

NUMMER 14

September - 2024

OPEN MONUMENTENDAG 2024

## Routes, netwerken en verbindingen

Schoonhoven



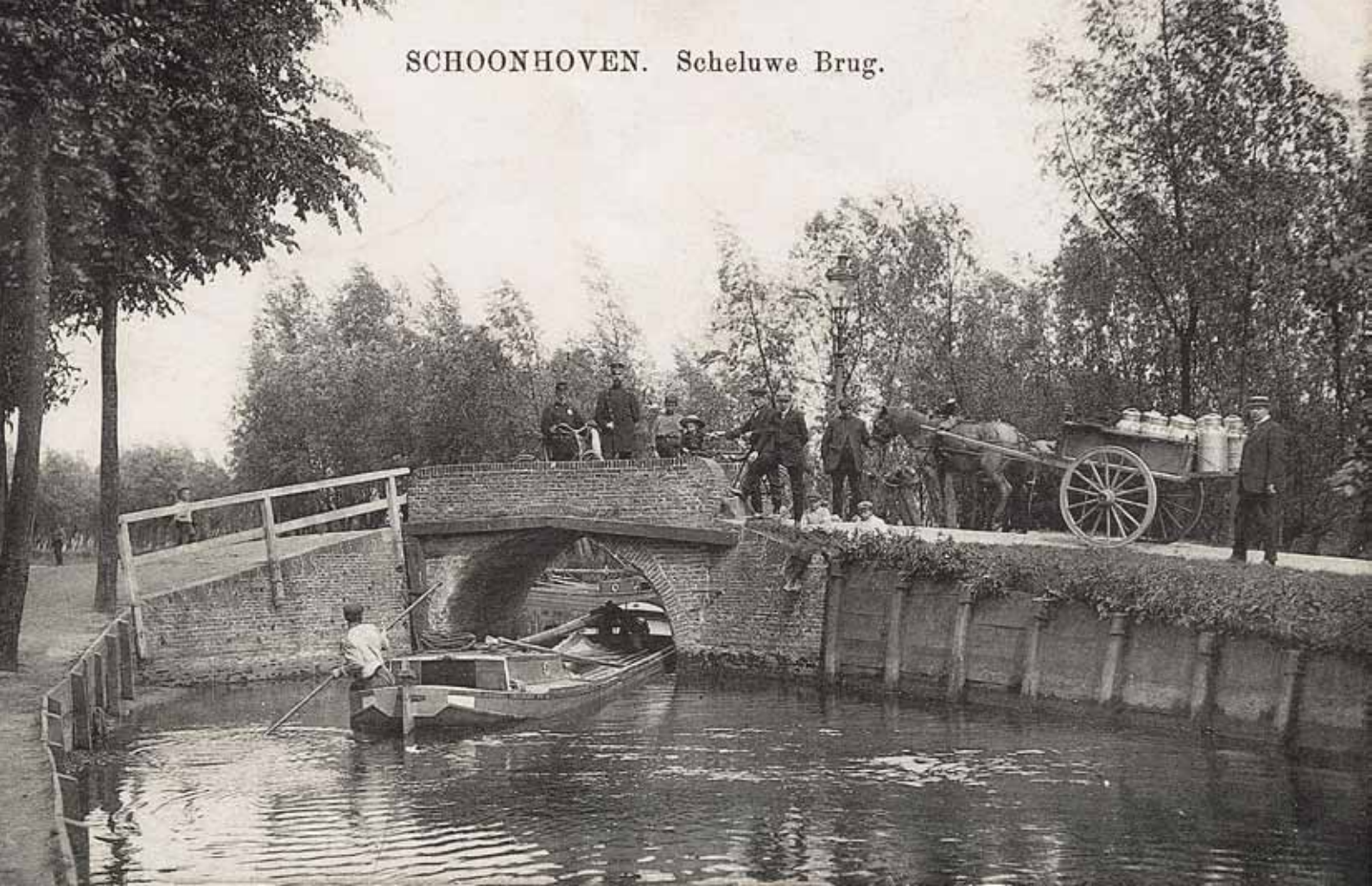
Naar de markt  
in Utrecht

Met het spoor  
naar Gouda

De eerste telefoon  
in Schoonhoven

'Schoenhove'  
is een uitgave van  
de Historische  
Vereniging Schoonhoven

## SCHOONHOVEN. Scheluwe Brug.



### COLOFON

*'Schoenhove' is een uitgave van de Historische Vereniging Schoonhoven | September 2024*

**Foto cover:** *De busdienst van Aart van Iperen, met in de bus een reiziger en naast de bus de chauffeur, dhr. Den Haak.*

*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** Jan Bezemer, Lon Buttstedt, Leo de Kluijver, Huib Sacré, Willem Scholten, Wim Slappendel, Ad de Vaal en Marloes Wellenberg

schoenhove@historischeverenigingschoonhoven.nl

[www.historischeverenigingschoonhoven.nl](http://www.historischeverenigingschoonhoven.nl)

# Woord van verbinding

**Landelijk wordt jaarlijks het thema van de Open Monumentendag 2024 vastgesteld. Het is altijd weer spannend of het gekozen thema ook toepasbaar is op de geschiedenis van Schoonhoven.**

Dit jaar werd het 'routes, netwerken en verbindingen', een thema dat goed toepasbaar is op de geschiedenis van Schoonhoven. Door de ligging aan de Lek is het altijd een knooppunt geweest van routes en netwerken. Waar rivieren nu vaak een hindernis zijn voor het verkeer, waren het vroeger de verbindingen. In de 20e eeuw werd de auto steeds meer gebruikt en bleek dat Schoonhoven tamelijk geïsoleerd lag. De stad was per auto alleen bereikbaar over de rivierdijken of via modderige polderwegen. Alleen al over het aantal ongelukken met de trein, vrachtwagens, bussen en auto's zou een Scoenhove te vullen zijn!

In deze Scoenhove kozen we voor artikelen die een grote tijd overspannen, van de middeleeuwen tot het eind van de 20e eeuw. En voor komend jaar maken we ons ook geen zorgen. Het thema voor Monumentendag 2025 is 'architectonisch erfgoed', aan architectuur is in Schoonhoven geen gebrek!



