

Transport

Van beurtschippers tot bijzonder transport

Jarenlang passeren zeilschepen de stad. De bouw en reparatie van schepen vormt een goede inkomensbron voor Gouda. De binnenvaart maakt het ook mogelijk om buiten Gouda te handelen. Goudse (kaas-)handelaren en beurtschippers varen alle kanten op, nemen post mee en handelen voor Gouwenars op de beurs in Amsterdam. De komst van de stoomboot, de trein, het Merwedekanaal, de vrachtauto en snelwegen heeft daar verandering in gebracht. De schippers verdwijnen en 'de Sluis' wordt na de watersnood van 1953 gesloten. Alles gaat buiten Gouda om. Toch ontwikkelen Goudse transportbedrijven zich verder, ze specialiseren zich en verwerven een sterke positie in het bijzonder transport. EXPO GOUDA MAAKT volgt de ontwikkeling van het transport in Gouda van vroeger, nu en later.

Geschiedenis

Scheepvaart en transport

Bijna alle goederen van Amsterdam tot Antwerpen passeerden Gouda, de kortste en veilige vaarweg over plassen en vaarten voor zeilboten die niet over zee gingen. Op meerdere plaatsen waren jaagpaden aangelegd om ook bij weinig wind de schepen te kunnen laten slepen door paarden of mensen.

Tot aan de Donkere Sluis was er eb en vloed in de Haven waardoor daar hoge kademuren nodig waren. Maar slib uit de rivier bleef achter in de haven. De Havensluis werd in 1615 gebouwd en hield het hoogwater uit de IJssel tegen. Gevolg was wel dat er bij hoogwater geen schepen vanuit de stad naar de rivier konden zeilen.

Door de bodemdaling rondom Gouda liep de afwatering van de Gouwe niet meer vanzelf de Hollandse IJssel in en was de Gouwe de andere kant op gaan 'stromen'. Het water werd daarna via de Gouwe Sluis bij Alphen op de Oude Rijn geloosd.

Er was nog een sluis van de IJssel naar de Turfsingelgracht, de Statensluis, maar die mocht alleen door oorlogsschepen gebruikt worden. Later werd de Statensluis vervangen door de Mallegatsluis.

De lange wachttijden voor de sluisen was een knelpunt in de binnenvaartverbinding. Gouda heeft dat zo lang mogelijk uitgebuit. Het schutten van de schepen duurde bewust lang, waardoor de stad aan de schippers kon verdienen en prima aan- en afvoermogelijkheden had voor de producten. Het schutten duurde zes uur en gebeurde met tientallen schepen tegelijk. De schippers klaagden veel over het oponthoud, daarom liet het stadsbestuur in 1869 alle bruggen over de Haven en de Gouwe vervangen door beweegbare bruggen.

Na 1850 groeide de binnenvaart zodanig, dat de toestand onhoudbaar werd. Grotere vrachtschepen kregen toestemming om buitenom te varen over de Turfsingelgracht en door de Mallegatsluis, maar ze moesten eerst drie dagen voor of in de stad aan de wal hebben gelegen.

Aan de Mallegatsluis moest tol worden betaald, dat "*armengeld*" werd genoemd. Voor de Franse tijd betaalden de schippers zo'n 12% van de steun aan armen in Gouda. Na de komst van de Fransen werden de tolleren afgeschaft.

Ondanks het armengeld werd de Mallegatsluis een van de drukste sluisen van Nederland. Nadien kwamen de Gouwerchten van drie cent per ton. Voor een schip van honderd ton was dat omgerekend ±€17.

In 1851 passeerden 50 schepen per dag, in 1876 voeren al 40 stoomboten door de haven, naast de zeilschepen. Toen in 1884 de Mallegatsluis dicht was voor onderhoud voeren er in drie maanden 85 schepen per dag door de Havensluis. In 1890 schutten er meer dan 120 schepen per dag door Gouda. In 1932 gingen er 152 schepen per dag door de Mallegatsluis.

Vaarwegen in Gouda

1800 -1900 De vaarweg door Gouda met de nauwe bochten en lange wachttijden voor de sluisen waren een welvaartsbom voor Gouda.

Bij de sluis lagen de schippers dagenlang voor schut. Het lange wachten bracht ook handel rondom de Veerstal. Alles wat een schipper nodig dacht te hebben was te koop, vooral in de cafés en ander vertier. Er werkten 170 hoeren in Gouda.

De schepen konden de Mallegatsluis alleen door als het water binnen en buiten even hoog stond. Bij 'gelijk water' werden beide deuren opengezet. Omdat schepen die een vaste dienst voeren recht hadden op "voorschutting" moesten anderen op hun beurt wachten. Als de sluis "op gelijk water" open werd gedraaid probeerden ook anderen van de gelegenheid gebruik te maken. Soms ontstond er gedoe tussen de schippers, vechtpartijen waren niet zeldzaam. De sluiswachter werd daarvan wel eens het slachtoffer. Voor de Gouwenaar op de oever was er bij de Mallegatsluis altijd iets te beleven.

Vanaf 1855 had Gouda een station aan de spoorlijn Rotterdam – Utrecht en kwam er een probleem bij in de vaarweg door Gouda: de lage spoorbrug over de Gouwe. De spoorbrug was maar een paar minuten open. Na lang aandringen werd er een draaibrug gebouwd. Voor vrachtvervoer was de trein van weinig betekenis. De binnenvaart kon door de komst van stoomboten een enorme verbetering in de stiptheid aanbieden. Veel dieren voor de Goudse veemarkten werden per stoomboot aangevoerd. Slecht 1% van de drie miljoen ton via Gouda ging in 1890 over het spoor.

De klad ontstond na 1892 omdat, onder druk van Amsterdam, het Merwedekanaal werd geopend waardoor er een snellere vaarverbinding met Rotterdam kwam.

Gouda heeft door het graven van de Nieuwe Gouwe in 1903 een paar bochten in de Gouwe afgesneden en geprobeerd de scheepvaart te behouden, maar veel hielp dat niet meer. De spoorwegen, het Merwedekanaal, de autobussen en de vrachtauto's betekenden samen de ondergang van de binnenvaartschippers.

Rond 1929 duurde het nog steeds dertig uur voordat een schip Gouda voorbij was. Uiteindelijk werd besloten tot de aanleg van een grote sluis en een nieuw kanaal tussen de IJssel en de Gouwe, buiten de stad om. Het werd een werkverschaffingsproject om de crisis van de jaren 1930 te bestrijden.

