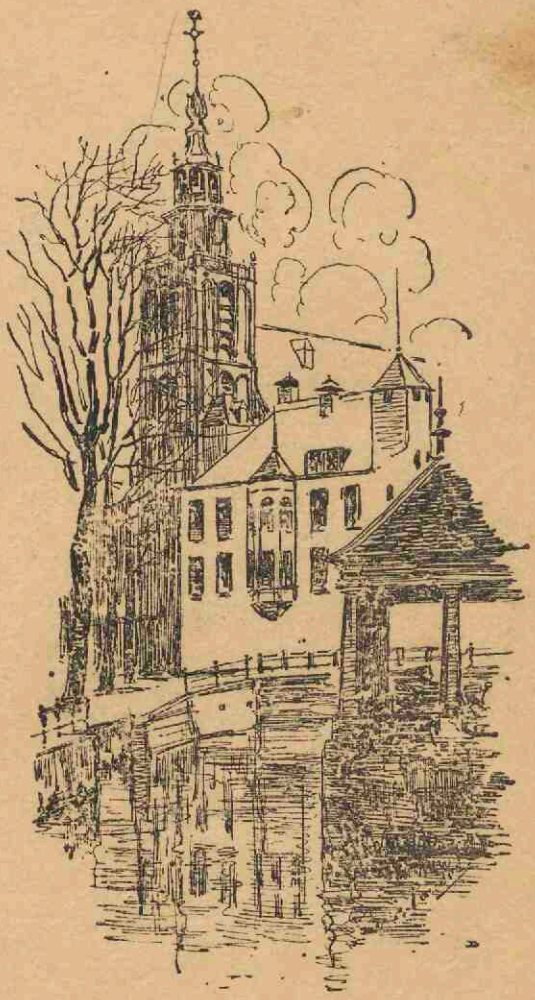
Gouda : proeve ener stadsmonographie

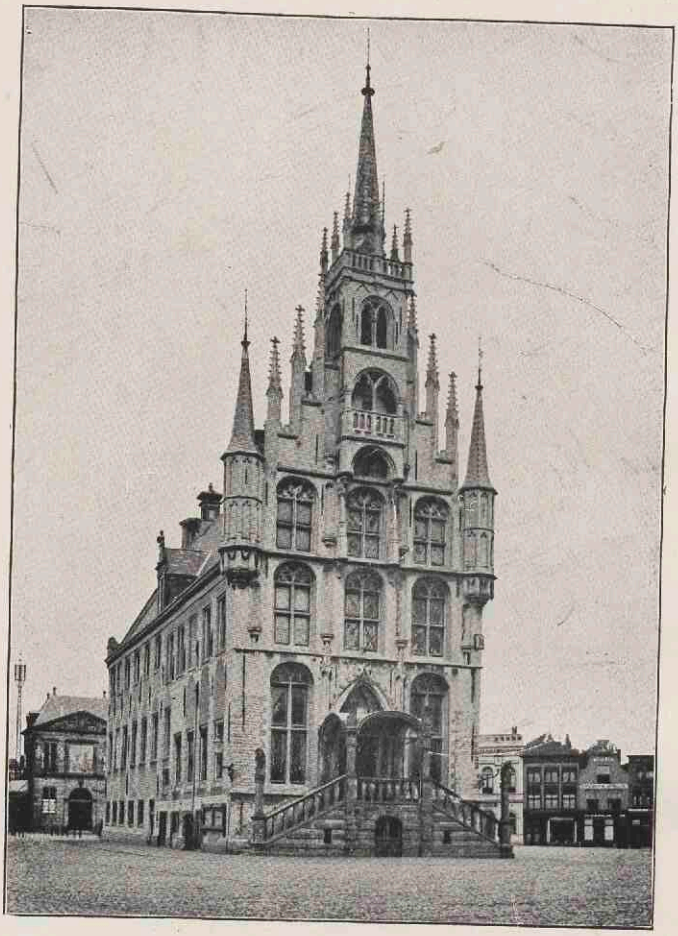
GOUDA

PROEVE EENER STADSMONOGRAPHIE



H. F. WESSELS

GOUDA, PROEVE EENER STADSMONOGRAPHIE.



Het stadhuis van Gouda op de Markt.

GOUDA

PROEVE EENER STADSMONOGRAPHIE.

PROEFSCHRIFT TER VERKRIJGING VAN DE GRAAD VAN DOCTOR IN DE LETTEREN EN WIJSBEGEERTE AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT, OP GEZAG VAN DEN RECTOR-MAGNIFICUS Dr. Th. M. VAN LEEUWEN, HOOGLERAAR IN DE FACULTEIT DER GENEESKUNDE, VOLGENS BESLUIT VAN DE SENAAT DER UNIVERSITEIT TEGEN DE BEDENKINGEN VAN DE FACULTEIT DER LETTEREN EN WIJSBEGEERTE EN VAN DE FACULTEIT DER WIS- EN NATUURKUNDE TE VERDEDIGEN OP VRIJDAG 26 MEI 1939, NAMIDDAGS TE 4 UUR

DOOR

HENDRIK FREDERIK WESSELS,

GEBOREN TE 's-GRAVENHAGE

KEMINK EN ZOON - Over den Dom, Domplein 2 - UTRECHT

AAN MIJN VROUW.
AAN MIJN OUDERS.

Bij het voltooien van mijn academische studie stel ik het op prijs een woord van dank te richten tot hen, die medewerkten aan mijn wetenschappelijke vorming.

In de eerste plaats breng ik hartelijke dank aan U, Hooggeleerde Van Vuuren, Hooggeachte Promotor, voor Uw leiding bij mijn studie. De excursies, door U op zo bezielende en aangename wijze geleid, hebben veel tot de vorming van mijn inzicht in de sociaalgeografische problemen bijgedragen. Uw belangstelling en steun bij het tot stand komen van mijn proefschrift, kan door mij niet genoeg gewaardeerd worden.

Ook U, Hooggeleerde Oestreich, ben ik grote dank verschuldigd voor de wijze, waarop Gij mij in de geomorphologie hebt ingeleid. De excursies, die ik onder Uw leiding mocht meemaken, zullen mij steeds in aangename herinnering blijven.

Hooggeleerde Kernkamp, met de grootste waardering denk ik aan Uw interessante colleges terug, waarmee Gij in zo hoge mate tot de verruiming van mijn inzicht in de geschiedenis hebt bijgedragen.

Hooggeleerde Kohlbrugge, ik acht het een voorrecht Uw colleges in de volkenkunde te hebben mogen volgen.

U, Hooggeleerde Van Everdingen, Bolkestein, Vening Meinesz, Rutten en Verrijn Stuart, breng ik gaarne dank voor Uw aandeel in mijn academische vorming.

Aan U, Zeergeleerde Heere, betuig ik mijn oprechte dank voor Uw leerzame inleidingen in de sociologie en de methodiek en didactiek van de aardrijkskunde.

Voor de hartelijke belangstelling, Zeergeleerde Hol, die Gij mij steeds tijdens mijn studie betoond hebt, ben ik U zeer dankbaar.

Voorts ben ik veel dank verschuldigd aan allen, die mij raad en inlichtingen bij het samenstellen van dit proefschrift hebben gegeven.

Den Heer C. H. Hagedorn, secretaris van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Gouda en Omstreken, ben ik erkentelijk voor de vele inlichtingen, die ik van hem heb mogen ontvangen;

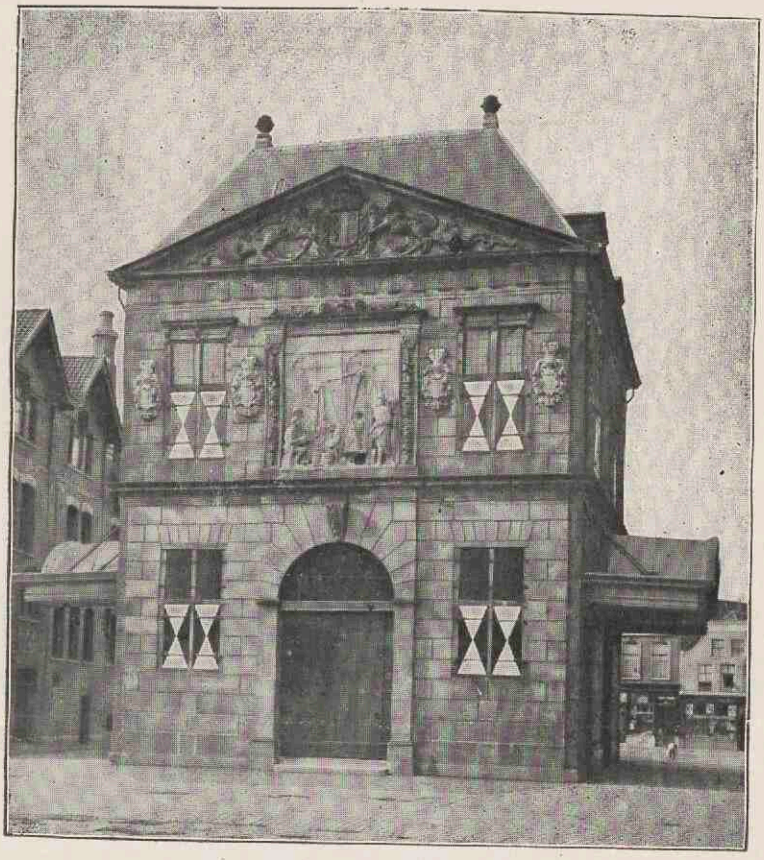
dankbaar heb ik gebruik gemaakt van zijn uitgebreide kennis van de economische structuur van Gouda, die zozeer aan dit proefschrift ten goede is gekomen.

Met dankbaarheid gedenk ik wijlen den Heer E. G. Gaarlandt, burgemeester van Gouda, die mij steeds met zijn gewaardeerde steun terzijde heeft gestaan.

LIJST VAN KAARTEN.

LIJST VAN FOTO'S.

LIJST VAN GRAFIEKEN.



De Waag.

HOOFDSTUK I.

INLEIDING.

Gouda ligt in het centrum van het jonge Nederland. De omgeving wordt gevormd door een uitgestrekt weidelandschap. Akkerbouw vindt men slechts op de klei der droogmakerijen ten Westen van de stad. Hoe sterk in dit gebied het grasland overheerst, blijkt uit de volgende cijfers, die de toestand in 1935/1936 weergeven [1]):

	Bouwland in h a.	Grasland in h.a.
Land van Gouda en Woerden	5	838
Krimpenerwaard	4	2658

Dit is het gebied van de zelfkazers bij uitstek. Aan deze tak van bedrijf dankt Gouda evenals enkele andere centra in dit weidegebied zijn grote betekenis als kaasmarkt. In de meeste andere veeteeltgebieden van ons land heeft de fabriekmatige zuivelbereiding het kaasmaken op de boerderij geheel of gedeeltelijk verdrongen en de betekenis der kaasmarkten is daardoor in sterke mate verminderd. In het gebied der zelfkazers is het nauwe contact tussen het platteland en de stad als marktcentrum gehandhaafd.

In een vroegere periode was de stad ook voor andere landbouwproducten een belangrijk handelscentrum. In de Waarden nam de vlas- en hennepbouw een grote plaats in. Deze grondstoffen werden sinds de Middeleeuwen in grote hoeveelheden op de Goudse markt aangevoerd. Door de steeds groter wordende import van goedkopere buitenlandse grondstoffen werd echter het verbouwen van hennep en vlas reeds vanaf de eerste helft der 18e eeuw steeds minder belangrijk om in de 19e eeuw geheel te verdwijnen.

Als centrum van een veeteelt-gebied heeft Gouda ook steeds belangrijke veemarkten gehad. Door de *structuur*veranderingen in het

[1]) Ontleend aan de Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw 1938, No. 2.

veeteeltbedrijf en de opkomst van andere marktplaatsen is ook de betekenis van de markt meermalen aan verandering onderhevig geweest. De vroeger beroemde paardenmarkten zijn geheel verdwenen, de runder- en schapenmarkt zijn thans van weinig betekenis, waartegenover de varkensmarkt een zeer belangrijke plaats is gaan innemen.

Deze regionale functie van Gouda komt in het stadsbeeld duidelijk tot uiting. Het meest blijkt dit op marktdagen, wanneer het drukke plattelandersbezoek, de grote kaas- en veeaanvoer en het levendige verkeer in de hoofdstraten Gouda eerst duidelijk als agrarisch centrum doen uitkomen. Doch ook buiten de marktdagen kan men allerwege Gouda als agrarisch centrum onderkennen: de talrijke kaaspakhuizen, die overal in de stad verspreid zijn, het grote aantal stalhouderijen, waar de boeren de paarden stallen tijdens het marktbezoek en vooral de winkels en café's, die in een voor de stadsbevolking veel te groot aantal in het oude stadsgedeelte gelegen zijn.

Voor een marktcentrum zijn goede verbindingswegen van de grootste betekenis. In dit lage gedeelte van ons land namen de waterwegen steeds de belangrijkste plaats in. Gouda lag op één der voornaamste knooppunten op de verkeersweg van het Noorden naar het Zuiden. Hier moesten de schepen van de Gouwe in de Hollandse IJsel geschut worden.

Hiermede zijn we genaderd tot de tweede belangrijke functie van de stad n.l. de *verkeersfunctie*. De taak van het stadsbestuur behoorde te liggen in het scheppen van de vlugste en gemakkelijkste doorschutting van de schepen, die deze waterwegen volgden. Het eigenbelang zag echter in de bijzondere ligging van de stad geheel andere voordelen. Indien de schepen lang oponthoud binnen de stad ondervonden, leverde dit winsten op voor de burgerij. Daarom heeft Gouda er naar gestreefd om de doorvaart zoveel mogelijk te vertragen en tevens de scheepvaart langs andere wegen te belemmeren.

Gouda heeft zich van de Middeleeuwen tot in de 18e eeuw steeds ten doel gesteld dit *liggingsvoordeel* zoveel mogelijk uit te buiten. Geregeld deden zich conflicten voor met de andere Hollandse steden en met de landelijke en gewestelijke overheden. Voortdurend trachtte men in de Middeleeuwen nieuwe voorrechten voor het behoud van de scheepvaartweg *door* Gouda te verkrijgen en met taaie hardnek-

kigheid hield men vast aan de werkelijk bestaande of vermeende voorschriften als de scheepvaart andere wegen wilde volgen. Met alle middelen werd deze strijd gevoerd, vaak met steun van Dordrecht en Haarlem, die ook bij het handhaven van de oude scheepvaartweg belang hadden. De drie steden oefenden contrôle uit op de wateren, waar de vaart verboden was en namen schepen in beslag, die daar aangetroffen werden. Gouda weigerde soms, zelfs tijdens de strijd met de Spanjaarden, aan zijn financiële verplichtingen te voldoen en de Statenvergadering te bezoeken, zolang de grieven niet waren weggenomen. Zelfs ontzag men zich niet om geweld te gebruiken tegen de burgers van andere steden.

Het is een typisch voorbeeld van het plaatselijk egoïsme, dat in diezelfde tijd o.a. ook overal tot uiting kwam in het belemmeren van de industrie op het platteland. Maar ondanks alle strijd en opoffering moest het eigenbelang de strijd verliezen tegen de geest van vrijheid en vooruitgang, die overal steeds sterker doorbrak. Tenslotte moest Gouda zich neerleggen bij de omlegging van de scheepvaartweg uit de Gouwe en Haven met hun kleine, nauwe sluizen naar de ruimere Turfsingel en de Mallegatsluis.

