



Historische Stadswandeling Water

Versie: 1.1

Auteur: Het Stadsarchief Vlaardingen

Datum: 01-05-2025



Inhoud

1. Startpunt Wandeling – Infopunt Vlaardingen	3
2. De roemruchte Vlaardingse visserij – De Stadskraan en de VL92 Balder	5
3. Aas en vertier – Het Prikkenwater	6
4. De Watersnoodramp in Vlaardingen – Prinses Julianabrug	7
5. Het gezonken zwembad – Spoorhaven	9
6. Het Vlaardings Rampjaar – Het Vissersmonument	10
7. “Dan liever de lucht in!” – Lichtbaak van Speyk	11
8. De Brandweerramp – Koningin Wilhelminahaven	12
9. Belangrijke Personen – Drijvende Kracht Lutgardis van Luxemburg	13
10. Melk trekken uit het achterland – Hollandiagebouw	14
11. Een brug van west naar oost – De Oude Havenbrug	15
12. Water als levensmiddel – De laatste watertoren	16
13. Watertekort? – Het Buyssche Gadt	17
14. Het bouwen van (oorlogs)schepen – Spuibrug	18
15. De verbinding met het achterland – Vlaardinger Driesluizen	19
16. De gezonken kerk – De St. Joannes de Dooperkerk	20
17. Haring en bier! – Gedempte Biersloot	22
18. Drijvende doodskisten – De terp en het ‘Gat in de Markt’	23
19. Eindpunt wandeling – Museum Vlaardingen	25
20. Kaart centrum	26



Startpunt Wandeling – Infopunt Vlaardingen

Leuk dat je hebt gekozen voor de Historische Stadswandeling Water. Water is het belangrijkste element dat Vlaardingen kent. Water maakte de stad groot en hield deze tegelijkertijd klein. Door de strategische ligging ten opzichte van de Maas, Merwe(de) en Vlaarding werd Vlaardingen rond het jaar 1000 de belangrijkste plaats van West-Frisia, wat later het graafschap Holland zou worden.



Graaf Dirk III (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer PRVL0172)

Onder Dirk III brak er een bloeiperiode voor Vlaardingen aan. Hij hief tol van de schepen die langs Vlaardingen kwamen. Zijn oom, de Duitse keizer, was het niet eens met dit privilege dat Dirk III zichzelf gaf, waarop in 1018 de Slag bij Vlaardingen volgde. Dirk III wist deze slag tegen de verwachting in te winnen en behield zijn rechten. Vlaardingen groeide uit tot een belangrijke speler in het graafschap Holland. De graven besloten een grote kerk te bouwen en dijken aan te leggen. De eerste dijk, de Maasdijk, lag dicht langs de rivier. Doordat de rivier daardoor geen ruimte meer kreeg, vergrootte dit bij stormvloed de druk op de dijken. De kans op overstromingen was dus juist toegenomen, in plaats van afgenomen.

Door de overstroming op 21 december 1163 verloor de stad zijn eerder verworven belangrijke positie. De dijk brak door en dit zorgde voor gigantische schade en het reeds ontgonnen land ging verloren. De graaf verloor zijn interesse in het gebied, staakte de bouw van de kerk en verlegde zijn focus naar Dordrecht. Aan het begin van de 13^e eeuw behoorde Vlaardingen nog tot de belangrijkste vier steden van Holland. Waar de eeuwen hierna het de andere steden voor de wind ging, stagneerde de groei van Vlaardingen en was het in de 14^e eeuw, nadat het in 1273 stadsrechten had gekregen, de kleinste stad van het gewest Holland.



Gemeente Vlaardingen



(Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer Hi2977)

Hierna ging de strijd tegen het water door, maar werd er ook volop geprofiteerd van het water. Deze route neemt je mee langs vele verhalen over Vlaardingen en de strijd om droge voeten te houden, het visserijverleden, slimme oplossingen om het water in de haven te reguleren, maar ook langs leuke anekdotes, zoals een gezonken zwembad!



De roemruchte Vlaardingse visserij – De Stadskraan en de VL92 Balder

Gemeente Vlaardingen

Naast het Infopunt staat een terugblik op het visserijverleden van Vlaardingen, de stadskraan van Vlaardingen. Dit is niet het origineel, maar een reconstructie van de kraan die in Vlaardingen belangrijk was voor de visserij. De eerste kraan werd gebouwd in 1625. Deze stond niet op deze plek, maar iets dieper de haven in. Hij werd gebruikt om de masten van schepen in te zetten en uit te halen, maar ook om lading te laden en lossen. De stadskraan werd veel gebruikt en moest dus regelmatig vervangen worden. Dit is intussen de tiende kraan die de stad heeft, een echt icoon van de stad!



De Stadskraan (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer T614-058)

Achter de stadskraan ligt de in 1912 gebouwde haringzeillogger VL92 Balder. Dit is de oudste nog varende haringlogger van Nederland. Nu niet meer voor de zeevisserij, maar voor de pleziervaart. De VL92 Balder is beschikbaar voor vaartochten. Meer informatie over dit iconische schip is te lezen op het informatiebord bij het schip.

Beide geven een klein inkijkje in de roemruchte Vlaardingse visserijgeschiedenis.

Loop nu door richting het Prikkenwater, een plek waar functionaliteit en plezier samenkwamen.



