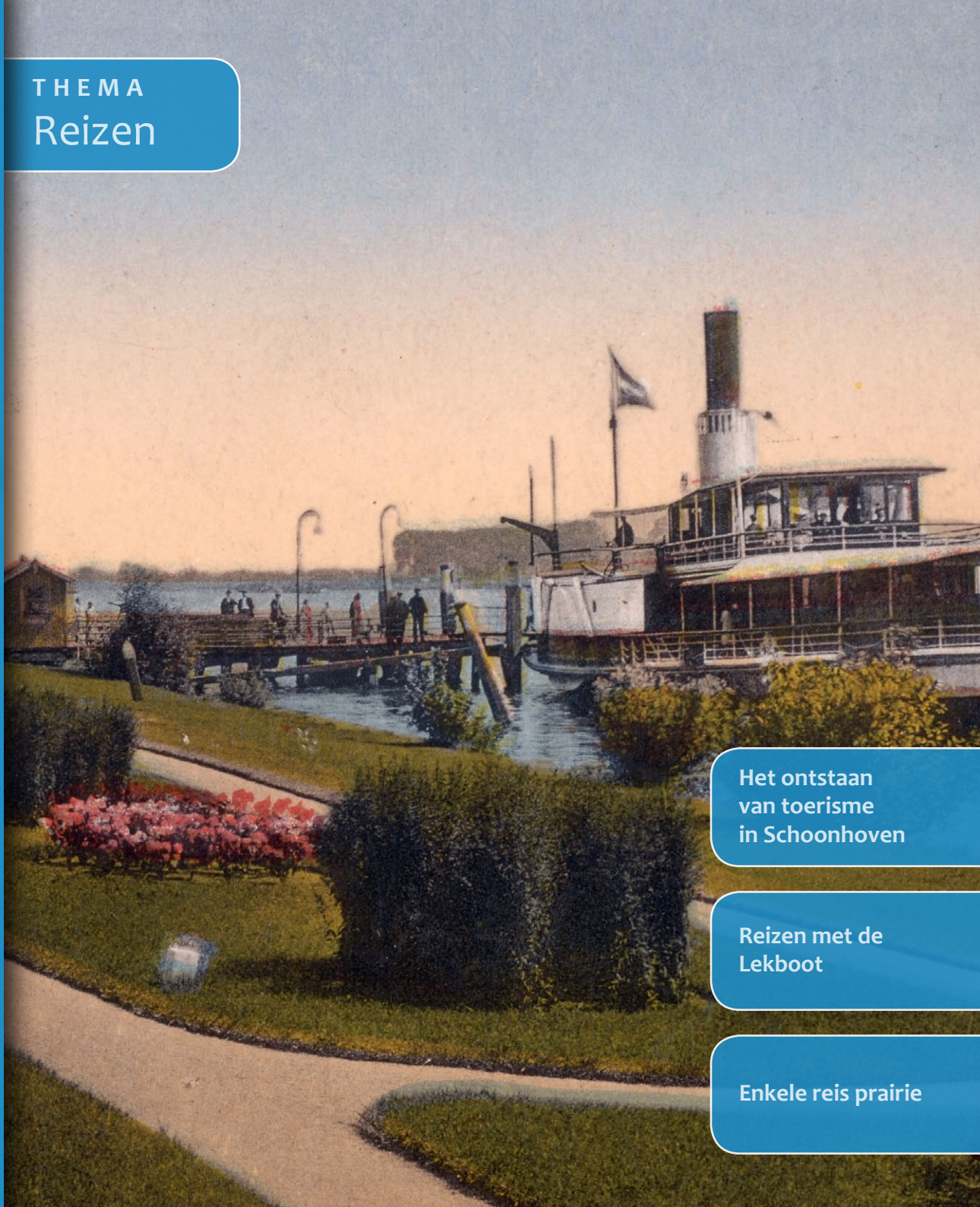


NUMMER 9

December - 2022

THEMA Reizen

Schoonhoven



Het ontstaan
van toerisme
in Schoonhoven

Reizen met de
Lekboot

Enkele reis prairie

‘Schoenhove’
is een uitgave van
de Historische
Vereniging Schoonhoven



COLOFON

'Scoenhove' is een uitgave van de Historische Vereniging Schoonhoven | December 2022

Foto cover: *De 'Reederij op de Lek 5' aan de steiger; ingekleurde ansichtkaart uit 1924.*

Tekst en afbeeldingen mogen niet zonder toestemming van de auteurs worden hergebruikt.

HOOFDREDACTIE Peter van der Zwaal

EINDREDACTIE Lucy Beker

VORMGEVING Leo de Kluijver

TEKST Leo de Kluijver, Ferry Mol, Thijs van der Stigchel, Ad de Vaal, Ijsbrand Verveer en Peter van der Zwaal

scoenhove@historischeverenigingschoonhoven.nl

www.historischeverenigingschoonhoven.nl

Reisgids

Voor de meeste Schoonhovenaren is reizen een plezier. Ik bedoel niet in de file naar je werk, maar het toeristische reizen zoals dat in de laatste 100 jaar gegroeid is. Pas eind 17e en in de 18e-eeuw gingen de jonge edelen en de kinderen van de vermogende elite op 'grand tour' om de Europese cultuur te leren kennen, de eerste vorm van 'tourisme'.

Het is interessant om het onderwerp 'reizen' vanuit Schoonhoven te bekijken. In de artikelen in komen verschillende redenen aan de orde om náár Schoonhoven toe te reizen of om juist uit Schoonhoven te vertrekken.

In de 17e en 18e eeuw, de tijd van de Republiek, kwam om de twee of drie jaar een nieuw garnizoen naar de stad. In de 20e eeuw kwam men op de vrije zondag uit bijvoorbeeld Rotterdam naar Schoonhoven omdat het zo'n mooi stadje was waar je met een leuk boottochtje kon komen, de start van het moderne toerisme.

VREEMDELINGENVERKEER

Dat was in 1926 aanleiding om de VVV op te richten. Opvallend trouwens dat men van 'vreemdelingenverkeer' sprak, als het om een bezoeker uit Rotterdam ging!

Anderen vertrokken juist uit Schoonhoven, bijvoorbeeld om hun handelswaar te verkopen of om elders in de wereld een nieuw bestaan op te bouwen en je eigen geloof te praktiseren.

Al met al in dit nummer weer een rijke verzameling verhalen uit de geschiedenis van Schoonhoven.



Peter van der Zwaal
Secretaris

Foto op pagina 2:
Schoonhoven
vanaf de
zuidoever van de
Lek gezien;
linksonder de
houten veerpont.
Ongedateerde
foto, ca. 1880
van J.G. Kramer.
Collectie
Rijksmuseum

De gebruikte bronnen en leessuggesties staan op de website. Bij sommige artikelen is er meer tekst dan in Schoonhoven is opgenomen. Scan de QR-code voor aanvullende informatie.