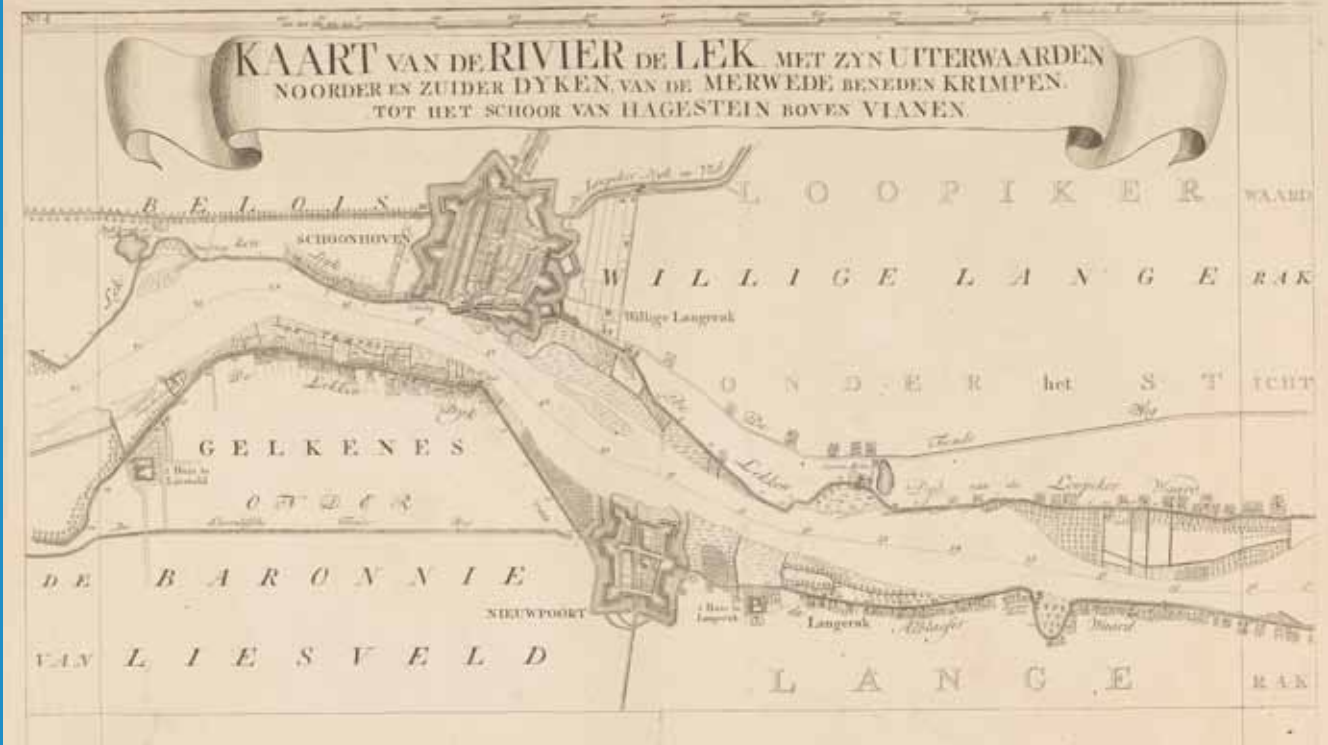
*Peter van der Zwaal  
Secretaris en Redactie*

*Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij  
subsidie van Gemeente Krimpenerwaard  
t.b.v. Open Monumentendag.*

*Foto op pagina 2:  
Bij de Scheluwe  
brug zie je de  
meeste transport-  
middelen die in  
1911 gebruikt  
werden. De  
mensen lopen,  
komen met de  
fiets of met een  
paardenkar en in  
het water van de  
Lopikerwetering  
varen de  
plathodems.*

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





# Nae die marct tUtrecht

**Naar de markt in Utrecht: als men in vroeger tijden van Schoonhoven naar Utrecht wilde, was dat geen kwestie van een uurtje met de bus.**

*Kaart van de rivier de Lek (vierde deel), Isaak Tirion (atelier van), naar Melchior Bolstra, 1764-1765*  
Bron: Rijksmuseum

We spreken over de 10e eeuw. Schoonhoven bestond nog niet. Rivieren waren de reisroutes. Zelfs zo, dat sommige dorpen aan weerszijden van de rivier lagen. Langerak was daar een voorbeeld van: Willige Langerak aan de noordzijde van de Lek en Langerak Overlek aan de overkant. Wie van Langerak naar Utrecht wilde gaan, moest over de Lek, langs Wijk bij Duurstede en via de (Kromme) Rijn varen.

De Lek voerde in die tijd veel minder water, want het meeste water stroomde door de Rijn en de (Hollandse) IJssel. Die waren toen nog niet afgedamd. De Lek was een brede, onbedijkte en ondiepe rivier met zandbanken. De Lopikerwaard was nog één groot, ontoegankelijk veenmoeras.

Tussen 1050 en 1075 werd de polder Lopik als een van de eerste polders in de Lopikerwaard ontgonnen. De Zevender (een veenstroompje

# Een petitie van Schoonhovense schippers uit de 16e eeuw

Vaarwegen in de polder waren in vroeger tijden geen doorlopende verbindingen. Polderpeilen werden door middel van een dam gescheiden. Sluizen waren er zelden. In het tracé Lopikerwetering/Enge IJssel kon men ononderbroken varen van Schoonhoven tot de Uitweg. Hier liep de vaarweg door de polder Batuwe met zijn eigen peil. Vandaar kwam men in de Enge IJssel, die ook weer een eigen peil had. Dat betekende twee dammen. Dit duurde tot 1626, toen er een vaart om de polder Batuwe gegraven werd tot aan de Uitweg, waar een sluis werd gebouwd, het Uitwegse Verlaat.

De dammen hadden toen de vorm van een overtoom: met schuine hellingen, die het mogelijk maakten om schuiten over te trekken. Makkelijk was dat niet. Uitladen, overtrekken en weer inladen kostte al gauw 4 uur.

In een 16e eeuws ongedateerd rekest doen vier Schoonhovense schippers een verzoek aan een delegatie van de ambachtsheren van Lopik, het Kapittel van Sint Marie in Utrecht, om een lier op de Uitwegse dam te plaatsen. Zij stellen dat ze bij de Uitweg vaak niet verder kunnen *duer faulte dat zijluden egeen hulp ofte bijstant daer toe en cunnen*

*becomen om hun schuiten over de dam te trekken.*

*Ze wijzen ook op het ongemack van den reijsbaer man die dickwils des winterdags alst zijluden wt den schuijten moeten gaen, int overtrecken der selver schuijten over den voorgedden dam, tot die kuijen toe int slijcke moeten staen. Allen buurlantschen dammen zijn al voorzien van zulke lieren, soo op den vaert van Gorinchum als elders.*

Het is moeilijk te zeggen of dit rekest de doorslag gegeven heeft, maar in 1594 zijn er lieren geplaatst waarmee de schuiten over de dammen konden worden getrokken.

dat van Lopik tot Schoonhoven liep) werd door een nieuwe 4 km lange vaart (de Graaf) verbonden met de Enge IJssel. Die laatste komt uit op de Hollandse IJssel. De Graaf, de Zevender (samen Lopikerwetering of Lopikervaart genoemd) en de Enge IJssel vormden nu een tweede vaarweg tussen Schoonhoven en IJsselstein. En vandaar kon men ook verder naar Utrecht.

Over land reizen was in de 11e eeuw hier nog nauwelijks mogelijk, want tussen de Lopikerwetering en de polder Lopik lag nog geen 'voordijk'. Dat was ook niet nodig, want het pas ontgonnen veen lag hoger dan de wetering. Het regenwater liep vanzelf weg door sloten die haaks op de wetering liepen. Elke 20 meter was er een sloot.

## STIJGEND WATERPEIL

In het begin van de 12e eeuw was het maaiveld in de polder Lopik door oxidatie van het veen flink gezakt. Het peil van de Lek was bovendien gestegen door de afdamming van de Rijn bij Wijk bij Duurstede in 1122, en daardoor ook het peil van de daarin uitmondende Zevender/Lopikerwetering. Door beide oorzaken stond het water in de Lopikerwetering nu hoger dan in de polder. Het overtollige polderwater kon dus niet langer via de Lopikerwetering worden geloosd. Dat werd nu geloosd via twee of drie 'landweteringen' (die van oost (hoog) naar west (laag) door de polder liepen en van het westeinde van de polder (vanaf 1155) door de Grote Kerkvliet. Die laatste loopt van waar sinds het

Het dorp Lopik met de Lopikervaart. H. Spilman, naar Jan de Beijer uit 1745. Afkomstig uit Nederlandsche Tafereelen, deel 7, uitgegeven in 1792. Bron: Het Utrechts Archief, cat nr. 200682