In 1936 werden het Gouwekanaal en de Julianasluis geopend en ging alle scheepvaartverkeer buiten de stad om.

Gouda had tot de komst van de vrachtwagen een gunstige ligging. Het vrachtvervoer met auto's nam snel steeds meer lading weg van de schepen. Tot 1938, toen de snelweg buitenom Gouda af was, ging alle verkeer van Rotterdam naar Utrecht over de oude Haastrechtse brug. Tot 1946 werd daar tol geheven.

Inwoners van Gouda hoefden niet te betalen, de inkomsten kwamen vooral van de kaasboeren uit de Krimpenerwaard die naar de Goudse kaasmarkt wilden.

In 1954 werd een nieuwe Haastrechtse brug gebouwd en werd de oude brug en het tolhuis afgebroken.

Bij de watersnood in 1953 dreigde het hoge water door de Havensluis te breken en de binnenstad te overstomen. Dit leidde drie jaar later tot een reconstructie van de Nieuwe Veerstal, waarbij de Haven werd afgedamd en er een einde kwam aan de doorvaart. Gouda staat nu met de rug naar de rivier.

Scheepswerven

Naast kleine scheepstimmerbedrijven voor reparaties aan schepen en boten zijn er twee werven waar ook aan scheepsnieuwbouw werd gedaan.

Borkus – Kromhout – Van Vlaardingen

De werf van Dirk Borkus lag buitendijks aan Schielands Hoge Zeedijk, waar nu de Croda/Cargill installaties staan en dat ook Olevaerskade werd genoemd.

De werf had in 1854 een sleephelling en een dok aan de overkant van de IJssel. In 1857 baggerde Borkus de IJssel uit want er stond een bark -een zeeschip- op stapel dat te water moest worden gelaten.

Een bark was een zeilschip met drie masten. De driemaster was 37 meter lang en 463 ton. De rederij had het eigendom in veertig aandelen gesplitst, die werden verkocht. De lijst met aandeelhouders laat zien dat twintig Gouvenaars meededen, met namen als Viruly, Kortenoever, Lafeber, Hoogendoorn, Jonker, Drooglever en Goedewaagen.

De krant schreef: Gouda, 22 mei 1857: *Heden liep met het beste gevolg te water van de werf Het Kromhout van de scheepsbouwmeester Dirk Borkus het barkschip DE STAD GOUDA, groot 250 gemeten lasten, gevoerd zullende worden door kapitein Klaas Doedens Breuning, voor rekening ener rederij van Marinus den Breems uit Vlaardingen, bestemd voor de grote vaart.*

Taal: te hard van stapel lopen = Eenmaal afgebouwd moesten schepen vanaf de stapelconstructie in het water glijden. Hierbij was het zaak om het vaartuig niet te snel van stapel te laten lopen.

Dirk Borkus gaf de stad 58 gulden [±€600] voor brood en kaas voor de armen en een kinderfeestje in het Bestedelingenhuus. Het schip werd in 1873 verkocht en verging in 1878 bij Pernambuco in Brazilië. Een jaar later werd nog zo'n schip te water gelaten 'De Gebroeders Houtman' dat zeven jaar later bij Rangoon in Myanmar is vergaan.

De werf bouwde ook twee kanonneerboten voor de marine. In 1867 had de werf twintig man aan het werk, die per week bijna €80 loon kregen. Ook werd er het pontje gemaakt dat over de Turfsingelgracht heen en weer voer, de kortste verbinding tussen Korte Akkeren en de stad.

Dirk Borkus overleed in 1887, de werf had toen vier hellingen. Schoonzoon en aannemer Willem Bokhoven zette de werf voort ondanks dat er nogal wat schulden waren. Willem verkocht de werf in 1893 aan de andere schoonzoon van Dirk: Hubertus van Vlaardingen (1842-1917) die er al vanaf zijn twaalfde werkte. Toen werkten er vijftig man en men bouwde zo'n zes schepen per jaar.

In 1905 werd de locatie verkocht aan de Stearine Kaarsenfabriek, die buiten de Mallegatsluis wilde uitbreiden. Van Vlaardingen bouwde een nieuwe werf aan de overkant van de Hollandse IJssel op de Gouderaksedijk. In 1905 kwam zijn zoon Jacob (1875-1955) in het bedrijf en wist het tot bloei te brengen. In 1920 werd het grootste schip gebouwd, de Aawang van 720 ton. De werf is tot 1994 in gebruik geweest voor bouw en reparatie van binnenvaartschepen.

- Bron: SCHEEPSWERVEN EN WINDMOLENS LANGS DE IJSSEL TE GOUDA door J. L. VAN EIJK.

Sindsdien stond de werf leeg. In 2018 hebben de broers Maarten en Marius Vroegindeweyj het perceel gekocht. Met hun bedrijf Domera bouwen ze er waterwoningen. Bij het verbouwen van de werf vonden ze een collectie ontwerptekeningen van schepen, oude meetinstrumenten, loonzakjes en gereedschap vanuit de Van Vlaardingen tijd.

Schrijver Herman de Man geeft in zijn boek *Scheepswerf De Kroonprinces* een weinig florissant beeld hoe dat ging. Herman de Man werd geboren als Salomon Herman Hamburger (1898-1946). Zijn vader had een veilinghuis in het Tapijthuis aan de Molenwerf. Zijn vrouw Eva en vijf van hun zeven kinderen (Magdaleentje, Jochie, Pietertje, Anneke en Jan) zijn al in 1942 in Auschwitz vermoord. Herman zat aan het begin van de oorlog in Frankrijk en kon niet terugkeren naar Nederland. Marietje en Joost waren al ondergedoken. Bij terugkeer naar Nederland stortte Herman neer met een vliegtuig. [\[bron Gé Vaartjes\]](#)

Scheepswerf De Kroonprinces uit 1936 gaat over Cato Lefeber, een vrouw die door keihard zakendoen, niets of niemand ontziend, een scheepswerf tot bloei brengt.

