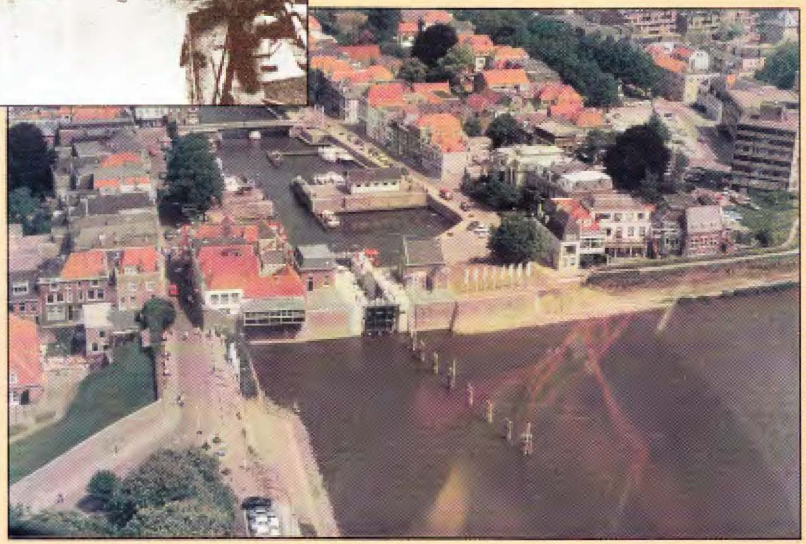
DE LINGEHAVEN

Van Vracht



naar Vreugd

Uitgave ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de Lingehaven als recreatiehaven

DE LINGEHAVEN

van Vracht naar Vreugd

T. de Nijs
F. van den Berg
D. Nederbragt
A. Verheijke
M. de Jong

Uitgave ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de Lingehaven als recreatiehaven

INHOUD

Voorwoord ..... blz. 6

Ten geleide ..... blz. 9

Historie van de Lingehaven ..... blz. 11

De renovatie ..... blz. 29

Havenactiviteiten door de eeuwen heen ..... blz. 37

De ontwikkeling van de scheepvaart in Gorinchem ..... blz. 59

Lingehaven 1988-1998 ..... blz. 77

VOORWOORD

De Gorcumse binnenstad met de 10 jaar gerenoveerde Lingehaven
Het beschermde monument de Lingehaven, inclusief haar functie van in gebruik zijnde waterweg, is 10 jaar geleden volledig gerenoveerd weer in gebruik genomen.

En met dat volledig wordt ook bedoeld de renovatie en nieuwbouw van alle walmuren, bruggen en het wijzigen van de onhoudbare functie van openbaar riool die de oude haven nog vervulde. Er is toentertijd een omvangrijke technische operatie uitgevoerd, die tot op heden een bijzonder positieve invloed op het stadsbeeld van Gorinchem heeft uitgeoefend. Met name de blijvend goede uitstraling van de achterkanten van de Langendijk en de Kortendijk, met bijna in elk pand een andere eigenaar, levert een beeldkwaliteit op die zonder truttig te zijn gevarieerd en gaaf overkomt.

In vroeger tijden moest de waterkering, die over het Eind, de Langendijk en de Kortendijk liep, de Alblasserwaard beschermen tegen Gelders water. In de Kortendijk treft u nog van die putjes aan waar de kisting in kwam te staan, die gevuld met mest, de benedenstad en de waard moest vrijwaren van overstroming.

De recreatievaart, die na de renovatie bezit nam van de Lingehaven, heeft op Gorcums binnenstad zonder meer een positieve invloed. Bootjesmensen werden ze genoemd, de recreatievaarders die gebruikmakend van de hoofdvaarroutes voor de recreatievaart tussen Noord- en Zuid-Nederland gebruik maken van de accommodatie die in Gorinchem aanwezig is om enige dagen te verblijven dan wel door te varen. Zij maken in het seizoen ook de binnenstad levendig met hun aanwezigheid. De middenstanders zien hen graag komen.

Bij veel Gorcumers staat de dam, die eens tijdelijk voor de Oude Merwedesluis lag, nog vers in het geheugen gegrift, net als de acties die door de stichting "Lingehaven Open" gevoerd zijn om met het gemeentebestuur iedereen en alles te mobiliseren om de Lingehaven echt OPEN te houden, inclusief functie.

Van groot belang is het, dat de uitstraling in stand blijft. Volgens mijn waarneming is dat ook echt het geval, maar het moet de zorg van de overheid en de particulieren blijven.

Wat valt er dan nog te wensen.

Wellicht ook het beweegbaar maken van de Peterbrug. Als waarnemer zie ik niet alleen veel verkeersproblemen op de brug, ook ONDER de brug is het niet altijd pluis. De haven moet wel aantrekkelijk blijven voor zoveel mogelijk bezoekers. En wat dacht u van het terugbrengen van enige panden aan de havenzijde van de Appel- en Havendijk. Dit zou een waardevolle toevoeging betekenen aan het historische beeld van de Lingehaven.
Er is in een groot samenwerkingsproces 10 jaar geleden iets heel moois verricht, waar het hart van elke Gorcumer en niet-Gorcumer nog steeds sneller van klopt: het kloppend hart van Gorinchem.

Bert van 't Land
Wethouder gemeente Gorinchem

Lingehaven als vracht- en handelshaven

TEN GELEIDE

.....en Gorcum rijst van ver.

Deze woorden karakteriseren de plaats die Gorinchem inneemt in de wereld van de scheepvaart. Gorinchem, waar Maas en Waal tezamen stromen. Gorinchem aan de monding van de Linge en het eindpunt van het voormalige Zederikkanaal als onderdeel van de Keulse vaart. Elke schipper heeft wel eens langs Gorinchem gevaren. Dat geldt niet alleen voor vrachtschippers, maar ook voor recreatieschippers.

Gorinchem was ooit een belangrijke havenstad voor de regio en een belangrijk handels- en scheepvaartcentrum. Hoewel die rol begin 20e eeuw grotendeels was uitgespeeld, had Gorinchem nog zoveel handel, dat er een eigen schippersbeurs werd opgericht. Schippers konden zich hier melden voor een vracht, in plaats van in het café. Als havenstad stelt Gorinchem thans voor de vrachtvaart niet veel meer voor. Toch is Gorinchem met de restauratie van de Lingehaven in 1988 weer een belangrijke havenstad geworden, maar nu voor de recreatievaart.
Tegen deze achtergrond wordt er in 1998 een manifestatie in de Lingehaven georganiseerd, die het verleden even doet herleven. Op 24 en 25 juli houdt de L.V.B.Z.B. (de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig) in de haven haar jaarlijkse reünie. De haven komt vol te liggen met zeilschepen waarmee schippers hun beroep uitoefenden, uit een tijd dat de wind nog de belangrijkste energiebron was. Er zijn vrachtschepen te zien, zoals tjalken, aken en klippers en er komen ook vissersschepen, zoals schokkers, zalmschouwen en visaken. Al deze schepen behoren inmiddels tot ons industrieel erfgoed en kunnen zonder uitzondering tot de varende monumenten worden gerekend. De L.V.B.Z.B. is een vereniging die zich ten doel stelt om deze oude schepen te bewaren. Sinds kort zijn ook de oorspronkelijke motorvrachtschepen in de doelstelling van de vereniging opgenomen.
Gorinchem en omgeving heeft de platbodemschepen veel te bieden. In Gorinchem vinden we de Lingehaven en de Ondervloed. Voor de Zalmhaven liggen plannen klaar en in Woudrichem is de oude rivierhaven in ere hersteld.
De L.V.B.Z.B. verwacht een groot aantal schepen op de reünie. De gemeente Gorinchem heeft hiervoor de gehele Lingehaven beschikbaar gesteld.
Ter gelegenheid van deze reünie en vanwege het 10-jarig bestaan van de Lingehaven als recreatiehaven is dit boekje geschreven.

De uitgave is mede mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van de RABO-bank Gorinchem.

Dieke Nederbragt

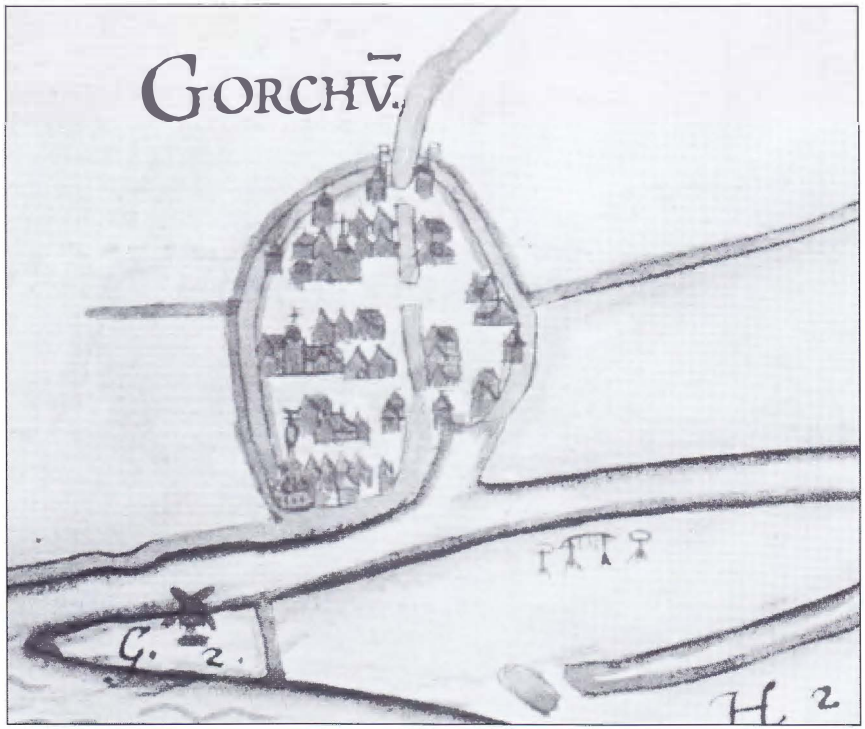
Oude Merwedesluis voor de renovatie van de Lingehaven

HISTORIE VAN DE LINGEHAVEN

In 1984 was het spannend in Gorinchem. Raambiljetten, spandoeken en openbare discussies. Het ging over de toekomst van de Lingehaven. En de bevolking vond daar wat van: de Lingehaven moest open blijven. Veel vertrouwen in de allesbepalende overheden had men niet. De stichting "Lingehaven Open" beloofde er een lange strijd van te maken als de plannen haar niet welgevallig zouden zijn.
We zijn nu tien jaar verder.
Het resultaat?
Een toeristische trekpleister van de eerste orde. En daar zijn we allemaal trots op.

Wat ging er door de eeuwen heen aan vooraf
Vele geschiedschrijvers hebben zich er al over gebogen, maar wanneer en waar de eerste nederzettingen van Gorinchem hebben gelegen zal altijd wel in het duistere verleden verscholen blijven. Het vermoeden bestaat dat zo rond het jaar 1000 hier ter plaatse een Lingedelta was met tussen de rivierarmen wat hoger gelegen gebieden. Daar was landbouw mogelijk, dus woonden er mensen.
De oudste vermelding van Gorinchem dateert uit 1220, wanneer de bewoners van de Hollandse graaf tolvrijdom verkrijgen. De eerste vermelding van de Lingehaven stamt uit 1328.

Het ontstaan van de Lingehaven
Nog niet gehinderd door dijken hadden de rivieren in het deltagebied tot duizend jaar geleden de volledige vrijheid hun bedding te kiezen. Zo is de benedenloop van de Linge ooit begonnen als een arm van de Waal. Op diverse plaatsen in de buurt van Gorinchem verenigden de rivieren zich weer met elkaar. Geologisch onderzoek heeft uitgewezen dat er in elk geval rivierarmen hebben gelegen bij Schelluinen, de Avelingen, iets ten westen van de huidige binnenstad, en door het Wijdschild.
Door de strategische ligging groeide de landbouwnederzetting uit tot een knooppunt van handelsactiviteiten. Het is mogelijk dat de Lingehaven dwars door het hoge landbouwgebied is gegraven om de handel droog te houden en een betere afmeergelegenheid te bieden. De uitgegraven grond werd gebruikt voor een verdere ophoging. Als dat alleen aan de oostzijde van de haven is gebeurd, kan dat de verklaring zijn voor de hoger gelegen bovenstad.
Een gegraven haven is meestal kaarsrecht. Op oudere kaarten heeft de Lingehaven ook een veel regelmatiger vorm dan thans. De huidige onregelmatigheden



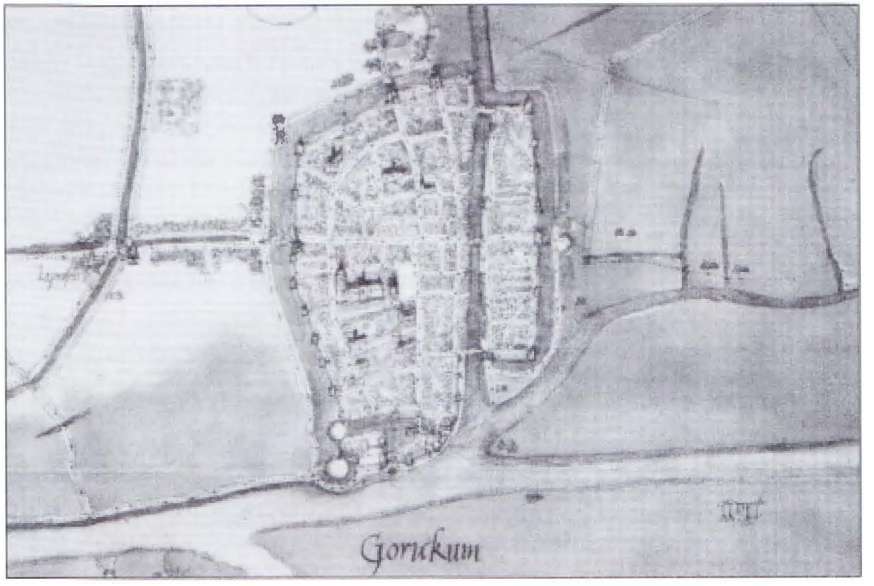
Gorinchem rond 1400

zijn wellicht te wijten aan het instorten van kades, de bouw van nieuwe kades en het verhogen van de langs de Lingehaven gelegen Langen- en Kortendijk.
Het is ook niet uitgesloten dat de Lingehaven al geheel of gedeeltelijk als natuurlijk water bestond. Ook kan er een tijdje een dam door de Lingehaven hebben gelegen. De vestiging Gorinchem was ouder dan die dam, want anders hadden de Gorcumers nu Lingedammers geheten.
Een prent uit de Middeleeuwen laat een ommuurde stad zien met aan de oostzijde een arm van de Linge en een arm dwars door de stad. Deze twee armen komen weer samen ongeveer ter plaatse van het huidige Laantje en de Dalemstraat om vervolgens als Oude of Kleine Haven in de rivier te stromen. Langs de westelijke muur ligt een arm die aan de Merwedezijde is afgedamd. Over de Lingehaven liggen volgens die kaart dan al twee bruggen, van noord naar zuid: de Korenbrug en de Visbrug. Indien de kaart historisch juist is, moet in een later stadium de Kleine Haven gedempt zijn en is de Lingehaven verder doorgegraven

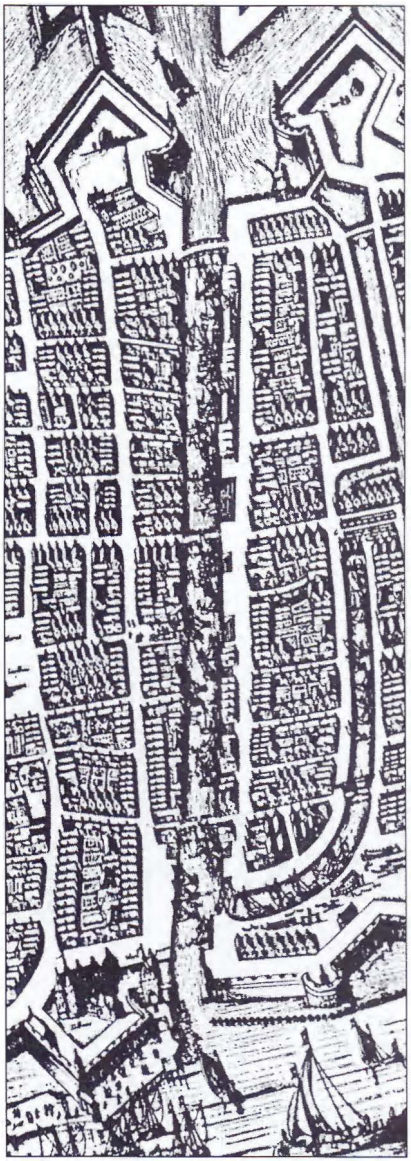
naar de Merwede. Over het nieuwe gedeelte moet de Sint Pieterbrug (Peterbrug) zijn gebouwd.
De naamgeving van de Korenbrug en de Visbrug heeft te maken met de handel die er gedreven werd en de naam Peterbrug zal wel te maken hebben met Petrus als sleutelbewaarder, de brug als toegang tot de haven. Blaeu geeft op zijn plattegrond uit 1649 de Peterbrug en de Visbrug aan als "bouwwerk", voorzien van leuningen, met vijf openingen en een smaller middendeel, een "oorgat", dat beweegbaar was om schepen met hoge masten doorgang te kunnen verlenen. De Korenbrug moet van oudsher een houten brug zijn geweest over de noordelijke mond van de Lingehaven en maakte deel uit van de middeleeuwse verdedigingsgordel. Vermeldingen over vernieuwingen van deze brug zijn er in 1546, 1649, 1705 en 1790.

De Ontwikkeling

De ontwikkeling van Gorinchem als handelsstad verliep in de middeleeuwen voorspoedig. Aan het eind van de 14e eeuw telde de stad zes jaarmarkten en een weekmarkt.
In 1574 werd het oostelijke stadsdeel uitgebreid. De voormalige vestinggracht ging dienst doen als haven en kreeg de naam Kalkhaven. De verbinding met de



Gorinchem in de 16e eeuw



Lingehaven volgens de plattegrond van Blaeu

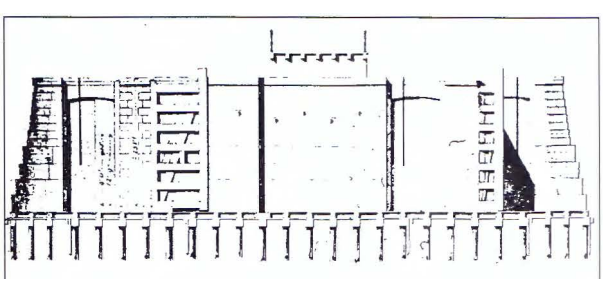
Het bezwijken van de kisting op den Kortendijk (1809)
Gravure van R. Vinkeles

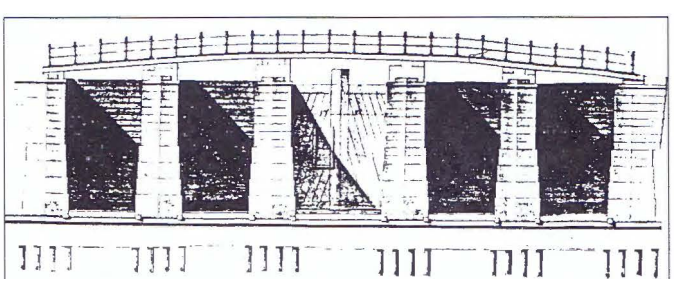
Lingehaven werd hierbij in zuidelijke richting verplaatst. De Kalkhaven kreeg aan de noordzijde een verbinding met een nieuw gegraven gracht, die langs de huidige Vissersdijk en ter plaatse van het huidige Laantje liep. Mogelijk heeft deze gracht als tijdelijke buitengracht dienst gedaan tot de aanleg van de wallen rond Gorinchem van 1578 tot 1600. De terreinen ten zuiden van de Kalkhaven, ongeveer ter plaatse van het huidige Nonnenveld, werden in beslag genomen door scheepstimmerwerven.

Na de verhogingen van de Langen- en Kortendijk in de 17e eeuw keerde de bebouwing van deze straten zich van de haven af. De goederen konden nog wel worden overgeslagen via de steigers, maar het merendeel van de handel speelde zich sindsdien af via de oostzijde van de haven, de Appel- en Havendijk.

De achttiende eeuw kenmerkte zich door talloze door de Waal veroorzaakte overstromingen. Het water uit de Betuwe zocht zich dan via de Linge weer een weg naar de rivier. De Linge was een allesbehalve rustig vaarwater. Om de

schepen in de Lingehaven te beschermen werd in 1793 bij de Korenbrug een waterkering gebouwd. Het overstromingswater moest zijn weg maar vinden over het toen nog niet bedijkte Wijdschild. De waterkering bestond uit vijf openingen, waarin schotbalken konden worden aangebracht. Over de sluis lag een gemetselde penanten (=boog-) brug.
De waterkering heeft de overstroming van 1809 niet kunnen tegenhouden. Naar aanleiding van deze overstroming werden onder leiding van koning Lodewijk Napoleon door het "Committé Central du Waterstaat" de nodige plannen ontwikkeld om het overstromingswater te beteugelen. Zo verving een keersluis de schotbalksluis en werd de schotbalkkering verhoogd. De Zuider Lingedijk werd doorgetrokken van de Lingsesdijk tot de Vijfde Uitgang. Daarmee kwam de mogelijkheid te vervallen het Lingewater via het Wijdschild naar de rivier af te voeren. Daar nam men enig risico mee, omdat pas in 1818 het Lingewater via het nieuwe Kanaal van Steenenhoek bij Hardinxveld-Giessendam naar de rivier kon worden geleid. Om het Lingewater af te voeren, was men gedurende die jaren uitsluitend aangewezen op de Lingehaven.
Pas na de Franse bezetting kwam het tot verdere activiteiten.
In 1815 legde men de Dalemsedijk aan en was het gehele Wijdschild bedijkt. In 1816 volgde een definitieve verhoging van de Korenbrugsluis.
Over de aanleg van het Kanaal van Steenenhoek is nog heel wat te doen geweest. De bewoners van de Alblasserwaard waren er niet zo gelukkig mee en stelden eisen. Ook de situering zo pal achter de rivierdijk bleek later voor nogal wat problemen te zorgen. Daar waar het Kanaal van Steenenhoek het Alblasserwaardse gebied binnenkomt, werd de Gorcumse Kanaalsluis als waterkering gebouwd. Op te veel Gelders Lingewater werd geen prijs gesteld.





Korenbrugsluis in 1810

't Eind met open havenfront. Rechts de Waterpoort en de bekistingspaaltjes
Begin 19e-eeuw

De aanleg van het Zederikkanaal

Koning Willem I, ook wel de Koning-koopman genoemd, was de stuwende kracht achter de aanleg van tal van waterwegen in de twintiger en dertiger jaren van de vorige eeuw. Het belang van Amsterdam was gediend met een betere waterweg naar Duitsland en om dat te bewerkstelligen gaf hij Jan Blanken, dè waterbouwkundige in die tijd, opdracht om "een bekwame vaart langs de Zederik van Vianen tot de Linge en de Merwede te Gorinchem" te ontwerpen als onderdeel van die vaarweg. Jan Blanken had kennelijk al een en ander op papier staan, want binnen twee maanden kwam hij met een uitgewerkt plan en nog geen jaar later werd met de aanleg van het Zederikkanaal begonnen. Het kanaal kwam, gezien het nationale belang, in handen van het rijk.

De Lingehaven maakte deel uit van het kanaal. Om deze voor de scheepvaart geschikt te maken, werden in 1825 de Vis- en Peterbrug vervangen door dubbele ophaalbruggen. Dat gebeurde in twee percelen:

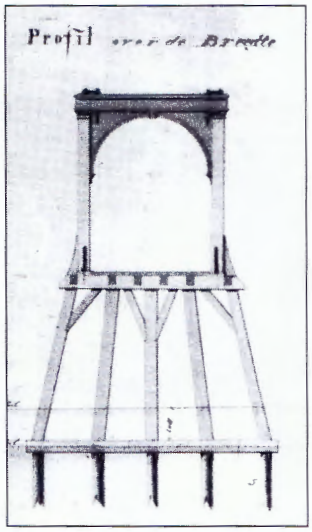
Eerste perceel

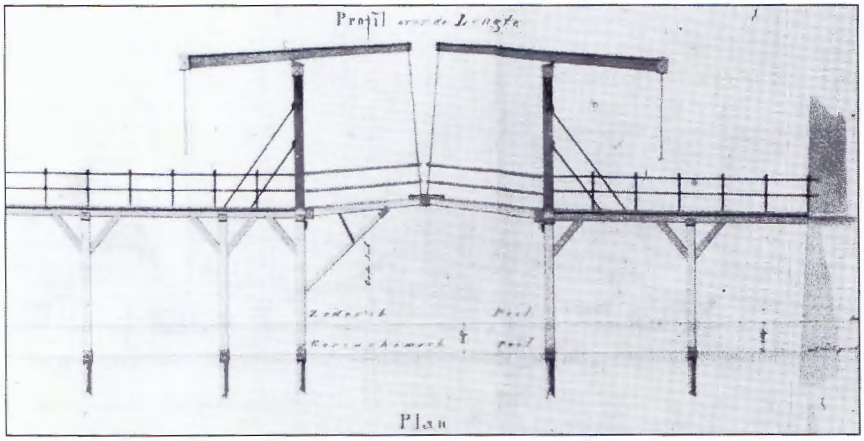
Het maken van eene dubbele ophaalbrug in de Vischbrug, het te dien einde opbreken der straat, en het heijen van nieuwe jukken met al den aankleve van dien.