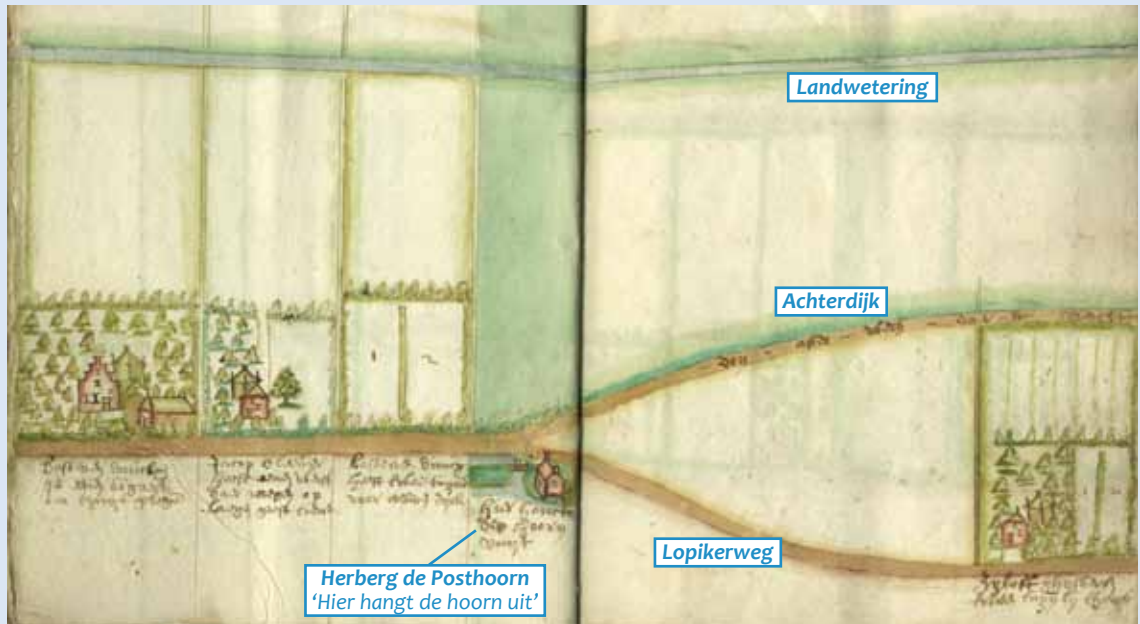


midden van de 15e eeuw de Middelste Molen staat, tot aan de kerk van Polsbroek en dan langs de Slangeweg naar de Vlist.

Doordat het water in de Lopikerwetering nu hoger stond dan het maaiveld van de polder maakte men een voordijk, de Lopikerweg, die diende als waterkering, maar ook de functie had van landroute. Bij Lopikerkapel was er keuze: via de Achterdijk verder, of via de Lopikerweg. De Achterdijk (een verhoogde weg, maar geen dijk) lag al vanouds op een zandrug noordelijk van Lopikerkapel.

Het lijkt erop dat de Achterdijk tot ongeveer de 17e eeuw de belangrijkste route was. Daarna werd de Lopikerweg belangrijker. Dit blijkt uit de verplaatsing van de hoofdingang van Huis te Vliet (in Lopikerkapel) van de noordzijde (de kant van de Achterdijk) naar de zuidzijde (de kant van de Lopikerweg) rond 1675.

Blad van de kaart van Jan Rutgersz van den Berch uit 1607 met de Driesprong, waar de Achterdijk in noordoostelijke richting aftakt van de Lopikerweg. Het water staat slechts schematisch aangegeven rond de Herberg de Posthoorn. Bron: Het Utrechts Archief





Zoals gezegd was in 1122 de Rijn bij Wijk bij Duurstede afgedamd. Dat was in opdracht van de bisschop van Utrecht gebeurd. Als alternatieve vaarroute liet hij een kanaal graven van Utrecht naar de Hollandse IJssel: de Vaartse Rijn en de Doorslag (1127). Daardoor ontstond er een kortere vaarroute van Schoonhoven naar Utrecht.

## LANDROUTE

Daarnaast ontstond er rond 1280 een landroute langs de Lek, doordat Graaf Floris V, gelijktijdig met de afdamming van de Hollandse IJssel, de verspreide stukjes kade langs de Lek tot één aaneengesloten dijk – de Lekdijk Benedendams – aan elkaar liet rijgen. Dit zorgde voor een verbinding tussen Schoonhoven en Vianen.

Toch bleef vervoer over water het belangrijkste en comfortabelste middel van transport, zeker als het om goederenvervoer ging. Dat werd verzorgd door beurtschippers. De meeste wegen waren kleiwegen en waren bij nat weer slecht begaanbaar. Pas in de 17e en 18e eeuw werden ze bezand; soms werden schelpen opgebracht. Pas eind 19e eeuw en in de 20e eeuw verbeterden de wegen echt. En pas in 1954 werd de N210 aangelegd. In dat jaar werd ook de Lopikervaart als vaarweg buiten gebruik gesteld.

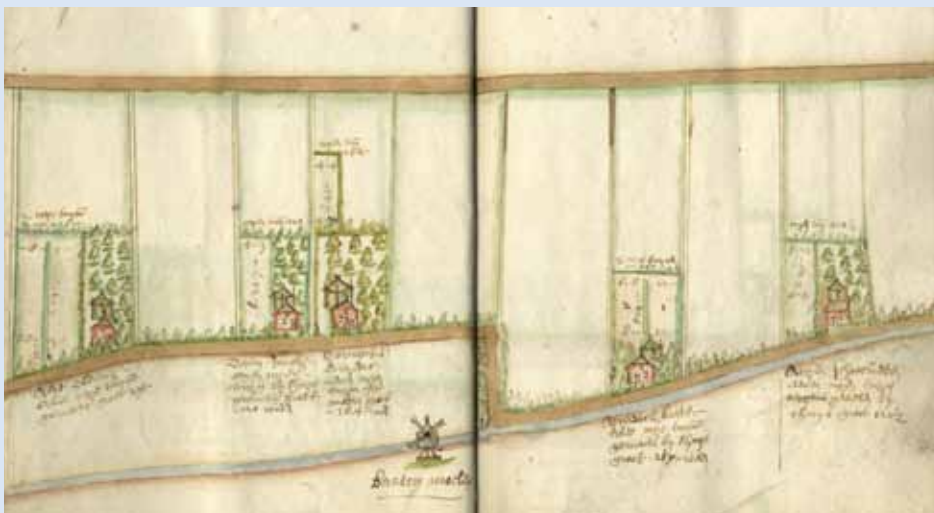
*Willem Scholten*

Huis te Vliet  
gezien vanaf de  
noordwestzijde.  
De hoofdingang  
is hier nog op het  
noorden gericht.

Geheel links  
heeft vermoede-  
lijk de voor-  
burcht gelegen.

Vaag is aan de  
linkerzijde de  
kerktoren van  
Lopikerkapel te  
zien. Tekening

Roelant  
Roghman,  
1646-1647. Bron:  
Het Utrechts  
Archief, cat nr  
135455



Blad van de kaart van Jan Rutgersz van den Berch uit 1607 met de 'Batense' (Batuwse) molen. De Lopikerweg loopt om de polder Batuwe heen, terwijl de de Lopikervaart langs de molen door de polder gaat. Bovenaan is de Achterdijk ingetekend

Bron: Het Utrechts Archief



# De N210: de weg naar welvaart

Rondom de oude stad Schoonhoven ligt het lint van de provinciale weg, een weg die niet alleen het oude stadscentrum scheidt van de uitbreidingen in Noord en Oost, maar ook de hele Krimpenerwaard en Lopikerwaard doorsnijdt. De N210 begint nu bij de Van Brienenoordbrug en eindigt bij IJsselstein. Het stuk tot de Algerabrug werd echter pas in de jaren '60 aangelegd; de rondweg bij IJsselstein rond de eeuwwisseling.