Aas en vertier – Het Prikkenwater

Water heeft veel toepassingen waaronder het kweken van aas, in dit geval prikken. Op de hoek van de straat voor je, was vroeger het Prikkenwater. Een prik is een aalachtig visje dat gebruikt werd als aas bij de kabeljauwvangst. In 1660 werd daarom op deze plek het Prikkenwater gegraven. Het water stond door een sluisje in verbinding met de haven, zodat het water regelmatig kon worden verversd. In het midden lag een zogenaamde legger, bestaande uit enkele houten bakken, waarin de prikken werden bewaard.



Bakken waarin prikken werden bewaard (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer T433-117GF)

Het gebruik van prikken in de kabeljauwvisserij liep lange tijd terug en daarom veranderde de bestemming van het Prikkenwater. In 1875 werd in het Prikkenwater een zwembad van de Vlaardingsche Bad- en Zweminrichting aangelegd. Na ruim dertig jaar werd het Prikkenwater gedempt en vervangen door een zwembad in de Spoorhaven.



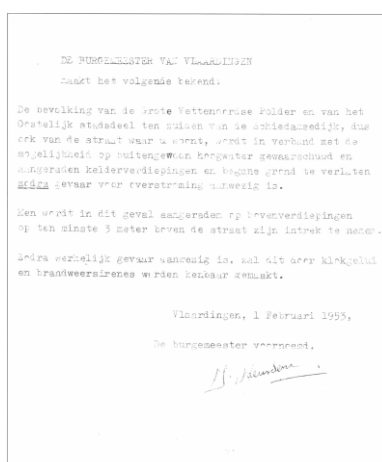
Zwembad in de Spoorhaven (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer T518-016GF)

Zet nu een aantal stappen in de richting van de sluis en de spoordijk die een ramp in 1953 voorkwam.



De Watersnoodramp in Vlaardingen – Prinses Julianabrug

Water heeft ook een keerzijde, want het kan een zeer gevaarlijk element zijn waartegen gestreden moet worden. Je staat hier op de plek die Vlaardingen heeft behoeft voor een grote ramp op 1 februari 1953, beter bekend als de Watersnoodramp. Ook in Vlaardingen was er de angst dat het verkeerd zou gaan, het waterpeil bleef namelijk maar stijgen. Het water stroomde op een bepaald moment over de dijk heen de Vettenoordse Polder in. Gedenkwaardig zijn de pamfletten die op last van burgemeester Heusdens in de Grote Vettenoordse Polder en het stadsdeel ten oosten van de Schiedamsedijk huis-aan-huis werden verspreid om mensen te waarschuwen voor mogelijk overstromingsgevaar.



Pamflet van burgemeester Heusdens

De sluizen, waaronder hier bij de Prinses Julianabrug, en de dijken hielden echter ternauwernood stand. De stad zelf bleef hierdoor een grote ramp bespaard, maar premier Willem Drees kwam zelfs op diezelfde dag nog langs om het rampgebied te bezoeken. De veronderstelling was namelijk dat Vlaardingen zwaar getroffen zou zijn.

In de loop van deze dag bleek echter dat de situatie in Zeeland en op de Zuid-Hollandse eilanden veel erger was. Hierdoor verplaatste de aandacht van de politiek zich naar deze gebieden. De strijd tegen het water werd in Vlaardingen deze dag in ieder geval gewonnen!



De sluis bij de Prinses Julianabrug (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer Hi1517)



Loop nu richting de grote pilaar naar de plek waar vroeger een haven en een zwembad waren.

Gemeente Vlaardingen



Het gezonken zwembad – Spoorhaven

Water kan ook in de weg zitten, dan is dempen een optie. Je staat hier naast de Pilaar met de Waakzame ogen, geschonken door het Hoogheemraadschap van Delfland ter gelegenheid van het afronden van het Vlaardingse deel van de Deltawerken. De dijk is opgehoogd tot deltahoogte, de wettelijk vastgelegde hoogte van dijken, sluizen, etc.; de Delflandse Buitensluis hiernaast is daar ook een onderdeel van.

Je staat hier ook nabij de kade van de voormalige Spoorhaven. Na de demping in 1955 is er weinig meer van te zien; alleen de naam van deze weg, Galgkade, herinnert nog aan de haven die hier lag. Deze haven die omstreeks 1890 werd aangelegd, was bedoeld voor de overslag van goederen die via het spoor van wat we nu de Hoekse Lijn noemen, binnenkwamen. Deze goederen werden vervolgens per schip naar andere plaatsen gebracht. De haven was buitendijks, waardoor de invloed van de getijden goed merkbaar was.

Deze functie kwam een paar decennia later te vervallen en er werd besloten een gemeentelijk zwembad aan te leggen in dit water. Hiervoor werd een drijvend gebouw aangelegd en in 1929 kwam er zelfs een tweede gebouw bij. Tijdens de Tweede Wereldoorlog bestond dit zwembad nog steeds, en er gebeurde iets opmerkelijks: in 1941 schoot een baldadige Duitser op de drijvers van het zwembad, waardoor het zonk.



Het gezonken zwembad (Collectie Stadsarchief Vlaardingen)

Het zal vast niet vaak voorgekomen zijn in Vlaardingen, of überhaupt in Nederland, maar het zwembad was gezonken!

