HISTORISCHE VERENIGING MAAS SLUIS
1984 NR 1

HISTORISCHE SCHETSEN

VAN EN OVER

MAASSLUIS

M.V. Actueel IX '84

Inhoud:

blz. 1 Voorwoord
blz. 2 De aanhouder wint
blz. 16 Altijd durende fonds
blz. 20 Havenplannen
blz. 42 Water maecken
blz. 44 Monsterse Sluis
blz. 45 Bijnamen

Aan dit nummer werkten mee:

J.F.J. Vaissier
D. Pons sr.
ir. G. Langelaar Gzn.
Leen Stigter sr.

Omslagontwerp: M.G.F. Vestjens

Tekeningen: Manon Lith
J.H. Steenkist

Foto's: T. Mastenbroek
L. Stigter sr.

Lay-out: J.H. Steenkist

EEN WOORD VOORAF

Het initiatief voor de oprichting van de Historische Vereniging Maassluis is uitgegaan van de Vereniging Vrienden van het Museum van Maassluis. Zij waren van mening dat meer aandacht voor de historie van Maassluis noodzakelijk was en zochten naar een wijze waarop dit mogelijk zou zijn. Op 19 augustus 1982 hebben deze vrienden een initiatiefbijeenkomst belegd en daar is de aanzet gegeven tot wat later de Historische Vereniging is geworden. Officieel is de oprichting geschied via notariële akte op 29 maart 1983.

De doelstelling van de Historische Vereniging Maassluis luidt: het bevorderen en het propageren van de kennis der stads- en streekhistorie, in de ruimste zin. Hoe dat te doen?

De activiteiten zijn tot nu toe tot uiting gekomen door het organiseren van een aantal avonden, waarin diverse sprekers over verschillende facetten van de geschiedenis van Maassluis het woord hebben gevoerd.

Avonden die een dankbaar publiek hebben getrokken en duidelijk hebben voorzien in de behoefte van de mens van heden die leeft bij de gratie van het verleden.

Thans ligt het resultaat van een nieuwe activiteit voor U, het eerste nummer van, een tijdschrift dat handelt over het verleden van Maassluis in de ruimste zin. Dus niet alleen over hetgeen in steen gestalte heeft gekregen. Er is meer, veel meer uit de geschiedenis van deze stad dat bewaard dient te worden voor hen die na ons komen.

Wij, onze vereniging, hopen dat deze eersteling een gunstig onthaal zal krijgen; dat velen kennis zullen willen nemen van wat wij hier bijeen hebben gebracht. Het zal een stimulans zijn om op de ingeslagen weg voort te gaan.

Maassluis, december 1984

J.H. Steenkist
voorzitter

De lange weg naar een zelfstandig Maassluis

Al weten we er het fijne niet van, duidelijk is wel, dat er voor de eerste helft van de veertiende eeuw nog maar amper van bewoning sprake was in wat nu Maassluis heet. Pas toen de ontwatering van het achterland in de problemen kwam, werden de omstandigheden geschapen waardoor Maassluis als vestigingsplaats aantrekkelijk werd. We mogen wel zeggen, dat het ontstaan van Maassluis in belangrijke mate is bevorderd door het graven van de Noord- en de Middelvliet en de aanleg van de Monsterse en Wateringer Sluis in de eerste helft van de veertiende eeuw door het Hoogheemraadschap Delfland.

Achter de dijk, in de buurt van de beide sluizen naar de Maas, vestigden zich vissers en sluiswachters. De uitmonding van de vlieten door het buitendijkse land naar de rivier toe deed dienst als natuurlijke haven voor de toen nog kleine schepen.

Gedurende de eerste eeuwen van zijn bestaan bleef Maaslandsluis een kleine nederzetting met een relatief geringe bevolking, binnen het veel grotere ambacht Maasland, waar het bestuurlijk onder behoorde. Hierin kwam echter verandering, nadat men de rampen van het begin van de 80-jarige oorlog te boven was gekomen. Ondanks het dikwijls veelvuldig optreden van Duinkerker kapers bloeide de visserij op en nam het inwonertal, vooral ten gevolge van de vestiging van nieuwe inwoners, snel toe. De veelal op de visserij aangewezen bevolking begon zich steeds meer te realiseren, dat men zelf zou moeten opkomen voor de eigen specifieke belangen.

Het is niet met zekerheid te zeggen wanneer men voor het eerst

trachtte een splitsing van het ambacht tot stand te brengen. Het is mogelijk, dat na een teleurstellende ervaring in 1593, de wens om tot een eigen bestuur te komen sterker ging leven. In dat jaar namelijk verzochten de gezamenlijke vissers en stuurlieden het dorpsbestuur van Maasland om financiële steun voor het verleggen van de havendammen, teneinde verzanding van de havenmond tegen te gaan. Het dorpsbestuur, dat over het algemeen de belangen van de landbouwers liet voorgaan boven het visserijbelang, weigerde echter hiervoor geld beschikbaar te stellen. Hierna klopten de vissers met meer succes aan bij Delfland, dat onder bepaalde voorwaarden bereid was de helpende hand te bieden.

Hoewel dit voorval niet direct leidde tot initiatieven om tot splitsing van het ambacht te komen, zal het de onderlinge verhoudingen zeker geen goed gedaan hebben.

Eerste poging leidde niet tot succes

In 1599 deden twee Maassluizers die zitting hadden in het college van zetters (het dagelijks bestuur van het ambacht), Willem Lambrechtsz en Pieter Engelbrechtsz een eerste serieuze poging om zowel op het gebied van politie (bestuur) en rechtspraak als in kerkelijke aangelegenheden een scheiding van Maasland te verkrijgen. Bij hun medebestuurders vonden zij voor hun wensen echter geen gehoor.

Het jaar daarop kwam een groot aantal ingezetenen van Maassluis in de kerk bijeen en gaf volmacht aan de twee hierboven genoemde zetters gecommitteerde raden van de Staten van Holland (het dagelijks bestuur van het gewest Holland) te

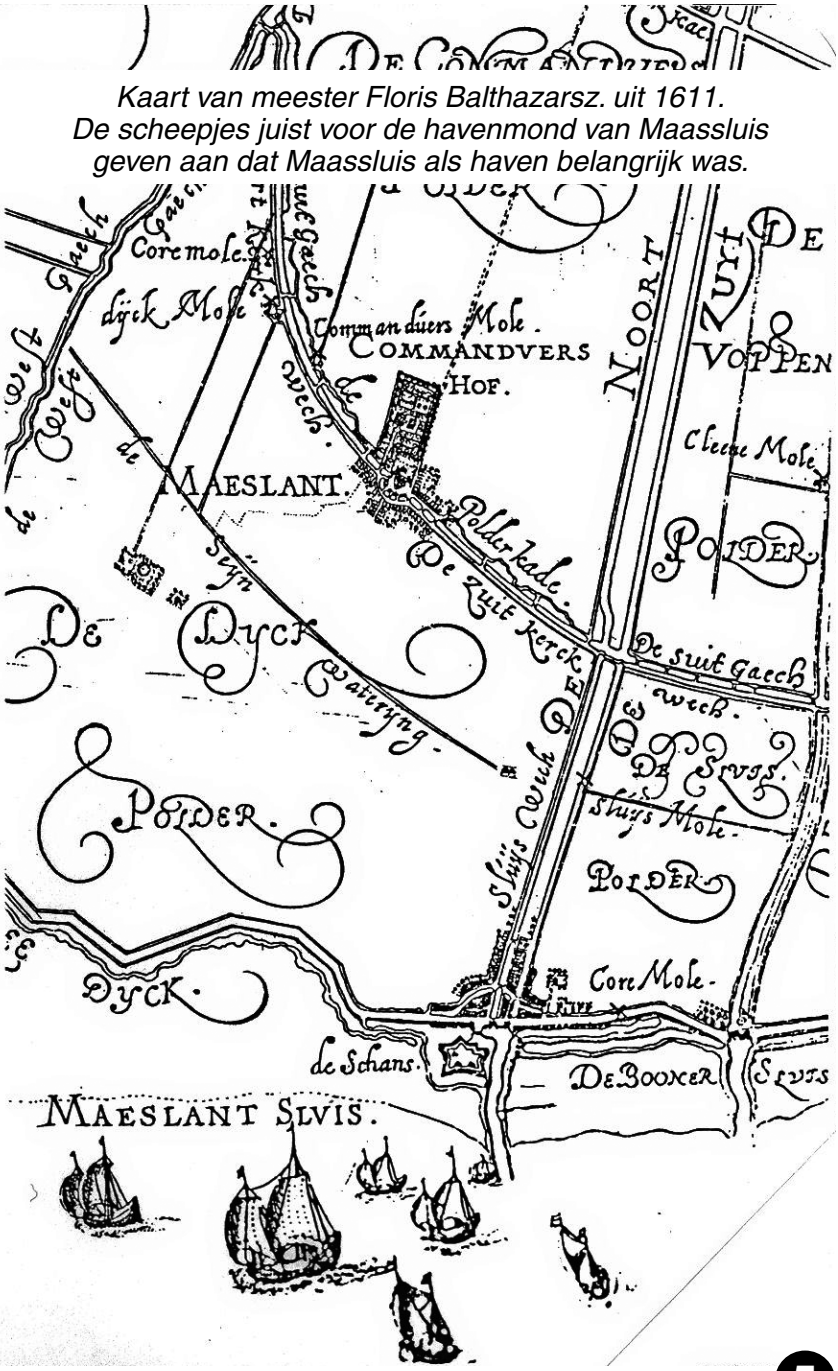
verzoeken, het ambachtsbestuur te verplichten de kosten van het onderwijs en de vroedvrouw uit de algemene middelen te betalen. Schout en zetters wijzen een dergelijk verzoek echter resoluut van de hand met het argument, dat Maassluis al meer uit de dorpskas ontvangt dan het aan belastingen opbrengt. Hierop volgen nieuwe verzoekschriften, waarin de beweringen van het ambachtsbestuur weerlegd worden en de Maassluizers voorstellen de eigen belastingen te behouden om daarmee de eigen onkosten te dekken. Dit laatste voorstel vond vanzelfsprekend bij de andere partij weinig weerklank. Tenslotte hakken gecommitteerde raden de knoop door en nemen de volgende beslissing:

- de Maassluise bevolking krijgt toestemming uit hun midden twee personen te benoemen die speciaal belast zullen worden met het behartigen van de belangen van de visserij (het college van gecommitteerden van de visserij krijgt hiermee een officiële status);
- het dorpsbestuur moet het salaris van de schoolmeester en de vroedvrouw in Maassluis betalen uit de algemene middelen;
- partijen worden opgeroepen vreedzaam en als goede buren met elkaar om te gaan.

Voorlopig was de vrede getekend, maar niet voor lang, want ten hoogste tien jaar later werd de strijd in alle hevigheid hervat.
Er bleven twee zaken die tot ontevredenheid aanleiding gaven:

- de betrekkelijk grote afstand waarop men te Maassluis van de rechtbank en van de schout verwijderd was;
- de wijze waarop de inkomsten van het ambacht besteed werden.

Kaart van meester Floris Balthazarsz. uit 1611.
De scheepjes juist voor de havenmond van Maassluis
geven aan dat Maassluis als haven belangrijk was.



