

AVW Vakpers/BV  
AW

**HISTORISCHE VERENIGING CAPELLE AAN DEN IJSSEL**

Secretariaat: Postbus 136, 2900 AC Capelle aan den IJssel

Redactieadres: Atlanta 2, 2903 PH Capelle aan den IJssel

**HVC**

**Nieuwsbrief**

Jaargang 16, nummer 3, najaar 2002



**HVC**

**HISTORISCHE VERENIGING CAPELLE AAN DEN IJSSEL**

## HVC Nieuwsbrief

De HVC Nieuwsbrief wordt uitgegeven door de Historische Vereniging  
Capelle aan den IJssel en verschijnt vier maal per jaar.  
Leden van de Historische Vereniging Capelle aan den IJssel  
ontvangen de nieuwsbrief gratis.  
De contributie van de vereniging bedraagt € 11,50 per jaar;  
voor 65-plus leden en CJP-leden bedraagt de contributie € 7,00 per jaar.

**Redactie**  
Paul Weyling

### Inhoud

1.	Uitnodiging voor de leden.	pag. 50
2.	Het verhaal bij de omslag, door Paul Weyling.	pag. 50
3.	Programma Open Monumentendag 2002.	pag. 51
4.	Capelle Trade Centre, door Paul Weyling.	pag. 54
5.	t' Zandrak, van zelling naar woonhaven, door Paul Weyling.	pag. 57
6.	Houtvlotterbaas Meindert Seinstra, door Wil van Kooij-Seinstra.	pag. 59
7.	Een revolutie zonder kanonschoten, door Frans N. van Es.	pag. 63
8.	De werf, door Paul Weyling	pag. 65
9.	De VOC en de bouwheer het laatste Slot, door Paul Weyling.	pag. 68
10.	Van Algemeen Rijksarchief naar Nationaal Archief.	pag. 69
11.	Hollandsche IJsselsteen 2002.	pag. 70
12.	Anjercollecte 2002	pag. 70
13.	Uitnodiging lezing drs. M.C. van Trierum.	pag. 70
14.	Van vroeger en onbekend, door Paul Weyling.	pag. 71
15.	Expositie Koopmansgeest en Vakmanschap.	pag. 72

### Lijst van bestuursleden en adviseurs

M. Beugeling	voorzitter	010-4515703
P.J.C. Weyling	2e voorzitter/PR	010-4501219
R. van Boven	secretaris	010-2799451
Mevrouw A. Swets	penningmeester	010-4506883
C. van Beusekom	beheerder musea	010-4422440
T. Verkaik	depothouder	010-4519552
C. van Maanen	2e depothouder	010-4581198
J. de Gier	lid	010-4504845
A.M. den Boer	adviseur	0180-314870
P. van der Vaart	adviseur	010-4506650
Mevrouw A. van den Bremen	adviseur	010-2849548

### Bij de omslag:

*Deel van een aquarel van Henri Kappers:  
Groenteboer Zeger de Vogel voor zijn huis en schuur, Bermweg 25 (zie pag 50)*

## UITNODIGING VOOR DE LEDEN

Zaterdag 14 september 2002 zal om 10.00 uur in de Hervormde Dorpskerk, Kerklaan 1, Capelle aan den IJssel, officieel een start worden



gemaakt met de Capelse Kunstmarkt, de Cultuurprom en de Open Monumentendag. Het startsein wordt gegeven door Aart-Jan Moerkerke, loco-burgemeester en wethouder veiligheid, handhaving en communicatie.

Het Christelijk Gemengd koor Capelle o.l.v. Ad de Joode, begeleid door organist Cees van der Slik, drie liederen ten gehore brengen, waaronder het 'Lied van Capelle'.

Uw aanwezigheid bij deze opening wordt zeer op prijs gesteld. De koffie staat klaar vanaf 9.30 uur.

*Cultuurprom.*

*Gemeente Capelle aan den IJssel.*

*Het Nut-Capelle.*

*Historische Vereniging Capelle aan den IJssel.*

*Nederlands Hervormde Gemeente Dorp/Middelwatering.*

*Werkgroep Open Monumentendag.*

## HET VERHAAL BIJ DE OMSLAG

De omslag wordt gesierd door een fragment van een aquarel gemaakt door Henri Kappers. Het betreft groenteboer Zeger Anton de Vogel (1914-1971) voor zijn huis en schuur aan de Bermweg 25 in Capelle-Schenkel. Zeger de Vogel handelde tussen ± 1935 en 1959 in groente en fruit dat werd ingekocht op de groentemarkt aan het Noordplein in Rotterdam. Ook werd groente betrokken van tuinderijen in Capelle, vooral van die aan de 's Gravenweg. Dagelijks trok Zeger naar een wijd verspreide klantenkring in Capelle aan den IJssel en Rotterdam-Kralingen. Hij begon met zijn handel, vanuit een schuur achter de sigarenwinkel van zijn zus Mien de Vogel, aan de Kanaalweg. Eerst werden de klanten bezocht met een handkar. In de oorlog kwam er een paard en wagen. Het paard werd gestald in de schuur naast het huis aan de Bermweg. Er was ook een stukje land achter de schuur, daar waar nu de Groen van Prinstererschool staat en de Ericastraat is. Hier kon het paard lopen en grazen. Rond 1955 werd bij garagebedrijf Harkse in het Zwaanshals in Rotterdam een driewieler van het merk Tempo aangeschaft. Later werd deze vervangen door een kleine vrachtwagen van hetzelfde merk. Rond 1959 moest, noodgedwongen door ziekte, met de groente-handel worden gestopt.

*Paul Weyling*



## OPEN MONUMENTENDAG, CAPELSE KUNSTMARKT EN CULTUURPROM, ZATERDAG 14 SEPTEMBER 2002

Zaterdag 14 september 2002, van 10 tot 16 uur, organiseert de Historische Vereniging Capelle aan den IJssel (HVC) samen met de gemeente voor de 16e keer Open Monumentendag. Het landelijk thema dit jaar is 'Koopmansgeest, monumenten van de handel'. Het Nut-Capelle organiseert diezelfde dag in de oude dorpskern voor de 32e keer de Capelse Kunstmarkt, op het Stadsplein wordt voor de 3e maal de CultuurProm gehouden.

Het Nut, CultuurProm en HVC starten om 10.00 uur gezamenlijk deze dag in de Dorpskerk aan de Kerklaan. Een dag boordevol cultuur en activiteiten. Het startsein wordt gegeven door Aart-Jan Moerkerke, loco-burgemeester en wethouder veiligheid, handhaving en communicatie. Het Christelijk Gemengd Koor Capelle zal o.l.v. Ad de Joode en op het orgel begeleid door Cees van der Slik, het 'Lied van Capelle' en twee andere liederen ten gehore brengen.

Het Historisch Museum, gevestigd in het gemaal Jan Anne Beijerinck aan de Bermweg 13 in de wijk Schenkel fungeert die dag als informatiepunt voor de Monumentendag-activiteiten. Hier kunt u terecht voor folders, het Monumentendag Magazine 2002 en inlichtingen. Het museum is bereikbaar onder telefoonnummer 010-4500080.

## Programma Open Monumentendag 2002

### Dief- en duifhuisje

Het Dief- en duifhuisje dateert uit de 17e eeuw en is samen met de nabij gelegen slotgrachten het enige dat nog herinnert aan het laatste Slot van Capelle. In deze oude gevangenis, het kleinste museum van Nederland, heeft de Historische Vereniging Capelle aan den IJssel een foto-expositie ingericht met als titel 'De historie van Capelsche voetbalverenigingen'. De expositie geeft een beeld van de geschiedenis van de voetbalverenigingen Capelle Kralingseveer Combinatie (CKC, 1928), Capelle (1930) en Zwervers (1930) tussen de jaren 1928 en 1970. Daarnaast zijn er ook andere voetbalzaken uit die periode te zien. Adres: Rozenburcht (nabij het gelijknamige verzorgingshuis), wijk Middelwatering.



*Foto: J. de Gier*

### Gemaal Jan Anne Beijerinck

Het in 1868 gebouwde gemaal Jan Anne Beijerinck heeft vanaf 1869 uitstekend zijn werk gedaan, eerst bij de droogmaking en daarna voor de waterhuishouding in de Polder Prins Alexander. In 1990, na de in bedrijfstelling van een nieuw gemaal in Nieuwerkerk aan den IJssel, is het Beijerinckgemaal buiten dienst gesteld. Het oorspronkelijke stoomgemaal heeft een bijzonder architectuur en is nu het oudst nog werkend elektrisch bediend gemaal in Nederland. De elektrische installatie, pompen en motoren uit 1927 zijn inmiddels zeldzaam geworden. Het gemaal kan nog steeds dienst doen als noodbemaling en is door de provincie Zuid-Holland aangemerkt als provinciaal monument. Dankzij de mede-

werking van het Hoogheemraadschap van Schieland zal het gemaal op deze Open Monumentendag in bedrijf worden gesteld.

Adres: Bermweg 13/15, Capelle-Schenkel, achter de Akkerwinde, nabij metrostation Schenkel.



### Historisch Museum

In het Historisch Museum, gevestigd in het voormalig ketelhuis van het gemaal Jan Anne Beijerinck, is door de Historische Vereniging Capelle aan den IJssel een expositie ingericht met als titel 'Koopmansgeest en Vakmanschap'. De expositie staat in het teken van 'Handel' door de eeuwen heen en die van Capelle aan den IJssel in het bijzonder. Aandacht wordt vooral geschonken aan de Gouden Eeuw, de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), de Industriële revolutie in ons land, de industrie langs de Hollandsche IJssel en de detail- en straathandel in Capelle. Ook de pre-historie, de Romeinen, de groeiende handel overzee, de zeevaart en de ontwikkelingen na de 2e Wereldoorlog komen aan bod.