- *Schippers, past op voor de Kroonprinces. Want ligt je schuit en woning daar eenmaal droog op de dwarshouten, de lieren gaan niet eer draaien, aler er geld op tafel leit. Geld, zegt het wijf van de Kroonprinces. Geld! Wij betalen ons ijzer, ons staal. Wij dragen geld naar de bank voor iedere voet hout, wij betalen ons werkvolk, de teer en 't hennipwerk, de cokes en de takelage, glas, verf, politoer en 't koperwerk, wij betalen alles contant uit de hand en we vragen betaling contant. Dat is van ouds geweten. Wij werken goed en niet duur.*

Hennepwerk of breeuwen is het ambacht om een houten schip waterdicht te maken. Met teer bewerkt hennepvlas werd met beitels tussen de kieren van het schip geslagen. Op de werf werkten vaklieden aan het dichten van de kieren tussen de planken van de romp. Kalefateren, ofwel breeuwen, was zwaar werk. Nadat het oude 'werk' was verwijderd en de rotte planken vervangen kon het breeuwen beginnen.

Belangrijk voor het buurtschap Stolwijkersluis was naast de scheepswerf van Van Vlaardingen die van Duijvendijk. Duijvendijk was een van de 35 werven die leden van de familie Duijvendijk in de loop van jaren in Nederland had opgezet. Duijvendijk bouwde de dekschuit De Kukel voor de firma Boekamp voor vervoer van de klei naar de pottenbakkers (zie EGM: Keramiek).

Scheepswerf: Schouten - Teekens

Adrianus Schouten had een kleine scheepswerf aan de Turfsingel, bij wat de Vlaamse Haven en Bleekerskade werd genoemd. De Bleekerskade was een grachtje dat midden door het huidige Croda/Cargill terrein liep. De werf deed scheepsreparatiewerk en bouwde ook nieuwe binnenvaartschepen. Schouten verkocht de werf aan Hendrik Teekens, die er weinig geluk mee had. In 1873 veroorzaakte een brand voor drieduizend gulden schade [±€32.000] en Teekens ging in 1876 failliet.

Scheepswerf Kok - Lazaruskade

De ingang van de kleine scheepswerk Kok was aan de Lazeruskade. De boeren en tuinders lieten bij deze scheepswerf schouwen en plezierboten bouwen. Via het Moordrechtse Verlaat en de Westerkade, kon men de door de sloten verder naar Waddinxveen of Moordrecht.

Scheepvaart

Van 1840 tot 1947 onderhield *Reederij De IJssel v/h G.C. van der Garde* een stoomvaartdienst voor goederen en personen van Gouda naar Rotterdam. De onderneming werd een succes en de vloot groeide tot zestien schepen. De stoomboot naar Rotterdam vertrok vanaf de Veerstal. Naast het pontje naar de Gouderakسدijk dat tot 1926 de IJssel overstak.

Er volgden andere rederijen, zoals *De Volharding* voor het vervoer over de Gouwe naar Amsterdam en Leiden en de stoombootdienst *Rijn en Gouwe* tussen Bodegraven, Leiden en Gouda. Er waren meerdere Goudse beurtschippers. In 1910 voer men zes keer per dag naar Rotterdam, drie keer naar Leiden, twee keer naar Amsterdam, Boskoop en Alphen en er waren diensten naar Den Haag, Haarlem, Schiedam, Zaandam en Delft.

Al in 1823 startte Teunis de Hoog het veer Gouda-Zaandam. In 1879 werd zijn kleinzoon beurtschipper. De vloot van de Rederij de Hoog heeft bestaan uit: *De Stad Gouda 1 & 2* en *De tijd zal 't leren I t/m V*. *De Stad Gouda* was een stalen binnenvaartschip van 23 meter, dat in 1910 bij Van Vlaardingen werd gebouwd. Aan boord waren kratten en vaten die door Guus Slater 'op de hand' en "met het eigen gerei" gelost en geladen werden. De Hoog was ook betrokken bij het 'Groot Schippersfonds', een broodfonds door en voor schippers. In de jaren vijftig schafte men enkele vrachtwagens aan. De strenge winter van 1962-1963 betekende het einde voor het varende deel van de firma.

Honderd schepen hadden Gouda als thuishaven, waarop 250 mensen werkten. In het telefoonboek van 1915 staan twaalf schippers, sleepbootverhuurders en agenten van rederijen.

In Gouda waren veel kaaspakhuizen. Sommige kaashandelaren hadden eigen vrachtschepen in de vaart. Per jaar werd 7 miljoen kilo kaas naar de pakhuizen gevoerd. Na de Eerste Wereldoorlog was Kaashandel-Maatschappij Gouda van Van Eijk de grootste particuliere kaashandel van Nederland en groeide de *Kaashandel-Maatschappij 'Gouda'* uit tot een kaasexporteur met een eigen binnenvaartvloot. De motorboten voeren met geregelde diensten naar de export-havens en kaasmagazijnen. Een groot aantal personen vond zijn bestaan in opslag en transport.

Voor aan- en afvoer had de Stearine Kaarsenfabriek Gouda een eigen rederij van vrachtschepen opgezet. In 1912 nam de kaarsenfabriek een meerderheidsbelang in rederij De IJssel van Van Der Garde die toen vier stoomboten en negen motorschepen had. Bijzonder daarbij was dat de schepen van Van der Garde het recht van voorschutting bij de Mallegatsluis hadden, maar die van de Kaarsenfabriek niet. (bron Wim Vegt).

Voor de productieprocessen had de kaarsenfabriek destijds 10.000 ton steenkool nodig dat per schip werd aangevoerd. Behalve roet stootten de schoorstenen evenveel CO₂ uit als 4.800, auto's, nu rijden er 27.240 auto's rond in Gouda.

In 1905 kocht de kaarsenfabriek ook de locatie van scheepswerf Van Vlaardingen omdat ze buiten de sluis richting Hollandse IJssel wilde uitbreiden. Van Vlaardingen bouwde een nieuwe werf aan de overkant op de Gouderakسدijk.

Trein-Tram

Eeuwen lang waren zeilschepen het belangrijkste transportmiddel voor de handel tussen steden en landen. Trekschuiten voor het personenvervoer raakten ook in zwang. Paard en wagen over de meestal onverharde paden waren alleen te doen voor kleine vrachten. Behalve op de Rotterdamsedijk en Gravenweg tussen Gouda en Rotterdam. Al in 1680 hadden deze twee steden besloten deze weg te bestraten, vandaar het gezegde *Zo oud als de weg naar Kralingen*.

In Gouda brak de moderne tijd aan in 1855, toen de spoorlijn Utrecht – Rotterdam in gebruik werd genomen. De postdienst over de straatweg naar Rotterdam, die ook passagiers meenam, werd opgeheven. In 1870 was de spoorlijn naar Den Haag klaar.

