11 augustus 1932.
J.M.M. de Meere, "Sociale verhoudingen en structuren in de Noordelijke Nederlanden". In: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, X (Bussum, 1981).
"Onderzoek naar de hennepteelt in de Krimpenerwaard". (In: *De Lekstreek*, 1 augustus 1984.)
J.H.E. Reeskamp, "'Gouda-Schoonhoven' werd ruim veertig jaar geleden geopend". In: *Spoor- en Tramwegen,* XXV (6 december 1956) 395-399 en idem XXVI (20 december 1956) 410-413.
"Schoonhoven. Stad der edelmetaalbewerkers." (In 1985/6 aanwezig in de bibliotheek van het Streekarchief Krimpenerwaard.)

C.R. Schoute, "De Havenkazerne te Schoonhoven". In: *H.E.K.* (III/3 (1978) 49-56.
J.C. Sepp, "De overgang van zeil naar motor in de binnenlandse scheepvaart 1900-1940". In: *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek* (Den Haag, 1983) 60-79.
Th. van Tijn, "Het sociale leven in Nederland 1844-1870. In: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, XII (Bussum, 1977)
"Het veertig jaar geleden opgeheven 'Schoonhovensche Spoortje' herdacht". In: *H.E.K.* (VIII/3-4-1993) 73-84.
"Het verdwijnen van het instruktie-bataljon in Schoonhoven en andere militaire aangelegenheden". (In 1988 aanwezig in: Streekarchief Krimpenerwaard te Schoonhoven, in de Verzameling Bymholt, doos 8.)
C. Verstoep, "Beroepentelling Ouderkerk aan de IJssel 1929" (op grond van N.A. Ouderkerk aan de IJssel, inv. nr. 1. (In 1985/6 aanwezig in: Streekarchief Krimpenerwaard te Schoonhoven).
C. Vreedenburgh, "Een oude instelling en een jong jubileum." In: *Goud en Zilver*, IX (1937) 13v.

Herkomst afbeeldingen:

Omslagfoto: Anne Doedens. Een aantal afbeeldingen komt uit het voormalige Streekarchief Krimpenerwaard te Schoonhoven (thans Streekarchief Midden-Holland).