Door het toenemende verkeer en vooral door de hogere eisen, die de binnenscheepvaart ging stellen, voldeed ook deze verbinding weldra niet meer. Op aandringen van Amsterdam, dat zowel een rechtstreekse verbinding met de Rijn, als een betere scheepvaartweg naar Rotterdam eiste, kwam in het eind van de vorige eeuw het Merwedekanaal tot stand. Zo werd het verkeer over de meest aangewezen weg n.l. die over Gouda, afgetapt. Pas in de laatste jaren is men weer de aandacht gaan schenken aan deze waterweg. Verschillende verbeteringen waren noodzakelijk, waarvan de voornaamste, het graven van een nieuw verbindingskanaal tussen Gouwe en Hollandse IJsel, nu buiten Gouda om, reeds voltooid is. Wanneer de andere verbeteringen aangebracht zullen zijn, zal opnieuw deze waterweg een deel van zijn vroegere functie kunnen vervullen.

Toen de betekenis van de waterweg geringer werd, begon ook de eigen handel van Gouda te vervallen. Tot het einde der 16e eeuw was de zeevisserij en de zeevaart van vrij groot belang. In de Middeleeuwen was de bierhandel een belangrijke bron van inkomsten. Door de vraag naar graan voor de bierbrouwerijen ontwikkelde

zich de Oostzeehandel, waarin Gouda tot de Tachtigjarige Oorlog een belangrijk aandeel had. Doordat de Hollandse IJsel door verzanding voor de grotere zeeschepen moeilijkheden opleverde, wist het gunstiger gelegen Rotterdam deze handel over te nemen. Door de sterke achteruitgang van de bierbrouwerij was de Oostzeehandel al vervallen.

Veel langer hield het transportbedrijf langs de binnenwateren van Gouda stand. In de vorige eeuw en ook nog in de eerste twintig jaren van deze eeuw, was het van grote betekenis. De ontwikkeling der spoorwegen, de opening van het Merwedekanaal, het gebruik van de autobussen voor het personenvervoer en tenslotte de vrachtauto's voor het goederenvervoer betekenden de ondergang van vele transportbedrijven. Slechts door sterke beperking en *aanpassing* aan het vervoer over de landweg, heeft zich deze bedrijfstak op bescheiden schaal kunnen staande houden.

In het stadsbeeld spreekt zich de verkeersfunctie uit, die vooral vroeger zo belangrijk was. Gouwe, Haven en Veerstal vormden eens het handelscentrum van Gouda. Langs de Gouwe lagen de grote pakhuizen en opslagplaatsen en de transportbedrijven, waarvan er nog enkele zijn overgebleven. Op de Haven treft men de grote herenhuizen aan, waar eens de kooplieden en fabrikanten van de stad woonden. Hier zien we het duidelijkst de veranderde functie van Gouda. Tegenwoordig wordt vrijwel geen enkel huis meer door particulieren bewoond. Daarin zijn nu meest scholen, banken of kantoren gevestigd.

Slechts de Veerstal draagt gedeeltelijk nog het kenmerk van zijn vroegere functie. Hier waren verschillende winkels en café's gevestigd, die hun klanten vooral onder de schippers der schuttende schepen vonden. Daar deze weg niet alleen dichtbij de oude Havensluis, maar ook bij de later gebruikte Mallegatsluis lag, hebben deze bedrijven zich kunnen handhaven. Nu de grote scheepvaartweg buiten Gouda verlegd is, zullen ook deze winkels gedoemd zijn te verdwijnen.

Een geheel andere ontwikkelingsgang vertoont Gouda in zijn functie als centrum van landwegen. Tot in de 19e eeuw is de betekenis van het landverkeer uiterst gering geweest. Pas na 1850, door de aanleg van de spoorlijnen *naar* Den Haag, Rotterdam en Utrecht, komt de centrale ligging van Gouda ook in dit opzicht meer tot zijn

recht. Voor de ontwikkeling van de stad hebben deze spoorwegen echter geen rol van grote betekenis gespeeld. Hiertoe hebben meer bijgedragen de locaalspoorwegen door de Krimpenerwaard naar Schoonhoven en die over Boskoop naar Alfen. Hierdoor kreeg Gouda betere verbindingen met het omringende platteland en kon het zijn regionale functie beter uitoefenen. Beide lijnen en vooral de laatstgenoemde, hebben echter nooit die invloed verkregen die ze hadden kunnen verkrijgen, indien ze vroeger waren aangelegd.

Ook de andere landwegen hebben pas in de latere tijd een grotere rol gespeeld, vooral door de ontwikkeling van het autobus- en vrachtautoverkeer. Alleen voor de onmiddellijke omgeving zal de weg voor aanvoer naar de markt van betekenis zijn geweest. Toen het landverkeer zich sterker ontwikkelde, bleken niet alleen de grotere verbindingswegen, maar ook de doorgangswegen in de stad, niet in staat te zijn het verkeer snel genoeg te verwerken. Zo is de stad voor het doorgaande verkeer een obstakel geworden, evenals het dit in een vroegere periode geweest was voor het verkeer te water. Vooral het verkeer tussen Rotterdam en Utrecht ondervindt hiervan veel last door de smalle straten en bruggen en de scherpe hoeken. Aan de Noordzijde heeft men bovendien het nadeel van de spoorwegovergang, die zeer smal is en vaak gesloten moet worden. Men heeft het plan om na verbreding het doorgaand verkeer langs de singels te leiden, terwijl de spoorwegovergang door een tunnel zal worden vervangen.

De verbindingen met de grote steden zullen door de aanleg van de grote Rijkswegen een belangrijke verbetering ondergaan. Door de hoge eisen, die het verkeer tegenwoordig ten aanzien van snelheid en veiligheid stelt, is het noodzakelijk, dat de grote verkeerswegen buiten de steden geleid worden. Ook hier heeft men dit principe gevolgd: de grote, nieuwe wegen zullen ten Noorden van de stad aangelegd worden. Daarnaast staat echter de even dringende eis, dat de stad door goede verbindingswegen met de hoofdweg verbonden blijft, wil zij haar functie van verkeerscentrum blijven behouden. Hieraan zal worden voldaan door de aanleg van de bovenvermelde tunnel en een weg onmiddellijk ten Noorden van de spoorlijn Den Haag—Gouda, die aansluit op de Rijksweg.

Door de grote veranderingen, die de verkeersmiddelen zowel te water als te land, wat betreft snelheid en actieradius hebben onder-

gaan, zijn de eisen, die aan de verkeerswegen en de verkeerscentra gesteld worden, eveneens totaal veranderd. Terwijl eens de functie van een verkeerscentrum als Gouda vooral die van een noodzakelijke rust- en halteplaats was, is de eerste eis, die nu gesteld wordt, dat de stad geen verkeersbelemmering vormt. De ligging van Gouda op betrekkelijke korte afstand van de vier grote bevolkingsagglomeraties van ons land, is nu een nadeel geworden, daar men altijd gemakkelijker een grotere stad kan bereiken. Hiermede heeft Gouda zijn verkeersfunctie voor het doorgaande verkeer verloren. Dat hieraan grote nadelen voor de handeldrijvende burgerij zijn verbonden, ligt voor de hand.

Naast de markt- en verkeersfunctie is voor Gouda steeds de *functie van industriestad* van betekenis geweest. Het is een oude fabrieksstad, waar vanaf de Middeleeuwen tot de tegenwoordige tijd de industrie, weliswaar in steeds andere vormen en met andere producten, een grote rol speelde. Na de bierbrouwerij en de lakenfabricage kwam de aardewerk- en pijpenindustrie op, die geruime tijd grote delen van de wereld van deze producten voorzag. Daarnaast kwamen de touw- en garenindustrie en de wasserijen op de voorgrond. In het laatste deel der 18e en de eerste helft der 19e eeuw kwamen deze takken van industrie in verval, daar het buitenland eerder de moderne methoden van bereiding begon toe te passen. Vooral de periode van ± 1820 tot 1850 was een donkere periode in het bestaan van Gouda, door de ontzettende armoede en ellende, die onder de arbeidersbevolking heerste.

Na deze periode deed de meer moderne industrie haar intrede in Gouda, doch gebaseerd op de oude, bestaande industrie. Hierdoor werd de werkgelegenheid bevorderd, waardoor de stad haar periode van verval weer langzaam te boven kwam. Er zijn thans een vrij groot aantal kleinere industriebedrijven van de meest verschillende soort en enkele grotere in Gouda gevestigd.

De oudere, kleine industriebedrijven waren uiteraard binnen de singels in het oude stadsgedeelte gevestigd. Vanouds waren de bedrijfjes van éénzelfde soort in een bepaald stadsgedeelte gevestigd. Een aardig voorbeeld hiervan vinden we in een opsomming van de brouwerijen in 1518: aan de Oosthaven 36, Spieringstraat 6, Westhaven en Peperstraat 67, Gouwe tot Potterspoort 33, Korte Gouwe

tot Regenboog 12[1]). Tezamen dus 154 bedrijfjes op een kleine oppervlakte bijeen gedrongen. De lakenfabrieken werden vooral in de omgeving van de Raam aangetroffen. De touw- en garenspinnerijen en de wasserijen lagen aan de buitenranden van de stad, waar men ruimte had voor de touwbanen en de bleekvelden en waar de wasserijen het water uit de singelgrachten gebruikten.

Evenals in elke oude versterkte en ommuurde stad heeft men in Gouda met de geringe beschikbare ruimte moeten woekeren. De smalle straatjes en steegjes, waarin ternauwernood licht binnendringt, zijn er nog steeds een bewijs van. Overal treffen we deze nog aan in de oude binnenstad. Een typisch voorbeeld is de z.g. Looierspoort, een zijsteegje van het Groenendaal. De ingang wordt gevormd door een opening van ± 75 c.m. breedte onder het bovenliggende huis. Verderop verbreedt het zich, maar meer dan 1 m. breedte bereikt het nergens. Nog geen 15 jaar geleden waren de krotten in dit slop nog bewoond. En dit is lang niet het enige voorbeeld, ongeveer van hetzelfde gehalte zijn de Slappendel, de inham in de Nieuwe Haven bij de Kleiwegstraat, die bekend staat als de „Portemonnaie", het „Paradijs", de Kottensteeg (beide bij de Wilhelminastraat), de Kees Faassen Rolwegsteeg, de Muilenpoort en nog verschillende andere bij de Spieringstraat en Groeneweg. Nog steeds is een deel van de huizen aan deze stegen en gaten bewoond door de allerarmsten, die de woningen in de modernere arbeiderswijken niet kunnen betalen.

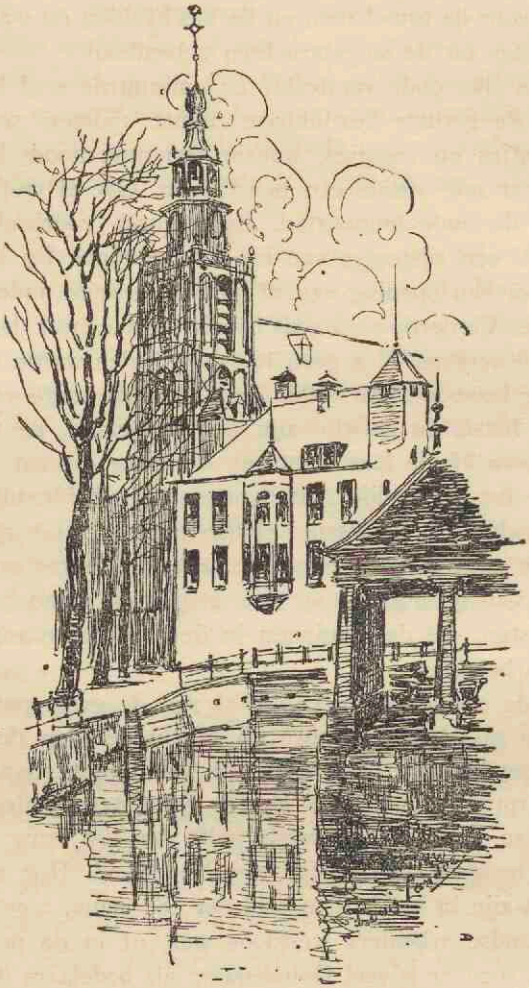
Hier, in de onmiddellijke nabijheid van de grote patriciërshuizen en bedrijven op Haven, Gouwe en Markt, leefden de industriearbeiders, weggeduwd in nauwe spleten, waar geen zonnestraal doordrong, in krotten, die bij iets hogere waterstand gedeeltelijk onder water stonden. Nog in de tweede helft der 19e eeuw heeft Gouda vrijwel het hoogste sterftecijfer van Nederland. Hoe moet dit dan niet geweest zijn in het laatste deel der 18e eeuw, toen het grootste deel der Goudse arbeiders werkloos was, of in de periode van ± 1840—1850, toen er zóveel Gouwenaars als bedelaars de ruime omtrek afliepen, dat Gouwenaar als synoniem voor bedelaar werd gebruikt.

Grote veranderingen hebben zich sinds het laatste gedeelte van

---

[1]) C. J. de Lange van Wijngaarden: Geschiedenis der Heeren en Beschrijving der stad van der Goude. Amsterdam en Den Haag. Deel II. Pag. 374.

de vorige eeuw in het oude stadsgedeelte van Gouda voorgedaan. De grote patriciërshuizen zijn vrijwel zonder uitzondering niet meer als woonhuizen in gebruik. Nieuwe, grote winkels zijn gekomen



De Sint Janskerk met de Visbanken.

langs de hoofdstraten: Kleiweg, Hoogstraat, Markt en Wijdstraat. Het grootste deel der oude fabriekjes is opgeheven of naar andere delen der stad overgebracht. Enkele grotere kantoorgebouwen zijn

verrezen. Verschillende oude straatjes en slopjes zijn verdwenen, omdat er zeer bedenkelijke verzakkingen optraden. De huizen in het oude gedeelte van Gouda zijn niet beheid, slechts voor grote gebouwen gebruikte men vroeger een systeem van drukverdeling over grotere oppervlakte door tonnen. Voor normale bouw is de grond binnen de grachten in het algemeen door de eeuwenlange belasting vast genoeg. Langzamerhand zullen de oude krotten verdwijnen, een groot gedeelte van de bevolking is reeds naar de buitenbuurten vertrokken. We zouden hier op zeer bescheiden schaal van cityvorming kunnen spreken. Slechts enkele delen hebben hun oude karakter nog bewaard b.v. de Peperstraat en vooral de afgesloten buurt bij de Raam en de Vest, een stil buurtje, dat met één zijde tegen de singelgracht ligt en geheel zonder doorgaand verkeer is.

Sinds ± 1870 heeft de stad eindelijk de nauwe omsnoering van vestingwal en -gracht doorbroken en is men begonnen met het bebouwen van de terreinen daarbuiten. Vooral in het Zuidwesten en het Noordwesten vond krachtige uitbreiding plaats. Het Zuidwestelijk gedeelte is Gouda's industriewijk geworden, waar we de meeste grote industriebedrijven vinden o.a. de Kaarsenfabriek, de Garenspinnerij, de Pijpen- en Aardewerkfabriek, Zeepfabriek e.a. Maar ook tot woonwijk, vooral voor de arbeiders, heeft deze wijk zich ontwikkeld. Duidelijk kunnen we hier twee gedeelten onderscheiden: een ouder gedeelte, daterend uit het laatst der 19e eeuw en het begin der 20e eeuw met slecht gebouwde rijen huizen in eentonige straten en een nieuwer gedeelte van na de Wereldoorlog met moderne goedgebouwde arbeiderswoningen. Ook in de meeste andere buitenwijken zijn deze twee gedeelten te onderscheiden.