De schade werd hersteld en dit zwembad is gebruikt tot 1955, toen het vervangen werd door het Kolpabad, net buiten het centrum van Vlaardingen.

Steek nu de weg en de brug over naar de plek waar op zee gebleven vissers sinds kort weer ieder jaar herdacht worden.



Het Vlaardings Rampjaar – Het Vissersmonument

De stad Vlaardingen laat de mooie aspecten van het water zien, denk aan de visserij en het zwembad. Maar water kan ook een grote bron van verlies zijn, vissen op open zee was namelijk niet zonder risico. Je staat hier voor het Vissersmonument. In de periode 1860-1976 bleven er 77 schepen met 427 Vlaardingse vissers op zee. Voor die slachtoffers is dit monument opgericht.

Een bijzonder donkere datum uit de Vlaardingse visserijgeschiedenis is 10 oktober 1926. Door een storm vergingen drie Vlaardingse loggers: de stoomlogger VL46 'Copernicus', de zeillogger VL213 'Theodoor' en de zeillogger VL25 'IJssel VI'. Naast deze Vlaardingse schepen vergingen er nog twee andere schepen, waarbij in totaal 63 slachtoffers vielen. Dit jaar wordt daarom wel eens het Vlaardings Rampjaar genoemd.



Aquarel geschilderd door Leslie Gabriëlse (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer PRVL1017)

Op de grote kalkstenen sokkel staat een reliëf van een treurende vrouw met haar kind met daaronder de tekst 'voor hen die bleven'. Deze tekst is, wellicht onbedoeld, tweeslachtig. Aan de ene kant refereert het aan de vissers die op zee bleven en aan de andere kant verwijst het naar de vrouwen en kinderen die als familie achterbleven in Vlaardingen. Het bronzen beeld op de sokkel is een visser, gekleed in oliegoed en met een visnet in de hand. Dit beeld werd op 29 juli 1950 onthuld door mevrouw K. Penning-van der Velde. Haar man, schipper Dirk Penning van de logger Copernicus, bleef tijdens het Vlaardings Rampjaar op zee.

Loop nu naar het havenhoofd richting een monument voor een onbekende Vlaardinger met een bekend verhaal.



“Dan liever de lucht in!” – Lichtbaak van Speyk

Even over water en Vlaardingen op internationaal niveau. Dit monument is opgericht ter ere van Arij Willem van Leeuwen. Hij is bij de meeste mensen onbekend, maar Jan Carel Josephus van Speijk is voor velen bekender. Mocht ook die naam je nog niks zeggen, dan komt het verhaal je wellicht wel bekend voor.



Jacobus Schoemaker Doyer, Jan van Speijk steekt de lont in het kruit, 5 februari 1831, Jacobus Schoemaker Doyer (Rijksmuseum)

Tijdens de Belgische Opstand (1830-1831) voer commandant Van Speijk, samen met kwartiermeester Van Leeuwen, nabij Antwerpen. Door een rukwind liep het schip tegen de kade van Antwerpen en de Antwerpenaren bestormden het schip. Van Speijk gooide hierop zijn sigaar in het buskruit, riep “dan liever de lucht in” en het schip explodeerde. 28 van de 31 bemanningsleden en een onbekend aantal Belgen overleefden deze explosie niet, onder wie Vlaardinger Van Leeuwen.

Jan van Speijk werd een enorme held in de Noordelijke Nederlanden (het hedendaagse Nederland) mede door het feit dat hij vlak voor zijn daad “dan liever de lucht in!” geroepen zou hebben. Dit verhaal is echter verzonnen, niemand kan namelijk navertellen of hij dit geroepen heeft. Wel is bekend dat hij dit eerder in een brief aan zijn nicht had geschreven en dat hij dit wellicht aan zijn bemanning had voorgehouden.

Zijn heldenstatus is ondertussen betwist, maar zorgt er tot op de dag van vandaag voor dat de Koninklijke Marine per Koninklijk Besluit altijd met een schip zal varen dat zijn naam draagt. Ook draagt het schiereilandje waarop je nu staat nog altijd de naam Eiland Van Speyk. De naam van Van Leeuwen is voor velen in de vergetelheid van de geschiedenis verdwenen, maar dit monument herinnert aan de dood die hij vond op het water nabij Antwerpen.

Loop nu terug in de richting van het Vissersmonument en loop naar het water hierachter waar het ernstigste brandweerongeluk uit de Nederlandse geschiedenis plaatsvond.



De Brandweerramp – Koningin Wilhelminahaven

Gemeente Vlaardingen

Je kijkt hier uit over de Koningin Wilhelminahaven, een belangrijke haven voor de modernere visserij. Op 9 februari 1951 vond in deze haven het ernstigste brandweergeluk in de Nederlandse geschiedenis plaats. De wind had een olievlek naar een hoek van de haven gedreven, waarna een vonk van een lasapparaat de olie in brand deed vliegen. Ook een drijvend dok en een sleepboot vatten vlam. Een wagen met vrijwillige brandweerlieden, die een inspectie van de gebouwen langs de haven uitvoerde om het brandrisico in te schatten, reed door de dikke rook over de kade. Door het slechte zicht raakte de chauffeur de controle kwijt. De wagen reed daardoor half de haven in en bleef hangen boven de brandende olie, tussen de kade en een dukdalf, een paal in het water.