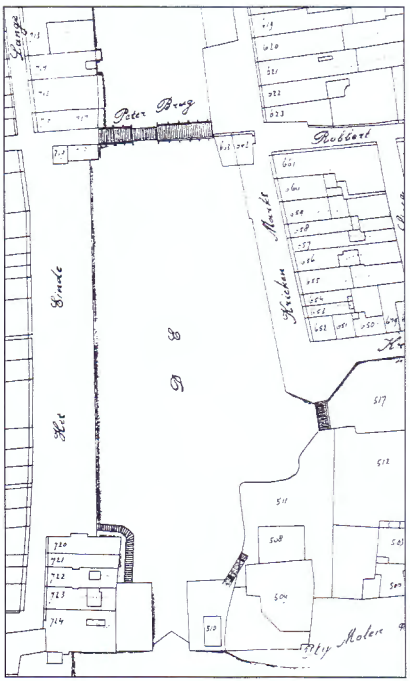
Tweede perceel

Het wegnemen der tegenwoordige ophaalbrug in de Peterbrug, en het derzelfder plaats maken van eene nieuwe dubbele ophaalbrug, met derzelfder jukken en al den aankleve van dien.

Peterbrug 1825





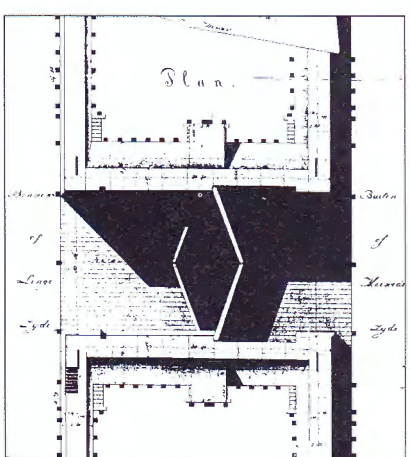


Lingehaven 1830

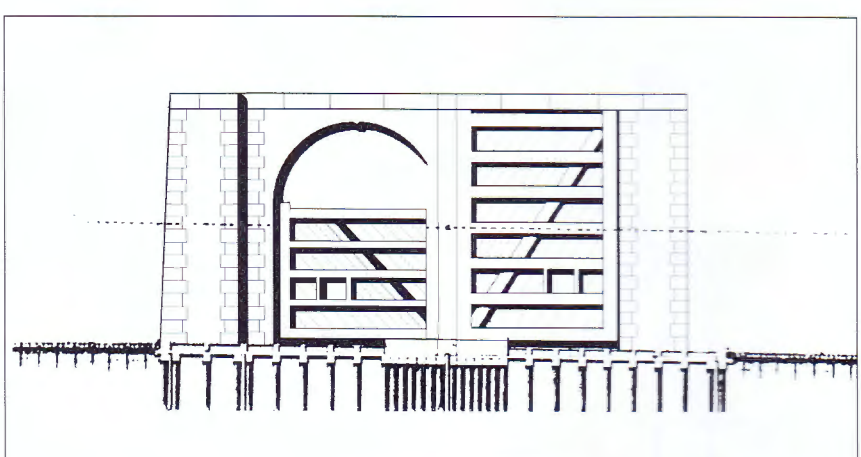
Aannemer Jacob Bollée nam de bouw aan voor *f* 7.750,- totaal.
Hieraan voorafgaand werd in 1824 de keersluis bij de Korenbrug vervangen door een waaiersluis. Uitgevoerd met waaierdeuren kon de sluis door het manipuleren met waterdruk zowel Lingewater als rivierwater keren. De brug zelf werd vervangen door een dubbele houten draaibrug. Tussen de stadsmuren aan de mond van de Linge werd in 1825 de Oude Merwedesluis gebouwd om de stad te beschermen tegen hoog rivierwater. Daardoor werd de Lingehaven een schutkolk met een lengte van 558 meter. Niet erg praktisch: het schutten kostte veel tijd ondanks de riolen in de sluismuren. De in de haven afgemeerde schepen hadden voortdurend met wisselende waterstanden te maken.
De sluis stond op een fundering van te korte palen. Iets, wat de sluis later ernstig zou gaan opbreken.

De verbeteringen

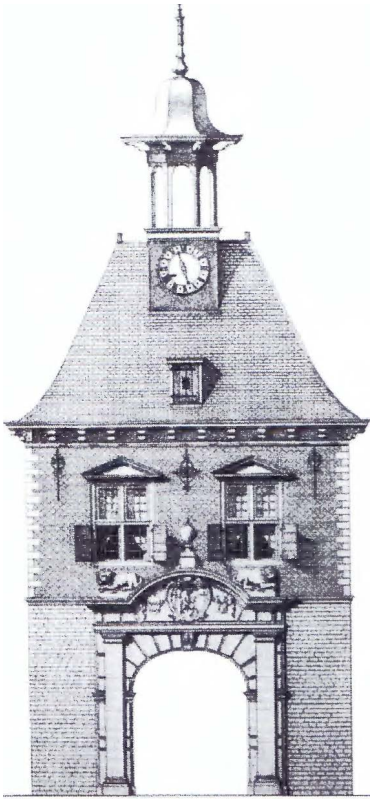
De eerste versie van de sluis was voorzien van een paar hoge rivierwaterkerende deuren en een paar lage Lingewaterkerende deuren. Kennelijk omdat de hoge deuren te zwaar waren en de gemiddelde rivierwaterstand toch hoger was dan het Lingewater draaide men in 1852 de Lingewaterkerende deuren om. Zo waren er twee paar rivierwaterkerende deuren achter elkaar. In verband met de hoge waterstand van 1860-1861 werden de frontmuur en de deuren verhoogd.



Oude Merwedesluis 1925



De dubbele houten ophaalbruggen werden vervangen door welijzeren draaibruggen: de Peterbrug in 1866 en de Visbrug in 1868. In 1876 werd de Korenbrug als dubbele houten draaibrug vervangen door een welijzeren dubbele draaibrug.
In 1870 werd de Kalkhaven gedempt. Het bruggetje over de ingang naar de Kalkhaven ter hoogte van de Kriekenmarkt/Krommenhoek werd gesloopt. Bij de restauratiewerkzaamheden in 1987 stuitte men op de fundamenten van het bruggetje.
In 1872-1873 werd de Derde Waterkering aangelegd. Door de lange schutkolk kwam er onnodig veel water op de Linge en reeds geruime tijd werd er op aangedrongen daar een eind aan te maken. Door de aanleg van de Derde Waterkering werd de schutkolklengte van 585 meter tot 65 meter teruggebracht.
Samen met de Derde Waterkering zou de Keersluis voortaan Oude Merwedesluis gaan heten.

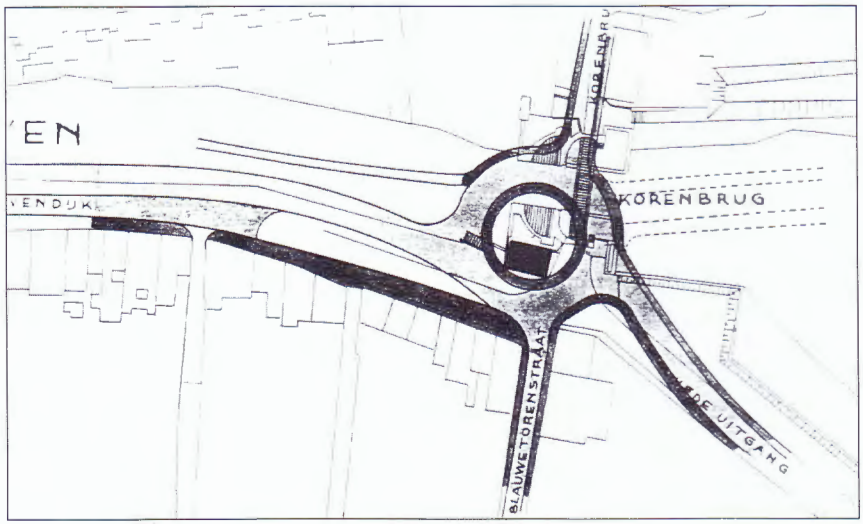

Waterpoort

Het Merwedekanaal
De stad Amsterdam was niet tevreden met de vaarweg naar de Waal/Merwede. Het gedeelte tussen Amsterdam en de Lek voldeed al helemaal niet en ook het Zederikkanaal kon beter. Na veel strijd besloot men tot de aanleg van het Merwedekanaal. Het Zederikkanaal verbreedde men over een grote lengte en nieuwe stukken kanaal werden aangelegd bij Vianen en tussen Arkel en Gorinchem. Met de voltooiing van het Merwedekanaal was het Amsterdamse ongenoegen niet weggenomen: men sprak van een kikkersloot. Pas met de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal, ruim 50 jaar later, zou aan de Amsterdamse eisen worden voldaan.
Een buitengewoon betreurenswaardig gevolg van de aanleg van het Merwedekanaal was de afbraak in 1893 van de ten westen van de Oude Merwedesluis gelegen Waterpoort. Het stadsbestuur vond de poort maar een sta-in-de-weg, van geen historische waarde en geen architectonische schoonheid. De gevel is behouden gebleven en staat in de tuin van het Rijksmuseum in Amsterdam.

Het verval van de Lingehaven
Alhoewel de Lingehaven door de aanleg van het Merwedekanaal zijn belang voor de doorgaande vaart had verloren, bleef de haven van betekenis voor de stad en de regionale vaart.
In 1906-1907 werden de sluis en de Derde Waterkering van een paar Lingewater kerende (eb-)deuren voorzien, waardoor het mogelijk was het leeglopen van de Linge bij lage rivierstanden te voorkomen. Dit zou voor lange tijd het laatste grote werk betekenen dat aan de Lingehaven werd verricht.
De scheepvaart door de haven liep terug en het verval zette in.

1926. Hoog water op de Merwede geeft de nodige problemen in Gorinchem. De Korenbrugsluis is gesloten om het water naar de Linge te keren.

Na de Tweede Wereldoorlog speelden twee ontwikkelingen een rol in de historie van de Lingehaven. Ten eerste de toename van het wegverkeer en ten tweede de wens om de Gorcumse Kanaalsluis als afwatering van de Linge te verbeteren. In het begin van de vijftiger jaren leidde dat tot plannen voor een aanzienlijk grotere sluis met een beweegbare brug waarover de toenmalige Rijksweg werd geleid.



Ontwerp rotonde Korenburgsluis

HAVEN

Nauw'lijks is de Sint vertrokken
Met z'n schimmel en z'n gard,
Of daar slaat me zo in enen
Rauwelings de schrik om het hart!
Ik heb in de krant gelezen
Dat een oud idee herleeft
Aanleiding tot zorgen geeft!

Want men spreekt weer over dempen...
En naar mijn zin wordt dat woord
In de laatste drie, vier jaren
Wel al te veel gehoord!
Maar nu wordt het blijkbaar menens...
En er is wat aan de hand!
Tot die overtuiging kom ik
Bij het lezen van de krant!

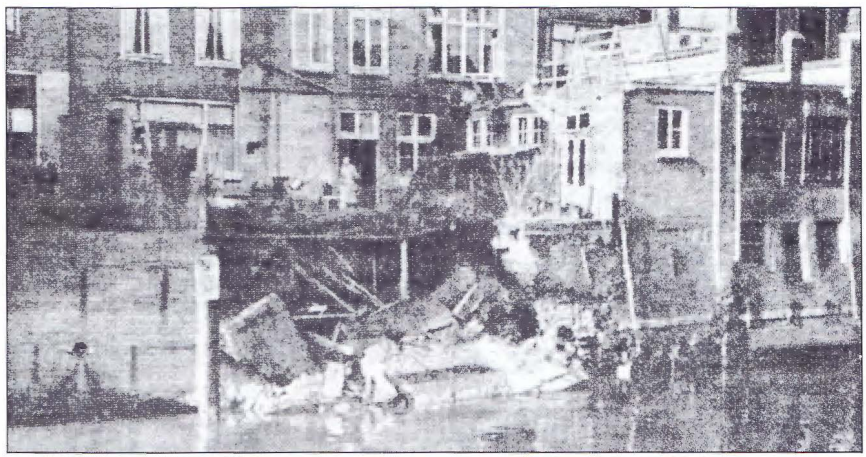
Nu zijn er drie mog'lijkheden...
Eén: de vaarweg blijft bestaan!
(Maar dan moet die goeie haven
'n opknapkuurtje ondergaan...)
Twee: De haven blijft behouden.
Maar men vaart er niet meer door...
(Daarbij gaat het dus, dat begrijpt U,
't Nuttige effect teloor!)

Drie: de hele haven dempen...
Omlegging van het vaarverkeer!
Dat betekent vanzelfsprekend:
Door de stad geen scheepvaart meer!
't Gaat voorlopig nog om plannen...
Ieder plan kost hopen geld....
En als het op duiten neerkomt,
Is het meestal zó gesteld...

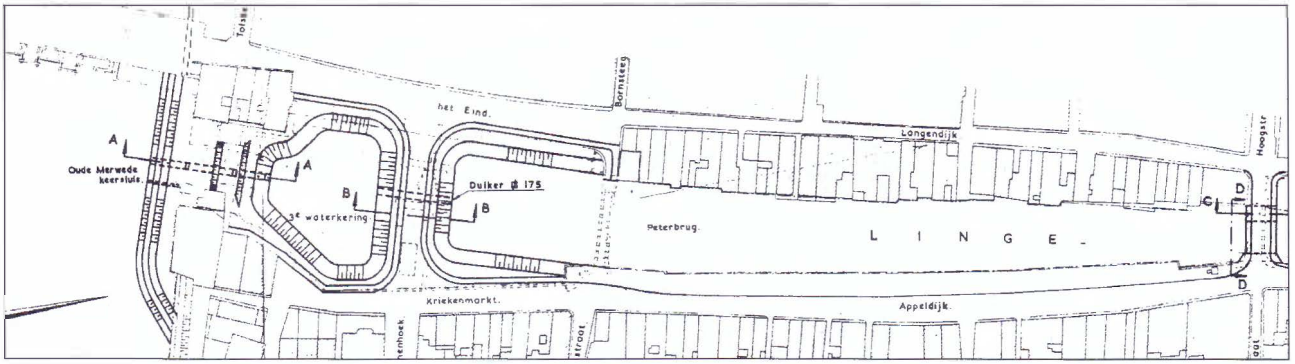
Dat er heel wat wordt gebabbeld,
Wordt gerekend en gedaan
Voor men, na verloop van jaren,
Aan het uitvoeren kan gaan.
Daarom kan het best gebeuren
Dat, voor men is uitgeboomd,
Er nog heel veel Lingewater
Naar de Merwede toe stroomt!

G.

De Rijksweg vervolgde zijn weg over een gedempte Lingehaven naar het veer buiten de Waterpoort (van de huidige Rijksweg 27 was nog geen sprake). Onder meer gaf dat ontwerp een heuse rotonde te zien ter plaatse van de Korenbrugsluis. Het financiële belang speelde natuurlijk ook een rol. Zo zegt een rapport uit 1952: "Vooral na het tot stand komen van het Betuwepand van het Amsterdam-Rijnkanaal in juni 1952 heeft de Lingehaven veel van zijn betekenis verloren. In verband met de deplorabele toestand waarin de haven is komen te verkeren werd daarom van de zijde van Rijkswaterstaat het plan opgevat om hem als zodanig buiten gebruik te stellen. Hiermede zou dan tevens een belangrijk bedrag bespaard worden dat anders nodig zou zijn geweest tot het herstel en de vernieuwing van de oude sluiswerken, bruggen en kademuren". Gewezen werd op de door een bombardement in de Tweede Wereldoorlog veroorzaakte gescheurde, instabiele oostelijke sluismuur van de Oude Merwedesluis. Het gemeentebestuur verzette zich tegen deze plannen: "Het stadsbeeld van Gorinchem, zoals dit historisch is gegroeid, zal op onherstelbare wijze worden verminkt". Maar een variant met een gedempte Oude Merwedesluis, het stadsgrachtenplan, ontmoette (in eerste instantie) wel waardering. Inmiddels was de toestand van de kademuren zo slecht, dat van tijd tot tijd een gedeelte in de Lingehaven stortte. Ook huizen dreigden de haven in te glijden. De gemeente voelde zich daar niet alleen voor verantwoordelijk en deed een beroep op Rijkswaterstaat. Het spel tussen de gemeente en Rijkswaterstaat was begonnen en zou nog ruim 30 jaar duren. Intussen dienden zich nog meer spelers aan: het Hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden, het Water-



12 november 1952, Langendijk



Een gedeelte van het stadsgrachtenplan 1952

BEKENDMAKING

Burgemeester en Wethouders van Gorinchem brengen ter openbare kennis, dat de toestand van de kademuren van de Lingehaven zodanig is, dat het gevaar voor het optreden van plotselinge verzakkingen geenszins denkbeeldig is te achten. In verband hiermede hebben zij enige tijd geleden reeds ter plaatse borden doen aanbrengen, bevattende de mededeling, dat het berijden van bedoelde kaden geschiedt op eigen risico.

Er blijkt echter behoefte te bestaan aan het gebruik van deze kaden als opslagplaats, althans de kademuren worden als zodanig nog regelmatig gebruikt — zodat zij, teneinde enig inzicht te krijgen in de mate, waarin dit gebruik gevaren voor instorting oplevert, het hoofd van de dienst van gemeentewerken alhier hebben doen nagaan, welke belasting van de kaden momenteel als ontoelaatbaar moet worden geacht. Daarbij is gebleken, dat tegen een belasting van maximaal 500 kg per m² van de betreffende kaden — waaronder ten deze wordt verstaan een strook ter breedte van 5 meter, gemeten uit de voorkant van de kademuur — geen overwegende bezwaren behoeven te bestaan.

Mitsdien delen zij mede, dat voor een verder gebruik van deze kaden als opslagterrein slechts dan hun toestemming kan worden verkregen of geacht kan worden te zijn verkregen, indien de belasting per m² grondoppervlakte een gewicht van 500 kg niet overschrijdt. Afgezien daarvan merken zij ten overvloede op, dat de gem. Gorinchem zich distancieert van alle aansprakelijkheid voor de gevolgen, welke het gebruik van de kademuren voor enig doel eventueel met zich zou meebrengen.

Gorinchem, 7 Mei 1954

Burgemeester en Wethouders voornoemd,

De Secretaris, M. D. van Kekem.

De Burgemeester, Van Rappard.

schap van de Linge, de provincie Zuid-Holland en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

Rijkswaterstaat dacht spijkers met koppen te slaan en ging resoluut aan het ontwerpen. Nadat de gemeente te kennen had gegeven tegen het stadsgrachtenplan toch de nodige bedenkingen te hebben, zakte het enthousiasme ineen. Het Waterschap van de Linge informeerde in september 1954 hoever het nu toch stond met de plannenmakerij: "Van dit levensvatbare, destijds met zo'n kracht aangevat plan, wordt hier thans niets meer gehoord".

De gemeente hield het voorlopig op "problemen, dermate zwaarwichtig en veelzijdig, dat deze zaak zonder voorafgaand onderzoek niet kan worden opgelost", en riep een adviescommissie in het leven. Afhankelijk van wel of geen financiële steun van de hogere overheid zwalkte de commissie tussen het volledig dempen en algehele renovatie. Toen bleek dat van het Rijk financieel niet veel te verwachten was adviseerden B en W de voor het rijk duurste variant: volledige renovatie. De gemeenteraad nam met een krappe meerderheid in september 1955 het advies over. De verbetering van de Gorcumse Kanaalsluis was dan overbodig.

Rijkswaterstaat was niet gelukkig met dit besluit en ook de gezamenlijke Lingegemeenten deden een duit in het zakje door de gemeente Gorinchem een verkeerde keuze te verwijten. Dit verwijt werd gedeeld door de Kamer van Koophandel en de industrieën langs de Linge. Die zagen een riante verbinding van de Linge met het Merwedekanaal verloren gaan.

Rijkswaterstaat vond het wel mooi zo en breide nog wat voort op het afsluitingsmodel.

Het was al weer eind 1959 toen de gemeente informeerde hoe het er mee stond.

DE ROTTERDAMMER

15-11-68

Raadsbesluit wacht op goedkeuring GS

SITUATIE LINGEHAVEN VEREIST RESTAURATIE

GORKUM — Een triest beeld geven de kademuren en trappen langs de Lingehaven in Gorkums binnenstad. Aan de ellendige toestand waarin de kademuren verkeren zal echter binnen afziehare tijd een einde komen. De gemeenteraad besloot vorige maand de boorden van de Lingehaven te laten herstellen, of voor zover nodig te laten vernieuwen. Het is een stukje van de grote sanering die in de komende jaren nog drastischer zal moeten worden aangepakt. Het tempo waarin dat gaat gebeuren, zal voor een groot deel worden bepaald door de financiele middelen die de gemeente ter beschikking staan.

Historische waarde

De slechte toestand waarin de kademuren al vele jaren verkeren, is een doorn in het oog geweest, voor die Gorkumers, die het stadsschoon aanspreekt. Niet alleen voor de Gorkumers, maar ook voor de vele toeristen, wel, dan niet gedempt zou worden. Die keuze is voor Gorkum heel moeilijk geweest, en er zijn heel wat vergaderingen aan gewijd. De meningen waren sterk verdeeld. Burgemeester Van Rappard zag in dempen zelfs de doodsteek voor de stad en als een terrier hield hij vast aan de plannen voor openhouden, overigens met succes.

meer gras over de boorden willen laten groeien.

Plan

Aan het ingenieursbureau voor waterbouw en utiliteitswerken, ir. A. van der Mast te Gorkum, werd opdracht gegeven tot het instellen van een onderzoek naar en het maken van een plan voor herstel van kademuren en trappen. Het betreft hier het gedeelte langs de Appeldijk en het Eind.

Met hieruit voortgekomen plan is door de raad aanvaard en het nodige krediet, dat in de tandjaren loopt, werd daarvoor gevoteerd. B. en W. zijn echter nog verder gegaan en hebben aan genoemd ingenieursbureau opdracht gegeven om ook voor de boorden langs de Hazendijk een plan te maken.

Het raadsbesluit tot herstel van de kademuren langs de Appeldijk en de trappen langs het Eind, wacht nu nog op

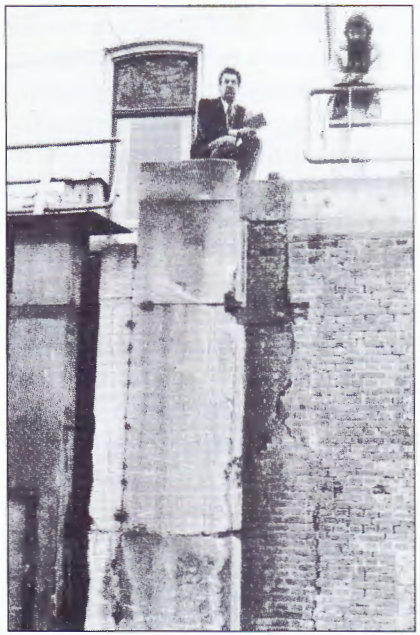
In 1960 liet Rijkswaterstaat weten de bouw van een nieuwe Gorcumse Kanaalsluis voor te bereiden en legde de gemeente tevens een overeenkomst voor die de overdracht inhield van een gesloten Lingehaven. De gemeente ging nu vertragingstactieken toepassen. In 1963 liet zij weten in principe akkoord te gaan met de overdracht. Wel zou het rijk met meer geld over de brug moeten komen, ook vanwege de in de tussenliggende periode opgetreden kostenstijgingen. Rijkswaterstaat antwoordde dat de gemeente dan maar niet had moeten treuzelen. Er verscheen in 1968 weer een nota die de noodzaak tot afsluiting van de Lingehaven onderstreepte en het verbeteren van de route via de Gorcumse Kanaalsluis bepleitte. Om druk op de gemeente uit te oefenen, werd op aandringen van Rijkswaterstaat in 1969 een ministerieel besluit genomen tot afsluiting van de Lingehaven en toen was het stil tot 1976.

