



HISTORISCHE
VERENIGING
MAASSLUIS



HISTORISCHE SCHETSEN

van en over Maassluis

NUMMER 79 | NOVEMBER 2021

INHOUD

Van de redactie	1
Kritiek op een oud-burgemeester	2
Volksgeloof in de 17e eeuw	10
Wonderen op het Witte Water	18
Visboek van Adriaen Coenen	24
Zalmtractaat 1885.....	27
Bouw van het Weeshuis, 1675	34
Simon Blom (1870-1958)	43
Een knoop en Napoleon.....	49
Komt een man bij de dominee	51
Twee Maassluise fregatschepen	56
Maassluise schippers bij de Sonttol (2)	68
Maassluis in 1936.....	70
Auto te water	73
Reacties van lezers	75
Speurneuzen.....	79

SCHRIJVERS

Leo Boer | Rien Braber | Wim Duijvestijn | Rinus van de Ree † | Jan Schakel | Bram Sonneveld
Bouke Jan van der Veen | Ineke Vink | Maarten Vroombout | Dick van Wassenaar | Annette de Wit

AFBEELDINGEN

Collectie Van der Stelt | Collectie Van Rij | Wim Duijvestijn | Hartingsveldt, J. van
Historische Vereniging Maassluis | Kap-Favié, E. | Museum Maassluis
Stadsarchief Vlaardingen | Steehouwer, J. † | Vestjens, M.G.F.

Foto omslag: De Blomschool aan de Zuidvliet gezien vanaf de Hoekerstraatbrug. Op de voorgrond het schildersbedrijf van H.A. Cats, in het midden de toren van de Schuurkerk, midden links de Wippersmolen. Omstreeks 1953.



VAN DE REDACTIE

U hebt weer een boekje in handen met allerhande artikelen uit het verleden van Maassluis. Zoals u wel zult weten kunnen we het heden pas goed begrijpen wanneer we het verleden kennen. Opvallend is dat in een aantal artikelen de link wordt gelegd naar onze moderne tijd, zoals het gebruik van sociale media en de coronaperikelen. De vereniging maakt zelf ook volop gebruik van de moderne communicatiemiddelen. Ze zijn zo handig. Nu kunnen we ons indenken dat het voor menig een toch lastig is om bijvoorbeeld het juiste mailadres te vinden om contact op te nemen. Daarom hier een uitleg over de (vinden wij) uiterst heldere wijze waarop de mailadressen zijn opgebouwd.

*Na het 'apestaartje' staat *altijd* hetzelfde, de afgekorte naam van de HVM: ...@histvermaassluis.nl

*Een aantal actieve vrijwilligers heeft een mailadres op naam. Dat is altijd opgebouwd uit de volledige *naam met puntjes ertussen*, zodat u het zelf kunt verzinnen. Dus bijvoorbeeld: ineke.vink@... en dick.van.wassenaar@...

*Wat verreweg het handigst is: alle functies binnen de HVM hebben een eigen mailadres, waarvan de naam voor zichzelf spreekt. U hoeft dus niet te weten wie die taak uitvoert, dat koppelen wij intern door naar de juiste persoon. U kunt kiezen uit:

beheerderbeeldbank@...

fotoredactie@...

hizzquiz@...

ledenadministratie@...

penningmeester@...

polderwandelingen@...

prencommunicatie@...

redactie@...

secretaris@...

socialmedia@...

stadswandelingen@...

verkoop@...

vicevoorzitter@...

voorzitter@...

vraagbaak@...

*En als u echt niet weet waar u met uw vraag terecht kunt, mag u altijd gebruikmaken van het *algemene adres*:

info@histvermaassluis.nl

KRITIEK OP EEN OUD-BURGEMEESTER

Over een ingezonden brief uit 1910

Door: Rien Braber en Jan Schakel

Als moderne mensen hebben we tegenwoordig veel mogelijkheden om onze mening te uiten. Sociale media zoals Facebook, Instagram en Twitter staan tot onze beschikking. Maar welke mogelijkheden waren er vroeger, pakweg een eeuw geleden? Ook toen werd er commentaar geleverd op actuele gebeurtenissen en was er ongezouten kritiek op vooraanstaande personen. Men maakte vooral gebruik van de dagbladen als medium om dat te uiten.