Foto van de brand (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer Hi4763-3)

De chauffeur kon op tijd uit de wagen springen en raakte lichtgewond. Ook bevelhebber Jo Baars wist te ontsnappen door onder te duiken en zwembewegingen te maken, maar raakte zwaargewond. De overige vijf brandweerlieden konden niet op tijd weggelopen en kwamen om in de vlammen. Pas toen de rook optrok, werd duidelijk wat er was gebeurd. De lichamen waren onherkenbaar en niemand wist wie er in de wagen zat totdat er een appel werd gehouden. De namen van de aanwezigen werden genoteerd; de vermiste mannen waren inzittenden van het verongelukte voertuig. Ter nagedachtenis aan deze verongelukte brandweerlieden werd een grote optocht gehouden voor hun begrafenis en is op de begraafplaats Emaus een monument opgericht.



Foto van de rouwstoet (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer Hi4991)

Loop nu richting de haven en stop bij het drijvende blauwe beeld, één van de drijvende krachten van Vlaardingen.



Belangrijke Personen – Drijvende Kracht Lutgardis van Luxemburg

Gemeente Vlaardingen

Je staat hier bij één van de Drijvende Krachten. Dit zijn drijvende beelden van mensen die een bijzondere band hebben met de stad Vlaardingen en die al dan niet in de geschiedenisboeken terecht zijn gekomen. Tijdens deze wandeling kom je in totaal vier van deze beelden tegen:

- *Lutgardis van Luxemburg (hier ben je nu)*
- *Floris V*
- *Wilhem van Ruytenburch*
- *Agneta van Reeuwijk*

Als je meer wilt weten over deze toonaangevende personen, scan dan de QR-code die op de gekleurde boeien staan, die drijven op het water van de Oude Haven.

Er is nog een vijfde Drijvende Kracht, namelijk Willem van Tijen. Deze dobbert in een sloot aan de rand van het Marnixpark in de Westwijk.

Loop nu verder langs de haven in richting het kantoorgebouw van de voormalige melkfabriek Hollandia. Kijk gedurende de wandeling langs de haven goed om je heen. De gebouwen herinneren aan de pakhuizen die vroeger een belangrijke rol hadden in de visserij.



Melk trekken uit het achterland – Hollandiagebouw

Gemeente Vlaardingen

Je staat hier voor het voormalige kantoorgebouw van de melkfabriek Hollandia. Naast de visserij speelde de melkveehouderij een grote rol in de stad. De boerderijen waren alleen slecht bereikbaar en dus werd de trekvaart het belangrijkste vervoermiddel.

Trekvaart houdt in dat de boot getrokken wordt door een paard, mens of ander trekmiddel. Dit type vervoer verbond Vlaardingen met een groot deel van de latere Randstad. De melkbussen werden via de Vlaardingervaart aangevoerd en hier in de fabriek achter het Hollandiagebouw verwerkt tot drinkbare melk en andere zuivelproducten. Deze producten werden dan op verschillende manier weer verder vervoerd naar de consument. De trekvaart maakte tot in de 20^e eeuw deel uit van het economische systeem van Vlaardingen.



Foto dieper in de haven waar de melkbussen aankwamen
(Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer T117-026-3)

Loop nu verder langs de haven tot de brug die de Vlaardingse binnenstad verbond met het buitenhuis van de ambachtsheer.



Een brug van west naar oost – De Oude Havenbrug

Gemeente Vlaardingen

Water kan ook een obstakel zijn dat overbrugd moet worden. Je staat hier bij de Oude Havenbrug die de Oosthavenkade en de Westhavenkade met elkaar verbindt. In 1610 wilde Karel van Arenberg, de ambachtsheer van Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht, het oostelijk deel van de stad (de kant waar je nu staat), wat tot nu toe onbebouwd was, bebouwen. Het stadsbestuur liet zijn plan echter een paar jaar liggen om alles nog eens te wikkelen en te wegen.

Er kwam schot in de zaak toen Pieter Gerritsz. van Ruytenburch, de vader van Wilhem, de man in het geel op de Nachtwacht, de buitenplaats en de rechten van Van Arenberg kocht. Dit pand lag aan de oostkant en had daardoor een slechte verbinding met de stad. Van Ruytenburch sr. wilde dat een brug deze verbinding verbeterde en deed een verzoek bij het stadsbestuur. Dit stemde daarmee in, omdat het inmiddels van plan was om ook de oostkant te gaan bebouwen en een brug zou het verplaatsen van materialen sneller maken.

Uiteindelijk deelden het stadsbestuur en Van Ruytenburch sr. de kosten en stond er vanaf 1613 een eenvoudige klapbrug. Het westen en oosten van Vlaardingen waren niet langer door water gescheiden.



Gravure uit 1744 (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer PRVL0117)

Wil je meer weten over zijn zoon, Wilhem van Ruytenburch, let dan goed op het water bij het Buizengat en scan de QR-code die bij de gele Drijvende Kracht hoort!

Loop nu richting de toren die er in Vlaardingen voor zorgde dat er water uit de kraan kwam en er minder mensen ziek werden.