*De aanleg van de Provincialeweg bij Bergambacht (boven) in 1954  
Bron: Historische Vereniging Bergambacht*

In de jaren twintig van de vorige eeuw wilde men meer wegen en bruggen bouwen voor het toenemend autoverkeer, vooral ook vrachtverkeer. Gebieden zoals de Krimpenerwaard en Lopikerwaard moesten ontsloten worden. De ontsluiting zou daar leiden tot economische groei en meer welvaart voor de bevolking.

Het was duidelijk dat de smalle wegen in de polders en over de dijken niet geschikt waren voor het toenemend gemotoriseerd verkeer. Het zware vrachtverkeer bracht vaak ook schade toe aan de wegen en bruggetjes. Eerst werd aan een Rijksweg gedacht, meer in het noordelijk deel van de waarden, lopend van Rotterdam naar



IJsselstein. Maar uiteindelijk werd gekozen voor een weg dwars door de waarden.

### VERGETEN DOOR DE OORLOG

Toch leek de N210 na 1927 even in het vergeetboekje te geraken, maar vanuit de Krimpenerwaard kwam veel druk, onder andere door de Lekkerkerkse burgemeester C.G. Roos. Uiteindelijk was er het argument van werkverschaffing, dat het pleit beslechtte. In de crisisperiode was er sprake van een hoge werkloosheid in de waarden. De Schoonhovense Courant meldde in die tijd dat in de zuidwesthoek van de Krimpenerwaard tot 50% van de beroepsbevolking werkloos was. In 1934 werd besloten dat er een brug moest komen met een aansluitende centrale weg door de waarden, uit te voeren in het kader van werkverschaffing.

In 1939 begonnen de voorbereidingen en in 1940 lag het materiaal voor de brug klaar, maar voor men kon beginnen, brak de Tweede Wereldoorlog uit. Het materiaal van de brug is daarna elders gebruikt of geconfisqueerd door de bezetter. Na de oorlog had de ontsluiting van

de Krimpenerwaard geen prioriteit. De aandacht ging naar havens, spoorwegen, fabrieken en de infrastructuur daarbij.

### TÓCH VAN START

De watersnoodramp van 1 februari 1953 heeft de oude plannen weer leven in geblazen. Met de bouw van de waterkering in de Hollandsche IJssel werd meteen de bouw van een brug ter hand genomen. De weg kreeg een nieuw tracé buiten de bebouwde kommen, midden door de Krimpenerwaard, met gebruikmaking van de oude spoordijk tussen Bergambacht en Schoonhoven. In 1954 werd begonnen met de aanleg en in november van dat jaar werd het eerste deel van de weg geopend, het deel dat Schoonhoven met IJsselstein verbindt. In 1957, ruim een jaar voor de opening van de Algerabrug, was de weg helemaal gereed en dat leverde meteen een toeristenstroom op. In het Paasweekend van dat jaar waren alle hotels in de Krimpenerwaard volgeboekt en de opening van het Edelambachtshuys kon rekenen op veel toeloop van ver buiten Schoonhoven.



Schoonhovense Kerkweg met het verwilderde talud van de spoorlijn, vlakbij de afslag naar Ammerstol, omstreeks 1953

In 1955 was de weg vanaf Schoonhoven naar IJsselstein al gereed. Deze eindigde ter hoogte van de Langerakkerweg. Het tracée aan de noord- en westkant is dan nog in ontwikkeling



### BEDRIJVGHEID

Ook het Schoonhovense veer merkte de toename in verkeer. In maart 1959 werd daarom een nieuwe veerpont in gebruik genomen. Weer twee jaar later was het verkeer op de kruisingen in Schoonhoven zo druk dat, zo staat in de Schoonhovense Courant, er politietoezicht nodig was om alles in goede banen te leiden. Ondanks een aantal ernstige ongevallen duurde het tot december 1972 voordat er stoplichten geplaatst werden bij de kruisingen in Schoonhoven. Over

diezelfde periode nam het busvervoer een vlucht met de Twee Provinciën op Rotterdam en Gouda en de VAVO op Utrecht.

Voor Schoonhovense bedrijven betekende de N210 ook een verbetering van aan- en afvoer voor grondstoffen en eindproducten. Mede hierdoor kon Hondorff Block & Braet midden jaren zestig de grootste loodwitfabrikant in Europa worden. Maar ook bedrijven zoals verf fabriek Hasco, met begin jaren zestig ruim 160 werknemers, de Schoonhovense Plaatel-

fabriek met toen 63 schilders en de zilver-fabrieken zoals die van Hooijkaas en Zilverstad floreerden. Later kwam er de aantrekkingskracht voor metaalbedrijven zoals Hieselaar en Maarten Littel.

Niet alleen bedrijven konden Schoonhoven vinden, er was ook een aantrekkingskracht voor het toen nieuwe fenomeen: de forens. Met de bouw van de N210 werd ook begonnen met de aanleg van de woonwijk Schoonhoven-Noord. Die gaf ruimte aan een bevolkingsgroei die veel groter was dan het landelijk gemiddelde. In 1945 had de stad 4.700 inwoners, in 1971 8.590 (een toename van 83%, landelijk groeide de bevolking 49%). Schoonhoven groeide door tot 13.570 inwoners in 2023, bijna een verdrievoudiging in 80 jaar terwijl de rest van het land 'slechts' verdubbelde.

### DE DRUKSTE VAN NEDERLAND

In 1965 werd een kentering in de groei verwacht met de opening van de Van Brienenoordbrug en de directe verbinding met de Algerabrug. Niets was minder waar. Schoonhoven blijft juist door de N210 een aantrekkelijk stad om in te wonen vanwege de bereikbaarheid naar alle delen van het land. Ook het veer behoort nog steeds tot de drukste veren in Nederland. Om de doorstroming van het maar toenemende verkeer te bevorderen zijn in 1995 rondom Schoonhoven rotondes aangelegd. De N210 behoort inmiddels tot de drukste N-wegen in Nederland. Ter hoogte van de rotonde aan de oostkant van Schoonhoven werd in 2019 gemiddeld op werkdagen een

verkeersintensiteit gemeten van 18.431 motorvoertuigen per 24 uur. In de coronatijd lag dit lager, maar naar het algemeen beeld in Nederland mogen we stellen dat er nu gemiddeld op werkdagen op dat punt zo'n 19.350 motorvoertuigen per 24 uur passeren, met een maximum van zo'n 1.585 motorvoertuigen per uur op drukke dagen. Ondanks de hoge verkeersintensiteit en zeer drukke oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, blijft het aantal ongelukken beperkt. In die ranglijst van N-wegen staat de N210 op plaats 22.

### OMZOMEN OF DOORSTROMEN

Hoewel de N210 niet rond om Schoonhoven gaat maar de stad doorsnijdt, is deze van groot belang voor de stad. De goede doorstroming van het verkeer zal ervoor blijven zorgen dat Schoonhoven een aantrekkelijke stad blijft voor zowel toeristen en bedrijven als bewoners.

*Huib Sacré*

*De kruising van  
de C.G.Roosweg  
met de H.A.  
Schreuderstraat,  
ca. 1960*



# De spoorlijn die de Krim

In de canon van de geschiedenis van steden wordt meestal een aparte paragraaf voor verbindingen ingeruimd. Terecht, want die bepaalden mede het tempo van de vooruitgang. In de Krimpenerwaard zagen bestuurders en ondernemers al vroeg de noodzaak in van een spoorweg voor hun gebied. Het werd echter een moeizame klus en het einde van de spoorweg in de Krimpenerwaard kwam snel.