Vooral de afstand gaf problemen

Schout en schepenen hielden slechts eens per 14 dagen rechtszitting. Wanneer een visser – en de ingezetenen van Maassluis waren grotendeels vissers – om de een of andere reden voor de rechtbank moest verschijnen en tot laat in de middag moest wachten tot zijn zaak voorkwam, kon het gebeuren dat intussen het getij verlopen was of de wind gedraaid, zodat hij niet meer kon uitvaren, hetgeen voor hem een schadepost betekende.

Bij geschillen met vreemde kooplieden over het kopen van vis, schepen of andere goederen, konden deze zich dikwijls uit de voeten maken, voordat de schout, de secretaris of de bode uit Maasland gekomen was om beslag te leggen op de goederen of schepen.

Voor de uitvoer van haring naar Brabant en Vlaanderen was een certificaat met het ambachtszegel van de plaats van herkomst vereist. De reis naar Maasland gaf dan te veel oponthoud; bovendien gingen vreemde kooplieden daardoor liever naar de markt in plaatsen waar de administratieve afhandeling sneller verliep.

Deze argumenten mogen ons nu, 370 jaar later, wat gezocht voorkomen, maar we moeten ons daarbij wel realiseren, dat tijd in de dagen van de zeilvaart een belangrijke factor betekende. Men kon slechts uitvaren bij gunstig tij en wanneer de wind uit de goede hoek kwam. In ongunstige gevallen kon een oponthoud van enkele uren soms resulteren in een vertraging van enige dagen.

De afstand Maassluis-Maasland mag ons niet zo groot lijken, maar wanneer je dit te voet moest doen, was je, de toestand

van de toenmalige wegen in aanmerking genomen, toch een klein uur onderweg.

Het tweede punt van onvrede betrof de besteding van de inkomsten binnen het ambacht. Door de bloei van de visserij bracht Maassluis het grootste deel van de belastingen in het ambacht op; op zichzelf vormde dit echter geen punt van kritiek. De ontevredenheid werd gewekt doordat een onevenredig groot deel van de opbrengst aan Maasland ten goede kwam, terwijl Maassluis slechts met grote moeite een deel van de uitgaven uit de dorpskas betaald kreeg.

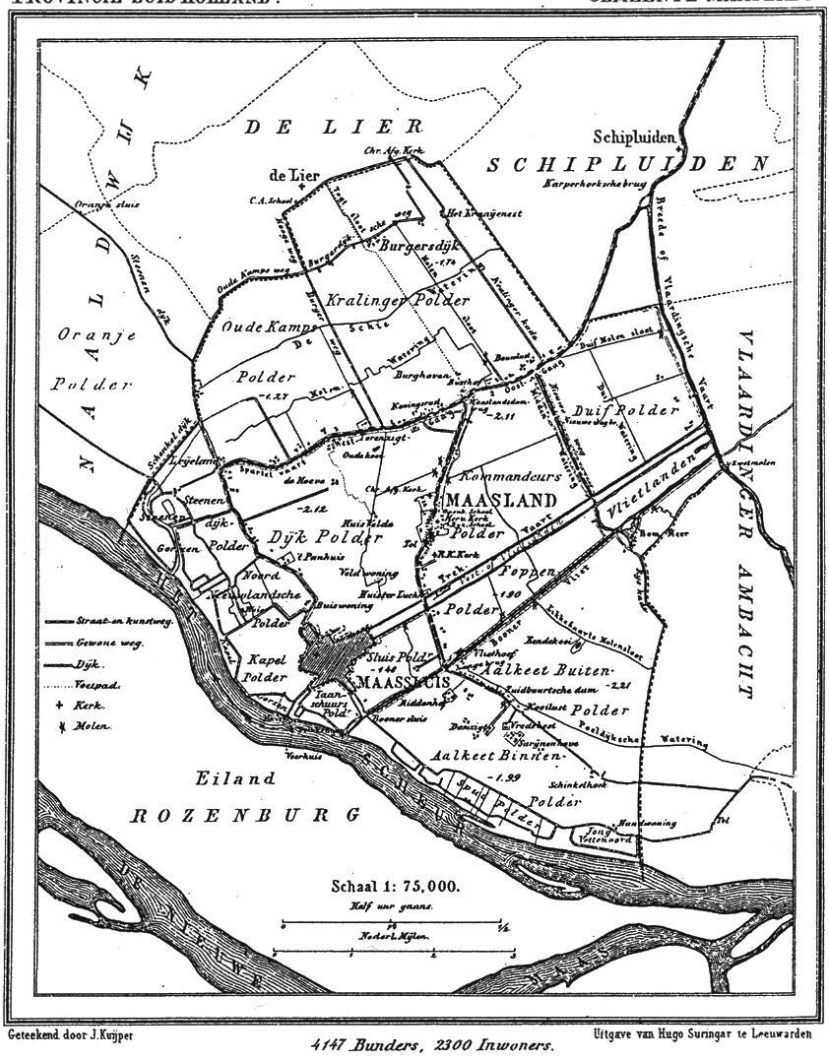
***

Het kaartje uit 1867 van J. Kuijper maakt onmiddellijk duidelijk waarom de Maassluizers destijds zo'n moeite hadden met het feit dat zij bestuurlijk onder het Ambacht van Maasland vielen. Het dorp Maasland mocht dan op zich niet veel voorstellen, het grondgebied was groot en duidelijk agrarisch. Maassluis daarentegen moest het vooral hebben van de visserij. De belangen waren derhalve nogal tegengesteld. In 1614 kreeg Maassluis dan ten lange leste de zozeer begeerde zelfstandigheid.
Wat hieraan vooraf ging en wat de zelfstandigheid voor Maassluis betekende, wordt geschetst door de archivaris van Maassluis, de heer J.F.J. Vaissier.

***

De splitsing van het Ambacht

Wanneer Maasland in 1611 plannen maakt voor de bouw van een nieuwe school, leidt dit in Maassluis tot hevige protesten.



Kaartje van de gemeente Maasland met het daarin gelegen Maassluis, getekend door J. Kuijper, naar de situatie van 1867. Maasland telde toen 2300 inwoners, Maassluis 3575.

Men weigert bij te dragen in de stichtingskosten zolang niet voldaan is aan de eis om een evenredig deel van de opbrengst der belastingen aan Maassluis ten goede te laten komen. Tenslotte beklaagt men zich er over dat er wel steeds geld is voor de landbouw, maar dat er voor de visserij weinig of niets over kan schieten. Om aan alle meningsverschillen een eind te maken, ondertekende de heer Van Kenenburg, de ambachtsheer van Maasland, tenslotte op 1 januari 1612 een besluit, waarin de scheiding van Maasland en Maaslandsluis werd uitgesproken. Het ambacht vormde voor de ambachtsheer een vermogensobject. Hij voerde er het burgerlijk bestuur en had het recht er schout, schepenen, secretaris en bode te benoemen.
De ambachtsheer zal overigens niet geheel onbevooroordeeld hebben gestaan tegenover een scheiding van het ambacht, daar het hem financieel voordeel opleverde. Schout, secretaris en bode betaalden hem voor het verkrijgen van hun ambt namelijk een bedrag ineens en daarnaast jaarlijks nog een som ter erkenning van het benoemingsrecht. Een splitsing van het ambacht betekende twee maal zoveel ambten te vergeven en dus meer inkomsten.

De schout werd belast met het opstellen van een voordracht van 14 personen, waaruit de ambachtsheer 7 schepenen koos, die op 31 augustus 1612 beëdigd werden. Op 3 september 1612 zendt de ambachtsheer aan gecommitteerde raden een rekest, waarin hij meedeelt tot scheiding van de rechtspraak te zijn overgegaan en waarbij hij goedkeuring verzoekt van de door hem vastgestelde grensscheiding, alsmede het recht van schout en regeerders van Maaslandsluis tot het invorderen van de landsbelastingen.

Eersame Lieve bijsonder Goede Vrinden.

Mij is op huijden behandicht der missive van des ... ende onde schepenen van Waelwijck van date den 2.. deser bij de welcke mij wordt toegesonden de nominatie van veerthien persoonen om [illegible] bij verkoosen te worden die desen loopenden jaere als schepenen mede souden commen dienen alles volgent de acte van heeren gecommitteerde Raden van [illegible] ende [illegible] in date den 30 Junij voorleden, Soo ist dat ick alles wel gemerckt, sonder consideratie ende voorss acte noch te nominatie daer op gevolcht tot noodtwendich voorstandt van mijn gerechticheijdt ende [illegible] hebbe simpelick verkoren tot schepenen van Waelwijck de navolgende persoonen.

Reindt Cornelissen Voedt
Pieter ~~Lambertss~~ Lenaertss
Joost Janss Schim
Dirck Martinuss
Stoffel Lambertss van Wijck
Adriaen van Lent
Cornelis Claess Ligtenier

Laste den schout der selver den behoorlicken eedt af te nemen ende in haren offitie te stellen.
Hier mede

Eersame Lieve bijsonder goede Vrinden Sijt Godt bevolen.
Datum op het huijs van Heusden deses 25 Julij 1611

U.L. Goede Vrindt.
[illegible] van der Leuender

Eersame, lyeve, bijsondere goede vrunden.
Mij is op huyden behandicht de missive uuyt den naem van de oude schepenen van Maessluys van date den 24e deser, bij dewelcke mij wordt toegesonden de nominaetie van veerthien parsoonen, om seeven daeruuyt verkoosen te worden die desen loopenden jaere als schepenen weder soude coomen te dienen, alles volgens de acte van den heeren Gecommitteerde Raeden van Hollandt ende Westvryeslandt in date den 30e juny voorleden. Soo is 't, dat ick alles overgemerckt, sonder consideraetie van de voorsz. acte nochte nominaetie daerop gevolcht, tot noodtwendige voorstandt van mijne gerechticheydt ende deuchdelicke possessie hebbe simpelick vercooren tot schepenen van Maessluys, dese naervolgende parsoonen:

Gerridt Teunisz. Voedt
Pieter Lenaertsz.
Doen Jansz. Schim
Dirck Pontiaensz.
Stoffel Lambrechtsz. Waelwijck
Abraham van Cleeff
Cornelis Claesz.Cruyenier

Laste den schout denselve den behoorlicken eedt aff te nemen ende in haere offitie te stellen.

Hiermede
eersame, lyeve, bijsondere goede vrunden, sijt Goode bevoolen.
Datum op den huyse van Kenenburch desen 25e july 1621.