Water als levensmiddel – De laatste watertoren

Je staat hier voor de laatste watertoren, ooit een belangrijk onderdeel van de watervoorziening van de stad. Voordat de watertorens in Vlaardingen gebouwd werden, bood de stad vanaf 1871 al gratis gezuiverd drinkwater aan. Veel Vlaardingers bleven echter gebruikmaken van de oude waterpompen. Men dacht dat het water door eb en vloed in de haven goed gezuiverd werd, maar scheikundig onderzoek wees uit dat een liter van dit water 400 milligram ontlasting bevatte. Hiernaast zaten er ook nog chloor en ammoniak in het water. Dit was één van de belangrijkste redenen dat Nederland in de 19^e eeuw veel met cholera-uitbraken te maken had.

Dit kon zo niet langer en daarom werd in 1885 de NV Vlaardingsche Waterleiding-Maatschappij opgericht. Deze stond vlakbij de Koningin Wilhelminahaven, met als toegangsweg de toepasselijke Waterleidingstraat, gelegen op het eerder bezochte Eiland Van Speyk. Hier verrees de eerste Vlaardingse Watertoren. De tweede watertoren stond van 1895-1956 op de huidige parkeerplaats achter de Stadsgehoorzaal en jij staat hier nu bij de derde Vlaardingse watertoren.



v.l.n.r. watertoren 1 (1885) en watertoren 2 (1895)
Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer T607-017-9GF en T155-031-2

Deze watertoren zorgde ervoor dat de waterdruk van het leidingnet constant bleef, anders ging de kraan lekken of kwam er zelfs helemaal geen water uit. Deze toren is inmiddels al veertig jaar buiten dienst. Tegenwoordig wordt de waterdruk vaak geregeld door pompen. Bij een stroomstoring kan hierdoor echter de waterdruk verdwijnen, wat bij een watertoren niet gebeurt. Nu zit in deze toren een horecagelegenheid.

Loop nu langs de watertoren en richting het Buizengat, een innovatie die ervoor zorgde dat Vlaardingen konden blijven uitvaren om te vissen.



Watertekort? – Het Buyssche Gadt

Je staat hier voor het Buizengat, een cruciaal onderdeel van de haven. Oorspronkelijk droeg dit water een heel andere naam, namelijk het Spuiwater. Het Spuiwater werd aangelegd in de 15^e eeuw om de Oude Haven te kunnen spuien, want er was gek genoeg te weinig water. Tot dan toe was de strijd altijd tegen te veel water geweest, maar de haven dreigde dicht te slibben en te verlanden, dit was een grote bedreiging voor een visserijstad als Vlaardingen. Er werd een slimme oplossing bedacht: de aanleg van het Spuiwater. Bij hoogwater liet men het Spuiwater vollopen en sloot men de sluisdeuren van zowel het spui en de Vlaardingervaart. Bij laag water werden dan de sluisdeuren zo snel mogelijk geopend zodat het water met grote snelheid door de haven stroomde om het slib weg te spoelen.

De naam Buizengat ontstond in 1610 toen de sluisdeur werd vervangen door een breder model. Het doorspuien werd namelijk belemmerd door de schepen ('buizen') die in de haven lagen. Deze schepen konden door de nieuwe sluisdeur het spuiwater in en daar worden opgelegd. Hierdoor kreeg het Spuiwater in de volksmond de benaming 'het Buyssche Gadt'. Deze naam is voor het eerst terug te vinden in archiefstukken uit 1698.



Binnenhaven.

Vlaardingen

Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer T415-037-1

Loop nu richting de brug die naar de overkant van het Buizengat leidt, waar voor de Duitse Kriegsmarine tijdens de Tweede Wereldoorlog schepen werd omgebouwd.



Het bouwen van (oorlogs)schepen – Spuibrug

Je staat nu op de spuibrug, de plek waar vroeger de spuisluis zat. Aan de kades van het Buizengat en de Oude Haven waren scheepswerven gevestigd. Hier werden de buizen gemaakt of gerepareerd. Verder zie je als je richting de Oude Haven kijkt een schuine kade en een kraan die belangrijk waren voor het te water laten van een schip. Hiernaast herinneren de nieuwe huizen in de stijl van oude havengebouwen en in straatnamen als Werf van Pronk en Werf de Hoop aan het vroegere drukke scheepsbouwverleden van de stad Vlaardingen.



Een van de vele scheepswerkplaatsen (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer T415-100)

Tijdens de Tweede Wereldoorlog nam de Duitse bezetter deze scheepswerven en de schepen in gebruik voor de oorlogsmachine. Loggers werden omgebouwd tot oorlogsschepen. Na de oorlog kregen sommige vissers hun schepen of wat er nog van over was terug, als deze ten minste niet vergaan waren.



Foto's uit de Tweede Wereldoorlog (Collectie Maurice Laarman)

Loop nu richting de zogenoemde Vlaardinger Driesluizen.



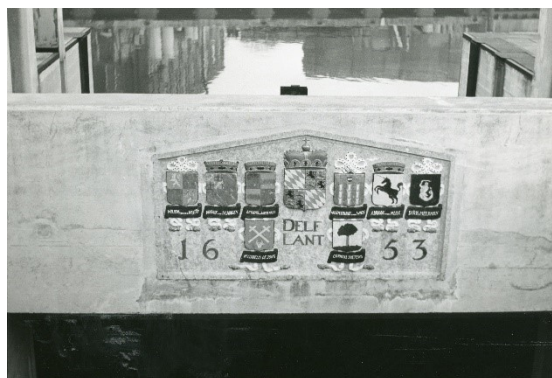
De verbinding met het achterland – Vlaardinger Driesluizen

Je staat hier boven op de Vlaardinger Driessluizen, die de Oude Haven met de Vlaardingervaart verbindt. En deze verbindt de stad dan weer met het achterland zoals Delft, Den Haag en het Westland. De naam is opvallend, want het is nu één sluis, die in 1959 de drie eerdere sluisen verving. De Schipluidersluis en Rijswijkersluis dienden voor het lozen en inlaten van water en de Vlaardingersluis was bedoeld voor het doorlaten van de scheepvaart.