Het ontstaan van toerisme in Schoonhoven

Tegenwoordig komen er elk jaar naar schatting 15.000 mensen naar de Zilverstad voor de Nationale Zilverdag. Voor de ondernemers in de binnenstad is dat een goede ontwikkeling, want toeristen zorgen voor meer inkomsten. Maar Schoonhoven was niet altijd zo'n populaire toeristenstad. Wanneer is het toerisme hier ontstaan? Waarom kwamen er toeristen en wie waren erbij betrokken?

*Boven:
Schoonhoven
werd een stuk
interessanter
voor toeristen
toen ze op het
terras van
Belvédère wat
konden drinken;
foto circa 1920*

ISOLEMENT

Het ontstaan van het moderne toerisme is onlosmakelijk verbonden aan de Industriële Revolutie van de negentiende eeuw. Hiervóór was reizen voor plezier uitsluitend mogelijk voor de elite, die in Nederland slechts naar de grote steden reisde, zoals Amsterdam en Den Haag.

In kleinere provinciesteden zoals Schoonhoven viel te weinig te beleven. Vanaf ongeveer 1850 konden steeds meer mensen gaan reizen, met name vanwege de afnemende kosten en de ontwikkeling van een spoornetwerk. Vooral steden zoals Valkenburg en Scheveningen waren in trek. In 1885 werd in Valkenburg dan ook de

eerste Vereniging voor Vreemdelingenverkeer (VVV) van Nederland in het leven geroepen, om het toerisme naar de stad te bevorderen.

In Schoonhoven kwam het toerisme maar moeizaam op gang. Ondanks de ligging dichtbij grote steden was het stadje moeilijk bereikbaar. Al sinds het einde van de negentiende eeuw werden verschillende pogingen gedaan om een trein- of tramverbinding met Gouda of Utrecht te realiseren, maar deze pogingen bleven mislukken. Cornelis Vreedenburgh noemde dit het 'tram-drama' in zijn artikel 'Schoonhoven' in het tijdschrift *Op de Hoogte* uit 1911, en sprak van een 'isolement' van Schoonhoven. Uiteindelijk opende in 1914 de trambaan tussen Schoonhoven en Gouda, waardoor men sneller kon reizen en Schoonhoven dus beter bereikbaar werd.

HET DRAAGVLAK GROEIT

Vanaf 1910 ontstond in Schoonhoven steeds meer het besef dat toerisme veel voor de stad kon betekenen. Langzamerhand konden meer mensen uit de middenklasse zich een dagje onbetaald verlof veroorloven, waardoor het polderlandschap vlakbij grote industriesteden steeds populairder werd. Dit bood kansen voor Schoonhoven. Een discussie kwam in 1911 binnen de winkeliersvereniging Schoonhovens Belang op gang over het bevorderen van het vreemdelingenverkeer en het oprichten van een eigen VVV. De verwachting was echter dat een toename van het vreemdelingenverkeer de zondagsrust zou verstoren. Een jaar later

sprak de Nijverheidsvereniging wél de wens uit om het vreemdelingenverkeer te bevorderen. Ook de Reederij op de Lek, die de primaire verbinding tussen Schoonhoven en Rotterdam verzorgde, stond positief tegenover een toename in het vreemdelingenverkeer, zeker nu restaurant Belvédère een terras had geopend waardoor toeristen aan de waterkant wat konden drinken.

OASE VAN RUST

Waar de ideeën van de jaren '10 nog niet leidden tot grootschalige acties om het vreemdelingenverkeer te bevorderen, veranderde dit in de jaren '20. In 1922 sprak een feestweekcomité de intentie uit om een VVV op te richten. In 1925 gebeurde dat. Het bestuur van de nieuw opgerichte vereniging bestond uit winkeliers en prominente Schoonhovenaren, namelijk de heren L. Stokvis, H.J. Adriaens, J. Kortland, J.W. Peerbolte, C.M. Mallingré, H. Ellens en A.C.A. Deerenberg. Inwoners van Schoonhoven werden via de krant opgeroepen om lid te worden van de VVV, om zo te helpen van Schoonhoven een levendige en welvarende stad te maken.

In 1926 werd door de VVV de eerste toeristische gids uitgegeven: een boekje van 56 pagina's met daarin onder andere een volledige beschrijving van de geschiedenis van de stad, de historische gebouwen, de 'stad van thans' en zelfs een kaartje met daarbij aangegeven fiets- en wandelroutes om de omgeving van



Harm Ellens,
directeur van de
Vakschool en een
van de initiatief-
nemers van de
oprichting van
de VVV. Inzet:
Voorzijde van de
eerste uitgave
(1926) van de VVV
Schoonhoven



Heeft men het plan een geheel dag of namiddag op aangename wijze in de vrije natuur en directe omgeving van Schoonhoven door te brengen, dan dient de fiets per boot te worden medegebracht of moet men een liefhebber van wandelen zijn. (Men vermijde echter op de bermen van wegen of dijken of in de weilanden te lopen daar de boeren zeer op een goede snede gras zijn gesteld.)

I. Na aankomst met de boot wordt het lichaam versterkt en een wandeling in en om de stad gemaakt. Men volgt daarna de Lopikse wetering tot voorbij „de Krom” om over de eerstvolgende brug de Zuidzijde der Wetering te nemen, die naar Cabauw voert. Men gaat daar weer over de brug om langs de Noordzijde der Wetering naar Schoonhoven terug te keeren. Vooral het smalle rijwegje, dat onder dicht wilgenloof langs de Zuidzijde der Wetering kronkelt is vol bekooring en geeft mooie uitzichten op den polder en de schilderachtig gelegen boerenhoeven. Wandelen 1.45 uur; per fiets 45 minuten.

welvarende dorpen, kabbelende vlieten, schilderachtige slootjes en wuivende rietpluimen.'

Kaartje met wandel- en fietsroutes uit de toeristische gids van 1926

Schoonhoven te verkennen. Schoonhoven werd in de gids met sierlijke bewoordingen neergezet als oase van rust om te ontsnappen aan de 'stoffige steden' in de Randstad:

'Fijn, op het preutsche af, gedistingueerd en kalm ligt het temidden van een vruchtbare omgeving,

Waar Schoonhoven tegenwoordig haar merk als Zilverstad gebruikt om zich te onderscheiden, gebeurde dat in de jaren '20 door de tegenstelling tussen de stoffige Randstad en de rust en schoonheid van Schoonhoven te benadrukken. Volgens de gids bood Schoonhoven de mogelijkheid voor mensen om een dag de 'muffe kantoren en stoffige werkplaatsen te ontvluchten'. Het benoemen van de zilvernijverheid als uniek ambacht paste waarschijnlijk niet binnen het beeld dat de VVV van Schoonhoven wilde schetsen. Wie wil er immers zijn arbeidersleven ontvluchten door nog meer arbeid te gaan bekijken?

Naast de rust en schoonheid van Schoonhoven, werden ook de historische monumenten gezien als trekpleisters. Uit een ansichtkaart uit 1909 (zie rechterpagina), blijkt dat men ook toen al deze historische gebouwen uniek vond. Ook in het artikel van Vreedenburgh



uit 1911 werden deze en andere monumenten, zoals het Stadhuis en het Korenpakhuis, vermeld. In de gids van 1926 was dit niet anders; de rijke historie van Schoonhoven en haar schilderachtige gebouwen waren zeker een bezoek waard.