U(w) L(iedens) Goede Vrundt
O. van den Zevender

Niet zonder slag of stoot

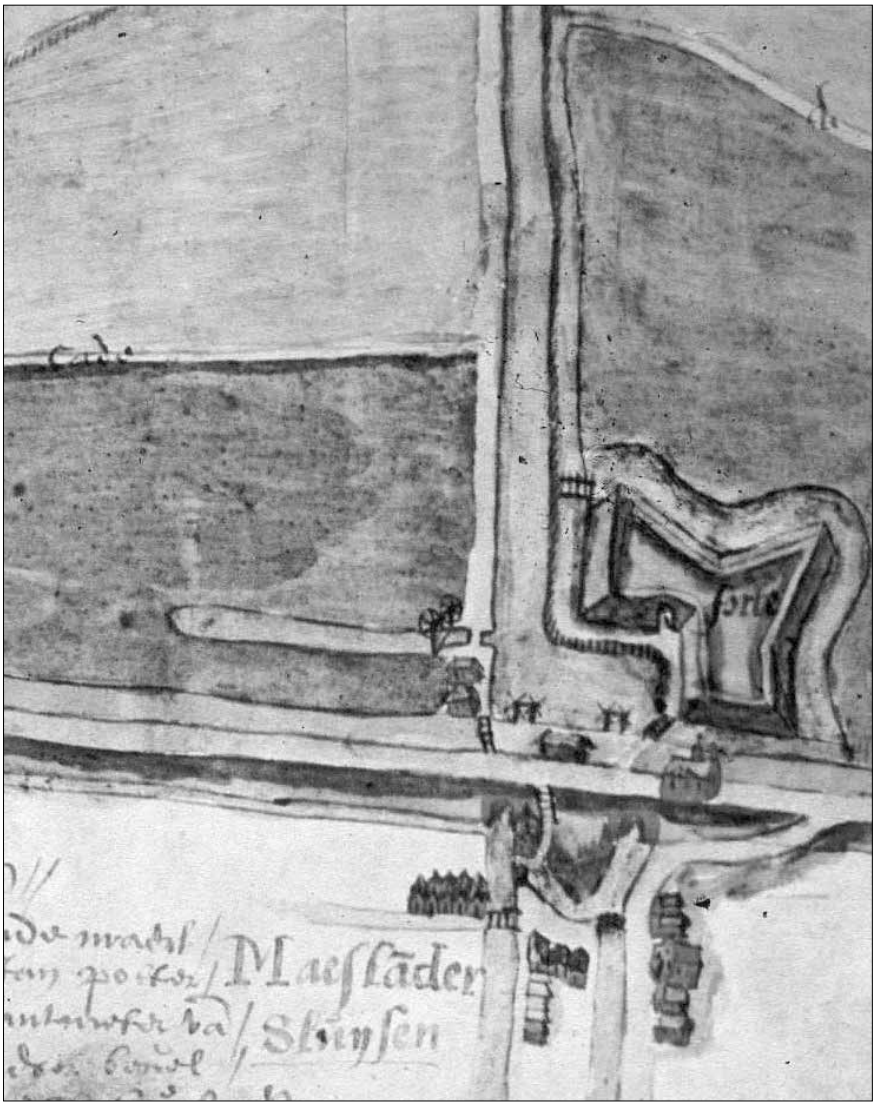
Volgens goed Hollands gebruik werd dit verzoekschrift in handen gesteld van een commissie die moest proberen de zaak in goed onderling overleg te regelen. Maasland legt zich echter niet goedschiks bij de scheiding neer, maar wendt zich tot het Hof van Holland om een strafproces te beginnen tegen enige ingezetenen van Maassluis, die zich valselijk schepenen noe-

men. En weldra krijgen de nieuwbakken schepenen bezoek van een deurwaarder die hen een dagvaarding overhandigt om op 15 oktober 1612 voor het Hof te verschijnen. De schrik slaat de goede lieden om het hart en door tussenkomst van dominee Fenacolius richten zij zich tot de heer Van Kenenburg, die daarop zwart op wit belooft hen van de gevolgen van het strafproces te zullen vrijwaren. Na een hernieuwd verzoekschrift van de heer Van Kenenburg, besluiten gecommitteerde raden het proces voor het Hof van Holland op te schorten. Maasland had inmiddels de steun weten te verkrijgen van het stadsbestuur van Delft, een van de 18 stemhebbende steden in de Staten van Holland, en had daarmee een machtige bondgenoot verworven in haar strijd tegen de scheiding. De hierop volgende procedure bij de Staten, gecommitteerde raden en het Hof van Holland met de daarbij behorende papierwinkel zal ik U maar besparen. Ook in die tijd gold reeds het adagium: ambtelijke molens malen langzaam.

Na verloop van tijd gaf het stadsbestuur van Delft, mede door bemiddeling van Fenacolius, haar verzet tegen de scheiding van het ambacht op, onder voorwaarde dat het nieuwe rechtsgebied niet groter zou zijn dan de bebouwde kom van Maassluis. Hierna volgden nog enige hoorzittingen voor gecommitteerde raden, waarbij vooral Fenacolius zich als een groot pleitbezorger voor de Maassluise zaak opwierp en al zijn invloed aanwendde om een voor beide partijen bevredigende oplossing te bereiken. Nadat Maassluis er tenslotte mee had ingestemd, dat de boerderijen en landerijen onder Maaslands rechtsgebied zouden blijven, schikte ook Maasland zich in het onvermijdelijke en stond niets de scheiding meer in de weg.

De aanhouder wint

Op 16 mei 1614 verlenen de Staten van Holland en Westvriesland aan joncker Jacob van Egmond, heer van Kenenburg en ambachtsheer van Maasland, octrooi tot het aanstellen van



Fragment van de kaart, getekend door de landmeter en notaris Jan Potter, maart 1590. Gekleurd. Op perkament. 39 x 60 cm. (OAD Inv. nr. 2693)

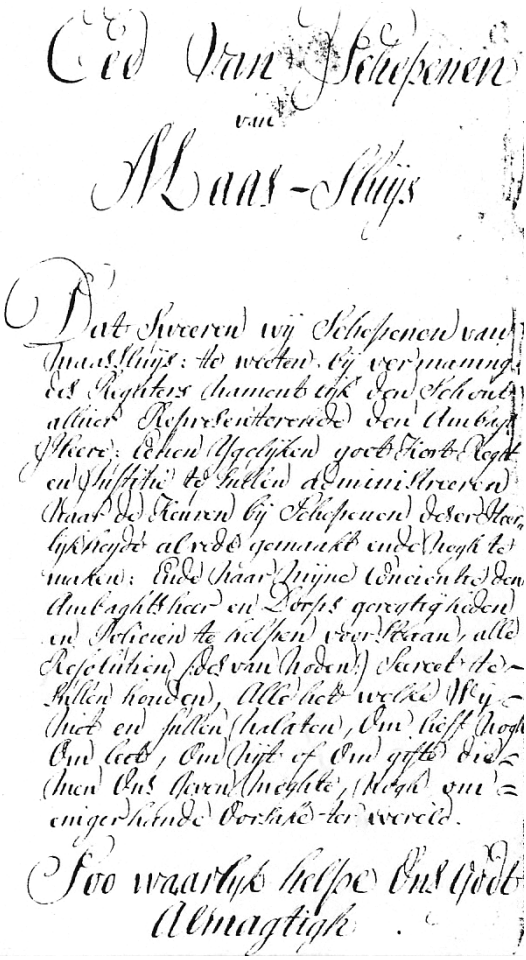
schout, schepenen, secretaris, bode en andere noodzakelijke ambtenaren over Maaslandsluis, waarmee de zo begeerde zelfstandigheid een feit is.

Het rechtsgebied van het nieuwe ambacht bleef binnendijks beperkt tot de toenmalige bebouwde kom en buitendijks tot het gebied strekkende van het einde van de spuiwateren tot aan de Maas. Ook de binnen de nieuwe grenzen liggende boerderijen en landerijen vallen onder het gezag van de Maassluise overheid. Een uitzondering echter wordt gemaakt voor de overdracht van landbouwgronden en boerderijen, dit moest blijven geschieden ten overstaan van schout en schepenen van Maasland.

De schout kreeg, vermoedelijk vanwege de geringe omvang van het rechtsgebied en de daarmee gepaard gaande kans aanhouding te ontlopen, vervolgens nog de bevoegdheid alle van buiten Maassluis komende personen te arresteren buiten de dorpsgrenzen en wel binnendijks tot de weg strekkende naar de Zuidbuurt, buitendijks tot in de Maas en aan beide zijden van de dijk tot 200 roeden buiten de laatste huizen. Maassluis had zijn lang bevochten zelfstandigheid. Het bleef echter gedurende ruim 260 jaar met zijn oppervlakte van krap 35 hectaren een kleine enclave geheel ingesloten door het grondgebied van het in oppervlakte veel grotere Maasland. Deze nauwe begrenzing heeft evenwel op de gunstige economische ontwikkeling van Maassluis in latere jaren weinig invloed gehad.

De originele akte van scheiding bevindt zich in de handschriftenverzameling van het Algemeen Rijksarchief te 's Gravenhage. Een fotokopie van dit origineel en een gewaarmerkt afschrift van een latere datum bevinden zich in het archief van Maassluis.

J.F.J. Vaissier


Eed van Schepenen
van
Maas-Sluys

Dat Sweeren wij Schepenen van
Maas Sluys: te weeten bij vermaning
des Reghters namentlijk den
Schout alhier Representerende
den Ambagts
Heere: eenen Ygelijken goet
Kort Regt
en Justitie te sullen Administreren
naar de Keuren bij Schepenen
deser Heer
lijkheyde alrede gemaakt
ende nogh te
maken: Ende naar Mijne Concientie den
Ambaghts Heer en Dorps geregtigheden
en Policien te helpen voorstaan, alle
Resolutien (des van noden) secreet te
sullen houden, Alle het welke wij
niet en sullen nalaten, Om lieff nogh
Om leet, Om nijt of Om gifte die
men Ons Geven
Moghte, nogh om
enigerhande Oorsake ter wereld.

Soo waarlijk helpe Ons Godt
Almagtigh .

Eed van schepenen van Maassluys

Dat sweeren wij schepenen van Maassluys: te weeten bij vermaning des reghters namentlijk den schout alhier, representerende den ambagtsheere; eenen ygelijken goet kort reght en justifie te sullen administreeren naar de keuren bij schepenen deser heerlijkheydt alrede gemaakt ende nogh te maken; ende naar mijne concientie den ambaghtsheer en dorpsgeregtigheden en policien te helpen voorstaan, alle resolutien (des van noden) secreet te sullen houden; alle het welke wij niet en sullen nalaten, om lieff nogh om leet, om nijt of om gifte die men ons geven moghte, nogh om enigerhande oorsake ter wereld.

Soo waarlijk helpe ons Godt Almagtigh

ALTIJD DUREND FONDS

Het is nu precies 150 jaar geleden, op 9 januari 1805, dat Cornelis van der Horst in zijn testament liet opnemen dat uit zijn nalatenschap een 'altijd durend fonds' moest worden gesticht. Drie administrateurs moesten er op toezien dat de laatste wil van Van der Horst naar behoren werd uitgevoerd. Eén van de administrateurs, die thans met het toezicht zijn belast, is Dirk Pons sr.

Cornelis van der Horst

Er is in onze binnenstad een wijkje, onder aan de Zuiddijk, waar straten vernoemd zijn naar verschillende personen. Dat zijn bijv. de Van der Horststraat, de Van Embdenstraat en de Pieter Schimstraat. Bij navraag blijkt dat slechts weinig ingezetenen weten wie deze mensen waren en wat ze gedaan hebben. Het is niet mogelijk in dit artikel de 'doopceel' te lichten van al deze mensen. Laten we het nu houden bij Van der Horst. Zijn volledige naam was Cornelis van der Horst en hij woonde en werkte in onze gemeente en overleed in het jaar 1805. Hij oefende het beroep uit van apotheker en was een welgesteld man.