De slappe veenbodem, waarop verreweg het grootste gedeelte van Gouda gebouwd is, maakt het noodzakelijk, dat vrijwel overal geheid moet worden, ook bij normale bouw. Buiten de Singelgrachten behoeft slechts op een smalle strook langs de Hollandse IJsel niet geheid te worden. Dat in de overige buitenbuurten de bouwkosten door het heien aanmerkelijk verhoogd worden, spreekt wel vanzelf. Voor een normale woning zijn 20 palen van 13 m. nodig. De heikosten bedragen *f* 0.60 per meter. De totale onkosten van het heien komen dus per woning gemiddeld op ± *f* 156.—.

De buitenwijk tussen Nieuwe Gouwe, Kattensingel, de Spoor-

straat en de spoorlijn naar Rotterdam en Den Haag, heeft een geheel andere functie. Met uitzondering van het buurtje langs de Nieuwe Gouwe, de Kattensingel en één der zijstraten is dit een woonwijk voor meer gegoeden. Ook voor de recreatiegelegenheid van Gouda is deze wijk van groot belang door de beide parken aan beide zijden van de Crabethstraat. Van de geringe oppervlakte voor parkrecreatie, waarover Gouda beschikt, ligt hier wel het grootste gedeelte. In 1937 bedroeg de totale oppervlakte parken en plantsoenaanleg, 8 ha. of 2½ % van de totale oppervlakte van de gemeente. Dit lage cijfer wordt eenigszins vergoed door de uitmuntende recreatiegelegenheid, die de nabijgelegen Reeuwijkse en Sluipwijkse plassen bieden.

Kleinere industriebedrijven vindt men in het Noordoostelijk deel van de stad, in de omgeving van de Karnemelksloot. Voor het overige is dit deel van de stad voornamelijk bezet met slecht gebouwde arbeiderswoningen. In de laatste jaren is men hier met sanering begonnen.

De omgeving van de Burgemeester Martenssingel is een woonwijk voor middenstanders met ruime stratenaanleg en goedgebouwde woningen. In zekere zin is het de schoolwijk van Gouda, waar de Rijks Hogere Burgerschool en enkele andere moderne schoolgebouwen gelegen zijn.

De ontwikkeling van de buurt ten Noorden van de spoorlijn Den Haag—Utrecht wordt belemmerd door de slechte verbindingen met het overige deel van de stad, dat men slechts langs de smalle spoorwegovergang bij de Spoorstraat en enkele onbewaakte overgangen voor voetgangers en fietsers kan bereiken. De bouw van de tunnel zal hier grote verbetering brengen.

Uit bovenstaande beschrijving is duidelijk geworden, dat Gouda een typische arbeidersstad is. Niet alleen een groot deel van de binnenstad, maar ook verreweg het grootste deel der buitenwijken is door arbeidersgezinnen bewoond. Dit komt nog sterker uit, omdat vele industriebedrijven kleinere bedrijven zijn, wat meebrengt, dat een groot deel der ondernemers zich meer bij de arbeiders-, dan wel bij de middenstandsgroep aansluit.

Het aantal meer gegoeden is in Gouda klein. In een vroegere periode moet dit anders geweest zijn, toen Gouda als handels- en verkeersstad een belangrijke functie vervulde. Daar bovendien

Gouda als woonstad weinig aantrekkelijks biedt en door goede spoorwegverbindingen gemakkelijk uit grotere steden en aantrekkelijker streken bereikbaar is, hebben velen, die nog wel met Gouda als werkstad verbonden waren, het als woonstad verlaten.

Hieruit is het betrekkelijk geringe aantal woningen voor meer gegoeden te verklaren. Behalve enkele delen van de oude stad, zoals het Regentesseplantsoen, zijn slechts de Parkwijk en de buurt om de Burgemeester Martenssingel als woonwijk voor middenstanders en meer gegoeden te beschouwen.

De arbeidersbevolking verlaat steeds meer de binnenstad met haar zeer slechte woningen voor de buitenwijken met de moderne, goed gebouwde arbeiderswoningen. Deze verplaatsing wordt in hoge mate bevorderd door de sanerings- en bouwpolitiek der gemeente. Deze omvangrijke verschuiving is de oorzaak geweest van de sterke uitbreiding van Gouda, vooral na de Wereldoorlog. Niet de bevolkingstoeneming, maar het streven naar meer ruimte is in de eerste plaats de drijfveer tot de stadsuitbreiding geweest.

Vast staat echter wel, dat het bierbrouwen en de bierhandel vooral in de 15e en het eerste deel van de 16e eeuw van zeer grote betekenis zijn geweest.

Het Goudse bier „Gouds kuyt" werd naar alle delen van de Nederlanden verhandeld, tot in Vlaanderen en Brabant toe. Gerst werd betrokken uit de Zuidelijke Nederlanden, terwijl de hop kwam uit de hoptuinen om Gouda, die het Goudse bos snel deden verdwijnen. Brandstof kreeg men ook uit de nabijheid, uit de grote laagveengebieden in de omtrek. Een levendige bierhandel ontwikkelde zich over de Zeeuwse wateren. Blink [1]) wil de namen Brouwershaven en Biervliet aan deze Goudse bierhandel toeschrijven.

Na de eerste helft van de 16e eeuw ging deze industrie snel achteruit door afnemend gebruik en sterke concurrentie. De Tachtigjarige oorlog gaf de industrie de genadeslag, daar het grondstof- en tevens het belangrijkste afzetgebied, de Zuidelijke Nederlanden, voor de Goudse brouwers gesloten werd. In 1580 waren er nog 120 brouwerijen, in 1616 telde Gouda er nog slechts 14. Dit aantal nam daarna nog verder af.

Van grote betekenis was gedurende enkele eeuwen de Goudse lakennijverheid. In de 15e eeuw viel de bloeiperiode van deze tak van industrie. Toen vormden de Goudse lakens een ernstige concurrentie voor de producten van de beroemde Leidse industrie. In de 16e eeuw trad een sterke achteruitgang in van de gehele Hollandse lakenindustrie, waarvoor als oorzaken genoemd worden de oorlogen tussen Karel V en Frankrijk, de ongeregelde toestanden in de Oostzeelanden en vooral de grote invoer van Engelse producten. In deze periode zakte ook te Leiden de draperie geheel ineen. Pas later keerde de roem van de Leidse lakenidustrie terug door de vestiging van vele Vlaamse vluchtelingen [2]).

Ook voor Gouda begon in de 16e eeuw een periode van verval, die ondanks de beschermende maatregelen van de vroedschap niet viel tegen te houden. Tot 1787 bleef één fabriek door bijzondere bescherming in stand [3]).

---

[1]) Blink: Tegenwoordige Staat van Nederland. Amsterdam 1897. Pag. 458.

[2]) N. W. Posthumus: De geschiedenis der Leidsche Lakenindustrie. Deel I. De Middeleeuwen. (veertiende tot zestiende eeuw). 's-Gravenhage 1908 Pag. 405 e.v.

[3]) De Lange van Wijngaarden. deel II. pag. 362. e.v.

Naast deze belangrijke industrietakken noemt De Lange van Wijngaarden o.a. nog linnen-, zeemleer- en tapijtfabrieken, blekerijen, messenmakers en speldenmakers, touwslagerijen, enz. [1]). Geen van deze industrieën speelde echter een belangrijke rol.

Na het midden van de 17e eeuw komt de pijpmakerij op de voorgrond. Bij de behandeling van de aardewerkindustrie zal de opkomst van deze industrie uit de aardewerknijverheid uitvoeriger behandeld worden. De pijpenindustrie nam steeds in belangrijkheid toe en bepaalde tenslotte met haar nevenbedrijven, waaronder vooral de pottenbakkerij, mandenmakerij en kuiperij van grote betekenis waren, de welvaart van Gouda geheel tot ver in de 18e eeuw.

Enkele andere industrietakken wisten zich daarnaast te handhaven, zij het op zeer bescheiden plan. Walvis [2]) vermeldt voor ± 1713 nog de garen-, vlas- en touwindustrie en de messenmakerij.

Na het midden van de 18e eeuw gaat het plotseling bergafwaarts met de pijpenindustrie en haar nevenbedrijven. Voor de verschillende bedrijfsgroepen kunnen we bijzondere oorzaken voor deze achteruitgang aannemen.

De algemene achteruitgang van de Nederlandse industrie, vooral in de tweede helft van de 18e eeuw, moet echter aan algemene oorzaken geweten worden. Eén der belangrijkste oorzaken is zeker geweest de hoge loonstandaard in de industrie, welke samenhing met de concentratie der industrie in de steden, waar hoge levensmiddelenprijzen en drukkende belastingen betaald moesten worden. We mogen dus niet een teken van welvaart zien in deze hoge loonstandaard, waarvan een hoog technisch peil de verklaring zou kunnen zijn. Integendeel in technische ontwikkeling schoot de Nederlandse industrie te kort [3]). De steden werkten gedurende de gehele periode van de Republiek stelselmatig de vestiging van industrie op het platteland tegen, zich beroepend op privileges. Enkele industrieën verplaatsten zich buiten Holland, maar dit waren toch uitzonderingen [4]). Concurrentie tegen de buitenlandse industrie (Engeland,

---

[1]) De Lange van Wijngaarden. deel II. pag. 362 e.v.

[2]) Walvis. l.c. pag. 36 en 37.

[3]) E. Verviers: De Nederlandsche handelspolitiek tot aan de toepassing der Vrijhandelsbeginselen. Leiden 1914. pag. 190—193.

[4]) Zie hiervoor: O. Pringsheim: Beitrage zur wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte der Vereinigten Niederlande im 17en und 18en Jahrhundert. (Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen, herausgegeben von Gustav Schmoller) Zehntes Band. Drittes Heft. Leipzig 1890. pag. 34 e.v.

Vast staat echter wel, dat het bierbrouwen en de bierhandel vooral in de 15e en het eerste deel van de 16e eeuw van zeer grote betekenis zijn geweest.

Het Goudse bier „Gouds kuyt" werd naar alle delen van de Nederlanden verhandeld, tot in Vlaanderen en Brabant toe. Gerst werd betrokken uit de Zuidelijke Nederlanden, terwijl de hop kwam uit de hoptuinen om Gouda, die het Goudse bos snel deden verdwijnen. Brandstof kreeg men ook uit de nabijheid, uit de grote laagveengebieden in de omtrek. Een levendige bierhandel ontwikkelde zich over de Zeeuwse wateren. Blink [1]) wil de namen Brouwershaven en Biervliet aan deze Goudse bierhandel toeschrijven.

Na de eerste helft van de 16e eeuw ging deze industrie snel achteruit door afnemend gebruik en sterke concurrentie. De Tachtigjarige oorlog gaf de industrie de genadeslag, daar het grondstof- en tevens het belangrijkste afzetgebied, de Zuidelijke Nederlanden, voor de Goudse brouwers gesloten werd. In 1580 waren er nog 120 brouwerijen, in 1616 telde Gouda er nog slechts 14. Dit aantal nam daarna nog verder af.

Van grote betekenis was gedurende enkele eeuwen de Goudse lakennijverheid. In de 15e eeuw viel de bloeiperiode van deze tak van industrie. Toen vormden de Goudse lakens een ernstige concurrentie voor de producten van de beroemde Leidse industrie. In de 16e eeuw trad een sterke achteruitgang in van de gehele Hollandse lakenindustrie, waarvoor als oorzaken genoemd worden de oorlogen tussen Karel V en Frankrijk, de ongeregelde toestanden in de Oostzeelanden en vooral de grote invoer van Engelse producten. In deze periode zakte ook te Leiden de draperie geheel ineen. Pas later keerde de roem van de Leidse lakenindustrie terug door de vestiging van vele Vlaamse vluchtelingen [2]).

Ook voor Gouda begon in de 16e eeuw een periode van verval, die ondanks de beschermende maatregelen van de vroedschap niet viel tegen te houden. Tot 1787 bleef één fabriek door bijzondere bescherming in stand [3]).

---

[1]) Blink: Tegenwoordige Staat van Nederland. Amsterdam 1897. Pag. 458.

[2]) N. W. Posthumus: De geschiedenis der Leidsche Lakenindustrie. Deel I. De Middeleeuwen. (veertiende tot zestiende eeuw). 's-Gravenhage 1908 Pag. 405 e.v.

[3]) De Lange van Wijngaarden. deel II. pag. 362. e.v.

Naast deze belangrijke industrietakken noemt De Lange van Wijngaarden o.a. nog linnen-, zeemleer- en tapijtfabrieken, blekerijen, messenmakers en speldenmakers, touwslagerijen, enz. [1]). Geen van deze industrieën speelde echter een belangrijke rol.

Na het midden van de 17e eeuw komt de pijpmakerij op de voorgrond. Bij de behandeling van de aardewerkindustrie zal de opkomst van deze industrie uit de aardewerknijverheid uitvoeriger behandeld worden. De pijpenindustrie nam steeds in belangrijkheid toe en bepaalde tenslotte met haar nevenbedrijven, waaronder vooral de pottenbakkerij, mandenmakerij en kuiperij van grote betekenis waren, de welvaart van Gouda geheel tot ver in de 18e eeuw.

Enkele andere industrietakken wisten zich daarnaast te handhaven, zij het op zeer bescheiden plan. Walvis [2]) vermeldt voor ± 1713 nog de garen-, vlas- en touwindustrie en de messenmakerij.

Na het midden van de 18e eeuw gaat het plotseling bergafwaarts met de pijpenindustrie en haar nevenbedrijven. Voor de verschillende bedrijfsgroepen kunnen we bijzondere oorzaken voor deze achteruitgang aannemen.

De algemene achteruitgang van de Nederlandse industrie, vooral in de tweede helft van de 18e eeuw, moet echter aan algemene oorzaken geweten worden. Eén der belangrijkste oorzaken is zeker geweest de hoge loonstandaard in de industrie, welke samenhing met de concentratie der industrie in de steden, waar hoge levensmiddelenprijzen en drukkende belastingen betaald moesten worden. We mogen dus niet een teken van welvaart zien in deze hoge loonstandaard, waarvan een hoog technisch peil de verklaring zou kunnen zijn. Integendeel in technische ontwikkeling schoot de Nederlandse industrie te kort [3]). De steden werkten gedurende de gehele periode van de Republiek stelselmatig de vestiging van industrie op het platteland tegen, zich beroepend op privileges. Enkele industrieën verplaatsten zich buiten Holland, maar dit waren toch uitzonderingen [4]). Concurrentie tegen de buitenlandse industrie (Engeland,

---

[1]) De Lange van Wijngaarden. deel II. pag. 362 e.v.

[2]) Walvis. l.c. pag. 36 en 37.

[3]) E. Verviers: De Nederlandsche handelspolitiek tot aan de toepassing der Vrijhandelsbeginselen. Leiden 1914. pag. 190—193.

[4]) Zie hiervoor: O. Pringsheim: Beitrage zur wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte der Vereinigten Niederlande im 17en und 18en Jahrhundert. (Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen, herausgegeben von Gustav Schmoller) Zehntes Band. Drittes Heft. Leipzig 1890. pag. 34 e.v.

Pruisen, de Zuidelijke Nederlanden) was vrijwel onmogelijk door de hoge loonstandaard. Daar de meeste industrieën exportindustrieën waren, aangewezen op de buitenlandse markt, viel met invoerrechten ook niets te bereiken.