De verdere teloorgang

De dienstkring Gorinchem van Rijkswaterstaat was de instantie die de sluizen en de bruggen van de Lingehaven moest onderhouden. De dienstkring probeerde met veel kunst- en vliegwerk de zaak draaiende te houden. De uit de vorige eeuw daterende bruggen waren ongeschikt voor het steeds meer toenemende verkeer. Het bewegingswerk van de Korenbrug begaf het voortdurend, het houten brugdek was versleten en moest worden vernieuwd. De ene rijstrook die beschikbaar was voor al het verkeer, gaf een veel voorkomend plaatselijk ritueel te zien van twee tegenover elkaar staande boze automobilisten in het midden van het bruggetje. De brugwachters trokken zich dan, uit lijfsbehoud, bescheiden terug. Op de nieuwe Peterbrug kunt u nu nog dagelijks dit soort toestanden meemaken. De Visbrug bleek bij een onderzoek grotendeels verroest. Dat leverde het veel geplaagde Gorinchem weer een maand stremming op. De voetgangers werden met een pontje overgezet.

Ook de Peterbrug kreeg het stevig voor zijn kiezen. Tot tweemaal toe kreeg de brug van een voorbijvarend schip een zet en dat had een scheve draaispil tot gevolg. De eerste keer werd de spil weer, door verhitting aan de ene kant en koud water aan de andere kant, "rechtgekrompen". De tweede keer was dat, zonder gevaar voor afbreken, niet meer mogelijk en bleef alleen de hoop dat er niets gebeurde over.

Ook aan de waaierdeuren van de Korenbrugsluis moest het nodige worden vernieuwd.



Bezorgde Rijkswaterstaters nemen de situatie op

Het ergst er aan toe was de Oude Merwedesluis. Een duikeronderzoek in 1976 bracht alarmerende defecten boven water. De sluisvloer van het buitenhoofd stond 16 cm bol en was gedeeltelijk kapot. De sluisvloer en -muren bewogen al naar gelang de hoogte van de waterstanden op de rivier en het zand in de hoofden liep door de scheuren in de muren ongehinderd de kolk in. De bewegingen van de sluis werden sinds september van dat jaar continu in de gaten gehouden. Ook de scheepvaart op de Merwede had een nadelige invloed op de sluis: door de zuiging en de stuwing traden er soms waterstandsverschillen op van ruim één meter. De bediening van de sluisdeuren gebeurde nog met de hand; bij die waterbewegingen waren de deuren niet meer te houden en met geweldige klappen sloegen zij tegen elkaar. Rustig eten in restaurant Merwezicht was er niet bij.
De noodsignalen van de dienstkring leidden in 1978 tot het zoveelste rapport.

De Ommekeer

Pas in januari 1980 drong het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden, de beheerder van de sluis als waterkering, aan op een onderzoek, waarbij het droogzetten van de sluis noodzakelijk zou zijn. De dienstkring Gorinchem achtte dat, om schade aan de omliggende bebouwing te voorkomen, alleen maar mogelijk als de sluis vierkant in de stalen damwand zou worden gezet. De dienstkring zag de werken die nodig waren om de Lingehaven te kunnen afsluiten niet binnen afzienbare tijd gerealiseerd, drong aan op het herroepen van het ministeriële besluit van 1969 tot sluiting van de Lingehaven en stelde voor een algeheel restauratieplan voor de Oude Merwedesluis te maken.

WOENSDAG 11 JUNI 1980 NIEUWSBLAD VOOR GORINCHEM EN OMSTREKEN

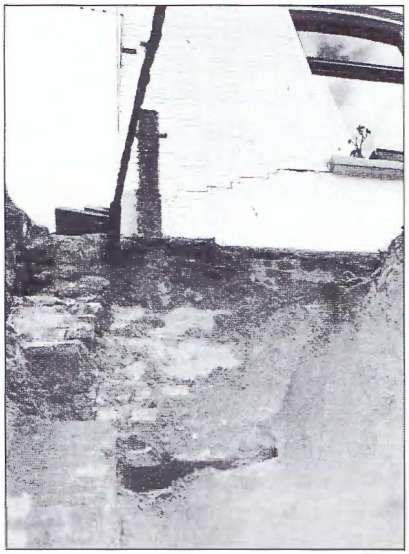
WONING ZAKT STEEDS SCHEVER

Gezin leeft aan rand van afgrond

door FRITS STOUT

GORINCHEM – Het wonen op het hoofd van de oude Merwedesluis is géen dag langer verantwoord!

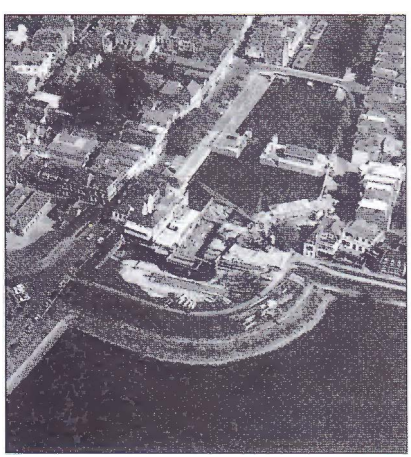
Dat is de conclusie van de Provinciale Waterstaat, die na 1 november geen verantwoordelijkheid meer wenst te dragen voor Gorcums belangrijkste, maar in bouwvallige staat verkerende waterkering.



Een punt van het huis van de sluiswachter hangt op de sluismuur

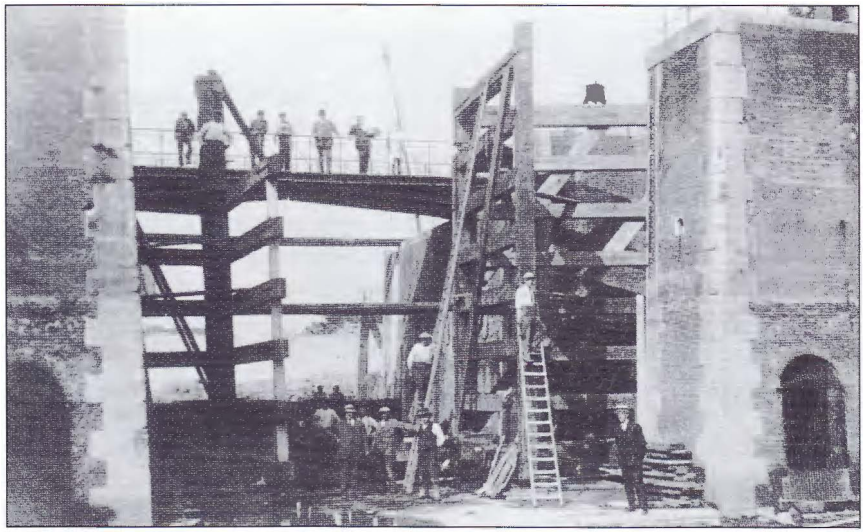
Voor een provinciale inspecteur duurde het allemaal te lang. Hij inspecteerde de sluis op eigen houtje, produceerde een onzinnig rapport en stapte met hele en halve onwaarheden naar de plaatselijke pers. Dat bracht het provinciaal bestuur, als een van de medespelers in het proces, in grote verlegenheid. De inspecteur werd op non-actief gesteld en uiteindelijk ontslagen. Iedereen was wel meteen wakker. De provincie eiste een goede en stabiele waterkering vóór oktober 1980.
Ook de Rijksdienst voor de Monumentenzorg kwam weer het toneel op en stelde voor de gehele Lingehaven op de Monumentenlijst te plaatsen. Vanuit de raad van de gemeente Gorinchem werd daaraan toegevoegd, dat ook de functie van de Lingehaven beschermd moest worden.
In augustus 1980 volgde een uitgebreid duikeronderzoek. In september werden herstelwerkzaamheden uitgevoerd. Bij het ontgraven van het oostelijke hoofd bleek het huis op dat hoofd aan één kant tegen de oude stadsmuur te leunen en aan de andere kant op een puntje van een steunbeer te rusten. Het huisje "hing" en boog vervaarlijk door. Rijkswaterstaat liet weten dat door de genomen maatregelen de sluis tijdelijk weer in aanvaardbare staat was gebracht.
Pro forma ging Rijkswaterstaat tegen het plaatsen van de Lingehaven op de Monumentenlijst in beroep. De Raad van State verwierp echter het beroep. Dat was de belangrijkste gebeurtenis van het jaar 1981. Voor het overige werd vooral veel gepraat. Toch klonken er al geluiden over een "al dan niet tijdelijke dam" in de Voorhaven van de Oude Merwedesluis. De gemeenteraad stelde in januari 1982 het "Bestemmingsplan Binnenstad" vast met daarin opgenomen een open Lingehaven. Nu duurde het voor het hoogheemraadschap te lang. Het maakte gebruik van zijn bevoegdheid de toestand ter plaatse van de sluis aan te wijzen als een noodsituatie en wel als een situatie van dreigend gevaar. Vóór het stormseizoen van 1982 moesten er definitieve maatregelen getroffen zijn.
De Gorcumse bevolking begon ongerust te worden. De buurtbewoners verenigden zich in een actiegroep met als naam het standpunt: “Lingehaven Open”. Ook het wantrouwen bij de gemeente groeide. Zij schreef Rijkswaterstaat in juli een brief, waarin stond dat de aanleg van een dam in de Voorhaven in strijd was met het bestemmingsplan. De gemeente dreigde politiedwang te gebruiken om de aanleg te verhinderen. Een allerminst aangename positie voor Rijkswaterstaat: klem tussen het hoogheemraadschap en de gemeente.
Het -al dan niet tijdelijk- afsluiten van de Lingehaven had tot gevolg dat de vaste brug over de Gorcumse Kanaalsluis vervangen moest worden door een beweegbare brug. Bij een van de voorbereidende inspecties bleek dat de brug grotendeels was weggeroest. Een onmiddellijke afsluiting voor vrachtwagens en niet lang daarna, een tijdelijke brug moesten onheil voorkomen. De nieuwe beweeg-

bare brug zou uitgevoerd worden als hefbrug. Mocht de Lingehaven weer voor de beroepsvaart worden opengesteld, dan kon de brug op eenvoudige wijze worden omgebouwd tot een vaste brug door het wegnemen van de heftorens. Akkoord gaan met een beweegbare brug betekende wel in de ogen van een zeer wantrouwende bevolking een definitieve afsluiting van de Lingehaven.
In een poging uit de bestuurlijke impasse te komen nodigde Rijkswaterstaat alle betrokkenen uit zitting te nemen in een werkgroep. Het hoogheemraadschap betreurde het instellen van de werkgroep, omdat dit weer vertraging zou opleveren. De gemeente wilde, net als het hoogheemraadschap, niet verder gaan dan het sturen van een waarnemer. Toch zaten alle betrokkenen eind augustus om de tafel. Om wat kou uit de lucht te halen ging het hoogheemraadschap onder een aantal voorwaarden akkoord met uitstel van aanleg van een dam.
In de werkgroep werden vijf technisch direct uitvoerbare oplossingen aangedragen, twee met handhaving van de scheepvaartfuncties, één recreatievariant en twee afsluitingsmodellen. De gemeente maakte meteen duidelijk al gekozen te hebben en wel voor de variant met het volledig handhaven van de scheepvaartfuncties. Het hoogheemraadschap deed een tegenzet en gaf zijn voorkeur voor een dam te kennen. Niet echt bemoedigend. Rijkswaterstaat hoopte op betere tijden en werkte de vijf varianten technisch en financieel verder uit.
Op 10 november 1982 verleende de minister van C.R.M. toestemming voor de aanleg van een tijdelijke dam in de Voorhaven voor een termijn van maximaal 5 jaar. In dezelfde maand was de werkgroep klaar met haar werk en legde haar bevindingen voor aan de directeuren-generaal van de twee betrokken ministeries. De gemeente, de actiegroep Lingehaven Open en nog vele anderen gingen in beroep tegen de vergunning van de minister van C.R.M.
Het werd zo langzamerhand tijd voor een gesprek op een hoger niveau. De directeur-generaal van Rijkswaterstaat reisde eind december naar Gorinchem af om daar een indringend gesprek te voeren met de burgemeester. Hij maakte hem duidelijk dat van een totale restauratie geen sprake kon zijn, hooguit het recreatiemodel was haalbaar, mits ook andere ministeries, de provincie, het hoogheemraadschap en de gemeente in de buidel wilden tasten. Verder was er te praten over wat concessies op het gebied van voorfinanciering en de breedte van de bruggen. Het gesprek had kennelijk indruk gemaakt, want reeds op 27 januari 1983 ging de gemeenteraad akkoord met het voorstel, zij het dat de gemeentelijke financiële risico's beperkt moesten blijven.
Op 13 mei 1983 diende het beroep van de inmiddels van actiegroep tot stichting omgebouwde Stichting Lingehaven Open en vele anderen tegen het verlenen van een vergunning voor het aanleggen van een tijdelijke dam. Op 6 mei had de

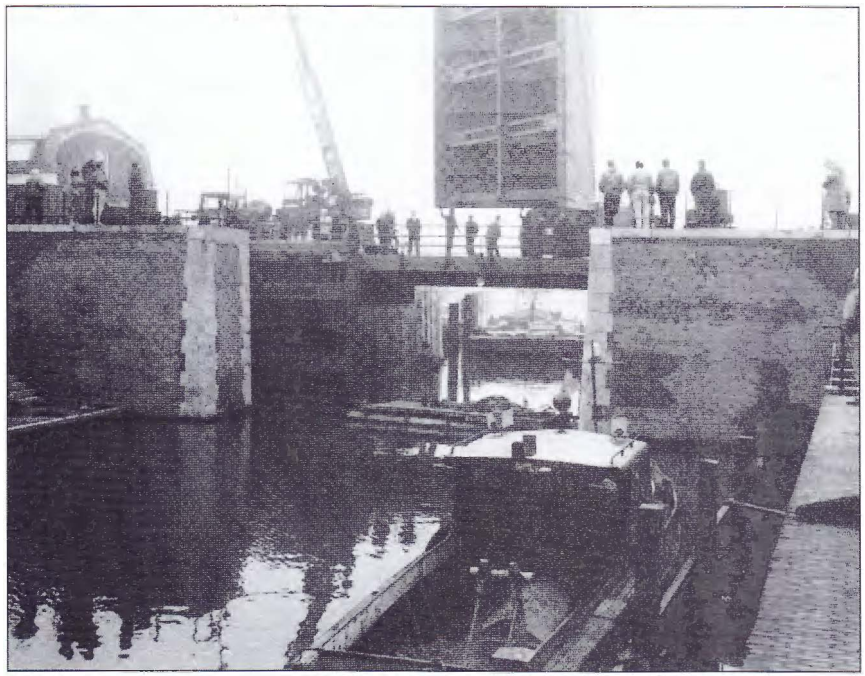

De dam voor de Oude Merwedesluis

gemeente al laten weten haar beroep in te trekken. De uitspraak, neergelegd in een Koninklijk Besluit, benadrukte in een 26 pagina's tellend epistel nog eens het tijdelijke van de dam. Ook alle overige eisen, waaronder nog al wat financiële, werden ter zijde geschoven. Dat nam de achterdocht van de stichting niet weg en met een beroep op het gemeentelijke bestemmingsplan zou alsnog het gelijk binnengehaald moeten worden. Vooral het niet meer draaien van de bruggen voelde men als een onoverkomelijk bezwaar. Met moeite kon de gemeente de stichting van een verdere procedure afhouden. Uitstel zou de ontwikkeling ernstig schade hebben berokkend. Mokkend legde de stichting zich bij de plannen neer en betitelde het resultaat als "pover".
De vergunningen voor de aanleg van de dam en de bouw van de hefbrug over de Gorcumse Kanaalsluis werden nu vlot verleend. In oktober van dat jaar kwam de dam gereed en niet veel later de hefbrug.
Er restte nog slechts het beroep van een aantal industrieën langs de Linge, die van mening waren dat het omvaren via de Gorcumse Kanaalsluis veel tijdverlies en dus veel geld zou gaan kosten. Het was ook al weer bijna dertig jaar geleden dat juist van die zijde werd aangedrongen op een betere verbinding naar het Merwedekanaal. De beroepen werden verworpen.
Eindelijk kon het werk aan de Lingehaven beginnen. Het zou een enorm uitstralingseffect hebben op de hele binnenstad.

Bouw nieuwe Peterbrug



Renovatie Korenbrugsluis
begin deze eeuw



Renovatie Korenbrugsluis 1987
met moderne hulpmiddelen

DE RENOVATIE

De renovatie omvatte de volgende projecten en nevenprojecten

- De Korenbrug
- De Korenbrugsluis
- De Visbrug
- De Peterbrug
- De Oude Merwedesluis met de Derde Waterkering en "Merwezicht"
- De kademuren en watergevels
- De walmuur rivierzijde
- De passantenvoorzieningen
- De Gorcumse Kanaalsluis
- De tweede passantenhaven
- Herinrichting Buiten de Waterpoort
- De steigers in de Voorhaven

De bouw van de nieuwe Korenbrug

De oude, handbewogen dubbele draaibrug was ondanks al zijn gebreken een industrieel monument. Veel tijd om daarbij stil te staan was er niet en zonder veel mededogen werd hij in stukken gesneden en afgevoerd.

De nieuwe brug moest, ook vanwege het ontbreken van een goede oost-west verbinding, twee rijstroken tellen en twee voetpaden. De opdracht van Monumentenzorg om het uiterlijk van de Lingehaven te handhaven werd vorm gegeven door het aanzicht van de nieuwe brug zoveel mogelijk op de vroegere brug te doen lijken. Omdat de brug aanzienlijk zwaarder zou worden en de verkeersbelasting op de brug navenant groter, werd besloten de brug niet op de sluis te funderen maar een eigen fundering te geven. Dwars door het metselwerk van de Korenbrugsluis boorde men gaten, waardoor stalen boorpalen werden gevoerd. De brug rust dus op palen met de punt diep onder de fundering van de sluis.

De stalen brug werd compleet afgewerkt over water aangevoerd. Het verkeer kreeg hiermee eindelijk een fatsoenlijke oost-west verbinding. Voor het verdere verloop van de renovatie had dit zowel voor- als nadelen. Het verkeer kon makkelijk worden omgeleid, maar een vaste brug bij de noordelijke toegang van de Lingehaven was natuurlijk voor het drijvend materieel een belemmering.

De Korenbrugsluis

De renovatie hield oorspronkelijk slechts een opknapbeurt in van het metselwerk en de waaierdeuren. Het metselwerk bleek over het algemeen, ook onder water,

Sluiskolk waaierkassen

Korenbrug

zich in prima staat te bevinden. Dat was anders voor de sluisdeuren. Bij het eruit lichten kraakten ze vervaarlijk en een nader onderzoek wees uit dat een herstel geen verstandige investering zou betekenen. Reparatie was duurder dan nieuwe deuren, dus koos men voor het laatste. De bouw van deze bijzondere deuren duurde vier maanden. Ook over het water aangevoerd moesten de deuren over de nieuwe Korenbrug heen worden aangebracht.

De Visbrug

Hier heeft men zich niet helemaal gehouden aan de opdracht van Monumentenzorg. De middenpijler van de oude draaibrug ging eruit en een vaste stalen brug overspant nu de Lingehaven van oost naar west. Het verwijderen van de fundering ging wel met de nodige omzichtigheid gepaard. Bang voor de omliggende bebouwing werden de palen onder de bodem afgezaagd en de gaten van de palen die er geheel werden uitgehaald vulde men onmiddellijk met zand. De nieuwe brug werd ook over het water aangevoerd en moest daarbij de hindernis van de nieuwe vaste Korenbrug nemen. Met wat kunstgrepen werd ook die genomen.

Visbrug met de Haven- en Appeldijk

De Peterbrug

Ook hier speelde het probleem van de slechte ondergrond. Het westelijk landhoofd had zich in het verleden al enigszins mobiel gedragen, hetgeen aanleiding was om het totaalgewicht van het nieuwe landhoofd omlaag te brengen door achter het landhoofd gebakken kleikorrels aan te brengen. De middenpijler werd gesloopt. Alhoewel het niet strikt noodzakelijk was een nieuwe pijler te bouwen, heeft men om de gelijkenis met de vroegere situatie in stand te houden, een

Werkzaamheden aan het oostelijk landhoofd van de Peterbrug

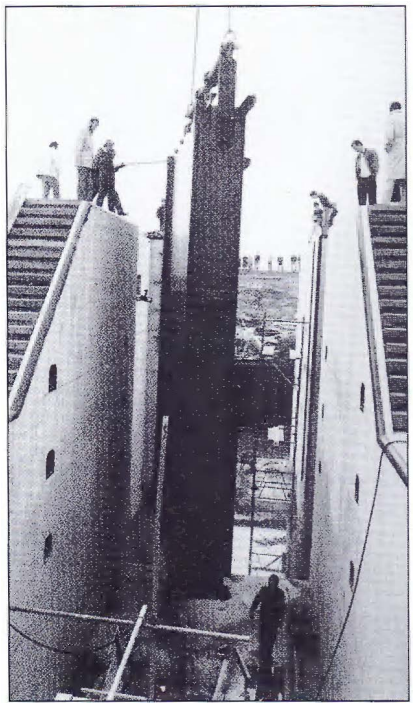
nieuwe middenpijler gebouwd. Het oostelijk landhoofd werd op identieke wijze aan het westelijk landhoofd opgeknapt. De nieuwe stalen brug kreeg een breedte van 5,90 meter, bijna 1,50 meter meer dan de oude brug, echter onvoldoende voor twee rijstroken. Dit betekent dat de traditie van twee woedende tegenover elkaar staande automobilisten, in Gorinchem gehandhaafd blijft.

De Oude Merwedesluis / nieuwe Recreatiesluis c.a.

Het hete hangijzer van de hele renovatie. En nog steeds kunnen er in Gorinchem stemmen worden gehoord, dat de keuze om in het buitenhoofd van de Oude

De werkzaamheden in volle gang

Peterbrug



Het inhangen van de buitendeur in de nieuwe recreatiesluis

Merwedesluis een nieuwe kleine recreatiesluis te bouwen, onjuist was. Nu zou, met wat meer financiële armslag, wellicht een andere keuze gemaakt zijn. Destijds was het slikken of stikken. En het stikken was dan een doorgetrokken walmuur geworden met hooguit een doorspoelriool erin; zoiets als bij de Zalmhaven. Ondanks de beperkte capaciteit van de huidige sluis kan men toch wel spreken van een succesvolle ingreep. Maar het succes had groter kunnen zijn. Toch kan men bij een groot aanbod van vaartuigen de capaciteit aanzienlijk vergroten door gebruikmaking van de oude kolk, immers de deuren in de Derde Waterkering kunnen nog altijd worden gebruikt. Het gedeelte van de jachthaven in de kolk gaat dan wel met het schutwater op en neer.

Er was in feite geen sprake van een volledige renovatie van de oude sluis. Alleen de Derde Waterkering kwam voor renovatie in aanmerking. De oorspronkelijk oude sluis werd grotendeels gesloopt en het resterende gedeelte verdween onder de nieuwbouw. De nieuwe sluis werd in de oude sluis gebouwd. De doorvaartbreedte ging van 10,- meter naar 4,50 meter. Met deze breedte kon worden volstaan met twee enkele naar buiten draaiende sluisdeuren. In het midden dient een tweede houten nooddeur als tweede hoogwaterkering. De sluis kreeg een lengte van 30 meter.