WISSELENDE SUCCESSEN

Behalve dat de oprichting van de VVV zorgde voor extra toeristen, versterkte het ook het historisch besef in Schoonhoven zelf. Zo werd er bijvoorbeeld gediscussieerd over het veranderen van de Veerpoort van een ziekenbarak in een expositieruimte voor zilver. In samenwerking met de in 1926 opgerichte winkeliersvereniging Schoonhoven Vooruit lukte het de VVV om in 1932 en 1933 'duizenden' mensen naar Schoonhoven te trekken.

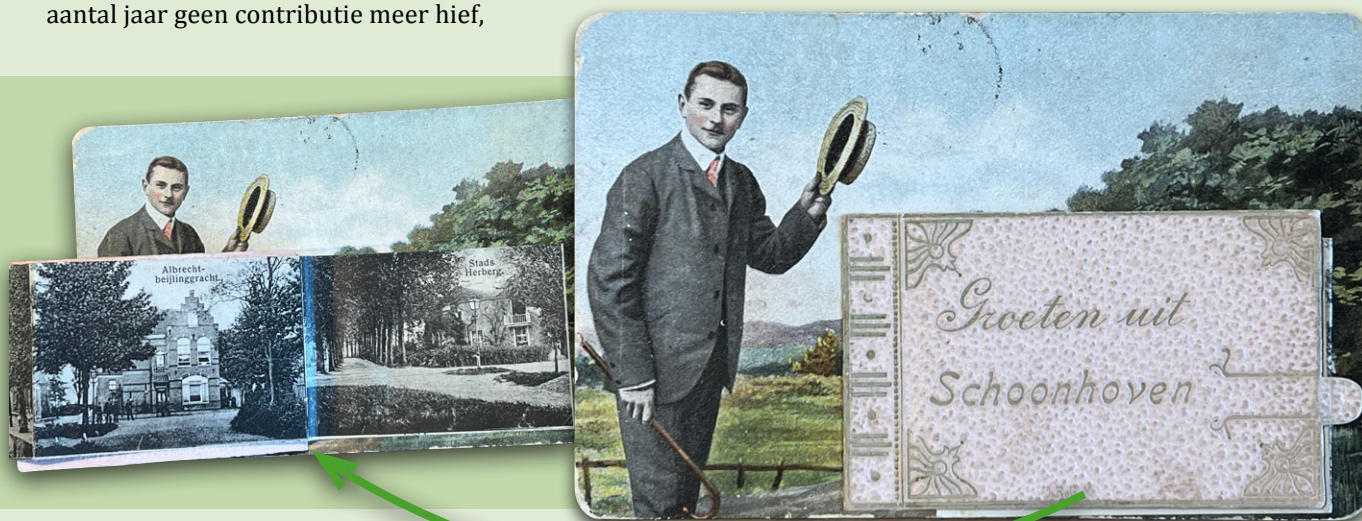
In een brief uit 1936 meldde burgemeester Nieuwenhuisen echter dat de VVV al een aantal jaar geen contributie meer hief,

omdat bijna alle bestuursleden waren overleden of vertrokken. Ook binnen Schoonhoven Vooruit was frictie ontstaan tussen de protestantse en katholieke leden. Op initiatief van de burgemeester werd in 1937 de VVV opnieuw opgericht, ditmaal als onderdeel van Schoonhoven Vooruit. Door de Tweede Wereldoorlog kwam het toerisme echter grotendeels stil te liggen, waardoor de VVV opnieuw ophield te bestaan. In 1952 werd de VVV vervolgens voor een derde keer opgericht.

De ontwikkeling van het toerisme in Schoonhoven is dus lang niet altijd vlekkeloos verlopen. Maar getuige de vele toeristen die de stad tegenwoordig weten te vinden, is het toch allemaal 'goedgekomen' met het vreemdelingenverkeer.

Thijs van der Stigchel

Ansichtkaart uit 1909, achter het 'luikje' een foto van de top-attracties van Schoonhoven: de Albrecht Beijlinggracht, de Stadherberg, de Veerpoort en de Haven.





Reiziger in zilver

Dat er in de Zilverstad veel zilverwaar geproduceerd werd dat bestemd was voor de handel buiten Schoonhoven, is algemeen bekend. Veel groothandelaren van buiten de stad kwamen naar Schoonhoven om zilverwaar in te kopen, maar er waren ook Schoonhovense zilversmeden die zelf als handelsreiziger op pad gingen om de producten aan de man te brengen.

**Boven: Reizigers
wachten bij de
aanlegsteiger op
de Lekboot,
omstreeks 1920**

Een mooi voorbeeld daarvan kwam enige jaren geleden aan het licht bij de aankoop van een familiearchief van het echtpaar Gert (Gerrit Jan Albertus) van der Hoff en Nettie (Jeanette Johanna) Scheer. Deel van het archief bestond

uit een omvangrijke correspondentie, waarin Gert (4^e generatie zilversmid in Schoonhoven) zijn vrouw Nettie op de hoogte hield van zijn zakenreizen. Hij reisde in de periode 1908-1919 'door de provincie' om zilverwerk te verkopen.

Het betrof zowel zilverwerk uit zijn eigen werkplaats (hij had een aantal werknemers in dienst), als werk dat hij bestelde bij Schoonhovense zilversmeden die een bepaald specialisme hadden (zoals 'boekklampen van Capoen, trouwringen van Murk').

Enkele jaren eerder, rond 1900, had Gert de panden met werkplaats aan de Oude Haven 8 en 10 van zijn vader Pieter Tieleman van der Hoff geërfd en had daar de firma voortgezet. Rond 1913 verhuisde hij naar de Oude Haven 15 en 17. Gezien de opdruk van het briefpapier dat hij voor zijn correspondentie gebruikte, rijst het vermoeden dat hij in die periode de business van zijn buurman C.L. van Willenswaard Czn. had overgenomen. Van Willenswaard was eind 19^e eeuw/begin 20^e eeuw een succesvolle zilversmid met veel aanzien in de stad.

HANDELSREIZIGER

Uit de briefwisselingen blijkt dat Gert regelmatig een of twee weken van huis was. Hij reisde dan met de Lekboot via Vreeswijk naar Utrecht of met de fiets (later met de trein) vanuit Schoonhoven naar Gouda om zo zijn afzetgebied te bereiken. Dat gebied was stevast de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe. Zijn clientèle bestond zowel uit handelaren en winkeliers als



uit gegoede burgerij.

Met zijn vrouw Nettie stemde hij dan vooraf zijn reisschema af (bijv. *maandag in Coevorden, dinsdag in Dalfsen, woensdag in Zwolle, donderdag in Kampen*), zodat Nettie wist waar

zij haar brieven naar toe kon sturen. Gert had namelijk in elke stad zijn vaste overnachtingsadressen. Zo kwam het regelmatig voor dat als Nettie 's ochtends vroeg haar brief op het postkantoor bracht, deze dezelfde avond nog door Gert gelezen kon worden. Ondanks de afstand en de snelheid van de vervoersmiddelen in die tijd, was het postverkeer zodanig geregeld dat hij de brief soms dezelfde dag al in bezit had.