Hij was zeer begaan met het lot van de armen waaronder veel weduwen en wezen. Schilders hebben schilderijen nagelaten en dichters gedichten, doch ook Van der Horst heeft iets nagelaten. Zoals al vermeld, was hij bijzonder begaan met het lot van de armen en in zijn testament dat hij op 9 januari 1805 liet maken liet hij opnemen dat uit zijn nalatenschap een altijd durend fonds moest worden gesticht. De hoofdsom van de nalatenschap mocht niet worden aangetast en de renteopbrengst moest als volgt worden verdeeld:

‘Dat moet worden afgezonderd elk halfjaar ƒ 183,- om te strekken tot betaling van medicamenten, lafenis en verkwikking van niet-gealimenteerde personen in deze gemeente en defroiement van de geneesheer, die deze personen gratis zal hebben behandeld. Op de tweede plaats, zo verre het jaarlijks kan strekken tot premien van vijf en twintig gulden ieder, uit te keren aan elke schoolmeester te dezer plaatse, welke een jongen of meisje van behoeftige ouders alhier woonachtig en door de administrateur aangewezen of goedgekeurd, ten hunner genoegen zal hebben kundig gemaakt in ’t spelden, lezen, schrijven en de beginselen van de cijferkunst’.

Ten slotte werd bepaald dat als er gelden mochten overblijven deze verdeeld moesten worden onder het Weeshuis en de Diaconie.
De uitvoering werd in handen gelegd van drie benoemde administrateuren, die rekening en verantwoording moesten afleggen aan twee leden van Schout en Schepenen dezer plaatse.
De nagedachtenis van een Rembrandt of een Vondel is zeker niet gelijk aan die van Van der Horst, maar hij is er, en wel door de straatnaam maar nog veel meer door het nog steeds bestaande altijd durend fonds. Wellicht zult U na het bovenstaande gelezen te hebben met meer eerbied over de Van der Horststraat lopen. De administrateuren, waarvan de schrijver er een is, waken over het altijd durend fonds onder toeziend oog, niet meer van Schout en Schepenen, maar nu van het Gemeentebestuur.

Dirk Pons sr.

NASCHRIFT

Betekenis van het fonds nu

Kortgeleden hebben de drie administrateurs van het Van der Horstfonds – D. Pons, T. Mastenbroek en P. Parre – voor de 131e maal 'rekening en verantwoording' afgelegd. Dirk Pons vertelt hierover: 'Het fonds is vandaag de dag van weinig betekenis meer, want het gaat om erg kleine bedragen zoals die destijds zijn bepaald. Dat is dus elk halfjaar ƒ 183,- voor kosten van 'medische zorg' en ook elk halfjaar ƒ 100,- voor 'onderwijs'. Vroeger deed de sociale dienst nog wel eens een beroep op het fonds, maar nu zoeken de beheerders het in het verlenen van bijdragen aan maatschappelijke instellingen. Zo gaan er nu (kleine) bedragen naar de tuberculosebestrijding, de Kinderuitzending en naar Interkruis. Hiermee wordt in de geest van het fonds gehandeld.

Het geld van het fonds wordt op verschillende manieren belegd. Zo kregen we bijv. in 1984 uit de beleggingen in effecten etc. ƒ 1984,82 binnen. De kosten hieraan verbonden waren ƒ 239,67 (kosten van effecten, porti enz.). Geld dat overblijft nadat de voorgeschreven giften zijn gedaan, wordt verdeeld tussen het weeshuis (thans de Govert van Wijnstichting) en de diaconie. Dat betekent voor elk een bedrag van ca. ƒ 500,-. Er is ook een reservefonds, dat apart belegd moet worden. Alles bijeen is het nieuwe saldo over 1984 ongeveer ƒ 2600,-. Zoals bepaald, moeten burgemeester en wethouders de bescheiden controleren. Daarvoor voorziet het fonds jaarlijks in een bedrag van ƒ 4,80 als vergoeding voor het werk dat daaraan vastzit! Ook de administrateurs ontvangen een zeer kleine wedde voor hun werk. Hoewel Van der Horst ook hierbij geen rekening heeft

gehouden met de geldontwaarding, stellen de beheerders er een eer in om de nalatenschap van Van der Horst in zijn geest te beheren.

Maassluis, Van der Horststraat.

Als gevolg van het beperkt toegewezen grondgebied van Maassluis, heeft deze uitbreiding van de **Gemeente** Maassluis op het grondgebied van de gemeente **Maasland** gestalte gekregen. Uiteraard waren de bewoners volledig op Maassluis georiënteerd, maar bijvoorbeeld kinderen die hier ter wereld kwamen zijn wel in **Maasland** geboren. Eerst bij de grenswijziging van 1941 is aan deze situatie een einde gekomen.'

Op 18 januari 1983 werd door onze vereniging voor de eerste maal een avond over de historie van Maassluis belegd. Voor een talrijk, en zeer geïnteresseerd publiek verzorgde de heer ir. G. Langelaar Gzn. een inleiding over de ontwikkeling van de haven van Maassluis in relatie tot de sleepdienst c.q. berging. De heer Langelaar is sinds de oprichting in 1978 voorzitter van de Stichting Nationaal Sleepvaartmuseum te Maassluis. Het artikel is een weergave van zijn inleiding, aangevuld met enige nadien gevonden gegevens.

Het 'Schanshoofd' in 1912; eigenlijk is het de Govert van Wijnkade, maar de benaming 'Schans' blijft hangen bij de Maassluise bevolking. Hier staan de gebouwen van L. Smit & Co. (de naam staat boven op het torentje).

Maassluis, de haven en Smit-Tak

In de historie van Maassluis heeft de haven een zeer belang-

rijke rol gespeeld, zowel bij zijn ontstaan als bij zijn ontwikkeling. Verleden tijd?
Nog op 2 oktober 1984 werd door de gemeenteraad van Maassluis een krediet goedgekeurd voor het laten uitvoeren van een onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van het havengebied. De vroegere bestemmingen van de haven zijn in de loop van de jaren veranderd en verdwenen en thans moet naarstig naar nieuwe mogelijkheden worden gezocht. De eventueel nieuwe havenplannen zullen wellicht niet de laatste zijn, maar ze zijn zeker niet de eerste.

In 1903, 1910 en in 1955 werden al eerder plannen aan de Raad voorgelegd. Toen was het echter niet de vraag, wat moeten we aan met de haven, maar ging het om vernieuwing en uitbreiding. Dit alles had indirect te maken met de functie van de Nieuwe Waterweg als belangrijke scheepsroute naar Rotterdam. Maar voor het zover was…

Lang voordat de Nieuwe Rotterdamse Waterweg werd gegraven was er al zeescheepvaart op Rotterdam. De toenmalige zeilschepen maakten daarvoor gebruik van de Brielse Maas. Door het geleidelijk verzanden van de Brielse Maas en door het groter worden van de zeilschepen, werd een nieuwe waterweg naar Rotterdam nodig. We zijn dan in het begin van de negentiende eeuw aangeland. Koning Willem I, de grote stuwkracht van handel en industrie, bemoeide zich er persoonlijk mee en steunde het ontwerp van Schout bij Nacht May, die een kanaal door Voorne had ontworpen. De schepen konden dan de Brielse Maas mijden en het Haringvliet binnenlopen.
In 1830 werd het Voornse Kanaal geopend. De sluizen waren 14 el breed en 18 voet diep. De schepen hoefden weliswaar niet

meer langs Brielle te varen, maar moesten wel Hellevoetsluis zien te bereiken; door tegenwind was dat soms niet gemakkelijk. Eenmaal in het kanaal zelf was het soms nog moeilijker om verder te komen en – afgezien van het gebruik van jaagpaarden – was sleepboothulp nodig om tijd te sparen.

Daarom werden in 1842 door belanghebbenden de koppen bij elkaar gestoken. Dat waren reders en assuradeuren die nadeel ondervonden van de vertraging die werd opgelopen.

Er moest een sleepboot komen!
Ze sloten een contract met Fop Smit, een scheepmaker die een werf had in Kinderdijk. Hij was ook reder die grote zeilschepen bezat.

Rechts:
Fop Smit, scheepsbouwer uit het dorpje Kinderdijk in Zuid-Holland. In 1842 zette hij, toen hij 65 was, de sleepdienst op die de voorloper was van de gigantische, wereldomspannende sleep- en bergingsdienst die Smit nu is.

In dat contract werd opgenomen dat 'het stoomvaartuig bestemd was voor het slepen van schepen van Helvoet naar zee, vanuit zee naar Helvoet of van Brouwershaven naar Helvoet, zowel buitenom als binnendoor, van Helvoet of van Brouwershaven naar Dordrecht of van Dordrecht naar Helvoet of Brouwershaven'.
Dit duidt erop dat een zekere bescherming werd verleend tegen concurrentie.
De sleepboot was van hout en kreeg een stoommachine van 140 ipk die raderen aandreef; ze werd in 1843 in dienst gesteld. Dit was het begin van de Sleepdienst Smit.
De schepen die het Voornsche Kanaal passeerden werden steeds groter en hun aantal nam toe. In 1872 was dat gegroeid tot 9600!
Maar de toegangen tot Hellevoetsluis baarden zorgen. Ook hier het probleem van de verzanding, een ellende die eerder al in de Brielse Maas werd ondervonden.
Er werd zelfs aan gedacht om de goed bereikbare zeearm van Brouwershaven te verbinden met het Haringvliet door het graven van een kanaal door Goeree. Dat is vanwege de hoge kosten niet doorgegaan.

1869 De eerste sleepboot gestationeerd
Al in 1856 kreeg ingenieur Caland opdracht een plan te ontwerpen om Rotterdam beter bereikbaar te maken. Hij stelde voor een doorgraving te maken in 'de Beer' bij Hoek van Holland met bijbehorende werkzaamheden. Deze werkzaamheden werden uitgevoerd en reeds in 1867 was er een verbinding tot stand gebracht. Toen al werd Maassluis als 1e stad aan de Waterweg van belang. In dat jaar namelijk werd door Smit & Co een agent in Maassluis aangesteld en wel de heer M. Dirkzwager Gzn.

In 1869 werd de sleepboot ‘Zierikzee’ in Maassluis gestationeerd. Het was deze sleepboot die op 10 juli 1871 de eerste haringloggers door de nieuwe vaarweg naar zee sleepte en daarmee de Nieuwe Waterweg officieel opende. Bijna een jaar later op 9 maart 1872 voer de ‘Richard Young’ van Rotterdam naar zee. Het was het eerste stoomschip dat die nog smalle vaarweg gebruikte.

Het bleef nog tobben met de Nieuwe Waterweg.
Het door Caland verwachte effect van uit zichzelf dieper worden door uitschuring trad niet in voldoende mate op. Dat werd wat verbeterd door het stroombed wat te versmallen. Toen dat nog niet voldoende hielp werden in 1888 lage dammen aangebracht en werd de vaargeul verlegd. Daardoor moest de kort tevoren aangelegde buitenhaven van Maassluis een kleine 200 meter worden ingekort, zeer tot ongenoegen van de gebruikers van die haven.

L. Smit & Co
Een daarvan was L. Smit & Co’s Sleepdienst die in 1880 al terreinen aan de Govert van Wijnkade had aangekocht. Daarop werden toen een magazijn en een smederij gevestigd. Die smederij staat er nog. In 1892 werd een kantoor gevestigd. Daarin zetelde de hoofdagent Stal, bij de oudste Maassluizers van nu nog een bekende naam. In 1896 werd een groot bouwprogramma uitgevoerd. Een nieuw kantoorgebouw met magazijn werd gesticht met ernaast twee woningen voor personeelsleden.