De uitvinding in 1888 van luchtbanden voor de fiets veroorzaakte een kleine revolutie, de fiets werd in zeer korte tijd populair bij de gewone man.

Naast de grote spoorlijn die werd aangelegd door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) ontstonden er ook lokale smalspoorlijnen, tramlijnen en later, toen er meer wegen waren bestraat, ook autobusverbindingen naar de omliggende dorpen.

Bij het vervoer over land heeft Gouda niet opgelet en was het te laat. De verbindingen met Alphen/Boskoop, Oudewater, Bodegraven en Schoonhoven kwamen gebrekkig tot stand. Tegen de tijd dat die trein- en tramlijnen beschikbaar kwamen kwam de vrachtauto op de weg. Wegen die op veel plaatsen goed berijdbaar werden gemaakt.

Die concurrentie kon zowel de trein- en tramlijnen als de binnenschippers niet aan.

- 1881–1917 De stoomtram van **Gouda - Bodegraven** was duur en geen succes. Al na 11 jaar werden de stoomtrams vervangen door paardentrams. De lijn sloot in 1917.
- 1883-1907 de stoomtramlijn **Gouda – Oudewater**. De reistijd was een uur. De lijn kreeg het moeilijk nadat Oudewater een paardentram had aangelegd naar station Papekop aan de spoorlijn Gouda – Utrecht. Maar ook omdat de tram over de Markt in Gouda een rijverbod kreeg omdat de tram veel ongelukken veroorzaakte.
- Er was vanaf 1886 een stoombootdienst van Haastrecht naar Schoonhoven over de Vlist. En vanaf 1911 ging er ook zes keer per dag een stoombootje van Haastrecht naar Gouda, de reis duurde 35 minuten.
- 1914–1942 Tramlijn **Gouda-Schoonhoven**. De stoomtrein liep vanaf station Karnemelksloot ten oosten van de Fluwelensingel naar de Haastrechtse brug,
 - Aan de Karnemelksloot, waar nu de Panoramafat staat, stond het station annex brugwachterswoning "Jan Verzwollebrug". Voor aanleg van het spoor werd de Jan Verzwollewetering gedempt en het spoor liep verder richting Haastrechtsebrug over de gedempte Kolfwetering. Het treintje kon draaien bij de Beijersche bocht, liep door naar Stolwijk, Bergambacht en Schoonhoven.
 - Men was al in 1902 begonnen, maar door de slappe bodem in de Krimpenerwaard duurde de aanleg twaalf jaar. Het lijntje werd later vanaf de Karnemelksloot achter de Boelekade (over de gedempte Jan Verzwolle wetering) doorgetrokken naar station Gouda. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de lijn op last van de Duitse bezetter afgebroken en het ijzer werd naar Duitsland afgevoerd.

- De postkoets die tot 1914 drie maal per dag de verbinding onderhield tussen Gouda en Schoonhoven, via Haastrecht en de Vlist, verdween door de ingebruikname van het treintje.

Pas in 1933 ging de spoorlijn tussen Gouda – Waddinxveen – Boskoop en Alphen a/d Rijn open. De vrachtwagen had het toen al gewonnen van de trein.

Er gebeurden ook ongelukken:

- In 1944 werd het spoorwegstation gebombardeerd en geheel verwoest. Er vielen acht doden door bommen op huizen aan de Boelekade. Later dat jaar vielen 17 doden in het St.-Jozefpaviljoen door bommen die bedoeld waren voor het station.
- In 1953 ontspoorde de olietrein Rotterdam - Schoonebeek tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Moordrecht.
- In de strenge winter van 1963 botsten twee goederentreinen op de spoorbrug op elkaar. Drie wagons waren door de botsing over de rand van de brug gestort. Een wagon belandde op de weg, de andere twee kwamen op het ijs op de Gouwe.
- In 2008 ontspoorde twee treinen bij station Gouda: de intercity van Den Haag naar Groningen en de Thalys van Parijs naar Amsterdam. De Thalys, die normaal via Den Haag naar Amsterdam reed, had een andere route omdat er bij Delft aan het spoor werd gewerkt.

Bus

Autobusdiensten

Vanaf de jaren 1920 ontstonden er in verschillende plaatsen rondom Gouda autobusdiensten voor het streekvervoer van passagiers. Het autobusstation was Achter de Waag (foto).

- + In 1923 startte de N.V. Autobusonderneming Gebr. Oosterom met autobussen rond Gouda. In 1931 werd het overgenomen door de firma Van Eldik, die een al lijn reed van Lekkerkerk - Gouda.
- + VAVO (later VIVAVO) - Verenigde Auto Vervoer Ondernemingen nam in 1946 Van Eldik over en reed de stadsdienst in Gouda onder de naam De Goudsche.
- + Verenigde Autobusdiensten Gouda - Utrecht is in 1942 voortgekomen uit Blom (lijn Gouda-Oudewater) en Zanen (lijn Oudewater-Utrecht). De VAGU werd nog lang Blom en Zanen genoemd.
- + Autobusbedrijf Gebr. Van Gog had de lijndienst tussen Rotterdam en Gouda, ook bekend als Onderlinge Auto Omnibus Maatschappij (O.A.O.M).
- + De NV Vervoermaatschappij De Twee Provinciën had de buslijnen Gouda-Krimpen, Gouda-IJsselstein en Gouda-Lekkerkerk.
- + Autobusonderneming Citosa uit Waddinxveen (1922) Citosa reed met de Verheul-Leyland autobussen die in Gouda waren geassembleerd. De lijn Boskoop - Reeuwijk-Dorp - Gouda, werd vanaf 1948 uitbesteed aan de firma Trio.

De *Nederlandse Spoorwegen* hebben lang de strategie gevolgd om ook het streekvervoer met bussen te willen regelen. Het NS-dochterbedrijf *Westnederland* heeft tot 1994 bestaan.

Na de privatisering van de Spoorwegen besteedt de Provincie Zuid-Holland nu het stad- en streekvervoer uit aan commerciële bedrijven. Tot 2012 werden de stadsdiensten in Gouda uitgevoerd door Connexxion, daarna nam Arriva het over. Connexxion was tot 2007 volledig eigendom van de Nederlandse staat, maar is verkocht aan het Franse Transdev en Arriva is eigendom van de Duitse spoorwegen.

Stalhouders

Stalhouders, uitspanningen en opslag.