In het HVM-archief troffen we een open brief aan van de de heer G. Dirkzwager, gericht aan oud-burgemeester van Maassluis J.P. Wesselink. Deze brief was een reactie op een ingezonden stuk van de heer Wesselink in de NRC (Nieuwe Rotterdamsche Courant).

Voordat we aan deze brief toekomen, gaan we eerst in op de aanleiding tot deze brief, namelijk de havenplannen van de gemeente Maassluis aan het begin van de 20e eeuw.

De Nieuwe Waterweg

Voor de ontwikkeling van de Rotterdamse havens was het van groot belang dat er een betere verbinding kwam tussen Rotterdam en de Noordzee. Pieter Caland ontwikkelde hiervoor een plan. Er moest een doorgraving komen dwars door de duinen bij Hoek van Holland in het verlengde van het Scheur. De totale verbinding, met alle aanpassingen, kreeg de naam Nieuwe Rotterdamsche

Waterweg. Later werd deze naam vaak ingekort en sprak men over de Nieuwe Waterweg of alleen over de Waterweg. In dit artikel spreken we over de Waterweg.

Op 31 oktober 1866

werd



Start aanleg Nieuwe Waterweg, 1866.



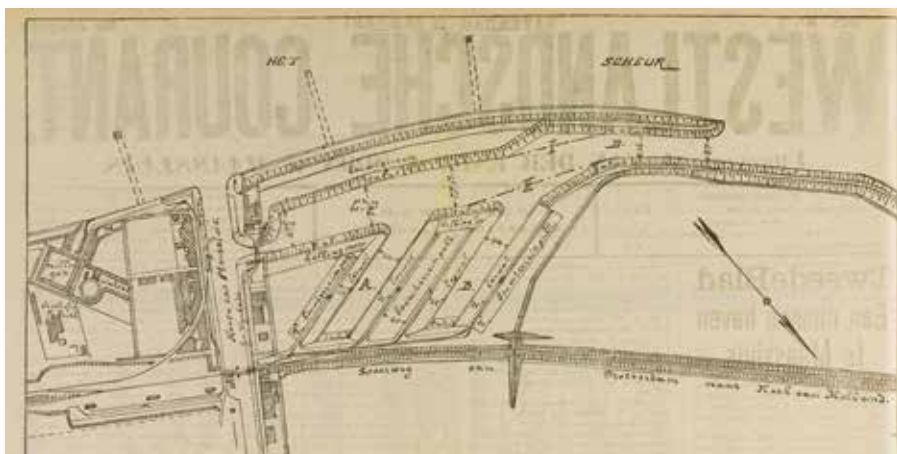
De aanleg van de spoorbrug betekende minder ligplaatsen in de haven.

officieel begonnen met de aanleg. Prins Willem van Oranje, zoon van Koning Willem III, gaf het startsein voor de werkzaamheden door de eerste schep grond in een kruiwagen te storten. Op 9 maart 1872 voer het eerste grote stoomschip, de Richard Young van de Harwichlijn, de Waterweg op. Dat was de officiële opening. Voordat dit stoomschip van de doorgraving gebruik maakte, waren er al enkele kleinere schepen door de doorgraving gevaren, zoals de Maassluise tweemastloggers MS 30 en MS 31.

Na de opening van de Waterweg bleek al snel dat van een probleemloze doorvaart nog geen sprake was. De Waterweg dreigde snel dicht te slibben. Een lelijke tegenvaller; men had hierop niet gerekend. Caland was ervan uitgegaan dat het getij voor een schurend effect zou zorgen en de diepgang zo op peil zou houden. Alleen het eerste jaar deed dit verschijnsel zich voor. Uit het Scheur en de doorgraving voerde de stroming zand richting de zee, maar dat bleef voor een groot deel liggen tussen de hoofden, de strekdammen. Verlenging van de hoofden in het jaar 1888 bood niet de gewenste oplossing en het spookbeeld dat er wellicht sluizen nodig zouden zijn, dook op. Later zou blijken dat met regelmatig uitbaggeren van de Waterweg veel problemen konden worden voorkomen. De grote vaart ondervond nauwelijks nog problemen.

