

CULEMBORGSE 'VOETNOTEN'

*Culemborg,
de stad en het water
in de tweede helft van
de negentiende eeuw*

C.W. RAVEN



Inleiding

TIJDENS MIJN onderzoek naar de stamboom van het geslacht Van Asch ontdekte ik dat er weinig bekend was over een omvangrijk deel van onze familiegeschiedenis. Ik ging op zoek naar materiaal en bronnen uit de tweede helft van de 19^e eeuw.

Op 6 november 1860 verscheen de *Culemborgsche Courant* voor het eerst als een lokaal weekblad. Op 15 november 1884 kwam daar, als tweede plaatselijke krant, het heftig concurrerende *Culemborgsch Nieuws- en Advertentieblad* bij. Met behulp van informatie ontleend aan deze wekelijks verschijnende kranten heb ik geprobeerd deze leemte te vullen.

Wanneer je de krantenartikelen uit die tijd zorgvuldig leest, merk je al spoedig dat het dagelijkse leven in Culemborg opvallend vaak met water te maken had. Water, in al zijn hoedanigheden. Culemborg is een stad aan het water. De Lek, de scheepvaart en de haven zijn onlosmakelijk met de stad verbonden. In de stad zijn talloze grachten, putten en pompen voor zowel drinkwater als de afvoer van het vuile water.

Al lezende ontstond het idee voor deze *Voetnoot*. Ik heb geprobeerd om met het water als leidraad een tijdsbeeld te schetsen van de Lekstad en haar inwoners in de tweede helft van de 19^e eeuw. In deze periode verandert er veel in Culemborg en ook in de rest van Nederland. De industrialisatie komt op gang, spoorwegen

Eerste editie van de
Culemborgsche Courant,
6 november 1860.



Eerste editie van het Culemborgsch nieuws- en advertentieblad, 15 november 1884.



worden aangelegd, ziekten bedwongen en nieuwe politieke stromingen laten van zich horen.

Ik heb mijn verhaal over de invloed van het water in Culemborg verdeeld in een zevental hoofdstukken. In de meeste gevallen heb ik oorspronkelijke schrijfwijzen uit de betreffende kranten gehandhaafd. Diverse kenmerkende journalistieke uitspraken uit die tijd zijn herkenbaar weergegeven. Indien de kranten onduidelijk bleven over sommige details heb ik dat, noodgedwongen, meestal maar zo gelaten.

Ik begin met de aanleiding tot dit alles: hoe mijn eigen familiegeschiedenis verbonden is met het water in Culemborg.

1

Een familie aan het water

IK HEB het geluk te zijn opgegroeid in een uit de 19^e eeuw stammend woonhuis met uitzicht op de voormalige stadshaven en de (toen nog) onberekenbare rivier de Lek. Het huis is gelegen op de kop van de Havendijk en grenst aan de Loentjesgracht.

Lange tijd behoorde dit huis en twee van de drie kleine muurhuisjes die er als voorlopers aan voorafgingen toe aan het schippersgeslacht Beltjes. Waarschijnlijk heeft Hendrik Cornelis Beltjes omstreeks 1870 op de fundamenten van twee muurhuisjes één 'Heerenhuis' gebouwd, dat in 1897 definitief door G. A. Benders wordt omgevormd tot het huidige Havendijk 23. Eén muurhuisje is nog tot 1921 intact gebleven en daarna voorzien van een vierkanten bovenverdieping. De onderkant is nog steeds nagenoeg origineel.

Stadshaven en Lekpoort met links drie muurhuisjes. De dijk en de 'Muurtjes' bestonden nog niet. Machinale houtgravure, 1841.



Het door Beltjes op fundamenten van twee muurhuisjes gebouwde woonhuis Havendijk 23. Verscholen achter een boom is nog het derde witte muurhuisje met puntdak herkenbaar.



Mijn voorouders van moederskant, het geslacht Van Asch, waren Rijnschippers. In tegenstelling tot beurtschippers, die op vaste tijden een vaste route voeren, gingen zij ver de rivier de Rijn op om waar mogelijk vracht, zoals steenkolen en hout, terug naar Nederland te transporteren. Zij kwamen oorspronkelijk uit het dijkdorpje Ravenswaaij. Daar ging het geslacht terug tot het midden van de 17^e eeuw. Het waren schippers maar ook eigenaren van de plaatselijke taveerne *De Zwaan*, gelegen bij de rivierdijk.

In 1825 werd Ariën van Asch geboren aan boord van een klein schip gelegen op het riviertje de Meer, onder de beschutting van de

De Nieuwe Brug over de Meer in de Rijksstraatweg. Het grote tolhuis links van de brug is inmiddels afgebroken.



EEN OVERZICHT VAN DE STAMBOOM VAN DE DIVERSE SCHIPPERS UIT HET VERHAAL

Antonie Arnoldus van Asch (1797-1855)
Geboren: Ravenswaaij. Schipper op de Meer.
Sinds 1833 in Culemborg (kop van de Veerweg).

× **Wilhelmina van Meeteren** (1802-1866)
Geboren: Tricht. Ná haar dood werden haar zeven Veerweg-huisjes voor 6.925 gulden verkocht.

Enkele van hun 12 kinderen met een scheepvaart-connectie:

Jan Christoffel (1824-1873)
Schipper, woonde in de Achterstraat en had later een kruidenierswinkel op de hoek van de Heerenstraat en het Vierheemskinderenstraatje. Medeoprichter van de christelijke lagere school. Vader van tien kinderen, waaronder later twee schippers, Antonie Arnoldus Cornelis en Jan Christoffel, eigenaar van een imposant grote sleepboot. Een dochter Cornelia huwde met schipper Johannes van der Kroef.

Ariën (1825-1900)
Geboren op de Meer, onder de 'Nieuwe Brug'. Schipper, woonde op Havendijk 9. Vader van acht kinderen, waaronder later drie schippers. De zonen Arie en Lambertus hadden samen een eigen rederij naar Alkmaar (*Rederij op de Lek* met de schroefstoomboot *Jacoba*) en ook een grasdrogerij op de plaats van de Palumbus. Arie (1856-1927) bouwde en woonde op Havendijk 22. Lambertus (1859-1942) bezat ook een statig wit motorjachtje en betrok Havendijk 9. Zijn twee dochters An en Nel zijn daar respectievelijk in

1974 en 1984 in grote eenzaamheid en armoede gestorven.

Cornelis Antonie (1833-1867)
Schipper, gehuwd met Jenneke Naves (1836-1911) uit Beusichem. Woonde op Havendijk 21. Vader van vijf kinderen, twee stierven eerder al erg jong en twee overleden tegelijk met hem in 1867 aan de cholera. Jenneke hertrouwde in 1871 op aandringen van de kerk met de boer Cornelis Laverge uit Mariënwaerd. Deze Laverge leerde snel het schippersvak en kocht in 1885 een eigen boot.

Antonie Arnoldus (1862-1931), die als enige van de vijf kinderen overleefde, werd eerst schipper en later graanhandelaar. Hij huwde in 1890 met Johanna Bruelleman (1861-1932), één van de negen kinderen van steenovenopzichter Yzak Bruelleman (1812-1866) en Willemina van Beekum (1820-1890?), woonachtig in de Leerdamse Buurt. Haar broer Jacob was ook schipper en haar zuster Selikke trouwde met schipper Jan Buzink. Antonie Arnoldus en Johanna woonden aanvan-

kelijk meestal op hun Rijnklipper *Cornelis*. Later vestigden zij zich aan land op Havendijk 21. Voor hun enig kind Cornelis (1891-1965), mijn grootvader, kocht hij (à contant) Havendijk 23. Antonie Arnoldus werd in 1922 gemeenteraadslid voor de Anti-Revolutionaire Partij (ARP).

Maria Elisabeth (1835-1875?)
Gehuwd met schipper Koert Winkel. Moeder van acht kinderen, waaronder een dochter Geertruida Wilhelmina, in 1880 gehuwd met Jacob Cornelis Kramer Freher.

Willem (1837-1896)
Schipper en handelaar in o.a. steenkolen. Eerst gehuwd met Cornelia Johanna Naves (1840-1864). Woonde aanvankelijk ook op Havendijk 21. Later in de Goilberdingerstraat. Vader van 13 kinderen uit drie huwelijken. Geen enkele werd schipper: dochter Wilhelmina (1862-1936) huwde met Hendrik van Tiel en zoon Marcus (1874-1959) met Leuntje Velgersdijk, waterstandopneemster op de Veerweg.



Jenneke Naves (1836-1911).



Antonie Arnoldus van Asch (1862-1931).



Cornelis Laverge (1841-1917).



De 'huisjes van Van Asch' nadat in 1888-89 een aantal ingrijpende verbouwingen plaatsvonden. Drie huisjes aan de stadskant mochten maximaal 3,5 meter richting de haven uitbreiden en verhoogd worden. Los er naast staat het Rijks Peilschaalhuisje uit 1876. Aan de rivierzijde nog vier overgebleven oorspronkelijke huisjes. Op de voorgrond de Vrouw Anna uit Culemborg.

Nieuwe Brug in de Rijksstraatweg tussen Culemborg en Geldermalsen. De jonge moeder, Wilhelmina van Meeteren uit Tricht, wilde wel eens vaste grond onder de voeten na de geboorte van haar tweede kind. Haar man, schipper Anthonie Arnoldus van Asch, koos daarom in 1833 voor een plek waar de brede Lek en de smalle stroom de Meer elkaar bijna raakten: de stad Kuilenburg. Ze vestigden zich in een huisje aan de Veerweg, op de kop van de haven. Hun huis maakte deel uit van een aaneengesloten rij van acht woningen die daar al vanaf de 18^e eeuw stonden. Geleidelijk gingen hun kinderen en kleinkinderen alle acht woninkjes bewonen. Deze huisjes heetten in de volksmond al snel 'de huisjes van Van Asch'. Zelfs in de vergaderingen van de Gemeenteraad werden ze zo genoemd. Het voorste huisje, het dichtst bij de rivier, werd in de strenge winter van 1861 door kruierend ijs totaal vernield. Toen waren het er nog maar zeven. Het Culemborgs fonds 'vergoeding voor noodlijdenden' keerde de 500 gulden schadevergoeding uit die de Gemeenteraad aan de getroffen familie had toegezegd.

In 1866 overleed de weduwe Wilhelmina Van Asch-Van Meeteren. De huisjes werden alle zeven tegelijk voor ongeveer 7.000

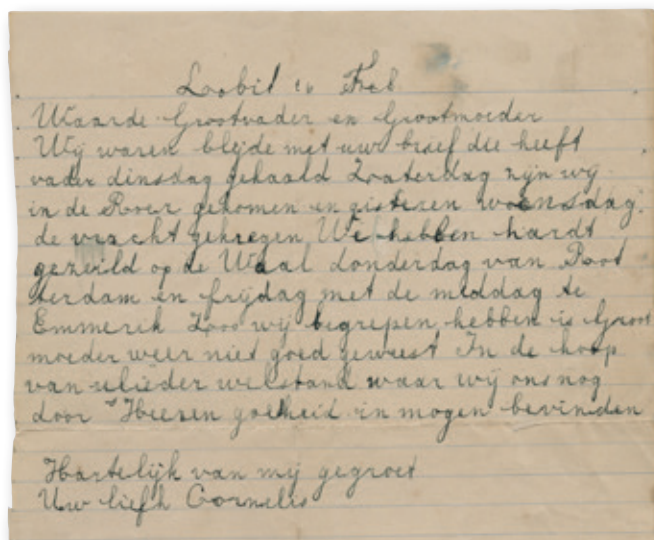
Rijnschipperspatent van de net 23-jarige Antonie Arnoldus van Asch uit 1885 met aanvankelijk vaarrecht tot Bazel, later gewijzigd in Straatsburg. Kosten van dit schipperspatent: 50 gulden. Voor het verkrijgen van een dergelijk patent is gedegen kennis van het betreffende vaargebied noodzakelijk.



De huisjes van Van Asch omstreeks 1850 getekend door Th. Ausems.

gulden verkocht. De meeste kinderen woonden toen al 'op stand', verspreid over de stad, in de Havendijk, de Goilberdingerstraat en de Herenstraat.

Mijn grootvader Cornelis van Asch heeft mij veel verteld over zijn jeugd als enig – en eenzaam – schipperskind. Zo mocht hij op grond van de christelijke overtuiging van zijn moeder Johanna Bruelleman (de dochter van steenovenopzichter Yzak Bruelleman) niet worden ingeënt. De dagelijkse praktijk van het harde schippersleven was zijn leerschool. Hij leerde zichzelf lezen en schrijven in de lange houtkleurige roef van de in 1895 in Waspik gebouwde ijzeren zeilklipper *Cornelis* van 141 ton.



De Culemborgse schepen
Emanuel van Van Zanten,
Generaal Joubert van de kin-
deren van Ariën Van Asch en
 de *Nieuwe Zorg* van Jägers
 kwamen ook van de gere-
 nommeerde scheepswerf
 van de gebroeders Ruijten-
 berg in Waspijk.

Ter illustratie van zijn zelf-
 aangeleerde schrijfkunst
 een brief uit het jaar 1899
 van Cornelis aan zijn groot-
 ouders in Culemborg. Het
 zevenjarige schipperskind

Brief van de zevenjarige
 Cornelis van Asch aan
 zijn grootouders Cornelis
 Laverge en Jenneke Naves,
 die op Havendijk 21
 woonden. Dit huis is in
 1956 door brand verwoest.

en zijn ouders bevonden zich toen in Lobith aan de Duitse
 grens.

In mijn eigen jeugd had ik minder met de scheepvaart te maken
 maar het water was ook in mijn leven overal aanwezig. Zoals
 zoveel andere kinderen uit het Havenkwartier speelde ik bijna
 dagelijks in en langs de stadsgrachten, de haven en de Lek. Het
 was letterlijk mogelijk om in de haven te spelen omdat het uit-
 einde van de haven nabij de 'Muurtjes' meestal droog stond. Daar
 waren ook de 'bakken' voor de watervoorziening van de grachten.
 Ideaal om van daaruit te vissen in de haven.

Evenwijdig aan de haven bevond zich het smallere 'balkengat',
 met zijn tientallen in het water drijvende boomstammen. De
 boomstammen lagen te wachten om gezaagd te worden bij de

Ruhrort in Duitsland, een
 veelvuldige bestemming
 langs de Rijn van de zeil-
 klipper Cornelis.



De Kleine Lek.

meubelfabriek van Van Gaasbeek en Van Tiel in het wijkje Achter
 de Vismarkt.

Het 'balkengat' was gevaarlijk terrein en niet helemaal onte-
 recht was de toegang streng verboden. Fantastisch was ook het
 terrein achter en naast de steenoven. Daar lag voor de kleinere
 peuters de speeltuin 'De Hut'. Met goedvinden van akela Van
 Vliet mochten wij padvindders ons daar verstoppen. Het padvin-
 dershonk was de stoffige zolder boven de oud-ijzerhandel van de
 firma Driessen gelegen aan de Veerkade. Dit hele gebied grensde
 in het zuiden met een steil aflopende oever aan de toen nog
 geheimzinnige Kleine Lek.