*Verzakt deel van het spoortracé bij Stolwijker-sluis; op de achtergrond de dijk langs de Hollandse IJssel; links de Goudseweg*

## FINANCIËLE HOBBELS

Het ontbreken bij de regering van een overallvisie en van vroeg initiatief bij ontsluiting van landelijke gebieden is één van de grote oorzaken geweest van het geringe succes van het 'Schoonhovens spoortje'. Diverse initiatieven werden naast elkaar gepresenteerd, de financiële onderbouwing van zowel aanleg als exploitatie

was gebrekkig en de technische problemen voor de aanleg in een laagveengebied werden door gebrek aan kennis onderschat. De daardoor veroorzaakte financiële problemen noodzaakten de staat uiteindelijk in 1911 om het project te onteigenen, het over te nemen en in eigen regie te laten uitvoeren en de exploitatie aan Staatspoorwegen over te laten.

## DE MOEIZAME AANLEG

Tot 1912 waren slechts plannen gemaakt en wat voorbereidend werk uitgevoerd. Dus waren er geen echte aanlegproblemen geweest. Dat veranderde na de overname van het project door de staat in 1912. Al snel na de start verzakten op allerlei plaatsen op het traject stukken spoordijk en moest opnieuw zand worden aangevoerd om alles op de juiste hoogte te brengen. Zandtreinen verdwenen met locomotief en wagons in de diepte of vielen van de dijk. Maar eind 1914 werd de spoorlijn in gebruik genomen. De Krimpenerwaard had vanaf dat moment een volwaardige spoorver-



# penerwaard bezighield

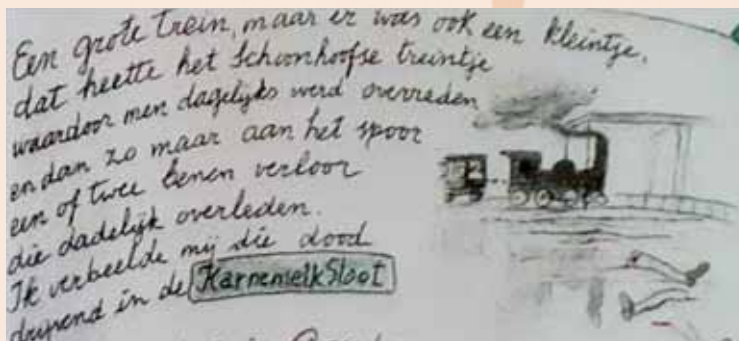


binding, zij het dat als maximumsnelheid op de lijn 20 km per uur was vastgesteld.

## PROBLEMEN BIJ DE EXPLOITATIE

Na de aanleg waren de technische en financiële problemen niet opgelost. En daar bovenop kwamen de soms zeer ernstige ongelukken met de trein. De dichter Leo Vromans bracht dat als leerling (later leraar) van de Goudse Rijks HBS al treffend onder woorden in bijgaand couplet uit een vroeg gedicht van hem. In 1921 waren vonken uit de schoorsteen van de locomotief van het spoortje de oorzaak van de enorme brand die in Bergambacht meer dan twintig huizen in de as legde.

*Een grote trein, maar er was ook een kleintje  
dat heette het Schoonhoofse treintje  
waardoor men dagelijks werd overreden  
en dan zomaar aan het spoor*



*een of twee benen verloor  
die dadelijk overleden  
Ik verbeelde mij die dood  
drijvend in de Karnemelksloot.*

## MOOI BIJPRODUCT VAN DE SPOORLIJN

Gelukkig is niet alles negatief bij dit project. Onderzoek van de bodemgesteldheid direct naast de spoorlijn bij Stolwijk was één van de eerste dingen die professor Keverling Buisman (Laboratorium voor Grondmechanica) van de TH Delft in 1934 ondernam. Een onderzoek dat kennelijk na de oorlog is voortgezet en in 2009 op de oorspronkelijke locatie nog is herhaald. In de tussenliggende periode van 75 jaar heeft dit waardevolle kennis opgeleverd voor de aanleg van infrastructurele werken in slappe veengrond. Met dank aan Jan Heemstra die mij dit mededeelde.

*Jan Bezemer*

*Links: het treintje rijdt weg bij het station in Schoonhoven; op de achtergrond de bomen van de Spoorzingel*

*Rechts: fragment van het gedicht*



# Kunt u mij doorverbinden?

**Vrijwel iedereen heeft tegenwoordig een mobiele telefoon. Dit vinden we nu zo gewoon, dat we bijna vergeten dat de mens vele eeuwen heeft moeten zoeken naar middelen om berichten over te brengen. In 1960 hadden de meeste inwoners van Schoonhoven nog geen telefoon in huis. Pas in de decennia daarna gingen de ontwikkelingen snel.**

*Boven: aan de achterzijde van het dubbele woonhuis rechts op de foto was het eerste telegraafkantoor*

Uit de oudheid kennen we het verhaal van de Griekse soldaat die van het slagveld bij Marathon naar Athene snelde zijn om het goede nieuws van de overwinning te melden en daar dood neerviel. In de loop van de eeuwen werden er veel andere technieken gebruikt om berichten te versturen. Zoals rook en vuur, geluidsignalen met instrumenten als trommel en hoorn

of kerkklokken en kanonschoten (b.v. als er een prins of prinsesje was geboren). Of denk aan seinvlaggen op de marineschepen.

In de 19e eeuw werd de elektrische telegraaf uitgevonden. Voor het versturen van berichten werd gebruik gemaakt van het morse-alfabet, waarin iedere letter en ieder cijfer werd weergegeven door een combinatie van punten en

streepjes c.q. een combinatie van korte en lange (geluids)signalen. Het bericht werd via draden verzonden en bij ontvangst kon het ook een morseschrijver activeren die de tekens op een papierstrook schreef. De uitvinding van de telegrafie in combinatie met de ontwikkeling van internationale standaards voor de codering, betekenden een revolutie in het versturen van informatie over lange afstanden.

### UITVINDING

De telefoon is een Amerikaanse uitvinding. In 1876 vroeg Alexander Graham Bell een patent aan op de uitvinding voor "improvement of telegraphy" (verbetering van de telegrafie). Hij



Centrale met zogenaamde plugaansluitingen



was niet de enige die werkte aan een instrument om stemgeluiden telegrafisch over te brengen. Maar hij was wel de eerste die patent aanvroeg. Hij richtte in 1877 de Bell Telephone Company op, die later een van 's werelds grootste telefoniebedrijven zou worden. De eerste telefoongesprekken gingen via een rechtstreekse verbinding van het ene naar het andere toestel. Er ontstond al snel de behoefte om meerdere adressen te kunnen bereiken. Daarvoor waren centrales nodig die werden bediend door een telefoniste. De telefoons hadden toen een zwengeltje. Als iemand daaraan het zwengeltje draaide, ontving de centralist een signaal, waaraan deze kon zien wie er een gesprek wenste. Hij verbond de beller met het gewenste nummer door beide nummers met een plug te koppelen.

Links: Alexander Graham Bell (1847 -1922) met zijn vrouw Mabel Gardiner Hubbard (een van zijn dove studentes en enig overgebleven kind van zijn financier Gardiner Greene Hubbard) en zijn twee dochters Elsie May (1878) en Marian 'Daisy' (1880)

Schoonhovense  
Courant 3 mei  
1939 (het gaat  
over het gebouw  
dat hieronder  
staat afgebeeld,  
dat daar nog  
steeds staat)



Foto rechts: het  
Post- en  
Telegraaf-  
kantoor in de  
Lopikerstraat

Op 1 juni 1881 opende de Nederlandsche Bell-Telefoon Maatschappij in Amsterdam het eerste Nederlandse openbare telefoonnetwerk, met 49 vaste abonneeaansluitingen. Rond 1900 waren de meeste dorpen en steden in

Nederland door middel van telefoonlijnen verbonden. Aan het begin van de 20e eeuw werd de Nederlandsche Bell-Telefoon Maatschappij overgenomen door de Rijkstelegraaf.