De achteruitgang werd nog versneld door de belemmering, die onze handel tijdens de Engelse Oorlog van 1780 tot 1784 ondervond. Verschillende afzetgebieden gingen verloren voor de Nederlandse industrie, daar men verdrongen werd door een buitenlandse concurrent of men daar zelf de tevoren geïmporteerde industrieproducten ging vervaardigen. Ouwerkerk de Vries vermeldt, dat Portugal steeds veel touwwerk uit Holland betrok, maar na de Engelse oorlog voorzag het zichzelf van deze producten [1]).

Opleving bleef uit, ook na de vrede van 1784. De buitenlandse industrie, in het bijzonder de Engelse, was ons zeer ver vooruitgestreefd. Verschillende afzetgebieden waren totaal verloren gegaan. Pringsheim [2]) zegt, dat de geschiedenis van de industrie geen ander voorbeeld kent van een zó snel en algemeen verval, als de Hollandse industrie in de tweede helft van de 18e eeuw vertoonde. Hele industrietakken verdwenen, duizenden arbeiders werden werkloos, bloeiende steden werden ontvolkt.

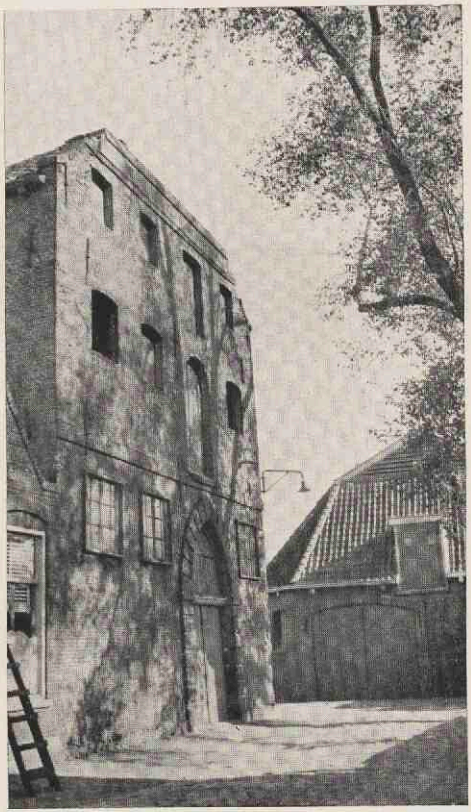
Toen we na 1795 als bondgenoot van Frankrijk in oorlog kwamen met Engeland, verergerde de toestand nog. De gehele periode van 1795 tot 1814 is één opeenvolging van rampen, die opnieuw een geweldige achteruitgang en verarming ten gevolge hadden. Zo werd de industrie, die door inwendige oorzaken een hevige achteruitgang meemaakte, door uitwendige, n.l. door het verval van de handel, nog dieper ten val gebracht.

Gegevens omtrent de industrie in deze periode worden geleverd door drie bronnen. Allereerst geeft De Lange van Wijngaarden een opsomming van de „neringen" in 1808. Hierin worden allerlei bedrijven en beroepen door elkaar opgenoemd. Veel waarde heeft deze lijst echter niet, daar het aantal arbeiders, behalve dat van enkele bedrijfsklassen, eenvoudig bij elkaar is geteld. Bovendien is het zeer de vraag, of de telling volledig is. Hieronder zijn de industrie-

---

[1]) J. van Ouwerkerk de Vries: Verhandeling over den Nederlandschen Koophandel. Haarlem 1827. pag. 100.
[2]) Pringsheim. l.c. pag. 34 e.v.

Turfsingel.
Industriebedrijven aan het water.



Oud pakhuis op De Vest.

bedrijven uit de lijst in een noot opgenomen, vooral om de soort der bedrijven aan te tonen [1]).

d'Alphonse [2]) daarentegen geeft waardevoller gegevens. Daar deze echter uitsluitend de meer belangrijke industrieën bespreekt, zal ik deze gegevens niet hier, maar bij de afzonderlijke bespreking van die industrieën gebruiken.

Onze derde bron voor informatie wordt geleverd door een Franse statistiek van 1812 [3]). Zowel het aantal fabrieken en arbeiders, als de bijgaande opmerkingen, die hier kort zijn overgenomen, geven een zeer duidelijk beeld van de desolate toestand van de Goudse industrie. (Zie tabel 1 op bladz. 17).

Het totaal aantal arbeiders bedroeg dus 1156.

Het aantal arbeiders is, vergeleken met de opsomming van 1808 dus nog gedaald. Weliswaar werden in deze opsomming meer bedrijven genoemd, maar dat waren toch zeer kleine. De opmerkingen, die we bij deze statistiek aantreffen zijn veelzeggend. Slechts één bedrijf, de zeepfabriek, meldde een grotere productie. Alle andere staan er slecht of zeer slecht voor, overal is het aantal arbeiders gedaald, evenals de productie, vaak in één jaar tijds met een vierde gedeelte. Overal, waar een oorzaak wordt opgegeven voor deze snelle achteruitgang is het de belemmering, die de handel ondervindt, grondstoffen kunnen niet worden ingevoerd, producten niet uitgevoerd. Dit bewijst wel heel duidelijk hoezeer de industrie en

[1]) De Lange van Wijngaarden. l.c. dl. II. pag. 338—339.

Bierbrouwers	2	Korenmolenaars	4	Touwslagers	52
Blekers	11	Kopergieters	3	Zeepzieder	1
Gort en pelmolen	1	Loodwitmolen	1	Zeilmakers	3
Hoedenmakers	3	Looiers	4	Wolkammers	4
Hekelmakers	1	Pijpmakers	129	Hekelsters	103
Kleimaalders	5	Pottenbakkers	11	Pijpmakersmeiden	145
Koffiebrander	1	Steenbakker	1	Knechts of gezellen	1043
Katoendrukker	1	Snuifmolen	1		

[2]) F. J. B. d'Alphonse: Aperçu sur la Hollande, Présenté à S. E. le ministre de l'intérieur, comte de l'Empire (1813). Uitg. Centraal Bureau voor de Statistiek. 's-Gravenhage 1900.

[3]) Ministère des Manufactures et du Commerce. Statistique industrielle et manufacturière. Département des bouches de la Meuse. Arrondissement Rotterdam. Commune Gouda. Année 1812. Rijksarchief te 's-Gravenhage. Tableaux 55, 55bis, 59, 71, 79, 80, 85, 99, 107, 121.

TABEL 1.

Aantal der fabrieken	Soort der fabrieken	Aantal arbeiders	Opmerkingen
12	Pottenbakkerijen	73	Toestand zeer slecht, aantal arbeiders sinds 1811 met ¼ verminderd. Zeer weinig werk.
112	Pijpmakerijen	750	Export sinds 1811 weer met de helft verminderd, waarde van de export nog nauwelijks 20.000 fr.
1	Loodwitfabriek	6	Vroeger zeer bloeiend, sterk achteruit, doordat de uitvoer stilstaat.
66	Touwfabrieken	300	Aantal arbeiders en opbrengst sedert 1811 met ¼ verminderd. Opheffing der gilden heeft funeste gevolgen.
1	Ververij van katoen	5	Zeer slecht, geen invoer van katoen.
2	Papierfabrieken	—	Vroeger bloeiend, nu zeer slecht.
1	Bierbrouwerij	6	Slecht, door de rechten op steenkolen en uitvoerverbod van graan van een departement naar een ander.
1	Zeepfabriek	7	Ononderbroken werk, productie gestegen.
1	Perkamentmakerij	2	Slecht, importmoeilijkheden maken de grondstof zeer duur.
1	Gemzeleerlooierij	2	Idem.
2	Hoedenfabrieken	5	Slecht, import moeilijk.

hier niet alleen de exportindustrie, maar ook andere takken van industrie, die grondstoffen uit het buitenland moesten betrekken, afhankelijk waren van de handel. De handel werd beknot door de vrijwel onafgebroken oorlogen, waarin de Nederlanders steeds de Engelsen, die de zee beheersten, als hun vijanden ontmoetten en verder door systemen, die de vrije uitwisseling van goederen belemmerden, zoals het continentaal stelsel.

Van herstel is na 1815 nog geen sprake. De Nederlandse in-

dustrie is sinds 1750 vrijwel stil blijven staan, de buitenlandse en in het bijzonder de Engelse, heeft de machtige industrieele revolutie, teweeggebracht door de uitvindingen van het laatste deel van de 18e eeuw, achter de rug en bevindt zich dan in totaal andere sfeer. Noord-Nederland is in dit opzicht trouwens ook door België snel voorbijgestreefd.

Van de toestand in Gouda in de eerste 25 jaar na 1815 weten we zeer weinig, alleen, dat hij zeer slecht geweest moet zijn. Van Hogendorp [1]), die in 1819 op een reis Gouda bezocht, wijst op de slechte toestand van de Goudse industrie en in het bijzonder van de pottenbakkerij en de pijpmakerij. Hij heeft veel ellende en uitgehongerde lichamen gezien en voegt hieraan toe: „Dit is wel geen zeldzaam verschijnsel in fabrijksplaatsen, doch hier evenwel treffender dan elders". Ook was het hem opgevallen, dat vele oude patriciërshuizen gesloopt werden, omdat er geen bewoners meer voor te vinden waren. Alleen de garen- en touwfabricage kon zich in een wat betere toestand verheugen, zoals blijkt uit een rapport van den Minister van Binnenlandse Zaken in 1817, geciteerd door H. Roland Holst [2]).

Voor 1840 en de jaren daarna vinden we meer gegevens. Van der Aa [3]) vermeldt de volgende bedrijven: 16 pijpenfabrieken (zeker veel te laag), 10 pottenbakkerijen, 2 bierbrouwerijen, 3 scheepstimmerwerven, 1 loodwitmakerij, 1 leerlooierij, 1 zeem- en perkamentfabriek, 1 katoenweverij, 1 branderij, 1 siroopfabriek, 1 aardappelsiroopfabriek, 2 zeepziederijen, 3 boekdrukkerijen, 1 trasmolen, 1 runmolen, 1 pelmolen, 10 kleimolens, 3 snuifmolens, 4 korenmolens, 2 stadsvolmolens, 22 touwslagerijen en enige kleingarenfabrieken.

Aan deze opsomming hebben we zeer weinig. Aantallen arbeiders worden niet vermeld, terwijl de opsomming der bedrijven nog zeer onvolledig is. Blekerijen worden niet genoemd. De „Beschrijving der Nederlanden" [4]) noemt daarentegen deze bedrijven wel, maar vermeldt andere weer niet.

---

[1]) G. K. van Hogendorp: Bijdrage tot de Huishouding van Staat in het Koninkrijk der Nederlanden, enz. Zalt-Bommel 1854. Dl. IV, pag. 266 e.v.

[2]) H. Roland Holst-van der Schalk: Kapitaal en Arbeid in Nederland. Amsterdam 1902, pag. 102.

[3]) A. J. van der Aa: Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden. Dl. IV pag. 705—724.

[4]) A. J. Lastdrager e.a. Beschrijving der Nederlanden (Zuid-Holland) Amsterdam 1841, pag. 164 e.v.

Het oudste jaarboekje voor de Gemeente Gouda van 1843 noemt 85 pijpenfabrieken, 11 potten- en pijpenbakkerijen, 4 pottenbakkerijen, 43 garenfabrieken, 12 blekerijen, 1 zeepziederij, 1 aardappelmeel-, siroop- en stijfselfabriek, 1 loodwitfabriek, 1 snipperfabriek en 2 branderijen.

Deze bronnen geven ons vrijwel geen inzicht in de toestand van de industrie in Gouda. Voor dezelfde tijd levert een andere bron ons echter veel uitvoeriger materiaal. Büchner, die 40 jaar arts te Gouda is geweest, geeft een uitvoerige beschrijving van de gezondheidstoestand en de armoede van de bevolking, vooral in verband met de toestand van de industrie [1]). Hieronder wordt een korte samenvatting van zijn beschrijving gegeven, welke een goed beeld geeft van de toestand van Gouda in die tijd [2]).

Pijpmakerijen: Toestand slecht. Sinds 1800 is het aantal arbeiders nog met de helft gedaald. Zeer veel kinderarbeid. Arbeidsduur ongeveer 14 uur per dag. Lonen voor mannen Fl. 3.— per week, voor vrouwen Fl. 1.50. Arbeid zeer ongezond, inrichting van de werkplaatsen zeer slecht. Deze lonen zeggen weinig daar we niets van de kosten van het levensonderhoud weten. Uit het volgende blijkt echter, dat de verhouding tussen lonen en kosten van levensonderhoud ongunstig was.

Pottenbakkerijen: niet slecht, 60—80 arbeiders.

Garenspinnerijen: Zeer veel kinderarbeid, veel te zwaar werk en te lange arbeidsduur voor de kinderen (tot 15 uur per dag 's zomers), loon voor de kinderen Fl. 0.50—Fl. 0.75 per week. Mannen Fl. 3.50 per week. Het hekelen van vlas is sterk achteruitgegaan, loon van de hekelsters Fl. 2.00 per week.

Aardappelsiroop- en sagofabriek: 80 arbeiders, die alleen 's winters werken. Meest arbeiders, die zich van buiten in Gouda gevestigd hebben, dus weinig arbeidsverruiming.

Zeepziederij: 25 arbeiders, ruim loon.

2 Looierijen: weinig arbeiders.

1 loodwitfabriek en 14 blekerijen: Ongeveer 100 arbeiders, echter grotendeels vreemdelingen.

De belangrijkste takken van industrie, pijpmakerij en garenfabrie-

---

[1]) W. F. Büchner: Bijdrage tot de geneeskundige topographie en statistiek van Gouda. Gouda 1842.

[2]) Büchner l.c. Pag. 51 e.v.

ken, zijn dus sterk in betekenis gedaald. Uit de verdere beschrijving van Büchner blijkt beter hoe slecht de toestand in Gouda was. Gouda stond algemeen als een uiterst arme stad bekend. Büchner schrijft tenminste: „Dat het getal armen hier ter stede onevenredig groot is, behoeft, als genoeg bekend zijnde, geen breedsprakig betoog" [1]).

Aan bedeelden betaalde het Algemeen Armbestuur in 1840 Fl.11.800 uit, verdeeld over 760 huisgezinnen, omvattende 3710 personen of 26 % der bevolking!

Hierbij moet men dan rekening houden met het feit, dat vele armen nog uit andere bronnen geld ontvingen en dat Joden b.v. uiterst zelden iets van het Algemeen Armbestuur ontvingen. Het aantal bewoners, dat niet in eigen levensonderhoud kon voorzien, bedroeg waarschijnlijk 30 % of meer van de bevolking. De gelden, die men van het Armbestuur ontving, waren bij lange na niet voldoende. Er moet een tijd geweest zijn, waarin voor de bewoners van het platteland van Zuidholland de benaming Gouwenaar synoniem was met bedelaar.

Büchner zegt: „Deze (de bedeelden) zijn genoodzaakt niet alleen binnen de stad des winters van des morgens vroeg tot des avonds laat te bedelen, en gedurende het heele jaar des Vrijdags de straten hoopsgewijze te bedekken, maar ook den geheelen omtrek, tot op eenige uren afstands, aalmoezen vragende, af te loopen" [2]).

Ook met andere voorbeelden toont Büchner aan, welk een grote armoede in zijn tijd in Gouda heerste. Van de 591 overledenen in 1840 waren er 369, die niet alleen niets nalieten, maar wier bloedverwanten geen geld genoeg bezaten om een z.g. negatieve memorie van aangifte op zegel te bekostigen, wat volgens Büchner een duidelijk bewijs was, dat ze tot de allerbehoeftigsten behoorden [3]).