De drempel ging van NAP –2,50 meter terug naar NAP –1,70 meter. Dat kon gezien zijn bestemming. Van de gelegenheid werd wel gebruik gemaakt om de waterkerende hoogte naar N.A.P. +7,- meter te brengen. De huizen op beide landhoofden werden gesloopt, om later -uiterlijk identiek- één meter hoger weer te worden herbouwd. De bouw van de nieuwe sluis was zonder meer het meest spectaculaire gedeelte van de operatie. Op een beperkte ruimte, met de nodige maatregelen om de omliggende bebouwing in stand te houden. Alleen al het droogzetten van de sluis leverde een vracht aan fietsen en winkelwagentjes op. De 400 kg zware Duitse GG-mijn werd echter pas op de laatste dag van de werkzaamheden net buiten de sluis aangetroffen. Deze stond –al veertig jaar- rechtop tegen de muur van de Altenawal. De oude sluis was natuurlijk letterlijk fundamenteel slecht. In de vorige eeuw was men niet zo op de hoogte van funderingstechnieken en had men ook niet de technische hulpmiddelen in huis om palen met de nodige lengte in de grond te slaan. Er stonden wel paaltjes onder, maar lang niet op een draagkrachtige laag. Had men gekozen voor het handhaven van de sluis in zijn oude vorm, dan had de sluis net als de huizen er bovenop even totaal moeten verdwijnen om een goede fundering mogelijk te maken. In de beperkte beschikbare ruimte werden 160 palen trillingsvrij dwars door de bestaande fundering aangebracht. De betonnen sluisvloer stortte men onder water, dit om zoveel mogelijk het evenwicht binnen en buiten de bouw-

Achterzijde Langendijk

kuip te handhaven. Hierbij was met name het onder water aanbrengen van de wapening een precisiewerk. Pas na het storten van de vloer waagde men het om de waterstand verder naar beneden te brengen.
Direct naast de sluis bevindt zich restaurant Merwezicht. Ten tijde van de renovatie een bouwval met twee bijzonderheden: een prachtig uitzicht over de rivier en een waterkering die dwars door het pand liep. De gemeente deed er goed aan het pand aan te kopen en te laten restaureren. Hierbij is de uitbouw vervangen door een betonnen bak. Zit u nu aan het raam, dan zit u op en naast een waterkering. En met dat uitzicht, Hollandser kan het niet.

De kademuren en de watergevels.
Langs de zijde van de Appeldijk en de Havendijk was het voldoende om de kademuren te restaureren. Een moeilijker operatie was het herstel rond de kolk van de Oude Merwedesluis. Aan de zijde van het Eind verkeerden de trappen in een buitengewoon slechte staat en de houten damwand aan de oostzijde was er niet veel beter aan toe.
Echt een probleem waren de watergevels aan de zijde van de Langendijk en de Kortendijk. Het funderingsonderzoek had uitgewezen dat de toestand onder water bar slecht was. In het verleden gleed er wel eens een achtergevel de Lingehaven in, het waarom was nu duidelijk. Voor het herstel werd op enige afstand van de bestaande funderingen, of wat er dan ook van over was, een stalen damwand geslagen. De ruimte tussen de stalen damwand en de funderingen pompte men leeg en het herstel werd ter hand genomen. Dat kon, al naar gelang de situatie dat eiste, op verschillende manieren worden uitgevoerd. Meetal was het nodig een nieuwe paalfundering aan te brengen voor de muur. De belasting werd via aan de paal gelaste consoles op de paal overgebracht en over de paalkoppen kwam een betonnen balk. Een bijkomend probleem was nog het feit dat vrijwel alle panden hun rioolwater vrijelijk op de Lingehaven loosden. Dat stamde nog uit de tijd dat de Langendijk en de Kortendijk onderdeel vormden van de waterkering en onder geen beding gekruist mochten worden met zoiets als een riolering. De waterkerende functie was inmiddels verloren gegaan dus was een aansluiting op het hoofdriool geen probleem meer.
De overige werken worden elders in dit boek besproken.

Lossende tjalk voor de
Oude Merwedesluis.
Op de achtergrond de oliemolen.

Aanleggen en afvaren van schepen

De Lingehaven was, zoals elke haven, bedoeld voor het aanleggen van schepen. Dat aanleggen gebeurde niet willekeurig maar was gebonden aan diverse regels, vastgesteld door het stadsbestuur. Meestal hielden die regels verband met voorschriften voor het Gorcumse schippersgilde. Dit was een organisatie van schippers, die van het stadsbestuur het monopolie had gekregen voor de uitoefening van deze tak van bedrijf. Zo had iedere bedrijfstak zijn eigen gilde, waarin de vakgenoten door middel van bepaalde rechten beschermd werden tegen concurrentie van buiten hun kring.

Stadsgezicht vanaf Middelwaard ca. 1580

Beurtschepen in de jaren '20

Gorinchem kende aanvankelijk één schippersgilde, maar in 1576 kwam er een scheiding in het groot- en het kleinschippersgilde. Tot het grootschippersgilde behoorden schippers met een schip groter dan 8 last (1 last = 2 ton of ±3 m^3); kleinere schepen behoorden tot het kleinschippers- of schuitevoerdersgilde. Daarvan konden ook vissers lid worden. In de loop van de zeventiende eeuw zijn er verschillende pogingen gedaan om de gilden weer samen te voegen, maar zij bleven toch naast elkaar bestaan. Wel was er sprake van samenwerking.
In de reglementen van deze gilden, vastgesteld door het stadsbestuur, zijn diverse voorschriften te vinden met betrekking tot de organisatie van de scheepvaart in

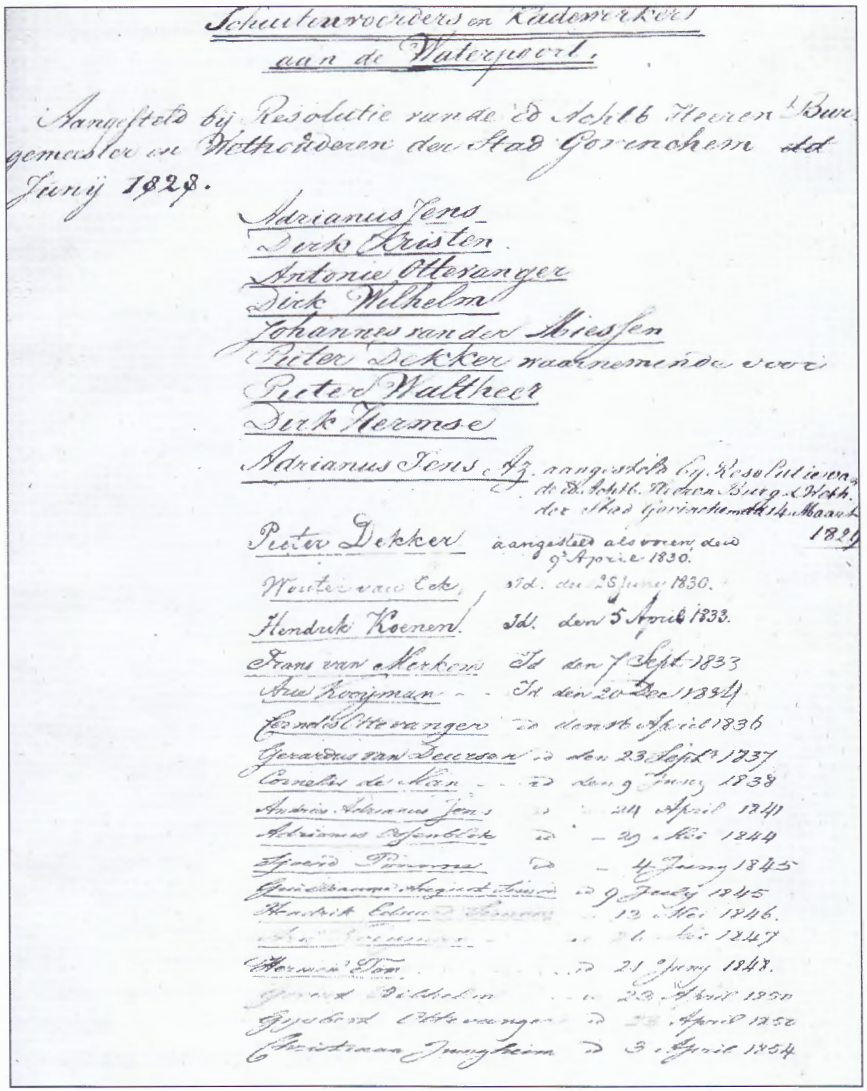
en rond Gorinchem. Zo mocht niemand een vracht aannemen voordat hij leeg in de haven of aan de steiger lag. Zo'n vracht kon bestaan uit goederen of uit personen. Het vervoer van de vrachten was voorbehouden aan de leden van het gilde. Wilden meerdere gildebroeders een vracht aannemen, dan moesten zij er om loten of "smakken", tenzij de koopman zelf bepaalde met wie hij zijn vracht mee wilde sturen. Overigens mochten schippers en kooplieden van elders wel hun eigen schip laden in de Gorcumse haven.
De schippers konden elkaar niet beconcurreren door middel van lagere prijzen, want ook deze waren vastgesteld. Een voorbeeld hiervan is de volgende prijsbepaling voor vrachten van Gorinchem naar verschillende plaatsen, afkomstig uit een ordonnantie van ca. 1625 (prijzen in karolusgulden):

naar 's-Hertogenbosch, voor de wind:	8	k.gld.
met tegenwind, "alsoo sij metten driën moeten voeren" (=met drie mannen):	16	k.gld.
naar Heusden, voor de wind:	4	k.gld.
omgekeerd, of tegen de wind:	8	k.gld.
naar Zaltbommel, voor de wind:	4	k.gld.
tegen de wind:	8	k.gld.
naar Dordrecht, voor of tegen de wind:	4	k.gld.
naar Rotterdam, voor of tegen de wind:	6	k.gld.

Het afvaren van de schepen naar de verschillende bestemmingen was eveneens aan regels gebonden. Voor iedere bestemming was er een vaste vertrekdag, eventueel dagen. Volgens het reglement voor de markt- en beurtschippers van 25 juni 1772 waren deze dagen en tijden als volgt:

Bestemming	vertrekdag	vertrektijd	
Dordrecht	maandag	12 uur	
	woensdag	12 uur	
Amsterdam	woensdag	8 uur	
Rotterdam	maandag	12 uur	
	vrijdag	10 uur	
	dinsdag	8 uur	(van de 2e woensdag in maart tot de 2e woensdag in november)
Den Haag	dinsdag	8 uur	
Middelburg	maandag	16 uur	
Den Bosch	maandag	14 uur	
	dinsdag	8 uur	

Vertrok de schipper niet op tijd, dan kreeg hij een boete van zes gulden en zijn vracht werd verloot onder de andere aanwezige schippers.



Schuitenvoerders en Kadewerkers
aan de Waterpoort.

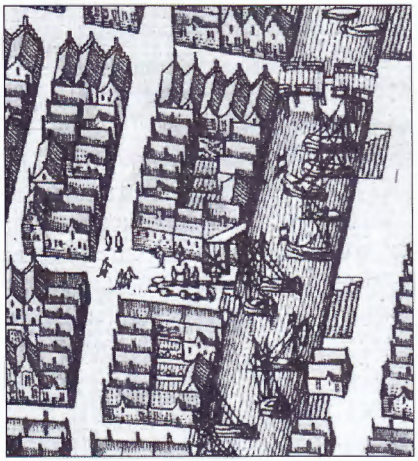
Aangesteld bij Resolutie van de Ed. Achtb. Heeren Burgemeester en Wethouderen der Stad Gorinchem dd Junij 1828.

Marianus Jens
Dirk Kristen
Antonie Otterlanger
Dirk Wilhelm
Johannes van der Aiessen
Pieter Dekker waarnemende voor
Pieter Walthee
Dirk Hermse
Marianus Jens Jz. aangesteld bij Resolutie van de Ed. Achtb. Heeren Burg. & Wethouderen der Stad Gorinchem dd 14 Maart 1829
Pieter Dekker aangesteld als voren den 9 April 1830.
Wouter van Eck Id. den 28 Juni 1830.
Hendrik Koenen Id. den 5 April 1833.
Frans van Merkom Id. den 7 Sept. 1833
Arie Koeijman Id. den 20 Dec. 1834
Cornelis Otterlanger Id. den 18 April 1836
Gerardus van Deurzen Id. den 23 Sept. 1837
Cornelis de Man Id. den 9 Juni 1838
Andries Adrianus Jens Id. 24 April 1841
Adrianus Oosterlink Id. 29 Mei 1844
Jacob Pomme Id. 4 Juni 1845
Willem Augustinus Id. 9 Juli 1845
Hendrik Cornelis Id. 12 Mei 1846.
[illegible] Id. 6 Mei 1847
Herman Van Id. 21 Juni 1848.
Gerard Pijthelm Id. 22 April 1850
Jacobus Otterlanger Id. April 1852
Christiaan Jungheim Id. 3 April 1854

Naamlijst van de leden van de schuitenvoerders- en kadewerkersvereniging 1828-1854

De schippers van elders mochten dan wel hun eigen schip laden, maar dat kon niet willekeurig waar in de haven. Een ordonnantie van 9 april 1673 schrijft vaste ligplaatsen voor de marktschepen uit de verschillende plaatsen voor: de Leidse schepen aan de steiger "tegenover den Wildeman" op de Appeldijk; de Bommelse en Heusdense schepen aan de steiger tegenover de Baarssteeg; de Goudse en Rotterdamse schepen aan de steiger bij de Visbrug op de Appeldijk; de beide Dordtse schepen aan de Verwersteiger (tegenover de Kerksteeg) en de Middelburgse schepen op het zuidelijke deel van het Eind.
Het systeem van het loten om vrachten leverde wel eens problemen op. Soms werden de gewonnen reizen doorverkocht aan een ander, waarna de betreffende schipper opnieuw meelootte. Dit gaf natuurlijk valse concurrentie. De dekens van het kleinschippersgilde probeerden aan deze praktijk een einde te maken, zoals blijkt uit een ongedateerd (zeventiende-eeuws) rekest in het archief van het stadsbestuur. Daarin vroegen zij of dit doorverkopen van reizen verboden kon worden, op straffe van drie gulden. In 1717 klaagden de dekens van hetzelfde gilde dat sommige gildebroeders die een vracht op Woudrichem hadden gewonnen, deze in plaats van met een gewone schuit met een schouw vervoerden. Daardoor waren zij zo snel terug, dat zij "geduurende een en hetzelve glas twee vragten konnen winnen". Andere schippers werden hierdoor benadeeld en bovendien zouden de passagiers bij harde wind niet zonder gevaar kunnen worden overgebracht. Het stadsbestuur besloot hierop dat vrachten op Woudrichem met gewone schuiten vervoerd moesten worden.
De hier aangehaalde voorbeelden dateren uit de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw. In deze periode van drie eeuwen is er wel veel veranderd, maar het wezen van de voorschriften bleef gelijk en veranderde ook in de negentiende eeuw niet: Gorcumse beurtschippers voeren op vaste dagen en vaste tijden tegen vaste prijzen naar vaste bestemmingen. De overige schippers moesten loten om de vrachten. De invloed van het (groot- dan wel klein-)schippersgilde verminderde in de loop van de eeuwen enigszins. In 1798 schafte de gemeenteraad op last van de centrale overheid de gilden af, maar het schippersgilde wordt in de betreffende resolutie helemaal niet genoemd. Blijkbaar was het niet meer actief. Na 1826 was er wel weer een "voormalig schuitevoerders- en kadewerkersgilde" en van 1828 tot 1855 was er een schuitevoerdersvereniging. Ook deze schippers moesten nog loten om de vrachten.
Met de komst van de stoombootdiensten vanaf ca. 1830 nam het personenvervoer door de beurtschippers langzaam af. Na 1870 werden er vrijwel geen passagiers meer vervoerd. Het goederenvervoer (met name post en stukgoederen) vanuit de Lingehaven kon zich nog wat langer handhaven, maar kreeg na

Advertentie uit het Adresboek voor Gorinchem (1910)



Havenkraan op de kaart van Blaeu

1885 concurrentie van de toen aangelegde spoorweg Dordrecht-Gorinchem-Geldermalsen. De opkomst van het wegvervoer na de Eerste Wereldoorlog deed de beurtscheepvaart geheel teniet.

Een opvallend fenomeen uit de laatste periode van de beroepsscheepvaart in de Lingehaven was de Schippersbeurs, waar bemiddeld werd in de bevrachting van schepen. Deze beurs is opgericht op 1 juli 1907 door het departement Gorinchem van de Volksbond tegen Drankmisbruik. Totdat de beurs er was, vond de bemiddeling plaats in cafés, waar de schippers natuurlijk gemakkelijk in de verleiding kwamen om teveel te drinken. Op 9 augustus 1907 kreeg de Commissie voor de Schippersbeurs van de gemeenteraad vergunning om in het meest westelijke lokaal in de zuidelijke vleugel van de vroegere Korenbeurs een schippersbeurs te vestigen, tegen betaling van een jaarlijks bedrag van *f*75. Men verwachtte dat de beurs een zegen zou zijn voor de schippers en de stad een goede klank naar buiten zou geven.

Vanaf 1909 zijn cijfers bekend over de aantallen aanbestede reizen op de beurs:

jaartal	aanbestede reizen	tonnen vervoerde goederen	waarde
1909	505	37.668	*f*28.592,551/2
1910	522	50.061	*f*36.350,491/2
1911	gunstig		
1912	719	65.339	*f*54.040,78
1913	bevredigend		
1914	348	39.316	*f*23.950,26
1915	134	14.826	*f* 9.885,14
1916	124	13.305	*f*10.177,45

De Eerste Wereldoorlog legde de handel in vele bedrijfstakken grotendeels stil, waardoor de Schippersbeurs zich niet langer kon handhaven. In 1917 werd zij opgeheven.

Kraan

Als hulpmiddel voor het laden en lossen van de schepen in de Lingehaven was er een hijskraan. De oudste vermelding daarvan dateert uit 1395, toen Otto van Arkel en het stadsbestuur de voorwaarden vaststelden voor het beheer. Waarschijnlijk was de kraan toen pas gebouwd. Hij stond aan de Langendijk ter hoogte van de Kraansteeg, die hieraan haar naam ontleent.

In 1454 was de kraan onbruikbaar geraakt, maar de toenmalige heer Philips van

29 januari 1809.
Als gevolg van ijsdammen in de Waal en Lek braken de dijken in Oost-Betuwe. Het water dat via de Linge naar Gorinchem stroomde kwam zo hoog dat het over de Korenbrugsluis heen stroomde.
Rechts is de havenkraan op de Appeldijk goed te zien.

Bourgondië bepaalde dat zij weer opgebouwd moest worden. Rond 1590 zou er wéér een nieuwe kraan gebouwd zijn. Op de stadsplattegrond van Joan Blaeu, die de situatie van rond 1605 weergeeft, is duidelijk te zien dat er grote bedrijvigheid heerste op de kraanplaats. Reeds aan het begin van de zestiende eeuw bepaalde het stadsbestuur, dat niemand iets mocht opslaan bij de kraan of daar met goederen voor de verkoop mocht staan. Dit zou teveel oponthoud bij de toch al drukke kraanplaats geven. Volgens Van Zomeren werd deze kraan in 1738 afgebroken. In 1751 werd er een nieuwe kraan gebouwd aan de overzijde van de haven, op de Appeldijk. Deze kraan is in 1854 afgebroken.
De pachter van de kraan werd kraanmeester genoemd en zijn knechten heetten kraankinderen. De kraanmeester was belast met het innen van de impost (een

Groenmarkt 1887

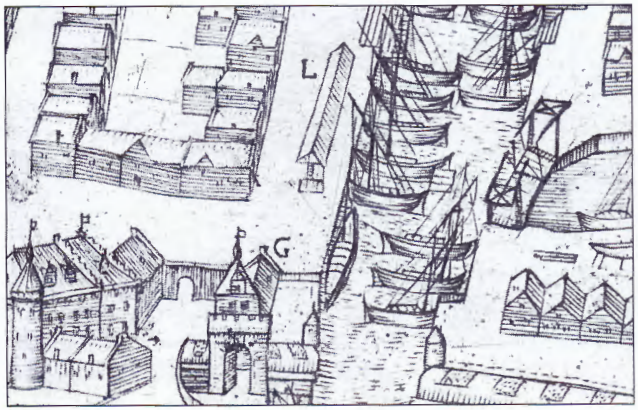
vorm van belasting) op de kraan. In 1395 werd deze belasting geheven over de volgende goederen: wijn, Engelse en Schotse wol, staal, vlas, ijzer, honing, olie, smout, mede en edik. Ook als men de kraan niet gebruikte voor het laden of lossen van deze goederen moest de impost worden betaald, zij het dan voor de helft van het anders verschuldigde bedrag. Ook goederen die buiten de Waterpoort gelost en vervolgens de stad ingevoerd werden, vielen onder de impost. Alleen goederen die via de Kanselpoort binnenkwamen, vielen daarbuiten. Alles wat buiten de "boom", waarmee de haven 's nachts afgesloten werd, op de rivier werd overgescheept, viel ook buiten de impost. De schippers moesten zelf aangifte doen van de te verschepen goederen, alvorens deze te laden of te lossen.

In 1677 stelde het stadsbestuur een nieuwe ordonnantie vast op de verpachting van de impost op de kraan. Er veranderde weinig, alleen de omschrijving van de belaste goederen was nu uitgebreider: wijn, bier, molen- en slijpstenen, staal of ijzer, vlas, azijn, stokvis, spelden, "koopmanschap", andere "in reepen geslagen" goederen zoals honing, zeep, olie en smout, en goederen die in vaten, balen of manden vervoerd werden zoals aluin, mede, siroop en pruimen. Opvallend is dat er over wol geen belasting meer hoefde te worden betaald. Blijkbaar was dit handelsproduct niet meer zo belangrijk.
De meest uitgebreide ordonnantie op de kraan is die van 1780. Hierin komt een zeer gedetailleerde lijst voor van goederen waarover kraangeld verschuldigd was. Daarbij werd per maat aangegeven welk bedrag betaald moest worden. Vanaf dat jaar, tot en met 1811, zijn ook de jaarlijkse rekeningen bewaard gebleven van de pachter-collecteur van de impost op de kraan. Daarin verantwoordde hij zijn ontvangsten en uitgaven. De uitgaven hielden niet veel meer in dan wat kosten voor het smeren van de kraan. Daaraan werd in het duurste jaar, 1799/1800, 14 gulden en zes stuivers uitgegeven, maar in het goedkoopste jaar, 1810/1811, slechts 6 stuivers. De opbrengst van de impost was in 1810/1811 overigens ook het laagst uit de gehele periode: 421 gulden, tegen 591 gulden in 1789/1790, het jaar waarin het meest verdiend werd. Over de gehele periode bezien waren de inkomsten tamelijk constant, al is er een dalende lijn te zien in de Bataafs-Franse tijd. Met name na 1798 daalden de inkomsten gestaag. Het gemiddelde bedrag aan inkomsten over de gehele periode bedroeg 543 gulden. De meeste inkomsten werden verkregen van de wijnkopers, de kruideniers/grossiers en de zeepzieder. In 1779/1780 brachten zij 52% van de totale inkomsten op en in de daaropvolgende jaren was dat al niet veel anders. De overige inkomsten werden opgebracht door olieslagers, koffie/theekopers, ijzerkooplieden, een steenhouwer, een branderij, vis(ver)kopers, ververs, koekenbakkers, suikerbakkers, een teerkoper, een tabakverkoper, schippers en een pottenbakker. In de laatste jaren van haar bestaan zal de kraan niet meer zo intensief gebruikt zijn. In 1854 deed de commissie tot bijstand van Burgemeester en Wethouders in zaken van gemeentewerken een onderzoek naar de gesteldheid van de kraan. Ze kwam tot de conclusie dat deze onmiddellijk afgebroken moest worden om ongelukken te voorkomen. Op 4 oktober van dat jaar besloot de gemeenteraad om de kraan openbaar te verkopen opdat de koper deze zou slopen. De commissie had nog de aanbeveling gedaan om vervolgens te bezien of er een nieuwe kraan gebouwd moest worden, maar deze vraag is in de raad niet meer aan de orde geweest.

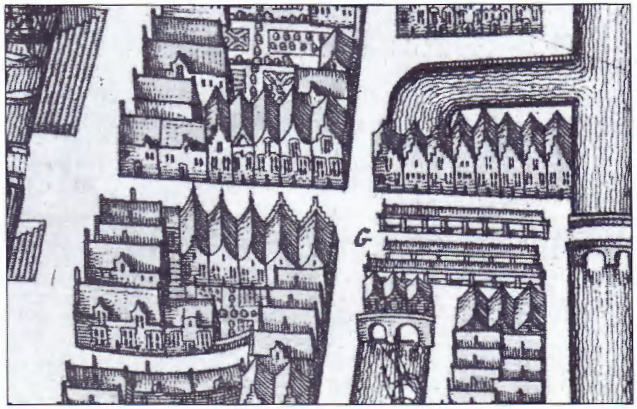
Markten

Wat uit bovenstaande gegevens duidelijk blijkt, is dat er in de Lingehaven vele handelswaren aan- en afgevoerd werden. Reeds in de dertiende eeuw schijnen zich kooplieden van elders rond de haven gevestigd te hebben, in de verwachting hier goede bestaansmogelijkheden te vinden. In de Middeleeuwen werden er verschillende markten gehouden in de stad. De wekelijkse marktdag was de maandag. Deze markt was bedoeld voor de inwoners van de stad, maar trok ook velen van het omliggende platteland. Daarnaast werden er zes grote jaarmarkten gehouden, die meerdere dagen tot enkele weken duurden. Deze trokken vele handelaren, ook van buiten de streek.