### EERSTE NUMMERS IN SCHOONHOVEN

Het eerste Telegraafkantoor voor Schoonhoven werd in 1885 gebouwd in de Veerstraat. In dat gebouw was ook een telefooncentrale. Telefonie werd toen nog gezien als een vorm van telegrafie. Veel aansluitingen waren er niet. In het adresboekje van Schoonhoven uit 1924 vinden we er maar twee: boekhandel W. Timmer op de Haven en het Agentschap voor de Stoomboten in de Veerstraat. Je hoefde toen voor Schoonhoven ook geen nummer te weten. Als je de centralist vroeg 'kunt u mij doorverbinden met



het stadhuis', of 'kunt u mij doorverbinden met Van Asperen van Belvédère', dan wist de centralist wel welke verbinding gemaakt moest worden.

Het Staatsbedrijf der Posterijen en Telegrafie werd gevormd. In 1898 kocht dit staatsbedrijf twee huizen in de Lopikerstraat in Schoonhoven en in 1900 werd daar een Post en Telegraafkantoor gebouwd. Daar was ook een telefooncel in, waar particulieren die geen telefoon hadden, konden bellen. Na afloop van het gesprek moest je de belminuten afrekenen bij het loket.

Pas in 1928 werd de naam, om ook het element 'telefoon' erin tot uiting te laten komen,



veranderd in Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie (PTT) Een naam die ouderen nog wel kennen. De ontwikkelingen gingen daarna snel. Vanaf 1929 werd het landelijk telefoonnet geautomatiseerd.

Ook in Schoonhoven kwam een automatische telefooncentrale. Daarvoor werd in 1939 een nieuw gebouwtje neergezet aan de Kloosterwal (nu Weergang genoemd).

### EERSTE TELEFOONCEL

Schoonhoven groeide en ook het gebruik van de telefoonverbindingen nam toe. Maar 15 jaar na het eind van de Tweede Wereldoorlog was het bezit van telefoons bij particulieren nog steeds beperkt tot diegenen van wie men vond dat voor het beroep een telefoon noodzakelijk was en een aantal welgestelden. De telefooncel in het postkantoor kon alleen worden gebruikt als het kantoor open was. In de hotels, restaurants en een aantal cafés waren ook telefooncellen gemaakt, maar ook die waren alleen bereikbaar tijdens openingsuren. Er was behoefte aan een alternatief dat de mogelijkheid bood om buiten de openingsuren te telefoneren.

In veel dorpen en steden in ons land stonden toen al telefooncellen met een muntenautomaat. Na veel vijven en zessen werd uiteindelijk aan het begin van de jaren zestig in de H.A. Schreuderstraat in de nieuwbouwwijk Schoonhoven-Noord een telefooncel geplaatst.

Dit was niet het einde van de ontwikkelingen. Het aantal telefoonaansluitingen groeide sneller dan het aantal woningen dat werd gebouwd. Aan het eind van de 20e eeuw zullen er in Schoonhoven niet veel bedrijven en gezinnen zonder telefoonaansluiting zijn geweest. Omdat de telefooncel niet meer winstgevend was en ook al enige keren was vernield, werd hij eind jaren 80 weer weggehaald. Dat was ook de periode dat men begon met het uitrollen van de mobiele netwerken. Pas in 1994 kreeg Nederland zelfs twee mobiele netwerken waarmee mensen ook met een mobiele telefoon konden bellen.

Twee jaar voor de eeuwwisseling had 22% van de Nederlanders een mobiele telefoon. Maar daarna duurde het niet lang meer voor we in de situatie kwamen die we nu kennen. Iedereen een mobieltje.



De telefooncel, jaren '70

*Ad de Vaal*



# Met de bus naar Utrecht

In de jaren 20 van de vorige eeuw komt ook in de Krimpenerwaard het autobusverkeer goed op gang. Met de autobus kon je de dorpen en stadjes die niet aan vaarweg of tramlijn lagen makkelijker bereiken.



De bus van Van Iperen, met chauffeur Van Dam naast de bus

Er was niet veel nodig om een buslijn te starten, met een standplaatsvergunning en een advertentie in de dagbladen kon je al een lijndienst beginnen. Een doortastende ondernemer hoefde alleen een autochassis te kopen. Een wagenmaker bouwde er dan een carrosserie op.

Aart van Iperen, fietsenmaker in Schoonhoven, startte in 1923 als eerste een busverbinding van Schoonhoven naar Utrecht. De gebroeders Verhoef uit Lopik volgden in 1924.

„Het Wapen van Schoonhoven”. — Vanaf morgen zal een nieuwe autobusdienst worden gereden tusschen Schoonhoven, Lopik, IJsselstein en Utrecht v.v. De dienst is zoo ingericht, dat vele malen de stad Utrecht met deze autobussen kan worden bereikt. De ondernemers hebben hun dienst den naam gegeven van „Het Wapen van Schoonhoven”. Het kantoor van den dienst is gevestigd te Schoonhoven en onze stad is een nieuwe, goede verbanding rijker geworden.

Schoonhovensche Courant 19-05-1926

Zeer tegen de zin in van Van Iperen verleende burgemeester Rambonnet van Schoonhoven in

**Dienstregeling der Autobus-Onderneming „Het Wapen van Schoonhoven—Lopik—IJsselstein—Utrecht”**  
INGAANDE 24 MEI 1926

	WEDERGAANDE VAN HET WAPEN VAN SCHOONHOVEN:				RIJNDEN ZATERDAG:						
	v.m.	v.m.	a.m.	n.m.	v.m.	v.m.	a.m.	n.m.			
SCHOONHOVEN, v.	6.30	8.15	10.40	1.15	3.15	6.05	6.15	7.38	8.15	UTRECHT, v.	8.30
CABAUV . . . . .	8.45	8.30	10.55	1.30	3.30	6.20	6.30	7.50	8.30	JUTFAAS . . . . .	8.45
LOPIK . . . . .	7. —	8.45	11.15	1.45	3.45	6.35	6.45	8.05	8.45	IJSELSTEIN . . . . .	9. —
LOPIKERBUS . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	LOPIKERKAPTEL . . . . .	9.15
UITWEG . . . . .	7.10	8.50	11.20	1.55	3.55	6.45	6.55	8.15	8.55	UITWEG . . . . .	9.30
LOPIKERKAPTEL . . . . .	7.20	9.05	11.30	2.05	4.05	6.55	7.05	8.25	9.05	LOPIKERBUS . . . . .	9.45
IJSELSTEIN . . . . .	7.30	9.15	11.40	2.15	4.15	7.05	7.15	8.35	9.15	LOPIK . . . . .	9.55
JUTFAAS . . . . .	7.45	9.30	11.55	2.30	4.30	7.20	7.30	8.50	9.30	CABAUV . . . . .	10.15
UTRECHT, A . . . . .	8. —	9.45	12.10	2.45	4.45	7.35	7.45	9.05	9.45	SCHOONHOVEN, A.	10.30

■ OOK ZONDAAGS. — De tijd der tusschenstations is bij benadering aangegeven.  
Standplaats te Schoonhoven bij 't Stadhuis. Standplaats VANAF Sta. „PENKENS”  
VERHOEF VAN ADMISSIEN TEGEN HELLIK TARIEF.  
Retours: Schoonhoven-Utrecht . . . f 1.80  
Schoonhoven-IJsselstein . . . f 1.20

1926 een standplaatsvergunning aan 'Het wapen van Schoonhoven', een nieuwe busonderneming opgericht door A. van Alphen en J.N. Oskam.