Nu pas besef je aan hoeveel gevaren je destijds blootstond met
 zoveel water in de buurt. Zwemlessen behoorden toen op school
 en daarbuiten niet tot verplichte kost. Deze voortdurende nabij-
 heid van water is de rode draad voor de verdere hoofdstukken die
 zich vooral rond het Havenkwartier zullen afspelen.

IN 1860 telt het enigszins ingeslapen provinciestadje Culemborg 5.451 inwoners. De bevolking groeit in die tijd nauwelijks. In april 1863 beginnen burgemeester J.H.A. Ziegenhert von Rosenthal en zijn medebestuurders zich meer en meer zorgen te maken over een toenemend aantal sterfgevallen in de stad. *'De sterfte is gedurende het afgelopen kwartaal buitengewoon groot geweest in deze gemeente; het getal der overledenen staat haast gelijk met dat der geboorten'*. Na enige tijd blijkt dat cholera de oorzaak is.

Aan het begin van de zomer van 1866 zijn er in Culemborg door cholera 22 zieken en acht doden te betreuren. Alle zieken

DE BLAUWE DOOD

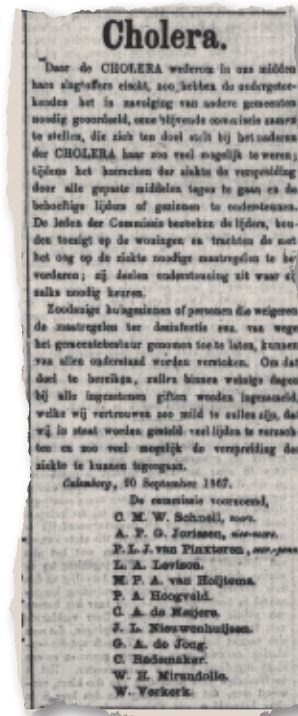
Cholera wordt zo genoemd omdat het gezicht van besmette mensen in sommige gevallen een blauwe kleur krijgt.

Cholera is afkomstig uit India waar in 1816 voor het eerst een grote epidemie uitbrak. De ziekte verspreidde zich daarna via Rusland naar West-Europa en 'de Aziatische buikloop' richtte daar een ware slachting aan. In Hongarije, waar de ziekte in 1829 aankwam, vielen honderdduizenden doden. In Parijs en Londen waren in 1831 respectievelijk 20.000 en 60.000 slachtoffers te betreuren. In Nederland verschenen 'cholera-berigten' in de krant die verhaalden over de vele doden in de omringende landen en de afschuwelijke symptomen van de ziekte. De bedreiging kwam steeds dichterbij en de grens met België werd zelfs enige tijd gesloten. In 1832 kwam de cholera via

vissers in het vissersdorp Scheveningen Nederland binnen. Vandaar ging het razendsnel naar Den Haag en Rotterdam. Aan het einde van het jaar waren er al 14.000 besmette mensen, waarvan de helft zou overlijden. Er volgen nog meer uitbraken die veel slachtoffers eisten: in 1848-49, 1859 en 1867. In Nederland vielen in die periode meer dan 65.000 doden ten gevolge van de cholera. Het duurde lang voordat stadsbesturen tot het inzicht kwamen dat de ziekte een verband had met de belabberde hygiënische omstandigheden en dat er wat moest gebeuren aan de watervoorziening en riolering. De Duitse arts Robert Koch ontdekte in 1883 de bacterie, die als ziekteverwekker optreedt. De schatting is dat er in West-Europa ongeveer drie miljoen mensen aan cholera zijn overleden.



Blauw gekleurd gezicht van een aan cholera overleden elfjarige jongen. Afbeelding uit een medisch handboek uit 1832.



Advertentie van de Cholera-commissie uit 1867. De commissie is samengesteld uit burgers die toezicht houden op de navolging van gemeentebesluiten.

moeten zich verzamelen in een gebouwtje in de tuin van het ziekenhuis, anders krijgen zij geen geneeskundige hulp. Dit roept veel weerstand op in de stad.

In vergelijking met naburige plaatsen loopt de epidemie in Culemborg volledig uit de hand, met 200 zieken en 100 doden tot en met september 1866. Het gemeentebestuur kondigt nog meer maatregelen af. De burgers wordt opgedragen om de straten met water uit de grachten nat te houden om het opwaaien van 'ziekmakend stof' tegen te gaan. Het eten van onrijp fruit wordt als een mogelijke oorzaak gezien en dus streng verboden. Onrijpe vruchten worden door de politie in beslag genomen en buiten de stad begraven.

Bekend was dat ingewanden die niet in goede conditie verkeerden de mensen extra vatbaar maakten voor cholera. De kwaliteit van het was- en drinkwater bleef echter volledig buiten schot. Pas bij de terugkeer van de epidemie in het volgende jaar (1867) gaat de gemeente de riolen en putten controleren.

Het zal niet voor iedereen meer baten: in één week tijd vallen er drie dodelijke slachtoffers in het woonhuis op Havendijk 21. Hier had zich in 1863 schipper Cornelis Antonie Van Asch gevestigd, één van de 12 kinderen van de Ravenswaaijse schipper Antonie van Asch, afkomstig van de huisjes aan van de kop van de Veerweg. Hij sterft op 34-jarige leeftijd, nagenoeg tegelijk met zijn driejarig zoonnetje Jan Christoffel en tweejarig dochtertje Cornelia Johanna.

Wellicht heeft schipper Cornelis Antonie Van Asch de dodelijke ziekte zelf uit de haven van Rotterdam meegebracht. Hij komt daar regelmatig met de *Jonge Antonie*, zijn zeilaak van 42 ton. Rotterdam wordt in 1867 gezien als de voornaamste brandhaard van de cholera-epidemie. Wereldwijd worden schepen die deze haven hebben aangedaan in quarantaine gehouden. Ook de stoomboot *Vreeswijk* staakt uit voorzorg de geregelde passagiersdienst op deze havenstad. Landelijk sterven tijdens de epidemie van 1866-1867 ruim 21.000 Nederlanders.

Het enige overlevende kind in het prille gezin is de bijna vijfjarige Antonie Arnoldus van Asch, mijn overgrootvader, naar wie ook zijn vaders schip was vernoemd.

De jonge Antonie Arnoldus krijgt enige jaren later, op aandringen van de kerk, de landbouwer Cornelis Laverge als stiefvader toegewezen. Laverge huwt met Cornelis Antonies weduwe,



De raderstoomboot
Vreeswijk.

Jenneke Naves, die oorspronkelijk uit Beusichem komt. Zelf is hij afkomstig van de heerlijkheid Mariënwaerd in Beesd. Hij leert in korte tijd het schippersvak en koopt in 1885 een eigen schuit van 75 ton. Stiefvader Cornelis en stiefzoon Antonie Arnoldus richten in 1910 de graanhandel en maalderij *Laverge en van Asch* op.

In november 1886 komt dokter Jacob Hocke Hoogenboom de stad te hulp als heelmeester van het Algemeen Armbestuur en arts voor het Ziekenfonds. In 1943 houdt de dokter een lezing voor het historisch genootschap 'Voet van Oudheusden' en haalt herinneringen op aan zijn eerste bezoek aan de stad: *'Een blik ter linkerzijde over het onwelriekende grachtwater, dat nog niet zoo gezellig bevolkt was door eenden en zwanen, op het talud van den Westerwal, thans Zuiderwal, verlaagde in hooge mate mijn verwachtingspeil en gaf me een verklaring van de verwondering mijner kennissen dat ik naar 'Vuilenburg' solliciteerde, want groter rommel van huisafval dan op deze helling gedeponeerd lag, was niet denkbaar'*.

Dokter Hocke Hoogenboom wordt bijgestaan door een hulpverpleger, Bart Philippi, een voormalige sergeant bij het Indische leger. Philippi is als geen ander in staat om cholera-patiënten te genezen. Het medicijn: liters oude klare jenever.



Label voor veevoer van de
firma *Laverge en van Asch*.

In 1892 dreigt een nieuwe cholera-epidemie, nu vanuit Rusland. Het aantal doden door de cholera blijft in Culemborg beperkt tot drie, in tegenstelling tot een veel zwaardere gevolgen in Leerdam en omgeving. De besmetting in Culemborg is vermoedelijk ontstaan door een landloper uit Rotterdam die in de Zandstraat logeert. De verhuurders van het bed, het echtpaar Hoogendoorn, sterven ook. Het jaar daarop overlijdt de weduwe Van Tricht op de Steenovenslaan aan de cholera en raadt de burgemeester aan om een tijd lang geen Lekwater te drinken, omdat de uitwerpselen van een aan cholera overleden schipper daarin terecht zijn gekomen. In de krant wordt gespeculeerd dat dit wel eens dezelfde man zou kunnen zijn die bij Heukelum op de Linge gestorven is en de Leerdamse epidemie heeft veroorzaakt.

Waterpompen

Om te voorkomen dat nog langer water uit de grachten voor het dagelijkse huishouden wordt gebruikt, komen er in 1869 extra waterpompen. De pomp op de Scherpen Hoek gaat 215 gulden kosten. Wellicht is de pomp zo prijzig omdat er een stenen leeuw met wapenschild bovenop staat?

De andere pomp, op de Vismarkt bij de Havendijk, kost maar 100 gulden. Het jaar daarop concludeert de Choleracommissie

Waterpomp op de Scherpen
Hoek van de Tollenstraat.



dat de meeste van deze stadspompen in slechte staat verkeren en ziekteverwekkend zijn. De gloednieuwe pomp op de Scherpen Hoek moet zelfs acuut afgesloten worden. De slechts éénendertigjarige burgemeester Everwijn, eerder burgemeester van Buurmalsen, weigert dit pertinent. Zijn argument lijkt met de kennis van nu wat vreemd: *'de mensen aldaar zouden dan ook geen waswater meer hebben'*. Hij is door dit soort uitspraken absoluut niet geliefd; de Gemeenteraad wil hem afzetten en dient daartoe een verzoek in bij de Koning. *'Ook is het met de reinheid der straten en het zingen des nachts aller treurigst gesteld'*. Hun poging de burgemeester af te zetten slaagt niet. Burgemeester Everwijn vertrekt in 1872 op eigen initiatief.

Inmiddels heeft Culemborg met ongeveer vier doden per week het hoogste sterftecijfer van heel Gelderland. Daarom wordt in 1871 besloten dat al het drinkwater voortaan eerst gekookt moet worden *'ofschoon de smaak daardoor iets flauwer wordt'*. Deze constatering laat zien aan dat het dagelijkse drinkwater destijds een sterke smaak gehad moet hebben. Hoe is anders het 'smaakverlies' te verklaren?

De Choleracommissie bepaalt dat de inwoners van de stad moeten beginnen met een grote schoonmaakbeurt, op straffe van boetes oplopend tot 25 gulden. Het gemeentebestuur neemt dit voor-

stel over en besluit onder meer dat het dichtst bebouwde gedeelte van de stad rond de Noorderwal, Achter de Vismarkt en de Lange

Havendijk al vóór tien uur 's morgens volledig door de bewoners moet zijn aangeveegd.

Met de openbare waterpompen in de stad blijft het slecht gaan: jaar op jaar worden ze afgekeurd omdat het grondwater fecaliën bevat.

Ondanks de toename van kennis over de oorzaken van de ziekte overweegt het stadsbe-

stuur in 1873 om in de Havenwaard, direct naast de Stadshaven, een stadsmestvaalt aan te leggen. Het argument is aandoenlijk: *'het water in de haven is toch al niet drinkbaar'*. Niet zonder heel veel moeite kan dit idee door de schippers en de buurtbewoners van het Havenkwartier voorkomen worden. Zij klagen *'dat hun toch al slechte gezondheid nog verder zal worden aangetast. En wat te doen bij hoog water in de Lek? Drijft dan niet al het vuil en de mest gewoon weg, richting de zee?'*



Koperen waterpomp op de Veerweg. De groen koperen restanten van deze bijzondere investering zijn nog zichtbaar. Het dak is vervangen door een kleiner exemplaar. Op de achtergrond links staat de hefinstallatie voor de boomstammen in het 'balkengat'. Foto uit 1950.

In de herfst van 1874 is de waterstand in de Lek zelfs zó laag dat veel waterpompen in de stad helemaal geen water meer geven. Dat is in 34 jaar niet meer gebeurd. In 1875 is het sterfte-cijfer in de stad weer het dubbele van normaal. Het lage grondwaterpeil heeft ongetwijfeld geleid tot een nog slechtere drinkwaterkwaliteit en dus weer meer sterfte.

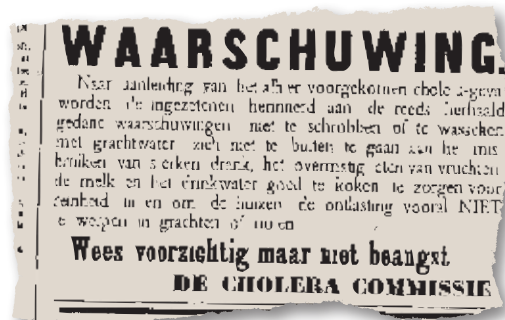
De firma *Renaud Van Hoijtema & Co* laat in 1886 voor haar eigen werknemers op de Steenovenslaan, op kosten van de gemeente, een waterpomp installeren in ruil voor een straatlantaarn op de Veerweg. De vrees dat er weer cholera zal uitbreken doet de Gemeenteraad in 1889 besluiten om op de Veerweg voor 68 gulden een nieuwe, gemetselde, koperen waterpomp aan te leggen. *'Omdat het bodemwater ter plekke te zeer vervuild is door beerputten, is een ijzeren exemplaar niet goed genoeg'*.

De Choleracommissie draagt in 1892 iedereen op het drinkwater uit de stadspompen ten alle tijden voor één gulden bij een apotheker te laten onderzoeken. Minvermogenden kunnen zich bij de Commissie melden voor financiële steun. Met behulp van een nieuwe techniek in de vorm van zogenaamde Norton-pijpen werd al eerder geprobeerd om het diepere en daarom wellicht schonere grondwater aan te boren. In 1884 waren al vijftien Norton-putten in de stad geboord. Al doende bleek dat sommige oude waterpompen rechtstreeks in verbinding met riolen stonden.

In 1893 bieden twee Amsterdamse zakenlieden de gemeente aan om op hun eigen kosten een waterleidingnet en een *prise d'eau* (een soort watertoren) te construeren. De gemeente vertrouwt de zaak niet en gaat niet op het aanbod in. Het duurt nog tot de volgende eeuw voordat het drinkwaterprobleem grondig wordt aangepakt.