De veehouders in het veenweidegebied brachten hun producten naar de donderdagmarkt in Gouda. De boeren kwamen met paard en wagen naar de markt. De paarden werden in 'stalhouderijen' geparkeerd, de karren (de brikken) met kaas stonden op de Markt. Het verdwenen café "Het Schaakbord" op de Kleiweg had een stal voor 140 paarden.

Treinreizigers waren voor het vervolg van hun reis op trekpaarden aangewezen. Voor het vervoer met paard en wagen bestonden verhuurbedrijven waar nieuwe paarden konden worden gehuurd voor een paar uur gaans tot de volgende uitspanning. Ook rijtuiggen waren te huur. Daarom had het hotel tegenover het station een stalhouderij. Dit hotel van J.N. Both lag op de hoek van de Crabethstraat en de Kattensingel.

Stallingen voor paarden en koetsen hebben hun bestaan lang kunnen rekken. In 1885 was er stalhouderij Blom (foto) op de Kleiweg Op de hoek van de Lange Tiendeweg en de Geuzenstraat bevond zich nog in het begin van de twintigste eeuw de stalhouderij van Eberveld (waar nu hoedenwinkel Matelotje zit). Stalhouder Verkleij stond aan de Bleekersingel. Werklozen duwden de kaasbrikken naar de Markt.

*FOTO = Stalhouderij van Willem Bruijne (1861-1925). Willem kwam uit Weesp en kocht in 1901 een café annex stalhouderij aan de Blekerssingel in Gouda. (hoek Karnemelksloot, waar nu De Beren zit) Hij liet daarachter in 1908 een nieuwe stal bouwen met een uitgang naar de Boelekade (164-166). Op de foto waarschijnlijk zijn zoon Jan (*1892) en dochter Rimke (*1889). Jan was later koetsier van het Koninklijk huis, hij mende de gouden koets bij het huwelijk van koningin Juliana en prins Bernhard in 1937.*

Frederik Christensen en Coba Eijsbroek

Aan de Brugweg in Stolwijkersluis stond rond 1900 een uitspanning en stalhouderij, met klandizie dankzij de wachttijden voor de tolbrug. De tolbrug was de enige brug tussen de Krimpenerwaard en Gouda.

In 1895 werd de uitspanning gekocht door Frederik Christensen (1858-1920) en Jacoba Eijsbroek (Coba - 1872-1940). Frederik was een Deense stuurman op een stoomschip en Coba woonde in Rotterdam, ze trouwden in 1894.

Boven de deur van de zaak stond in 1905: *Kinderspeelplaats en Uitstekende gelegenheid voor kinderpertijtjes, Stalhouderij en uitspanning, Alle Verversingen, Eerste Kwaliteit, Bewaarplaats voor rijwielen en Automobielen, Telephone.*

Frederik Christensen kwam in 1920 onder de trein. Hij werd met paard en wagen aangereden door de stoomtram van Gouda naar Schoonhoven. Daarna werd het een aflopende zaak met de familie Christensen-Eijsbroek in Stolwijk. In 1925 verhuisde weduwe Coba naar Den Haag. [zie: verhaal *De Mooie Meiden van Stolwijkersluis*]. Kees van Mullem werd de nieuwe uitbater.

De mooie meiden van Stolwijkersluis

Gouda had een gunstige ligging. Alle verkeer van Rotterdam naar Utrecht moest door de stad en over de oude Haastrechtse brug. Tot 1946 werd daar tol geheven. Inwoners van Gouda hoefden niet te betalen. De tolbrug was de enige brug tussen de Krimpenerwaard en Gouda. De zelfkazende boeren kwamen er met hun brikken langs op weg naar de kaasmarkt. Nadat in 1938 de Rijksweg-12 buitenom Gouda klaar was reed het verkeer niet langer door Gouda, maar er omheen.

Westelijk van het afgedamde uitwateringsslujsje tussen de Goudsche Vliet en de Wijk stond de Stoom-Oliefabriek „DE NIJVERHEID". Eigenaar was de firma H. Lambert & Zonen. De molen werd in 1917 door brand verwoest. Het verhaal gaat dat gedurende de Eerste Wereldoorlog illegaal riet werd gemalen om door het meel of veevoer te mengen. Die fabriek werd later afgebroken.

Verderop aan de Brugweg – waar nu Wijngo staat – stond de NV Houthandel en Stoomzagerij De Hoop v/h H.J. Nederhorst Jr. In 1924 brandde De Hoop voor een groot deel as.

Achter de uitspanning lagen de balkengaten voor de houtzagerij. De Hoop bracht de gezaagde planken met vrachtauto's naar de bouwwerken. Ook vrachtwagenchauffeur Stubbe werkte bij De Hoop. De Hoop gaat later samen met houtzagerij van A. Vingerling & Zn aan de Karnemelksloot. [bron: Bregje de Wit]

Annie, Karen en Marietje Christensen waren de zogenaamde "mooie meiden" van Stolwijkersluis.

Aan de Brugweg in Stolwijkersluis stond rond 1900 een uitspanning en stalhouderij, met klandizie dankzij de wachttijden voor de geopende tolbrug. In 1895 werd de uitspanning gekocht door Frederik Christensen (1858-1920) en Jacoba Eijsbroek (Coba - 1872-1940). Frederik was een Deen en stuurman op een stoomschip. Coba woonde in Rotterdam; ze trouwden in 1894.

Hun eerste dochter Johanna (Annie-1895-1961) werd nog in Rotterdam geboren, daarna verhuisden ze naar Stolwijkersluis. Daar werden Karen (1896) en Maria

(Marietje 1897) geboren. Ook grootvader Pieter Eijsbroek en zijn jongste dochter Maria woonden een aantal jaren in Stolwijkerkersluis.

Boven de deur van de zaak stond in 1905: Kinderspeelplaats en Uitstekende gelegenheid voor kinderpartijtjes, Stalhouderij en uitspanning, Alle Verversingen, Eerste Kwaliteit, Bewaarplaats voor rijwielen en Automobielen, Telephone.

[foto] Coba staat op de foto achter het hekje, de drie meisjes in hun witte overgooiertjes zijn haar dochtertjes Annie, Karen en Marietje.

In het telefoonboek van 1915 stond: Nr. 85 Christensen, F., Café Restaurant en Stalhouder (stal voor paarden en stalling voor rijtuigen) Stolwijkersluis H12

Annie

Annie trouwde in 1915 met de graanhandelaar Jacob Brøker (Jaap). Een jaar later werd Trudy geboren, het meisje overleed op zestienjarige leeftijd aan tuberculose. Negen jaar later kregen ze nog een dochtertje: Karen, genoemd naar haar tante. Ze woonden in Den Haag.