Adres: Bermweg 13, Capelle-Schenkel, achter de Akkerwinde nabij metrostation Schenkel.

### Dorpskerk

In de oude dorpskern domineert al meer dan 400 jaar de Dorpskerk uit 1593 van de Nederlands Hervormde Gemeente. De kerk bestaat uit een éénbeukig schip en een smaller vijfzijdig gesloten koor (1665), overdekt door tongewelven met trekbalen. In het schitterende interieur is onder meer de 17e eeuwse eikenhouten preekstoel en een Tien-Geboden-bord met omlijstingen en fronton uit 1656 te bewonderen. De toren is van 1806. De gehele dag zal door de organisten Cees van der Slik, Anton den Braber en Wiggert Pols op het prachtige Van Dam-orgel uit 1904 worden gespeeld. In het koor van de kerk is door de Historische Vereniging Capelle aan den IJssel een foto-expositie ingericht met als thema 'Begraven Verleden'. Adres: Kerklaan 1, Capelle-Dorp, Middelwatering.

### Regentenkamer

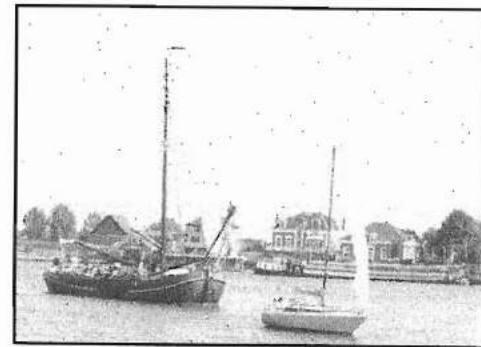
De regentenkamer in de Van Cappellenstichting aan de Dorpsstraat 164 is dit jaar niet opengesteld. In afwachting van de restauratie van het pand is de inventaris van de ruim 100 jaar oude regentenkamer elders opgeslagen.

### Rondvaart met drie oude zeilschepen

Vanaf de aanlegsteiger tegenover het veerhuis aan de Dorpsstraat 199/201, even voorbij de Dorpskerk, kan een rondvaart worden gemaakt op de Hollandsche IJssel met 3 oude zeilschepen, te weten:

'De drie Gebroeders' is gebouwd in 1906 te Sappemeer en één van de grootste Groninger tjalken. Het schip voer vroeger ook op de Waddenzee, zelfs tot aan Denemarken toe. Het is een zeer zwaar gebouwd schip met een gaffeltuig maar

ook voorzien van een ra (dwarstuig). Platbodems hebben dit normaliter niet maar omdat het schip vaak op groot water zeilde was een ra-zeil uitermate geschikt om lage stukken voor de wind te varen. Het schip is vorig jaar uit de chartervaart gehaald en door de huidige eigenaar geheel gerestaureerd. De afmetingen van het schip zijn ± 25 x 5 meter.



De 'Willy', is een Zeeuwse klipper uit 1908. Het schip heeft voornamelijk suikerbieten en aardappelen gevaren in Zeeland en Zuid-Holland. Later heeft het ook zand en grind vervoerd. Het schip is door de eigenaar geheel verbouwd en dient als woning voor zijn gezin. Buitenom is vorig jaar een zeer grote restauratie afgerond. Het hele schip is toen gestraald en van een nieuwe verflaag voorzien. Daarnaast is er veel ijzerwerk vervangen en een nieuwe roef op geplaatst.

foto: J. de Gier

De unieke paviljoenschuit 'Zeldenrust' is een tjalk die in 1914 op de werf van Van Duijvendijk in Krimpen aan den IJssel werd gebouwd. Tot 1974 heeft het schip de Hollandse binnenwateren bevaren als zandschip, onder een lengte van bijna 23 meter en een breedte van 4,85 meter. Het behoort tot een van de grootste en snelste schuiten die de IJsselmannen hebben gevaren. Het zeiloppervlak is 188 m<sup>2</sup>, opgebouwd uit een grootzeil, fok en kluiver. De waterverplaatsing is 50 kubieke meter.

*Vanwege de aansprakelijkheid kunnen kinderen, jonger dan 12 jaar, slechts onder begeleiding van volwassenen een vaartocht maken.*

### Samenwerking met Krimpen aan den IJssel.

Dankzij samenwerking met de gemeente Krimpen aan den IJssel kunnen de historische schepen tijdens de rondvaart aanleggen aan de andere IJsseloever, vlakbij de molen De Schelvenaer. Vanaf de aanlegsteiger bij de molen is het 5 à 10 minuten lopen naar het Streekmuseum Crimpenerhof. Het museum is gevestigd aan de IJsseldijk 312 in een 17e eeuwse Saksische Hallenhuisboerderij. Er is een collectie ondergebracht, die een beeld geeft van het wonen en werken op het platteland in de Krimpenerwaard. Daarnaast is er de expositie 'Wereld voor waaiers'. Verder is de touwbaan open, zijn er Oudhollandse spelletjes en is er bijzondere aandacht voor het winkeltje. 's Middags is er levende accordeonmuziek. De Historisch Kring heeft een fietstocht uitgezet langs voormalige winkels in Krimpen.

*De Werkgroep Open Monumentendag:  
Cees van Beusekom, Jaap de Gier,  
John Kuiper, Hen Lagerweij  
en Paul Weyling.*

## BEDRIJVENPARK 'CAPELLE TRADE CENTRE', EEN HISTORISCHE LOCATIE.



Fotoreproductie: J. de Gier

de Hoofdweg, Schollevaarse Dreef, Rijksweg 20 en de gemeentegrens met Nieuwerkerk aan den IJssel. Het puin van de gebouwen werd gebruikt als ondergrond voor de wegen op het terrein, dat werd opgehoogd met ruim 160.000 kuub van elders aangevoerd zand. Het ruim 10 hectare grote bedrijvenpark zal eind 2005, in een twintigtal bedrijfspanden, ongeveer veertig bedrijven tellen. Niets herinnert dan meer aan de vorige bestemming van het terrein. Vergeten worden de Ichtus en Meerhorst echter niet helemaal, twee nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen zullen er naar worden vernoemd. De opening van 'Capelle Trade Centre' is aanleiding om kort stil te staan bij de historie van het terrein, dat in de loop der eeuwen meerdere metamorfoses heeft ondergaan.

### Een beetje geschiedenis...

Door de drooglegging van het plassen gebied ten noorden van Capelle aan den IJssel is rond 1872 de Polder Prins Alexander gevormd. Een uniek natuurgebied, geleidelijk aan ontstaan door het vier eeuwen lang steken en baggeren van turf, ging hiermee verloren. Midden in die plassen, iets ten noorden van 'Capelle Trade Centre', lag het Schollevaarseiland. Het eiland was het overgebleven deel van de afgegraven IJsselmeerpolder, een polder die is ontstaan in 1634 na de drooglegging van het IJsselmeer. Dit meer was een van de weinige natuurlijke plassen in het gebied en heeft ooit in verbinding gestaan met een zijtak van de Hollandsche IJssel. Het Schollevaarseiland was voor de drooglegging van de Polder Prins Alexander een in binnen- en buitenland bekend vogeleiland met o.a. veel reigers, lepelaars en aalscholvers. Het door riet omgeven eiland werd in de volksmond het Reigersbosch genoemd. Betreden kon alleen via de boerderij van de pachter, die op de punt van het eiland stond. Studenten, wetenschappers en vogelliefhebbers maakten excursies naar het Schollevaarseiland, waarbij jagers en vissers uit de omtrek optraden als gids en roeier.

De plaats waar het bedrijvenpark 'Capelle Trade Centre' is gebouwd ligt in de Polder Prins Alexander, voor de verstedelijking de laagste polder in Nederland. De eerste percelen grond werden hier in 1874 verkocht. De Hoofdweg, toen een smalle onverharde weg, werd eind 1873 opgeleverd. Veel boeren en tuinders begonnen een bedrijf in de nieuwe, kale en onherbergzame polder, die tot in de vijftiger jaren van de vorige eeuw voornamelijk agrarisch bleef en nu bijna volledig is volgebouwd.

Het terrein van 'Capelle Trade Centre' was eerder eigendom van veehouder Horree en de Capelse Verpleeghuizen. Boer Horree verkocht in 1958, wegens het beëindigen van zijn veehouderij, het stuk grond van ruim 11 hectare voor f 0,50 per m<sup>2</sup> aan de gemeente Capelle aan den IJssel. Burgemeester J. van Dijk wilde van het terrein een vuilstortplaats maken. Om dit mogelijk te maken moest het worden verdiept. Met de afgegraven grond konden dan een aantal bouwlocaties in Capelle bouwrijp worden gemaakt. Het terrein bleek echter uit heel veel slechte veengrond te bestaan, te nat om te kunnen worden afgegraven. Ook was de grond niet geschikt om te worden gebruikt voor het ophogen van bouwlocaties. Het realiseren van een vuilstortplaats was door dit alles van de baan.