Tonnenstelsel

In 1876 wordt besloten om ook in Culemborg een tonnenstelsel in te voeren. Men erkende inmiddels dat menselijke uitwerpselen een belangrijke bron van besmetting waren. Een betere methode voor verwijdering van de fecaliën, zoals een gesloten rioolsysteem voor alle woonhuizen, is op dat moment financieel niet haalbaar. Op termijn moet het tonnenstelsel resulteren in een



Waarschuwing van de Cholera-commissie in de Culemborgsche Courant.



De gemeentelijke tonnenophaler Gijs van Dalum omstreeks 1935 met zijn paard en wagen. Later werkte hij samen met zijn zoon.

verbetering van de kwaliteit van het drinkwater. Voor het bedrag van ruim 2.500 gulden schaft de gemeente 225 emmers mét dek-sel aan. Gezinnen krijgen zo'n ton in bruikleen. De gemeente krijgt de mest gratis.

De eerste tonnenophaler is W. van Zuilekom. Vol enthousiasme gaat hij met zijn hondenkar aan de slag. Van Zuilekom is een handige ondernemer die gebruikmakend van zijn unieke positie de gemeente keer op keer onder druk zet. *'Geen paard? Geen extra voer voor het paard? Geen loonsverhoging? Dan ook geen lege tonnen!'* Hij doet overigens het smerige werk niet met een knecht, maar samen met zijn zoontje. Dit ter geruststelling van de gemeente die niet zou weten wat te doen in geval van een langdurige ziekte van de beste man. Uiteindelijk houdt hij er in 1882 een héél goed salaris van bijna 950 gulden en een eigen paard en wagen aan over. Dit salaris is vergelijkbaar met dat van de toenmalige Commissaris van Politie. Hij heeft dan wel zo'n 700 tonnen te legen.

Het tonnenstelsel is een belangrijke hygiënische maatregel maar toch worden bijvoorbeeld in de zomer van 1878 opnieuw vele Culemborgers geteisterd door heftige gastrische koorts. Het probleem met het legen der tonnen is het knoeien, zowel in de huizen als op straat, wanneer de tonnen tot schouderhoogte

In 1984 wordt op de Veerweg, bij oud-veerman Van Zanten (uiterst rechts), de laatste 'strontemmer' plechtig opgehaald. Van links naar rechts: Van den Berg (chauffeur), Jo Van Dalum (zoon van Gijs van Dalum), Jan Vermeulen (de laatste echte 'ophaler') en wethouder Glasbergen.

opgetild moeten worden om geleegd te kunnen worden. Bovendien is de mest die wordt opgehaald vaak van slechte kwaliteit en komt dan alsnog op de mestvaalt terecht.

Naast het tonnenstelsel wordt voor 180 gulden ook nog een speciale sproeiwagen aangeschaft om het stof in de straten beter nat te gaan houden. De weduwe J. Blijenberg pacht in 1887 voor veertien centen per gesproeide ton het recht om met de sproeiwagen aan het werk te gaan.

Dan dient tonnenophaler Van Zuilekom tot grote schrik van de gemeente van de ene op de andere dag zijn ontslag in. Hij wordt na een langdurige discussie in de Gemeenteraad opgevolgd door ene Van den Ham, die echter noch eigen honden, noch een eigen paard heeft. Van Ham vraagt daarom de gemeente om financiële steun. De gemeente weigert om op dezelfde wijze onder druk gezet te worden als eerder door Van Zuilekom en geeft hem geen cent extra. Nu pas dringt het tot de goegemeente door hoe belangrijk deze functie is voor de stad Culemborg. *'De burgers moeten volledig op de uitvoerende persoon kunnen vertrouwen. Hij heeft immers letterlijk toegang tot het binnenste van alle huizen'*.

Van den Ham is een voorganger van Gijs van Dalum, in de eerste helft van de twintigste eeuw werkzaam als gemeentelijke tonnenophaler. Van Dalum heet in de Culemborgse volksmond





Eerste steenlegging voor de watertoren aan de Rijksstraatweg.

‘de strontboer’. Later wordt dit een algemeen gebezigde aanduiding voor werknemers in dit vak.

Tyfusepidemie

Evenals in 1875 maakt men zich in 1899 in de stad grote zorgen over een ernstige uitbraak van tyfus. Ook hierbij speelt met rioolwater besmet drinkwater of waswater een belangrijke rol. De symptomen zijn minder heftig dan bij cholera.

De burgemeester vaardigt een verbod uit om water uit de stadsgrachten te gebruiken voor het wassen van groenten. De angst voor deze hernieuwde epidemie doet de Gemeenteraad zelfs besluiten om per omgaande een echte drinkwaterleiding aan te leggen, net zoals in Leerdam. Men spreekt af eerst een analyse van het water van de stadspompen door de apotheker af te wachten. De burgers zijn het daar niet mee eens, rapporteert de krant, en de inspecteur der Gezondheidscommissie spoort burgemeester C.Z. Tadema aan om eindelijk échte verbeteringen op hygiënisch gebied in de stad tot stand te brengen. Omdat na de analyse het grondwater zelfs op twintig meter diepte vrij blijkt van tyfusbacteriën wordt het besluit om een waterleiding aan te leggen uitgesteld.

In 1911 wordt de watertoren aan de Rijksstraatweg in gebruik genomen en daarmee een eigen drinkwaternet.

3

Rioolwater

IN HET boek *Culemborg, beeld van een stad* van Beltjes en Schipper (1988) staan mooie, idyllische voorstellingen van de stadsgrachten. Bijvoorbeeld van vissers die hun netten binnenhalen in de Loentjesgracht (zie de afbeelding hieronder). Bijzonder is ook een schilderij van kleding wassende vrouwen en een vrachtscheepje, afgemeerd in de Loentjesgracht bij de Lekpoort (zie de afbeelding op bladzijde 21). Aan het einde van de 19^e eeuw komt dit soort romantische taferelen in Culemborg niet meer voor.

Dammen

Al eeuwenlang wordt de stad Culemborg omringd en doorkruist door een aaneengesloten stelsel van grachten en singels. Vanuit het zuiden is dit grachtensysteem voor kleine schepen toeganke-

Vissers in de Loentjesgracht, schilderij van J. Versteegh uit 1758.



lijk via het kronkelende riviertje de Meer. Langs de Meer liep aan de kant van de huidige Rijksstraatweg een jaagpad. Om de scheepvaart niet onnodig te belemmeren is men lange tijd terughoudend geweest met het aanleggen van dammen of andere obstakels in de rivier.

In 1877 verhuurt de gemeente voor een periode van vier jaar losplaatsen aan de Meer. In 1894 laat de gemeente de aansluitende Bisschopsgraaf uitdiepen ten behoeve van de scheepvaart. Aan de Loentjesgracht, aan de noordkant van de stad, zijn tot het einde van de 19^e eeuw nog steeds officiële ligplaatsen voor schepen. Bij deze ligplaatsen mag niet gebouwd worden. Een zo'n ligplek was de oever bij de voormalige meubelfabriek van Van Gaasbeek en van Tiel, in het dichtbevolkte wijkje Achter de Vismarkt. De Loentjesgracht liep destijds namelijk over haar gehele lengte parallel aan het Kleine Buitenom én het Grootte Buitenom, tot aan de keerschut van de gracht rond om het voormalig kasteel. Het Grootte Buitenom is later omgedoopt tot Beusichemse Dijk.

In 1863 wordt begonnen met de aanleg van de spoorlijn Utrecht-Waardenburg en de bouw van de spoorbrug over de Lek. Dit grootschalige project geeft Culemborg een kans op een eigen treinstation. De gemeente mag een eerste voorstel voor de locatie doen. Men denkt in eerste instantie aan een plek in de buurt van de huidige Vianensepoort. Dan moet er wel op kosten van de gemeente Culemborg een brede dam aan het einde van de Prijssestraat over de Westergracht aangelegd worden (de huidige Paardengracht). De gemeente blijft lang aarzelen. Pas in december 1865 wordt de knoop doorgemaakt en met baggerspecie uit de Stadshaven een stevige dam in de gracht gelegd. Tevergeefs, want van door de Staatsspoorwegen is dan al besloten om het station 'een eindweegs buiten de voormalige Zandpoort' te situeren, ten zuiden van de stad. Aanvankelijk lijkt de nieuwe spoorlijn de Lek ten oosten van de stad bij het Rondeel te gaan kruisen, waardoor het Culemborgse station 'een klein kwartier gaans in de Geer geplaatst zou worden'. Een alternatief is een oversteek van de Lek via het eilandje Candia, met een station in de buurt van de Slotstraat.

Op 1 november 1868 wordt de spoorlijn van het grote Utrecht naar het kleine Waardenburg aan de Waal in bedrijf gesteld. Tot grote teleurstelling van de stadsbestuurders is besloten 'dat in



Vrachtscheepje bij de Lekpoort. Links twee van de drie muurhuisjes. Schilderij van J. G. van Ginkel, 1845.

Kuilenburg geen exprestreinen zullen stoppen! Men heeft in Utrecht blijkbaar weinig op met het Culemborgse getreuzel en gezeur over wie de weg naar het afgelegen station moet gaan betalen en daarna moet gaan onderhouden.

Op meerdere plaatsen in de stad worden in de jaren na 1868 dammen gelegd, zoals aan het einde van de Zandstraat en bij de Havendijk. Een vlotte doorstroming van het water in de stadsgrachten wordt hierdoor een steeds groter probleem. Door de stagnatie ontstaat stank. Toch is commerciële visserij in de stadsgrachten nog lange tijd mogelijk. Regelmatig wordt visrecht ter pacht aangeboden. Als de pachter Marinus Driessen in 1891 zijn visrecht van 22 gulden voor de duur van vier jaar niet kan betalen, wordt ene Collewijn de nieuwe pachter voor maar 12 gulden.

Riolen

Niet alleen het stilstaande water in de grachten zorgt voor vervuiling. De meeste woningen lozen rechtstreeks op de stadsgrachten. De gemeente verlangt van haar de inwoners dat deze private riolen worden afgedekt. De gemeente is echter zelf in het bezit

Waterplaats (urinoir)
bij de Loentjesgracht.



van een flink aantal openbare riolen die vaak tot aan de stadsgracht volledig open zijn. Zo loopt er een langs de nette Herenstraat *'die erg riekt'*, volgens het aldaar wonende gemeenteraadslid Van Limborgh.

In de *Culemborgsche Courant* verschijnen meerdere ingezonden stukken (voornamelijk anoniem) die dit soort wantoestanden aan de kaak stellen. De gemeente wordt in die brieven beticht van grove nalatigheid ten aanzien van haar burgers.

In een spoedvergadering besluit de Gemeenteraad om 500 gulden beschikbaar te stellen om een brancard te kopen. Daarmee kunnen dan de cholera-patiënten die ten gevolge van het smerige water besmet zijn geraakt beter vervoerd worden. Voordien gebeurde dat in een moeilijk te ontsmetten mand waarmee ook doden en drenkelingen vervoerd werden. Raadslid Van Limborgh stelt dat *'hoe graag hij ook bezuinigt, hij in dit geval niet gaarne op een paar gulden zou zien'*. Dacht men het alom zichtbare probleem van open gemeenteriolen die ook nog rechtstreeks in de stadsgrachten lozen eenvoudigweg op te kunnen lossen door de aanschaf van een dure brancard?

En wat te denken van de waterplaats op de Noorderwal, een urinoir gebouwd tegen de muur van het café van weduwe Peper? Het houten optrekje wordt in 1890 op verzoek van de schipper Arie van Asch, die op de hoek boven het café woont, verplaatst tot onder de kastanjbomen aan de Loentjesgracht, met directe

lozing in diezelfde gracht. Deze oude waterplaats bestaat nog steeds. Wat verder naar de dijk opgeschoven en nu van steen, en op de lijst van gemeentelijke monumenten. Boze tongen beweren dat het urinoir nog steeds rechtstreeks op de gracht loost.

Het leven van Culemborgers begint aan het eind van de 19^e eeuw daadwerkelijk te lijden onder de toenemende vervuiling van de grachten. Veel mensen reinigen dagelijks zowel hun groenten, kleding én hun woonhuis met grachtenwater.

Ondertussen lopen in de raad de emoties over de open gemeentelijke riolen hoog op. Regelmatig wordt lang gebekvecht of riolering eigenlijk wel een taak voor de gemeente is. Aannemers die betrokken waren bij de aanleg van de gemeentelijke riolering, zoals Van Arnhem en Balvers, krijgen de schuld van de vervuilde grachten.

Dat overkomt ook gemeentearchitect Prins die in 1887 voor 400 gulden per jaar is aangesteld. Het ontwerp van het rioolstelsel was echter van vóór zijn tijd. De burgemeester vindt de verwijten aan de heer Prins *'verre van overdreven, omdat de stadsarchitect Prins niet anders doet dan zinkputten controleren'*. Ook Van Zuilekom, de gemeentelijke puttenreiniger, wordt door de boze inwoners en raadsleden niet ontzien.

Uitdiepen

Volgens burgemeester Van Hoogenhuijze is het eigen schuld, dikke bult dat de stadsgrachten zo smerig zijn: *'het publiek werkte ook niet mee'*. De bewoners van de stad zijn inmiddels het wachten op verbeteringen beu. Met een heuse handtekeningactie proberen zij de gemeente er toe te dwingen actie te ondernemen. *'De bodem raakt droog en, door excrementen en rottend aas verpest, doet dit U nu al ondragelijke miasmen tegenwaaien'*. Miasmen zijn giftige dampen die cholera zouden kunnen veroorzaken volgens onderzoekers, bekend onder de naam 'hygiënist'. Het antwoord van de gemeente luidt: *'er ligt wel twee meter modder en uitdiepen kost méér dan tienduizend gulden. De begroting heeft slechts dertig gulden beschikbaar'*. Toch wordt besloten om de som van 200 gulden in uitbaggeren te investeren. Men hoopt vurig op een hogere waterstand in de Lek waardoor het vuil van zelf naar de Meer zal afdrijven. Jammer genoeg verslechtert na het baggeren de toestand van de slechts plaatselijk omgewoelde stadsgrachten. Afgezien van de stank kan er nu bij brand nauwelijks meer geblust worden. Er is

op vele plaatsen onvoldoende bluswater en het wil nog wel eens heftig branden in de stad.