Op de marktdagen stond de hele binnenstad in het teken van de markt. De vismarkt werd vanouds gehouden op de Visbrug, die al rond 1300 genoemd wordt. Volgens Van Zomeren voerden de "buitenlieden" veel verse riviervis aan



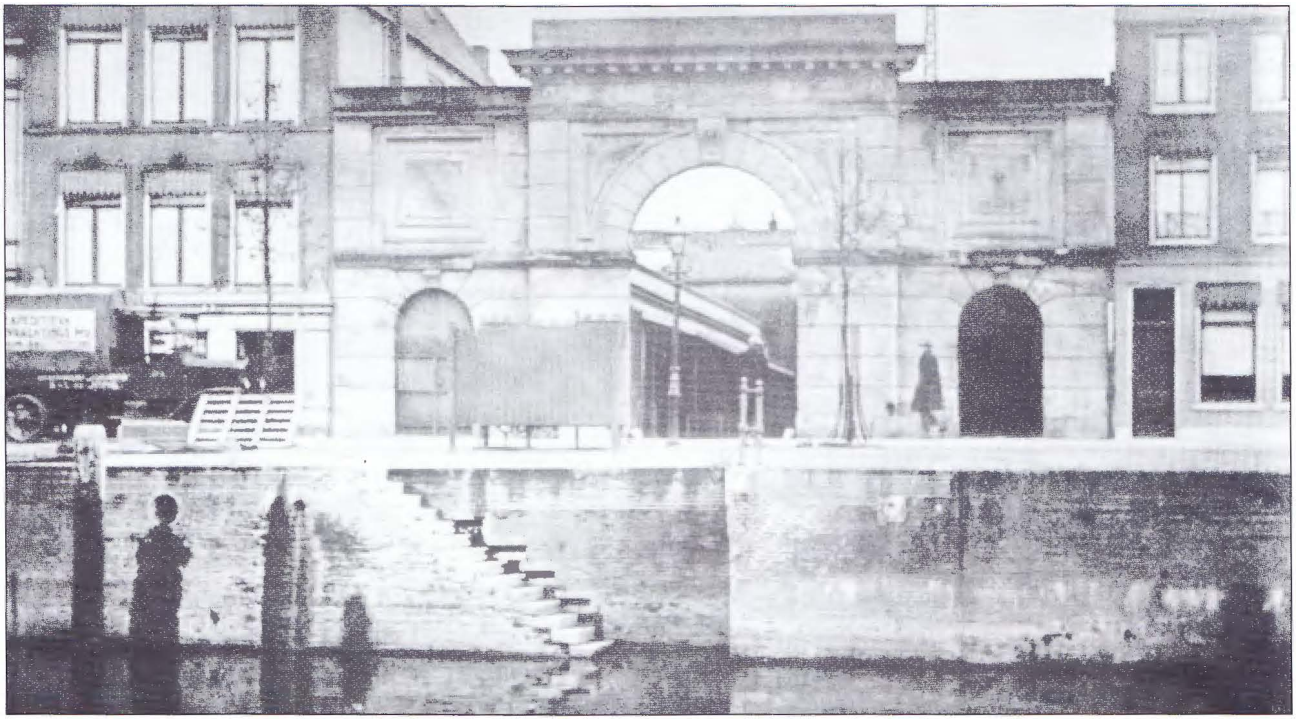
Vismarkt op 't Eind
volgens de kaart van Wijdtmans



Vismarkt op de Burgstraat/Vismarkt
volgens de kaart van Blaeu

omdat de zalmvangst hier zo overvloedig was. Ook verhandelde men zeevis die vanuit Holland en Zeeland werd aangevoerd. In 1382 kreeg de stad van heer Otto van Arkel het stapelrecht voor de vis, wat wil zeggen dat men alle vis, binnen de grenzen van het territorium van Gorinchem gevangen, op de vismarkt moest brengen alvorens deze verder vervoerd of verkocht mocht worden.

Op de Visbrug stond een aantal visbanken waar men de vis verhandelde. In 1595 verplaatste het stadsbestuur de vismarkt naar de kade aan het Eind. Op de stadsplattegrond van N. Wijdtmans, weergevend de situatie van 1600, zijn de



De Korenbeurs

visbanken op die locatie goed te zien. Er waren op dat moment 14 banken en 8 aalstallen. Reeds in 1606 is de vismarkt verplaatst naar het deel van de Kalkhaven dat nu nog Vismarkt wordt genoemd, zoals te zien is op de kaart van Blaeu van 1649. In mei 1876 werd er een loods voor de visafslag gebouwd en in 1892 verhuisde de vismarkt naar een deel van de vroegere Korenbeurs aan de Havendijk. In februari 1927 ging de afslag naar Buiten de Waterpoort, aan De Punt, waar zij door gebrek aan vis aan haar einde kwam.

Een andere belangrijke markt was de korenmarkt, die waarschijnlijk oorspronkelijk op de Korenbrug werd gehouden. Daar zal het graan "op monster" verkocht zijn, terwijl de partijen in de nabijheid van de brug werden opgeslagen. Vanaf de zestiende eeuw werd de korenmarkt gehouden op het gedeelte van de Havendijk tussen de Balensteeg en de Burgstraat. In 1854 bouwde het gemeentebestuur speciaal voor de handel in graan een Korenbeurs aan de Havendijk, maar al snel bleek deze niet als zodanig gehandhaafd te kunnen worden. Het gebouw bestaat gedeeltelijk nog steeds en is voor diverse doeleinden gebruikt.

Buiten de Waterpoort
aan het einde van een marktdag

Groenmarkt en Kelenstraat

Verder werden op de weekmarkten vooral veel zuivel, gevogelte en groenten verhandeld. Locaties daarvoor waren de Groenmarkt voor zuivel en groenten, de Appeldijk en Krieken(=kersen)markt voor fruit en de Hoogstraat voor fruit en pluimvee. Aan het eind van de Burgstraat was een bomenmarkt. Op het Marktveld (de huidige Grote Markt) stonden vooral ambachtslieden als pottenbakkers, kuipers, schoen- en mandenmakers met hun producten.
Tijdens de jaarmarkten waren ook nog andere straten bestemd voor de handel: koeien en paarden in de Arkelstraat en de Haarstraat, kalveren op het Melkpad, schapen in de Kapelsteeg, varkens op de Varkenmarkt, eieren in de Kelenstraat en aardappelen op de Vismarkt.
In de loop van de eeuwen vonden er regelmatig veranderingen plaats op het gebied van de markten. Aan het begin van de negentiende eeuw werden er nog slechts twee jaarmarkten gehouden die elk ruim een week duurden. De weekmarkt werd toen twee maal per week gehouden, op maandag en vrijdag, en alleen nog op de Grote Markt. De vrijdagse markt had rond 1850 al niet veel meer te betekenen en bloedde langzaam dood, maar de maandagse warenmarkt bestaat nog steeds. Het is ook nog niet zo lang geleden dat de biggenmarkt op maandag (1978) en de veemarkt in het najaar (1982) werden opgeheven.

Nijverheid

In de Lingehaven werden niet alleen goederen aangevoerd voor de handel, maar ook voor verdere verwerking. Duidelijk was dit het geval bij de bierbrouwerijen.

In de zeventiende eeuw was dit de belangrijkste bedrijfstak in Gorinchem. Bijna alle brouwerijen - rond 1650 waren dit er 24 - waren gevestigd rond de Lingehaven, te weten aan de Havendijk, Appeldijk en Kriekenmarkt, Langendijk en Eind, Kortendijk en Westwagenstraat. Voor de brouwers was dit erg praktisch, want in de haven werden de grondstoffen aangevoerd. Bovendien konden zij het rivierwater gebruiken bij de bereiding van het bier. Het is dan ook niet voor niets dat de meeste brouwerijen direct aan het water gevestigd waren.
Zoals gezegd was de zeventiende eeuw de grote bloeitijd voor de brouwerij in Gorinchem. Daarmee bloeiden ook andere, met de brouwerij verbonden, ambachten zoals de moutmakerij, de kuiperij en de mandenmakerij. Verder zorgden de brouwerijen voor een levendige handel in gerst, hop en turf. Deze laatste grondstof was nodig voor het koken van de mout. De turfdragers hadden aan de haven het zogenaamde "turfdragershuisje"; het stond op de Kraansteiger bij de Langendijk. Daar legden de turfschepen aan. Aan de oostzijde van de Langendijk was er in de achttiende eeuw ook een huis dat "het Hollandsch turfschip", later "het turfschip", heette.
Daarnaast werd er gehandeld in buistel of bostel, dat is afval van gemoute gerst. Dit product werd gebruikt als veevoer. Een bepaling uit 1517 schrijft een vaste ligplaats voor de buistelschepen voor, te weten aan de Rosmolensteiger. Daaruit blijkt tevens dat de brouwerij al in die tijd van behoorlijke betekenis moet zijn geweest.

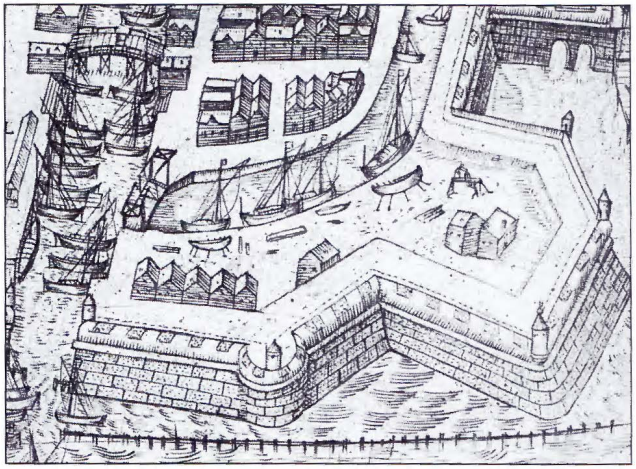
Gevelsteen in het pand Appeldijk 31

Overigens werd er in de stad niet alleen plaatselijk gebrouwen bier gedronken. Er werd ook bier geïmporteerd. Met name Hamburgs bier was zeer geliefd, evenals het Dantziger of Jopenbier. Volgens een vroedschapsresolutie van 11 december 1639 moest dit ingevoerde bier aan de Bierkade worden gelost. Deze lag aan de tegenwoordige Krommenhoek.
Een andere belangrijke tak van bedrijf was de pottenbakkerij. Ook deze was voornamelijk gevestigd rond de Lingehaven, te weten aan de Havendijk, Kortendijk en Appeldijk. De belangrijkste producten die gemaakt werden, waren bierpullen en pijpen. Gorinchem zou zelfs na Gouda de grootste pijpenstad van Holland zijn geweest. In ieder geval had Gorinchem als eerste Hollandse stad een pijpmakersgilde, opgericht in 1656. De pijpmakerij werd natuurlijk gestimuleerd door het gebruik van tabak. Dit leverde ook weer andere

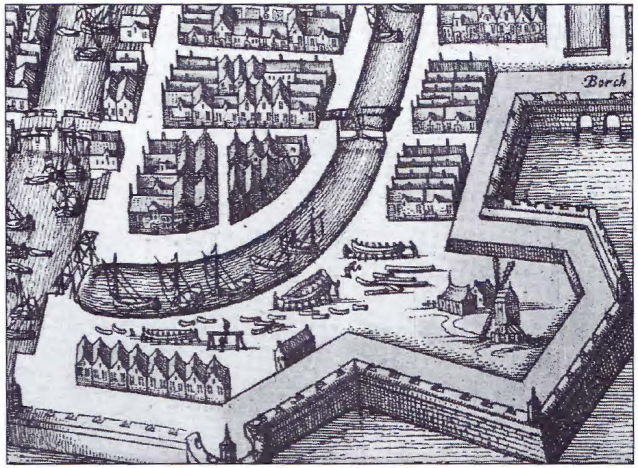
bedrijvigheid op, zoals een tabakskerverij in de achttiende eeuw aan de Appeldijk in het pand dat toen "de Buys" genoemd werd.
De twee grote bedrijfstakken, bierbrouwerij en pottenbakkerij, raakten na de zeventiende eeuw in verval. In 1786 waren er nog slechts vier bierbrouwerijen en begin deze eeuw was er nog maar één overgebleven: de Zuid-Hollandsche Bierbrouwerij (ZHB). Het laatste restant daarvan, een pakhuis aan de Kriekenmarkt, verdween begin jaren zestig uit het Gorcumse straatbeeld.
Aan de Vogelenzangsteeg staat nu nog een pakhuis met de gevelsteen "g.kroonde snoeck, 1708", herinnerend aan de brouwerij van die naam, die later pottenbakkerij werd.
Verder zijn er in de loop van de eeuwen nog diverse grotere en kleinere takken van bedrijf uitgeoefend rond de Lingehaven. Zo waren er natuurlijk de molens voor het malen van het verhandelde graan, zoals de Arkelmolen buiten de Goddenpoort (1543-1575), de molen in de tegenwoordige Blauwe Torenstraat (circa 1575-1610) en molen "Nooit Volmaakt" op bastion I. Kleinere takken van bedrijf, die zich niet allemaal even lang konden handhaven, waren een leerlooierij aan de Appeldijk, een azijnmakerij in de Nieuwsteeg en een blauwververij op de Langendijk.
Vermeldenswaard is nog wel dat Gorinchem in het laatste kwart van de zestiende eeuw een speldenfabriek moet hebben gekend aan de Molenstraat. Emck meldt in zijn Oude namen van huizen en straten in Gorinchem dat deze fabriek was opgericht door Cornelis Jansz. Houbraecken, afkomstig van Antwerpen. Er zouden ruim 300 personen hebben gewerkt. In 1577 was er ook sprake van een speldenmakersgilde. Deze nijverheid, voornamelijk opgezet door immigranten uit Zuid-Nederlandse steden als Den Bosch en Antwerpen, was in Gorinchem echter geen lang leven beschoren. De productie was gericht op de Zeeuwse markt, maar door de hoge heffingen kon men niet concurreren met de aldaar geproduceerde spelden.

Scheepstimmerwerven

Een laatste, hierboven nog niet genoemde, belangrijke tak van bedrijf rond de Lingehaven was de scheepsbouw en -reparatie. Deze werd uitgeoefend op de scheepstimmerwerf, die was gelegen buiten de Hoofdpoort, op het huidige Nonnenveld. Aanvankelijk lag de werf open voor het buitenwater, maar na de uitleg van de stad met de nieuwe omwalling van omstreeks 1600 werd de werf binnen de stadsmuren gebracht.
Rond deze tijd is het stadsbestuur ook begonnen met de uitgifte van percelen grond op de scheepstimmerwerf, onder voorwaarde dat de grond gebruikt werd



Scheepswerven op het Nonnenveld



Kaart Wijdtmans (± 1600) *Kaart Blaen (± 1606)*

om schepen of schuiten te bouwen. Andere neringen moesten daar worden gemeden. Op 21 augustus 1593 was Henrick Stevensz de eerste die een erf op de timmerwerf kocht. Ook de scheepstimmerlieden Jan Henricxz Braeckelman, Jan Jansz, Cornelis Aerdtsz, Jan Berntsz, Cornelis Cuijl Henricxz en Jan Aerdtsz kochten op die dag een perceel. In 1594 kochten nog eens 12 scheepstimmerlieden een perceel op de werf. In december 1595 werden de laatste erven door het stadsbestuur verkocht.

Niet lang daarna verrezen de eerste huizen op de scheepstimmerwerf, zoals ook te zien is op de kaarten van Wijdtmans (situatie ca. 1600) en Blaeu (situatie ca. 1606). De schriftelijke neerslag hiervan vinden we in het oud-rechterlijk archief van Gorinchem, bijvoorbeeld in een akte van 10 november 1603. Daarin bekent de hierboven al genoemde scheepstimmerman Henrick Stevensz dat hij 104 karolusgulden schuldig is aan de weduwe van timmerman Jan Pietersz de Zeeuw. Dit was het restant van een som gelds voor de bouw van een huis op "het timmerhoofd", zoals de timmerwerf toen genoemd werd, tussen zijn andere huis en dat van de kinderen van Peter van Heusden Jansz. Aan deze kinderen had Henrick Stevensz eerder dat jaar een rente geschonken van 14 karolusgulden op twee huisjes op de scheepstimmerwerf.

Blijkbaar liepen zijn zaken in de daaropvolgende jaren niet zo goed, want in 1625 is er sprake van de "geabandonneerde boedel en goederen" van Stevensz. Dat wil zeggen dat zijn nabestaanden afstand deden van de erfenis, wat meestal

gebeurde omdat deze te zeer met schulden was belast. Uit deze boedel werd op 8 juli een huis verkocht dat op de timmerwerf lag, voor 625 karolusgulden.
Uit het grote aantal scheepstimmerlieden dat een erf kocht op de timmerwerf kan worden afgeleid dat dit een belangrijke bedrijfstak was in Gorinchem rond 1600. Er werden op de werf zowel schepen gebouwd als gerepareerd. Vaak kochten de scheepstimmerlieden ook schepen op, die zij dan opknapten en weer doorverkochten.
Rond 1700 was het aantal scheepstimmerlieden flink gedaald. De vele percelen op de scheepstimmerwerf waren in handen gekomen van slechts enkele personen, die nog niet eens allemaal iets met de scheepsbouw van doen hadden. Zo waren meerdere percelen, "met huis, afhang en timmerwerf", in handen van de kooplieden Martinus Pompe en Frans van den Bergh. Pompe had een van zijn bezittingen in 1696 gekocht van Paulus van der Veen, die gouverneur-generaal van Suriname was. Kennelijk waren de huizen op de timmerwerf een aantrekkelijk beleggingsobject geworden.
Toch waren er nog wel enkele scheepstimmerlieden actief, zoals Cornelis Rockusse van Swijndrecht, Hendrik Aalberse van Tiel en Pieter Janse van Es. Zij bezaten echter elk maar één of twee percelen. Dat betekent dat het niet meer dan kleine werfjes kunnen zijn geweest. De scheepsbouw en -reparatie was als bedrijfstak duidelijk ingezakt ten opzichte van een eeuw geleden.

Uitzicht vanaf de Korenbrug ± 1900. In het midden het werfje van J.B. van der Hoff.

Scheepswerf J.B. van der Hoff (E.A. Jansen)

Rond 1800 was de situatie weer anders. Vele percelen op de scheepstimmerwerf, met de bijbehorende bebouwing, waren toen in handen gekomen van één scheepstimmerman. Dit was de uit Rotterdam afkomstige Cornelis Ceelen, die in 1779 naar Gorinchem was gekomen. Hij kocht in dat jaar zijn eerste erfjes op de scheepstimmerwerf van Johannes van Eijbergen voor *f* 1300. In de daaropvolgende jaren kocht hij steeds meer kavels op deze locatie aan.

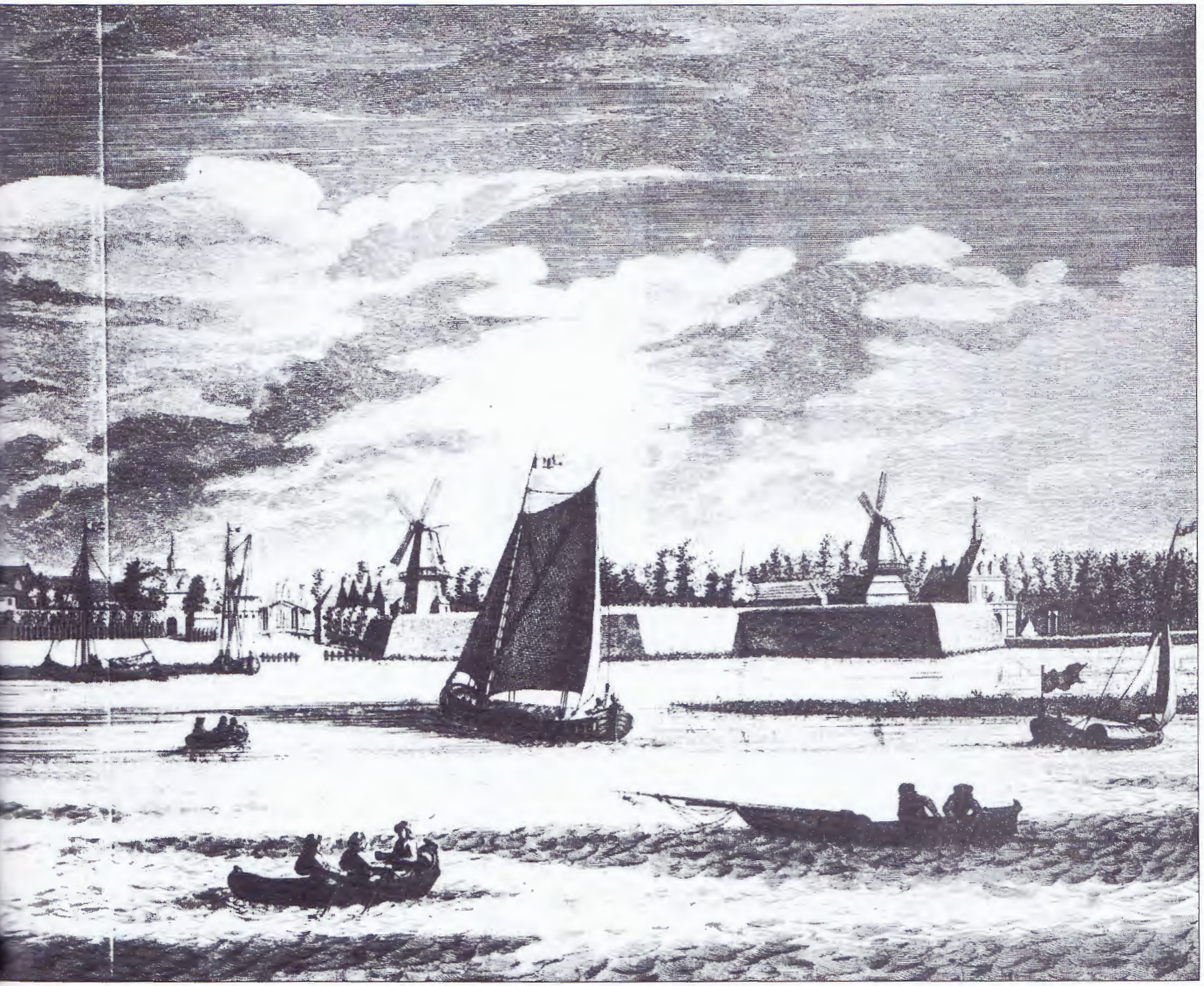
Werf Groenhof op de Punt, 1910.
Deze foto toont onder meer opde achtergrond in het midden de visafslag, rechts de aanlegsteiger van het veer Gorinchem - Sleeuwijk en de vissersboten op het strand voor 't werfje. Op de voorgrond de z.g. hang waar de netten te drogen hangen.

Volgens de "Staat der fabrieken en trafieken binnen de stad Gorinchem" van 1808 waren er toen twee scheepswerven, waarvan één vervallen door huiselijke omstandigheden. Dit zal niet de werf van Ceelen zijn geweest, want volgens een soortgelijke "staat" van 1820 was de werf van Ceelen toen de enige. Er werkten 11 mensen. De toestand van dit "herstellings- en vervaardigingsbedrijf" was volgens de "staat" vóór 1814 matig geweest. In 1814, 1815 en 1816 was deze goed door veel handel en scheepvaart, maar daarna ging het door vermindering van die bedrijvigheid weer achteruit. Voor 1817, 1818 en de eerste helft van 1819 was de toestand nog matig, daarna kwijnend.
Rond 1900 was het aantal scheepswerven in Gorinchem weer gestegen tot drie, die echter geen van alle nog op de scheepstimmerwerf gelegen waren. Buiten de Waterpoort, aan de Merwede bij de veerdienst naar Sleeuwijk, lag het werfje van de familie Groenhof. Dit is vermoedelijk in 1936 opgeheven, na het overlijden van Hubertus Groenhof. Verder was er een klein werfje aan de Spijksedijk, dus nog wel aan de Linge. Deze was van J.B. van der Hoff en is eveneens tegen het midden van deze eeuw verdwenen.