Verhoef en Van Iperen waren al eerder samen gaan werken om de lijn voor beiden rendabel te houden. De komst van deze nieuwe busdienst leverde een prijzenslag op. De nieuwe ondernemers gaan een kwartje onder hun tarief van f 1,25 per retour zitten. Van Iperen en Verhoef, geconfronteerd met halfvolle bussen, passen hun tarief aan. Overleg en bemiddeling van de burgemeester levert niets op. Maar dan op 24 oktober 1927 lost het probleem zich op een heel vervelende manier op. "Autobus tegen een boom gereden", kopt de Schoonhovensche Courant. "De chauffeur was oververmoeid ...."

Oskam schijnt de hele nacht doorgewerkt te hebben aan reparaties aan de bussen als hij 's ochtends de eerste dienst neemt, met fatale gevolgen. Hij valt even in slaap, slingert over de weg en klapt tegen een boom. De bus is van voren geheel ingedrukt, de portieren uit de

posten gerukt, de ruiten verbrijzeld, het stuur afgebroken en de carrosserie verbogen. Het is een wonder dat de passagiers er met lichte verwondingen van afkomen.

De redactie van de Schoonhovensche Courant is van

mening dat dat het publiek geofferd wordt aan de concurrentiestrijd. Het tarief is zo laag dat het niet rendabel kan zijn. Dit gaat ten koste van materiaal, bediening enz. Zij roept de busondernemingen en autoriteiten op om weer te overleggen. De betrokkenen doen dat op hun manier. In de editie van 26 oktober geven zij hun visie op de ontstane situatie. De objectieve lezer bespeurt geen toenadering, laat staan verzoening.

'Het wapen van Schoonhoven' kan de klap niet opvangen en wordt failliet verklaard, zie het artikel hiernaast. Eind januari 1928 wordt de botsing behandeld voor het kantongerecht in Utrecht. Oskam wordt schuldig verklaard wegens roekeloos rijden. De eis is f 150,- boete of 60 dagen cel. Wij weten niet wat Oskam heeft gekozen. En Van Alphen? Hij was al snel na de oprichting uit de vennootschap gestapt en ging weer brieven bestellen.

**HET EINDE VAN EEN FELLEN CONCURRENTIESTRIJD.**

De Autobusdienst „Het Wapen van Schoonhoven” gestaakt.

Onze lezers weten, dat een felle concurrentiestrijd heeft gewoed tusschen drie autobus-ondernemingen op de lijn Schoonhoven—Utrecht.

Een der gevolgen van dien concurrentiestrijd was nog kortgeleden het feit, dat een bus van den dienst „Het Wapen van Schoonhoven” onder IJsselstein tegen een boom reed, omdat de ondernemer, de heer J. N. O., die zelf reed, verklaarde versuft te zijn, doordat hij den geheelen nacht in de weer geweest was met reparatiewerk.

Het was te voorzien, dat deze scherp toegespitste concurrentiestrijd moest uitloopen op een ondergang van een der diensten en met belangstelling zag het publiek toe, niet welke dienst zou verdwijnen doch alleen maar wanneer het zou gebeuren, daar het aan geen twijfel onderhevig was, welks der drie diensten door de concurrentie zou worden genekt.

Deze week is de catastrofe gekomen. De ondernemer van den dienst „Het Wapen van Schoonhoven” J. N. O., is plotseling vertrokken, met de Noorderzon zooda men dat pleegt te noemen.

De bussen blaven Maandag en gisteren nog doorrijden, maar gisteren heeft de verkeerspolitie te Utrecht een der bussen in beslag genomen. Gisteravond heeft de deurwaarder, de heer R. van Blokland, op den anderen bus in de garage der onderneming aan de Havenstraat alhier beslag gelegd. De wagen ligt nu aan den ketting, in afwachting, wat er verder gaat gebeuren. Bij de beslaglegging was de burgemeester tegenwoordig.

Thans zijn dus slechts de autobusdiensten der ondernemers Van Iperen en Verhoef op het traject Schoonhoven—Utrecht over.

Schoonhovensche  
Courant,  
18 januari 1928

Wim Slappendel

**Wapen van Schoonhoven"**  
Utrecht v.v.

Verbond tot en met Vrijdag:					allden Zaterdag:				
v. m.	3.30	5.15	7.00	8.45	v. m.	8.30	10.15	12.00	13.45
10.30	1.15	3.00	4.45	6.30	8.30	10.15	12.00	13.45	15.30
10.45	1.15	3.30	5.15	7.00	8.45	10.30	12.15	14.00	15.45
11.00	1.30	3.45	6.00	8.15	9.00	1.10	3.15	5.30	7.45
11.15	1.45	4.00	6.15	8.30	9.15	1.25	3.40	5.55	8.10
11.30	1.50	4.05	6.20	8.35	9.20	1.30	3.45	6.00	8.15
11.45	2.00	4.15	6.30	8.45	9.30	1.40	3.55	6.10	8.25
12.00	2.15	4.30	6.45	9.00	9.45	1.55	4.10	6.25	8.40
12.15	2.30	4.45	7.00	9.15	10.00	2.10	4.25	6.40	8.55

PASSAGIERS TEGEN ONGEVALLEN VERZEKERD.  
Utrecht (alle diensten) Autobus-station Vreburgh.  
WEDAG GAAN ALLE DIENSTEN DOOR NAAR UTRECHT.  
De Ondernemers  
A. VAN ALPHEN, Kerkstraat 92, Schoonhoven



# Trekvaarten: innovatief stelsel van personenvervoer

‘Er zijn mensen die door te veel in een trekschuit te varen, lafhartig, kruiperig, gierig, koppig en kwelgeesten zijn geworden’, schreef Nicolaas Beets in zijn boek *Camera Obscura*, dat in 1839 verscheen, toen ook de eerste treinen in ons land gingen rijden. Beets beschrijft het reizen per trekschuit als een bekrompen en kleinburgerlijke manier van vervoer. Een groot contrast met de 17de eeuw, toen de trekschuit gold als een comfortabele en innovatieve vorm van personenvervoer.

## UNIEKE VORM VAN OPENBAAR VERVOER

Het bijzondere aan het trekvaartenstelsel was niet het idee van de trekschuit op zichzelf. Vervoer over water en ook het trekken van schepen bestaat al duizenden jaren. Door de economische groei was er begin 17de eeuw grote behoefte aan beter georganiseerd openbaar vervoer, met vaste tarieven en een vaste dienstregeling. Ondernemende stadsbesturen speelden

hierop in door trekvaarten aan te leggen of bestaande vaarwegen gereed te maken voor trekschuiten door een jaagpad aan te leggen. De populaire (en winstgevende) trekvaart die in 1632 door Amsterdam en Haarlem was aangelegd, gold als een lichtend voorbeeld.

Er was geen sprake van centrale aansturing; steden namen onderling het initiatief voor een verbinding, financierden die en bepaalden de

**Boven:**  
Een hollandsche trek- of Jaag-schuit, door Karel Christiaan Fuchs, 1824-1825  
[Rijksmuseum.nl](http://rijksmuseum.nl)

tarieven en de frequentie van de dienst. Ze stelden voorschriften op over de wijze waarop de dienst moest worden uitgevoerd en bouwden tolhuizen, paardenstallen, bruggen en ‘commissarishuizen’ voor de toezichthouders. Andere steden werden beschouwd als concurrenten: het kwam geregeld voor dat uit strategische overwegingen joint ventures van andere steden in de Staten van Holland werden geblokkeerd.