Bij het onderwijs vermeldt Büchner, dat van de 1591 schoolgaande kinderen in 1840 er 1231 op de armenschool of op de tussenschool gingen, waarvoor de ouders geen of zeer weinig schoolgeld betaalden [4]). Het grootste deel van de bevolking was te arm om

---

[1]) Büchner l.c. Pag. 77.
[2]) Büchner l.c. Pag. 79.
[3]) Büchner l.c. Pag. 87 e.v.
[4]) Büchner l.c. Pag. 70 e.v.

zich voldoende te voeden. Slechts voor 40 % der bevolking was brood het hoofdvoedsel, voor de overige 60 % aardappelen. Vlees werd door het grootste deel vrijwel niet gebruikt. Wat er door de armen nog gegeten werd was meest afkomstig van ziek vee. De hoeveelheid voedsel per hoofd van de bevolking was absoluut onvoldoende [1]).

Terwijl het sterftecijfer in het Rijk gedurende de periode 1830 tot 1840 25,6 ‰ bedroeg, was dit cijfer voor Gouda 40,8 ‰. In dezelfde periode werden te Gouda 5238 kinderen geboren, terwijl er 5287 mensen stierven. In 1840 was de verhouding van het aantal mannen tot het aantal vrouwen in het Rijk 100 : 104, terwijl voor Gouda deze verhouding 100 : 117 was. Volgens Büchner was dit verschil vooral te verklaren door de omstandigheid, dat vele Gouwenaars zich uit armoede als remplaçanten naar het leger of de vloot begaven [2]).

Deze hevige armoede te Gouda bleef niet tot de periode 1830 tot 1840 beperkt. In 1849 vatten enkele vooraanstaande Goudse burgers het plan op om in Gouda een Werkinrichting tot Wering van de Bedelarij te stichten. In het gedenkschrift ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van deze werkinrichting uitgegeven, wordt vermeld, welk een sterke behoefte in 1849 aan een dergelijke inrichting te Gouda bestond [3]). „Geen stad was er in ons vaderland, waar de bedelarij op grootere schaal werd gedreven, dan in Gouda; waar gebrek aan werk, vooral in den winter door den stilstand der fabrieken, zoozeer drukte". Op de eerste dag meldden zich reeds 119 mensen aan, welk aantal spoedig tot 448 steeg. Het drukste bezoek was er in Januari 1854. Gemiddeld waren er toen 647 personen in de werkinrichting. Het maximum bedroeg 936 personen of $^1/_{15}$ deel der gehele bevolking. Toch was de regeling voor arbeidsschuwen niet aantrekkelijk. Wie werken kon, moest werken, de uitbetaalde lonen waren zeer laag. Het werk dat verricht werd, was arbeid, waarvoor in het algemeen moeilijk arbeiders te vinden waren, omdat het weinig geld opbracht en zeer eentonig was. Het principe, waarvan men uitging, was, dat geen der opgenomenen in de ver-

---

[1]) Büchner l.c. Pag. 33—51.
[2]) Büchner l.c. Pag. 56 e.v.
[3]) W. J. Fortuyn Droogleever: Gedenkschrift van het 25-jarig bestaan der Werkinrichting tot wering der Bedelarij te Gouda, enz. Gouda 1875.

zoeking mocht komen om liever in de inrichting te blijven werken, wanneer hij daarbuiten werk kon vinden. Men kan in het algemeen dus wel aannemen, dat wie zich in de Inrichting liet opnemen, dit uit bittere nood deed.

Ook uit het verslag over het Armwezen in de Gemeenteverslagen blijkt duidelijk de wanhopige armoede van een zeer groot deel van de Goudse bevolking. In 1851 werden door de verschillende „administratiën van huiszittende armen" 4519 personen ondersteund, of ruim 33 % van de bevolking! In 1856 is de toestand iets verbeterd. 1350 mensen moesten geheel, 3099 gedeeltelijk onderhouden worden. Toch kon ruim 30 % van de bevolking nog steeds niet in eigen onderhoud voorzien.

Uit het bovenstaande blijkt wel duidelijk, dat de Goudse industrie, die zeer sterk de welvaart van de stad beheerste, sinds het midden van de 18e eeuw een voortdurende, hopeloze achteruitgang vertoont. Uit deze beschrijving van de toestand der arbeidersklasse in Gouda in deze periode is tevens wel duidelijk geworden, dat de factor, die hierboven genoemd werd voor de achteruitgang van de industrie in de 18e eeuw, n.l. de hoge loonstandaard, voor de tijd van 1840 niet meer gold. Veeleer moet hier rekening worden gehouden met de technische achterstand, die de Nederlandse industrie had t.o.v. van landen als Engeland en België.

De eenzijdige specialisatie van de Goudse industrie op producten, die steeds minder gebruikt werden, maakte opleving moeilijk. Pas later vond de zo noodzakelijke verjonging en aanpassing plaats.

Toen de enige werkelijk belangrijke tak van industrie, de pijpenindustrie, een snelle achteruitgang vertoonde. waarbij ze natuurlijk haar nevenindustrieën meesleepte, waren er, buiten de garen- en touwindustrie geen andere industrieën, die het arbeidersoverschot geheel of gedeeltelijk konden opvangen. Dat dit overschot belangrijk was, volgt al uit het verschil in aantal arbeiders in de aardewerkindustrie. In 1855 werkten volgens het Gemeenteverslag nog 946 arbeiders in de pijpenfabrieken en 147 in de pottenbakkerijen, samen dus 1093. Voor 1750 mogen we zeker een totaal van 3500 aannemen (de meeste bronnen vermelden voor dat jaar het onmogelijke totaal van 15000), dan is alleen in de aardewerkindustrie voor 2400 arbeiders minder werkgelegenheid. Nieuwere, grotere industriebedrijven zijn er in deze periode zeker niet in Gouda opgericht en

buiten de industrie zal de werkgelegenheid niet overvloedig geweest zijn. Het is dus geen wonder, dat Gouda tot in het midden van de 19e eeuw als één der allerarmste steden van Nederland beschouwd werd.

Omstreeks het jaar 1860 begint voor Gouda een betere tijd aan te breken. Er komen dan enkele grotere fabrieken, die meer werkgelegenheid bieden. De Kaarsenfabriek, die op bescheiden schaal reeds enige jaren in Gouda bestond, gaat in andere handen over en wordt aanzienlijk uitgebreid in 1860. Van het volgende jaar dateert de Machinale Garenspinnerij. Ook in andere bedrijfstakken komt enige opleving. Met het jaar 1860 betreedt de Goudse industrie een nieuwe weg.

Waar kunnen we gegevens voor de tweede helft van de 19e eeuw vinden? Behalve de gegevens, die enige onderzoekingen op bijzonder gebied, zoals op dat van de kinderarbeid en van het stoomwezen, opleverden, zijn de enige grote, algemene tellingen op industriegebied, die van 1857 [1]) en van 1871 [2]). De eerste is uiterst onvolledig en bovendien ontbreken de aantallen arbeiders in de industriebedrijven in het grootste deel der gemeenten o.a. in Gouda. De Statistiek van 1871 is wel wat vollediger, doch vermeldt voor de meeste bedrijven ook zeer weinig gegevens. Beide zijn voor ons doel dus onbruikbaar.

Everwijn [3]) geeft in zijn derde deel kaarten met vergelijkingsmateriaal uit een vroeger jaar, meestal 1858, geput uit de telling van 1857.

Deze gegevens zijn uiterst vaag, een vermelding van 50—500 arbeiders in een bepaalde industrie geeft al heel weinig houvast. Ook de juistheid van de cijfers is in een enkel geval aan twijfel onderhevig.

Op kaart XV, die de verdeling van de steen-, pannen-, aardewerk-, tegel-, enz. industrie in 1858 uitbeeldt, vinden we Gouda aangegeven met 50—100 arbeiders. Het Gemeenteverslag van 1855 geeft een aantal van 1093 arbeiders in de pijpenfabrieken en pottenbakkerijen

---

[1]) Staat van de Nederlandsche Fabrieken, enz. Uitgegeven door de Nederlandsche Maatschappij ter bevordering van Nijverheid. Haarlem 1859.

[2]) Statistiek van de Ambachts- en Fabrieksnijverheid in Nederland in 1871, enz. Uitgegeven door het Departement van Binnenlandsche Zaken, 's-Gravenhage. 1874.

[3]) Mr. J. C. A. Everwijn: Beschrijving van Handel en Nijverheid in Nederland. 's-Gravenhage 1912.

samen. Ook deze bron levert dus voor ons onderzoek weinig materiaal op.

Tenslotte blijven dan over de gemeenteverslagen, die sinds 1851 regelmatig verschenen zijn en waarin vrij regelmatig het aantal fabrieken en het aantal arbeiders is opgenomen, terwijl daarnaast ook de Verslagen van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, verschenen sinds 1869 en de industrieoverzichten, die gedurende een aantal jaren gepubliceerd zijn in het Tijdschrift van de Nederlandsche Maatschappij ter bevordering van de Nijverheid, te gebruiken waren. Hier is vooral gebruik gemaakt van de Gemeenteverslagen, die over de langste periode verschenen zijn en de uitgebreidste overzichten bevatten. Helaas zijn deze overzichten niet geheel volledig, vooral voor de minder belangrijke industrieën, terwijl sommige takken van industrie pas in latere jaren voor het eerst vermeld worden, hoewel vast staat, dat ze reeds eerder aanwezig waren.

Hieronder volgt nu eerst een tabel, die een overzicht geeft van de ontwikkeling van de Goudse industrie, wat het aantal arbeiders betreft tussen 1855 en 1881 aan de hand van deze gemeenteverslagen. Verschillende takken van industrie zijn tot groepen samengevat, terwijl een aantal minder belangrijke fabriekjes onder één hoofd, overige industrieën, zijn vermeld. (Zie tabel 2 op bladz. 26).

Bij het gebruik van deze tabel moet nog eens uitdrukkelijk vermeld worden, dat de gegevens, vooral die van de vroegere jaren, niet volledig zijn. Blekerijen worden pas voor 1871 vermeld, maar waren lang vóór 1855 ook reeds in Gouda gevestigd. Ook sigarenfabrieken bestonden reeds in 1855 en voor de boekdrukkerij geldt hoogstwaarschijnlijk hetzelfde.

Als we eerst de totaalcijfers even bekijken, dan blijkt de Goudse industrie na 1855 eerst een zeer krachtige ontwikkeling te hebben beleefd. Het aantal arbeiders neemt in de periode tot 1871 zeer sterk toe. Na 1871 treedt echter een bijna even krachtige achteruitgang in, het totaal aantal arbeiders in 1881 is slechts ruim 100 groter dan in 1855.

Voor een verklaring van deze merkwaardige ontwikkeling moeten we de cijfers voor de verschillende takken van industrie nader bekijken.

De twee oude hoofdindustrieën van Gouda waren, zoals hiervoor reeds gezegd is, de aardewerkindustrie en de touw- en garennijver-

Tabel 2.

Soort der industrie.	Aantal arbeiders in:			
	1855	1866	1871	1881
Aardewerk (Pijpen en potten)	1093	1180	1095	589
Kleingarenfabrieken	866	700	589	350
Machinale garenspinnerij	—	137	131	108
Stearinekaarsenfabriek	40	238	389	489
Blekerijen	—	—	170	347[1]
Sigaren- en tabakfabrieken	—	120	215	146
Zeepfabriek	10	17	17	21
Aardappelmeel-, siroop- en sagofabriek	15	24	12	26
Loodwitfabriek	11	15	13	13
Houtbewerking	6	5	17	52
Bindrottingwasserij	52	45	26	15
Metaalnijverheid en scheepsbouw	31	61	46	56
Kaarsenpittenfabriek	—	—	49	12
Boekdrukkerij	—	—	—	54
Overige industrieën.	100	81	93	56
Totaal	2224	2623	2862	2334

heid. In 1855 is dit nog zeer duidelijk het geval. Deze beide industrieën gaven 1959 arbeiders werk op een totaal van 2224. Tot 1866 vertoont de aardewerkindustrie zelfs nog vooruitgang, terwijl de garen- en touwindustrie zich, dank zij de oprichting van de Machinale Garenspinnerij, voorlopig vrijwel kan handhaven. Daarnaast zijn echter andere industrieën opgekomen of vooruitgegaan, n.l. de kaarsen- en de sigarenindustrie en enkele kleinere. Aan deze omstandigheid is dan ook de krachtige toeneming van het aantal arbeiders te danken.

In 1871 is de achteruitgang bij de aardewerk- en de touw- en garenindustrie begonnen. In deze beide industrieën werken in dat

[1]) Hierbij zijn gerekend 166 arbeiders, die apart onder kleine bedrijven vermeld worden. Waarschijnlijk zijn dit wasvrouwen, die alleen werken en strijkerijen. Het aantal is in alle geval te hoog.

jaar 200 arbeiders minder dan 5 jaren tevoren. Desondanks is het totaal aantal arbeiders met 239 gestegen. Deze toeneming is te danken aan de verdere ontwikkeling van de kaarsen- en de sigarenfabrieken en de eerste vermelding van de blekerijen, terwijl ook de fabriek voor kaarsenpitten in 1871 een 50-tal arbeiders werk gaf.

De ontwikkeling van deze nieuwe industrieën juist in deze periode was voor Gouda van de allergrootste betekenis. Aan de producten van de beide oudere takken van industrie, waarmee Gouda's wel en wee steeds zo nauw verbonden was geweest, bestond geen behoefte meer, althans niet op de schaal en in de vorm zoals deze industrieën ze afleverden. Een sterke achteruitgang was onvermijdelijk en toenemende werkloosheid en armoede in het toch al zo arme Gouda zou het noodlottig gevolg geweest zijn. Dit is voorkomen, althans gedeeltelijk, door de opkomst van enige nieuwe industrieën, die hier gevestigd werden en waarbij, behalve van Gouda's gunstige ligging, ook van het grote aanbod van arbeidskrachten, veroorzaakt door de bovenbeschreven achteruitgang, geprofiteerd werd.

Toch zette in 1871 een afneming van het totaal aantal arbeiders in. Deze achteruitgang kwam vrijwel geheel voor rekening van de oudere industrieën, die in 1881 samen nog slechts 1047 arbeiders telden of 768 minder dan in 1871. Hierbij kwam nog een aanzienlijke achteruitgang in de sigarenindustrie, die over het algemeen in Gouda een erg wisselvallig bestaan geleid heeft en een daling bij de fabriek van kaarsenpitten. De sterke groei bij de kaarsenfabriek en de blekerijen kon dit grote verlies niet goed maken.

De betekenis van de grote veranderingen, die de Goudse industrie in de 26 jaren tussen 1855 en 1881 heeft ondergaan, komt duidelijk uit in de volgende cijfers:

In 1855 is ruim 88 % van het totaal aantal industriearbeiders in de aardewerk- en de touw- en garenindustrie werkzaam. In 1881 bedraagt dit percentage nog slechts bijna 45 %, ofschoon het totaal aantal arbeiders is gestegen. De kaarsenindustrie heeft de garennijverheid van de tweede plaats verdreven, zij is na 1881 na de aardewerkindustrie de belangrijkste. De industrie van Gouda heeft in deze korte periode een totaal ander karakter gekregen, zij is veelzijdiger geworden. Juist hierdoor wordt een krachtiger ontwikkeling mogelijk.