Na het nodige rekenwerk wordt vastgesteld dat om het waterpeil in de twaalf hectare aan grachten een halve meter te laten stijgen 60.000 kubieke meter water nodig is. Een ‘tonmolen pomp’ (een vijzel met betimmering eromheen) moet daarvoor 300 dagen achtereen water uit de Lek pompen. In 1892 blijkt de sluis bij de ‘Muurtjes’ niet meer te werken. Deze sluis moet bij hoge waterstand via de Loentjesgracht vers water vanuit de Lek in de stadsgrachten laten. Men probeert dan maar om met een scheprad (bediend door acht sterke mannen) voldoende water vanuit de Stadshaven over de dijk heen in de Loentjesgracht te krijgen. Ook dit is een vergeefse inspanning. Aangezien het nabijgelegen Beusichem niet van plan is om Culemborg met haar polderwater te hulp te schieten, benoemt het stadsbestuur in 1893 het probleem van de kwaliteit van het water en de hoeveelheid modder in de stadsgrachten als: *‘onoplosbaar en derhalve als afgedaan beschouwd.’*

Pas omstreeks 1935 lenigt de inzet van een elektrische pomp aan de rand van de haven de allerhoogste nood. Via een systeem van op ruim één meter boven het water staande ‘bakken’ stroomde het opgepompte water naar het sluisje in de dijk bij de ‘Muurtjes’ en vandaar met grote kracht de Loentjesgracht in.

Tegenwoordig wordt het water in de grachten na alle geharrewar in de 19^e eeuw, tóch nog ververst vanuit het Beusichemse. Het

De ‘bakken’ in de haven voor transport van Lekwater naar de grachten.



Elektrische pomp, geleverd door de firma Techniek van Wouter Blijenberg, waarmee water uit de haven via ‘bakken’ in de grachten werd gebracht. Havenmeester Jo van Tienhoven staat er tevreden naast.

water komt van daar via een pomp in de Oostersingel terecht. Er staat nog steeds een reserve-inlaat aan het einde van de jachthaven.

In 1894 wordt stadsarchitect Prins als een soort compromis richting de nog steeds ontevreden en morrende Gemeenteraad tot sluiswachter benoemd. Hij schaft in die hoedanigheid voor 150 gulden twee ijzeren baggerboten aan om de grachten te gaan uitbaggeren. Waarschijnlijk ligt één van die baggerboten nog steeds op het terrein van de kasteeltuin. De andere heeft jarenlang in de Paardengracht ‘voor anker’ gelegen.

Ik heb er in de jaren vijftig van de vorige eeuw als kind met mijn vriendjes veel mee gevaren. Het vaargebied was beperkt en bestond uitsluitend uit de brede gracht rond de kasteeltuin van ‘ome’ Koos Wiggelinkhuizen.

Verder kon je niet komen door afdamming of het ondiepe water. Op veel plekken kon de platte schuit nauwelijks door de modder worden geduwd. Soms was die modder donkerrood, het resultaat van het ongezuiverde afvalwater tijdens de biencampagne van de in 1888 opgerichte *Spoor’s Mosterdfabriek*.

Ijzeren baggerboot op de oever van de kasteeltuin. Aangeschaft door stadsarchitect Prins?



Pas in 2004 worden de stadsgrachten voor het eerst in minstens twee eeuwen rigoureuus uitgebaggerd. Het levert heel veel bijzondere oudheidkundige vondsten op.

Verdrinken

Ondanks de geringe diepte ten gevolge van de dikke lagen modder zijn de stadsgrachten voor velen noodlottig gebleken. De *Culemborgsche Courant* vermeldt vanaf 1860 jaar na jaar het verdrinken van kinderen, volwassenen en ouderen. Dat gebeurt door in het water terecht te komen of door het ijs te zakken. Gelukkig worden ook heel wat mensen van de verdrinkingsdood gered, zij het soms ternauwernood.

Ook is er sprake van zelfmoord, zoals in 1878 in het geval van de 19-jarige vrouw 'B.W.'. Zij verdrinkt in het 'grachtje bij de stadschool op de Havendijk', nu de Schoteldoekse Haven geheten. Soms mislukt het, zoals in 1880, toen twee voorbijgangers 'M.M.' nog net op tijd uit de Loentjesgracht kunnen redden. Uit de verslagen van de *Culemborgsche Courant* blijkt dat er ook andere plekken zijn voor deze wanhoopsdaad: de spoorbrug (1885), de Lek (1888) en de Kleine Lek (1891).

4

Havenwater

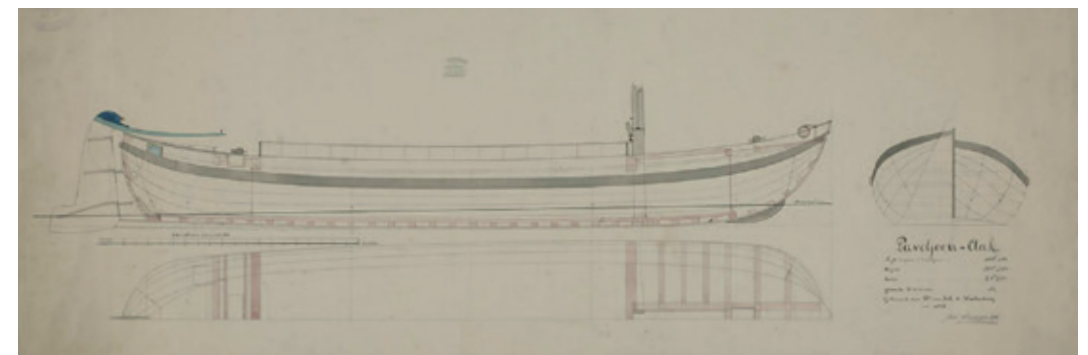
VANAF HET eerste nummer uit haar bestaan heeft de *Culemborgsche Courant* met grote regelmaat het wel en wee in en rond de Stadshaven beschreven. Met de opkomst van de industrie in het Veerweggebied groeide ook het aantal schippers en de intensiteit van de scheepvaartbewegingen in de haven. De haven is in de tweede helft van de 19^e eeuw de economische motor van de stad.

Havenmeesters

Het recht op het innen van havengeld in de Stadshaven werd van oudsher openbaar verpacht. Meestal voor een periode van vier jaar en dikwijls, maar niet altijd, gekoppeld aan het havenmeesterschap. Het innen van havengeld was een winstgevende activiteit en er was dus veel belangstelling voor de functie.

In 1861 worden de losplaatsen aan de Havenwaard (de oostkant, richting Beusichem) en de Onderweg (de westkant, aan de Veerweg) voor de periode van vier jaar voor 262 gulden per jaar verhuurd aan E. van Kuik. Deze Van Kuik wordt spoedig daarna ook voor vier jaar aangesteld als havenmeester. Van Kuik volgt de eervol ontslagen C. Borgstijn op. Die krijgt in 1866 ter compensatie de functie van stadsklokkenluider. Eénmaal daags om tien uur 's avonds luidt hij de Papklok. Hij krijgt als extra troost voor slechts 80 cent per week een huisje op de Lange Havendijk te huur.

Paviljoenaak (37 ton) van de Culemborgse schipper Willem van Asch. Dit soort schepen waren regelmatig in de Culemborgse Stadshaven te vinden. Dit is het schip van waaruit de diefstal van het touw plaatsvond (zie bladzijde 29). Bouwtekening uit het Maritiem Museum Rotterdam.



De ondergetekenden, Schippers, brengen door deze openlijk *keerk* toe van dat loof G. KUIJLENBURG, voor de flinke wijze waarop hij op 21. December 18. verzecht schepen, die aan den ingang der haven gersdijk lagen, heeft liet oeghringe. Onder zijne wederlegde beklag is het mogelijk geweest, dat nu tijt uren schieds de schepen, die huiten lagen, een veilige jipplaats vurscheid was.

K. Winkel.	A. Nuij.
H. J. van Zanten.	J. van Beest.
G. van Asch.	W. Wijnen.
R. van Leersum.	A. van Asch.
A. A. G. van Asch J. C. van	K. Wemkes.
S. J. Kijkert.	B. Stukkenburg.
H. Veerman.	T. de Rinken.
G. van Thunckhuysen.	J. T. Duijzen.
D. Dirken.	S. Dijkstijl.
L. Verburg.	G. van der Jildt.
H. Steiner.	W. Passing.
B. Leerskes.	Joh. Flepkraan.
Joh. Koch.	G. G. Jagers.
T. Buzink.	J. J. van Zanten.
P. Hoffings.	Ferd. J. Kaseboom.
A. Schimmell.	H. L. Jagers.
Albert de Peuis.	J. van der Velden.
P. Bekkers.	G. de Vries.
Gieck. Bakker.	J. van Sullten.
G. L. H. B. Kerck.	D. H. van Zanten.

Dankbetuiging van de Culemborgse schippers aan de havenmeester C. Kuijlenburg voor de redding van hun vrachtschepen.

De ondergetekenden sinnen met uitsien om openlijk een woord van lof toe te brengen van R. C. VAN ZWAAMEN, Ge. roente- en uderzuchtig. Rijksvastuulder en J. LANGENDIJK, Agent van Poitje, voor hunne ijevrije en over gende pagingen, die zij in het merk hebben gesteld om tot de ontdekking van de dief of vermoedelijke daders te komen, van een diefstal van touw op 28 December 1874, uit het schip toebehoorende aan de twee ondergetekende, liggende in de haven alhier.

Das plezo om het te weten te brengen en voldoend politie-toezicht de veiligheid van de in de Haven gelijge schepen, goud gewandeld is, kun ook uit de azerimende pagingen van het ondergetekende Politie-bureau blijken, die ook hier uitdrukkelijk best hebben gedaan.

Ook uit naam van vele andere Schippers.

C. Kuijlenburg,
Havenmeester.
W. van Asch,
Z. Jagers.
H. A. Jagers,
A. S. van Middellkoop.
A. Schimmell.
J. J. van Zanten Jan.
A. M. Kuijlenburg.

20 Januari 1875.

Advertentie in de Culemborgsche Courant als dank voor het terugvinden van het touw van Willem van Asch.

In 1865 wordt L. C. Verkerk voor 315 gulden per jaar de pachter van de Stadshaven. Op grond van voorgaande lijkt het er op dat het gratis was om aan te leggen en te laden en lossen bij het jaagpad aan de oever van de Lek ter hoogte van de huidige Veerkade.

In 1873 wordt door de Culemborgse schippers met algemene stemmen een nieuw havenreglement goedgekeurd. C. Kuijlenburg komt als vaste havenmeester in dienst van de gemeente. Hij wordt aangesteld voor een salaris van 50 gulden per jaar. De begroting voor de haven wordt met hetzelfde bedrag verhoogd tot 350 gulden per jaar. Vanaf 1874 wordt het havengeld door de gemeente geheven. De gemeente hanteert een waterdicht kwitantiesysteem.

Op 31 december 1874 redt de pas aangetreden havenmeester een groot aantal afgemeerde schepen die aan de ingang van de haven door plotselinge ijsgang worden overvallen. Niet minder dan 40 schippers plaatsen als dank een grote advertentie in de *Culemborgsche Courant*.

Op dezelfde manier bedanken enige tijd later een aantal schippers én de havenmeester de agenten Van Zwaamen en Langendijk voor het oplossen van de diefstal van zo'n 70 meter touw uit de in 1872 gebouwde paviljoenaak van schipper en kolenhandelaar Willem van Asch. De dader (ene Lambertus Copier) én al het touw worden naar de rechtbank in Tiel gebracht.

Havenmeester Kuijlenburg is geliefd bij de schippers. In 1880 zetten de schippers met ontelbare vlaggen en vlaggetjes zijn 25-jarig huwelijk luister bij. De havenmeester krijgt spoedig daarna een flinke opslag van maar liefst 25 gulden tot 200 gulden per jaar. Als reden hiervoor vermeldt de krant dat de havenmeester veel tijd aan statistiek besteedt.

In 1881 gaat men om het liggeld in de haven te berekenen over van lengte naar tonnage. Een schipper betaalt dan 20 cent per ton. Veerman A. L. de Kieviet wordt dan de pachter voor de inning van het havengeld voor ruim 700 gulden per jaar.

In 1897 overlijdt de gewaardeerde havenmeester. Zijn weduwe krijgt als troost een gratificatie van 100 gulden. Zijn opvolger wordt de oud-bakenmeester Wennekes. Een bakenmeester was verantwoordelijk voor het met stokken uitzetten van een veilige en voldoende diepe vaarroute in de Lek. Net op dat moment wordt de hele inventaris van Wennekes zijn huis aan de Veerweg door de gemeentelijke deurwaarder Van Beekum te koop aangeboden. Hij blijkt ook al geen hondenbelasting voor zijn hond meer te betalen.

Kwitantie voor liggeld uit 1885 voor de Jonge Antonie van Antonie Arnoldus van Asch. Deze schuit was oorspronkelijk van zijn in 1867 aan de cholera overleden vader, Cornelis Antonie. Tot einde 1884 was zijn stiefvader Cornelis Laverge de schipper.



De prijzen van vaste ligplaatsen in de haven gaan in de komende jaren in sneltreinvaart omhoog van 20 cent naar 50 cent per ton. *‘Toch is het havengeld te Culemborg nog laag in vergelijking met andere havenplaatsen en bij binnenkomst in de haven moeten andere schepen aan vaste ligplaatshouders hun plaats afstaan’.*

Uitbreiden en verbeteren

De oude Ronde Haven wordt in deze tijd al niet meer als haven gebruikt. De bloeitijd van de haven ligt direct na de aanleg in 1609. Die bloei was gebaseerd op de scheepswerven die jaarlijks een groot aantal nieuwe schepen bouwden en voor veel bedrijvigheid zorgden. Aan het einde van de 19^e eeuw is die bloeitijd al lang voorbij. Vanaf 1863 is de Oude Haven door de aanleg van de nieuwe spoordijk definitief van de rivier de Lek afgesloten.

In 1860 worden in de Stadshaven 272 schepen met ruim 7.600 ton vracht geladen en 187 schepen met ruim 7.100 ton vracht gelost. De gemiddelde tonnage van de toenmalige vrachtschepen lag rond de 32 ton.

Lage oostkant van de Stadshaven, waar zwemmende paarden wél, maar schepen niet terecht kunnen. Vooraan rechts de witte paviljoenaak van Willem van Asch.