Karen

Karen trouwde met de bouwkundig ingenieur Eduard de Roo (Henk). Na de geboorte van hun zoon Jan vertrokken ze naar Nederlands Indië. Daar werd hun dochter Coby geboren. Jan ging later terug naar Nederland en werd legerofficier. Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak wist hij naar Engeland te vluchten.

Terug in Indië werden Karen en Henk door de Japanners gevangen genomen. Karen overleefde de ontberingen van het Jappenkamp niet en ook Henk overleed aan de gevolgen van de behandeling door de Japanners. Hun dochter Coby hield een trauma over aan de Jappenkampen. Na de oorlog ging Jan vanuit Australië zijn zusje zoeken en vond haar terug in het kamp Tjideng (Batavia / Jakarta).

Marietje

Marietje ging al op 16-jarige leeftijd uit huis en op haar 28e trouwde ze -terug in Gouda- met Andreas (André) Backers. Zij kregen in 1920 een zoon, Frits en verhuisden in 1933 naar Amsterdam. Onder invloed van de NSB-denkbekenden van beide ouders vóór en tijdens de Duitse bezetting, ging Frits vrijwillig in Duitse dienst en sneuvelde in Kapoede tijdens de Duitse veldtocht richting Leningrad in de Sovjetunie. (in het huidige Letland).

Onder de trein

Frederik Christensen kwam in 1920 onder de trein. Hij werd met paard en wagen aangereden werd door de stoomtram van Gouda naar Schoonhoven.

Het werd daarna werd een aflopende zaak met de familie Christensen-Eijsbroek in Stolwijkerkersluis. Coba (inmiddels weduwe) verhuisde in 1925 naar Den Haag.

Op een foto uit 1925 staat de 53 jarige Coba met haar twee kleinkinderen in Den Haag. Tudy Brøker overleed op 16-jarige leeftijd aan TBC en Frits Backers die als vrijwilliger dienst nam in het Duitse leger sneuvelde aan het Oostfront.

Beroofd

Toen ze weduwe was werd Coba door gewetenloze lieden vrijwel volledig van haar bezit en erfenis 'berooft' door haar vertrouwen in 'zaken' te schenden. In mei 1940, op de dag dat Nederland capituleerde is ze overleden.

Pakhuis Poldervaart (Van Noort – Poldervaart)

Deze onderneming had een groot aantal panden aan de Turfmarkt en de Naaiersstraat. Het bedrijf voerde boedeltransporten en verhuizingen uit, maar men kon er ook bakfietsen huren en tot in de jaren zeventig heeft menig Gouwenaar zo zijn eigen verhuizing geregeld. Het meest bijzondere transport dat deze firma uitvoerde was het vervoer van de Goudse Glazen naar bomvrije bunkers in de duinen, kort voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

Poldervaart werd overgenomen door Van Noort, een van oudsher Waddinxveens familiebedrijf, opgericht in 1931.

1877 Bunnik Groep *(bron: Gouda INTO Business herfst 2017)*

Machiel Bunnik begon in 1877 in Gouda een eenmanszaak: zandschipper. Hij had een sloep en vervoerde zand, grind, puin en grond naar Gouda. Na verloop van tijd begon hij ook een fouragehandel. Dat was een handel in paarden- en veevoer, hooi en stro voor boeren en mest voor tuinders. Hij verkocht geperste balen stro die met een goederentrein uit Groningen kwamen. Daarom werden er loodsen voor op- en overslag bij station Gouda gekocht.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam daar handel bij in witlofwortels, stro voor de champignonhandel en de handel in doorgedraaide veilinggroente in de regio. Toen het aantal boeren in de Goudse regio afnam verdween de fouragehandel. Ook kwamen er meer auto's in plaats van paarden en in de kassen was de paardenmest niet meer nodig.

Omdat de familie in het bezit is van grote loodsen werd goederenopslag de nieuwe bedrijfsactiviteit. Opslag van: kaarsen, chemicaliën van de Unichema, stoffen, en in de jaren negentig toiletpapier en grondstoffen voor zeep. Aan het eind van de jaren 1960 werd ook ingestoken op transport. Op het hoogtepunt had het bedrijf 43 personeelsleden en elf auto's. In 2012 werd het transportbedrijf verkocht aan Van Noort. De loodsen voor de opslag worden nu verhuurd worden aan andere bedrijven, waaronder de Voedselbank Gouda. Tegenwoordig zitten de Bunniks in vastgoed: verhuur met extra service. Op de locatie bij het station worden binnenkort zestig woningen gebouwd.

Quote: Mick Bunnik = Het risico van oude bedrijven – en dan vooral de bedrijven die binnen één familie blijven – is dat zaken altijd op dezelfde manier blijven gebeuren. Want zo zijn we dat nu eenmaal gewend. Dan slijten slechte gewoontes erin. En heeft men niet door dat de markt verandert. Dan kan het opeens snel voorbij zijn.

Wegenbouw

Wegenbouw – asfalt

Ruim honderd jaar geleden werd de auto populair. De oude zandwegen en klinkerstraten waren slecht en hobbelig. De auto's hielpen zelf mee aan een oplossing. Bij het maken van benzine uit olie blijft er een plakkerige smurrie als afval over. Die smurrie wordt *bitumen* genoemd. Edmund Desmedt kwam op het idee om zand en steentjes aan elkaar te plakken met bitumen, dat werd asfalt. Met asfalt is een gladde weg te maken: ideaal voor auto's en een oplossing voor het afvalproduct.

Een afvalproduct van de kaarsenfabriek was stearine-pek. Dat werd vanaf 1924 verkocht als 'Goudse sproeiteer' en later heette het 'GOUDex'. Daarmee werden kieren tussen de straatstenen gevuld. Een ander product was een soort asfalt genaamd 'GOUDALITE' dat over de klinkers werd geplakt. Het duurde lang voordat de gemeentewerken GOUDALITE als wegbedekking durfde toe te passen.

De eerste autosnelweg is Rijksweg 12 van Den Haag via Gouda naar Utrecht en loopt naast de spoorlijn. Er werd een strook van dertig meter vrijgehouden zodat de auto's geen last zouden hebben van de rook van de stoomtreinen. Het traject is tussen 1933 en 1940 aangelegd en was de eerste autosnelweg ter wereld met vluchtstroken.