In 1887 werd ernaast het gebouw van het Loodswezen geplaatst. Die 5 gebouwen staan er nog. Wat verdwenen is, is het hotel Briene dat ten noorden van de gebouwen van de sleepdienst wasgebouwd en dat door brand is verwoest. Het enige

wat ervan overbleef is het poortje dat nu nog bestaat omdat het niet mocht worden afgebroken. Dat was misschien het begin van het begrip dat later 'beschermd stadsgezicht' zou heten.

In 1969 werd het kantoorgebouw door de Sleepdienst ontruimd. Het is nu eigendom van Labaz B.V., die het wit liet schilderen en later in een groenachtige kleurt.

Een andere gebruiker was de Internationale Sleepdienst Maatschappij, een in 1900 opgerichte concurrent van L. Smit & Co. De sleepboten van beide maatschappijen moesten de haven delen met de vele vissersschepen, bergingsvaartuigen en andere gebruikers die vracht vervoerden. In 1886 was de Bergings Maatschappij opgericht. Die had de bedoeling zich voornamelijk bezig te houden met het bergen van rivierschepen. In 1894 werd bij een reorganisatie de naam veranderd in Nieuwe Bergingsmij. In 1920 werd deze overgenomen door v. d. Tak.
W.A. v.d. Taks Bergingsbedrijf is ontstaan uit samenwerking van vissers op de Zuid-Hollandse eilanden. Van strandjutters werden ze helpers bij het lossen van gestrande schepen. Maar onder die vissers bestond felle concurrentie. Als een gestrand schip gelost moest worden werd er letterlijk om gevochten een vrachtje te mogen varen. Daarom werd een soort coöperatie in het leven geroepen, waarmee veel beter door de kapitein van het gestrande schip was te onderhandelen. De heer W.A. v.d. Tak organiseerde dat en ontwikkelde het tot W.A. v.d. Taks Bergingsbedrijf.

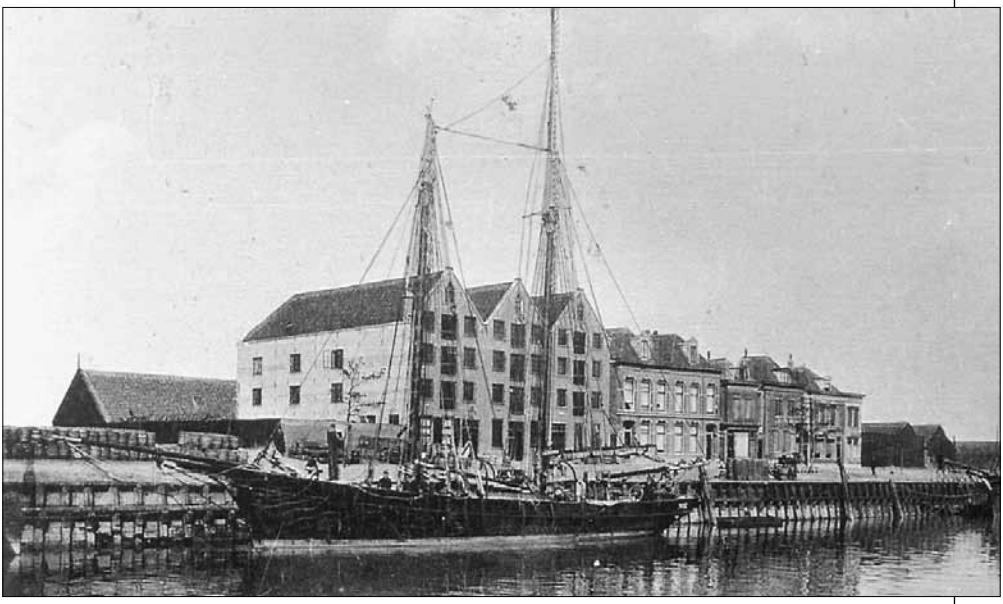
Fusie
In 1923 besloten L. Smit & Co's Sleepdienst en de Internationale Sleepdienst Maatschappij tot een fusie. Toen werd ook

v.d. Tak overgenomen. De nieuwe combinatie heette L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst. Die exploiteerde nu de sleepboten die elkaar vroeger beconcurreerden. L. Smit & Co's Sleepdienst had zowel zeesleepboten als havensleepboten. De laatste opereerden in de havens van Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen. Alle sleepboten van L. Smit & Co's Sleepdienst hadden een blauwe band om de zwarte schoorsteen.
De Internationale Sleepdienst Maatschappij had ook zeesleepboten en havensleepboten. Al die sleepboten hadden een rode band om de zwarte schoorsteen.
Na de fusie werden alle zeesleepboten van beide maatschappijen voorzien van een blauwe band. Alle havensleepboten van beide maatschappijen kregen een rode band.

Het is misschien leuk te vertellen dat de zeeslepers van Smit alle een naam hadden die op Zee eindigde en de ISM-boten waren genoemd naar rivieren. Kwade tongen beweerden dat het kwam doordat gele verf duurder was dan zwarte. De rivier-namen waren namelijk korter dan de namen van de zeeën.

Er is ook nog een verhaal dat in de zeer slechte tijden van de crisis van ca. 1930 door directeuren van de combinatie een gesprek over eventuele nieuwe boten werd gevoerd. De oude concurrentietegenstellingen sluimerden nog voort. De ISM-directeur zei: die nieuwe boot van jullie gaat zeker 'Dode Zee' heten, waarop de repliek van de Smit-directeur was: en die van de ISM zeker de 'Lek' of de 'Rotte'.
Het heeft nog jaren geduurd voor onder het oude personeel de vroegere tegenstellingen niet meer werden gevoeld.

De laatste radersleepboot de 'Wodan' was gedurende een aantal jaren een vertrouwd beeld in de Maassluise haven.



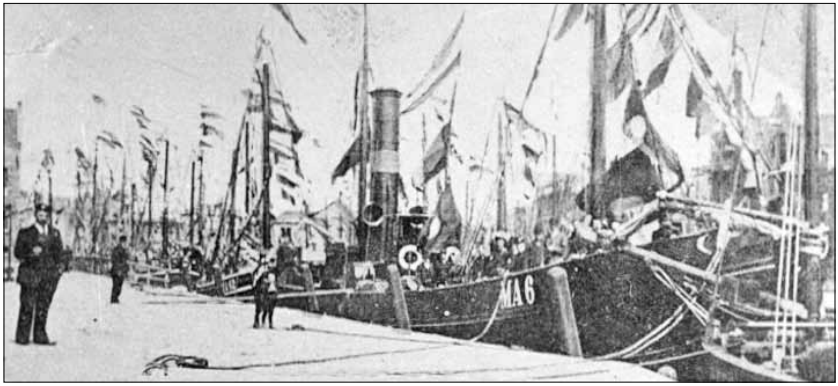
En dan was er nog de loodsdienst, met Maassluis als thuishaven. Hier de no. 12 omstreeks 1909, liggend aan de Govert van Wijnkade.

Havenplannen

Al met al was het een volle boel in de haven. De narigheid van volte in de haven werd nog groter toen de op 17 augustus 1901 geopende spoorlijn Rotterdam-Maassluis naar Hoek van Holland werd verlengd. De spoorbrug vormde een ernstig obstakel en verminderde de toch al krappe kaderuimte. In 1903 liep dat de spuigaten uit en werden al plannen beraamd om een nieuwe haven aan te leggen ten westen van Maassluis. Dit door Prof. W.K. Behrens gemaakte plan werd, wegens malaise in de visserij, aangehouden en uiteindelijk in 1909 terzijde gelegd. Dit gebeurde omdat de oevertoestand van Het Scheur (benaming van dit deel van de Waterweg) en het leggen van een tweede achttal dammen de uitvoering ongewenst maakten.

Onder aanvoering van burgemeester Dommisse besloot de gemeenteraad, op 26 november 1909, tot het ontwerpen van een nieuw havenplan.
Dat leidde ertoe dat in 1910 een verzoek aan de Tweede Kamer werd gedaan bij te dragen in de kosten van die haven.

Het plan voor die haven werd opgesteld door de Hollandsche Maatschappij tot het maken van werken in Gewapend Beton.
De gedetailleerde begroting van deze aannemer beliep een bedrag van *f* 1.727.000,- en werd in zijn geheel in het adres van de Tweede Kamer opgenomen.
Met de technische toelichting, gegevens over baggerwerken, aantal schepen, over de gebruikers, enz. enz. was het een heel boekwerk geworden. Het gaf een goed overzicht over het hoe en waarom van de plannen en ook over de situatie van toen.
Twee staatjes uit dat rapport treft U aan op blz. 30.



Haven omstreeks 1910.

Uit het boekwerk van 1910:

De behoefte aan kade doet zich mede nog steeds gevoelen als vele vaartuigen der Maassluische visschersrvloot ongeveer gelijktijdig voor de nieuwe haringvangst worden uitgerust of ook wel als een groot aantal loggers gelijktijdig binnenvalt om te lossen. Bij de te wachten uitbreiding der visschersvloot (er worden weêr nieuwe schepen gebouwd) zullen de moeilijkheden nog vermeerderen. Nog kan hier gewag gemaakt worden, dat bij storm of ruw weder een deel der visschersvloot van Urk en Enkhuizen alhier een veilig toevluchtsoord zoekt en er dus voor deze schokkers enz. de noodige ruimte dient te zijn.

Uitbreiding der Visschersvloot.

JAAR.	Loggers en Kotters voor Haring.	Stoomloggers.	Schokkers, Botters en Blazers voor Schol.	Vaartuigen voor Paling-, Zalm- en andere Visscherij.	Totaal aantal Visschersschepen.	Aangevoerde tonnen Haring.
1880	47	—	3	17	67	47000
1885	53	—	2	11	66	—
1890	72	1	14	10	97	82746
1895	68	—	14	6	88	69860
1900	71	—	22	19	112	62698
1901	74	1	14	20	109	74692
1902	82	3	25	28	138	106680
1903	100	4	25	27	156	114473
1904	104	4	23	—	131	109695
1905	105	4	17	20	146	83005
1906	104	5	7	16	132	119096
1907	107	5	7	16	135	132041
1908	109	4	7	18	138	100912
1909	107	4	7	18	136	121072
1910	111	4	7	18	140	

Het aantal loggers zal binnenkort weêr vermeerderen, terwijl uitbreiding der vloot zeker nog mag verwacht worden als de haringvangst gunstig, de verkoop zoowel in als buiten ons land toeneemt en goede zaken zijn te maken.

Het volgende staatje geeft een overzicht van hetgeen bij uitvoering volgens het bovenomschreven plan wordt verkregen.