### PASSAGIERS EN PAKKETJES

De door speciaal opgeleide paarden getrokken trekschuiten, die voeren met een snelheid van ongeveer 7 kilometer per uur, waren in principe exclusief bedoeld voor personenvervoer, maar er bestonden ook mengvormen waarbij de scheiding tussen personen- en vrachtvervoer minder strikt was. Zo werden op het traject Gouda-Amsterdam, geopend in 1658, zoveel pakketjes vervoerd dat goederenschippers hun beklag deden bij het stadsbestuur. Hierbij speelde mee dat deze trekvaart, waarvan de totstandkoming 180.000 gulden had gekost, lang niet zo veel gebruikt werd door passagiers als gehoopt. Ronduit pech hadden Gorinchem en Vianen. Vlak na de opening in 1658 kampte de polder Vijfheerenlanden met zulke ernstige overstromingen dat al het zand waarmee het jaagpad van deze 15 kilometer lange verbinding was aangelegd, wegspoelde.

### TREKVAARTEN ALS ERFGOED

Toen rond 1800 veel wegen werden bestraat ging de elite gebruik maken van diligences en



werd de trekschuit steeds vaker ‘volkschuit’ genoemd. In dat licht moeten we ook de woorden van Nicolaas Beets zien. De komst van

*Belangrijke trekschuitroutes in Holland die zijn gerealiseerd*



*Man op een trekschuit, schetsboekblad van Johan Hendrik Weissenbruch, 1834-1903, potlood en penseel in waterverf op papier*

[Rijksmuseum.nl](http://Rijksmuseum.nl)

de trein was de definitieve nekslag voor de trekschuitdiensten, hoewel veel trajecten tot ver in de 20e eeuw gebruikt werden door de vrachtvaart. De provincie Zuid-Holland heeft de trekvaarten in 2013 naast onder meer de Romeinse Limes en de Oude Hollandse Waterlinie aangewezen als 'erfgoedlijn' en zet zich sinds die tijd samen met gemeenten, erfgoed-

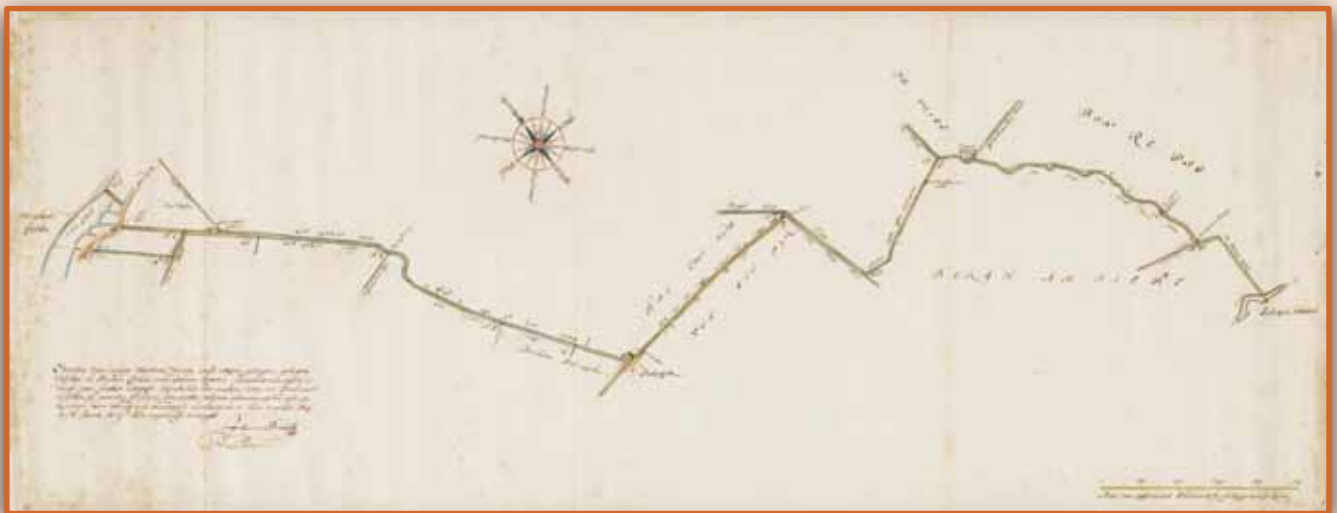
organisaties en ondernemers in om dit bijzondere erfgoed beleefbaar te maken.

*Marloes Wellenberg*

*Marloes Wellenberg is historicus en werkzaam bij Erfgoedhuis Zuid-Holland. Zij publiceerde samen met Ad van der Zee de Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland (2021)*

Toen Marloes Wellenberg in 2022 voor de Historische Vereniging een lezing over trekvaarten verzorgde, werd Leo de Kluijver getriggert door wat ze vertelde over de trekvaarten rond Schoonhoven. Direct ging hij op zoek naar de kaarten en legde ze op de huidige kaart van ons gebied. Het resultaat staat hieronder.

## Projecten die niet verder kwamen dan de tekentafel



In de Collectie kartografische documenten van het Streekarchief Midden-Holland bevinden zich enkele kaarten die laten zien dat er in 1679 plannen waren om een trekschuitverbinding te maken tussen Gouda en Schoonhoven en tussen Schoonhoven en Gorinchem [samh.nl](http://samh.nl)



Op de huidige kaart (hierboven) kun je die trekvaart van Gouda naar Schoonhoven nog steeds uittekenen, via bestaande vaarten. Vanaf Stolwijkersluis door de Stolwijksevaart (ten oosten van de Goudseweg). In Stolwijk is hij deels gedempt (via de huidige Populierenlaan - Dorpsplein) en gaat hij verder door de Bovenkerkse buurt naar de Bergvliet. Vlak voordat de Bergvliet tegen de Schoonouwensenweg aanloopt, bij het Geerpad, maakt het water een zwenk (X) naar het oosten om richting de Vlist te gaan, en bij de molen uit te komen, nabij de Coeneschans. Via Vlist - Bonrepas - Botersloot komen we dan bij Schoonhoven aan. Johannes Dou tekende deze aan te leggen route (zie de kaart op pag. 22) heel gedetailleerd! Even zo gedetailleerd tekende hij in 1679 de aan te leggen trekvaart van Gelkenes naar Gorinchem, 1679, getekend door Johannes Dou





'Mijn werken ontstaan door een combinatie van losse elementen. Uit een zee van voorwerpen, groeisels,

amuletten en knipsels vis ik dingen op, breng ze samen en ontwerp zo een nieuw geheel met een nieuwe betekenis. Al werkend stuit ik op iets dat ik herken, dat raakt aan het gevoel dat ik wil uitdragen, het oproepen van de schoonheid van de wereld en ook het uiten van de zorg om de brute wijze waarop de mens de natuur vernielt. In 'Family tree' zijn portretten uit verschillende culturen, vanaf de oudheid tot nu, als een netwerk rondom het hoofd samengebracht. Het toont de verbinding tussen mensen in het nu en met het verleden.'

*Lon Buttstedt*

*Family tree is te zien tijdens Rondje Kunst In Schoonhoven (5 en 6 oktober 2024)*

Uit de kunst

Family tree - acrylverf, collage op linnen - 100 x 100 cm  
[www.lonbuttstedt.com](http://www.lonbuttstedt.com)