Ook in ander opzicht heeft de Goudse industrie een grote veran-

dering ondergaan in de jaren tussen 1855 en 1881. Steeds meer is het bedrijf gemoderniseerd en is men gebruik gaan maken van stoomwerktuigen. In de onderstaande tabel is het aantal stoomwerktuigen in de fabrieken te Gouda in verschillende jaren vermeld. De gegevens voor 1855, 1860, 1866, 1871 en 1881 zijn aan de gemeenteverslagen ontleend, die van 1877 aan een bijzonder onderzoek naar het gebruik van stoomwerktuigen [1]).

Tabel 3.

Het gebruik van stoomwerktuigen in de Goudse industrie.		
Jaar	Totaal aantal stoomwerktuigen.	Aantal fabrieken met stoomwerktuigen.
1855	3	3
1860	6	6
1866	13	13
1871	22	17
1877	42	36
1881	61	49

Het aantal stoomwerktuigen vertoont dus een regelmatige toeneming, die vooral in de periode 1871 tot 1881 sterk is geweest. Bij de aardewerk- en de touw- en garenindustrie is het aantal stoomwerktuigen gering, respectievelijk 4 en 1 fabriek zijn er van voorzien. Daarentegen hebben alle andere fabrieken in Gouda, op een drietal na, stoomwerktuigen.

Welke veranderingen heeft de bedrijfsgrootte ondergaan?

In 1855 overheerste nog sterk het kleinbedrijf, maar dit is sindsdien veranderd. Bij de industrieën, waarvan vele bedrijven in Gouda bestonden, worden in de oudere gemeenteverslagen alleen het aantal fabrieken en het totaal aantal arbeiders genoemd. We kunnen dus alleen de gemiddelde bedrijfsgrootte aangeven en niet de fabrieken in groepen naar het aantal arbeiders indelen. In onderstaande tabel worden daarom voor de jaren 1855, 1871 en 1881 de volgende ge-

[1]) Toepassing van het stoomwezen op de Nijverheid. Bijdragen tot de algemeene Statistiek van Nederland. Jaargang 1877. Aflevering V. 1e, 2e en 3e gedeelte. Den Haag 1878.

gevens opgenomen: totaal aantal arbeiders, totaal aantal bedrijven, gemiddeld aantal arbeiders per bedrijf in de aardewerkindustrie, de garen- en touwfabrieken en de blekerijen en tenslotte de andere bedrijven voorzover deze 10 of meer arbeiders hebben, verdeeld naar de bedrijfsgrootte.

Tabel 4.

	1855	1871	1881
Totaal aantal arbeiders.	2224	2862	2334
Totaal aantal fabrieken.	144	135	122
Gemiddeld aantal arbeiders per bedrijf in de aardewerkindustrie.	±15	±25	±65
Idem in de garenindustrie.	±25	±23	±48
Idem in de blekerijen.	—	± 9	± 9
Aantal andere fabrieken met 10—20 arb.	3	5	5
Idem met 20—50 arbeiders.	3	5	6
Idem met meer dan 50 arbeiders.	1	2	2

In het algemeen is de bedrijfsgrootte dus aanmerkelijk gegroeid in de verschillende bedrijfstakken.

We hebben de ontwikkeling van de industrie tot 1881 aan de hand van de gemeenteverslagen behandeld.

Welke gegevens hebben we nu voor de volgende jaren? De gemeenteverslagen bevatten tot 1924 gegevens over de industrie met aantallen arbeiders. Daarnaast kunnen we voor de jaren 1889 en 1899 de Beroepstellingen raadplegen. Zoals reeds vermeld, is de Beroepstelling van 1909 in dit geval niet te gebruiken, daar voor de gemeenten alleen de gegevens van de belangrijkste takken van industrie vermeld worden. De gemeenteverslagen zijn verre van volledig, zodat we, waar mogelijk, de Beroepstellingen zullen gebruiken. De gegevens hiervan zijn echter niet met die uit de gemeenteverslagen te vergelijken, daar de laatste bedrijfstellingen zijn. Bovendien wordt b.v. een timmerman, die in de Kaarsenfabriek werkt en in de Beroepstelling als timmerman genoteerd staat, in een Bedrijfstelling als arbeider aan de Kaarsenfabriek aangemerkt.

Hieronder zal nu eerst de ontwikkeling aan de hand van de

Beroepstellingen van 1889 en 1899 behandeld worden. Daarna wordt de toestand tot ± 1920 toegelicht, waarvoor de gemeenteverslagen als bron dienst doen en tenslotte geeft de Bedrijfstelling een inzicht in de huidige toestand van de industrie.

Waar in de indeling der verschillende beroepen over de beroepsklasse en in de volgorde in de Beroepstelling van 1889 verschillen met die van 1899 voorkwamen, is de indeling en de volgorde van die van 1899 gebruikt. Bij verschillende beroepsklassen zijn de belangrijkste beroepsgroepen afzonderlijk vermeld. (Zie tabel 5 op bladz. 31).

Het aantal arbeiders in de z.g. industrieklassen vertoont in de periode 1889—1899 dus een toeneming van ruim 300 arbeiders. Aanmerkelijke groei vinden we in de klassen: Chemische industrie, Kleding en Reiniging, Voedings- en genotmiddelen, Bouwbedrijven en Metaalnijverheid. Onder de beide laatstgenoemde beroepsklassen komen vele beroepen voor, die we niet tot de industrie in de meest beperkte zin kunnen rekenen. Belangrijke beroepsgroepen komen in deze klassen niet voor, uitgezonderd de fabricage van stoom- en andere werktuigen, die een geringe toeneming vertoont. Belangrijk is de groei van het aantal arbeiders in de kaarsenfabricage, waar een aanwas van 120 is te constateren. In dezelfde klasse geeft ook de bereiding van zeep een geringe toeneming te zien. In Klasse VII, Kleding en Reiniging, komt de toeneming vooral aan de reinigingsberoepen ten goede, betreft dus hoofdzakelijk de arbeiders in de blekerijen. Tenslotte de toeneming in de Klasse Voedings- en genotmiddelen, die tot stand komt in de stroopfabricage, sigarenfabricage en bakkerijen.

Tegenover deze toeneming staat achteruitgang in andere beroepsklassen en wel bij de houtbewerking, aardewerkindustrie en textielnijverheid. Voor de houtbewerking, waar de afneming trouwens vrij gering is, kan ik geen oorzaak aangeven. Misschien moeten we denken aan wegtrekken van arbeiders naar Waddingsveen, waar zich in de laatste jaren van de 19e eeuw een meubelindustrie begon te ontwikkelen. De achteruitgang in de aardewerkindustrie zette zich voort en kwam vooral op rekening van de pijpenindustrie. Een hoopvol teken was echter reeds de opkomst van plateelbakkerij en fabricage van fijn aardewerk. Hierdoor werd de kiem gelegd voor een nieuwe opbloei in de aardewerkindustrie. Ook de textielnijverheid,

Tabel 5.

1889	1899
Klasse I. Fabricage van aardewerk, glas, kalk en stenen.	
Totaal 443 arbeiders. Hiervan: 1. Fabricage van aardewerk 143. 2. Fabricage v. tabakspijpen 294.	Totaal 361 arbeiders. Hiervan: 1a. Fabricage van grof aardewerk 111 1b. Fabricage van fijn aardewerk 9 1c. Platteelbakkerij 18 2. Fabricage v. tabakspijpen 215
Klasse III. Boek- en steendrukkerij, fotografie.	
Totaal 72 arbeiders.	Totaal 116 arbeiders.
Klasse IV. Bouwbedrijven.	
Totaal 621 arbeiders:	Totaal 680 arbeiders.
Klasse V. Chemische Nijverheid.	
Totaal 486 arbeiders: Hiervan: Fabricage van kaarsen 418 Fabricage van zeep 12	Totaal 593 arbeiders. Hiervan: Fabricage van kaarsen 563 Fabricage van zeep 22
Klasse VI. Hout-, kurk- en strobewerking.	
Totaal 236 arbeiders.	Totaal 200 arbeiders.
Klasse VII. Kleding en Reiniging.	
Totaal 646 arbeiders. Hiervan: Reiniging 300.	Totaal 695 arbeiders. Hiervan: Reiniging 340.
Klasse IX. Leder, wasdoek, caoutchouc.	
Totaal 153 arbeiders.	Totaal 152 arbeiders.
Klasse XI—XIII. Metaalnijverheid, scheeps- en rijtuigbouw.	
Totaal 338 arbeiders. Hiervan: Fabricage van stoom- en andere werktuigen 39.	Totaal 418 arbeiders. Hiervan: Fabricage van stoom- en andere werktuigen 51.
Klasse XIV. Papier.	
Totaal 11 arbeiders.	Totaal 40 arbeiders.
Klasse XV. Textielnijverheid.	
Totaal 442 arbeiders. Hiervan: Fabricage van touw en garen 394.	Totaal 367 arbeiders. Hiervan: Fabricage van touw en garen 358.
Klasse XVI. Fabricage van gas en electriciteit.	
Totaal 14 arbeiders.	Totaal 32 arbeiders.
Klasse XVII. Bereiding van voedings- en genotmiddelen.	
Totaal 624 arbeiders. Hiervan: Fabricage van stroop 17 Bakkerijen 219 Fabricage van sigaren 185	Totaal 734 arbeiders. Hiervan: Fabricage van stroop 35 Bakkerijen 311 Fabricage van sigaren 219
Overige klassen.	
Totaal 2 arbeiders.	Totaal 4 arbeiders.
Totaal generaal Klasse I—XVII.	
4088 arbeiders.	4394 arbeiders.

die in Gouda, practisch gesproken, zich beperkte tot de fabricage van touw en garen, ging verder achteruit.

De algemene ontwikkeling is dus nog dezelfde als in de vorige periode: verdere achteruitgang van Gouda's oude industrieën, krachtige vooruitgang van de nieuwere: kaarsenfabricage, blekerijen, sigarenindustrie en enkele andere takken van nijverheid.

Voor de jaren tussen 1899 en 1930 hebben we, behalve over de gemeenteverslagen, nog de beschikking over een telling van 1912 [1]). Deze telling omvat echter alleen de bedrijven met een krachtwerktuig of met minstens 10 arbeiders. Bovendien worden in deze telling veelal meerdere gemeenten tot één groep verenigd. De gegevens hieruit zijn dus evenmin als die van de Beroepstelling van 1909 geheel te gebruiken.

Volledigheidshalve volgt hieronder de opsomming van die bedrijven, waarvoor Gouda afzonderlijk genoemd wordt.

8 aardewerk-, porcelein-, plateel-, terracotta- en pottenbakkerijen met	150 arbeiders.
1 glazuurmakerij met	2 arbeiders.
6 stenen pijpenfabrieken met	194 arbeiders.
8 boekdrukkerijen, al of niet verbonden met binderijen	166 arbeiders.
1 kaarsenfabriek met	561 arbeiders.
17 wasserijen en blekerijen met	316 arbeiders.
5 touwslagerijen, baanderijen en vistuigmakerijen	227 arbeiders.
1 gasfabriek met	40 arbeiders.
14 sigarenfabrieken al of niet verbonden met tabakskerverijen met	407 arbeiders.
3 fabrieken van suikerwerken met	164 arbeiders.

Vollediger gegevens leveren de gemeenteverslagen. Hieronder zijn de gegevens overgenomen voor 1910 en 1920, terwijl ook die van 1915, die een beeld geven van de invloed van de wereldoorlog op de Goudse industrie, opgenomen zijn. (Tabel 6).

Vergeleken met de gegevens van het gemeenteverslag van 1881 vertoont het totaal aantal arbeiders in 1910 weer een flinke stijging voor de in de gemeenteverslagen opgenomen bedrijven. In de

[1]) Fabrieken en Werkplaatsen, vallende onder de Veiligheidswet. Samengesteld uit het Centrale Kaartregister der Arbeidsinspectie in 1912. Uitgave van de Directie van de Arbeid. 's-Gravenhage 1912.

Tabel 6.

Aard der fabrieken.	Aantal arbeiders in:		
	1910	1915	1920
Aardewerk	330	476	548
Garen, touw en netten	261	393	397
Stearinekaarsen	547	556	395
Blekerijen	256	317	356
Sigaren en tabak	260	480	12
Houtbewerking	233	256	270
Metaalbewerking en scheepsbouw	153	193	194
Drukkerijen	133	191	210
Zeep	30	61	75
Drups, chocolade en suikerwerken	24	105	117
Papierwaren	92	96	61
Stroop, aardappelmeel en sago	24	29	17
Overige industrieën	269	304	345
Totaal	2612	3457	2997

oorlogsjaren valt over de gehele linie een grote toeneming waar te nemen, welke o.a. zeer sterk in de sigarenindustrie tot uiting komt, waar het aantal arbeiders met 220 stijgt. In 1920 blijkt het totaal aantal arbeiders weer met 460 gedaald te zijn. Deze daling komt vrijwel uitsluitend voor rekening van de kaarsenfabricage en de sigarenindustrie. De kaarsenfabricage vertoont een geweldige inzinking. Nadat het aantal arbeiders in 1919 tot 602 gestegen was, verminderde het in één jaar met 207. De afneming van het aantal sigarenmakers wordt door bovenstaande cijfers wel wat al te scherp weergegeven. Na 1918 trad weliswaar plotseling een zeer sterke achteruitgang in deze bedrijfstak in, waardoor een grote werkloosheid in die branche ontstond, doch de cijfers van de gemeenteverslagen lijken mij in dit opzicht niet geheel betrouwbaar. Het aantal werkzame arbeiders was wellicht zo onregelmatig, dat het moeilijk was een gemiddeld aantal op te geven. Naar mij uit inlichtingen bleek, mag het aantal sigarenmakers, in 1920 gemiddeld op enkele honder-

den gesteld worden. Hierdoor is ook de achteruitgang van het totaal aantal arbeiders minder sterk geworden.

Verder vertonen alle bedrijfsgroepen, uitgezonderd enkele kleinere, een regelmatige groei, die ook na 1915 niet geheel ophoudt. Steeds meer begint Gouda's industrie een grotere veelzijdigheid te vertonen. Hout- en metaalbewerking, drukkerij, zeep- en suikerwerkfabrieken beginnen, naast de grote industrieën, een belangrijke plaats in te nemen. Ook bij de groep „overige industrieën", die een aantal kleinere, uiteenloopende bedrijven verenigt, neemt het aantal arbeiders toe.

Van zeer grote betekenis is de groei in de beide oudere takken van industrie, de aardewerk- en touw- en garenindustrie. Vooral de aardewerkindustrie vertoont in deze periode weer een zeer belangrijke toeneming. Hieronder zal, bij de bespreking van deze industrieën, over de oorzaak van deze toeneming uitvoeriger gesproken worden. In het algemeen kunnen we zeggen, dat deze periode voor haast alle bedrijven gunstig is geweest.

Zo zijn we tenslotte gekomen aan de jongste periode. Onze aangewezen bron is de Bedrijfstelling van 1930. Hieronder volgt nu een overzicht, samengesteld uit de gegevens van deze telling. (Zie tabel 7 op bladz. 35).