Havenplan 1903

De hierboven geschetste problemen gingen natuurlijk niet aan Maassluis voorbij. Ook de haven van Maassluis had te maken met aanslibbing. Door aanpassingen aan de Waterweg moest de net aangelegde buitenhaven met



Het havenplan van 1903. (Westlandsche Courant 27-01-1905)

220 meter worden ingekort. Ook had de haven in 1893, bij de aanleg van de spoorbrug, een aanzienlijk aantal ligplaatsen verloren. Wanneer we dan verder bedenken dat de vissersvloot na 1900 nog flink in omvang toenam, van 112 schepen in 1900 naar 156 in 1903, en dat ook veel sleepboten en bergingsvaartuigen van elders de haven van Maassluis aandeden, is het goed voor te stellen dat het vaak een te volle boel was in de haven.



Burgemeester Domisse in zijn officiële ambtskleding voor zijn woning Veerstraat NZ 19, 1924

Voor het Maassluise gemeentebestuur bestond er maar één oplossing: er moest een nieuwe haven komen. In 1903 werd er een commissie ingesteld voor het maken van een plan voor een nieuwe haven. Hierin was ook professor W.K. Behrens benoemd, hoogleraar in de waterbouwkunde van de Technische Hogeschool te Delft. Het door professor Behrens gemaakte plan werd wegens malaise in de visserij aangehouden en uiteindelijk in 1909 terzijde gelegd. Dit besluit was ook ingegeven doordat de oevertoestand van het Scheur en het leggen van een tweede achttal dammen de uitvoering ongewenst maakten.

Havenplan 1910

De wens om een nieuwe haven aan te leggen in Maassluis bleef bestaan, zeker bij de lokale politici. Op 26 november 1909 besloot de gemeenteraad onder aanvoering van burgemeester Dommissie – hij was van 1908 tot 1933 burgemeester van Maassluis – tot het ontwerpen van een nieuw havenplan. Op 6 oktober 1910 besloot men om de nieuwe haven in de Gorzenpolder aan te leggen.

De Hollandsche Maatschappij tot het maken van gewapend beton stelde het plan voor de haven op. De kostenbegroting bedroeg f 1.727.000,-. Maassluis hoopte dat het rijk f 700.000,- en de provincie f 500.000,- zou bijdragen. De haven zou een oppervlakte van bijna 62.000 ha. krijgen. De haven zou zich gaan uitstrekken van de huidige Nijverheidstraat tot aan de Uiverlaan (er zijn ook bronnen die de aan te leggen haven plaatsen tussen de Van Beethovenlaan en de Albert Schweitzerdreef). Er kwam een eigen havenmond ter hoogte van het huidige metrostation Maassluis-West. De toenmalige spoorlijn zou een stuk naar het noorden verlegd moeten worden.

Uiteindelijk is ook dit havenplan nooit uitgevoerd. Belangrijke redenen hiervoor waren:

- er was te weinig steun van de landelijke politiek;
- de inwoners van Maassluis vonden de kosten te hoog;
- de haven kwam te ver van de gemeente te liggen;
- de visserij was er niet voor;
- het onderhoud van de oude haven zou in het gedrang kunnen komen.

Heftige discussie

Er ontstonden heftige discussies tussen voor- en tegenstanders van het havenplan. Regelmatig verschenen artikelen over dit onderwerp in de dagbladen. In het najaar van 1910 schrijft de heer Maronier, oud-ambtenaar van de gemeente Maassluis, in de Nieuwe Courant, een Haags dagblad, een artikel waarin hij vooral de voordelen van het havenplan naar voren brengt. Op dit artikel reageert de heer J.P. Wesselink, oud-burgemeester van Maassluis (1888-1892), in de NRC van 28 december 1910. Hij heeft kritiek op het havenplan en beschuldigt Maassluis van sterallures. De haven zou veel weggrijpen van een koopvaardijhaven en daardoor de concurrentie aangaan met Rotterdam. Deze stad ondervond toch al veel concurrentie van Hamburg en Antwerpen. Op die manier zou het mooie werk van de Waterweg verknoeid worden.

Op dit artikel van de heer Wesselink komt een felle reactie van de heer G. Dirkzwager. Deze laatste is een fervent voorstander van de nieuwe haven. Hij schrijft een open brief aan de oud-burgemeester.

OPEN BRIEF aan den WelEd. Geb. Heer J. P. WESSELINK,
Oud-Zeeofficier, Oud-Burgemeester van Brouwershaven,
MAASSLUIS, Harlingen en Goes, thans rustend burger
in de Residentie.