Als nieuwe bestemming voor het terrein werd voorgesteld er een tehuis voor geestelijk gestoorde bejaarden te bouwen. Burgemeester Van Dijk nam hier het initiatief voor. Op 19 februari 1960 werd de 'Stichting voor verpleging van geestelijk gestoorde bejaarden' opgericht, die op 1 mei 1969 een fusie aanging met de 'Stichting voor verpleging van langdurig zieken'. Samen ging men in 1964 verder onder de naam 'Stichting Capelse Verpleeginrichtingen', later 'Stichting Capelse Verpleeghuizen' genoemd. Het aangekochte stuk land was niet voldoende. Het werd daarom uitgebreid met de naastgelegen weilanden tot een perceel van 15½ ha groot. Het terrein aan de Hoofdweg liep door tot voorbij de huidige Rijksweg A20. Er werd besloten, met uitzondering van het zusterhuis dat zes verdiepingen ging tellen, alleen gelijkvloers te bouwen. De grootte van het terrein liet deze luxe toe. Daarnaast waren er plannen om hier een verpleeghuis te bouwen voor langdurig lichamelijk zieken.

In 1963 begon men alvast met het aanleggen van een tuin. Zo'n 70% van het terrein werd als zodanig ingericht en beplant met bomen en struiken. Er ontstond in de loop der jaren een park waar patiënten en personeel konden wandelen en recreëren. Voor het personeel kwam er zelfs een klein zwembad. Het park ontwikkelde zich tot een fraai natuurgebied waar vele soorten vogels zich thuis voelden. Het werd zelfs regelmatig bezocht door twee herten. Op 15 mei 1964 werd de eerste paal geslagen voor het tehuis voor geestelijk gestoorde bejaarden. Bijna 3 jaar later, op 20 februari 1967, werden de eerste patiënten opgenomen. Het tehuis kreeg de naam 'Ichtus' (Grieks voor vis). De officiële opening vond plaats op 18 oktober 1967 door mevrouw Mr. C.A. de Ruijter-de Zeeuw, lid van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Prinses Margriet, die eigenlijk voor de opening was gevraagd, moest verstek laten gaan vanwege de geboorte van haar zoon Maurits. Later, op 26 juni 1968, maakte zij tijdens een werkbezoek een rondgang door het gebouw.

De uitbreiding met een tehuis voor langdurig lichamelijk zieken was eigenlijk achter de Ichtus-gebouwen gepland. Dit kon echter niet doorgaan vanwege de voorgenomen aanleg van de nieuwe Rijksweg A20. Noodgedwongen werd een deel van het terrein aan Rijkswaterstaat verkocht, inclusief een deel van het park. Het verpleeghuis moest daar-



Ichtuskliniek, 26 juni 1968  
Foto: gemeentearchief

door worden gebouwd tussen de Ichtus-gebouwen en de Schollevaartseweg, nu de Schollevaarse Dreef. Op 20 oktober 1972 werd de eerste paal geslagen. De eerste langdurig zieken konden op 5 september 1974 worden opgenomen. Op 4 oktober 1974 verrichtte commissaris der Koningin in Zuid-Holland, M. Vrolijk, de opening. De naam van het verpleeghuis, 'De Meerhorst', komt uit de omgeving. Eeuwen geleden lag hier, binnen de Wollefoffenpolder, het 80 hectare grote IJsselmeer. In genoemde polder lagen meerdere moerassen, die meerbroeken werden genoemd. Toen men in het midden van de 19e eeuw stopte met het steken en baggeren van turf bleef er temidden van de plassen een zogenaamde meerpolder over. De bodem van een 'meer'polder ligt hoger dan het omliggende land en werd bult of 'horst' genoemd. Zo kwam de bedenker tot 'De Meerhorst'.

Tot aan de bouw van Capelle-Schollevaar (eind jaren '70/eerste helft jaren '80) lag het complex van de Capelse Verpleeghuizen, midden tussen de weilanden, in een uithoek van de gemeente. De afgelegen ligging en de slechte bereikbaarheid waren er de oorzaak van dat de Stichting moeilijk aan personeel kon komen. Openbaar vervoer ontbrak geheel in de beginperiode, een groot probleem voor bezoekers en personeel. Toen na het verbreden van de Hoofdweg in 1969 de Capelse autobusonderneming Gebr. Van Gog tijdens de bezoeken een bus liet rijden, werd de bereikbaarheid voor het bezoek aanzienlijk verbeterd maar niet voor het personeel. Met de auto of fiets kwam je er ook niet gemakkelijk. Tot aan de ingebruikneming van de nieuwe Rijksweg A20 moest er vanuit Capelle via een uiterst gecompliceerde omweg naar de verpleeghuizen worden gereden.

De eerste zes jaren was er zelfs geen aansluiting op het riool. Het overtollig afvalwater werd via septic tanks op het oppervlaktewater geloosd, met als gevolg verontreinigde en stinkende sloten in de omgeving. Het Polderbestuur gelastte dan ook de Stichting hier een einde aan te maken. Om de problemen op te lossen werd er een kilometer lang persriool aangelegd naar het rioolstelsel van de gemeente Nieuwerkerk. Het riool van de buurgemeente lag aanzienlijk dichterbij dan het Capelse rioolstelsel. Deze situatie duurde voort tot 1986, toen alle aan de Hoofdweg gelegen panden op het Capelse rioolstelsel werden aangesloten.

Begin negentiger jaren waren de Ichtus/Meerhorst-gebouwen aan een ingrijpende renovatie toe. Een en ander bracht grote investeringen met zich mee. Na advies te hebben ingewonnen werd er besloten om niet te renoveren maar elders, nabij openbaar vervoer, vervangende nieuwbouw te realiseren. Een geschikte locatie werd gevonden aan de Tsjajkovskistraat in de nieuwe wijk 's Gravenland, vlakbij het metro- en busstation Capelsebrug. Hier, evenwijdig aan de Abram van Rijckevorselweg, liet de Stichting Capelse Verpleeghuizen een nieuw huis

bouwen dat de naam 'Rijckehove' kreeg. Eind 1999 werd het gebouw in gebruik genomen en de locatie Hoofdweg na 32 jaar verlaten. Van gelijkvloers naar drie verdiepingen. Van een park naar een tuin.

*Paul Weyling*

*Ichtus-Meerhorst, juni 1978*

*Foto: Gemeentearchief*



## 't ZANDRAK, VAN ZELLING NAAR WOONHAVEN.

De door velen ongewenste 'verstening' van de Hollandsche IJsseloevers gaat verder. Aan de Groenedijk, rondom de voormalige jachthaven 't Zandrak, vrijrijst een nieuwe buurt die de naam 'Woonhaven 't Zandrak' heeft gekregen. De gemoderniseerde jachthaven met 126 ligplaatsen ligt straks als alles klaar is, midden tussen 129 woningen en appartementen. De bebouwing zorgt ervoor dat de jachthaven en de rivier vanaf de dijk niet meer zichtbaar zijn. Als pleister op de wonde komt er weliswaar een openbare wandelroute langs de rivier, maar de bijzondere sfeer van dit stukje Schielands Hoge Zeedijk is volkomen verdwenen. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is er, in ieder geval vanaf de westzijde, behoorlijk op achteruitgegaan. Jammer!

### NV Ypema's Rondhouthandel.

De woonhaven 't Zandrak was ooit een zelling die behoorde bij de steenplaats 'De Kouwen Hoek'. Deze steenplaats was tot begin 20e eeuw gevestigd op het terrein van de huidige Gemeentewerf. In de zelling bezonk de klei die werd gebruikt voor het maken van de bekende ijsselsteentjes. Door de teloorgang van de ijsselsteenindustrie verloor de zelling haar functie.



*"Balkengat", jaren zestig.*

*Foto: collectie Wil van Kooij-Seinstra*

Rondhouthandelaar J. Ypema kocht in 1920 de zelling om deze te gaan gebruiken als drijvende opslag voor houten heipalen. Voor een handel in rondhout was het bezit van een houtvlothaven, ook wel palenhaven genoemd, noodzakelijk. Dit omdat de

zware en lange stammen op het land moeilijk hanteerbaar waren. Bovendien werden de houten palen over water aan- en afgevoerd. De palen kwamen in grote vloten, getrokken door een sleepboot, vanuit Duitsland de Rijn afvaren.

*Aanbrengen van verharding op de Groenedijk 1955.*

*Foto: gemeentearchief*



Later werden ze ook wel in de ruimen van binnenschepen aangevoerd. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen de stammen per schip vooral uit Zweden en Finland naar Capelle.

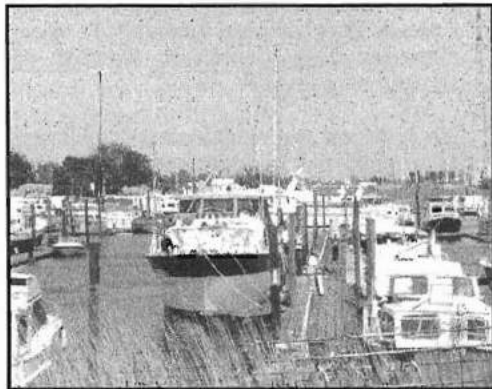
Het transport van heipalen naar de klanten ging lange tijd middels houtvloten over water. Pas na de 2e wereldoorlog gingen men over op vrachtwagens. Eerst, omdat de palenhaven nog niet bereikbaar was voor auto's, werden de palen per vlot naar de Kerkesteeg (tegenover de Dorpskerk) gevaren en daar op een vrachtwagen geladen. Later, nadat in 1955 de Groenedijk van een wegdek was voorzien, konden de

vrachtwagens van Ypema en anderen aan de palenhaven zelf laden. In 1928 werd bij het 'Balkengat', zo werd de voormalige zelling in de volksmond genoemd, een huis gebouwd. Een eenzaam huis, zo'n twee kilometer van het dorp, zonder gas, water en electriciteit en alleen bereikbaar over de tot 1955 onverharde smalle dijk. In de gevel werd een steen gemetseld met de tekst 'Op den 31e augustus 1928 is de eerste steen gelegd door Jan Willem Ijpema, oud vijf jaar'. Tot 1935 woonde hier de familie Multem, daarna de familie Seinstra die er het langst heeft gewoond.