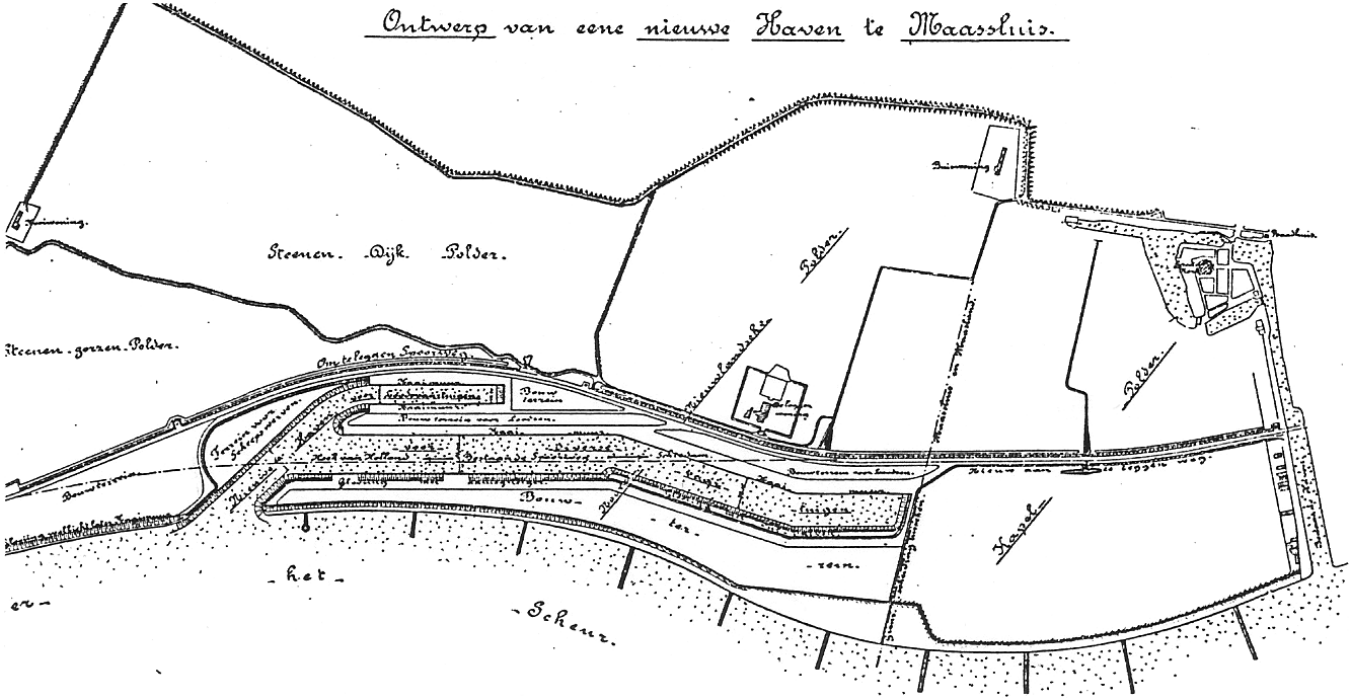
Omschrijving.	Hoeveelheden.
Aanlegkosten	ƒ 1.727.000,—
Onderhoudskosten	„ 27.068,17
Kaaimuur in de havenruimte A (ten dienste van het Loodswezen)	600 M.
Kaaimuur voor de koopvaardij	647 M.
Kaaimuur voor de visscherij	697 M.
Loswal in de havenruimte A (ten dienste van het Loodswezen)	12.910 M².
Loswal voor de koopvaardij	11.000 M².
Loswal voor de visscherij	16.125 M².
Kaaimuur voor sleepbooten	120 M.
Aanlegsteiger voor sleepbooten	627 M.
Ducd'alven	46 stuks
Bouwterrein voor loodsen	40.200 M².
Overig bouwterrein	186.678 M².
Terrein voor scheepswerven	24.630 M².

Aldus uitgewerkt en berekend door de HOLLANDSCHE MAATSCHAPPIJ tot het maken van werken in GEWAPEND BETON.

De Ingenieur:
J. W. MAAS M.Hz.

De Directeur:
A. VAN HEMERT.

's-GRAVENHAGE, October 1910.



Het havenplan uit 1910, meer westelijk dan later in 1955 is gedacht.
Er is geen relatie met de bestaande haven, de spoorlijn moet worden omgelegd.

In het boekwerk van 1910 trof ik een tekening aan van de nieuwe haven. Een vereenvoudigde weergave ziet U op blz. 31.
Ook stond daarin een brief van 11 april 1911 die door een aantal organisaties in Maassluis aan de Gemeenteraad werd gezonden. Ik vond die zo bijzonder dat ik die hierbij weergeef. Let eens op de ondertekening. Er is wel wat veranderd in 60 jaar!

Nu dat havenplan van 1910. Om de gedachten te bepalen geef ik even aan dat die nieuwe haven was gedacht van het begin aan de oostkant van de Albert Schweitzerdreef tot voorbij het verlengde van de Beethovenlaan. De spoorlijn moest daarvoor een stuk naar het noorden worden verlegd. Dat havenplan heeft heel wat pennen in beweging gebracht. Oud-burgemeester Wesselink verklaarde zich in een brochure tegen het havenplan dat hem overbodig leek.

Er is ook een brochure uit 1911 waarin een heel andere kritiek werd geleverd door oud-burgemeester Wesselink. Die kritiek betrof een ingezonden stuk in de 'Nieuwe Courant', een Haags dagblad. Dat was geplaatst door de heer Maronier. Door de heer Wesselink werd hij te kijk gezet als de jongste commies in Maassluis die tot in 1906 gemeentebode was. Degenen die mij kennen weten welk respect ik voor gemeenteboden heb, maar ik moet het met de heer Wesselink eens zijn dat die functionarissen niet geacht kunnen worden eerst-aangewezenen te zijn om over havenplannen te oordelen. De heer Wesselink richt zijn kritiek dan ook tegen een hem onbekende schrijver die het manuscript aan de heer Maronier moet hebben verstrekt.

Ik weet niet of die pennestrijd van invloed is geweest op de uiteindelijke beslissing om die nieuwe haven niet aan te leg-

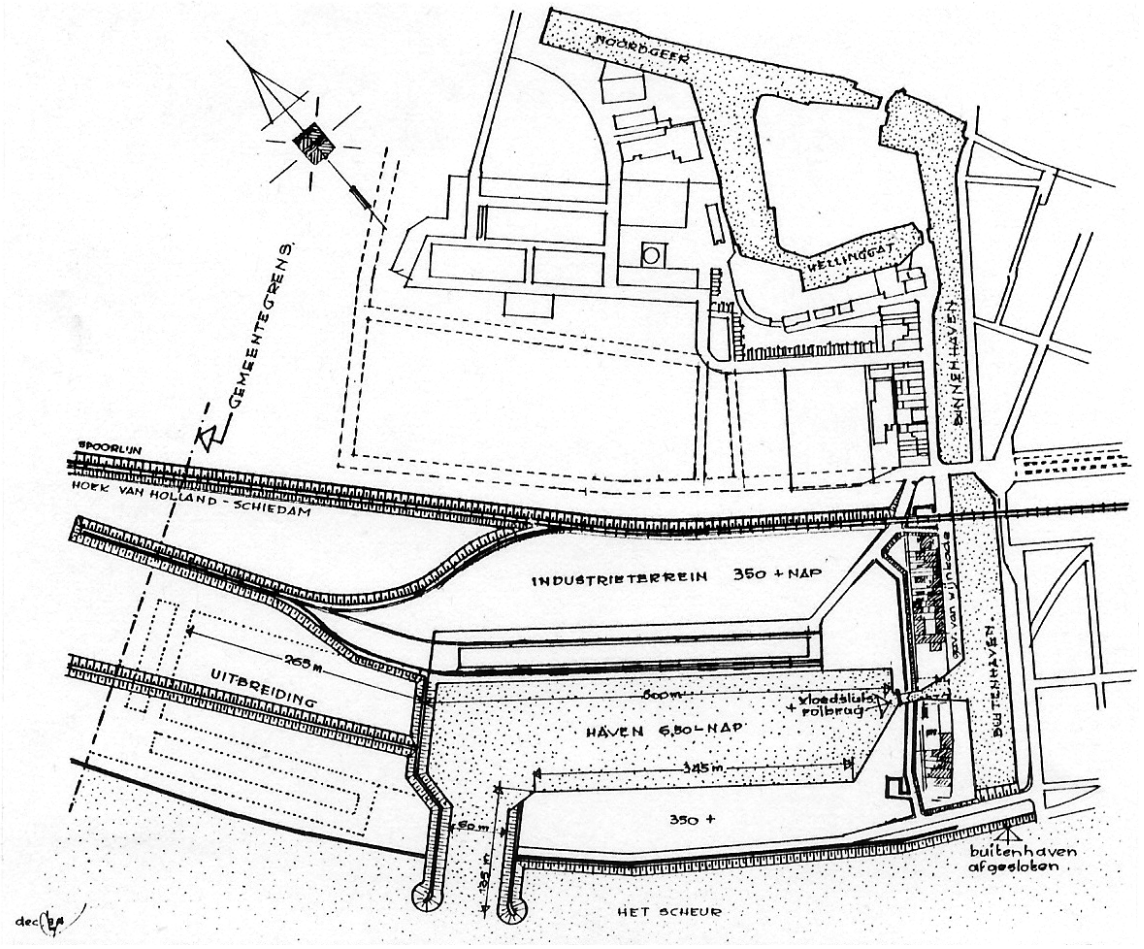
gen. Maar de haven kwam er niet. De klachten bleven en o.a. de Internationale Sleepdienst Maatschappij verliet Maassluis en vestigde zich in Vlaardingen. Maassluis was dus nu de thuishaven van de zeesleepboten van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst. Daar werden ze bevoorraad, gerepareerd en daar werden bemanningen aangemonsterd. De scherpe opmerker zal hebben waargenomen dat achterop de sleepboten de stadsnaam Rotterdam voorkomt, en niet Maassluis, dat ik zojuist als thuishaven noemde. Dat komt doordat de zetel van de rederij, het hoofdkantoor, is gevestigd in Rotterdam. Het is nu eenmaal internationaal voorschrift dat die zetel bepalend is voor de naam achter op het schip.
Ook de loodsboten lagen in de haven van Maassluis. Dat stukje voor in de haven aan de Govert van Wijnkade was zelfs rijksvaarwater. Het was een hap in het grond-, of beter: het watergebied van Maassluis. De vissersschepen. namen in aantal af zodat tenslotte alleen de MA 5 overbleef.

Na de bevrijding

Ik sla nu de tijd over dat de haven van Maassluis basis was voor een aantal schepen van de Kriegsmarine. Ook zal ik niet spreken over de zeer handig door de Duitsers aangebrachte versperring van de Waterweg even boven de haven van Maassluis. Maar na de bevrijding keerden wat sleepboten terug in hun thuishaven. Het waren er niet veel; de oorlog had zijn zware tol geëist. Verschillende sleepboten die niet naar de 'overkant' hadden kunnen komen waren door de Duitsers in beslag genomen. Datzelfde lot ondergingen sleepboten die tijdens de oorlog waren gebouwd. Een daarvan, de 'Witte Zee' werd lang voordat die klaar was naar Duitsland gesleept, volgeladen met wat maar op de werf te vinden was. Wonder boven wonder werd

de ‘Witte Zee’ in de haven van Hamburg teruggevonden. Ondanks de verschrikkelijke bombardementen op die stad was de enige schade: enkele kogelgaten in de schoorsteen!
De uit Engeland en uit Duitsland teruggekomen sleepboten kwamen al gauw weer in de vaart. Ook werden nieuwe sleepboten gebouwd, zodat de vloot weer snel op de oude sterkte was en nog steeds groeide.
Maar de haven van Maassluis kon die nieuwe schepen eigenlijk niet herbergen. De ‘Zwarte Zee’ van 1933 kon helemaal niet in de haven komen, maar lag op de rede van Maassluis op de boeien.
Na lang aandringen werd de haven wat dieper uitgebaggerd om te maken dat de ‘Zwarte Zee’ helemaal leeg en met peil hoog water toch voor de kant kon komen om een grote reparatie te ondergaan. Maar het zag er somber uit voor de toekomst. Daarom werd weer gedacht aan een nieuwe haven. Helaas zijn bij de sleepdienst daarover geen gegevens te vinden. Mogelijk zijn de watersnood van 1953 en een paar verhuizingen daaraan schuldig.