EEN FAMILIE IN DE HAVEN

Mijn overgrootvader Antonie Arnoldus van Asch voer met enige regelmaat onder vol zeil met de 27 meter lange klipper *Cornelis* de smalle, lange haven binnen. Dat deed niemand hem na en blijkens het reglement uit 1873 was het niet verboden. Bij afwezigheid van voldoende wind werd het schip aan een lang touw voortgetrokken. Johanna Bruelleman, de vrouw van Antonie Arnoldus van Asch, liep meestal 'in de lijn', soms met hulp van haar zoon Cornelis. Dat gebeurde over het lijnpad, ook wel jaagpad genoemd. Langs de Lek lag over de hele lengte op de zuidelijke oever een lijnpad, meestal bovenop de zomerdijk. De veeboeren moesten bij de omheining van hun land verplicht voor een begaanbare doorgang zorgen: het was (en is!) immers een openbare weg. Het lijnpad loopt ten



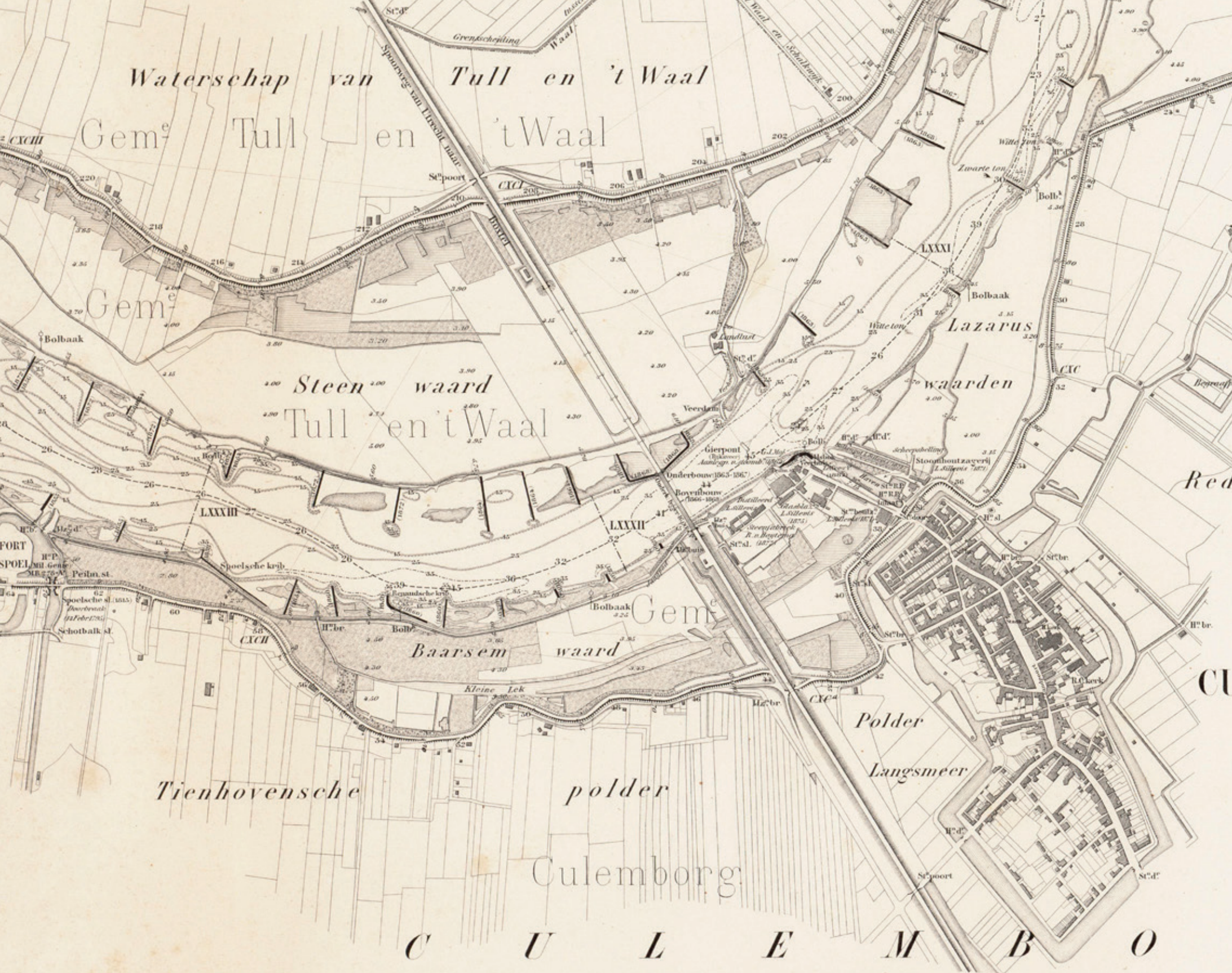
Lijnpad langs de Lek via de huidige Veerkade richting de speciaal gebouwde lijnpoort onder de spoorbrug. Afbeelding uit 1874.

oosten van Culemborg via de Veerkade en onder de smalle poort bij de spoorbrug door verder in de richting van de forten Spoel en Everdingen. In de zomer van

1888 breekt het jaagpad ten oosten van Culemborg ten gevolge van hoog water door en lopen de uiterwaarden onder water. Het vee wordt nog net gered.

In 1867 wordt aan de stadszijde 500 kubieke meter grond uit de Stadshaven gehaald voor een noodzakelijke dijkverbetering. Met deze hoeveelheid klei bouwde de Culemborgse aannemer L. C. Schaade voor 17.000 gulden ter plekke de huidige dijk, de 'Muurtjes' en een verbeterde Leksluis naar de Loentjesgracht. Volgens de bouwtekening van gemeentearchitect C. Sillevius wordt de hoogte van de nieuwe dijk een indrukwekkende acht meter zeventig boven Amsterdams peil.

In die tijd vallen met enige regelmaat karren met paard en al in de haven. De in aller ijl losgesneden paarden zwemmen gelukkig veilig naar de lage overkant en klimmen daar meestal zelfstandig op de kant. In 1876 wordt eindelijk de Onderweg langs de haven bestraat. Met goede kwaliteit keien die uit de Achterstraat gehaald worden. De nieuwe bestrating is echter geen lang leven beschoren want de walkant begint door de zware stenen te verzakken.



Kaart van Culemborg uit 1888 waarop de plaatsen uit dit verhaal goed zichtbaar zijn. Midden onder de Ronde Haven, in het midden de Kleine Lek en in het midden de Stadshaven en het 'balkengat'. Uitsnede uit 'Lengteprofiel en bladverdeling van de herziene kaart van de rivieren Boven Rijn, Neder Rijn, Lek, Nieuwe Maas, Scheur en Nieuwe Waterweg. Blad No. 11. Lek Culemborg, 1888'.

V A
CULEMBORG
 C U L E M B O R G

In 1881 ziet het er naar uit dat de haven de officiële status van ‘vluchthaven’ zal krijgen. Dat betekent dat hij eindelijk voldoende uitgediept en verbreed zal worden. Een extra vluchthaven is voor de steeds toenemende scheepvaart hard nodig omdat de afstand tussen Vreeswijk en Wageningen te groot is om tijdig te overbruggen bij naderend slecht weer. Gemiddeld zeilt men daar namelijk tien uur over. Helaas gaat het voornemen uiteindelijk niet door omdat er ook voorzichtige plannen worden gemaakt om ergens in de buurt van Culemborg een kanaalverbinding tussen Amsterdam en de Rijn te maken.

Dit zou een hele verbetering zijn voor de scheepvaart gezien de vele bruggen en sluizen (en de daardoor te maken kosten!) tussen Utrecht en Amsterdam.

Laden en lossen

Culemborger Willem Vink vertelt in de *Culemborgse Courant* van 6 maart 1964 hoe hij op de klipper *Cornelis* voer: *‘Wij laveerden de Lek en de Rijn op tot bij Lobith en werden daar op sleep genomen. In het Roergebied in Duitsland werden de kolen met kruiwagens aangevoerd. Met westenwind konden we toch nog in een goede twaalf dagen in Culemborg zijn. Het is wel eens voorgekomen dat het zeil tijdens een storm kapot sloeg. Maar als je twintig jaar ben en het avontuur in je bloed zit, dan vind je dat leuk. De kolen werden hier aan het Veer met zakken op de wal gesjouwd. Ik heb vaak mee gelost’.*

Het lossen gebeurde meestal door speciale losploegen. Bij laag water was het een hele kunst om via een smalle, wiebelende loopplank de met één mud (70 kilo) kolen gevulde zakken op een kar te laden. De zakken waren ook nog van boven open. De lossers zagen al snel pikzwart.

Behalve pure kracht vergde het lossen van een vrachtboot een grote hoeveelheid behendigheid en acrobatiek.

Schippers in de politiek

De invloed van de Culemborgse schippers worden in de loop van de 19^e eeuw steeds groter. In 1872 wordt de verovering van Den Briel op 1 april 1572 door de Watergeuzen met een grote optocht herdacht. De afdeling ‘schippers en varensgezellen’ loopt dan met hun banier vóór alle andere lokale ambachtsgilden uit.

Ze zijn een belangrijke beroepsgroep en ook in de politiek krijgen de schippers invloed. Zij kiezen met niet minder dan



Culemborgse losploeg voor steenkolen. Van links naar rechts: Kilian, Van Empel, Udo (Moortje), Hannes Udo, Co Heij, Mazijk en Gerrit van Zomeren. Foto uit de jaren dertig van de vorige eeuw.

170 stemmen de ervaren beurtschipper Willem Hendrik Beltjes als eerste ‘schippersraadslid’. Raadslid Beltjes gaat onmiddellijk aan de slag. Hij meldt in de raad dat er regelmatig ongeregelde- den in de haven plaatsvinden, dat de havenmeester weer eens is beledigd en dat er in de winter een groot plaatsgebrek heerst.

In de Gemeenteraad blijven de schippers pleiten voor méér ligplaatsen aan de lage oostkant van de haven. Voor de steeds groter wordende schepen is het onmogelijk om daar nog te laden en te lossen. Na jaren komt er eindelijk een toezegging van burgemeester Werd Müller von Elgg. Het blijft bij een toezegging. Hij zal het nooit meer regelen want hij vertrekt in 1880 onverwacht naar Nederlands-Indië. Op de terugreis in 1892 overlijdt hij, op 54-jarige leeftijd, aan boord van het stoomschip *Salak*.

Ook laten de schippers bij monde van het raadslid weten dat er voor het laden en lossen een goede weg moet komen aan de oostkant van de haven. Dit voorstel haalt het niet omdat de gemeente plannen heeft om juist daar de nieuwe stadsmestvaalt aan te leggen. Ter compensatie wordt haven ’s nachts met twee lantaarns verlicht. Er komt een groot aantal ringen in de kade om aan te meren.



Foto van het lossen van stukgoed uit een vrachtschip in de Stadshaven van Culemborg.

De schippers pleiten, weer via Beltjes, voor een trap vanaf de Onderweg naar de Veerweg. Er wordt voor 20 gulden halverwege een houten trap aangelegd omdat een stenen exemplaar te duur is. Van Hoijtema schaft voor de eigen vloot een sleepboot aan genaamd *De Jonge Jacobus*. Het schip komt op een vaste plek in de haven te liggen en bewijst, buiten dienst, ook voor de andere schippers zijn nut bij het in en uit de haven slepen van schepen.

In 1880 bestaat het beurtveer Culemborg-Amsterdam van de familie Beltjes honderd jaar. In de haven hijsen alle schepen de nationale driekleur en W. H. Beltjes, die nog steeds raadslid is, krijgt een gouden remontoir horloge.

In die tijd was sprake van eensgezindheid en sterke saamhorigheid onder het collectief van de Culemborgse schippers.

Tegen het einde van de 19^e eeuw wordt het onderhoud aan de haven meer en meer verwaarloosd. Herstel aan de hoge kade-muur gaat niet door omdat de benodigde 1.700 gulden al is uitgegeven aan een eenvoudige beschoeiing aan de oostkant. Een noodzakelijke verbreding van de havenmond wordt ook afgebla-

zen. Het gevolg: grote schepen kunnen nu echt de haven niet meer in.

Op 31 augustus 1898, de 18^e verjaardag van koningin Wilhelmina, is er weer een feestelijke optocht. Schippersvereniging *Neptunus* komt met haar versierde boot pas als zevende voorbij. In 1872 liepen de schippers vooraan. Is het belang van de scheepvaart voor Culemborg daadwerkelijk op zijn retour?

De Gemeenteraad besluit wél om 20.000 gulden te steken in de aanleg van een stoomtramverbinding tussen Tiel en de Culemborgse haven. Een zijtak naar Kesteren wordt ook overwogen als mede een verbinding via Everdingen met Gorinchem en via Schoonhoven met Gouda *'waardoor Culemborg in de toekomst een centrum van verkeer kan worden'*. De haven wordt de dupe van deze verschuiving van transport over het water naar transport over land.

Onderwerpen die de haven betreffen worden in ieder geval steeds vaker een heftig twistpunt in de raad. Een plan van industrieel en scheepseigenaar Sillevius om met één grote investering van 'slechts' 2.713 gulden en 50 centen alle problemen in en rond de haven in één keer op te lossen wordt met zes tegen vijf stemmen in de raad verworpen. Dit betekent het einde van het vertrouwen van de schippers in de politiek. Raadslid Sillevius stapt uit protest uit de Gemeenteraad.

Uitbaggeren

Stroomopwaarts van de haven worden in 1886 zes nieuwe kribben aangelegd en twee anderen verlengd. In de Gemeenteraad waarschuwt raadslid Van Hoijtema keer op keer dat vooral de geplande krib op 100 meter van de haven tot de vorming van een dikke zandplaat zal leiden. De nieuwe burgemeester Van Hoogenhuijze uit Hardinxveld vindt dat men dit aan deskundigen moet overlaten. Tegen de wil van de burgemeester schrijft de raad in een brief aan de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid dat *'het Rijk voortaan voor de kosten van het uitdiepen van de havenmond moet opdraaien'*. Het probleem wordt nog verergerd omdat de aannemers de baggerspecie uit de havenmond bovenstrooms in de rivier storten. Hierdoor slibt de monding van de haven sneller dan hij wordt uitgebaggerd weer dicht. Het helpt niets wat de ervaren schippers er van zeggen.

De gemeente stelt 100 gulden beschikbaar om gemeentearchitect Prins (die zich heeft ontpopt tot gemeentelijke duizendpoot)

dieptepeilingen in de monding van de haven te laten verrichten. Het duurt desondanks niet lang of de schroefboot *Jacoba* van beurtschippers Arie en Leendert van Asch loopt vlak voor de haven muurvast in het zand. Hij wordt slechts met grote moeite door de veerboot van schipper Smit weer losgetrokken. De 1.800 gulden om deze zandbank te verwijderen kunnen niet opgebracht worden omdat er maar 200 gulden in de gemeentekas zit. Men besluit de helft daarvan te investeren om de ‘rug’ vlak vóór de havenmond aan te pakken. Een bewijs dat de gevraagde bijdrage van het Rijk nooit is geleverd.

Het geld om de haven met enige regelmaat uit te diepen raakt ook op. De 2.500 gulden nodig om de haven slechts één voet dieper te maken zijn er niet meer. Bij laag water kunnen de wat grotere schepen de haven al niet meer in.

Oud-veerman Mol blijkt bereid om in 1886 voor slechts 1.000 gulden de haven uit te diepen. Om de hoge werkloosheid in de stad te bestrijden stelt de gemeente als voorwaarde dat het werk met de hand en niet machinaal uitgevoerd moet worden.

Spoedig na het uitdiepen van de haven stort de hoge kade-muur in. Hij wordt daarna voor 1.100 gulden gerestaureerd. Hiervoor moeten eerst 114 populieren in de Plantage sneuvelen, waaronder twee bij het hertenkamp. Bomen zijn in die tijd een spaarpot voor de gemeente en in dit geval is de opbrengst precies de benodigde 1.100 gulden.