De rondhouthandel van Ypema heeft de crisis in de jaren dertig van de vorige eeuw redelijk doorstaan. In de 2e Wereldoorlog lag de handel in palen vrijwel helemaal stil. Daarna zorgde de wederopbouw van Nederland voor een grote vraag naar heipalen. Het bedrijf kwam tot grote bloei. Om meer bedrijfsterrain te creëren werd een deel van de zelling opgespoten, een ander deel werd uitgediept om grotere schepen te kunnen ontvangen. Ook werd het kantoor van Ypema, dat aan de Zwarte Hondstraat 1 in Rotterdam was gevestigd, verlaten en vervuild voor een nieuw kantoor met woning aan het 'Balkengat'.

Door de komst van de betonnen heipalen, vanaf begin zestiger jaren, werd de vraag naar houten heipalen steeds minder. De directie, inmiddels overgenomen door drie gebroeders Ypema, moest noodgedwongen omzien naar een nieuwe functie voor de palenhaven. In 1973 werd besloten om er een jachthaven van te maken. Het 'Balkengat' lag gunstig t.o.v. het Brielse Meer, het Haringvliet, de Biesbosch en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen. De palenhaven werd uitgebreid en in eigen beheer met eigen personeel omgebouwd tot jachthaven. Bestaande vlonders werden gerepareerd en uitgebreid. Begin 1974 waren er ongeveer 80 ligplaatsen gerealiseerd, in 1976 waren het er 300 en was er zelfs een wachtlijst. Er kwam een botenlift, een winterstalling, een tankstation, een parkeerterrein, een klein restaurant en een toiletgebouw. Verder was er een winkel te vinden voor verf- en scheepsbenodigdheden, een zeilmakerij en een jachtbouwer. Kortom een echte jachthaven.

In de tweede helft van de negentiger jaren is de jachthaven gesloten. In het kader van Schoner, Mooier, Hollandsche(r) IJssel werd de oude zelling gesaneerd. De jachthaven en opstallen werden verkocht aan een projectontwikkelaar. Deze baggerde de haven uit, sloeg er damwanden en voerde vele tonnen zand aan om er luxe woningen op te bouwen.



Het havenkantoor en woning, de loodsen en het huisje waar houtvlotterbaas Meindert Seinstra met zijn gezin zo lang hebben gewoond, zijn gesloopt. Niets herinnert meer aan de oude zelling, het 'Balkengat' en de oude jachthaven.

*Paul Weyling*

*Jachthaven 't Zandrak  
Foto: gemeentearchief*

*Het volgende verhaal gaat over houtvloten en houtvlotterbaas Meindert Seinstra, een vroeger bekend Capellenaar. Het verhaal wordt verteld door zijn dochter Wil van Kooij-Seinstra die aan de Groenedijk 18, tussen de houtvlotter en de weilanden achter de dijk van de Hollandsche IJssel, een eenzame maar plezierige en onbezorgde jeugd heeft doorgebracht.*

## HOUTVLOTTERSBAAS MEINDERT SEINSTR

"Hij werd geboren op 12 september 1898 in Amsterdam. Zijn vader was Wijbe Regnerus Seinstra en zijn moeder was Elisabeth Jongkind. Vader Wijbe had een eigen houtvlotterbedrijf; hij had verschillende zonen en omdat mijn vader de jongste was, ging hij elders op zoek naar werk. Op 29 september 1920 trouwde hij met Willempje Bekker, dochter van Laurens Bekker en Willempje de Jong. Haar moeder was bij haar geboorte overleden en daarom werd zij opgevoed bij



*Familie Seinstra: v.l.n.r. dochter Wil, moeder Willempje en vader Meindert. Foto: collectie Wil van Kooij-Seinstra*

Aart en Aartje de Jong, haar grootouders. Die woonden op de zalmvisserij 'Oranje Nassau' in Pernis en daar werd ik geboren in 1933, als eerste en enig kind. In 1935 vond mijn vader werk als houtvlotterbaas in Capelle aan den IJssel en van toen af aan groeide ik op in het huisje aan de dijk bij de palenhaven, aan de Hollandsche IJssel. Ik had er een heerlijke, hoewel wat eenzame jeugd, want om het dorp te bereiken moest je een half uur lopen over een onverharde dijk. Er was alleen een karrenspoor en dat werd heel glibberig als het had geregend. Om nog maar te zwijgen van de bevroren molshopen waar je 's winters je tenen aan stootte. Onze naaste burens hadden een kippenfarm, daar krioelde het ieder voorjaar van de donzen, gele balletjes. We gingen er wel eens 'kortavonden'.

De zomers waren heerlijk. Ik speelde in het hoge gras dat aan de dijkhelling groeide en 'hielp' de maaier, Henk van Zwiene, die in Krimpen met klompen langs de deur ging. In de zomer maaide hij het hoge gras en nam het mee in jutezakken in een roeiboort naar de overkant. Ik speelde in en om het water, natuurlijk kon ik al heel jong zwemmen. Dan liep ik over de lange brug die van ons huis tussen het riet naar de haven voerde. Zo kwam ik op de loop, een planken pad op drijvende palen, dat naar de schuur leidde. Daar was ik graag. Het rook er lekker naar teer en olie en er was van alles te beleven. Het was het dagverblijf van de vlotter. Zij aten er, 's morgens om 9 uur, want ze begonnen vroeg in die tijd en om 12 uur. Ik heb nog een foto waar ze allemaal opstaan, met mij tussen hen in. Het waren geen zoetsappige kereltjes, ze waren gewend aan weer en wind en aan zwaar werk.

Soms kon je van verre de grote 'moffenvloten' al aan horen komen, dan waren ze nog maar bij Capelle en moesten ze de hele bocht nog door. Het was moeilijk manoeuvreren met zo'n log gevaarte van op elkaar gestapelde boomstammen die uit de grote Duitse wouden kwamen. Er stond een sleepboot voor en midden

op het vlot was een provisorische hut gebouwd, daar sliepen die mensen in. Rondom de hut lag het vol met lege flessen, want de nachten waren koud en een schnaps ging er altijd wel in. Wat konden die mannen schreeuwen. Alles was dan in rep in roer. De boom, die de haveningang afsloot, werd weggevoerd, onze sleepboot ging de rivier op om het vlot te helpen opduwen en iedereen rende met touwen en pikhaken heen en weer. Als dan eindelijk alles op zijn plaats lag kon er wel een stevige borrel af. En dan begon het grote werk. Het hele vlot ging stukje bij beetje uit elkaar. De kromme stammen gingen meteen opzij, goed voor brandhout. Verder werd alles door mijn vader gemeten, hele dagen stond hij voorover met zijn fit (een soort schuifmaat) in de hand. Topdikte, onderdikte, lengte, alles kwam op de paal te staan, in een soort geheimschrift, ingekerfd met een ritsijzer. Hoe die termen waren, weet ik niet meer precies: honderd en op en zoveel streep en zoveel kruis... Dan werden alle soorten bij elkaar gevaren, je zag de vlotters balanceren op de losse stammen. Onder hun laarzen hadden ze sporen gebonden, maar nog was het mij een raadsel hoe ze zich staande hielden. Het opvloten was zwaar werk, de eerste laag werd met tengels, dunne stammetjes, aan elkaar gespijkerd met enorme spijkers die in een jutezak op hun buik zaten. Spijkeren gebeurde met de achterkant van de bijl. De volgende laag was moeilijker. Aan iedere kant van het vlot stond een man, de paal werd aan de pikhaak geslagen en dichterbij getrokken. Dan ging er een touw onderdoor en door flink trekken rolde hij dan het vlot op. Zo ontstonden er vlotten van twee en soms drie lagen, die dan weer netjes uitgesorteerd, werden opgeslagen in één van de balkengaten, tot er een koper kwam. Dat ging via het hoofdkantoor in Rotterdam. Dan rinkelde de buitenbel van de telefoon en zag je mijn vader rennen naar huis. De telefoon was een houten kastje aan de muur met een slinger waar je eerst aan moest draaien. Dan meldde zich de telefoonjuffrouw, die je doorverbond. Als het onweerde, sloeg de bliksem herhaaldelijk op de bovengrondse leiding en dan maakte dat kastje een geweldig lawaai. Later kwam er een gewone telefoon. Die telefoon was overigens het enige teken van de vooruitgang dat er bij ons viel te bespeuren.