De grootste werf, waar niet alleen schepen werden gerepareerd maar ook gebouwd, was die van C. de Groot Az. en F. Looyen. In 1908 zetten zij hun bedrijf om in de NV Fortuna en verplaatsten het naar de daartoe in gereedheid gebrachte terreinen en gebouwen aan de Merwede, beneden de Vluchthaven. In dat jaar liepen hier 66 vaartuigen van stapel. Zoals zoveel bedrijven raakte ook de NV Fortuna in de Eerste Wereldoorlog in de problemen. Dit leidde ertoe dat de werf in 1919 werd overgenomen door de Utrechtse scheepswerf en machinefabriek de "IJsselwerf". De werf in Gorinchem kreeg dezelfde naam, maar kon niet weer tot bloei worden gebracht. In 1926 werd de werf gesloten.
Kort na de Tweede Wereldoorlog begon Bijker's Aannemingsbedrijf op hetzelfde terrein met de bouw van schepen, eerst alleen binnenschepen en kustvaarders, later ook zeeschepen. Na een kleine twintig jaar, in 1964, viel het doek voor deze onderneming, die inmiddels deel was gaan uitmaken van scheepswerf "De Schelde" te Vlissingen.
Toch worden er ook tegenwoordig schepen gebouwd in Gorinchem. In 1975 is hier een nieuwe scheepswerf opgericht, Damen Shipyards. Dit bedrijf, gevestigd op industrieterrein Avelingen-West, bouwt kleine schepen en kustvaarders. Daarnaast is er sinds enige jaren het scheepstimmerbedrijf "De Goesting" aan de Vijfde Uitgang.

Advertentie uit het Adresboek voor Gorinchem (1912)

Links een Samoureus, een rijnaak op weg naar Keulen; midden een spiegeljacht met een gaffeltuig; rechts van het midden een schip met spriettuig varend naar de ingang van de Lingehaven. In de Lingehaven zien we de palen bij de ingang, de Peterbrug en links de Waterpoort. Rechts zien we een vissersschip met gestreken mast die de zegen uitzet.

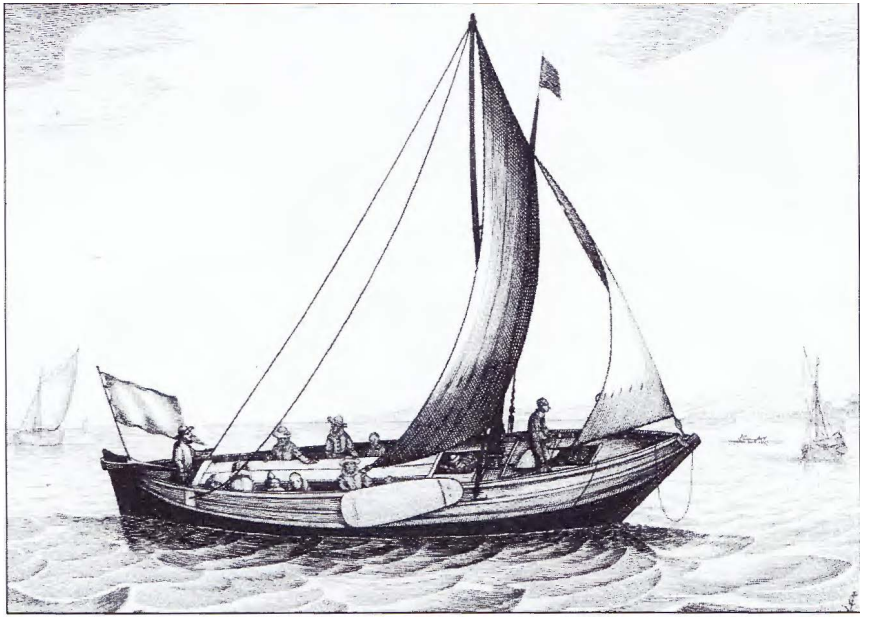


Panorama op Gorinchem (1795)

Hermanus Koekkoek (1815-1882)

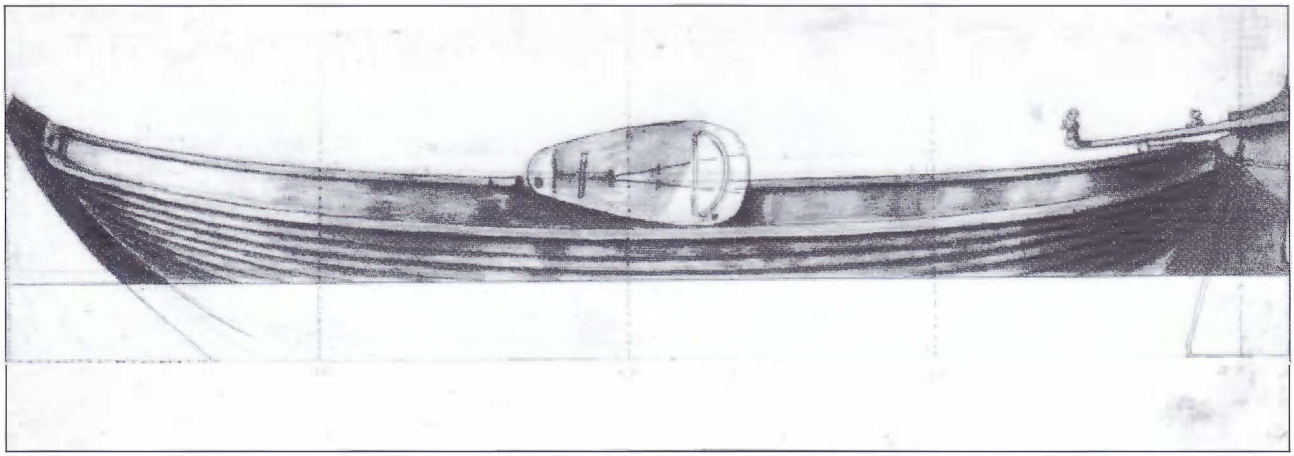
DE ONTWIKKELING VAN DE SCHEEPVAART IN GORINCHEM

Van oudsher was Gorinchem van strategisch belang. Door zijn ligging aan de mond van de Linge beheerste dit stadje het achterland en door zijn ligging aan de Merwede met veel scheepvaart was Gorinchem een ideale plaats voor een tol en een vesting. Tot in deze eeuw bleef het deze strategische en handelsfunctie behouden. Op het gebied van de scheepvaart heeft Gorinchem daardoor een rijk verleden. Voor de geschiedenis van de Gorcumse scheepvaart maken we gebruik van stukken uit het stadsarchief. Als leidraad voor dit verhaal dient een serie registers waarin aktes van transporten van schepen opgenomen zijn. Deze registers lopen van 1600 tot 1678 en van 1749 tot 1808. Hoewel in deze registers de beschrijvingen van de verschillende schepen heel beperkt zijn, is met behulp van oude tekeningen, etsen en onderzoeken toch veel te vertellen over die schepen. Een tweede bron vormen de verklaringen van de ijkmeester van de schepen, die scheepsmetingen verrichtte. In 1636 is men begonnen met het meten van schepen. In de verklaringen zijn lengte, breedte, holte, laadvermogen en scheepstype vermeld. De verklaringen zijn bewaard gebleven van 1656 tot 1684.



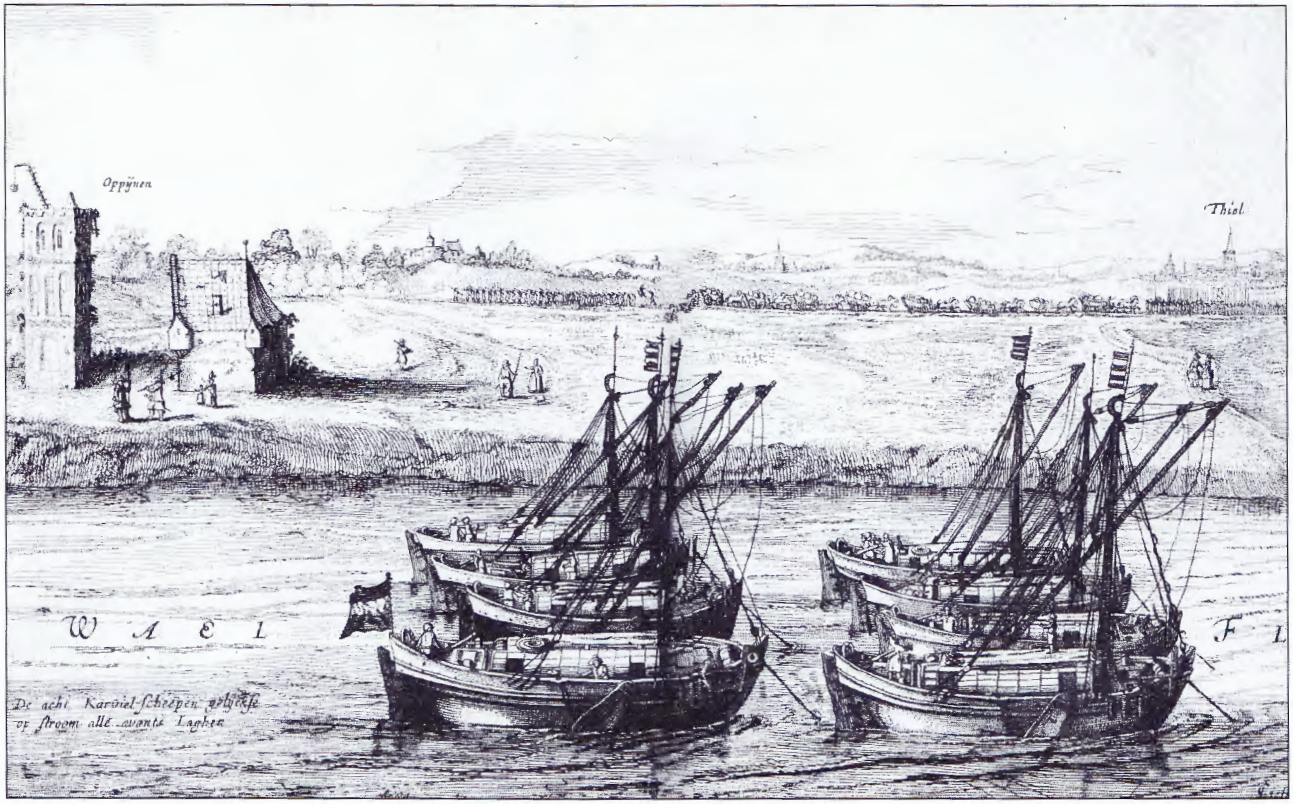
Kaagschuyt als veerschip

Het register van transporten van schepen begint op 6 maart 1600, midden in de 80-jarige oorlog. De vesting Gorinchem, zoals we die nu kennen, was pas voltooid. Over de Linge lagen drie houten bruggen met een oorgat (een smal openklapbaar gedeelte waar de mast van een schip precies door kan) en er was een open verbinding met de Merwede. Ondanks de oorlog was er een levendige handel: de Gouden Eeuw was begonnen. Omdat de wegen over land heel slecht waren, ging al het vervoer over water. Hiervoor waren veel schepen nodig.



Kaagschuyt
vermoedelijk van Nic. Witzen, 1671
(Nederlands Scheepvaartmuseum)

Binnen de Gorcumse vesting waren als gevolg daarvan diverse scheepswerven te vinden, die volgens het register goede zaken deden. Er werd een achttal scheepstimmerlieden genoemd, die veel werk hadden. Op 18 juli 1601 verkocht Jan Hendricxz. Brakelman, scheepstimmerman, een nieuwe "caech-schuyt" aan een schipper in Nijmegen. Op 6 mei 1602 verkocht scheepstimmerman Cornelis Kuyl Hendrixsz. ook een nieuwe "caech-schuyt" aan twee schippers te Rotterdam. Deze caech-schuyt of kaag was in die tijd een bekend scheepstype. Het had rechte, overhellende stevens en was overnaads gebouwd, d.w.z. dat de huiddelen dakpansgewijs over elkaar liggen. Deze schepen gebruikte men vooral als beurtschepen en veerschepen. De kaag was "bequaam om last te voeren en op swaare wateren gebruikt te worden...". Het waren kennelijk snelle en zeewaardige schepen. Van de kaag zijn veel tekeningen en etsen. Daardoor weten we goed hoe hij eruit zag. De schepen waren 46 tot 56 voet (15 tot 17 meter) lang met een laadvermogen van 11 tot 24 last (22 tot 48 ton). Als scheepstype bestond de kaag tot in de negentiende eeuw, maar ze was dan wel totaal veranderd.

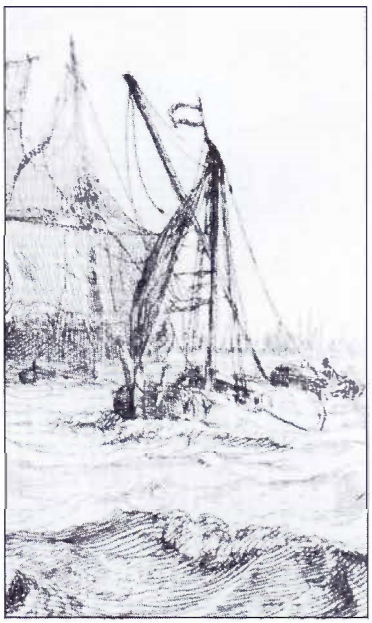


Karveelschepen voor anker op de Waal. Deze schepen vervoerden in 1622 de Leidse Schutterij naar Grave, om deze stad te versterken tegen de Spanjaarden. Door stroom en tegenwind konden de schepen niet verder.

Een ander scheepstype dat veel in het register voorkomt, is het karveelschip. Dit waren de grotere schepen, gezien de aanduiding schip (schuiten waren meestal kleiner). Op 11 mei 1626 verkochten Peter en Elis Janszn, gebroeders en scheepstimmerlieden, een "smal karveelschip" aan Floris Petersz, schipper te Gorinchem. Een karveelschip was in die tijd al een oud type schip. Omstreeks 1650 wordt het helemaal niet meer genoemd. Als smalschip bleef de bouwwijze echter nog lang voortbestaan. Karveelschepen hadden zware kromme, vooroverhangende stevens. In tegenstelling tot de kaagschuit was ze gladboordig of karveel gebouwd, dat wil zeggen dat de huiddelen naast elkaar lagen, waardoor de huid van het schip glad was. Het roer was smal en hoog. Het achterschip had

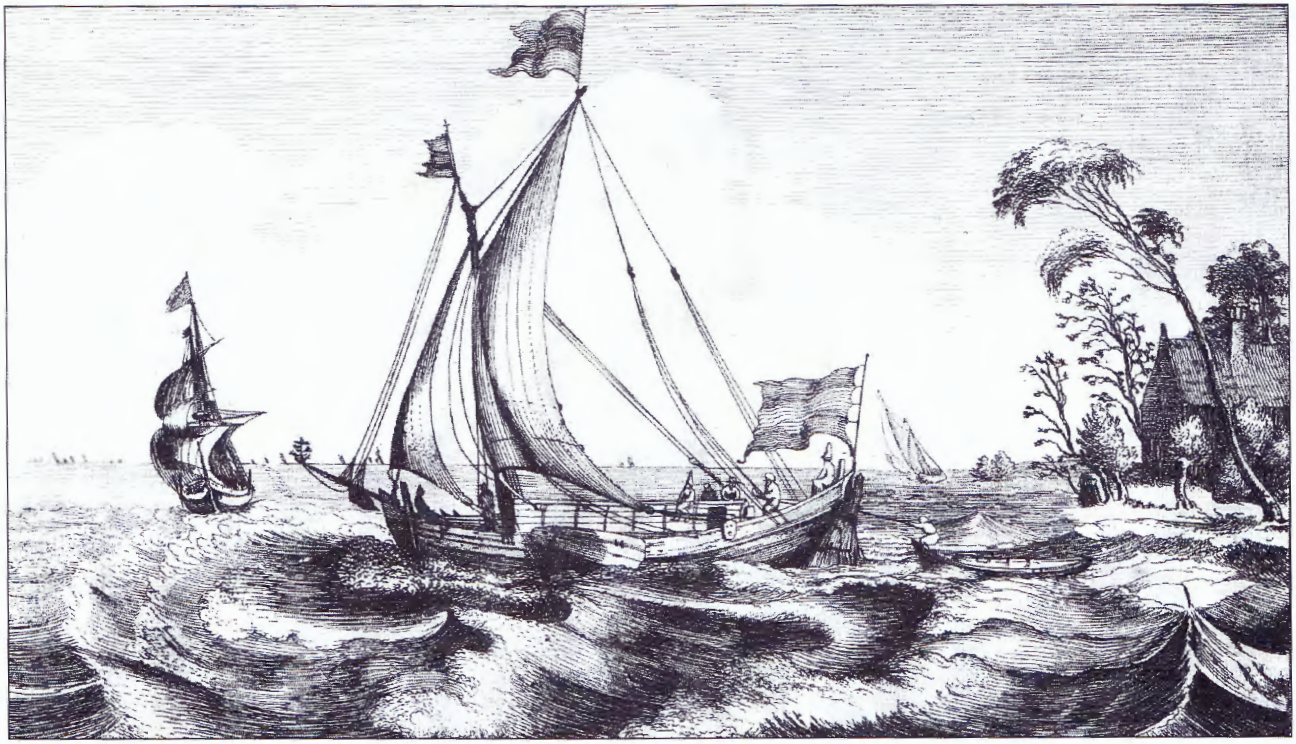
een statie: een soort verschansing die naar achteren toe oploopt. De statie was in de 16e eeuw heel gebruikelijk, maar werd geleidelijk minder toegepast. Op de tjalk is het nog lang blijven bestaan. Het Zuiderzeemuseum heeft zelfs nog een ijzeren statietjalk (waar er maar enkele van gebouwd zijn). Er zijn een paar etsen en tekeningen bekend die vermelden dat het om een karveelschip gaat. Bekijken we andere tekeningen en etsen, dan zien we veel schepen die een duidelijke verwantschap met het karveel vertonen.

De "cromstevende schuyt" was eveneens een veel voorkomend schip in Gorinchem. Het is net als het karveel een mooi voorbeeld van hoe in de naamgeving van het scheepstype de vorm of constructie verwerkt is. Waarschijnlijk was het een karveelachtig schip met een steven die zó krom was, dat hij ter hoogte van het dek naar achteren wees. De "cromstevende schuyt" werd in Gorinchem gebouwd. Op 11 maart 1624 verkochten de Gorcumse scheepsbouwers Peter en Elis Jansz. een "nyeuwe, ronde cromstevende schuyt met gangboorden" aan een schipper in Bokhoven (blijkbaar waren gangboorden toen nog niet gebruikelijk). De "cromstevende schuyt" was kennelijk een schip met goede eigenschappen. In 1782 werd het nog steeds in de verkopen vermeld. Als opvolger van dit type wordt de "poon" genoemd, die eveneens zeer kromme stevens heeft. In Zeeland is de poon nog lang blijven bestaan. Op dit moment bestaan nog enkele poonachtige schepen in staal.



Cromstevende schuyt

De "crabschuit" is een ander schip dat van 1600 tot 1604 in de registers vaak genoemd wordt. In de tweede helft van de 17e eeuw komt het niet meer voor. Er zijn geen verwijzingen dat dit type in Gorinchem gebouwd werd. Over dit scheepstype is niets bekend. Wel zijn er twee aanwijzingen dat het hier om een vrachtschip ging: in 1601 werd een karveelschip geruild met een crabschuit (met bijbetaling) en in 1603 werd een crabschuit, groot 12 last (dit is 24 ton), verkocht. In die tijd was dat een behoorlijk tonnenmaat die wijst op een vrachtschip. Hoe het schip eruit gezien heeft...., wie het weet mag het zeggen. Er zijn in ieder geval geen afbeeldingen van bekend, hoewel het een veel voorkomend scheepstype is geweest.
Een ander veel voorkomend type was de "cogelschuit". De "cogelschuit" wordt in drie jaar tijds elf keer genoemd, waarbij de verkoper en koper voornamelijk uit de buurt van Gorinchem kwamen. Hoewel er bij een verkoop maar één keer sprake was van een nieuwe schuit, waren de verkopers opvallend vaak scheepstimmerman. Mogelijk was het een wat kleinere schuit voor de regionale scheepvaart. Een aanwijzing in die richting is het feit dat Jan Wouters, schipper op



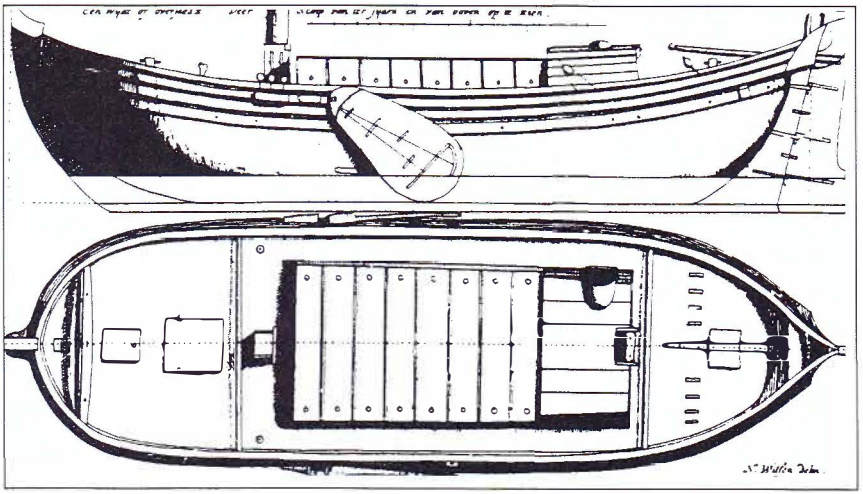
Veerschuit (karveel)
voor de wind wegvarend

Loevestein, met een cogelschuit voer. Vermeldenswaard is dat hij deze op 4 april 1602 verkocht. Hij schafte toen bij de Gorcumse scheepstimmerman Jan Jansz. een nieuwe "cromstevende schuit met covel" aan. Covel was een aanduiding voor een hut of een kap. Mogelijk wordt hier een ronde kap bedoeld, waaronder passagiers beschutting hadden tijdens de tocht op de rivier. Jan Wouters zal een groter schip nodig gehad hebben voor de bevoorrading en vervoer van personen. Slot Loevestein was namelijk in die tijd opgenomen in de verdediging tegen de Spanjaarden. De naamgeving "cogelschuit" zou op de vorm van de schuit kunnen duiden, namelijk een rond schip met een hoge voor- en achterkant. De vermelding van een "rondt cogelschuitgen" geeft aan dat er variaties op de cogelschuit bestaan. Een andere mogelijkheid is dat dit type afstamt van schepen die gebruikt werden om kogels te vervoeren. Die kogels werden vroeger van steen gemaakt en kwamen uit Duitsland. Het vervoer hiervan vroeg om een aangepast schip vanwege de zware lading.

De waterschuit was een scheepstype dat slechts twee keer wordt genoemd. De naam zegt al dat het schip ingericht was voor het vervoer van water. Daarbij maakte het niet uit of hiervoor een karveel of een cromstevende schuit of iets anders werd gebruikt. Hoewel Nederland ook in die tijd genoeg water had, moest het soms toch apart aangevoerd worden. Denk hierbij aan bierbrouwerijen en de zoutketen, die zout water nodig hadden voor het bereiden van zout. Vermeldenswaard is de verkoop op 14 november 1626 van een "damlopende waterschuyt" aan een schipper uit Wezel. Hier hebben we een mooi voorbeeld van een scheepstype dat genoemd is naar zijn functie en eigenschappen, zonder iets over de bouwvorm te vertellen. De aanduiding damloper wordt nader uitgelegd.