Vanaf 1931 heeft aan de Gouderakسدijk de Asfalt Centrale Gouda (ACG) of Koudasfalt gestaan. Medeoprichters waren de Verenigde Fabrieken van Stearine Kaarsen en Chemische producten, met andere woorden de Koninklijke Stearine Kaarsenfabriek Gouda-Apollo.

Voordat de asfaltfabriek daar werd gebouwd was het een buitendijks weiland. Tot 1926 kwam het voetveer vanaf de Veerstal er aan, zodat de Gouderakkers niet over de Haastrechtse tolbrug hoefden.

Het maken van asfalt is simpel: roer 65% steentjes, 25% zand, 5% vulstof en 5% bitumen door elkaar en maak het heet. Zand en steentjes kwamen met een schip naar Gouda, daarom lag de fabriek aan de rivier. Zand en steentjes plakken alleen aan bitumen als ze kurkdroog zijn. Tot 1963 gebeurde het drogen van steentjes in een trommel gestookt op olie, daarna droogde een enorme aardgasvlam het zand en de steentjes.

In 1935 produceerde de Goudse installatie 4000 ton asfalt per jaar. De inwoners van Gouda waren niet blij met de fabriek, want naast verharde wegen kregen ze ook een hoop overlast zoals stank en herrie. Toch heeft de asfaltcentrale lang stand gehouden, pas in 2013 werd de productie gestopt.

Nadat de fabriek in 2016 is afgebroken heeft het burgerinitiatief GOUDasfalt de kans gegrepen om er een levendige stadsoever van te maken, waar verschillende bedrijven en sport- en culturele activiteiten een plek hebben gevonden.

1905 - Van Nieuwpoort & Goudse Betonmortel Centrale

De aanmaak van betonmortel was een ambachtelijk en specialistisch vak, waar de dosering en menging van de grondstoffen handmatig werd gedaan. Tegenwoordig verloopt dat volautomatisch. De rood-wit gekleurde silo's domineren nog steeds het beeld langs de Gouwe. Het bedrijf was betrokken bij de grootschalige woningbouw in Gouda, Waddinxveen en Woerden. Voor het Gouwe Aquaduct op de A12 leverde GBC 25.000 m3 onderwaterbeton.

Auto's & onderdelen

FUGO

In 1937 startte Wim Fuest in Gouda (FuGo) een winkeltje met onderdelen voor motorfietsen aan de Rozendaal. Net als het aantal motoren en auto's breidde Fugo het assortiment snel uit met auto-onderdelen en gereedschap.

Na het overlijden van Wim Fuest in 1979, nam zijn compagnon Jan Hogenelst het bedrijf over. Hij bouwde het bedrijf verder uit. Een vestiging aan de Blekersingel volgde en een filiaal in Alphen. In 1996 kocht hij het pand aan de Nieuwe Gouwe Oost Zijde, dat Unilever ooit voor de drukkerij Koch & Knuttel had gebouwd.

In 2007 namen Jolanda en Lisette Hogenelst het bedrijf over. Fugo heeft nu ook vestigingen in Rotterdam en Nieuwegein. In 2017 hebben oud directeur/eigenaar van Fugo Jan Hogenelst en zijn vrouw Bep Hogenelst beiden een koninklijke onderscheiding ontvangen.

Transport bedrijven

Rond 1932 begon de rederij De IJsel ook de N.V. Automobiel Maatschappij IJsel (A.M.IJ.) aan de Gouwe 80. A.M.IJ. bood dagelijkse autobesteldiensten van Gouda naar Rotterdam en Den Haag. A.M.IJ was een onderdeel van Gouda-Apollo, dat De IJsel in 1912 had gekocht.

Vanaf 1935 had A.M.IJ. het alleenvervoer van de producten van de zeepfabriek Viruly, ook een onderdeel van de kaarsenfabriek. In 1968 werd de IJsel opgeheven.

1936 Stubbe

Stubbe werd in 1936 opgericht door Hendrik Stubbe, transporteur in zand en grind. Hendrik Stubbe werkte eerst voor houtzagerij De Hoop op de Stolwijkersluis, hij woonde aan de Goudseweg. In de jaren 1930 begon hij een bodedienst op Rotterdam en Schoonhoven met vaste vertrektijden: om elf uur uit Gouda en om half drie uit Rotterdam. Rond 1955 begon hij met tanktransport van stearine kaarsvet. Stubbe had

lang één klant: Unilever/Emery, Unichema en Croda.

Rinus Snel kocht het bedrijf in 1990 en heeft het ingrijpend veranderd. Het aantal klanten is gegroeid van 1 naar 300. Stubbe heeft zich gespecialiseerd op het gebied van vloeibare producten: afvullen, tankcontainers, op temperatuur houden van producten, overladen en mengen. Sinds 2005 is Stubbe gevestigd aan de Edisonstraat in Gouda.

1940 – 2022 Zijderlaan

Zijderlaan Stolwijk verzorgt de opslag van de producten voor onder meer Croda/Cargill. Zijderlaan is al tachtig jaar een familiebedrijf. Ooit begonnen met de levering van suikerbieten en veevoer producten aan boeren, is het bedrijf gegroeid naar 275 medewerkers vandaag de dag. Bulk is naast opslag één van de transportactiviteiten van Zijderlaan. De opslagruimte in Stolwijk is 25.000m² groot. Steeds meer diensten worden aan het transport en opslag toegevoegd, zoals het ompakken vanuit big bags.

1820 E. Lafeber - “Doe het goed, of doe het niet.”

E. Lafeber Internationaal Transporten B.V. is gespecialiseerd in zwaar transport en industriële verhuizingen. E. Lafeber bestond in 2020 al 200 jaar, maar kon het feest door corona nog niet vieren.

Vandaag hadden wij, de familie Lafeber, samen met al onze werknemers heel graag met jullie willen vieren dat wij de unieke mijlpaal van ons 200 jarig bestaan hebben gehaald. E. Lafeber is in deze 200 jaar gegroeid van de eenmanszaak van onze naamgever die zijn diensten als vracht drager aanbood, tot wat wij nu zijn. Deze unieke presentatie komt niet alleen op de conto van alle 7 generaties Lafeber die zich met veel liefde en passie voor het bedrijf hebben ingezet, maar ook van al die mensen die voor, maar vooral met ons hebben gewerkt. Dank jullie wel voor alles. Samen gaan wij een mooie toekomst tegemoet. En vieren gaan wij dit natuurlijk alsnog zodra dit kan. Familie Lafeber

De drie zussen Lafeber namen in 2020 de directie over van hun vader, oom en achterneef. Zij zijn de zevende generatie. Tijdens de coronapandemie stapte Martine Lafeber, nu directeur van het transportbedrijf, na vier jaar weer tijdelijk in haar oude beroep als anesthesiemedewerker. In de BNN-Vara documentaire Boven Water uit 2022 zitten fragmenten over het reilen en zeilen bij Lafeber.