Water betrokken we uit de regenwatertank in het onderhuis, opgepompt naar de aanrecht in de grote woonkeuken. Af en toe roeide mijn vader naar de overkant voor een paar emmers leidingwater. Koken gebeurde op het grote fornuis dat ook in het onderhuis stond, op warme dagen geen



prettig karweitje. Soms gebruikte mijn moeder dus petroleumstellen, ook om de gietijzeren strijkijzers op te warmen. Maar ach heden, dan had zo'n ding gewalmd en verschenen er zwarte strepen op de witte was. Een

*Houtvlotter Arie  
Multem bezig met het  
samenstellen van een  
houtvlot.*

*Foto: collectie  
A.J.H. Multem*

stofzuiger kenden we niet; een paar maal per week veegden we de vloeren, met de ramen wijd open om vast het stof een beetje te verdrijven... 's Avonds zaten we onder het licht van de petroleumlamp, die nog van de visserij was meegekomen. Soms was hij om 9 uur leeggebrand en dan gingen we maar naar bed. Later, aan het eind van de oorlog, hadden we onze eigen stroomvoorziening, een windmolen. In de oorlog lag het hele bedrijf stil, want er werd niet gebouwd. Wel werden er vele palen gestolen, midden in de nacht hoorde je zagen, zelfs de hengselpalen, die rond de haven lagen verdwenen een voor een. Mijn vader had een gezonde slaap, dus hoorde hij nooit iets. Zijn baas woonde in Amsterdam en aangezien die ook zijn vuurtje brandend wilde houden, roeide mijn vader met een vlot achter de boot naar Amsterdam, een flinke tocht. Ook herinner ik me nog het bestaan van een stoorzender in het olieschuurtje en boven, in mijn speelgoedkast, werden gesprekken gevoerd met Brabant, dat toen al bevrijd was. 's Nachts sliepen er vluchtelingen in de voorkamer en het woonschuitje in de haven werd bevolkt door studenten.

De zomers waren heerlijk, maar de winters, dat was andere koek. De noordenwind blies van over de rivier langs en door de erkerramen, die flink tochtten. Daar stopten we dan kranten tussen. De grote kachel stond roodgloeiend, maar toch stonden 's morgens de ijsbloemen op de ruiten en moest je eerst het ijs in de emmer breken voor je je kon wassen onder de pomp. Dan was het houtvlottersberoep geen pretje. De palen moesten worden losgehakt en een vaargeul in de haven opgehouden om de sleepboot door te laten. In één van die winters ben ik met mijn vader op de schaats over de IJssel naar Gouda gegaan. Ook had de parlevinker, die boodschappen bezorgde, moeite om bij ons te komen. Hij heette Jan van der Vlist en woonde in Hitland, vlakbij het kleine veer naar Ouderkerk. Daar had hij onder aan de dijk een piepklein winkeltje. Achterin stond een oud kabinet, daarin bewaarde hij pakken zeepoeder en dozen zachte zeep. Op de toonbank stond een koperen weegschaal, waar meel en suiker in werden gewogen. Stroop kwam uit een vat. Soms liet hij de deur naar zijn kamer openstaan en dan zag je de bedstee en een prachtige staande klok, met scheepjes die heen en weer bewogen op de golven.

Mijn moeder had een druk leven. Bovendien zorgde ze voor de geit 'Manestraal', een toom kippen, 5 katten, 3 honden en een moestuin. Als er iemand kwam om 'hout op te nemen', moest ze voor de koffie zorgen. Meestal was zij het die de telefoon aannam en de bestellingen opschreef. Dan zag je mijn vader over de palen lopen, zoekend en wijzend; dan werden er weer vlotten uit elkaar gevaren, want er waren meestal verschillende maten nodig. Er werden ook wel stukken van de palen afgezaagd

*Groenedijk 18, onderaan de 'Loop' met  
Wil Seinstra in één van de winters uit  
haar jeugd.*

*Foto: collectie Wil van Kooij-Seinstra*





met een grote trekzaag, waarvan er een paar in de schuur hingen. Die werden op gezette tijden geslepen door Bart van Dongen, die op zijn zware transportfiets, met een gereedschapskist voorop, door de streek reed. Hij woonde met zijn vrouw Rika in een huisje vooraan in het dorp en daar stonden altijd mijn schoenen. Mijn modderlaarzen bleven erachter en het stokje waarmee ik onderweg de ergste kleiklonten kon wegsteken als mijn laarzen te zwaar werden om verder te lopen.

Vlak na de oorlog, toen het herstel op gang kwam, was het een drukke tijd. Lange vlotten werden samengesteld en de sleepboot kwam in actie. Als er een grote afstand moest worden afgelegd ging er ook een klein woonscheepje mee, daarin sliepen de vlotters die de sleep begeleidden. De boomstammen kwamen toen niet meer uit Duitsland, maar uit Zweden. In de drukste tijd lagen er wel eens 3 coasters tegelijk in de haven te lossen. Er werden meer mensen aangenomen en modern materieel gekocht. Niet meer alle palen gingen als vlotten over het water, maar er kwam een truck met een oplegger, de dijk werd verhard, onze mooie wilde tuin werd opgespoten. Toen kwam al gauw de concurrentie van de betonnen heipalen en het beroep van houtvlotter verdween voorgoed. Mijn vader heeft dat niet meer meegemaakt. Hij stierf op 21 september 1966, nadat mijn moeder al in 1964 overleden was.

Waar eens de palenhaven was en later de jachthaven, zijn damwanden geslagen. Er is zand opgespoten waar kapitale huizen op zijn gebouwd, sommige met een eigen aanlegsteiger. De weilanden, waarover ik vanuit mijn kamer tot aan Rotterdam kon kijken, werden propvol gebouwd. Er is geen koe meer te bekennen. IJsseloord, het Ambonnezenwoonoord, dat later Paradijssel zou gaan heten, is nu een prestigieuze woonwijk met dure huizen. Moest dat nu zo vreselijk lelijk, die muur van huizen tegen de helling van de dijk? Iedere keer als ik er langs kom vind ik het lelijker en vijandiger. Nog net weet ik de plek te vinden waar het huis heeft gestaan waar ik zo gelukkig ben geweest. Alleen de watertoren van Ouderkerk staat nog aan de overkant van de rivier, een bakken, voor als ik het helemaal niet meer weet hoe het eens allemaal was. Als ik daar voorbij kom, denk ik met heimwee terug aan het paradijs van mijn kinderjaren, zo vol van riet, wind en water en vol trots aan mijn vader, Meindert Seinstra, houtvlotter van beroep".



Wil van Kooij-  
Seinstra

Topdrukte in het  
"Balkengat",  
3 coasters lossen  
hun vracht palen  
in de jaren vijftig.  
Foto:  
Collectie Wil van  
Kooij-Seinstra

## EEN REVOLUTIE ZONDER KANONSCHOTEN

**De belangrijkste vraag van de economische geschiedschrijving van ons land in de 19e eeuw is: "Waarom kwam de 'moderne industrie' in ons land zoveel later op gang en zoveel langzamer tot ontplooiing dan in de buurlanden?" Deze vraag kan mogelijk 't best beantwoord worden door ze om te keren: "waarom industrialiseerde Nederland in de (tweede helft van de) 19e eeuw." Waarom was er meer algemeen een ontwikkeling naar een grotere veelzijdigheid in plaats van naar grotere eenzijdigheid van de economische structuur? Dit kan voor een deel verklaard worden aan de hand van modernisering en schaalvergroting in twee 'sterke' sectoren, te weten de landbouw en de internationale dienstverlening.**

De modernisering van de landbouw ging gepaard met de opkomst van specifieke landbouwindustriën, die met suiker-, aardappelmeel-, strokarton- en melkfabrieken in bepaalde regio's (Oost-Groningen, westelijk Noord-Brabant) zelfs de kern van het gehele industrialisatieproces vormde. Nog belangrijker waren de effecten van de schaalvergroting in de dienstensector op de ontwikkeling van de

industrie. Met name de opkomst van de grote stoomvaartlijnen en spoorwegaansmaatschappijen zorgde voor kapitaalcrachtige ondernemingen, die zowel als kapitaalverschaffers als in de rol van afnemers een doorslaggevende rol speelden in de doorbraak van de moderne scheepsbouw en machinebouw in Holland na 1890. Naast ontwikkelingen in de twee genoemde sectoren moeten als oorzaken van het ontstaan van een zeer veelzijdige industriële structuur gekenmerkt worden: de grote regionale verschillen in economische structuur en het koloniale bezit. Zo was de industrialisatie in Twente, de Achterhoek en Noord-Brabant grotendeels gebaseerd op lage lonen enerzijds en verbeteringen in het transportsysteem (kanalen en vooral de spoorwegaanleg) anderzijds.

Geheel andere vestigingsfactoren speelden een rol bij de industrialisatie in Holland.

*De meekrap- en garancinefabriek van M.H. Salomonson te Capelle aan den IJssel bij Kralingse Veer. De fabriek werd in 1859 gebouwd en was de grootste garancinefabriek van Nederland. Met de komst van synthetische rode kleurstoffen leek het er op dat de fabriek haar deuren zou moeten sluiten, maar Salomonson schakelde in 1875/77 als enige Nederlandse garancinefabrikant met succes over op de grootschalige bereiding van superfosfaat-kunstmest, een product dat ook met zwavelzuur werd gemaakt. Het bedrijf was daarmee een van de oudste en aanvankelijk grootste kunstmestfabriek van Nederland. Rond 1970, het bedrijf heette toen Albatros Superfosfaat Fabriek, werd de productie elders ondergebracht en de fabriek gesloopt.*



Efficiënt transport zorgde voor een goede en goedkope aanvoer van grondstoffen, die in het grondstoffenarm land als het onze, voornamelijk geïmporteerd moesten worden. In de oude Hollandse havensteden vond men kapitaalkrachtige burgerij, een goed geschoolde beroepsbevolking en een relatief welvarende afzetmarkt. Hier industrialiseerden de trafieken (suikerraffinaderijen, bierbrouwerijen), de luxe-industrieën (diamantnijverheid, grafische nijverheid), de specifieke havengebonden bedrijven (scheeps- en machinebouw) en de op de binnenlandse markt gerichte bedrijven die profiteerden van de stad als afzetmarkt (confectienijverheid). Dat deze ontwikkelingen niet geleid hebben tot een scherpe tweedeling in de industriële structuur van ons land, arbeidsintensieve nijverheid in de randgebieden (Twente, Noord-Brabant) en kapitaal intensieve nijverheid in Holland is te danken aan het ontstaan van bescheiden industriële activiteiten elders: steenbakkerijen in het rivierengebied, mijnbouw in Zuid-Limburg en landbouwindustrieën Oost-Groningen en westelijk Noord-Brabant. De grote regionale verschillen in gunstige vestigingsfactoren zorgden voor een betrekkelijk veelzijdige structuur, die bovendien sterk beïnvloed werd door het koloniale bezit in Nederlands-Indië. De opkomst van de grote stoomvaartlijnen na 1870, de groei van de Nederlandse machinebouw, de ontwikkeling van de Twentse katoennijverheid als eerste grootschalige industrie in ons land, zij dankten hun succes aan het Cultuurstelsel. Goedkope grondstoffen uit Nederlands-Indië stimuleerden de trafieken, anderzijds profiteerde de machinebouw van de ontwikkeling van de Javaanse suikerindustrie en van de investeringen in de winning van olie en tin. Cultuurondernemingen en koloniale banken illustreerden het succes van het overzees bezit.