Ontwikkelingen in de scheepvaart

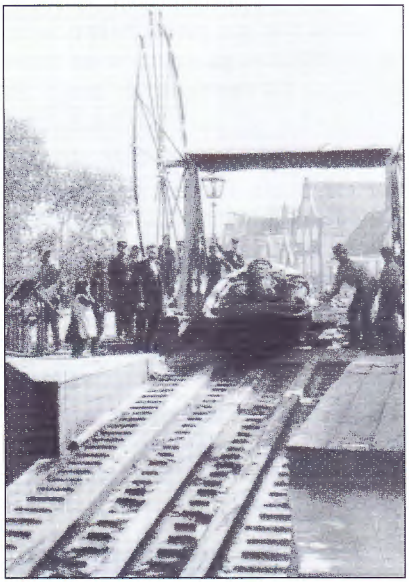
Als we de afbeeldingen van schepen in de 16e en 17e eeuw bekijken, zien we een duidelijke verandering in de vorm van de schepen. In de 16e eeuw tonen tekeningen en etsen schepen die hoog zijn en aan de voor- en achterkant scherp van vorm. Ze hebben geen zwaarden. Later zien we steeds meer schepen afgebeeld die ronder en vierkanter zijn, geladen minder diep in het water liggen en zwaarden hebben. Dankzij de oorlog met Spanje kwam er veel handel en bedrijvigheid. Er was daardoor behoefte aan schepen met veel laadruimte. Een probleem was daarbij dat de vaarwegen vaak te klein waren voor grote schepen (bijvoorbeeld door sluizen) of te ondiep (met name de grote rivieren die constant last hadden van verzandingen). Om toch zoveel mogelijk lading mee te kunnen



'Wijdt of overzeesz veerschip', naar Nicolaes Witsen

nemen, werden de schepen vierkanter gemaakt en van een platte bodem voorzien. Vooral op de rivieren waar de ondieptes problemen gaven, zien we brede ondiepe schepen ontstaan: het platbodemschip dat bij een bepaalde lengte en breedte meer lading mee kon nemen. Deze verandering was pas mogelijk door de ontwikkeling van het zijzwaard. Door de platte bodem dreven deze schepen teveel dwars op de wind weg, wat dan werd tegengegaan door het zijzwaard. Te kleine sluizen waren vaak een politiek probleem, waar de stad Gouda een prachtig voorbeeld van was. Eind 16e eeuw liep de scheepvaartroute van Amsterdam naar Rotterdam over Gouda. De route over Leiden liep dood in Leidschendam, waar een dam lag. Midden in de stad Gouda lag de Donkere sluis. Deze was 4,68 m breed, circa 20 m lang en overwelfd. Zij vormde een flessenhals voor het scheepvaartverkeer, maar voor de middenstand leverde dat geld op door de lange wachttijden. Voor troepentransport werd veel gebruik gemaakt van schepen. Daarom kreeg Gouda van de Admiraliteiten het dringende verzoek om een grotere sluis te bouwen. Dat werd de Mallegatsluis. De route door de nieuwe sluis werd met hoge sluisgelden onaantrekkelijk gemaakt om te voorkomen dat

Damschip *Smalschip*

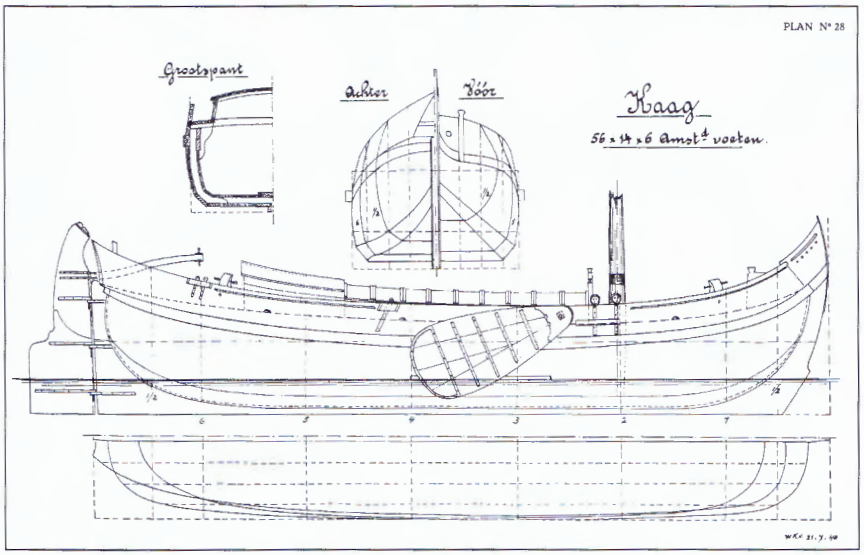


Overtoom

Damloper

de middenstand te veel omzet zou verliezen. Er werden daarna karveelschepen gebouwd, die wel door de grote sluis konden maar niet door de kleine, de zogenaamde wijde schepen. Er ontstond nu een tweedeling in de scheepstypen: het smalle karveel (smalkarveel of smalschip) en het wijde karveel (wijdschip of karveel).

Andere hindernissen voor de scheepvaart waren dammen. Veel dammen werden niet als waterkering aangelegd, maar om de doorvaart te blokkeren. Zo hield de stad Gouda de Leidschendam in stand. Hierdoor kon men van Amsterdam alleen via Gouda naar het zuiden. Dordrecht damde de kreken tussen de Biesbosch en de Merwede af, die een sluiproute waren geworden om de verplichte overslag in Dordrecht te omzeilen. Het gebeurde regelmatig dat op zo'n dam een overtoom werd gemaakt. Hier werd het schip met lading en al over de dam getrokken. Kennelijk was al deze moeite lonend. De schepen die voor de overtoom geschikt waren, moesten sterk gebouwd zijn en niet al te groot. Zo was het eerder genoemde damlopende waterschip, een waterschip dat geschikt was voor een overtoom. In de 17e eeuw ontstond een scheepstype, de zogenaamde damloper, die speciaal gebouwd werd voor de overtoom. Volgens de ijkverklaringen varieerde de grootte van 9 tot 20 last (18 tot 40 ton). De grote damlopers konden met hun afmetingen wel door de kleine sluis van Gouda, maar waren mogelijk te groot voor een overtoom. Waarschijnlijk ontwikkelde zich naast de damloper een algemeen scheepstype, waarbij het damlopen op de achtergrond raakte. Het algemene type heette dan damschuit.
De vele hindernissen in de vaarroutes waren niet bevorderlijk voor de ontwikkeling van de scheepvaart. Hierin kwam pas verbetering nadat de macht van de grote steden was ingeperkt, toen er in de Napoleontische tijd een centraal gezag werd gevestigd. Tot die tijd moesten de schepen maar worden aangepast.
Uit de scheepsmetingen van de ijkmeester blijkt dat in de tweede helft van de 17e eeuw smalschepen (opvolger van het smalkarveel), damschuiten en damlopers voor Gorinchem de belangrijkste scheepstypen zijn. De crabschuit en cogelschuit waren verdwenen, terwijl de kaag en de cromstevende schuyt nog steeds voorkwamen. Vooral de kaag liet zien hoe de schepen zich in die tijd ontwikkelden. De oorspronkelijke kaag had een rechte overhangende steven, was overnaads gebouwd en had vloeiende vormen. Hierdoor kon dit schip niet zoveel lading innemen als een karveel. Het waren snelle zeilers en daardoor goede schepen voor beurtvaart en veerdiensten. Toen er voor het meten van laadvermogen een formule ontstond, waren deze schepen duidelijk in het nadeel. Hierdoor werd de kaag in de 17e eeuw geleidelijk aangepast. In de tweede helft van de 17e



18e eeuwse kaag met zijn kromme stevens. Duidelijk is te zien dat de kaag een platte bodem heeft.

eeuw zien we een totaal veranderde kaag. Hij had kromme rechtopstaande stevens gekregen, werd gladboordig (karveel) gebouwd en had veel vollere vormen. Ze werden ook steeds groter. In 1695 werd een kaag van 68 voet (circa 20 meter) met een laadvermogen van 42 last (84 ton) gemeten. Hij behoorde hiermee tot de grootste schepen. In de 18e eeuw onderging de kaag nog een verandering. In die tijd was er een nieuwe ontwikkeling in de scheepvaart gaande.

De zeilschepen hadden tot dan toe een spriettuig. Hierbij werd het zeil met een lange dikke paal, de spriet, omhoog gehouden. De spriet hing in een band onder aan de mast en steekt schuin omhoog, de nok van het zeil omhoog houdend. De voorkant van het zeil werd door een lijn omhoog getrokken. Met een talie in de top van de mast werd de spriet in de juiste stand gehouden. Het spriettuig kennen we nog bij de zalmschouwen. Zeilend heeft een zware zwaaiende boom hoog in de lucht grote nadelen met laveren en slecht weer. In de 18e eeuw kwam het staande gaffeltuig tot ontwikkeling. Boven in de mast werd een gaffel gemonteerd die schuin omhoog staat. De gehele bovenkant van het zeil werd aan de gaffel geregen, het zeil hing aan de gaffel. Met een talie in de onderhoek kon het grootzeil in de juiste stand naar achteren getrokken worden. Het zeil werd gestreken door het tegen de mast aan te trekken (de gaffel was niet strijkbaar).

Een verbetering was dat er minder gewicht in de lucht hing, maar een aantal nadelen bleef.
De kaag werd ook van een gaffeltuig voorzien en werd daarmee gaffelkaag of later gaffelschip genoemd. Het gaffelschip groeide uit tot een groot schip. Zo verkocht de beurtschipper op Middelburg, Jacob Stam, in 1801 een gaffelschip van 75 voet (22,5 m) lang. Als gaffelschip bleef de kaag tot ver in de 19e eeuw bestaan.

Een verbetering van de staande gaffel was het bezaantuig. Het zeil werd gehesen aan een langs de mast beweegbare gaffel. De onderkant van het zeil werd strak gehouden aan een giek. Er verschenen bezaanschuiten, een bestaand scheepstype, voorzien van een bezaantuig. In de loop van de 19e eeuw verdwenen zowel het spriettuig als het gaffeltuig en werd alleen nog het bezaantuig toegepast. Al onze nog resterende zeilende vrachtschepen zijn hiermee uitgerust.
De 18e eeuw kenmerkte zich vooral door de ontwikkeling van nieuwe zeiltuigen. Nieuwe scheepstypen werden genoemd naar hun tuigvorm: gaffelschip en be-

Gaffelkaag

zaanschuit, ferrieschip (een verbetering van het spriettuig) en de sprietschuit. In de voorgaande periodes werden de schepen juist genoemd naar hun uiterlijk en functie.

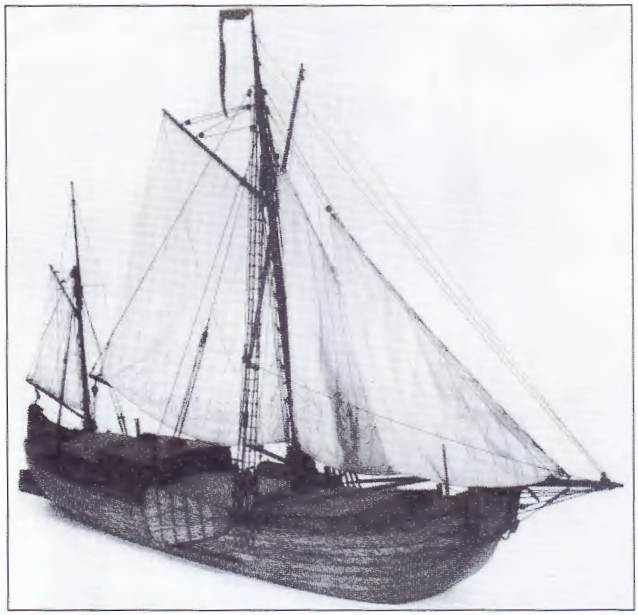
Schepen in het 18e eeuwse Gorinchem

De 18e eeuw kenmerkte zich door economische achteruitgang. Dit was ook in de scheepvaart te merken. De registers vermelden beduidend minder verkopen van schepen. Opvallend is dat er bij een klein aantal Gorcumse schippers een levendige handel in schepen ontstaat. De ene keer was het duidelijk handel, de andere keer verbetering van schuit. Zo begon Jan van Breda als burger van Gorinchem in 1754 met een damschuit van *f* 242,-. Hij werd marktschipper op Rotterdam. In de registers is na te gaan dat hij regelmatig van schip veranderde. Hij eindigde in 1785 met de verkoop van een damschuit voor *f* 2500,-.

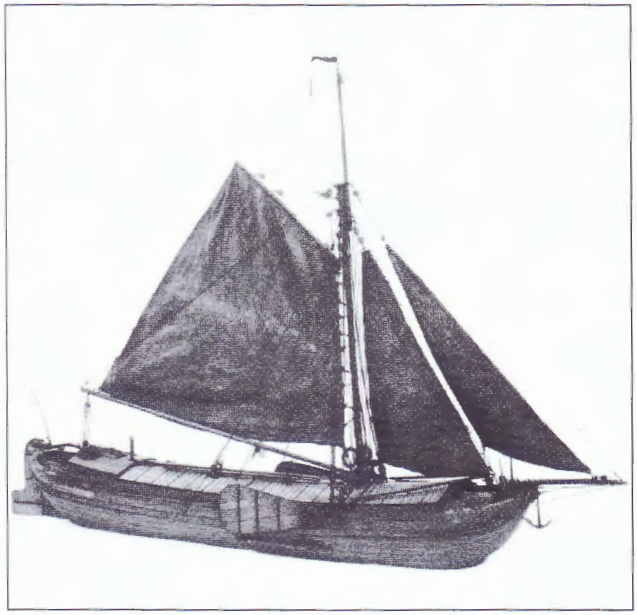
Er worden twee namen genoemd van scheepstimmerlieden: Paulus van Baasbank en Cornelis Ceelen. Paulus van Baasbank wordt weinig genoemd en nieuwe schepen van hem komen niet voor. Mogelijk bouwde hij alleen kleine boten en handelde hij wat in gebruikte schepen. Hij zal voornamelijk met onderhoud van schepen bezig geweest zijn. Vanaf 1790 wordt Cornelis Ceelen

Hengst

genoemd als scheepstimmerman. Deze was heel wat actiever en komt verhoudingsgewijs vaak voor in de registers. Hij bouwde een aantal nieuwe schepen en handelde in gebruikte schepen. Onderhoud bleef echter belangrijk. Veel had hij er overigens niet aan verdiend, want uit een ander archiefstuk blijkt dat hij als armlastige bij het stadsbestuur een verzoek deed om bijstand. Van Cornelis Ceelen wordt pas in 1801 vermeld dat hij een nieuw schip bouwde. Het was een hengsteschuyt van 44 voet lang en 11 voet breed (ca 13 x 3,30 meter). De hengst was een type dat voor allerlei doeleinden werd gebruikt. Dit schip kwam vooral voor op de grote rivieren in Zuid-Holland en Zeeland. Zeilhengsten werden ook gebruikt in het veer van Gorinchem op Sleeuwijk en Woudrichem. In 1861 zou nog een ijzeren hengst ingezet zijn. Van dit type bestaat nog steeds een aantal (houten) exemplaren. Ze zijn afkomstig uit de Zeeuwse mosselvisserij. Ze hebben een rechte, sterk vooroverhangende voorsteven en een rechte, vrijwel rechtopstaande achtersteven. Het achterschip lijkt erg veel op dat van een zalmschouw. Ze zijn allemaal overnaads gebouwd. De volgende nieuwbouw was in 1802, een aak van 46 voet lang en 131/2 voet breed (circa 14 x 4,05 meter). De aak was een type dat ontwikkeld werd uit de rivierschepen. Het waren brede

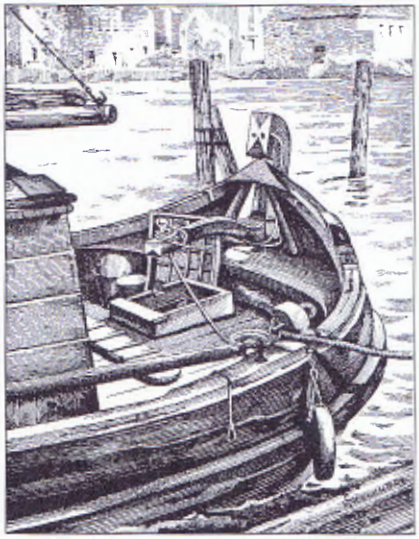


Dorstense aak, de grote rivieraken rond de eeuwwisseling



Houten Hagenaar

Spiegeljacht met bezaantuig



Houten tjalk met statie

ondiepe schepen, die geschikt waren voor de vele ondiepten op de rivier. Ze hadden geen steven, de delen van het vlak (bodem) liepen met een bocht omhoog en vormden zo de kop, de heve, van het schip. De Hollandse aken hadden achter een steven om het roer aan te hangen en werden overnaads gebouwd. In 1804 werd weer een aak gebouwd, maar nu met een paviljoen. Een paviljoen was een verhoogd achterdek waaronder de schipperswoning gebouwd werd. Gezien de prijs moet het een groot schip zijn geweest. De "paviljoenaak" is ontstaan langs het westelijke deel van de grote rivieren. De paviljoenaak werd ook wel 's-Gravenmoersche aak genoemd. De koper van dit schip, Arie van Wijngaarden, nam bij Cornelis Ceelen voor *f* 700,- een hypotheek op het schip (verkoop is *f* 1550). Deze hypotheek werd in 1811 afgelost. Er werd voor *f* 100,- een oud schuitje zonder tuig ingeruild. Het kwam vaker voor dat er bij de werfbaas Cornelis Ceelen een hypotheek genomen werd. In slechte tijden een groot risico, maar waarschijnlijk de enige mogelijkheid om een schip te kunnen verkopen. In 1807 bouwde Cornelis voor *f* 1200,- een "hagenaar of damloper met statie" voor Frans van Breda, marktschipper op Den Haag vice versa. Hier was iets bijzonders aan de hand. De damschuit kennen we en een statie is een verhoogde verschansing van het achterschip. De aanduiding "hagenaar" had te maken met de toestand van de vaarwegen in Den Haag. De vaarwegen in die stad hebben tot ver in de 20e eeuw een beperking in diepgang en hoogte gehad. De damloper was hier duidelijk voor aangepast. De registers vermelden een aantal verkopen van scheepstypen die interessant zijn. Op 6 december 1790 verkocht Hendrik Kluyt, Heer van Rijnsaterwoude wonende te Gorinchem, voor *f* 3200,- een bezaanzeilspiegeljacht, met geschut aan het College ter Admiraliteit op de Maze, residerende te Rotterdam. Dit soort dure schepen waren dienstvaartuigen voor officiële instanties of rijke lieden. Het spiegeljacht had de romp van een boeier. Het was voorzien van een groot en hoog paviljoen (duidelijk afgekeken van de grote zeeschepen) met een vlakke achteroverhangende achterkant. Het geheel was rijkelijk versierd met houtsnijwerk. Het waren snelle zeilers, wat in die tijd ook met de aanduiding "jacht" werd bedoeld. Verder worden twee scheepstypen genoemd die ook tegenwoordig nog bestaan: het kraakschip en het tjalkschip. Beide werden in de loop van de 18e eeuw meer algemene typen. De kraak is een tjalkachtig schip, vrij smal en recht, niet groter dan 25 last, zonder roef en soms van een paviljoen voorzien. Het schip was geschikt voor de smalle sluizen in het westen van het land. Er bestaat ook een damlopende uitvoering van: het damkraakschip. Het kraakschip werd regelmatig in Gorinchem verkocht en was dus een bekende verschijning. De tjalk vond in de 19e eeuw in Gorinchem nog weinig opgang. Deze wordt maar twee keer in het register vermeld. Pas in de 20e eeuwse raakte de tjalk algemeen verbreid.

Model van een tjalk
(Nederlands Scheepvaartmuseum)

Ontwikkeling van de scheepvaart in de 19e en 20e eeuw

Toen keizer Napoleon uit Nederland vertrokken was, deed Koning Willem I zijn best om de economie weer op gang te helpen. Omdat het vervoer over water ook toen de beste weg was, heeft hij er veel toe bijgedragen om het vaarwegenstelsel te verbeteren door sluizen te vergroten en obstakels op te ruimen. Damschuiten en smalschepen waren niet meer nodig. De tjalk, die goede zeileigenschappen en veel laadvermogen combineerde, kwam opzetten. De gaffelkaag ontwikkelde zich in de richting van de tjalk om vervolgens te verdwijnen. De tjalk werd in de 19e eeuw het belangrijkste scheepstype, hij werd ook veel in ijzer gebouwd. Rond de grote rivieren ontwikkelden zich aakschepen, die in staat waren om op de slecht bevaarbare rivieren nog wat te kunnen vervoeren. Een bijzondere aak was de hagenaar; een aak speciaal aangepast voor de vaart op Den Haag.

De stoomschepen begonnen te komen. Deze namen het vervoer van passagiers over omdat ze sneller waren en op dienstregeling konden varen. De grote markt- en beurtschepen werden dan ook al snel door stoomschepen vervangen. Zeilschepen kregen een strijkbare mast omdat de spoorwegen bruggen over de rivieren gingen aanleggen.

Toen volgde er een revolutie in de scheepvaart: het ijzeren schip. In ijzer zijn de schepen lichter (dus meer laadvermogen), goedkoper en sierlijker te

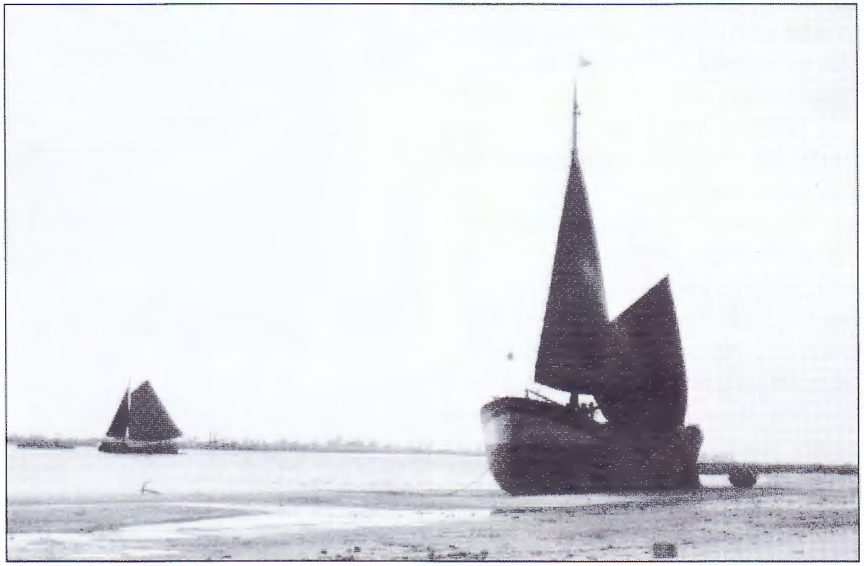
maken. De eerste vermelding dat een Gorcumse schipper een ijzeren tjalk kocht, is uit 1863 (scheepswerf Jonker). Rond 1875 kwam de bouw van ijzeren schepen goed op gang en na 25 jaar werd er geen houten vrachtschip meer gemaakt. De eerste ijzeren schepen waren getrouwe kopieën van de houten exemplaren. Later toen men meer ervaring met ijzer had, werden de schepen ronder van vorm, maar ook voller, terwijl de zeileigenschappen beter werden. IJzer kon men namelijk gemakkelijker rond buigen dan hout. Bij de overgang van hout naar ijzer veranderden de tjalken niet zoveel. Een merkwaardige gedaantewisseling onderging de kraak. Was de houten kraak een tjalkachtig schip met een kromme dikke steven, de ijzeren kraak had een rechte steven van een platte ijzeren strip. Het bovenste stuk van de steven viel met een scherpe knik naar binnen en het achterschip leek op een klipper. Er ontstonden ook nieuwe scheepstypen, die alleen in ijzer mogelijk zijn. De klipper is de bekendste. Hij is afgeleid van de grote theeklipper, met een scherpe naar boven toe uitwaaierende kop die door het water snijdt en met een vloeiend achterschip. Hij had geen achtersteven zoals de tjalk. Het roer was van massief ijzer en werd door een stuurwiel bediend. Ze stonden bekend als snelle zeilers. Met de klipper als uitgangspunt ontstonden er een aantal variaties: de rivierklipper (een grote lange tweemastklipper met een laag zeiltuig vanwege de spoorbruggen), de klipperaak (een klipper met een achterschip dat leek op een tjalk om meer laadvermogen te krijgen) en de

's Gravenmoerse klipperaak

's-Gravenmoerse klipperaak (een 's-Gravenmoerse aak met een klipperkop). In grootte varieerden ze van 70 tot 300 ton. De klipper begon zo algemeen te worden dat de eigenschap van snelle zeiler op de achtergrond begon te raken. Het werd zelfs een statussymbool. De klipperaken uit Overijssel en Drenthe waren zelfs bijna plat van voren, om met zo veel mogelijk lading in de sluizen te passen (maar de schipper had wèl een klipper!). Ook verschenen er vele fraaie klippers als zeil- en motorjacht. De klipper begon het belangrijkste scheepstype te worden. Door het verdwijnen van de zeilvaart in de 20e eeuw kwam het zo ver niet.

Rond de eeuwwisseling kwam de scheepsmotor als voortstuwing, eerst de gloeikopmotor en later de dieselmotor. Was de stoommachine een onhandig groot apparaat, de gloeikopmotor nam weinig ruimte in beslag en was gemakkelijk in te bouwen. Het motorschip zien we als eerste in de kleine beurtvaart en veerdiensten.