Verdriet

In en rond een haven vinden er ook verdrietige gebeurtenissen plaats: turfschipper ‘A.S.’, 56 jaar oud, berooft zichzelf in oktober 1871 in de haven op zijn schip door ‘verworing’ van het leven. Zijn weduwe en haar zonen moeten de handel in turf nu alleen voortzetten.

Minder verdrietig loopt het in 1883 af met het 12-jarig dochtertje van ene Damming dat in het water van de haven valt. Zij kijkt op dat moment naar het vertrek van de *Clara*, de roeiboort van de heren van de roeiclub: ‘*één van de varensgezellen haalt haar op tijd weer uit het water*’, zo vermeldt de *Culemborgsche Courant* van 6 mei 1883. Zij is slechts één van de minstens 10 personen die in de tweede helft van de 19^e eeuw van de hoge walkant in de haven vallen. Gelukkig zijn er altijd wel schippers in de buurt om de drenkelingen te redden. Uit dit incident blijkt overigens ook dat



Schroefstoomboot Leendert van de firma L. Sillevius en Zonen.

de Stadshaven in de 19^e eeuw al het domein van watersporters is.

In 1891 wordt de haven een nieuwe schroefstoomboot rijker: de 16 pk *Leendert* van de firma L. Sillevius & Zonen die voor vervoer van balken voor de stoomzagerij gaat zorgen. Kapitein wordt Jan Mudde. Spoedig daarna volgt de *Jacoba* van de gebroeders Van Asch. Helaas is Leendert Sillevius zelf geheel onverwacht een paar maanden eerder op 71-jarige leeftijd gestorven. Hij heeft de aankomst van de naar hem vernoemde boot niet meer meegemaakt.

Op 4 augustus 1892 legt een enorme brand de stoomkistenfabriek in de as. Er gaan 18.000 houten kistjes en 40.000 planken in vlammen op. Het is een spectaculaire brand en de hele stad loopt uit. De hitte is zo groot dat alle schepen uit de haven met spoed geëvacueerd moeten worden. Op de scheepswerf van Van Tienhoven aan de overkant van de haven moet een schip nat worden gehouden dat daar ter reparatie op de helling ligt. De glasblazers die in de Leerdamse Buurt wonen voorkomen door moedig bluswerk dat de aangrenzende huisjes langs de Veerweg afbranden. Zij zijn de grote hitte van de glasovens gewend en durven dicht bij de brandhaard te komen. Tijden veranderen nauwelijks: zeker

in de Culemborgse Stadshaven niet, waar geldgebrek eerder regel dan uitzondering is.

In de twintigste eeuw wordt de haven meer en meer een ondergeschoven kind. Haar glorie uit de tweede helft van de 19^e eeuw is dan al lang voorbij. In 2013 maakt de gemeente zelfs definitief een einde aan haar bemoeienis met de haven. De schippers van de watersportvereniging *De Helling* nemen het roer in eigen hand.

5

Rivierwater

IN DE 19^e eeuw stroomt de Lek met gevaarlijk scherpe bochten en onder een te lage spoorbrug langs Culemborg. Er is nog duidelijke merkbare eb en vloed en de rivier is vergeven van ondiepten en obstakels. Het is de tijd dat transport van mensen en goederen in de meeste gevallen over water gaat omdat (zeker in de winter) goed begaanbare wegen ontbreken. Schippers en hun varensgezellen (waartoe zeker ook echtgenotes en kinderen gerekend moeten worden) spelen een belangrijke rol in de ontluikende economische groei.

Winterperikelen

Eén van de eerste berichten in de *Culemborgsche Courant* uit 1860 betreft de aankondiging van de winterdienst tussen Culemborg en Rotterdam. De dienst wordt verzorgd door de 80 pk sterke stoomboot *Stad Culemborg*. De krant plaatst frequent advertenties over wijzigingen in bestaande of aankondiging van nieuwe stoombootdiensten. Ook bericht de krant regelmatig over het

Zicht op de Lek vanaf de Veerweg richting het Pikse Boogerdje en de Korte Noord. Olieverfschilderij van de Culemborgse schilder N.G. van Os (ongedateerd).



bouwen en in gebruik nemen van steeds grotere en snellere passagiersschepen. Er wordt veel gehandeld in tweedehands schuiten of de nog bruikbare resten ervan.

Vooraf in de winter valt het varen op de Lek niet mee. De bebakening bestaat aanvankelijk slechts uit stokken die op regelmatige afstand in of langs het water worden geplaatst. In de winter worden ze in verband met ijsgang meestal verwijderd. Voor de Lek bij Culemborg is bakenmeester B. Wennekes verantwoordelijk.

Geleidelijk wordt de rivier voorzien van steeds meer kribben om het aan de getijden onderhevige water in één duidelijk en voor de scheepvaart herkenbaar bed te dwingen. Vaak vriest de Lek dicht, waarbij ijssdammen, vooral bij het eilandje Candia (ter hoogte van het huidige Bakelbos) een groot gevaar vormen voor de woningen op de Veerweg en de spoorbrug.

Als de rivier bevroren is neemt veerman Mol de veerpont 'van de reep'. Passagiers en vracht brengt hij dan in minder dan vijf minuten met een op de oever door paarden voortbewogen ijsboot naar de overkant.

In 1861 stroomt de Bommelerwaard onder water. Koning Willem III, zijn broer prins Hendrik en hun gevolg kunnen op de terugweg net niet meer met de ijsboot van Mol oversteken. Zij verblijven noodgedwongen een uur lang in de stad waarna het ijs in de rivier begint te kruien. De *Culemborgsche Courant* meldt dat de koning 'zonder zijn persoon te ontzien, zijn ongelukkige onderdanen woorden van troost en bemoediging toegesproken en zijn echt koninklijke giften stijgen niet weinig in waarde als men bedenkt dat (Europees gezien) geen begroting van inkomen zo beperkt is als de zijne!'

De spoorbrug

De schippers in Culemborg maken zich zorgen over de geplande bouw van de spoorwegbrug. Deze komt slechts 16 el (meter) boven Amsterdams peil, waardoor veel schepen de mast zullen moeten strijken. Een hogere brug of een ophaalbrug levert problemen op voor de treinen. Een groot deel van de schepen heeft nog geen strijktuigage en daarvoor wordt ook geen subsidie verleend.

In januari 1863 begint een honderdtal werklieden met de bouw van de brug. In de zomer van 1865 valt het eerste van minstens zes dodelijke slachtoffers: een werkman die een kruiwagen



Bouw van de overspanning tussen de pijlers, augustus 1867. Foto van J.H. van Schönscheidt.

metselspecie tegen de zesde pijler omhoog brengt, verliest zijn evenwicht en valt met zijn hoofd op een stuk hardsteen.

In november 1867 worden de heistellingen onder de 150 el lange overspanning weggehaald. Een spannende gebeurtenis die door vele Culemborgers nieuwsgierig bekeken wordt. In slechts elf weken tijd hebben voornamelijk Pruisische en Duitse arbeiders de overspanning dit tot stand gebracht. De op dat moment langste Europese overspanning uit één stuk is een feit. Het wordt een toeristische trekpleister met speciale vermelding in de Baedeker reisgids. Nóg meer toeristen komen er op af wanneer ook nog een echo van zes lettergrepen duidelijk te horen blijkt.

Scheepsongelukken

Het eerste ernstige scheepsongeluk dat in de *Culemborgsche Courant* beschreven wordt, betreft de stoomboot *Stad Culemborg* die in 1862 een met rijst geladen aak aanvaart. De aak zinkt als een baksteen en de opvarenden worden gered.

Er vinden ook dodelijke of bijna dodelijke scheepsongelukken dicht bij de stad plaats. Zo verdrinkt een arbeider van de steenoven

die een aak met grond bestuurt. De aak wordt door drie personen op het lijnpad voortgetrokken maar slaat plotseling om. De man laat een weduwe met niet minder dan zes kinderen achter.

In 1877 laat schipper Van Zanten als hij met gestreken mast nét onder de spoorwegbrug door is het touw bij het weer ophijsen van de mast uit zijn handen glippen. De mast valt op het hoofd van zijn zevenjarig dochttertje dat aan het roer staat. *'Een ijzeren blok beschadigt de schedel van het kind zodanig, dat het pas 's avonds weer bij bewustzijn komt'*.

Vrouwen en kinderen aan boord van vrachtschepen zijn geen uitzondering. Ze zijn regelmatig bij ongelukken betrokken. In 1880 valt de schipper van een met stenen geladen schip uit Ouderkerk bij het Pikse Boogerdje overboord. Zijn vrouw die met de jongste van drie kinderen op de arm aan het roer staat, springt te water maar kan haar man niet meer redden.

Nog zo'n hartverscheurend scheepsdrama: in 1888 raakt bij de Spoelsche sluis de 24-jarige vrouw van schipper W. Jansen van het schip *Carel en Helena* uit Uithoorn te water. Zij doet wanhopig pogingen om boven water te blijven en men zoekt daarna nog 12 uur tevergeefs naar haar lichaam. De wanhopige schipper looft een beloning van vijf gulden uit, voor wie haar vindt: *'zij was*

Moeizaam strijken van de mast onder de spoorbrug.



gekleed in een half-lange licht geruite japon'. De vrouw wordt een maand later bij Vreeswijk uit het water gehaald.

Schipper Willem Cornelis Beltjes had in hetzelfde jaar meer geluk. Hij valt overboord als een uit de koers geraakt houtvlot hevig met zijn beurtschip in botsing komt. Zijn dochttertje gooit een touw naar hem toe en redt hem het vege lijf. Hij doet een paar maanden later wel zijn beurtveer over aan schipper Arie van Asch en begint op de vaste wal in de Tollenstraat namens de *Deli-Brouwerij* een handel in bieren.

Ook niet-schippers verongelukken met zekere regelmaat. Tijdens het met basaltstenen opbouwen van een krib boven de stad ter hoogte van de Korte Noord (tussen het Pikse Boogerdje en de huidige afgraving), verdrinken de werklieden Piet van der Winkel en Johan van Wiggen. Zij staan met acht anderen op een zolderboot vol met basaltstenen, die door een sleepbootje getrokken wordt. In de stroom kapseist de schuit. Hun lijken worden pas veel later gevonden. *'Zij laten beide een vrouw en kinderen, hulpbehoevend, achter'*.

De arbeider Marinus Fremerie die aan de Lek klei voor de steenoven laadt, wordt door een zonnesteek getroffen en sterft op het water op weg naar huis.

Waterstanden

In 1874 heeft raadslid Van Hoijsma statistisch vastgesteld dat het waterpeil in de grote rivieren steeds verder stijgt, zo meldt de krant. In dat jaar valt de scheepvaart gedurende enkele maanden helemaal stil door een te lage waterstand. *'Er kunnen daarom al twee maanden geen keien aangevoerd worden om de wel een halve meter diepe gaten onder de Binnenpoort en in de Prijssestraat te dichten'*.

In 1876 ontstaat dan weer een kritieke toestand door hoog water, een situatie die nog gevaarlijker wordt doordat er een westerstorm woedt. Er vormt zich een 100 meter lange scheur in de Goilberdingerdijk die door de Genie met veel moeite met takken en puin wordt gedicht. Zware vracht mag niet meer over de nieuwe spoordijk. In een periode van zeven jaar herhaalt zich deze gevaarlijke situatie nog drie keer op ongeveer dezelfde plek van de Goilberdingerdijk.

Rijkswaterstaat wil in 1876 een zelfregistrerende peilschaal langs de Lek. Na veel onenigheid over de juiste plaats komt het vijf



Waterstand opneemster
Leuntje Huibertje
Velgersdijk.

meter diep stekende gebouwtje uiteindelijk langs de Veerweg: niet in de rooilijn, maar wel met enige afstand van het aangrenzende woonhuis. De zorg van raadslid Dresselhuijs dat daar dan afval tussen zal worden gestort wordt genegeerd. De bouwer is aannemer Mol, voor de som van ruim 3.500 gulden. Leuntje Velgersdijk, die op de Veerweg woont, wordt waterstand opneemster, ondanks het 'zelf registreren' van de Peilschaal.

De Gemeenteraad stemt in 1877 vóór een voorstel van de Rijksoverheid om de bovenmond van de IJssel te verruimen waardoor er minder water door de Lek zal gaan stromen. Het komt namelijk zo nu en dan voor dat er meer water door de Lek stroomt dan door de Waal. De Lek wordt vervolgens overal op een minimale diepte van twee meter gebracht. De ontwikkelingen in de scheepvaart gaan nog sneller. De nieuwe raderstoomboot *Culemborg* heeft al een diepgang van 2,70 meter. Het schip heeft een vermogen van 325 pk, is 56 meter lang en kan 1.200 passagiers herbergen.

Activiteiten en ontspanning

Het leger is een regelmatige gast bij de rivier. In 1886 bouwt een afdeling van 130 Pontonniers uit Dordrecht in één dag bij het veer een brug van 179 meter. De belangstelling is enorm. Veel Culemborgers steken de brug over die 's avonds al weer wordt afgebroken. Het opbouwen en weer afbreken van de pontonbrug wordt een jaarlijks terugkerend fenomeen. Door de manschappen wordt regelmatig een glaasje teveel gedronken. Dat leidt ook wel eens tot een robbertje vechten.

In de zomer van 1889 kan men voor 25 cent met de stoomboot *Culemborg* vanaf de Lek kijken naar de manoeuvres die plaatsvinden op de forten Everdingen en Honswijk. Er wordt gedurende twee dagen met de kanonnen geoefend. Er nemen 400 manschappen aan deel én de *Stoomkanonneerboot no. 3*. Spannend is het ook: een soldaat verliest het licht in beide ogen, een ordonans breekt een been en ene majoor Froger valt in het donker vanaf de spoorbrug 17 meter omlaag in de uiterwaard. Als door een wonder overleeft de majoor zijn val.

De Lek is niet altijd een barrière tussen de provincies Gelderland en Utrecht. Een tochtje met de veerpont is een populair zondags uitje. Aan de overkant bevinden zich de kinderspeeltuin, een



Pontonniers uit Dordrecht
leggen een pontonbrug in de
Lek bij Culemborg.

kersenboomgaard en café *Landlust* van de weduwe Van Leur. Op 19 april 1896 speelt de enkele maanden oude Culemborgse voetbalvereniging *Tonido* op een terrein in de uiterwaard achter *Landlust*, haar eerste officiële voetbalwedstrijd tegen het ervaren *Voorwaarts* uit Tiel. Na een 1-1 stand bij de rust wint *Voorwaarts* uiteindelijk met 1-6. In mei 1898 krijgt de vereniging zijn eigen voetbalveld in het hertenkamp van de Plantage. De ballen belanden veelvuldig in het omliggende water.

Alles op een rij

De nu volgende samenvatting geeft een goed beeld van het wispelturige en gevaarlijke gedrag van de Lek over deze periode van 40 jaar in de tweede helft van de 19^e eeuw.