Tenslotte en niet in het minst werd de positie van de sector internationale dienstverlening mede bepaald door de geografische ligging van ons land in de delta van twee grote rivieren. Transport en (doorvoer)handel profiteerden van de opkomst van het Duitse 'achterland' in de tweede helft van de 19e eeuw. De randvoorwaarden om met succes tot een verbreding van de economische structuur te komen waren, zoals gememoreerd, zondermeer gunstig te noemen. Het meest kenmerkende waarin het proces van verandering zich in ons land heeft voltrokken is uiteindelijk de geleidelijkheid geweest. In het oog springend daarbij is de arbeidsverdeling die binnen Holland tot stand komt. Amsterdam was en bleef het brandpunt van koloniale diensten, terwijl Rotterdam het centrum van transitoverkeer werd. Heeft Capelle aan den IJssel ook van deze ontwikkeling, meestal betiteld als de industriële revolutie, geprofiteerd? Deze vraag zal in afgeleide zin zeker bevestigend beantwoord moeten worden. Direct kunnen er slechts twee actoren genoemd worden, de scheepsbouw en de meekrap- en garancinefabriek, waaruit later de Albatros Superfosfaat Fabriek in Kralingse Veer is voortgekomen. Deze en afgeleide ontwikkelingen worden uitgebreid belicht tijdens de expositie 'Koopmansgeest en Vakmanschap', die is te zien in het Historisch Museum van 14 september 2002 t/m 25 januari 2003.

*Frans N. van Es*

*Gebruikte literatuur: J.L. van Zanden/R.T. Griffiths:  
Economische geschiedenis van Nederland in de 20e eeuw.*

## DE WERF....

**De werf... Ik denk er nog dikwijls aan. De werf... van Vuyk aan de Dorpsstraat. Op weg van huis naar school en weer terug liepen we er dagelijks langs. Ook gingen we er vaak zo maar even kijken. Op woensdagmiddag of in de vakantie, vrij van school, tussen spel en kattenkwaad door. We, dat waren de jongens uit de 'Oude Plaats', de buurt waar veel vaders woonden die in de scheepsbouw hun brood verdienden.**

De scheepswerf, net als de schepen, de vaart naar verre landen en het zeemansleven, sprak tot de verbeelding van ons jongens die in de omgeving van de werf opgroeiden. Op de werf was altijd wat te zien. Het leggen van de kiel van alweer een nieuw schip, de bouw van de scheepsromp, de tewaterlating, de afbouw aan de kade, het vertrek voor de proefvaart, enz., enz. Tientallen keren hebben we al deze activiteiten, met alle bedrijvigheid eromheen, gevolgd. Een machtig gezicht was het, als een schip bijna klaar was. Dan stak de imposante boeg, zo'n vijf tot tien meter vanaf de Dorpsstraat, hoog boven alles uit. Je liep er als het ware onderdoor. Het schip, vaak van enorme afmetingen, beheerste het dorpsbeeld helemaal en was tot ver in de omtrek te zien. Net als de twee ijverige torenkranen en de grote loodsen. Het meest fascinerend was een tewaterlating. Als de romp van een schip keurig in de verf stond en de naam met vette letters op de voor- en achterstevan was geschilderd, dan was het bijna zover. Een buurman, die bij de werf werkte, kon dan meestal wel vertellen wanneer het schip te water ging. Natuurlijk maakten ook de kranten melding van datum en tijd. Op de dag zelf werd er uitbundig gevlagd. Een tewaterlating was een feest. Een feest voor de werf en de rederij, maar ook voor het personeel en de Capellenaren die er iedere keer weer massaal naar kwamen kijken. Het schip steunde tot aan het begin van de doopceremonie op de zogeheten stoppingen. Het totale gewicht werd zo verdeeld. Vlak voor de tewaterlating werden die stoppingen weggehaald, waarna het schip volledig op een met vet gevulde houten baan rustte. Alleen een klink hield het schip, tot aan het tijdstip van de doop, nog op de helling vast. Na de doop met champagne en de goede wensen van de doopster hakte deze met een klein bijltje een touw door. De klink liet het schip dan los waarna het in beweging kwam. Om te voorkomen dat het schip zich aan de Krimpense kant in de dijk zou boren, werd het tot stilstand gebracht door grote bossen zware stalen kettingen, peuren genoemd, die in het water werden gegooid en met staaldraden aan het schip vastzaten. Even nam dan het nieuwe schip de gehele breedte van de Hollandsche IJssel in beslag. De grote waterverplaatsing van het

schip zorgde altijd voor een vloedgolf. Mensen die te dicht bij het water stonden gingen daardoor op

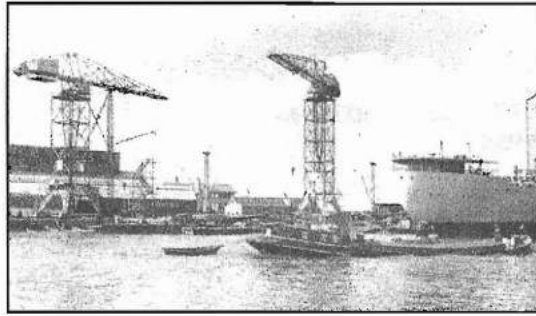


*Finse m.s.  
Atlanta kort na  
de stapelloop in  
november 1953.  
Foto:  
gemeentearchief.*

zijn minst met natte voeten naar huis. Dit tot hilariteit van de kijkers op de dijk. Het was een schitterend gezicht als zo'n groot schip met toenemende snelheid te water gleed en daar opgevangen werd door toesnellende sleepboten, die het schip vastmaakten en daarna netjes aan de afbouwkade afmeerden.

### A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven B.V.

De nieuwbouwerf van A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven B.V. aan de Dorpsstraat beheerste ruim 80 jaren het beeld van Capelle-Dorp. De werf werd opgericht in 1897 op het terrein van de voormalige scheepswerf Van Dijk en was de tweede werf van Vuyk. De eerste werf werd in 1872, dus 25 jaar eerder, gesticht aan de Nijverheidstraat in Keeten (nu



*De "Nieuwe Werf" gezien vanaf Krimpen in 1954.  
Foto: collectie Paul Weyling*

Capelle-West) door de grondlegger van het bedrijf, Adrianus Vuyk. Beide scheepswerven namen een belangrijke plaats in binnen de Capelse dorpsgemeenschap. Lange tijd was Vuyk de grootste werkgever in Capelle. Op bijna ambachtelijke wijze werden er voor gerenommeerde rederijen uit binnen- en buitenland schepen gebouwd van de meest uiteenlopende types en grootte. Schepen gebouwd bij Vuyk kwam je op alle wereldzeeën tegen. Op de 'Oude Werf' (werf 1) werden, na het ingebruik nemen van de 'Nieuwe Werf' (werf 2) aan de Dorpsstraat, voornamelijk schepen gerepareerd. Het eerste schip dat op de nieuwe werf werd gebouwd was een Engels schip van 650 ton, in de loop der jaren gevolgd door een kleine duizend grote en kleine zeeschepen. De beide werven van Vuyk hebben hun scheepsbouwactiviteiten in 1979 beëindigd. Het sluiten van de werven was voor Capelle, maar vooral voor de mensen die er werkten en zonder werk kwamen, een groot verlies. Drie, vier generaties Capellenaren hebben een groot deel van hun leven op de werven van Vuyk doorgebracht. De meeste werknemers konden gelukkig elders in de scheepsbouw aan de slag. Het bedrijf werd voortgezet onder de naam Vuyk Engineering en houdt zich nu bezig met het ontwerpen van schepen voor opdrachtgevers over de gehele wereld. In de tweede helft van 1995 is het een samenwerking aangegaan met het Engineering Centre Groningen, waarna beide bedrijven verder gingen onder de naam Vuyk Engineering Rotterdam B.V. Ondanks het feit dat de nieuwe naam anders zou doen vermoeden is het bedrijf nog steeds in Capelle gevestigd. Niet meer in het karakteristieke kantoorpand aan de Dorpsstraat, maar in een deel van het voormalige gemeentehuis aan de Linie. Het bedrijf bestaat inmiddels 130 jaar en is daarmee het oudste bedrijf in Capelle aan den IJssel.