Boekklampen
(Bijbelsloten)
van Cornelis
Capoen. 1901





In de briefwisselingen hield Gert Nettie op de hoogte van het verloop van zijn zaken. (*'Vanmorgen stond ik om half 9 buiten te Koevorden, om half 11 was ik te Hardenberg, half 5 naar Ommen en om 9 uur was ik hier in Dalfsen. Heb ongeveer voor 200 gulden verkocht, is dat niet mooi?'*) en hij reageerde op Nettie's berichten over bestellingen, leveringen en het wel en wee in Schoonhoven (*'De knechts hebben een felicitatiekaart voor je gestuurd ... Rikkoert is geweest om gouden herenkettingen. Zaterdag komt hij terug ... Mevr de Haan kwam weer met die ketting om te laten repareren...'*).

WACHTEN

Het reizen per trein was niet altijd een pretje voor Gert, soms zat hij wel eens 3,5 uur op het station van Diepenheim op de trein te wachten of deed hij 3,5 uur over de treinreis van Doetinchem naar Gouda. Maar in 1915 kwam er een nieuwe dienstregeling, die hem veel deugd deed; hij zou daar een uur en 45 min. tijdwinst op een enkele reis mee behalen: *'Temet ga ik 's morgens van huis en kom ik 's avonds weer terug, dat zou wat wezen, zeg! (...) We gaan maar eens een uitstapje maken, nu de treinen wat vlugger gaan.'*

Gert was overigens niet de enige handelsreiziger uit Schoonhoven. Uit zijn brieven bleek dat de vertegenwoordigers Verhoog (namens fa. Hooijkaas) en Lazonder en grossier Ruurd Bron (van de Oude Singel) ook wel in 'zijn regio' te vinden waren *'..., maar we doen elkaar niet veel kwaad'*. Hij was minder te spreken over concurrentie uit andere steden, waar hij in 1918 mee te maken kreeg: *'Er is waarlijk hier verleden*

week een Amsterdammer geweest met koffers en kramerijen. Zie, zo krijg je onaangename concurrentie'.

KOFFERS MET ZILVERWERK

De handelswaar die hij meenam op zijn reizen, vervoerde Gert in koffers. Dat ging niet altijd goed (*'Met mijn monsterkoffertje ook nog wat verdiend; van dat dingetje heb ik al aardig wat genoeg gehad. Jammer dat het beschadigd is in de postwagen door een boer; had met zijn hak schrappen gemaakt'*). Als hij eenmaal weer in Schoonhoven was, liet hij zijn koffers afhalen (*'Denk tien over zes thuis te zijn. Huur Dirk maar even voor de tasschen, dan kan Cornelis de koffers nog wel halen.'*).

In de loop van 1918 vond Gert al dat reizen welletjes geworden en vond in Steven Bos een opvolger, zodat Gert voortaan bij zijn Nettie kon blijven en permanent vanuit Schoonhoven zijn zaak kon leiden. Na een inwerkperiode van enkele maanden, keek Gert in januari 1919 erg uit naar zijn nieuwe leven: *'nu nog een klein stukje en dan kan ik hem er alleen op uitsturen. Hoe wij ons dan zullen voelen? Vreemd zal dat zijn'*. Lang heeft Gert van der Hoff niet van zijn nieuwe leven kunnen genieten, want hij overleed op 34-jarige leeftijd op 18 januari 1920.

De firma Van der Hoff lijkt daarna van de aardbodem verdwenen. In de Waarborg-registers staat Steven Bos vanaf januari 1919 wel als *'reiziger voor de Fa. vd. Hoff'*



geregistreerd. In 1924 krijgt hij zijn eigen meesterteken, wordt grossier in zilver en verhuist in 1930 naar Veenendaal. Daar begint hij een winkel in horloges, zilver en klokken. Nettie en haar drie kinderen verhuizen in datzelfde jaar naar Oegstgeest.



*Nettie (Jeanette
Johanna) Scheer*

Ferry Mol



De familie Van der Hoff had een voorname positie in de stad. Gert (hiernaast) was naast zakenman ook nog voorzitter van de Nijverheidsvereniging van Goud- en Zilversmeden. Ook had hij veel contacten met de notabelen van de stad, zoals de heren van Willenswaard, Greup en Graves Kooijman.

Rondreizend soldatenvolk



Vertrek van de
Gardes d'Honneur,
gravure van
Reinier Vinkles,
naar Abraham
Vinkles,
(1813-1815)

Eind oktober 1748 vertrok uit Venlo het 2e bataljon van het Regiment Nationales Villattes nr. 5 naar Schoonhoven, waar het bataljon in november aankwam. Twee jaar zou het in Schoonhoven blijven. In 1750 werd het opgevolgd door eenheden uit het Regiment Nationales Nijvenheim nr. 22.

Wisselingen van garnizoenen waren tijdens de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden heel gebruikelijk. In de literatuur worden daar

verschillende redenen voor gegeven. De belangrijkste reden is toch wel het voorkomen dat de militairen van het garnizoen wortel

zouden schieten in de garnizoenssteden en zich zouden vereenzelvigen met de plaatselijke bevolking. Ook wilde men voorkomen dat de militair zich met de plaatselijke aangelegenheden zouden gaan bemoeien. Hoe langer een eenheid in de stad bleef, hoe inniger de band werd met de burgerbevolking. Huwelijken tussen soldaten en lokale burgervrouwen zijn daarvan het belangrijkste bewijs. Ruim 28% van de in Schoonhoven gesloten huwelijken over de periode 1591-1795 was toch nog een soldatenhuwelijk.

ALLE SOLDATEN ONDER DAK

In de meeste garnizoenssteden waren in die tijd geen kazernes, ook niet in Schoonhoven. Alleen in crisistijd werden publieke gebouwen als verblijfplaats aangewezen of werden gebouwen gevorderd (zoals in Schoonhoven het pakhuis dat nu bekend staat als 'Spaanse kazerne'). Onder normale omstandigheden werden



Twee rokende soldaten, een vrouw en een dienstmeid in een keuken; ca. 1647, Jacob Duck (±1598-1667), olieverf



Rivierlandschap met een trekschuit en beurtschepen, 1660, Salomon Jacobsz. van Ruysdael (±1602-1670), olieverf

Collectie Mauritshuis

ongetrouwde mannen ingekwartierd. Het was voor de burgers in de garnizoenssteden gebruikelijk een of twee soldaten in huis te hebben. De gehuwde soldaten huurden een huisje en soms was een soldaat in staat een huisje te kopen. Over het algemeen werden de soldaten bij armere gezinnen gelegerd. De (hogere) officieren vonden soms onderdak bij de rijkere middenklasse en de elite.