In totaal heersten 11 maal bijzonder lage waterstanden en 12 maal waren er te hoge waterstanden (zelfs angstig hoog in 1876, 1881 en in de winter van 1882-1883). Niet minder dan 21 maal was er sprake van langdurig zwaar drijfijis en/of volledig dichtvriezen van de rivier. Angstig leefde men dan toe naar het gevaarlijke moment dat het ijs begon te kruien. In 1861 ging het volledig mis op de Veerweg waar het kruierend ijs veel schade aan de huizen toebracht.



Uitnodiging voor de eerste officiële voetbalwedstrijd in 1886 van het latere Vriendenschaar.

Inclusief overmoedige zwemmers verdronken in de rivier in totaal zo'n 30 personen. Hiertoe behoorden vier schippers, drie scheepsknechten, één schippersvrouw en twee schipperskinderen. Gelukkig werd een veel hoger aantal van de verdrinkingsdood gered. Schipper D. Born, die voor de firma Van Hoijtema vaart, heeft zes reddingen op zijn naam en daarvoor (na zijn vijfde redding) een zilveren medaille ontvangen.

Door aanvaringen, strandingen of zinken eist de Lek 39 keer een zware tol van de scheepvaart. Meestal was er sprake van pech. Maar er werden ook ernstige fouten gemaakt tijdens het manoeuvreren. De relatief lage

spoorbrug in een bochtig deel van de snel stromende en plaatselijk ondiepe getijdenrivier was een bron van ongelukken voor de zeilschepen met hun zware lasten en onhandelbare hoge masten.

Ook de ligging van het eilandje Candia midden in de rivier dichtbij de veerpont zorgde voor een groot aantal gevaarlijke situaties. Zowel benedenstrooms bij de Spoelsche sluis (tien maal) als bovenstrooms bij het Oude Veer-Korte Noord (zes maal) vergingen schepen en lagen ware scheepskerkhoven. Ook bij de spoorbrug ging het regelmatig fout.

De sluis bij Hagestein, gebouwd in 1958, temt de Lek. Zeilschepen met té hoge masten zie je er nauwelijks meer. Aanvaringen zijn een zeldzaamheid geworden. Een grote tanker vaart in 2008 boven op de kop van de eerste krib bij de jachthaven. Er zit nog steeds een deuk in.

Omstreeks dezelfde tijd vaart een Duits schip de ankerketting van de veerpont kapot. Dat was bij mijn weten in de 19^e eeuw nog nooit gebeurd. Alleen een hevige storm in maart 1895 was in staat om de pont los te rukken van de reep. Drie bootjes zinken. Het recht op het veer, inclusief het voetveer bij fort Honswijk, was het jaar daarvoor voor het eerst voor zes jaren door gepacht G. M. Mason uit Beusichem voor bijna 2.400 gulden per jaar.

Verdrinkingen komen gelukkig nog maar zelden voor. In 2013 verdrinken vier jonge katjes in de Lek, de vijfde wordt ternauwernood gered.

6

Zwemwater



Het 'balkengat' van de meubelfabriek Van Gaasbeek en van Tiel parallel aan de haven.

ZWEMMEN IS van alle tijden. Maar zwemmende schippers en zwemmende schipperskinderen zijn een uitzondering. Mijn schipper-voorouders waren ook geen van allen de zwemkunst machtig. Ik heb het mijzelf in het 'balkengat' naast de haven eigen moeten maken, noodgedwongen en clandestien, maar wel tussen massa's nu heel zeldzame kamsalaman-ders. De Lek met zijn brede zandstranden heeft altijd een grote aantrekkingskracht op de Culemborgers gehad.

Baden en zwemmen

In 1861 koestert veerman Mol het voornemen om ergens in de buurt van de Lek een badhuis in te richten. Deze mijnheer Mol was naast pontbaas een rasechte ondernemer die overal extra inkomsten zag. Zo organiseert hij muziekkavonden bij het pontveer 'waarbij voor fatsoenlijk publiek gezorgd zal worden, zodat ze buiten kunnen zitten'.

In 1865 gaat het mis. Mol wordt verdacht van clandestien transport over de Lek van een partij sterke drank vanuit Vreeswijk. Een vreemd verhaal zou je denken, want er staat een grote drankdistilleerderij (van Van Hoijtema) als het ware in zijn achtertuin.

Accijns op sterke drank was toentertijd verreweg de belangrijkste inkomstenbron van de gemeente Culemborg. Het leverde in 1860 8.611 gulden en 8 centen op, maar liefst 35% van de gemeentelijke inkomsten dat jaar. Voor burgers en buitenlui best de moeite van 'omzeilen' waard.

Het blijft lang stil omtrent een badgelegenheid bij de Lek. In de zomer van 1876 verdrinkt de steendrukkersknecht Jan Voet door kramp tijdens het zwemmen in de Lek. De hulp van dokter Lansdorp mag niet meer baten: 'de levensgeesten waren reeds uitgedoofd van de 22-jarige jongeling, die van oppassend gedrag was'. Korte tijd later verdrinkt de jongste zoon van weduwe Van Veen. Hij waagt zich te ver in het water en wordt bij Hagestein dood teruggevonden.

Het duurt niet lang of de raad stelt voor om het zwemmen in

de Lek te verbieden 'wegens de zedelijkheid'. Blijkbaar was het verdrinkingsgevaar onvoldoende reden voor maatregelen. Wel wordt in het lokaal van de politiewacht een kistje met hulpmiddelen gedeponneerd tot 'opwekking van schijn doden, zoals drenkelingen of verhangenen'.

Pas in 1878 wordt het oude plan van Mol weer opgevat door de nieuwe veerman, De Kieviet. Hij besluit om voor 700 gulden een drijvend rivierbad in de Lek te plaatsen. Geïnteresseerden kunnen voor tien gulden aandelen aanschaffen en dit loopt, naar zijn eigen zeggen, heel voorspoedig.

In 1881 eist de Lek weer een slachtoffer: een jongen van 16 jaar verdwijnt bij een krib bij de spoorbrug plotseling in een diep gat. Na een half uur wordt zijn lijk door schippers gevonden. Hij werkte als gezelschap bij de *Culemborgsche Courant*.

In januari 1883 wordt de bouw van een drijvend badhuis met vier kuipen aanbesteed. De gemeente gunt het project aan B. van Bekkum uit Beusichem voor 1.048 gulden. Al in mei 1883 ligt er vóór de Branderij (aan de huidige Veerkade) een splinternieuw badhuis

'Balkengat', de smalle strook water parallel aan en direct links van de haven. Duidelijk zijn ook de brede zandstranden langs de rivier zichtbaar. Luchtfoto uit 1928.



Culemborgsche Badhuis.

De opening van het badmeiszen wordt vastgesteld op **Maandag 21 Mei a. k.**

De prijzen der baden zullen zijn, bij abonnement per seizoen:

Voor een familie (het hoofd des huizes geest aandelhouder zijnde) . . . f 7.50

een persoon (geest aandelhouder zijnde) f 5.—

een persoon tijdelijk in deze gemeente zijnde per maand . . . f 1.50

een bad f 0.30

De aandelhouders genieten vermindering van abonnementsprijs, van f 1.50 per familie en f 1.— per persoonlijk abonnement.

Baden voor den werkenden stand tegen tien cent per bad.

Het Badhuis is dagelijks geopend van 6—9 uur v.m. en van 2 uur n.m. tot donker voor mannen en van 9—12 uur v.m. voor vrouwen.

Kinderen beneden den leeftijd van 12 jaar worden zonder geleide niet toegelaten.

De baden voor tien centen kunnen alleen genomen worden des **ZONDAGS** van 6—9 uur v.m. voor vrouwen en van 2 uur n.m. tot donker voor mannen.

De gelegenheid tot het bezichtigen van het **BADHUIS** bestaat op **Zondag den 13den Mei a. k.** van 2—4 uur n.m.

Namens het Bestuur van het Badhuis,
De Secretaris,
KLERK DE REUS.

Aankondiging van de openingstijden en toegangsprijzen van het Culemborgse Badhuis, mei 1883.

in de Lek. De badkuipen zijn alle vier 2,20 x 1,10 meter; twee zijn 1,20 meter diep en twee zijn 0,90 meter diep. Een ervan kan voor kinderen tot 0,40 meter versteld kan worden. Het stromend water kan niet van de ene in de andere badkuip komen.

Een seizoensabonnement kost per familie 7,50 gulden, een los bad 30 cent. Na drie weken zijn er al 416 baden genomen. Het badwater stroomt goed door dankzij het hoge water in de Lek.

In het eerste jaar maakt het badhuis 271 gulden winst. De gemeente ondersteunt het succesvolle burgerinitiatief door het advies dat 'den werkenden stand vooral van deze gezondheid bevorderlijken inrichting gebruik moet maken'. In 1884 worden meer dan 2.300 baden genomen maar toch maakt het in de Lek drijvende badhuis verlies. Het jaar daarop daalt het gebruik zelfs naar minder dan 2.000 baden.

Niet iedereen gaat in het badhuis te water. In 1884 verdrinkt Willem Jan de Vries, het 11-jarige neefje van de jongen die drie jaar eerder verdronk. Het ongeluk gebeurt op precies dezelfde plaats, bij de spoorbrug. Terstond

verleende hulp mag niet meer baten en 'het lijk wordt naar het huis van de bedroefde ouders gebracht'.

Eindelijk wordt er een zwemverbod voor de Lek ingesteld. Ondanks het verbod blijft de Lek zwemmers trekken. Zo moet veldwachter Ansems in 1886 een twintigtal jongens tot in Beusichem achtervolgen omdat zij bij het 'balkengat' in de rivier aan het baden waren.

In 1892 is de 17-jarige D. Vink met zijn makkers bij het eilandje Candia aan het zwemmen. Hoewel Vink de zwemkunst enigszins machtig is, zakt hij in de diepte en verdrinkt. 'Hoe vele offers zullen noch moeten vallen, alvorens het baden en zwemmen in de rivier daadwerkelijk gemedend wordt?', zo verwoordt de *Culemborgsche Courant* het gevoel van veel Culemborgers.

Het enthousiasme voor het badhuis bij de veerpont in de rivier blijft desondanks dalen en sluiting dreigt. De burgers willen liever een echt zwembad, zo vermoedt men in de Gemeenteraad. In het daarop volgende jaar gaat het drijvende badhuis inderdaad failliet en wordt het voor 300 gulden te koop aangeboden. Het blijft nog enige tijd in gebruik, maar de ligplaats is voortaan direct beneden de spoorwegbrug. In 1894 komt het definitieve einde als de gebroeders Balvers de restanten voor iets meer dan 100 gulden kopen.

Ondanks vele bekeuringen blijven de Culemborgers hardnekkig in de Lek zwemmen en de rivier blijft op haar beurt slachtoffers eisen. Zo zinkt de 24-jarige Willem van Hoogwaarden in de zomer van 1898 in de diepte weg en 'wordt een halfuur later als lijk naar de ouderlijke woning vervoerd'. Hij is hiermee het laatste geval van verdrinking in de 19^e eeuw.

De laatste ligplaats van het drijvend badhuis (onder de Spoorbrug) is de locatie waar jaren later in 1923 een echt zwembad in de Lek wordt aangelegd. Dit duurt tot een bombardement tijdens de Tweede Wereldoorlog er een abrupt einde aan maakt.

Uit de Culemborgsche Courant van 9 juni 1892. Een voorbeeld van de vele pogingen om het zwemmen in de Lek te beletten.



Zwembad uit 1923 in de Lek onder de Spoorbrug. Prentbriefkaart uit 1935.

Het rivierbad bij het Pikse Boogerdje komt er omstreeks 1946 voor in de plaats. Dat is een populair bad, totdat de Lek zelfs voor hardleerse zwemmers té vervuild raakt door de lozingen in het Roergebied.

Het zwemmen blijft de gemoederen in Culemborg bezighouden. In 2014 vormt het onderwerp 'zwembad' zelfs de bom waarmee een pas 81 dagen oude coalitie wordt opgeblazen. In de Lek zwemmen is overigens nog steeds verboden. Al zou je dat niet zeggen als je op een zonnige dag een rondje langs de strandjes maakt.

HET WATER in dit laatste hoofdstuk is een vloeistof in kruiken of flessen, mooier gezegd *aqua vitae* of *eau-de-vie*. Levenswater, in goed Nederlands.

Voor veel glasblazers in het Veerweggebied in de tweede helft van de 19^e eeuw had dit product iets tweeslachtigs: levensonderhoud versus levensovertuiging. Economisch was de productie van alcoholische drank voor de stad Culemborg een zegen. De belasting op ‘gedistilleerd’ bracht in 1860 het meeste geld op voor de gemeentekas. Het neveneffect, alcoholmisbruik, is een probleem dat alleen met grote moeite enigszins beheersbaar gehouden kon worden.

Productiefaciliteiten

Geen drank zonder fles en geen fles zonder fabriek. In 1838 wordt de eerste jeneverstokerij in het Veerweggebied gevestigd. De jenever wordt gestookt op basis van aardappelen. In 1860 koopt wethouder Van Hoijsma voor een uitbreiding van zijn glasfabriek voor 500 gulden, onderhands, een groot stuk grond aan de westkant van de Veerweg. De nieuwe fabriek biedt aanvankelijk werk aan 86 mensen, vooral afkomstig uit Leerdam en omstreken. De glasfabriek groeit snel en biedt heel veel werkgelegenheid.

Van Hoijsma is als succesvol ondernemer ook politiek actief en heeft veel invloed. In 1863 biedt zijn maatschappij – *De Culemborgse Glasfabriek* – aan om 800 gulden mee te betalen aan een verharding van de Veerweg. ‘*Zijn glaswerk lijdt tijdens transport schade door de diepe kuilen*’. Pas in 1869 gaat de architect Ausems het karwei voor zo’n 2.500 gulden uitvoeren.

Niet iedereen waardeert de handel en wandel van de ondernemer-politicus. Nog in 1869 zorgt de onderhandse verkoop uit 1860 van zoveel gemeentegrond voor zo weinig geld voor veel commotie in de raad. Men vindt dat de gemeente is wel héél erg gul geweest voor haar wethouder. Een commissie gaat het uitzoeken. Van Hoijsma dreigt boos de deuren van de glasfabriek te sluiten, waardoor 160 glasblazers op straat zullen komen te staan.



De naar onder taps toelopende groenglazen kelderfles uit de fabriek van Van Hoijsma ontvangt een eervolle vermelding op een belangrijke jaarbeurs.

Een ramp voor de kinderrijke Leerdamse Buurt, waar de meeste glasblazers dan wonen. Voor- en tegenstanders schrijven anonieme stukken in de *Culemborgsche Courant*. De angst voor het verlies aan werkgelegenheid wint de overhand en al snel heeft niemand het er meer over.