Er werken 45 mensen bij Lafeber. De vloot van Lafeber bestaat uit 27 trucks en meer dan zestig trailers. Lafeber heeft een eigen werkplaats voor de trailers, die allemaal specifieke taken hebben. De monteurs zijn vertrouwd met die eigenschappen van de trailers, de trucks worden door de vrachtwagendealers onderhouden.

1903 Zevenhoven

Leendert van Zevenhoven begon in 1903 aan de Kattensingel als rijtuigmaker. Het bedrijf groeide en verhuisde in 1910 naar de Spoorstraat.

Architect Dirk Stuurman (1895-1960) ontwierp het woonblok met de showroom, reclametoren en werkplaats voor het garagebedrijf Van Zevenhoven. Het was een gemeentelijk monument, maar is in 2020 toch afgebroken om plaats te maken voor appartementen.

Leendert zelf kreeg een aanstelling als 'officiële tot rijtuigenkeuring bekwame ambtenaar' en mocht in Gouda in opdracht van de provincie één dag in het jaar rijtuigen keuren.

Van Zevenhoven werd in 1933 een garagebedrijf voor de General Motors merken, zoals Vauxhall en Bedford.

Patrick Vermeulen (van o.m. Stichting De Goudse Pijp) heeft een originele kerkbrik die rond 1925 door Van Zevenhoven is gemaakt.

Foto: Kerkbrik van [Patrick Vermeulen](#) uit Gouda en gebouwd door Van Zevenhoven in Gouda. Bron: <https://www.hippomobielerfgoed.nl/2018/goudse-kerkbrik-in-goudse-handen/>

1930 Van der Weijden carrosseriefabriek

Abraham van der Weijden (± 1892) had tot de Tweede Wereldoorlog een carrosseriefabriek aan de Nieuwsteeg. De Nieuwsteeg was een zijstraatje van de Kleiweg.

1900 - Verheul - Leyland Motor Corporation

De N.V. Auto-Industrie Verheul maakte autobussen en vrachtwagens in Coenekoop en heeft bestaan van 1900 tot 1970.

Verheul begon in 1900 als rijtuig- en wagenmakerij, in 1920 werd de eerste autobus gebouwd. In 1958 werd de vrachtwagenproductie van Kromhout overgenomen.

In de zestiger jaren werd het bedrijf door British Leyland overgenomen. Nadat de fabriek zeven maanden had gedraaid, brandde in 1970 het hele gebouwencomplex af. In juni 1971 begon de herbouw van de fabriek maar in oktober ontstond opnieuw brand.

Midden jaren zeventig daalde de verkoop nog verder door de slechte kwaliteit van de British Leyland-modellen, zoals Austin, Mini en Triumph, veroorzaakt door de vele stakingen in de Britse fabrieken. De bouw van streekbussen werd voortgezet door Den Oudsten in Woerden, een bedrijf dat in 2001 sloot.

Brandstof

Benzinepompen – foto's

Vanaf 1770 probeerden mensen voertuigen te maken die op stoom konden rijden. Sommige waren kleine locomotieven zonder rails. Maar de eerste auto had geen benzinemotor, geen gasmotor, zelfs geen stoommotor. Simon Stevin maakte in 1601 een zeilwagen, waarin 28 man konden zitten. De wagen reed heen en weer van Scheveningen naar Petten, een afstand van zo'n 40 kilometer.

Vanaf 1880 probeerden uitvinders om motorvoertuigen te maken die goed genoeg zouden lopen om elke dag te gebruiken. Deze experimentele auto's reden op stoom, benzine of elektriciteit.

Rond 1905 waren benzineauto's populairder dan stoom- of elektrische wagens omdat ze verder konden rijden zonder brandstof toe te voegen. Na 1910 werden benzineauto's groter en krachtiger.

Toen Duitsland in 1940 Nederland bezette, ontstond meteen grote schaarste aan benzine, doordat de bezetter alle benzine opeiste. Er werden gasgeneratoren geïmporteerd, een apparaat dat door verhitting gas wint uit hout, turf, steenkool of bruinkool en daar loopt de motor op.

Er is in de geschiedenis van de scheepvaart nog nooit een tijd geweest dat er meer soorten brandstof beschikbaar waren dan nu. De kolenaangedreven schepen zijn nu erfgoedschepen, de schepen varen nu op alle standaardtypes minerale oliën, plantaardige en dierlijke biobrandstoffen, ethaan, methanol en in mindere mate waterstof en batterijvermogen.

Turf: waarom werd turf alleen gebruikt in de Lage Landen?

Hout of turf aanvoeren over de weg kostte meer energie dan het opleverde. Niet bij transport over het water. Eén blik op de kaart verklaart waarom Holland turf over enorme afstanden kon vervoeren. Het gebied is zo plat als een pannenkoek en heeft veel rivieren en meren. Prima voor zeilschepen. Van Groningen en Friesland zeil je naar Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Antwerpen, Gent en Brugge. Geen enkel ander gebied in Europa beschikt over zo'n wijdvertakt waterwegennetwerk.

Veenplassen

De turfwinning trok steeds diepere sporen. Door dieper te vervenen overstroomde het land. Het gevolg was verlies van landbouwgrond, maar turf en industrie brachten meer op dan landbouw en dus besteedde Holland de landbouw uit.

In totaal zou de turfwinning 60.000 hectare land laten verdwijnen in Holland en Utrecht - bijna 10 procent van het grondgebied. De zaak liep uit de hand toen hele dorpen in de golven verdwenen. Rond 1600 namen de veenplassen een groot deel in van het gebied tussen Oude Rijn, Gouwe en Hollandse IJssel en bedreigden ze de dorpen Zevenhuizen, Moerkapelle en Waddinxveen. Gouda verbood verdere vervening daar in 1653. Later ontstonden de Reeuwijkse plassen. Tot het allemaal op was.