VERHUIZEN

Om de zoveel tijd vertrokken de eenheden, met vrouwen, kinderen, hun persoonlijke eigendommen en huisraad naar een andere garnizoensstad. De jaren van wisseling waren kleine volksverhuizingen. Ieder garnizoen moest plaats maken voor het nieuw komende, net zolang tot alles was opgeschoven.

De kwartiermeester-generaal moest alles van tevoren organiseren en tijdens de uitvoering waren de regimentskwartiermeesters belast met het oplossen van de resterende problemen.

De verhuizing begon meestal in mei en duurde vaak enkele maanden. Het vervoer ging zoveel mogelijk met platte schuiten. Waar niet gevaren kon worden, werd gemarcheerd. Gemiddeld liep men bekapt en bezakt 20 km per dag. Voor vrouwen, kinderen en het huisraad – dat niet bepaald omvangrijk was – werden dan karren gehuurd.



Bedelende soldatenvrouw, 1764, Daniel Nikolaus Chodowiecki (1726–1801)

Collectie Rijksmuseum

Het spreekt vanzelf dat in oorlogstijd zo'n volksverhuizing onmogelijk was en dan bleef het gezin in het garnizoen. Als er geen kinderen waren, vertrok de jonge vrouw soms naar familie en niet zelden werd daar dan het eerste kind geboren in plaats van in het garnizoen van de soldaat.

De vrouwen die achtergelaten waren in de garnizoensstad ontvingen vaak geen inkomen meer. Zij moesten dan een baantje zoeken. Zij gingen schoonmaken bij de gegoede burgers, werden naaister of kinderoppas. Maar baantjes lagen vooral in tijden van oorlog niet voor het opscheppen en de ongelukkigen moesten voor zichzelf en de kinderen hun kostje bijeenstrappen door te bedelen of door zich te prostitueren.

BEROEPSSOLDATEN

In de 17e en 18e eeuw bestond een aanzienlijk deel van het Nederlandse leger uit buitenlanders. Gedurende perioden van oorlog of oorlogsgevaar konden de regimenten aangevuld worden door rekruteringen, of het aantal vendels of compagnieën van de staande regimenten werd vergroot. Er konden ook geheel nieuwe regimenten opgericht worden of ze werden overgenomen van verbonden staten.

De soldaten waren allemaal beroeps-militairen. Over de gecontracteerde dienstdaag is nauwelijks iets met zekerheid bekend. Meestal tekende de soldaat voor onbepaalde tijd, voor een campagne of tot de vrede gesloten was, maar de soldaat kon altijd tussentijds worden afgedankt.



Inf.Reg.Zwitsers N°2Stoeckar de Neuform.

Uniform Infanterie Regiment Zwitsers Nr. 2 (1795)

<https://digitalcollections.nypl.org>

Na 1750 komt daarin meer orde. Men kon voor 2, 4, 6 of 8 jaar (bij)tekenen. Zes jaar schijnt het meest te zijn voorgekomen. Na afloop van de dienst vestigde menig gewezen soldaat zich in de stad van het laatste garnizoen of in de omgeving, vaak als kleine zelfstandige. In Schoonhoven wonen nog nakomelingen van soldaten uit het Staatse leger zoals de familie Roth (zie over voorvader Lorenz Roth het kader hiernaast).

Ad de Vaal

DE REIZEN VAN LORENZ ROTH

De Zwitser Lorenz Roth (1752-1831) startte in 1776 op 23-jarige leeftijd zijn militaire loopbaan bij een Zwitsers regiment in Staatse dienst als vaandrig in de garnizoensstad Grave. In 1778 bevond het regiment van Lorenz zich in Vlissingen. In 1779 was zijn regiment in Venlo waar Lorenz op 15 juni 1779 op 27-jarige leeftijd als tweede luitenant werd aangesteld. Daarna vinden we Lorenz met zijn regiment in Leiden waar hij op 1 maart 1782 op 29-jarige leeftijd wordt bevorderd tot luitenant. In de jaren 1784 en 1785 is Lorenz als luitenant weer in Venlo. In de loop van 1785 gaat hij met het regiment naar Bergen op Zoom in verband met het Scheldeconflict. Op 2 augustus 1786 wordt Lorenz op 34-jarige leeftijd bevorderd tot kapitein-luitenant.

Eind 1786 gaat Lorenz met het eerste bataljon van het regiment naar Veere.

In het voorjaar van 1789 vertrekt het bataljon naar Breda en daarna gaat het in juli 1791 naar Venlo.

Lorenz arriveert in de loop van januari 1793 in de garnizoensplaats Amersfoort.

Op zondag 17 februari 1793 vallen de Fransen de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden binnen. Het regiment waar Lorenz bij dient, moet in actie komen en vertrekt snel uit Amersfoort. Het arriveert in de loop van februari 1793 in Breda. In 1795 verplaatst het regiment van Lorenz zich naar Schoonhoven, niet ver van Ameide, de geboorteplaats van Kornelia van Es, de vrouw met wie hij vijf jaar later in het huwelijk treedt.

Door de komst van de Fransen wordt het regiment op non-actief gesteld. Lorenz, dan 43 jaar oud, gaat niet over in Franse dienst. Hij heeft voldoende dienstjaren en gaat met pensioen.



De watertochtjes groot en klein blijven de groote attractie vormen voor het uitgaande publiek. Buitengewoon in trek zijn de watertochtjes Rotterdam—Schoonhoven enz., georganiseerd door de N.V. Stoomboot Reederij op de Lek te Slikkerveer. Hierboven 'n drietal snapshots van zoo'n heerlijken boottocht.

Reizen met de Lekboot

Reizigers en vervoerders waren tot aan de negentiende eeuw in grote delen van Nederland en ook in Schoonhoven aangewezen op de postkoets, de beurtvaart en de zeilschepen. De postkoets van Schoonhoven reed naar Gouda. De beurtvaart voer vanaf De Stadsherberg over de Vlist naar Haastrecht en Polsbroek en voer vanaf de Oude Haven door de Gracht en de Lopikervetering naar Lopik.

Boven: dit gedeelte van een artikel uit een tijdschrift in 1931 geeft een goed beeld van het leven aan boord.

De zeilvarende beurtschippers op de Lek konden moeilijk op vaste tijden varen vanwege eb en vloed, storm en windstilte. Ook de

aanwezigheid van veel ondiepten in de Lek was niet bevorderlijk voor een goede verbinding op vaste tijdstippen. De uitvinding van de stoom-



kracht en de verbetering van de bevaarbaarheid op de rivieren zorgden ook voor het vervoer op de Lek voor een ommekeer. De eerste stoomboot die op de Nederlandse wateren voer was de Defiance in 1816.

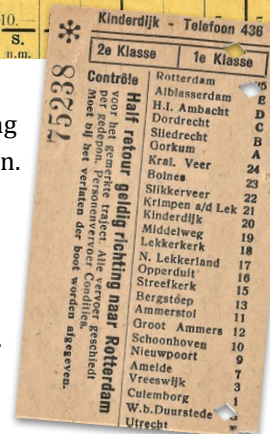
Passagiersstoombootdiensten ontstonden na ca. 1825. In 1850 kende Nederland al een fijnmazig netwerk van 40 lijndiensten met 50 stoomboten en in 1870 waren er al 300 stoomboten.