Gravure van de sluisen (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer PRVL0452)

Bij de vernieuwing van de oude sluisen in 1639 en 1653 zijn wapenstenen aangebracht, die bewaard zijn en in deze nieuwe sluis zijn ingemetseld. Aan de kant van de Oude Haven zit de steen uit 1639 met daarop het wapen van het Hoogheemraadschap van Delfland met keizerskroon, rijksappel en kruis, waarbij het schild wordt vastgehouden door een dubbelkoppige adelaar, met verder de namen en de wapens van de hoogheemraden. Aan de kant van de Vlaardingervaart is hetzelfde afgebeeld maar dan zonder schildhouder. Daarnaast staan hier de wapens en schilden van de hoogheemraden.



Gedenksteen op de Vlaardinger Driessluizen (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer T292-007)

De sluis is voornamelijk bedoeld voor de pleziervaart. In 1999 werd de sluis zelf bedienbaar gemaakt door middel van een muntautomaat en sinds 2016 wordt de sluis bediend vanuit het havenkantoor van de Gemeente Vlaardingen.

Loop nu richting de kerk voor je. Een kerk die gezonken is.



De gezonken kerk – De St. Joannes de Dooperkerk

Je staat hier voor de toren van de St. Joannes de Dooperkerk, het overblijfsel van een kerk die begon te zinken.

In 1867 werd besloten een rooms-katholieke kerk te bouwen. Een jaar later werd de eerste steen gelegd en nog een jaar later, op 19 oktober 1869, was de kerk klaar en werd deze plechtig gewijd door bisschop Wilmer. De kerk is ontworpen door Pierre Cuypers, de man die ook het Rijksmuseum en het Centraal Station van Amsterdam heeft gebouwd.



Foto St. Joannes de Dooperkerk voor afbraak (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer T204-218)

Maar de fundering bleek erg slecht en in 1875 begon de vloer al te verzakken. De driekwart eeuw die volgde, stond in het teken van restaureren en repareren. In 1945 bleken er zulke grote scheuren te zijn ontstaan in het gewelf van de kerk (het bolvormige plafond van de kerk), dat werd besloten het gebouw goed onder handen te nemen. Er moest grondig gerestaureerd worden en de fundering onder de kerk moest verstevigd worden, wat wel 100.000 gulden kostte. Het mocht echter niet baten, want na een paar jaar ontstonden er weer scheuren. Toen in 1953 na de Watersnoodramp de grondwaterspiegel door het Hoogheemraadschap van Delfland werd verlaagd, verzakte de kerk zo ernstig dat werd geadviseerd het gebouw te slopen. Op 25 maart 1956 werd de laatste mis gehouden en de sloop startte in oktober van datzelfde jaar. Kerken zijn vaak een lang leven beschoren, maar deze kerk werd slechts 87 jaar.

De toren die eerst ook op de nominatie stond om gesloopt te worden, mocht echter wel blijven staan, omdat deze wel goed gefundeerd op de dijk staat. Nu dient de toren als stilteruimte.



Gemeente Vlaardingen



Foto gedurende de afbraak (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer T228-061)

Loop nu verder richting een (gedempte) sloot met een bijzonder verhaal.



Haring en bier! – Gedempte Biersloot

Naast haring is ook bier een belangrijke pijler van de Vlaardingse geschiedenis. Je loopt hier op de Gedempte Biersloot, want hier liep namelijk vroeger de biersloot. Tot 1893 was dit een vertakking van de Vlaardingervaart. Biersloot is natuurlijk een rare naam voor een sloot, maar het verhaal erachter verklaart veel. In de 16^e eeuw was in Vlaardingen al een brouwerij gevestigd, namelijk de brouwerij van Hans die Cuyper. Hij gebruikte het water uit deze sloot om zijn bier te brouwen. Hiernaast werd de sloot ook gebruikt om het bier te vervoeren naar de klanten.

Niet alles ging van een leien dakje, want er was gesteggel over de brouwerij in Vlaardingen. In 1544 was er een juridische strijd tussen de 'Grote Steden' (Dordrecht, Haarlem, Delft, Leiden, Amsterdam en Gouda) en Vlaardingen. De grote steden vonden namelijk dat Vlaardingen geen brouwerij mocht hebben, want zij zou geen stad zijn. Hans de Cuyper won deze zaak, want Vlaardingen had in 1273 wel degelijk stadsrechten gekregen. Hij kon dus door met zijn brouwerij.

Loop nu een stuk door richting de oorsprong van de stad Vlaardingen, namelijk de terp met de Grote Kerk.



Drijvende doodskisten – De terp en het ‘Gat in de Markt’

Gemeente Vlaardingen

Je staat hier op de terp, tussen de Grote Kerk en het voormalige zogenoemde ‘Gat in de Markt’. Met een omvang van circa 200 bij 250 meter is het de grootste middeleeuwse terp van West-Nederland. Kun je je voorstellen dat je hier duizend jaar geleden vlak naast het water stond?