In 1874 rijzen er weer twijfels als Van Hoijsma en Leendert Sillevius betrokken zijn bij de verkoop en latere onderhandse ruil van een groot stuk grond langs de Kleine Lek met grond direct langs de Veerweg. Er komen op dat omstreden perceel grond van 15 aren de eerste 13 huisjes langs de westkant aan de stadszijde van de Veerweg. De grond wordt in aparte stukken voor bedragen van 70 tot 155 gulden te koop aangeboden. Sillevius mag bovendien tussen de Kleine Buitendom en de Kleine Lek een aantal houten gebouwen neerzetten om kistjes voor de drankexport te fabriceren. De gemeente keurt het plan ook zonder tekeningen goed, omdat ‘*de gebouwen zeker niet zullen misstaan*’. Sillevius krijgt er een jaar later voor slechts 1.000 gulden nog een derde hectare grond bij. In 1884 krijgt *De Culemborgsche Glasfabriek* van de gemeente toestemming om een nieuwe fabriek te bouwen.

In 1886 besluit de Gemeenteraad unaniem om voortaan officieel de naam ‘Culemborg’ te gaan voeren in plaats van ‘Culenborg’ of ‘Kuilenburg’. De glasfabriek had de naam ‘Culemborg’ nodig voor haar patenten. Het handelsmerk van het bedrijf wordt de afbeelding van een menselijk oog. De invloed van de industriële ging in die tijd erg ver, zo blijkt uit bovenstaande voorbeelden.

Dronkenschap

In Nederland wordt in 1860 per mannelijk hoofd van de bevolking gemiddeld een half anker (ongeveer 18 liter) jenever gedronken. In Culemborg lag het gebruik tweemaal zo hoog: namelijk ruim 36 kan (liter).

In 1879 verbiedt de Gemeenteraad de openbare dronkenschap. Dat is wel even wennen in een stad met een grote jeneverstokerij. De boete bedraagt 25 gulden (dat zou nu 240 euro zijn!), een bedrag dat slechts door weinigen betaald kan worden. Het wekt in de Gemeenteraad verbazing dat ondanks deze boetes gevallen van zware dronkenschap blijven voorkomen. Ook neemt de agressie tegen agenten flink toe.

Wanneer notabelen als leden van de Rederijkers, de Congregatie en zelfs leden van de Gemeenteraad door de politie worden

lastiggevallen op verdenking van openbare dronkenschap, wil het oudere raadslid Kemp het optreden van de politie inperken: *'de stad maakt zich alom belachelijk'*. Het voortel behaalt geen meerderheid.

Ook de aloude gewoonte om brandweerlieden die aan het blussen zijn een half flesje jenever aan te bieden, komt onder vuur te liggen. Wanneer raadslid Kemp op een keer probeert acht halve flesjes jenever aan de spuitgasten te overhandigen grijpt de politie in. Overigens is er op dat moment al een aantal flessen jenever op het blusterrein aanwezig en is er al een kwart ton bier voor elke spuit in bestelling. Kemp dient later boos zijn ontslag in als raadslid.

In 1880 gaan ook de welgestelden in de stad zich met de zaak bemoeien. Zij eisen dat de definitie 'openbare dronkenschap' wordt aangepast en vooral verzacht. De Commissaris van Politie (CvP), de stugge P. Rauch, is niet van plan daar aan toe te geven. Hij is trots op zijn strenge aanpak. Hij wenst zelfs salarisverhoging op grond van de grote extra hoeveelheid geïnde boetes. Een geschenk voor de meestal lege gemeentekas. De Gemeenteraad zit hiermee in haar maag, want hij doet per slot van rekening

De fabrieken van Van Hoijtema vanaf de Lek gezien.



Overzicht van gemeentelijke vergunninghouders voor de verkoop van sterke drank in 1886/1887.

PUBLICATIE.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN CULEMBORG,
Brengen ter kennis van belanghebbers, dat het vergunningrecht voor den verkoop van sterke drank in het klein voor het deeltjare 1886/87 is bepaald als volgt:

H. W. van den Heuvel	f 40,—	D. Bonhof	f 24,—
G. de Jong	" 32,—	C. van Glabbeek	" 24,—
Wed. W. van Rossum	" 44,—	H. van Gelder	" 120,—
W. Vanlo	" 82,—	A. van der Vijet	" 10,—
N. Veer	" 32,—	Jou. Merckens	" 10,—
P. Harlé	" 44,—	Wed. J. C. Smits	" 18,—
L. van der Meer	" 32,—	A. T. van den Hoovel	" 80,—
J. P. B. Moen	" 16,—	A. L. de Kiersiel	" 32,—
Job. Meekens	" 16,—	J. van Baalen	" 16,—
Wed. G. Wamcoo	" 16,—	G. J. Mol	" 24,—
H. Miltenburg	" 24,—	Wed. H. Dikema	" 10,—
P. van Glabbeek	" 10,—	A. Vermool	" 16,—
L. van Loonwatein	" 16,—	N. de Jong	" 24,—
G. M. van Haren	" 32,—	H. Pape	" 24,—
G. H. van Suisla	" 24,—	N. L. Jansen	" 16,—
Job. Verbeek	" 16,—	H. B. J. van der Ratten	" 40,—
G. A. Pijelmaan	" 32,—	J. Blitterswijk	" 48,—
C. O. Blijenberg	" 16,—	C. W. Plukppi	" 32,—
F. J. Klees	" 24,—	J. van Stigt	" 10,—
C. Rademaker	" 32,—		

Verder worden de belanghebbers uitgenoodigd vóór den 1sten Mei 1886 het verschuldigde ten kantore van den Gemeente-ontvanger te voldoen, bij gevean de verleende vergunning zal vervallen.

Culemborg, den 20sten April 1886.

Burgemeester en Wethouders voorzamen,
De Secretaris,
M. P. A. VAN HOIJTEMA

slechts wat de raad hem heeft opgedragen. Zij besluit dan maar de functie van CvP af te schaffen.

De ontslagen Rauch wordt enige jaren later politiecommissaris in Roermond en, uit waardering voor zijn rechtlijnigheid, door de Duitse keizer benoemd tot ridder vierde klasse in de kroonorde van Pruisen. In 1892 wordt hij CvP in 's Hertogenbosch.

In 1883 worden nog 300 bekeuringen uitgedeeld wegens openbare dronkenschap. *'Na een tijd van verblijden, komt een tijd van lijden'* de plaatselijke gevangenis zit zo vol met dronkaards, dat een vijftal voor drie weken in Vianen moet worden ondergebracht. Dat gaat niet zonder slag of stoot. Tijdens zo'n transport bijt ene Johannes Udo, bijgenaamd 'de Moor', de begeleidende politieagent in zijn arm en hand. Hij krijgt daar drie maanden extra gevangenisstraf voor. In totaal zitten in één jaar tijd 521 personen gedurende zo'n 2.500 dagen in de gevangenis van Culemborg opgesloten, bijna altijd door een teveel aan drank. Het aantal processen verbaal voor dronkenschap neemt eerder toe dan af. In 1885 zijn het er al totaal 365.

Inmiddels hebben dan ook zo'n 40 etablissementen in Culemborg een vergunning als tapper, slijter of kleinhandel in sterke drank.

Begin 1888 richten de bazen van de stoelenmakers-bedrijven een bond op ter voorkoming van drankmisbruik door hun knechten. Zij, die zich hier aan schuldig maken, mogen door geen ander lid van de bond als knecht aangenomen worden. Indien dat wel gebeurt, krijg je als lid van de bond een boete.

Per 1 januari 1889 wordt het Culemborgse huis van bewaring gesloten.

Lief en leed

Het gaat de jeneverstokerij van Van Hoijtema voor de wind. Succesvolle ondernemers aarzelen niet om dat te laten merken in de stad. Ter ere van het huwelijk van zijn dochter mogen de 250 werknemers van Van Hoijtema met een speciale trein naar de diergaarde en een tentoonstelling in Amsterdam.

Veerman De Kieviet kan niet achterblijven en nodigt alle vrouwen van de glasfabriek uit voor zijn 25-jarig huwelijksfeest. Leendert Sillevius van de kistenmakerij biedt daarop zijn meer dan 100 werklieden met hun vrouwen en meisjes een gezellige avond aan in de zaal van *Eendracht maakt macht*.

Er is ook rampspoed. Bij Hoek van Holland zinken twee met jenever geladen Culemborgse schepen. Het zijn de *Oberwinter* van schipper De Bie en de *Vrouw Petronella* van schipper Koert Winkel. Zij worden tijdens het beladen van het Engelse stoomschip *Winnebah* door een plotseling opstekende storm overvallen en lopen direct vol met water. Een groot aantal groene kisten met flessen jenever, nu duidelijk herkenbaar aan het merkteken van Van Hoijtema, spoelen aan land. Zij worden *'van Rijkswege geborgen'*.

In 1887 zinkt bij de *Spoelsche Sluis* de sleepboot van Van Hoijtema na een aanvaring met de Deventer schroefboot. Binnen enkele minuten verdwijnt hij met een groot gat in de boeg onder water. De machinist, stoker, dekknecht en de vrouw en kinderen van de kapitein redden zich ternauwernood met een roeiboort. Niet veel later zinkt na een aanvaring bij Rotterdam ook nog Van Hoijtema's vrachtschip de *Eendracht*, geladen met moutwijn. Johan Cornelis van Hoijtema sterft in 1889, 81 jaar oud.

In 1890 stort een muur van de nieuwe glasblazerij in en bedelft een 20-jarige werknemer onder 2.000 kilo stenen.



Van Hoijtema tussen zijn werknemers voor de fabriek aan de Veerweg.

Door de afname in de vraag naar jenever worden in 1892 30 glasblazers ontslagen. Vijf jaar later vindt er zelfs een langdurig oproer plaats, waarbij de opzichter Jurgens met een 'asch-schop' verwond wordt. De politie arresteert alle betrokkenen en stelt een streng onderzoek in.

In deze roerige tijd met toenemende werkloosheid en sociale ongelijkheid probeert Mr. Pieter Jelles Troelstra in Culemborg zijn standpunt tégen de koloniale oorlog in Atjeh te verdedigen. De glasblazers laat het koud en de sigarenmakers zijn het met hem oneens want in de vorm van dekbladen komt hun dagelijks brood daar vandaan.

Aan het einde van het jaar 1899 kent de stad 8.263 inwoners: 2.890 méér dan in 1860. Een gemiddelde groei van 70 personen per jaar dankzij tijden van voorspoed en ondanks momenten van tegenspoed door de uitbraken van besmettelijke ziekten. Ook het wijdverbreide drankmisbruik remde de groei niet af. De inwoners van Culemborg maken zich, zo blijkt uit de krantenberichten, in die tijd eerder druk om het verloop van de Boerenoorlog in Transvaal.

Publicaties

Culemborgsche Courant, jaargangen 1860-1899, Collectie Regionaal Archief Rivierenland (RAR)

Culemborgs Nieuws- en Advertentieblad, jaargangen 1884-1895 en 1898, Collectie Regionaal Archief Rivierenland (RAR)

Culemborg, Beeld van een stad, Beltjes en Schipper, 1988

Foto's en afbeeldingen

Collectie van de auteur: 2,4(b) 5, 7, 8, 10, 13(b), 15, 22, 26, 29, 41, 45, 47, 49, 50, 55 en het omslag

Collectie Regionaal Archief Rivierenland (RAR): 1, 3, 4(0), 6, 9, 11, 12, 13(0), 14, 15, 17, 18, 24, 25, 28, 30, 31, 35, 36, 38, 48, 51, 52, 53, 56, 57

Vergeeten Verleden: 28

Culemborgse Courant: 17 (Collectie Regionaal Archief Rivierenland)

Culemborgse Voetnoot De Witte Raaf, 2004: 16

Maritiem Museum Rotterdam/particuliere collectie: 27

Particuliere collectie (foto: Rijksbureau voor Kunsthistorische Documentatie): 19

Collectie Museum Elizabeth Weeshuis, Culemborg: 21

Collectie Gelderland in Beeld, Arnhem: 32-33, 44

Fotocollectie Rijkswaterstaat: 43

www.culemborgzoalshetwas.nl: 59

Het is de uitgever, ondanks vele inspanningen, niet gelukt alle rechthebbenden te achterhalen. Denkt men rechthebbende te zijn, dan kan men zich wenden tot de uitgever.

Auteur

Kees Raven (1943) begon alhier op de Scheffelschool en voltooide zijn Middelbaar Onderwijs aan het Chr. Gymnasium te Utrecht. Met de klassieke talen Grieks en Latijn als vooropleiding, ging hij naar de Landbouwhogeschool te Wageningen en promoveerde in de biofysica. Hij vertrok met zijn gezin naar de USA voor onderzoek aan de Smithsonian Institution in Washington DC. Het Philips-concern lokte hem naar Nederland terug en hij werd hoofd R&D van de gewasbeschermingsdivisie van Duphar, alsmede vestigingshoofd van de onderzoeklocatie Boekesteijn in 's Graveland. Hij beëindigde zijn carrière als vestigingshoofd van de onderzoek- en productie locatie Weesp van Solvay Pharmaceuticals. Hij is nu eigenaar van Laverge en van Asch, met vastgoed en fruit.

COLOFON

Culemborgse Voetnoten,
nummer 56
ISSN: 0929-1334
november 2015
Een uitgave van het
'Genootschap A.W.K. Voet
van Oudheusden'
Opgericht 14 oktober 1937

Redactie
J.G. Borggreve
M.S. Bugter
B.C.M.B. Holtkamp
Y.E. Jakobs-Lommers

Redactieadres
Dhr. B.C.M.B. Holtkamp
Thijsselaan 37
4102 KV Culemborg
E-mail: secretaris@voetvanoudheusden.nl

Bijdragen kunnen per e-mail worden gezonden naar de redactie. Auteurs wordt verzocht zich te houden aan de redactionele richtlijnen, welke te lezen zijn op de website van het Genootschap.

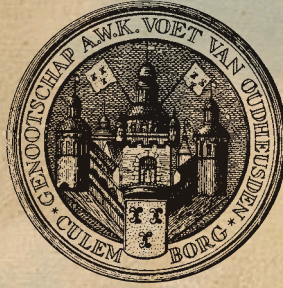
Vormgeving
Studio Bassa, Culemborg

Drukkerij
Drukkerij Verschoor, Culemborg

Secretariaat Genootschap
Dhr. B.C.M.B. Holtkamp
Thijsselaan 37
4101 KV Culemborg
E-mail: secretaris@voetvanoudheusden.nl
Website: www.voetvanoudheusden.nl

Bankrekening
NL90 INGB 0005 023 582 t.n.v.
Het Genootschap A.W.K. Voet
van Oudheusden.
De contributie bedraagt € 15,00
per jaar. Een (vrijwillige) extra
bijdrage stelt het bestuur
bijzonder op prijs.

Omslagbeeld
Zicht op de Lek vanaf de Veerweg
naar het oosten (detail). Olieverf-
schilderij van de Culemborgse
schilder N.G. van Os, ongeda-
teerd (collectie auteur).



Culemborgse Voetnoot 2015-56

Genootschap A.W.K. Voet van Oudheusden