Een Culemborgse maatschappij voer op de Lek vanaf 1851 met een grote ijzeren raderstoomboot, de Stad Culemborg, van Culemborg via Schoonhoven naar Rotterdam.

In 1857 ging een nieuwe rederij onder de naam J.H. von Santen & Co varen met een raderstoomboot onder de naam Schoonhoven van Schoonhoven naar Rotterdam en Dordrecht. Deze rederij ging in 1896 over in de N.V. Stoomboot Reederij op de Lek.

Dagelijks voeren de raderstoomboten van Culemborg naar Rotterdam, terwijl ze aanlegden in veel dorpen en stadjes langs de rivier volgens een vaste dienstregeling.

STOOMBOOTDIENST OP DE LEK.											
ZOMERDIENST,											
AANVANGENDE 9 APRIL EN EINDIGENDE 6 OCTOBER 1888.											
TUSSEN											
Culemborg, Vreeswijk, Schoonhoven, Rotterdam en Dordrecht,											
met de Raderstoombooten „SCHOONHOVEN“, „CULEMBORG“ en „VREESWIJK“.											
Seinen van de Altm. Stoomfluit.	Op alle onderstaande stations wordt aangelegd.	Maandag en Dinsdag.		Woensdag en Zaterdag.		Donderdag en Zaterdag.		Vrijdag.		Zondag.	
		C. v.m.	V. n.m.	C. v.m.	V. n.m.	C. v.m.	V. n.m.	C. v.m.	V. n.m.	C. v.m.	V. n.m.
Van Culemborg.		4.30	3.—	6.—	3.—	6.—	3.—	6.—	3.—	6.—	3.—
„ Hagestein.											
„ Vreeswijk.		5.10	3.40	6.40	3.40	6.40	3.40	6.40	3.40	6.40	3.40
„ Leksmond.											
„ Jaarsveld.											
„ Ameide.		5.50	4.20	7.20	4.20	7.20	4.20	7.20	4.20	7.20	4.20
„ Koekkoeksvoor.											
„ Nieuwpoort.											
„ Schoonhoven.		5.—	6.30	3.—	5.—	6.—	8.—	3.—	5.—	6.30	8.—
„ Ammerstol.											
„ Groot-Ammers.											
„ Bergambacht.		5.25	6.55	3.25	5.25	6.25	8.25	3.25	5.25	6.55	8.25
„ Nieuweveer.											
„ Streefkerk.		5.40	7.10	3.40	5.40	6.40	8.40	3.40	5.40	7.10	8.40
„ Opperdunt.											
„ N. Lekkerland.											
„ Lekkerkerk.		6.—	7.30	4.—	6.—	7.—	9.—	4.—	6.—	7.30	9.—
„ Middelweg.											
„ Elshout.											
„ Krimpen a/d L.		6.20	7.50	4.20	6.20	7.20	9.20	4.20	6.20	7.50	9.20
„ Slikkerveer.											
„ Bolnes.		6.35	8.05	4.35	6.35	7.35	9.35	4.35	6.35	7.35	9.35
„ Kralingscheveer.											
„ Te Rotterdam.		7.—	8.30	5.—	7.—	8.—	10.—				
		V. v.m.	S. n.m.	C. n.m.	S. v.m.	V. v.m.	S. n.m.	C. n.m.	S. v.m.	V. v.m.	S. n.m.



Op een gedeelte van een dienstregeling uit 1888 (hierboven) is dit goed te zien.

Deze 'Lekboten', zoals de schepen van de Reederij op de Lek werden genoemd, vervoerden passagiers, goederen en vee. De passagiers kochten een kaartje bij de conducteur op het schip. Goederen kon je betalen en afgeven bij de veerman op de steiger.

Kaartje Rederij op de Lek

De Lekboten konden twee- tot driehonderd passagiers vervoeren en kenden in het begin drie klassen. De goedkoopste plaatsen waren in de derde klasse en bevonden zich in het vooronder; de bovensalon was bestemd voor de eerste klas. Onderweg werden alle soorten drank geschonken en de hofmeester zorgde voor de hartige hapjes en versnaperingen.

Passagiers gingen met de boot op familie-bezoek of naar school in Rotterdam of naar de markt en de winkels in de grote stad. Maar ook een bezoek aan de diertuin Blijdorp in Rotterdam was een geliefd familie-uitje. Onlangs vertelde een bezoeker tijdens een lezing over de Rederij dat hij zich nog goed kon herinneren dat hij met zijn ouders in 1943 met de boot naar Rotterdam was gevaren en dat ze de diertuin Blijdorp hadden bezocht.

SPECIALE WATERTOCHTJES

Speciale bootreizen werden op bepaalde dagen naast de dagelijkse verbinding georganiseerd.

Affiche water-
tochtjes 1910



Ansichtkaart uit 1903 van de watertochtjes op de Lek

Deze tochten gingen bijvoorbeeld naar het strand, een diertuin of naar Dordrecht.



Aankomst Rederij op de Lek 5 te Rhenen



Schroefstoomboot Rederij op de Lek 7 te Dordrecht

Na een plezierreis ligt de Reederij op de Lek 8 tegen een krib voor het maken van een foto. Deze foto is gemaakt voor 1920 in de buurt van het oude Veerhuis te Schoonhoven. Op de achtergrond zien we de bomen van Nieuwpoort



SCHOOLREIZEN

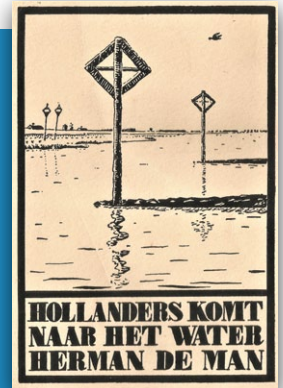
Ook een schoolreis naar bijvoorbeeld de kersenboomgaard in Jaarsveld was een vast uitje. Mijn vader vertelde dat hij in 1920 met de boot een schoolreis naar Jaarsveld had gemaakt. Hij leefde daar weken naar toe. Het regende de hele dag, maar hij vergat het nooit.

Ijsbrand Verveer



Reizen met een speciaal doel. De Reederij op de Lek 5 komt vluchtelingen uit de omgeving van Rhenen en Wageningen, die door de oorlog begin mei 1940 geëvacueerd waren naar plaatsen tussen Krimpen a/d Lek en Schoonhoven, terugbrengen. Deze foto is hoogstwaarschijnlijk in Wageningen gemaakt.