Verbeelding van Vlaardingen rond 1018 (Collectie Stadsarchief Vlaardingen, inventarisnummer Hi5198GF)

De terp met daarop de kerk is goed herkenbaar op deze afbeelding, een beredeneerde reconstructie van hoe het gebied rond de huidige Markt er destijds uitgezien moet hebben. Op deze terp werden de overledenen begraven in kuilen en kisten, waarvan sommige waren gemaakt van gesloopte schepen, waaronder Vikingschepen. Een enkeling kreeg zijn laatste rustplaats in een uitgeholde boomstam. Het water spoelde echter met enige regelmaat een deel van de terp weg waardoor ‘dooden die daer eertijds begraven zijn in uijtgehouden boomen’, zijn weggedreven.

Toch waren niet alle doodskisten weggespoeld. Een deel werd in 2002 namelijk ontdekt toen het toenmalige ‘Gat in de Markt’, herkenbaar aan de gevelsteen naast de deur van Markt 31, bebouwd zou gaan worden. Deze kisten dateerden van circa 1000-1050. De gevonden skeletten werden onderzocht en in 2006 werd er een DNA-onderzoek gestart om te kijken of er nog mensen rondliepen die verwant waren aan deze middeleeuwers. De kans was uiterst klein, maar in 2007 werd er dankzij het DNA in de kiezen van de begravenen een match gevonden met Eduard Zuiderent, heel toevallig een tandarts in ruste. De gevelsteen, net als de in de tegels verwerkte DNA-streng, herinnert aan dit bijzondere moment.



Eduard Zuiderent in 2007 met de schedel van zijn 1.000 jaar oude familielid



Gemeente Vlaardingen

Uit nader onderzoek aan het botmateriaal bleek dat een deel van deze Vlaardingers van elders afkomstig was, waaronder uit Engeland.

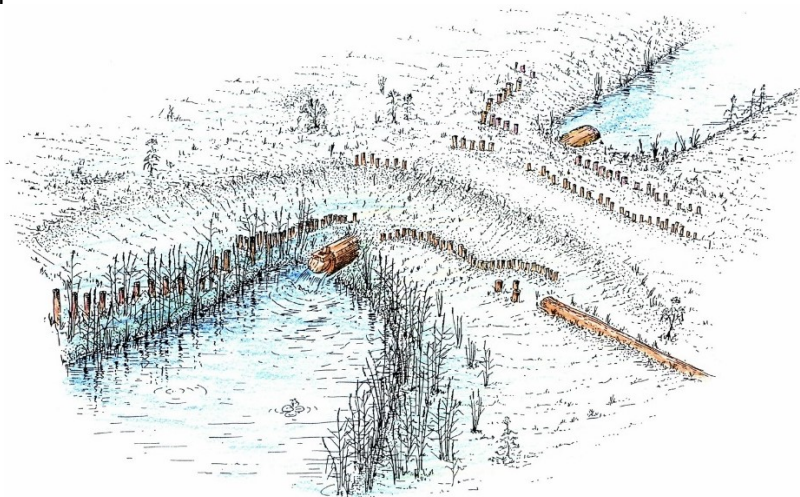
Loop nu verder richting het eindpunt van deze wandeling, het Museum Vlaardingen.



Eindpunt wandeling – Museum Vlaardingen

Gemeente Vlaardingen

Je staat nu voor Museum Vlaardingen. Een aantal van de verhalen dat je onderweg hebt gelezen, is verder te beleven in dit museum. Hier liggen bijvoorbeeld een niet weggedreven doods-kist uit het zogenoemde 'Gat in de Markt' en de grootste prehistorische kano van Nederland (circa 683 voor Chr.) En ook ligt in het museum de oudst gevonden klepduiker van West-Europa:



Deze klepduiker werd gevonden in 1994 bij archeologisch onderzoek op het bedrijventerrein Hoogstad. Tijdens dit onderzoek kwamen ook veel stukken aardewerk, botten en houten voorwerpen aan het licht.