Zoals hierboven reeds werd uiteengezet, worden in de Beroepstelling zeer vele beroepen onder de z.g. industrieklassen samengevat, die men in het algemeen niet onder de industrieberoepen rekent. Hetzelfde is het geval met vele bedrijven in de Bedrijfstelling. Hier zal in het algemeen alleen de industrie in meer beperkte zin besproken worden. Vergelijking met vroegere gegevens kan alleen met grote voorzichtigheid geschieden. De gegevens van 1889 en 1899 zijn aan Beroepstellingen ontleend en staan dus, zoals al werd uiteengezet, op andere grondslag. Bovendien is het tijdsverloop van 31 jaren, sinds 1899, te lang om een regelmatig overzicht over de ontwikkeling te veroorloven. De gemeenteverslagen zijn onvolledig en bevatten vooral de meer belangrijke takken van industrie, waarvoor dus wel enig vergelijkingsmateriaal aanwezig is.

In Bedrijfsklasse I, d.i. Aardewerk, glas kalk en stenen, vinden we 643 arbeiders van het totaal van 714 in de grof- en fijnaardewerkfabrieken. De duidelijke verbetering, die na 1910 in deze industrie inzette, heeft dus voortgang gevonden [1]).

---

[1]) Zie bladz. 52.

Tabel 7.

Bedrijfsklassen	Aantal arb. per bedr. kl.	Soort en aantal der belangrijkste bedrijven met het aantal arbeiders.		
I. Aardewerk, glas, kalk en stenen.	714	6	grof aardewerkfabrieken	82
		15	fijn aardewerk enz. fabrieken	561
		1	fabriek v. vuurvaste stenen	23
III Grafische bedrijven, Fotografie.	223	18	boek-, handels- en courantendrukkerijen.	205
IV. Bouw- en aanverwante bedrijven.	1014			
V. Chemische Nijverheid.	696	1	Kaarsen- en waxinefabriek	547
		3	Zeepfabrieken	94
VI. Hout, kurk, stro.	509	2	Houtzagerijen en schaverijen.	44
		3	Timmerfabrieken	67
		1	Kistenfabriek	25
		34	Meubelfabrieken	321
VII. Kleding en Reiniging.	1013	3	Confectiefabrieken	117
		6	Onderkleding- en huishoudgoederenfabrieken	125
		23	Was- en strijkinrichtingen	520
VIII. Kunstnijverheid.	1			
IX. Leder, wasdoek, rubber.	107			
XI—XIII. Metaalnijverheid, scheeps- en rijtuigbouw.	460	4	Blikwarenfabrieken	49
		1	Machinefabriek	42
XIV. Papier.	100	2	Papierwarenfabrieken	98
XV. Textielnijverheid.	422	12	Touwslagerijen en garenspinnerijen	310
		1	Nettenfabriek	112
XVI. Gas en electriciteit.	118			
XVII. Voedings- en genotmiddelen.	1068	49	Broodbakkerijen en -fabrieken	208
		18	Banketbakkerijen	85
		9	Biscuit- en koekfabrieken	90
		2	Glucose- en stroopfabrieken	47
		16	Suikerwerkfabrieken	256
		54	Sigarenfabrieken en -makerijen.	266
Totaal Klasse I—XVII.	6435			

Verder vinden we in Gouda nog een fabriek van vuurvaste stenen, één van de vier van dit soort fabrieken, die in Nederland bestonden in 1930.

In Klasse III, Grafische bedrijven en Fotografie, waren 223 arbeiders werkzaam, waarvan 205 in 18 drukkerijen. Dit waren over het algemeen zeer kleine bedrijven. Eén telde 80 arbeiders. Vergeleken met 1910 vertonen de drukkerijen enige achteruitgang.

Klasse IV, Bouw- en aanverwante bedrijven, omvat voor een groot deel bedrijven, die we niet geheel tot de industriebedrijven rekenen. Hier moet echter gewezen worden op het grote aantal arbeiders, dat in de bouwbedrijven werkzaam was. Dit aantal bedroeg n.l. 15,8 % van het totale aantal arbeiders werkzaam in de bedrijfsklassen I—XVII, terwijl dit percentage voor de steden met 20.000—50.000 inwoners, waartoe Gouda behoort, slechts 11,6 % was. Vooral het aantal arbeiders bij grond- en waterbouwkundige bedrijven, waarvan er 11 te Gouda gevestigd waren, was hoog, n.l. 422. Hieronder waren 4 bedrijven met meer dan 50 arbeiders, die samen 383 arbeiders in dienst hadden. Behalve aan de werken noodig voor de uitbreiding van Gouda, is dit grote aantal wellicht ook toe te schrijven aan de goede naam, die vele inwoners van de Krimpenerwaard als grondwerkers hadden. Enkelen hebben zich als kleine bazen in Gouda gevestigd en deze trokken weer andere Krimpenerwaarders als arbeiders naar Gouda.

Ook Klasse V, de Chemische Nijverheid, telt een groot aantal arbeiders, grotendeels over 2 fabrieken verdeeld: de kaarsenfabriek en een zeepfabriek. De eerste had zich in 1930 weer vrijwel geheel van de na-oorlogse inzinking hersteld. De zeepindustrie is in Gouda reeds zeer oud, maar had zich vóór de Wereldoorlog nooit sterk kunnen ontwikkelen. Tussen 1910 en 1915 verdubbelde het aantal arbeiders; sindsdien bleef de groei aanhouden. Van de 3 zeepfabrieken is een onderneming met 87 arbeiders de belangrijkste.

Na de Wereldoorlog is in Klasse VI, Hout, kurk, stro, naast de houtzagerijen en de timmer- en kistenfabrieken, de meubelindustrie opgekomen. De Bedrijfstelling vermeldt over het algemeen zeer kleine bedrijfjes. Er zijn er slechts 2 met meer dan 50 arbeiders. De meubelindustrie van Waddingsveen heeft hier zijn invloed doen gelden. Enkele Goudse meubelfabrikanten zijn uit die plaats afkomstig.

In Klasse VII, Kleding en Reiniging, zijn de was- en strijkinrichtingen de belangrijkste groep, die meer dan 520 arbeiders omvat en dus sinds 1920 weer een aanzienlijke vooruitgang laat zien.

In Klasse XI—XIII, Metaalnijverheid, scheeps- en rijtuigbouw, vonden 460 arbeiders werk. We treffen hier veel handwerk aan. De scheepsbouw is uit Gouda vrijwel verdwenen. De bedrijfstelling vermeldt nog slechts 2 werven met 3 arbeiders [1]).

Van enige betekenis waren hier alleen de machinefabriek met 42 arbeiders en de 4 blikwarenfabrieken met 49 arbeiders. De metaalindustrie betekent voor Gouda zeer weinig.

Een merkwaardige specialisatie treffen we aan in Klasse XV, de Textielindustrie. Geen enkele arbeider vindt werk in één van de meer voorkomende bedrijfstakken, zoals weverijen, enz. Alle 422 arbeiders werkten in de garenspinnerijen en in de nettenfabriek. Bij de eersten treft men 2 bedrijven aan van vrij aanzienlijke omvang en wel met resp. 207 en 64 arbeiders, de andere 10 waren zeer klein, gedeeltelijk éénmansbedrijven. De nettenfabriek had in 1930 nog 112 arbeiders in dienst. Ook deze industrieën worden hierna uitvoeriger behandeld [2]).

Tenslotte komen we aan de Klasse, die het grootste arbeidersaantal omvat, n.l. die der voedings- en genotmiddelen met totaal 1068 arbeiders. Bij de eerste belangrijke groepen, brood- en banketbakkerijen, met samen 293 arbeiders, moet men rekening houden met het feit, dat het hier ook bedrijven betreft, die verbonden zijn met een winkel, waarin een gedeelte van het personeel werkt [3]). Daarnaast zijn de biscuit- en koekfabrieken van betekenis met 90 arbeiders. Hierbij waren slechts 2 bedrijven met een omvang van enige betekenis. Van belang waren ook de beide glucose- en stroopfabrieken met tezamen 47 arbeiders, of 16 % van het aantal arbeiders, dat in Nederland in deze industrie werkzaam is. Bij de 16 suikerwerkfabrieken met 256 arbeiders. was er één van aanzienlijke omvang, n.l. met 124 arbeiders. In vergelijking met andere steden was deze industrie van grote betekenis. In Rotterdam, Amsterdam en Den Haag telden deze bedrijven resp. 691, 625 en 254 arbeiders. Tenslotte

---

[1]) De scheepstimmerwerven worden in de gemeenteverslagen zeer onregelmatig vermeld. In 1865 werkten in deze bedrijven 20 arbeiders.

[2]) Zie bladz. 69.

[3]) Van deze bedrijven telden er 7 meer dan 10 arb.

moet nog de sigarenindustrie genoemd worden. In 1930 telde men 54 fabrieken met samen 266 arbeiders. Hiervan was er één fabriek met 118 arbeiders, 1 met 15, 5 met 6—10 arbeiders, 23 met 2—5 arbeiders en 24 met 1 man. Deze eigenaardige versnippering, die sinds 1930 nog sterk is toegenomen zal hieronder nader besproken worden [1]).

In deze korte bespreking is reeds naar voren gekomen, hoe sterk, vooral in sommige bedrijfstakken, het kleinbedrijf nog overheerst. Duidelijker blijkt dit nog uit onderstaande tabel, waarin alle bedrijven van de klasse I—XVII zijn opgenomen, die in de Bedrijfstelling voorkomen, verdeeld in groepen naar het aantal arbeiders:

Tabel 8.

Bedrijfsklasse.	Aantal bedrijven met:							Totaal
	1 arb.	2-5 arb.	6-10 arb.	11-50 arb.	51-200 arb.	201-500 arb.	Meer dan 500	
Klasse I	3	6	3	8	3	1	0	24
Klasse III	4	16	0	4	1	0	0	25
Klasse IV	66	89	17	12	4	0	0	188
Klasse V	0	4	3	2	1	0	1	11
Klasse VI	20	23	4	11	2	0	0	60
Klasse VII	47	64	10	12	4	0	0	137
Klasse VIII	1	0	0	0	0	0	0	1
Klasse IX	57	19	1	0	0	0	0	77
Klasse XI—XIII	43	58	10	8	1	0	0	120
Klasse XIV	2	0	0	1	1	0	0	4
Klasse XV	3	5	1	1	2	1	0	13
Klasse XVI	0	0	0	0	2	0	0	2
Klasse XVII	45	66	26	21	2	0	0	160
Totaal	291	350	75	80	23	2	1	822

78 % van het aantal bedrijven in Gouda had dus minder dan 6 arbeiders.

Nu wordt dit aantal natuurlijk zeer sterk beïnvloed door de niet-industriebedrijven, die in deze bedrijfsklassen zijn ondergebracht en

[1]) Zie bladz. 96.

die juist in het algemeen tot de zeer kleine bedrijven behoren. Halen we deze niet-industriebedrijven uit de opsomming, dan krijgen we voor alle bedrijfsklassen samen, het volgende beeld:

Tabel 9.

Aantal bedrijven met:							
1 arb.	1–5 arb.	6–10 arb.	11–50 arb.	51–200 arb.	201–500 arb.	meer dan 500	totaal
88	129	42	62	18	2	1	342

Ook hier blijft het percentage bedrijven met minder dan 6 arbeiders nog zeer groot, n.l. ruim 63 % Slechts 21 zuivere industriebedrijven telden meer dan 50 arbeiders, terwijl slechts 3 boven de 200 arbeiders uitkwamen. Het kleinbedrijf overheerst het sterkst in Klasse IV, de Bouwbedrijven, Klasse XVII, de voedings- en genotmiddelen, Klasse IX, lederindustrie en bij de metaalnijverheid [1]).

Een vrij hoog gemiddeld arbeidersaantal vinden we in de aardewerkindustrie, de chemische nijverheid en de papiernijverheid.

Een tweede opvallende trek in de Goudse nijverheid is haar veelzijdigheid. Bij aandachtige beschouwing van tabel 8 blijkt, dat er geen sprake meer is van eenzijdige oriëntatie. Op enkele uitzonderingen na omvatten alle klassen een flink aantal arbeiders. Niet langer heeft Gouda één of twee belangrijke takken van industrie, waarvan de welvaart geheel afhankelijk is. De chemische nijverheid, kleding en reiniging, de bereiding van voedings- en genotmiddelen zijn even belangrijk of belangrijker geworden. De verwerking van hout en metaal neemt een voorname plaats in. Daarnaast zijn de bedrijven, die vroeger een sleutelpositie innamen, na een lange periode van inzinking, in moderner vorm opnieuw opgekomen.

Zo heeft de Goudse industrie zich in de 20e eeuw ontwikkeld tot een veelvertakt bedrijf met overheersende kleinindustrie.

---

[1]) Zie tabel 7.

HOOFDSTUK IIa.

DE AARDEWERKINDUSTRIE.

Het vervaardigen van allerlei vaatwerk uit al of niet gezuiverde en gemengde kleisoorten, is wellicht het oudste en meest verbreide bedrijf ter wereld. Uit de oorspronkelijk vrij ruwe voorwerpen hebben zich, in het ene gebied meer, in het andere minder, de fraaie ceramische producten ontwikkeld, die wij b.v. uit de Oudheid kennen. We moeten echter vooral niet denken, dat wij hier met siervoorwerpen te doen hebben. De Griekse pottenbakker vervaardigde gebruiksvoorwerpen, maar zijn kunstzin drong hem tot het vervaardigen van fraaie voorwerpen. We mogen hier dus niet spreken van ceramische kunst, naast het vervaardigen van grovere gebruiksvoorwerpen, er bestond één vorm van pottenbakkerij.

Gedeeltelijk geldt dit ook voor de aardewerkfabricage in ons land. De beroemde Delftse plateelbakkerij, die in het einde van de 17e eeuw haar hoogtepunt bereikte, vervaardigde voor een groot deel ook kunstzinnig versierde gebruiksvoorwerpen en hetzelfde geldt in zekere mate voor de oud-Nederlandse porseleinindustrie, die een kortstondige bloeiperiode beleefde in de tweede helft der 18e eeuw. Het is echter moeilijk voor die tijd een duidelijke scheiding te maken tussen kunstzinnige gebruiksvoorwerpen en zuivere kunstvoorwerpen.

Pas in de tweede helft van de 19e eeuw komt een duidelijke splitsing in het vervaardigen van grove gebruiksvoorwerpen en sierproducten duidelijk uit. De industrie krijgt een dubbele functie. Ook in Gouda is dit duidelijk te bespeuren.

Zowel uit de bestemming als uit de aard en vervaardigingswijze der producten blijkt het gecompliceerde karakter van de aardewerkindustrie. Steeds was de afzet in het binnenland van betekenis naast de export, steeds produceerde men voor de verschillende lagen der bevolking. Een bijzondere plaats nam in Gouda de vervaardiging van tabakspijpen in, die sinds het midden van de 17e eeuw van grote betekenis is geweest.

Zo levert de Goudse aardewerkindustrie dan ook zeer uiteenlopende producten. Naast grovere voorwerpen, zoals bloempotten, vaatwerk, testen en gewone aarden tabakspijpen, worden fijnere producten vervaardigd, zoals kunstaardewerk en plateel.

De samenvatting van al deze producten tot aardewerk is verklaarbaar, als men uitsluitend rekening houdt met de gemeenschappelijke grondstof, ofschoon ook hierin wel verscheidenheid bestaat. Daar echter zowel in de vervaardiging als in de betekenis, die verschillende van de genoemde producten in de loop der tijden voor Gouda gehad hebben, grote verschillen bestaan, lijkt het mij juist, eerst een beschrijving te geven van wat men onder al deze producten moet verstaan.