Herman de man beschrijft in 1923 op verzoek van de Reederij op de Lek een reis met de Lekboot. In het boekje *Hollanders komt naar het water* beschrijft hij het leven aan boord van een raderstoomboot van de Reederij op de Lek: ... Standenhorden vallen af; rijk en arm, denkers, kunstenaars en goede burgers, verenigen zich. En al wordt ieder wel op andere wijs door het water geroerd, koel blijft niet één. Hevig geserreerde hooghartige lieden ziet ge onder de zonnetent van de Lekboot genoeglijk een pijp rooken met een simpel heereboertje van ergens langs den hoogen dijk, die naar de stad van Schoonhoven vaart voor zijn inkoop. Nuffes van zestien (en ge weet, jonge mooie dametjes plegen danig ongenaakbaar en zelfbewust te zijn) zulke diepzinnige popjes ziet ge op de standenoverbruggende raderboot met een druk-bezigen dekknecht babbelen. Oude voorname dames keuvelen vriendelijk met boerenvrouwen, stijf in 't satijn en behangen met goud...



Enkele reis prairie



Op 30 mei 1847 overleed de tweejarige Trijntje de Jongh aan boord van vrachtschip Nagasaki op de Atlantische Oceaan bij Amerika. Haar lichaampje werd enige dagen later met een plons in het water begraven. Zij werd op 5 mei 1845 geboren – haar ouders waren die dag 5 jaar getrouwd – in het huis op de zuidoosthoek van de Koestraat en het Appelstraatje. Haar geboorte werd pas twee dagen later aangegeven; op de tussenliggende dag was er een zonsverduistering. Maar hoe duister was déze dag in 1847, hier ettelijke mijlen voor Baltimore? Hoe kwam ze hier terecht?



Dominee Hein
(Hendrik Peter)
Scholte in Pella,
omstreeks 1858

Vader Koenraad de Jongh en moeder Willemmina Verbeek, waren in 1840 getrouwd. Ze hadden elkaar leren kennen tijdens de door de overheid verboden kerkdiensten bij boer Gerrit Lekkerkerk de Hoop even voorbij Willige Langerak aan de Lekdijk (waar nu Lekdijk-West 63 is).

CHRISTELIJKE AFGESCEIDENEN

In 1816 kreeg de protestantse volkskerk in ons land een nieuwe naam: Nederlandse Hervormde Kerk. Een nieuw reglement (kerkorde) nam afscheid van de Dordtse Kerkorde die al twee eeuwen leidend was geweest in de Nederduitse Gereformeerde Kerk. Naast de psalmen werden gezangen ingevoerd en gemeenten werden van hogerhand verplicht minstens één gezang per

dienst te zingen. Deze dwang riep verzet op; dat was begonnen in Ulrum, waar ds. H. de Cock met een deel van zijn kerkenraad en zijn gemeente uit deze kerk stapte. Dat vond ook navolging in andere delen van het land, zoals hier in en rond Schoonhoven.

TIENHOVEN-WILLIGE LANGERAK

De diensten in Willige Langerak bij Gerrit de Hoop trokken mensen uit Schoonhoven, maar ook uit Langerak, Ameide-Tienhoven. Soms ging ds. Hendrik Peter Scholte – die in Genderen en Doeveren afgezet was en tijdelijk in Gorinchem woonde – hier in de omtrek voor in de diensten.

Op zondag 29 en maandag 30 mei 1836 was *“niet alleen het geheele woonhuis waar Scholte*

zich bevond, zoo onder als boven, maar ook het geheele erf en hooiberg met eene verbazende menigte, welke zeker vele honderden in getal bedroeg, was opgevuld." Een stel werd getrouwd en kinderen werden gedoopt, waaronder één van Gerrit de Hoop. Ook Koenraad de Jongh uit Ameide was hierbij aanwezig. En in Langerak bezochten op zaterdag 13 augustus 1836 wel 2000 mensen een dienst in het weiland van Gerrit Demper. Koenraad vervulde er het ambt van ouderling. Evenals ds. Scholte werden beiden meermalen beboet en gevangen gezet.

HET EERSTE KERKGEBOUW

De krampachtigheid waarmee koning Willem I deze dwarsliggers te lijf ging, had te maken met zijn nederlaag in België en met de aardappelcrisis die grote hongersnood tot gevolg had. Hij probeerde zijn grip op de maatschappij te hervinden, maar raakte die steeds meer kwijt. Uiteindelijk kwam er onder zijn zoon, Willem II, meer rust en ruimte voor deze 'kerkverlaters', die bepaald niet ongelovig waren, maar stikten onder het juk dat hen werd opgelegd.

Diverse requesten (verzoeken) werden ingediend bij de koning om als kerk erkend te worden en diensten te mogen houden. Onder het request van Langerak/Ameide zien we ook de naam van Koenraad de Jongh staan.

Voor Schoonhoven/Willige Langerak kwam op 8 november 1841 een positief Koninklijk Besluit. Men mocht de naam Gereformeerd niet dragen, maar moest Christelijke Afgescheidenen heten. De groep vond een onderkomen voor de

kerkdiensten in een pakhuis aan de Voorhaven (waar nu nr. 13 is) van de gepensioneerde koopman Jan Wernard Feijting, die zelf aan de Haven (thans nr. 22) woonde. Dat was dichtbij voor de Schoonhovense Willemina Verbeek. Maar hoe kwam haar latere man hier terecht?

KOENRAAD DE JONGH

Koen, zo schreef hij zelf zijn naam, werd geboren op 2 april 1802 in Tienhoven en als Coenraad de Jongh gedoopt in Ameide. Hij was de twee na jongste uit een groot gezin. Vader Hendrik de Jongh overleed toen Koen nog maar zeven was en moeder Trijntje van der Leeden stierf in 1822.

Hij wilde ook preken, net zoals ds. Scholte. Nadat deze uit Gorinchem was vertrokken en zich in Utrecht had gevestigd, heeft Koen enige tijd opleiding bij hem genoten. Hij viel echter in ongenade bij veel mensen vanwege zijn visie op het Duizendjarig Rijk van Jezus Christus. Hij had zijn visie daarover uit een boekje van John Nelson Darby dat ds. Scholte had vertaald.

Rond zijn 23e was Koen verloofd geweest met een meisje, maar zij overleed plots. Pas 15 jaar later ontmoette hij Willemina, de 15 jaar jongere dochter van zilversmid Hendrik Verbeek en Geertje Kaptein uit de Koestraat. Na hun huwelijk trokken ze in bij Willemiens ouders. Zo raakte de gemeente in Ameide-Tienhoven haar ouderling kwijt. Ze wilde Koen dwingen terug te keren, maar hij bleef in Schoonhoven.

Rond 1846 verloor Koen een zus en een broer en ook de moeder van Willemina overleed dat jaar. De familiale en kerkelijke misère maakte



Koenraad de
Jongh en
Willemina
Verbeek



De twee romans
van Van Diggelen
over de exodus
van H.P. Scholte

Het zilverteken van Hendrik Verbeek



De Koestraat richting het noorden gezien; zilversmid Hendrik Verbeek woonde met zijn gezin bij A

dat hij meeding in het plan van ds. Scholte om met een grote groep volgelingen Nederland te verlaten en in 'de Nieuwe Wereld', Amerika, een nieuw bestaan op te bouwen. In Schoonhoven was hij koopman en winkelier, maar in Amerika zou hij landbouwer worden.