### Vuykterrein 1985

Zo rond halverwege de tachtiger jaren werden de opstallen van de werf, zowel beneden- als bovendienks, gesloopt. De terreinen zijn daarna geschikt gemaakt voor woningbouw. In 1986 werden benedendijks de eerste woningen opgeleverd. De straten kregen er namen van grote schepen die bij Vuyk zijn gebouwd;

'Anzere', 'Arica', 'Amstelkroon' en 'Atlanta'. De buurt werd toen op de bewegwijzering in de gemeente aangeduid als 'Schepenbuurt'. Voor niet ingewijden een raadsel omdat uit niets blijkt dat het om schepen gaat. 'Anzere' bijvoorbeeld is een streek in Zwitserland en wordt niet direct gecombineerd met de scheepvaart. Misschien had de toevoeging 'motorschip' wat meer duidelijkheid verschaft. In de volksmond werd de naam 'Schepenbuurt' niet gebruikt. Vuyk was zo'n begrip in Capelle en omgeving dat iedereen sprak over het 'Vuykterrein'. Op de bewegbewijzering werd dan ook later het 'Schepenbuurt' vervangen door 'Vuykbuurt'. Het raadsel achter de straatnamen blijft echter voor velen bestaan.

### Vuykterrein 2002

Wie jaren geleden voorspeld zou hebben dat op het buitendijkse terrein van de voormalige scheepswerf Vuyk aan de Dorpsstraat een park en boulevard zouden worden aangelegd werd mogelijk voor een fantast aangezien. Het terrein was immers bestemd voor woningbouw. De bouwplannen werden echter aan het einde van de tachtiger jaren in de ijskast gezet. Dit omdat er geen woningen mogen worden gebouwd zolang de industrie aan de overkant van de Hollandsche IJssel de geluidsnormen blijft overschrijden. Die industrie, zo verwacht men, zal niet op korte termijn verdwijnen. Gelukkig maar, want in de op 9 september 2000 gepresenteerde Strategische visie/Stadswerkplan 2020 staat dat het Vuykpark en de IJsselboulevard, samen met het Schollebos, het recreatieve hart van Capelle moeten gaan vormen. Besluitvorming is er inmiddels. Er vanuitgaande dat het benodigde geld er zal komen, lijkt een grote wens van veel Capellenaren in vervulling te gaan.

### Vuykpark 2020

Langs de Hollandsche IJssel ligt een fraaie boulevard. Een met ijsselsteentjes geplaveide wandelweg waar je op een bankje kan zitten of in de schaduw van 2 rijen fraaie bomen. Het tussen de Dorpsstraat en boulevard gelegen park heeft een speeltuin en een fraai grasgazon. Op een terrasje aan het water kan de scheepvaart op de IJssel worden gevolgd. Aan de boulevard ligt een drijvende steiger voor bijvoorbeeld watertaxi's, de fast-ferry, partyschepen of binnenvaartschepen die Capelle als thuishaven hebben. Aan de kop van de oude scheepshelling staat een kunstwerk dat herinnert aan de scheepswerf. In het park staan informatieborden over de geschiedenis van Vuyk en Capelle. Bij de panelen begint een historische wandel-, fiets- en skeelerroute die in de gemeente, want in Capelle en langs de IJssel (de oorsprong van het dorp) leeft het verleden nog volop, is uitgezet. Voor het in goede conditie gehouden cultureel erfgoed is veel belangstelling. De oude Dorpskern is beschermd dorpsgezicht en de aanwezige gebouwen, samen met veel jonge monumenten, worden in goede conditie gehouden. De Dorpskerk, de Van Cappellenstichting, de Bovenschuur, het Beijerinckgemaal, het Dief- en Duifhuis en het Slotpark met de Slotgrachten worden gekoesterd als parels. Een droom? Wie weet wordt het werkelijkheid.

*Paul Weyling*

### Website HVC:

<http://museum.pagina.nl>

(Zuid-Holland - Historisch museum Capelle)

## DE VOC EN DE BOUWHEER VAN HET LAATSTE 'SLOT VAN CAPELLE'.

Het kan u niet zijn ontgaan dat in 2002 het 400 jaar geleden is dat de Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) is opgericht. Vele musea wijden exposities aan deze eerste multinational ter wereld waarover ook veel boeken zijn verschenen. De HVC besteedt aandacht aan de VOC in de expositie 'Koopmansgeest en Vakmanschap', die vanaf 14 september in het Historisch Museum is te zien. Aandacht wordt ook besteed aan koopman en bankier Johan van der Veken, in Capelle vooral bekend als de bouwheer van het laatste 'Slot van Capelle'.

### Johan van der Veken (1548-1616)

Johan van der Veken was één van de vele Zuid-Nederlandse kooplieden die uit de Zuidelijke Nederlanden naar het noorden kwam. De in 1548 te Mechelen geboren haringhandelaar vestigde zich in 1583 in Rotterdam. Als immigrant vergaarde hij in het begin van de 17e eeuw een fortuin. Hij groeide uit van een lokale haringhandelaar tot één van de grote financiers van zijn tijd en bankier van de Republiek der Verenigde Nederlanden. Samen met andere Zuid-Nederlandse kooplieden zorgde hij ervoor dat in 1598 Rotterdam als eerste in de Republiek een koopmansbeurs kreeg. Van der Veken was oprichter, financier en bewindhebber van de Kamer Rotterdam van de VOC.

Rijke kooplieden zoals Van der Veken permitteerden zich een uitbundige levensstijl. Hun grote ideaal was om in de aristocratie te worden opgenomen en een adellijke titel te verwerven. Adellijke titels werden echter in de Republiek niet uitgedeeld. De enige manier om een titel te krijgen en zo in aanzien te stijgen was de aankoop van een heerlijkheid. Het bezit van een heerlijkheid gaf recht op de titel 'heer van...'. Van der Veken kocht daarom in 1612 van Carel van Aremberg de hoge heerlijkheid Capelle en Nieuwerkerk met het bijbehorende vervallen kasteel. Na de koop mocht Van der Veken zich voortaan 'heer van Capelle en Nieuwerkerk' noemen. Een ideaal werd bereikt. Op de plaats van het vervallen kasteel werd door hem een nieuw Slot gebouwd. Veel plezier heeft hij er echter niet aan beleefd. Van der Veken overleed namelijk in 1616, kort na de voltooiing van zijn Slot. Het fraaie buitenverblijf kwam in het bezit van zijn dochter Barbera en haar echtgenoot Johan Baptista 't Kindt. Daarna werd het bewoond door meerdere regenten en kooplieden. In 1796 werd het Slot door de toenmalige vrouw van Capelle verkocht waarna de nieuwe eigenaar het helaas in 1797 liet slopen.

*Portret van Johan van der Veken door Paulus van Someren, schilderij gedateerd 1613. Foto: Szépművészeti museum Boedapest.*



### Van koopman tot icoon.

Noortje de Roy van Zuydewijn, een in Rotterdam wonende publiciste, maakte een studie van Zuid-Nederlandse immigranten in Rotterdam rond 1600. Centraal hierbij staat Johan van der Veken. Ook leden van zijn

handelsnetwerk, zijn kinderen en nakomelingen in de Republiek en in de Zuidelijke Nederlanden worden gevolgd. Het proefschrift, dat is uitgegeven, kreeg als titel 'Van koopman tot icoon'. Noortje de Roy van Zuydewijn verdeedde haar proefschrift, ter verkrijging van de graad van doctor, in het openbaar op 20 juni 2002 aan de Vrije Universiteit te Amsterdam. Voor belangstellenden in de geschiedenis van Capelle is vooral hoofdstuk 5 interessant. Het is getiteld 'Publieke levensstijl, burchten, titels en buitenverblijven' en gaat voor een groot deel over het 'Slot van Capelle' en haar bewoners. Een aanwinst.

*Noortje de Roy van Zuydewijn, 'Van koopman tot icoon, Johan van der Veken en de Zuid-Nederlandse immigranten in Rotterdam rond 1600'. Uitgeverij Prometheus/Bert Bakker Amsterdam; ISBN 90-351-2467-7; Prijs 24,95 euro.*

*Paul Weyling*

## VAN ALGEMEEN RIJKSARCHIEF NAAR NATIONAAL ARCHIEF

**Dinsdag 4 juni 2002 is in Den Haag het Nationaal Archief gelanceerd. Tegelijkertijd ging de website [www.nationaalarchief.nl](http://www.nationaalarchief.nl) de lucht in. De officiële opening van het archief, dat voorheen de naam Algemeen Rijksarchief droeg, werd verricht door minister Van Boxtel van Grote Steden- en integratiebeleid.**

Dit jaar viert het archief zijn 200-jarig bestaan en presenteert zich tegelijkertijd als nieuwe cultureel erfgoedinstelling van landelijk belang. Het is het centrum voor de bestudering van de geschiedenis en de cultuur van Nederland. Het Nationaal Archief wil zijn rijke collectie, die een periode van 1000 jaar Vaderlandse Geschiedenis bestrijkt, binnen handbereik van alle Nederlanders brengen. De campagne met als leuze 'Nederland ontdek je in het Nationaal Archief', is inmiddels van start gegaan. Met onder meer een nieuw kwartaalmagazine, exposities, symposia en een website met digitale studiezaal zal het Nationaal Archief een breed publiek actief gaan benaderen.

Het Nationaal Archief bezit meer dan 90 kilometer archief, 300.000 kaarten en tekeningen en 1 miljoen foto's en negatieven. Met de kwaliteit en omvang, het bereik in de tijd en het specifieke nationale en internationale karakter van de collectie onderscheidt het Nationaal Archief zich van alle andere Nederlandse archieven. Naast de archieven van de Rijksoverheid worden tientallen privé-archieven uit de 19e en 20e eeuw bewaard van personen en instellingen die van nationaal belang zijn geweest. Maar liefst 98 procent van documenten, kaarten en foto's is openbaar. Samengewerkt wordt met het Instituut Collectie Nederland, de Koninklijke Bibliotheek en het Rijksmuseum. Om te zorgen dat alle archieven bewaard blijven en toegankelijk zijn voor het publiek heeft het Nationaal Archief meer dan 180 medewerkers in dienst.