Wel Ed. Geboren Heer,

Waarom bemoeit Gij U met zaken Maassluis en hare inwoners rakende?

Meent Gij dat Rotterdam Uwe tusschenkomst noodig heeft om over hare belangen te waken?

Wat was de aanleiding tot het schrijven Uwer brochure?

Maassluis, dat Gij verliet, nadat Ge nauwelijks ingeburgerd waart, — waar Ge nog zooveel goeds hadt kunnen doen, indien Uwe eerezucht U niet naar Harlingen had gedreven, — Maassluis, waar Ge geen duim gronds bezit of eenig materieel belang, hoe gering ook, hebt, — wil vooruit en omdat het tegenwoordig Bestuur andere banen bewandelt dan Gij, valt Ge ~~de nieuwe havenplannen aan, zonder dat iemand Uw advies vraagt, en tracht buitensel den~~ indruk te vestigen, dat ze onbekookt en te kostbaar zijn, en geen steun verdienen van Rijk en Provincie.

Eigenaardige belangstelling in Maassluis en hare inwoners!

Als *alle* tegenwoordige raadsleden medegaan met B. en W., — als bekwame mannen de plannen ontwerpen, — als de belasting betalende burgers zich niet verzetten, — dan hadt Ge, indien Ge werkelijk belang stelt in Maassluis, moeten zwijgen.

Waren Uwe beweringen en cijfers juist, — ze zijn het niet —

ware er in den Raad eene minderheid gekant tegen die plannen,

waren in Maassluis stemmen opgegaan uit de burgerij, die protesteerden, dan, ja dan, had misschien Uwe uiteenzetting kunnen dienen, maar Ge hadt meer nut gesticht, als Ge dan toch medezegging wildet hebben, door te wijzen op den goeden wil en ijver van den tegenwoordigen Burgemeester, die onvermoeid al zijn tijd en werkkraft geeft aan het welzijn der Gemeente.

Gij zijt ook geen waterbouwkundige of financier, al waart Ge in Maassluis indertijd gezien en geëerd, en een flink Burgemeester.

Uw abrupt weggaan, — wegloupen, schreef ik bijna, — heeft die gevoelens uitgewischt.

Voor Rotterdam maakt Ge U bezorgd over die koopvaardijhaven, rakende de POORTERSHAVEN.

Belachelijk!

Rotterdam ziet in de vestiging van de firma HUDIG & PIETERS te Hoek van Holland, als vertegenwoordigers van de G. E. R., — in het bouwen van inrichtingen voor booten der H. A. L., — in de aanlegplaatsen van BATAVIER en LONDEN

booten, — in de slachtplaatsen van de firma's HUDIG & PIETERS en Wm. H. MULLER & Co, — in de oprichting van VIANDA, — in de POORTERSHAVEN, — geene mededinging.

Het zijn de noodzakelijke gevolgen van vergrooting en uitbreiding dier ondernemingen.

Rotterdam ziet geen concurrent in de BENZINETANKS bij VLAARDINGEN, — of in de installatie tot bunkeren van de STEENKOLEN HANDELSVEREENIGING aan de Vondelingenplaat, — ook niet in de havens, die Vlaardingen aanlegt, — of in de Houthaven van SCHIEDAM en in SMULDERS' werf.

Alles wil West uit, — er is gebrek aan ruimte.

Daarom vraagt Rotterdam den HOEK VAN HOLLAND als eindpunt van het plateau, dat eens die plaats langs de oevers van de Maas met haar zal verbinden.

Voor Schiedam, Vlaardingen en Maassluis ware het misschien wel goed, reeds thans, evenals met Delfshaven is geschied, en thans met Hoek van Holland zal geschieden, opgenomen te worden door de machtige havenstad Rotterdam.

En nu zoudt Gij de haven van Maassluis willen beperken, om de concurrentie, die zij Rotterdam zoude aandoen?

Ge zijt niet serieus!

Daarom schreeft Ge Uwe brochure ook niet!

Het spijt me voor U, maar tu l'as voulu, 't is dépit! Dépit, — omdat in alle plannen, in alle berekeningen, geen plaats is gevonden voor Uwe beschouwingen, — omdat de naam WESSELINK niet wordt genoemd als vroegere haven-ontwerper van Maassluis, — als deskundige dus.