In de jaren '20 en '30 werd het zeil steeds meer door de motor verdrongen. In de jaren '50 verdween de zeilende vrachtvaart geheel van het water. De schepen zelf bleven bestaan. Met een motor erin, met een zijschroef of een opduwer erachter bleven ze nog een tijd lang vracht varen. Als gevolg van de schaalvergroting gingen de meeste oude zeilschepen in de jaren '60 aan de kant. Toch zijn er heden ten dage nog steeds enkele oude zeilschepen als motorschip in de vaart.



Klipper die voor Gorinchem ligt te banken toen er nog een groot verschil tussen eb en vloed was

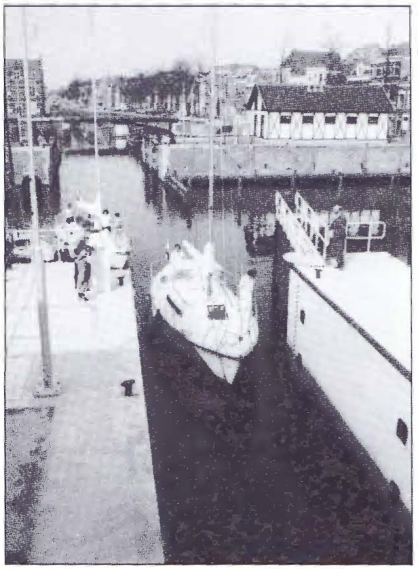
De rol van Gorinchem in de scheepvaart in de 19e en 20e eeuw
Gorinchem speelde in de 19e eeuw een bescheiden rol in de scheepvaart. Er werd een vaarroute gemaakt van Amsterdam naar Gorinchem, het Zederikkanaal, wat extra bedrijvigheid gaf. Later werd dit het Merwedekanaal, dat zijn functie weer zou verliezen aan het Amsterdam-Rijnkanaal. In de jaren '90 werd het Merwedekanaal weer belangrijk, maar nu als noord-zuidroute voor de pleziervaart. Gorinchem kreeg daardoor een rol als toeristisch scheepvaartcentrum, wat nieuwe bedrijvigheid opleverde.

Peterbrug met stoombeurtschip

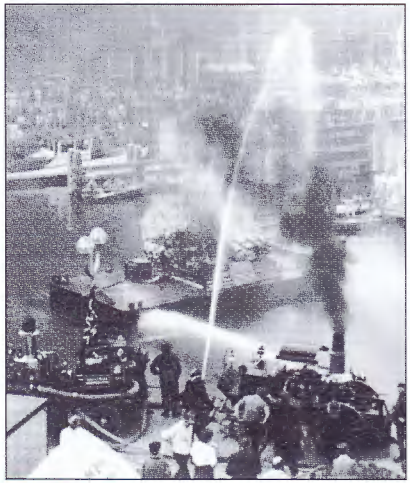
Feestelijk verlichte bootjes bij de afsluiting van de Havendag 1990.

LINGEHAVEN 1988-1998

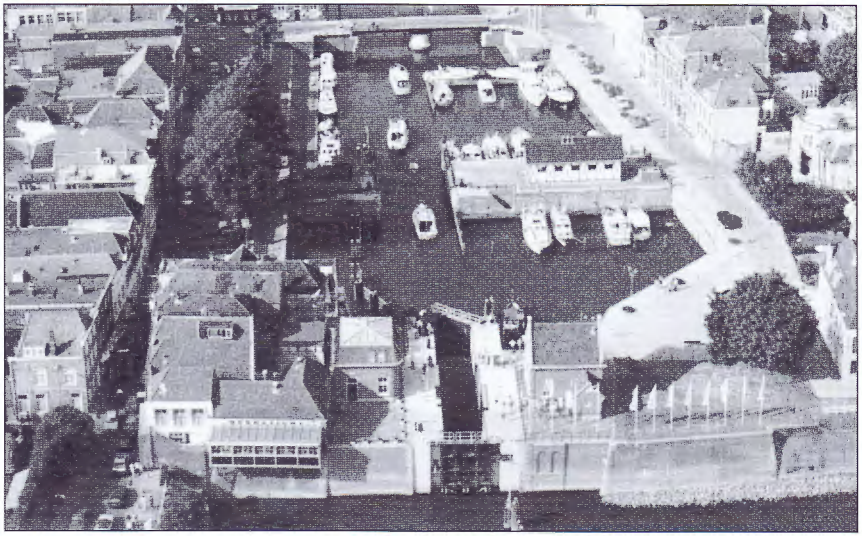
Bij de opening van de Lingehaven waren de verwachtingen hoog gespannen. Men dacht dat er in de regio vraag zou zijn naar een passantenhaven waar men de nodige faciliteiten kon vinden.
In 1988 hebben in de Lingehaven circa 3000 jachten overnacht, de passages van de recreatiesluis bedroegen ongeveer het dubbele daarvan, te weten circa 6100 jachten. Van stond af aan was een opgaande lijn te zien, waarbij ieder jaar een forse toename van het aantal jachten dat de Lingehaven bezocht viel te constateren. In 1989 was het aantal passanten door de sluis al gestegen naar circa 10.690 jachten, terwijl de overnachtingen opliepen naar circa 4.500 jachten. Tot aan het jaar 1993 heeft deze stijgende lijn zich voortgezet. In dat jaar werden er circa 13.022 jachten geschut, terwijl er circa 7.500 jachten in de Lingehaven een nacht verbleven. In 6 jaar tijd was er sprake van een verdubbeling van het aantal jachten die de sluis passeerden en meer dan een verdubbeling in het aantal overnachtingen in de haven.
Ook het gebruik van de douches en de wasserette gaf in deze periode een verdubbeling te zien. De meest opmerkelijke stijging is te zien bij het gebruik van de elektriciteit op de steigers. Dit verbruik is gestegen van 1066 kw in 1988 naar 13738 kw in 1997. Na het opengaan van de Grote Merwedesluis op de zondag en het automatiseren van deze sluis is een lichte daling van het aantal passanten door de recreatiesluis te constateren. Het aantal passanten in de haven is sinds 1993 min of meer gestabiliseerd. In het hoogseizoen komt het regelmatig voor dat er geen plaatsje meer vrij is voor de passanten die laat in de middag nog een ligplaats zoeken. In zeer hete zomers is het aantal passanten lager dan in een zomer waarin de temperaturen wat achter blijven.
Het is gebleken dat concurrentie niet altijd ongezond behoeft te zijn. Waren de reeds in Gorinchem aanwezige havens met passantenplaatsen bang dat door de komst van de Lingehaven en de Punt als specifieke passantenhavens het aanbod voor hen wel erg mager zou worden, in de loop van de tijd is gebleken dat ook deze havens baat hebben bij de Lingehaven. Ook bij hen stijgen de aantallen de passanten na een korte terugloop nu weer ruim boven de toenmalige aantallen uit.
Sinds een aantal jaren bestaat in de Lingehaven de mogelijkheid om, tegen gereduceerd tarief, met een schip te overwinteren. Dit schip mag bewoond worden en ligplaats innemen van 1 oktober tot 1 april. Een tiental schepen maakt gebruik van deze mogelijkheid en geeft ook in de wintermaanden de haven een gezelliger aanzicht. Mede hierdoor is het aantal overnachtingen op jaarbasis gestegen.



Nieuwe recreatiesluis



Open Havendag 1989
De oude stoomspuiten van de brandweer geven acte de présence



Resultaten over het jaar 1997:

passanten Lingesluis:	11584	pleziervaartuigen
overnachtingen seizoen:	6164	nachten
overnachtingen winterberging:	3199	nachten
totaal	9363	overnachtingen.

Open Monumentendag 1992

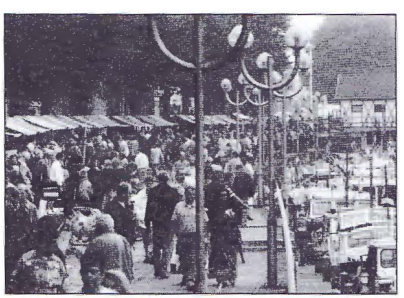
Evenementen

Na het grote, drie dagen durende feest bij de opening van de Lingehaven werd het stil. De haven moest nog bekendheid opbouwen en reclame maken. De eerste reclame is gemaakt op de Hiswa, een watersporttentoonstelling in Amsterdam. Om nog meer bekendheid aan de Gorcumse Lingehaven te geven, werd gekeken naar mogelijkheden om in de Lingehaven evenementen te organiseren of aansluiting te zoeken bij evenementen die al werden georganiseerd. Dat laatste kan alleen met de zomerfeesten in de schoolvakantie. De bijdrage van de Lingehaven aan dit evenement uit zich onder meer door het verlichten van de boten die in de haven liggen, het houden van een vlootschouw en het schutten met de Oude Merwedesluis.

De overige evenementen, zoals het Jazz/festival, Lingehavenblues e.d., vallen jammer genoeg niet in de periode dat de Lingehaven druk wordt bezocht.

Het idee vatte post om in het voorseizoen (mei, juni) een zelfstandig evenement in de Lingehaven te organiseren. In overleg met een aantal watersportverenigin-

Het logo van Gorinchem Cultuurstad 1998 op de buitendeur van de sluis



Botenbeurs

gen werd besloten om jaarlijks in juni een Open Havendag te houden. En sinds 1989 gebeurt dat ook, op de tweede zaterdag in juni. Deze dag is bedoeld als opening van het nieuwe vaarseizoen. Bovendien kunnen de bewoners van Gorinchem kennis nemen van de Lingehaven als levendig centrum met allemaal bootjes en bruisend van activiteiten.
De Open Havendag wordt georganiseerd met zoveel mogelijk activiteiten die geen of weinig geld kosten. Eén onderdeel, de vlooienmarkt, brengt door het verhuren van kramen zelfs nog wat geld op.
En er zijn heel wat activiteiten op die dag, zoals een vlooienmarkt met circa 70 kramen waaruit tweedehands artikelen te koop worden aangeboden. Verder meren een aantal zalmschouwen af in de haven en de bemanning gaat paling roken, vis bakken, netten tanen en drogen. Er wordt muziek gemaakt en wellicht treedt er een zangkoor op. Er zijn evenementen voor de jeugd: poppenkast, springkussen of iets dergelijks.
Ieder jaar wordt getracht een spectaculair onderdeel te organiseren. Twee keren is het gelukt om de marine met een helikopter en mijnenjager een show in Gorinchem te laten verzorgen.
Een vast onderdeel van deze open havendag is het ophangen van kunstwerken in de sluis, aangevuld met een wens voor de passant. Deze kunstwerken hangen vanaf deze dag ongeveer een jaar lang in de sluis en bestaan uit: schilderijen, foto's en lithografieën en dergelijke. Twee van deze wensen:

Zoals het water in de sluis
wisselt het leven van nivo
een vergezicht wacht sowieso

(bij het open gaan van de sluisdeur)
vaarwel en kom behouden thuis

Voor ons soms moeilijk te verstaan
dat spel van water en van wind
Zorg dat je'n veilige haven vindt
Waar of je ook naar toe mag gaan

In 1998 zijn deze wensen vervangen door een gedichtje van Liesbeth Klop:

"Het is een dubbelde naam
waarmee ons scheepje vaart.
Verlangen op de kop
en heimwee aan de staart."

Botenbeurs

Dan is er nog de botenbeurs. Die wordt aan het einde van het seizoen in het laatste weekeinde van september gehouden. De beurs beslaat de vrijdagmiddag en zaterdag de gehele dag. In de Lingehaven liggen circa 100 tweedehands boten te koop.
Het aanbod is zeer gevarieerd, van kleine bootjes voor kleine prijsjes tot grote boten voor grote prijzen.
De eigenaren moeten zelf hun boot verkopen. Zij betalen een bepaald bedrag aan inschrijfgeld, waarvoor de organisatie de nodige advertenties plaatst om kopers naar Gorinchem te lokken.
Op zaterdag worden tevens kramen geplaatst voor bedrijven die watersportartikelen verkopen. Ter verhoging van de gezelligheid staat er dan ook weer een aantal kramen met tweedehands artikelen opgesteld.
Na een wat moeizame aanloopperiode waarin de beurs bekendheid moest opbouwen is deze beurs voor de verkopers zeer succesvol. Circa een kwart van de aanwezige boten worden tijdens of naar aanleiding van de beurs verkocht. Ook de standhouders met maritieme artikelen doen tijdens de beurs over het algemeen goede zaken, waarmee het voortbestaan van deze beurs lijkt gewaarborgd. Dit evenement mag zich verheugen in een toenemende belangstelling. In 1997 waren er naar schatting ruim 20.000 bezoekers.

In 1998 is Gorinchem de cultuurstad van de provincie Zuid-Holland. Mede in het kader daarvan wordt de reünie van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig gehouden.

Voorzieningen t.b.v. de recreatievaart en de historische schepen
De Lingehaven is ten noorden van de Peterbrug langs de gehele oostzijde voorzien van een houten loopsteiger. Bij de indeling van ligplaatsen aan de steiger is rekening gehouden met de benodigde vaargeul voor de doorgaande vaart. Ten zuiden van de Peterbrug had men meer ruimte en kon ook met kopsteigers worden gewerkt. Op de steigers zijn voorzieningen aanwezig zoals water en elektriciteit. Voor de was, de telefoon en sanitaire voorzieningen moet men in het gebouw op de Derde Waterkering zijn. Ten westen van de sluis is op initiatief van de gemeente een verland gedeelte tussen de wallen en de Oude Wolpherensedijk uitgediept en ook geschikt gemaakt als passantenhaven.
Speciaal vermeld moet worden de aanleg van de historische haven 'de Ondervloed' ten noorden van de Korenbrug. Pas na de renovatie van de Lingehaven kreeg men in de gaten dat ook dat gedeelte van de Lingehaven, gelegen tussen de Gorcumse wallen, op een bijzondere wijze kon worden benut. Oorspronkelijk

nog voor slechts 4 historische schepen, thans voor 6 en met nog de nodige uitbreidingsplannen in het vooruitzicht kan men spreken van een succes. Om in de haven ligplaats te mogen nemen worden globaal de landelijke toetsingscriteria toegepast, zoals een aanvaardbaar silhouet en een minimale leeftijd van 50 jaar. Ook wordt gestreefd naar bewoonde schepen: een rokende schoorsteen en het drogen van de was verhogen de sfeer. Verder geldt als voorwaarde dat, zo er nog gerestaureerd moet worden, deze in een vergevorderd stadium verkeerd.
Voor de schepen zijn voorzieningen aangelegd zoals elektra, drinkwater, centrale antenne en telefoon. Er kwam een aansluiting op het riool. Toekomstplannen De Lingehaven als geheel is in goede conditie en mag zich verheugen in een grote belangstelling.

Toekomstplannen
Al is de haven vrijwel nieuw, toch zijn er een aantal onderdelen waarnaar gekeken moet worden en die aan vernieuwing en/of verbetering toe zijn. Te denken valt daarbij aan: De indeling van het voorzieningengebouw, de grootte van de boxen, de stroomvoorziening en dergelijke. Stilstaan is ook in een haven achteruitgang. De eisen van de gebruikers worden steeds hoger en wil je als haven aantrekkelijk blijven zal daar aandacht aan moeten worden gegeven.

De Linge met de Ondervloed (1998)

Zalmhaven met Dalempoort

De haven kan nog aantrekkelijker gemaakt worden door voorzieningen als ligplaatsen en werffaciliteiten te maken voor historische schepen.
Het restaureren en behouden van oude monumentale vaartuigen, zoals de leden van de behoudsorganisaties nastreven, kan hierdoor het beste worden ondersteund. Het in stand houden van de grote vaartuigen, zoals aken en tjalken, is voor de eigenaars in veel gevallen alleen maar haalbaar als de schepen bewoond kunnen worden. Uitzonderingen daarop zijn de schepen die gerestaureerd en beheerd worden door musea en stichtingen. De kleinere vaartuigen zijn meestal in gebruik als pleziervaartuig, en vinden een plaats in een jachthaven. Deze nieuwe functies vragen concessies aan het originele uiterlijk. Elke eigenaar zoekt, ieder op zijn eigen wijze, een compromis tussen oud karakter en nieuw gebruik. Dit levert minder en meer aanvaardbare oplossingen op. Wel is een streven te ontwaren naar meer authentiek uiterlijk, doordat de kennis en kunde van de eigenaars is toegenomen. Dit wordt ook gestimuleerd door de toegenomen waardering vanuit de samenleving, hetgeen blijkt uit verschillende initiatieven om tot voorzieningen te komen.
Er blijkt in de praktijk een samenhang te zijn tussen voorzieningen en behoud in historische zin, ook voor de kleinere schepen.
In Gorinchem is voor deze categorie schepen nog het een en ander mogelijk. Met de komst van de nieuwe verkeersbrug over de Linge is de insteekhaven naast de brug (een restant van de werkhaven van De Vries Robbé) heringericht. In deze haven, waar voorheen al drie historische schepen lagen, is nu nog plaats voor een vierde. Ook in deze haven zijn nu de noodzakelijke voorzieningen aangebracht.

Dalemwal (± 1900)

Deze haven zal ook de status van historische haven krijgen.
Het gebied tussen de nieuwe Lingebrug en de Korenbrug heeft de potentie zich te ontwikkelen tot een historisch maritiem centrum. De toekomst van dit gebied is nog vaag, al zijn er wel interessante initiatieven en ontwikkelingen. Zo zou er bij de insteekhaven een mogelijkheid geschapen kunnen worden om restauratie en onderhoud aan schepen te verrichten. Op deze plaats zou dan de door de plaatselijke stichting beheerde stoomsleper "Jan de Sterke" kunnen liggen. Tevens hebben in dit gebied, aan de overzijde, de zeeverkenners een nieuw onderkomen gekregen met een aanlegplaats. Ook is hier het bedrijf Tukker gevestigd, bekend van de schippersvlet (beenhakker) "de tukker". Tevens is tegenover de Ondervloed het scheepstimmerbedrijf de Goesting gevestigd, met een historisch vaartuig voor de wal. Regelmatig liggen daar tijdelijk historische schepen voor het aanbrengen van zwaarden en/of masten.
Ook de rivierzijde van Gorinchem heeft wat te bieden. Er zijn plannen in de maak om de vissershaven bij de Dalempoort terug te brengen. Er wordt gedacht aan een haven voor zalmschouwen en aanverwante vissersboten en één of twee bewoonde historische schepen, zodat er op deze wijze een vorm van toezicht zal zijn. Een en ander zou gerealiseerd kunnen worden tegelijkertijd met de werken aan de stadswallen ten behoeve van de waterkering. Ook zijn er plannen om de uiterwaarden van het Dalemse veld in te richten als natuurgebied in het kader van de vergroting van het wateropnemende vermogen van de rivier. De stad zou dan een geheel vernieuwde jas rondom de unieke wallen krijgen. Aan de westkant het Merwedekanaal met de Grote Merwedesluis en de Vluchthaven. Aan de zuidkant het waterfront met het heringerichte gebied "Buiten de Waterpoort", de Dalempoort en de molen "De Hoop" op de Altenawal. Aan de oostkant het natuurgebied gelegen in het restant van het Wijdschild en de vestingwerken. In het noorden het Lingegebied met de gerestaureerde korenmolen "Nooit volmaakt" en de historische havens.
Waarachtig een mooi toekomstbeeld.

Scheepvaart op de Linge (1900)

LIJST VAN MEEST GERAADPLEEGDE BRONNEN EN LITERATUUR

B. van Beuzekom, R, Stamkot en W.J.L. Voogt: *De Lingehaven. Zeven eeuwen werken en wonen rond Gorcums oude haven,* Merewadereeks dl. 7 (Gorinchem 1984)
H. Bruch, *Middeleeuwse rechtsbronnen van Gorinchem* (Utrecht 1940)
A.J. Busch (onder redactie van B. Feis en H. Rutten), *Gorinchem in bedrijf,* Midden-Holland in bedrijf-reeks dl. 5 (Alphen a/d Rijn 1992)
W.F. Emck Wz., *Oude namen van huizen en straten in Gorinchem* (z.p. 1914)
J. de Hoog, *Geschiedenis van de waterlopen en de binnenscheepvaart in het stroomgebied van de Boven-Merwede, Gorinchem-woudrichem-Werkendam* (Alphen a/d Rijn 1987)
H.F. van Peer, *Over bier, bierbrouwen en bierdrinken. Een stuk Gorcumse bierhistorie met algemene achtergrond,* in Oud Gorcum Varia (1961, 60-90)
C. van Zomeren, *Beschrijvinge der stadt Gorinchem en landen van Arkel,* (Gorinchem 1755)
E.W. Petrejus, *Oude zeilschepen en hun modellen* (1971)
G.C.E. Crone, *Nederlandse jachten, binnenschepen, visschersvaartuigen* (1926)
Nic. Witsen, *Aelloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier* (1671)
W.K. Versteeg, *Scheepsmodellen* (1972)
G. Groenewegen, *Verzameling van Hollandsche schepen* (1786)
Zeilschepen: Prenten van Nederlandse meesters 16e tot de 19e eeuw (1980)
Schuttevaer, *Langs de waterkant, diverse verhalen*
J. van Heurck, *Renovatieproject Lingehaven Gorinchem* (1988)
Stadsarchief Gorinchem (SAG), Archief stadsbestuur, inv. nrs. 25, 46-49, 319, 2295-2300, 2466, 2468, supplement inv. nrs. 542-574, 916-913
SAG, Archief Gemeentebestuur, H1 nr. 14, H13 nrs. 29-30, H21 nr. 5, gemeenteverslagen 1909-1916, notulen gemeenteraad 1907
SAG, Gildenarchieven, inv. nrs. 83-91
SAG, Oud-rechtelijke archieven, inv. nrs. 428, 494, 502, 515, 517, 586, 632, 651, 652, 664, 665, 673, 676-678, 680a
Archief dienstkring Merwede en Maasvan de Rijkswaterstaat, dir. Zuid-Holland

Verantwoording illustraties:
Geput is uit het Stadsarchief Gorinchem, het archief van de dienstkring Merwede en Maas van de Rijkswaterstaat, dir. Zuid-Holland, het Scheepvaartmuseum Prins Hendrik, het Scheepvaartmuseum Amsterdam en de vereniging "Oud Gorinchem" en uit de particuliere verzamelingen van J.J. Waltheer, mevr. M. de Ridder en H. Phielix.

Gorinchem — Havendijk

COLOFON

"De Lingehaven, van vracht tot vreugd" is een initiatief van de Gorcumse leden van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig (L.V.B.Z.B.) in het kader van het 10-jarig bestaan van de Lingehaven als recreatiehaven. De uitgave is mede mogelijk gemaakt door de financiële steun van de RABO-bank Gorinchem.

Tekstbijdragen:

T. de Nijs (Historie van de Lingehaven, Renovatie)

F. van den Berg (Havenactiviteiten door de eeuwen heen)

D. Nederbragt (De ontwikkeling van de scheepvaart in Gorinchem)

A. Verheijke en M. F. de Jong (Lingehaven 1988-1989)

Tekstbewerking: F.G. de Ruiter, T. de Nijs

Coördinatie: T. de Nijs, D. Nederbragt

Lay-out en druk: Grafisch Centrum Gorinchem

Over de auteurs:

- T. de Nijs is werkzaam bij de dienstkring Merwede en Maas van de Rijkswaterstraat, dir. Zuid-Holland te Dordrecht
- F. van den Berg is werkzaam bij het Stadsarchief Gorinchem
- D. Nederbragt is eigenaar van de scheepstimmerwerf "de Goesting" en lid van het organiserend comité reünie L.V.B.Z.B.
- A. Verheijke is havenmeester van de Lingehaven
- M. F. de Jong is lid van het organiserend comité reünie L.V.B.Z.B.

Rond 1898 werden de eerste Rabobanken gesticht. Die banken waren de voorlopers van de lokale, coöperatieve Rabobanken die we nu nog steeds kennen. Banken van en voor mensen die willen samenwerken en banken waar het belang van de klant vooropstaat. Want bij de Rabobank zijn we voortdurend geïnteresseerd in alles waar onze klanten waarde aan hechten. Zoals zelfstandigheid, samenwerking en duurzaamheid. Die waarden vindt u direct terug in ons beleid. Omdat bij de Rabobank de klanten lid kunnen worden. En deze leden beslissen wie er in het bestuur zitten en dus wat het beleid is. Zo werkt de Rabobank al 100 jaar, en dat zal de komende 100 jaar ook zo blijven.

Ook de volgende
100 jaar
staan we midden in
de gemeente Gorinchem.

Rabobank
Midden in de samenleving

Rabobank Gorinchem, Haarstraat 65-67,
4201 JB Gorinchem, Telefoon (0183) 66 94 44

Gorinchem „de Linge“.