Havenontwerp uit vijftiger jaren
Van Gemeentewerken van Maassluis is een tekening verkregen, een ontwerp van het Technisch Bureau v.d. Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Die tekening was helaas erg vaag. Voor deze publicatie is deze opnieuw getekend en hierbij opgenomen.
Het is wel interessant die tekening te bekijken. U ziet dat het oude idee, vloeddeuren, in dat plan is verwezenlijkt. De bestaande haven zou van de Waterweg worden afgesloten. Een doorvaart met keersluis is geprojecteerd op het terrein van machinefabriek Van den Bend.



Historische Verenging Maassluis. Overname van plan voor havenuitbreiding d.d.1955.

De haven zou in de Kapelpolder komen en de havenmond zou komen tegenover het nu gemaakte station Maassluis West. De oppervlakte zou veel kleiner zijn dan van het ambitieuze plan van 1910, maar de diepte zou 6,50 m onder NAP worden. Dan zouden daar de grootste sleepboten kunnen havenen. Ook dat plan ging niet door: veel te veel investeringen voor een betrekkelijk klein havenoppervlak met zeer beperkte kadelengte. Achteraf maar goed ook! Want wie dacht in de vijftiger jaren aan de enorme sleepboten die 20 jaar later zouden worden gebouwd?
In 1955 was de Zwarte Zee van 1933 het vlaggenschip met zijn 'enorme' vermogen van 4200 pk. Er werd wel gepraat over sterkere boten, maar beslist niet over twee maal zo sterk. Toch werden in 1975 twee boten gebouwd die meer dan vijf maal zo sterk waren als die goeie oude Zwarte Zee van voor de oorlog. Kort geleden is daar zelfs nog een zusterschip bijgekomen.

Die grote schepen komen maar zelden in Nederland en dan helemaal niet in Maassluis. Daarvoor zijn ze veel te groot en te diep. Dit bewijst weer eens hoe moeilijk het is om vooruit te zien. Toch is een onderdeel van het havenplan van de vijftiger jaren wel uitgevoerd, zij het op een andere plaats. De keersluis is eindelijk in 1978 gerealiseerd, nu als onderdeel van het Deltaplan. Hadden we het maar aangedurfd toen in 1956 de nieuwe Havenbrug werd gebouwd om de 'kippenbrug' te vervangen.

Kantoren gesloten in 1969

Er is trouwens nog een hele verandering tot stand gekomen. In 1950 was het mooi als een boot 4000 bedrijfsuren maakte alvorens de zuigers moesten worden getrokken. Nu is dat grif 15.000 uur en meer, zodat een jaarlijkse grote beurt niet meer nodig is. Door het sluiten van het Suezkanaal in 1956 was het een hele

tijd onmogelijk schepen zuid van Suez een thuisreisje te geven als ze aan een reparatiebeurt toe waren. Men moest toen wel in het verre buitenland repareren. Daarop stelden de Sleepdienst en het personeel zich in en dat is zo gebleven. Steeds minder sleepboten kwamen in de thuishaven repareren. Tenslotte moest in 1969 het nare, maar juiste besluit worden genomen de kantoren in Maassluis op te heffen. De kantoren werden naar het hoofdkantoor in Rotterdam verplaatst en de werkplaatsen sterk ingekrompen. Het betekende het ontslag van 45 mensen. Wat een ellende! Maar allen kregen een andere baan, de eerste al de volgende dag, velen na een paar weken, en de laatste binnen 3 maanden. Wat een geluk bij een ongeluk. Stel je voor dat het niet 1969 was geweest maar 1984.

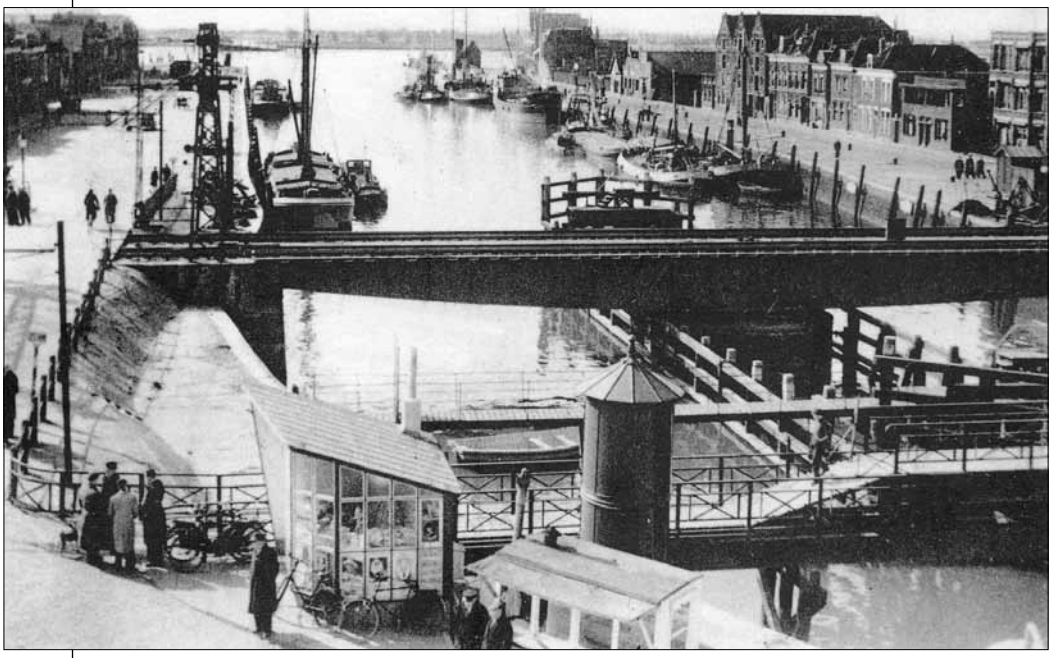
Verdere studie nodig

Hiermee zijn we aangekomen in de tegenwoordige tijd. Ik heb U wat verteld over de haven van Maassluis en over de Sleepdienst. Er is natuurlijk veel meer over te vertellen, maar dat zou dan veel meer ruimte vergen. Het is te hopen dat hierna leden van onze jonge vereniging zullen worden gevonden om gedegen studie te maken van de geschiedenis van Maassluis. Er zijn zo veel onderwerpen. We hebben een voorproefje gehad toen in het Gemeentemuseum een tentoonstelling werd gehouden over het 250-jarig Garrels-orgel in de Grote Kerk.

Er is nog zoveel wetenswaardigs op te diepen. Daar is wel haast mee, want over 20 jaar zijn er weer een heleboel geheugens verdwenen waaruit nu nog is te putten.

Velen denken in de eerste plaats aan oude gebouwen en hun geschiedenis. Dat spreekt hen aan. Toch ware te wensen dat er

ook enthousiastelingen worden gevonden om de geschiedenis van de haven en niet te vergeten de visserij te bestuderen en daarover voor onze vereniging wat te vertellen.



De buitenhaven in de tijd voor de koe-paard-brug.
Links op de voorgrond de 'kippenbrug, een rolvoetbrug die het voetgangerspontje, over de binnenhaven heeft vervangen.

Aan

den Raad der Gemeente MAASSLUIS

Edelachtbare Heeren!

Ondergeteekenden, afgevaardigden van de achter hunne namen genoemde Vereenigingen, gezamenlyk vormende het Comité voor de aanhangige havenplannen, hebben de eer U mede te delen:

dat de door hen vertegenwoordigde Vereenigingen, gelet op de economische en finantiëele beteekenis van het door U aangenomen Ontwerp voor havenwerken, alle in eene ledenvergadering dit ontwerp hebben besproken, en zich met byna algemeene stemmen voor de thans aanhangige plannen verklaarden, en besloten zitting te nemen in het bovengenoemde Comité ter bevordering van de tot standkoming dier plannen, op grond van de volgende overwegingen:

1e. dat voor ieder, die eenigszins bekend is met den toestand van de haven, het feit onomstootelyk vaststaat, dat er sinds jaren gebrek is aan havenruimte, een gebrek, 't welk vaak tot gegronde klachten aanleiding gaf.

2e. dat, wanneer niet zoo spoedig mogelyk in het gebrek aan havenruimte voorzien wordt, onze gemeente hoogstwaarschynlyk, zoo niet zeker, belangryke bronnen van welvaart verliezen zal, door verplaatsing van thans hier aanwezige diensten met de daaraan verbonden instellingen, eene verplaatsing waarvan het begin reeds is gezien;

3e. dat zonder beteekenende uitbreiding der bestaande havenruimte, met daarmede gepaard gaande verruiming der gemeentelyke grenzen, niet kan worden verwacht eene eenigszins aanzienlyke uitbreiding van

handel, bedryf en scheepvaart, die de gemeente in de naaste toekomst meer en meer zal behoeven, zal zy in haar ontwikkeling niet worden gestuit, en daarmede achteruitgang hare intrede doen;

4e. dat met de grootste krachtsinspanning getracht moet worden dergelyke mogelyke gevolgen voor de gemeente te voorkomen en by de uitvoering van het door U aangenomen ontwerp een toestand ontstaat, op grond waarvan redelykerwyze mag worden verwacht, dat en het gevaar van vertrek van hier aanwezige diensten is afgewend, en eene eenigermate belangryke uitbreiding der bronnen voor onze gemeentelyke welvaart niet zal uitblyven;

5e. dat de schaduwzyden van het ontwerp, die trouwens by elke onderneming aanwezig zyn, van te weinig beteekenis moeten worden geacht, vergeleken by de groote lichtzyden, die het ontwerp biedt;

6e. en dat met name de financieele zyde van het ontwerp, zoo al mocht blyken, dat dit van de gemeente geldelyke offers zal vragen, meer dan nu wordt vermoed, geene aanleiding kan zyn om zich tegen het ontwerp te verklaren daar ongetwyfeld die geldelyke offers dan ook, hoogstwaarschynlyk zelfs in meerdere mate, zullen worden geeischt by bestendiging van den thans bestaanden toestand.

Zy meenden U met het bovenstaande in kennis te moeten stellen, opdat daaruit voor U blyke, dat de burgery, voorzoover deze in na te noemen Vereenigingen is georganiseerd, de uitvoering van het door U aangenomen ontwerp gewenscht en noodzakelyk acht en spreken den wenscb uit, dat het U gegeven worde dit ontwerp met bekwamen spoed uit te voeren.