Alleen dépit deed U die brochure schrijven, waarvan de strekking niet getuigt van belangstelling in de welvaart van Maassluis.

Integendeel!

En ten slotte.

Ge hadt antwoord verwacht, om nogmaals te kunnen repliceren.

We kennen van vroeger Uw volhardend karakter, Uw uitvoerig spreekvermogen, en, jammer genoeg, men heeft Uwe brochure au sérieux opgenomen.

En nu zijt Ge boos, dat dit geschiedt door H. Maronier, zooals Gij hem noemt den jongsten commies, tot in 1906 den Gemeente-Bode, van Maassluis.

Men had Uwe brochure voor kennisgeving moeten aannemen.

Maar waarom kan een commies ter Secretarie van deze gemeente, niet, als iemand die op zee frissche denkbeelden verkreeg en behoefte gevoelde die op het land te verwezenlijken, zooals Gij deedt, — waarom kan een man, die dagelijks en sinds jaren in dienst der Gemeente werkzaam is, en in het bezit van een diploma als Secretaris, niet even goed aandrang gevoelen om iets, dat ten nadeele van Maassluis en haar Bestuur wordt geschreven, gedrukt en verspreid, tegen te spreken?

Omdat Gij Oud-Zeeofficier, Oud-Burgemeester van Brouwershaven, MAASSLUIS, Harlingen en Goes en hij slechts Commies ter Secretarie!

Wat zijn Uwe democratische begrippen veranderd!

Waar is en blijft, wat Gij zegt,

»Versint eer ghy begint»

ook voor den vroegeren Burgemeester van Maassluis J. P. Wesslink.

Met verschuldigde gevoelens van hoogachting

G. DIRKZWAGER M^{ZN}.

Maassluis, Februari 1911.



G. Dirkzwager.

J.P. Wesselink.

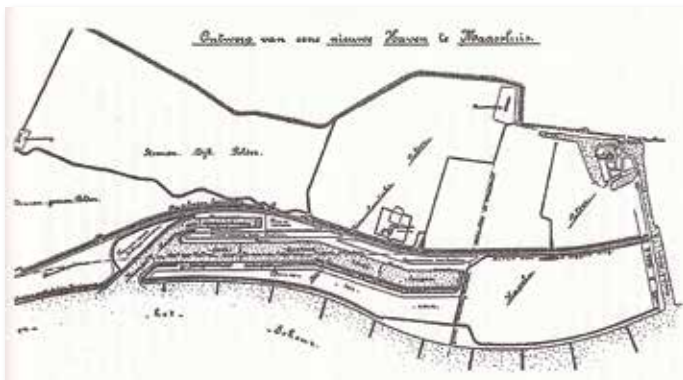
De open brief van de heer Dirkzwager is glashelder. We lezen duidelijk dat hij zowel met de persoon van de heer Wesselink als met zijn opvattingen over het havenplan moeite heeft. In scherpe bewoordingen maakt Dirkzwager dit duidelijk. We lezen dat hij oud-burgemeester geen prettig persoon vindt:

- hij is eerzuchtig
- hij laat zijn eigen belang prevaleren
- hij heeft weinig respect voor lager geplaatsten.

Ook over diens capaciteiten is Dirkzwager kritisch:

- hij is niet goed met cijfers
- hij heeft geen verstand van waterbouw en financiën.

De brief is cynisch van toon en vilein. De heer Wesselink wordt gefileerd tot op het bot, er wordt weinig van hem heel gelaten.



Sociale media

Kunnen we deze brief nu vergelijken met de wijze (vaak grof en respectloos) waarop men tegenwoordig in de sociale media schrijft?

We kunnen wel stellen dat de brief van de heer Dirkzwager hard zal zijn binnen gekomen bij de oud-burgemeester. De brief is echter goed van stijl en formeel. Het blijkt dat je zonder grof taalgebruik ook ongezouten kritiek kunt leveren en je standpunt kunt uitdragen.

Moeten we weer terug naar die stijl van een eeuw geleden? Of heeft het huidige 'recht-voor-zijn-raap' principe onze voorkeur? U mag het zeggen.

Bronnen:

Historische Schetsen 1

Atlas van Maassluis

Archief HVM