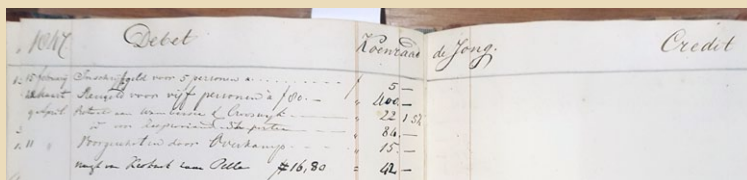
LANDVERHUIZERS

De reis was goed voorbereid; er werd een landverhuizersvereniging opgericht, die de emigratie financieel regelde. In

een kasboek werden de kosten en baten van de landverhuizers en hun gezinnen bijgehouden.

Bij Koenraad de Jongh zien we onder 'debet':

- 15 Februari: Inschrijfgeld voor 5 personen
- 22 Maart: Reisgeld voor vijf personen à f80,-
- 9 April: Betaald aan Wambersie & Crooswyk (goederenkruiers)
- id voor zeeproviand 3½ portie
- 11 April: Voorgesloten door Overkamp
- Vragt van Keokuck naar Pella # 16,80



Het 'huishoudboekje' van de landverhuizersvereniging laat zien dat Koenraad de Jongh wel kosten heeft gemaakt, maar niet afbetaald heeft. Onduidelijk is of hij dat later terugbetaalde. Foto gemaakt in Pella, gekregen via Barend Bode

Koenraad had zich dus al op 15 februari 1847 ingeschreven. De reis begon in Rotterdam op 28 maart met een *zeldzamen godsdienstoefening* aan dek, gehouden door ds. H.P. Scholte.

Deze vertrok kort daarop met de snellere hybride boot Sarah Sand, om zijn ruim 800 volgelingen in Baltimore op te wachten. Vandaar vertrok men naar St. Louis en daarna verkenden ze het gebied in Iowa, waar Pella zou verrijzen.

Koenraad scheepte zich met zijn gezin in op de Nagasaki. De andere drie zeilschepen waren de Catharina Jackson, de Maasstroom en de Pieter Floris. De schepen vertrokken op 11 april 1847 vanuit Rotterdam en zetten koers naar Baltimore, waar ze op 10 juni aankwamen.

Op de Nagasaki overleden onderweg drie mensen, waaronder de kleine Trijntje! Ook bijzonder is dat moeder Willemina vlak na het vertrek uit Rotterdam aan boord beviel van Pieter (Peter Hein, vernoemd naar ds. H.P. Scholte).

FAMILIEBOEK DE JONGH

Vanaf de prairie in Iowa schreef Koenraad in 1851 een brief aan zijn jongste broer Adrianus, waarin staat dat ze elkaar waarschijnlijk 'aan deze zijde van het graf niet meer zullen zien'. Hij kon nog niet vermoeden dat zijn 'broertje' in 1859 zelfs náást hem kwam wonen!

Dirk P. de Young, kleinzoon van deze Adrianus de Jongh heeft in 1935 het familieverhaal van deze broers opgeschreven. "Van Baltimore gingen ze per trein naar Columbia in Pennsylvania, waar zij de boot naar Pittsburg namen. Daarvandaan reisden ze over de Ohio- en Mississippi-rivier naar

Keokuk in Iowa. De totale reis vanuit Nederland duurde 58 dagen. De 120 mijl over land van Keokuk naar de plek die zij later Pella, 'toevluchts-oord', noemden, werd gemaakt met huijkarren; het was een tocht door onherbergzame prairies."

175 JAAR

Het is dit jaar precies 175 jaar geleden dat deze landverhuizing plaatsvond! Onlangs werd dit herdacht met een symposium in Noordeloos en met het verschijnen van de tweede roman van historicus Michiel van Diggelen, *De exodus van Hendrik Peter Scholte naar Pella* (zie pag. 21).

Deze schrijft over die aankomst in Pella: *"Diezelfde avond arriveert de familie De Jong. Vader Koenraad loopt naast de huijkar en in de kar zitten zijn vrouw Mientje en zijn kinderen [...] Hein (Scholte) ziet hoe wankel Mientje op haar benen staat [...] Als de familie binnen is bekruipt Hein een groot medelijden. Maar hij weet dit te verbergen door Koenraad te vragen of hij wellicht bij hem in dienst wil komen, om allerlei werkzaamheden voor hem te verrichten. Hij biedt de familie onderdak in zijn blokhut."*

Toen Scholtes vrouw en dochters november 1847 naar Pella kwamen vertrok Koen met zijn gezin naar een huurboerderij van Scholte.

Koen en Scholte waren ongeveer even oud en beiden al jong wees. Scholte erfde vanuit eigen familie en via zijn eerste vrouw Sara Maria Brandt een groot vermogen. Zo kon hij naast predikant de drijvende kracht zijn achter deze emigratie, die hij als noodzakelijk beschouwde, vanwege de verdorven situatie van de kerk in Nederland.

THE END

Dirk de Young schreef: *"Hoewel hij door de jaren was gevormd vanwege het harde pioniersleven in Iowa, maakte Koenraad er op zijn goedhartige manier het beste van. In Amerika werden hem nog zes kinderen geboren. In ogenschijnlijk goede gezondheid stierf hij op 64-jarige leeftijd plotseling op een avond na terugkeer van een gebeds-bijeenkomst. Toen hij werd begraven, moest men, hoewel het de gewoonte was om begravenissen in huis te houden, de dienst in de kerk houden om alle aanwezigen te kunnen ontvangen."*

Ook zijn acht zoons – evenals de acht zoons van broer Adrianus – waren belangrijke figuren binnen de kerk. En... Koenraad en Willemina kregen nóg een dochter Trijntje! Ze werd in 1853 geboren en overleed in 1925. Na de dood van Koenraad hertrouwde Willemina met Geert Laug; ze overleed op 26 juni 1884 en werd net als Koenraad begraven op Graceland Cemetery.

Leo de Kluijver

De acht zoons van Koen en Mientje de Jongh: v.l.n.r. 1. Adrian, 2. Koenraad, 3. Gerrit, 4. Jacobus, 5. Hendrik*, 6. John, 7. Pieter en 8. William (* = geboren in Schoonhoven)*



De grafsteen van Koenraad de Jongh op de Graceland Cemetery in Pella





Olivier van Noort (ca. 1558-1627) is misschien wel de beroemdste Schoonhovense reiziger. Hij reisde als eerste Nederlander rond de wereld (1598-1601). Na zijn reis vestigde hij zich in Schoonhoven waar hij een tijd garnizoenscommandant was. Na zijn dood werd hij in de Grote of Bartholomeuskerk begraven, waar zijn grafzerk nog te zien is in het koor van de kerk.

Jan van Ipenburg vereeuwigde Olivier van Noort in 1982. Het beeld stond jarenlang in een kompasroos van klinkers in het gras. Bij de grote renovatie van het terrein is het beeld – tot ongenoegen van Van Ipenburg – verplaatst en is de symbolische kompasroos verdwenen.

Foto: René Kappers; tekst: Peter van der Zwaal