Zy gaven U de verzekering, dat elke stap in die richting hun sympathiek zal zyn, en zy niets onbeproefd zullen laten om U by Uw

loffelyk streven, den bloei en de welvaart der gemeente door vermeerdering van het havengebied zoo goed mogelyk te bevorderen, te steunen.

't Welk doende enz.

w.g.	A. Kuyper Boone H. van Luipen	Het Comité voor de aanhangige havenplannen afgev. door de Anti Rev. Kiesvereeniging 'Vreest God, eert den Koning'
w.g.	J. van den Bosch J.A.C. van Ette	afgev. door de R. Kath. Kiesvereeniging 'Recht en Plicht'
w.g.	S. Byl A. Fortuin	afgev. door de afdeeling van de Chr. Historische 'Unie'
w.g.	J.van Luipen J. Boog	afgev. door de vereeniging van den Handeldryvenden Middenstand 'Samenwerking'
w.g.	G.S. Muth H.C. Vester	afgev. door den R. Kath. Middenstandsvereeniging afdeling van 'De Hanze'
w.g.	K.Kruithof J.Schouten	afgev. door de afdeeling van het Nederl. Werlieden Verbond 'Patrimonium'
w.g	L.A. Tas C.A. Wimmers	afgev. door de Vereen. Van Verhuurders van Woon- en Pakhuizen 'Onderling'

Maassluis, 28 April 1911

Publicatie

Alsoo vele ende verscheydene persoonen, soo jonge als oude, haer niet ontsyen op sondagen ende andere dagen onder de predicatie ende andersints ontrent de kercken ende voornamentlijck ontrent de pylaren ende portalen van den selve haer gevoech te doen, ofte haer water te maecken, streckende niet alleen tot ontreyninge, maer oock tot vilipendie ende kleynachtinge van Godes huys, waerin sijn h. woort wert geleert. Ende dat het selve bij veele uyt gewoonte ende disrespect wert gedaen ende gepleecht. Soo is 't dat schout, burgemeesteren ende schepenen van Maessluys tot voorcominge ende weringe van alle 't selve, gekeurt ende geordonneert hebben, soo als sij keuren ende ordonneren bij desen. Dat niemant, wye hij oock sij, hem vervorderen sal 't eenigen tijde aen ende ontrent de voors(eide) kerckdeuren ende pylaren sijn gevoech te doen, ofte water te maecken, op een boeten van dertich stuyvers 't elckens bij eenen yeder contrarye deses doende, ten behouve van den schout te verbeuren. Ende dat de ouders voor haere kinderen sullen moeten innestaen ende aengesproocken werden. Actum den 9e january 1666.

Ter ordonnantie van den selve,

Ende als dit bovenstaende gepubliceert ende geaffigeert binnen Maessluys naer voorgaende klockgeslach, den 17e january 1666.

Bij mij bode,

S.J. Ackersdijck

Publicatie

Alsoo veele, ende verscheijdene persoonen, soo jonge als oude, haer niet ontsien op sondagen, ende andere dagen onder de predicatie, ende andersints ontrent de kercken ende voornamentlijck ontrent de pijlaren en portalen van deselve ~~kercke~~ haer gevoech te doen, ofte haer water te maecken, strekkende niet alleen tot ontreijninge, maer oock tot vilipendie, ende kleijnachtinge van Godes huijs waerin sijn woort wert geleert, ende dat het selve bij veele uijt gewoonte, ende disrespect wert gedaen, ende gepleecht, Soo ist, dat d'Heeren Burgemeesteren ende Schepenen van Maeslandsluijs tot voorcominge ende weringe van alle t'selve gekeurt ende geordonneert hebben, soo als sij keuren ende ordonneren bij desen, dat niemant wie hij oock sij ~~[illegible]~~ hem vervorderen sal tenigen tijde aen ende ontrent de voorsz. kercke deuren en pijlaren sijn gevoech te doen ofte water te maecken, op een boete van dertig stuijvers, welcke bij denen ijder contrarie deses doende [illegible] te verbeuren; ende dat de ouders sullen ~~[illegible]~~ voor haere kinderen moeten ~~[illegible]~~ ende [illegible] instaen, Actum den 9e Januarij 1666

Ter ordonnantie van deselve,

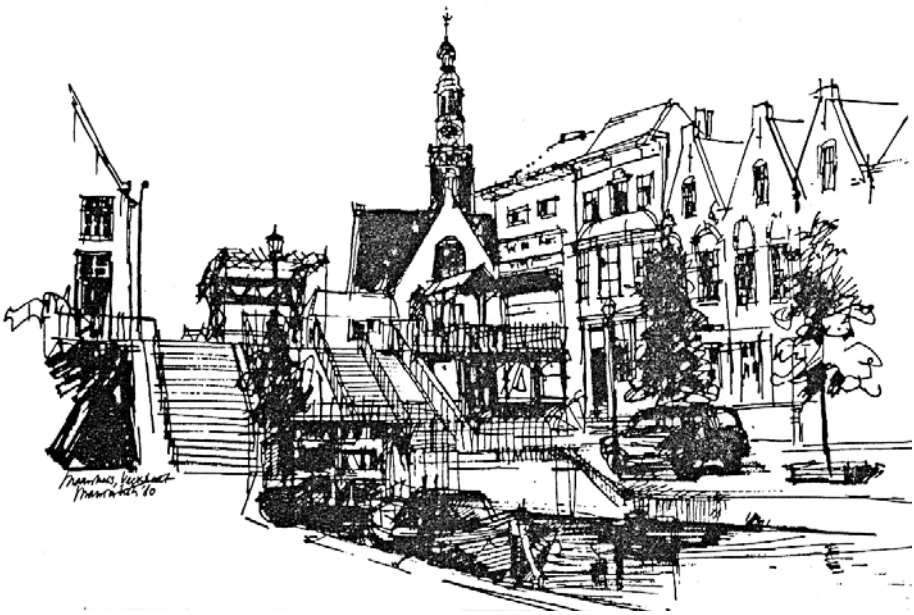
Ick ondergesz. dit [illegible] gepubliceert ende geaffigeert binnen Maeslandsluijs nae voorgaende klockeslach den 17 Januarij 1666

Bij mij Bode

[illegible] Boederdijck

MONSTERSE SLUIS

Voor de eerste lidmaatschapskaart van de Historische Vereniging Maassluis is de hier afgebeelde impressie van de Maassluise kunstenares Manon Lith gebruikt.
Deze geeft in gevoelige lijnen de Monsterse Sluis weer, het punt waar Maassluis moet zijn ontstaan. Tezamen met de Wateringse Sluis is hier het oudste punt van de stad te vinden.



Dat deze Monsterse Sluis hoogbejaard is getuigt de ingemetselde steen aan de buitenzijde met de inscriptie: ‘Monster anno 1559’.
Op een grotere steen staan de namen van de dijkgraaf en de vijf mannen die in 1602 deze sluis hebben laten bouwen. Aan de binnenzijde tenslotte is te zien dat deze in 1889 is hersteld en tot schutsluis is verbouwd. Maar ouder nog zijn de voorgangers van deze sluis, eerste helft van de 14e eeuw.

Maassluis

Ben je, als kind, op de Markt geweest?
Heb je de molen bekeken?
Vond je de haven niet één groot feest?
Heb je ooit aan de vlieten gezeten?
dan weet je:
Maassluis is een fijne stad
Een stad om van te dromen,
Met mensen die je nooit vergat
Een stad om echt te wonen.

Ik begin mijn stukje over oud Maassluis met een gedichtje van J.W. d'Ouelens.

Maassluis, zoals het was
Maassluis, in de twintiger jaren; plm. 9000 inwoners, intiem, gezellig.
Maassluis 1984: ruim 30.000 inwoners, nieuwe wijken, veel flats, veel nationaliteiten.
Nee, wat het was is het niet meer. Weg Moriaan, Kleine Kerk, Paard z'n bek enz. Zo ben ik in mijn gedachten weer in de werkplaats van m'n eerste baas, Siem Zwaard. De winkel op de Hoogstraat, de werkplaats achter de Stadhuiskade.

Een warme zomermiddag, opeens muziek: 'Kunst na Arbeid' marcheert over de haven naar de trein, ze gingen naar een concours. Wat konden die lui blazen! In Freue Fest, een mars van Feite, speelden ze.
Aan het hek, op de Wip, stonden de vaste bezoekers!

Jan Pannetje, de Duivel, het Sieraad en nog meer bekenden. Vergeef me, maar meestal wisten we niet eens de juiste naam. Het waren ook geen scheldnamen, nee, het was een gewoonte om veel mensen een bijnaam te geven, wat ze ook accepteerden. Want wie kende Jan Slokkie niet? Schutter? Manus Rumboon of de Pruimer?

Maar om terug te komen op K.n.A. Het was weer even feest, ze bliezen er lustig op los. De haringkuipers van Klinge en Poortman staakten even hun werk, dan werd het weer stil.

In de schans (vroeger genaamd de Kraton) was Joop de Kra aan het kachelhoutjes hakken op de stenen voet van de havenkraan, waarmee de masten **op** en de donkeyketels **in** de loggers werden gezet.
Daar kwam Janus Radijs aangesloft.
'En Janus', vroeg de Kra, 'groeit de radijs nogal?' 'Prima', zei Janus, 'als de kraaien ze tenminste niet opvreten'.
Janus zette z'n onderlip stevig over z'n bovenlip en liep voldaan verder.
Hij kon noch lezen, noch schrijven en hij kon ook geen klok kijken, maar als porder voor o.a. de bakker was hij nooit te laat.

Hoogtijdag was altijd 31 augustus. Er werd volop aspergegroen gehaald, straten werden versierd, vier muziekkorpsen zorgden voor gezellige muziek.

Iedere woensdag droegen de Duitse blaaspoepen hun steentje bij; overdag in de straten en 's avonds op de Markt.
Wie kende kleine Japie niet met z'n klarinet. Beroemd waren ook de historische optochten. De kuipers in een sloep die voor

het politiebureau te water werd gelaten. Daar er al teveel aan Bacchus was geofferd, ging het mis en het hele stel ging kopje onder.

Ik wil niet al te veel bijnamen verklappen, maar een honderd waren er zeker.
Had men het over iemand, bv. over de Vijg, no. 11, de Poepilaire, Janus de Peuter, Abram de Kikvors of de Biggenvanger, dan wist iedereen wie men bedoelde en het ging praktisch altijd met veel lol en in goede harmonie.

Ja, lol hadden die Sluizers. Er was 5 x zoveel armoe dan nu, maar er was 10 x zoveel pret.
De avonden in het verenigingsgebouw waren bijna altijd goed bezocht bij muziek- en zanguitvoeringen, tentoonstellingen enz.

Het is allemaal verleden tijd. Weg de loggers, weg de boetsters, weg de reuk van haring en teer. We zijn weer in 1984.
Wij moeten er weer iets van maken en, als er niet te veel verdeeldheid is, zal dat zeker lukken.

Leen Stigter Sr.

En hier onze 'Jan Radijs', officieel Adrianus Noordervliet, die kon lezen noch schrijven; de Maassluise 'porder', die u op bestelling elk gewenst moment van de nacht of de heel vroege morgen uit bed kwam halen. Hij was altijd te vinden in de buurt van de Wagenbrug bij de slagerij van Kapteyn. Hij overleed op 20 dec. 1930.

Kachelhoutjes hakken op de stenen voet van de havenkraan.