### Stichting Vrienden van het Nationaal Archief.

Deze zomer is door het Nationaal Archief een 'Stichting Vrienden van het Nationaal Archief' opgericht. De Stichting stelt zich als doel het samenbrengen van mensen die geïnteresseerd zijn in het werk en de collectie van het Nationaal Archief. In ruil voor de (financiële) steun (minimum bijdrage 15 euro) ontvangt

een donateur vier maal per jaar het Nationaal Archief-magazine; toezending van jaarbericht; persoonlijke uitnodigingen voor presentaties, lezingen, cursussen en andere activiteiten; gratis deelname aan een jaarlijkse rondleiding door de depots van het Nationaal Archief rondom een bepaald thema; korting op cursussen, publicaties, excursies en producten van derden. Iedereen kan donateur worden van de stichting die is gevestigd in het gebouw van het Nationaal Archief, Prins Willem Alexanderhof 20 in Den Haag, telefoon inlichtingen 070-3315444 of e-mail: info@nationaalarchief.nl.

*Paul Weyling*

### **HOLLANDSCHE IJSSELSTEEN 2002.**

Voor de tweede maal is door de Stuurgroep Hollandsche IJssel, de (glazen) Hollandsche IJsselsteen uitgereikt. De onderscheiding is in het leven geroepen om mensen of organisaties, die zich hebben ingezet voor het mooier maken van de rivier, in het zonnetje te zetten. De jury ontving achttien nominaties voor de Hollandsche IJsselsteen 2002, waarvan er drie buiten de beoordeling vielen. De winnaar werd Uniqema te Gouda.

Eén van de genomineerden was ons bestuurslid Cor van Maanen die zich onder andere heeft ingezet voor de expositie 'Van IJsselslib tot IJsselsteen'. Daarnaast heeft hij ontzettend zijn best gedaan om op kleine schaal ijsselsteentjes te bakken. De jury omschreef de nominatie als volgt: "De heer C. van Maanen uit Capelle aan den IJssel onderscheidt zich door de ijsselsteen te promoten. Hij doet dit vanuit de Historische Vereniging Capelle aan den IJssel. De jury heeft vrijwilligers als de heer van Maanen hoog staan. Juist door dergelijke initiatieven ontstaat en groeit het palet van bijzondere streekactiviteiten, die de Hollandsche IJsselstreek een extra dimensie geven. De jury vindt zijn inzet fantastisch." Een felicitatie waard. Bij deze.

*Paul Weyling*

### **ANJERCOLLECTE 2002**

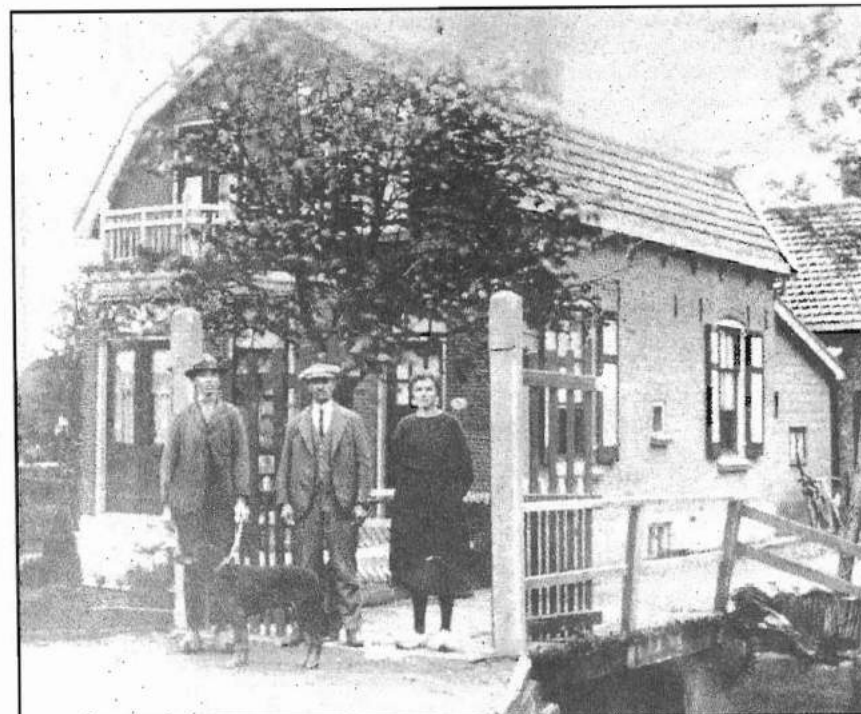
In de week van 26 mei t/m 1 juni 2002 is door vrijwilligers van de HVC gecollecteerd voor het Prins Bernhard Cultuurfonds. De opbrengst van deze zogenaamde Anjercollecte was 143,91 euro. Omdat collecterende verenigingen een derde van het opgehaalde bedrag ontvangen is door het fonds 47,97 euro overgemaakt naar de rekening van de HVC. Het bestuur dankt hierbij de dames Mulder en Soek, alsmede de heer Kurvink, voor hun spontane medewerking aan deze collecte.

Het Prins Bernhardfonds is het grootste particuliere fonds in Nederland dat zich ten doel stelt cultuur en natuurbehoud in Nederland te bevorderen. Wilt u volgend jaar ook collecteren? Meldt u dan aan bij de secretaris. Hoe meer collectanten, hoe groter de opbrengst voor het fonds en de HVC.

### **LEZING DRS. M.C. VAN TRIERUM.**

Op **woensdag 23 oktober 2002** zal drs. M.C. van Trierum van het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (B.O.O.R.) voor de leden van de HVC een lezing houden. De lezing heeft als thema 'Archeologische vondsten in het Maasmondgebied en Capelle aan den IJssel'.

**Aanvang: 20.00 uur. Plaats: Historisch Museum, Bermweg 13.**



### **VAN VROEGER... EN ONBEKEND.**

*Een onbekende foto uit het verleden. Is het verhaal er achter te vertellen? Waar staat of stond dit huis in Capelle? Wie staan er op? Wanneer is de foto gemaakt? Kortom vele vragen. Wie van de leden heeft en geeft het antwoord? Reacties uitsluitend schriftelijk aan het adres van de redactie: Atlanta 2, 2903 PH Capelle aan den IJssel.*

*Paul Weyling*

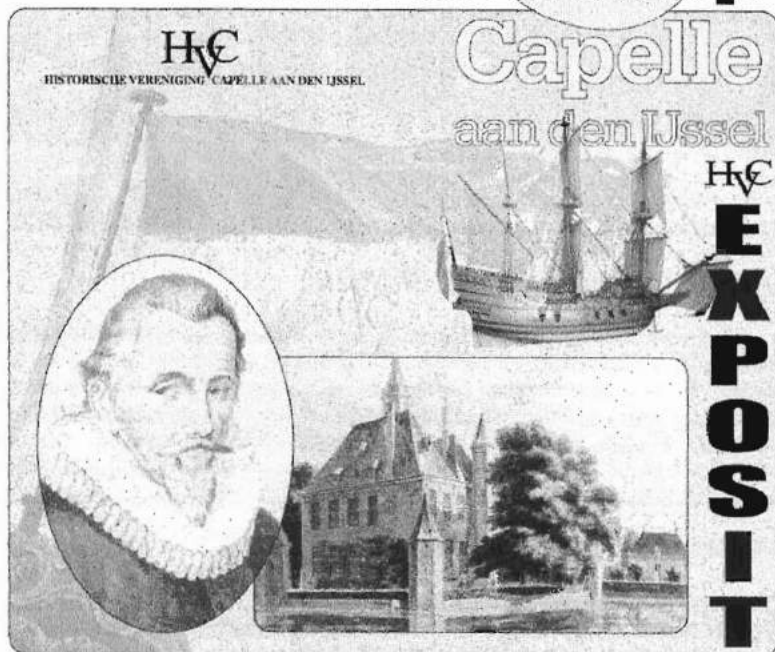
### **EXPOSITIE 'KOOPMANSGEEST EN VAKMANSCHAP.'**

**Van zaterdag 14 september 2002 t/m zaterdag 25 januari 2003 is in het Historisch Museum, gevestigd in het voormalig ketelhuis van het Gemeal Jan Anne Beijerinck aan de Bermweg 13, de expositie 'Koopmansgeest en Vakmanschap' te zien. Openingsdagen: iedere zaterdag van 13 tot 16 uur.**

De expositie staat in het teken van de 'Handel' en 'Industrie' door de eeuwen heen. Aandacht wordt besteed aan de prehistorie, de Romeinen, de Gouden Eeuw, Capelle en de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), de industriële revolutie in Nederland, de industrie langs de Hollandsche IJssel en de detail- en straathandel in Capelle. Daarnaast komen de handel overzee, de zeevaart en

de ontwikkelingen in Capelle aan den IJssel na de Tweede Wereldoorlog aan bod. Net als koopman en bankier Johan van der Veken (1548-1616), oprichter en bewindhebber van de Kamer Rotterdam van de VOC en bouwheer van het laatste 'Slot van Capelle.'

# Koopmansgeest & Vakmanschap



**Capels Historisch Museum**

Bermweg 13 • Capelle aan den IJssel • 010 - 450 00 80

14 sept. t/m 25 januari 2003 • iedere zaterdagmiddag geopend van 13.00 tot 16.00 uur