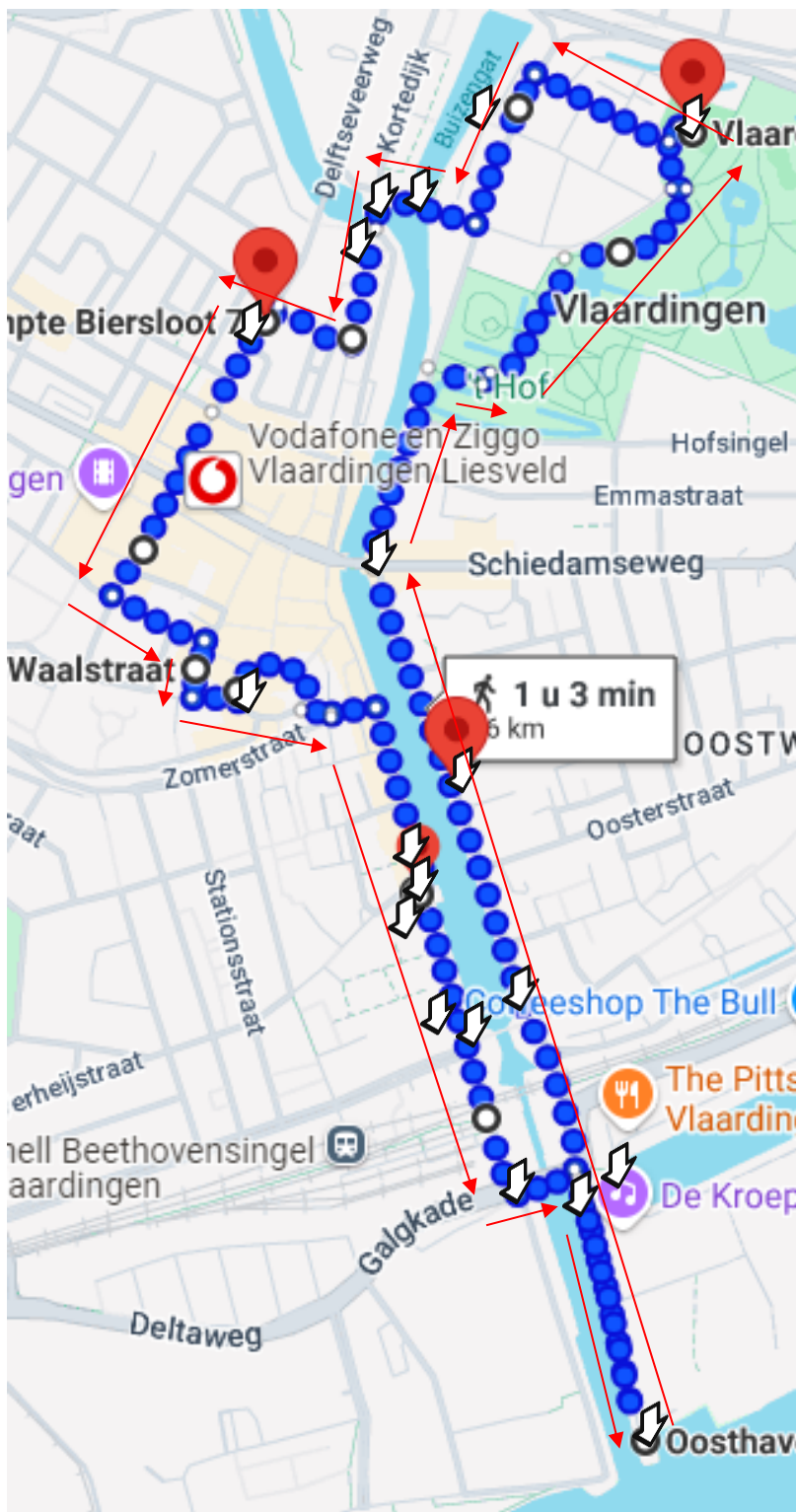
Dit waterstaatkundige werkje dateert van 70-125 na Christus. Ondanks zijn ouderdom is dit een hoogstandje wat betreft watermanagement. Deze klepduiker bestond uit twee uitgeholde boomstammen en een klep die ervoor zorgde dat het water slechts één kant op kon stromen. Was het water in de rivier laag en in het achterland hoog, dan stroomde het water uit het achterland de rivier in. Andersom kon niet, omdat de klep dan werd dichtgehouden door de druk van het water. Zo beheerste men toen al het waterpeil.

De klepduiker is te bewonderen in dit museum vol met nog veel meer historische objecten uit Vlaardingen.

Dit was de laatste stop van de Historische Stadswandeling Water. Je bent in vogelvlucht door de geschiedenis van Vlaardingen gelopen aan de hand van het thema WATER, maar dit verhaal is nog niet af. Water en Vlaardingen zullen immers altijd aan elkaar verbonden blijven!



Kaart centrum





Route in meer detail:

Gemeente Vlaardingen

https://www.google.nl/maps/dir/Museum+Vlaardingen/51.9000079,4.349149/51.9069435,4.3459035/51.913972,4.3499873/51.9119555,4.3425948/51.9082491,4.3414051/51.9058724,4.3452371/@51.9036406,4.3444585,738m/data=!3m1!1e3!4m5!4m53!1m10!1m1!1s0x47c44af3341826a3:0x1f0cdd0961b026ed!2m2!1d4.3452596!2d51.9058299!3m4!1m2!1d4.3464545!2d51.9034459!3s0x47c44a8b4394ee07:0x2097cb0031b3146f!1m0!1m5!3m4!1m2!1d4.3473876!2d51.9120801!3s0x47c44a92d9ee104f:0x6051e158431488d6!1m15!3m4!1m2!1d4.3469695!2d51.9142351!3s0x47c44a93527ff473:0xfa2129d97084d7d2!3m4!1m2!1d4.3467893!2d51.9140042!3s0x47c44a93527ff473:0xfa2129d97084d7d2!3m4!1m2!1d4.3440811!2d51.911849!3s0x47c44aed1aacf3bf:0xfa93bdb87beaf531!1m5!3m4!1m2!1d4.3404814!2d51.9095285!3s0x47c44af208955abb:0xcc36cde270556ca!1m10!3m4!1m2!1d4.3421648!2d51.9079999!3s0x47c44af25963c101:0x1b75b621b628d706!3m4!1m2!1d4.3431569!2d51.9082138!3s0x47c44af2f4377bcd:0x69a952eacfe0f693!1m0!3e2!5m1!1e1?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MDQyMC4wIjKXMDSoASAFQAw%3D%3D