Grof aardewerk (bloempotten, stenen potten en pannen, testen, maar ook eenvoudig versieringsmateriaal, zoals grove groene vaasjes) wordt met de hand gedraaid of gevormd uit gewone klei, voorzien van een loodertsglazuur en één keer gebakken in een open vlam bij een temperatuur van 970°. De grondstof voor dit grove aardewerk is afkomstig uit de omtrek, o.a. uit Alphen aan de Rijn.

Plateel en kunstaardewerk (fijn aardewerk) wordt gebakken uit een mengsel van verschillende, meest buitenlandse, kleisoorten met bijvoeging van kwarts en krijt. Deze bijmenging is noodzakelijk voor een juiste chemische samenstelling van het kleimengsel. De samenstelling doet een witbrandende scherf ontstaan. Dit aardewerk wordt eerst gebrand (biscuit), daarna geglazuurd met doorschijnend of matglazuur, kunstglazuur of glazuur, dat beschilderd kan worden (voor plateel), vervolgens wordt het opnieuw gebrand bij 1000° C. Het bakken geschiedt niet in open vlam, zoals bij grof aardewerk, maar in kapsels of tunnelovens, dus afgesloten van de vlam.

Plateel is aardewerk, dat met de hand beschilderd wordt, kunstaardewerk wordt daarentegen voorzien van kunstglazuur.

Een bijzondere branche is weer het vervaardigen van serviezen. Dit werk staat het dichtst bij kunstaardewerk. Beschilderde serviezen moeten echter tot plateel gerekend worden.

De geëmailleerde doorrokers, die tegenwoordig ook in de pijpenfabrieken vervaardigd worden, zijn onder kunstaardewerk te rekenen.

De gewone aarden tabakspijpen zijn onder geen van deze groepen te brengen. Zowel in bewerking als in grondstoffen (speciale

buitenlandse pijpaarde) verschilt dit product van grof aardewerk en kunstaardewerk.

Porselein, het fijnste aardewerk, wordt uit porseleinaarde gebakken. Het bakproces is geheel anders dan bij andere aardewerksoorten. Nadat het voorgebakken is bij een temperatuur van 700°—800°, wordt het met glazuur bedekt om tenslotte bij ongeveer 1600° gaar gebakken te worden. Porseleinfabricage vindt in Gouda niet plaats.

De aardewerkindustrie wordt hier in één overzicht behandeld, niet alleen, omdat de verschillende takken, wat de grondstof betreft, verwant zijn, maar vooral omdat ze in wordingsgeschiedenis en ontwikkeling in zeer nauw verband met elkaar staan. Zonder de oude pottenbakkerijen, die Gouda sinds oude tijden bezat, zouden de gunstige voorwaarden voor de pijpenindustrie in de 17e eeuw niet aanwezig geweest zijn. Hetzelfde geldt voor de opkomst van de plateelbakkerij. De grote reserve aan ervaren arbeiders, die een gevolg was van de snelle achteruitgang van de pijpenindustrie en de pottenbakkerijen, was één van de gunstige factoren voor de opkomst van deze nieuwe industrie. De snelle achteruitgang bracht bovendien enkele pottenbakkers en pijpenmakers er toe als nevenbedrijf de vervaardiging van kunstaardewerk ter hand te nemen.

Als de oudste vorm kunnen we de pottenbakkerij noemen. Voor Gouda noemt De Lange van Wijngaarden [1]) in 1500 pottenbakkers en leembewerkers. Waarschijnlijk was de pottenmakerij reeds in de Middeleeuwen sterk ontwikkeld in Gouda; één van de poorten van Gouda heette de Potterspoort. De oude pottenbakkerijen moesten buiten de stad liggen wegens brandgevaar. In 1614 verschijnt de eerste binnen de stadsmuren en kort daarna komen ze overal binnen de stad, als gevolg van de ontwikkeling van de pijpenindustrie.

Het oude bedrijf, dat oorspronkelijk zeer grove voorwerpen voor huishoudelijk gebruik maakte, ontwikkelde zich tot een meer verfijnde plateelindustrie. In 1560 vestigde zich een plateelbakker in Antwerpen [2]), die waarschijnlijk de kunst geleerd had van Italianen, die het op hun beurt weer van de Chinezen hadden geleerd. Uitgeweken Antwerpenaren brachten net bedrijf in de Noordelijke Ne-

---

[1]) C. J. de Lange van Wijngaarden, l.c. dl. II p. 340.
[2]) Everwijn, l.c. p. 142 e.v.
J. W. A. Kessel: De Ceramische Industrie (Dagblad van Gouda. I Febr. 1936).

derlanden en in het begin van de 17e eeuw vinden we de plateelindustrie in verschillende plaatsen, o.a. in Delft, Haarlem, Rotterdam en Gouda. Wanneer dan echter de groote vaart op het verre Oosten begint toe te nemen en bovendien de koopkracht van een deel van de Nederlandse bevolking stijgt, worden grote hoeveelheden Chinees porselein ingevoerd en weldra verdringt dit gewilde luxe-artikel het grovere inheemse product. De plateelindustrie gaat sterk achteruit en weet zich tenslotte alleen in Delft staande te houden tot ver in de 18e eeuw.

Voor Gouda had deze achteruitgang merkwaardige gevolgen. Ovens en arbeiders, die met klei konden omgaan, waren hier in overvloed aanwezig. Dit waren de omstandigheden, die gunstig waren voor de opkomst van de pijpenindustrie. Hier zal niet verder worden nagegaan, wanneer precies en door wie deze pijpenindustrie naar Gouda is overgebracht [1]). Vast staat wel, dat het Engelse soldaten en uitgeweken pijpmakers geweest zijn, die reeds omstreeks 1620 in Gouda dit beroep uitoefenden.

De opkomst der pijpmakerijen was de redding voor de vele pottenbakkerijen, die nog bestonden. Het pijpmaken schijnt huisindustrie geweest te zijn, de pijpmakers bezaten zelf geen ovens, maar lieten bakken bij de pottenbakkers. De pijpen werden in grote manden er naar toe gebracht. Oorspronkelijk bijverdienste voor de pottenbakkers, werd het door de snelle opkomst van de pijpenmakerij al spoedig hoofdbedrijf. Het aardewerk werd als opvulling toegevoegd, omdat er toch gebakken moest worden. De beide bedrijven vulden elkaar prachtig aan. Hoe sterk in die tijd de pottenbakkerij afhankelijk was van de pijpenmakerij, blijkt uit de opmerking van de Lange van Wijngaarden, dat van de 31 bakkerijen, die vroeger potten bakten, er 29 hun gehele bestaan vonden in het bakken van pijpen, terwijl de beide andere meestal werkten voor de suikerraffinaderijen, maar in de wintermaanden ook voor de pijpenmakerijen.

Toen in de Franse tijd de pijpmakerij snel terugliep, daar export onmogelijk was, bloeide de pottenbakkerij weer enigszins op, daar ook de invoer van buitenlandse waren belemmerd werd. Tot ver

---

[1]) Een zeer interessant artikel over dit onderwerp is van de hand van den heer D. A. Goedewaagen, directeur van één der pijpenfabrieken, die zich hiermee speciaal heeft beziggehouden: Iets over het ontstaan der pijpenindustrie in Gouda-D. A. Goedewaagen. In uitgave van de Oudheidkundige Kring „Die Goude". Eerste Verzameling Bijdragen p. 48 e.v.

in de 19e eeuw stond de pottenbakkerij in dienst van de pijpenfabrieken; eerst later beginnen de bedrijven zich afzonderlijk te ontwikkelen.

Ofschoon aanvankelijk grote tegenstand ook van de vroedschap werd ondervonden (het „toeback suygen" werd door velen als een duivelse bezigheid beschouwd), nam het aantal pijpmakers snel toe. Reeds in 1660 zijn ze in een gereglementeerd gilde verenigd, nadat de vroedschap in 1641 een verzoek van de pijpmakers om zich tot een gilde te mogen verenigen, had afgewezen. Merkwaardig en typerend voor de betekenis, die de pijpmakerij reeds in 1669 bezat, is de oprichting van een ondersteuningsfonds voor zieke en bejaarde pijpmakers en later voor weduwen van pijpenmakers [1]). In 1686 zijn er reeds 223 pijpenfabrikanten. Dit wijst wel op de buitengewone betekenis van deze industrie voor Gouda, zelfs al weten we, dat het meest kleine bedrijfjes waren. Men moet er trouwens ook rekening mee houden, dat vele bedrijven ook geheel of gedeeltelijk van de pijpmakerij bestonden: pottenbakkerijen, kuipmakerijen, mandenmakerijen, enz., terwijl de aanvoer van grondstoffen en het vervoer van de producten ook velen werk gaf. Nu zag het stadsbestuur van Gouda de betekenis van het bedrijf voor Gouda beter in en inplaats van belemmeringen verschafte het alle mogelijke faciliteiten: bescherming van handelsmerken, octrooi om het stadswapen, onder bepaalde voorschriften betreffende de kwaliteit, op de pijpen van Goudse fabrikanten te zetten, het oprichten van een pijpenmarkt op de Nieuwe Haven om de afzet te bevorderen, enz. De magistraat richtte zelfs een pijpenpand op, waar de fabrikanten tegen onderpand van pijpen, geld zonder rente konden opnemen voor betaling van arbeidslonen. Zo bloeide de pijpenmakerij in Gouda op tot het bedrijf, waarvan de welvaart van Gouda afhankelijk was. De grootste ontwikkeling bereikte deze industrie in de periode van 1720 tot ± 1750. De pijpenindustrie was tot ver in de 18e eeuw ook van betekenis in enkele andere plaatsen: Schoonhoven, Gorkum, Utrecht, Groningen en vooral in Alphen aan de Rijn.

Geen van deze plaatsen schijnt Gouda echter opzij gestreefd te hebben. Het laatste jaar van grote bloei schijnt 1751 geweest te zijn. De Lange van Wijngaarden noemt voor dat jaar zelfs 374 onder-

[1]) Zie voor deze gehele geschiedenis der pijpenindustrie o.a. De Lange van Wijngaarden l.c. dl. II. p. 406 e.v.

nemers en 15000 tot 16000 arbeiders, mannen, vrouwen en kinderen, die direct of indirect door deze industrie in Gouda hun brood verdienden. Dit cijfer wordt door latere beschrijvers, o.a. d'Alphonse [1]), Everwijn [2]) en van den Brink [3]) overgenomen. Dit aantal moet te hoog geschat zijn. Kersseboom [4]) immers berekent voor ± 1720 de bevolking van Gouda op ± 20000, waarmee het bovengenoemde cijfer slecht overeenkomt, zelfs al neemt men in aanmerking, dat ook vrouwen en kinderen meegeteld worden. Van arbeiders van buiten de stad zal, gezien de toen heersende verhouding tussen stad en platteland, wel weinig sprake zijn geweest.

Dan begint na 1751 plotseling de achteruitgang. De pijpenindustrie buiten Gouda verdwijnt bijna geheel, alleen in Alphen weten enkele fabrieken zich staande te houden. In Gouda is het aantal in 1754 reeds tot 319 teruggelopen. d'Alphonse vermeldt voor 1811 in Gouda nog 124 fabrieken met 2900 arbeiders en 7000 personen, die indirect door dit bedrijf hun brood verdienden en elders in het land nog 16 fabrieken. Het aantal nog werkende pottenbakkerijen in Gouda is dan tot op 11 gedaald. De Statistique industrielle et manufacturière van 1812 [5]) noemt slechts 112 pijpenmakerijen in Gouda.

Deze achteruitgang past geheel in het kader van het geweldige verval van de gehele Nederlandse industrie in de 2e helft van de 18e eeuw. Invoerverboden of hoge invoerrechten, toenemende buitenlandse concurrentie, waartegen de Nederlandse industrie, die geheel in de steden met haar, naar verhouding, hoge lonen geconcentreerd was, zich niet kon verzetten, zijn, met de fatale gevolgen, die vooral de 4e Engelse oorlog voor onze handel heeft gehad, de voornaamste oorzaken.

Voor de pijpenindustrie in het bijzonder kan men de tegenslagen goed volgen. Kort na 1751 wordt in Pruisen te Stettin een pijpen-

---

[1]) F. J. B. d'Alphonse: Aperçu sur la Hollande enz. (1813) Uitg. C. B. S. 1900. 's-Gravenhage, 1900. p. 244.

[2]) Everwijn l.c. p. 155.

[3]) W. L. D. van den Brink: Bijdrage tot de kennis van de Economische toestand van Nederland in de jaren 1813—1816. Proefschrift Amsterdam 1916. p. 7.

[4]) W. Kersseboom: Proeve van politique rekenkunde, vervat in 3 verhandelingen. Tweede verhandeling 1742. p. 9—11.

[5]) Ministère des Manufactures et du Commerce. Statistique industrielle et manufacturière. Dèpartement des bouches de la Meuse. Arrondissement Rotterdam. Commune Gouda. Année 1812. Rijksarchief Den Haag, tableau 55bis.

fabriek opgericht en ter bescherming in Pruisen hoge invoerrechten geheven op de Goudse pijpen. Onmiddellijk volgt Frankrijk met hoge invoerrechten, kort daarna komen er invoerverboden in Silezië en Engeland, beide opkomende industrielanden, en in Brandenburg. Daarna volgen de Zuidelijke Nederlanden met hoge invoerrechten. Wel trachtten de Staten van Holland door in 1776 de belasting op de brandstoffen met de helft te verminderen, in 1782 zelfs tot een derde terug te brengen, de pijpenindustrie te steunen, maar dat helpt niet voldoende. (De Lange van Wijngaarden) [1]).

De totale ommekeer blijkt wel duidelijk uit het verzoek van het gildebestuur in 1787 om invoerrechten op buitenlandse pijpen te heffen. De Goudse pijpenindustrie werd dus zelfs in eigen land al door de buitenlandse concurrentie bestookt; na meer dan een eeuw lang alleen-leverancier voor de gehele wereld geweest te zijn.

De uitvoer van tabakspijpen gaat snel achteruit. Vergelijkt men de uitvoercijfers van Amsterdam, die Dr. L. van Nierop [2]) vermeldt voor de jaren 1753 en 1787, dan blijkt de uitvoer over Amsterdam van een bedrag van Fl. 59.210 tot Fl. 37.067 gedaald te zijn. Al is deze achteruitgang betrekkelijk gering, ze bedraagt toch ruim 1/3 van de totale uitvoer. Een groot gedeelte van de pijpen schijnt over andere havens uitgevoerd te zijn. De snelle achteruitgang blijkt beter uit de volgende cijfers: in 1802 bedroeg de waarde van de totale uitvoer slechts Fl. 36.845, om in 1804 te stijgen tot Fl. 79.388 en vervolgens weer te dalen tot Fl. 36.843 in 1809, [3]) terwijl volgens de bovengenoemde Statistique industrielle et manufacturière van 1812 de uitvoerwaarde in 1812 slechts 20.000 francs bedroeg.

Als men rekening houdt met het feit, dat de pijpenindustrie grotendeels exportindustrie was, dan blijkt uit deze cijfers wel duidelijk, dat de achteruitgang sinds het midden van de 18e eeuw groot geweest moet zijn. Een nadere uitwerking hiervan is echter onmogelijk, daar mij geen export- of productiecijfers van deze periode bekend zijn.

---

[1]) De Lange van Wijngaarden l.c. dl. II, p. 416.

[2]) Uit de Bakermat der Amsterdamsche Handelsstatistiek. (Dertiende Jaarboek van het Genootschap Amstelodanum p. 105 e.v.)

[3]) Uit Bijvoegsel bij „I. J. A. Gogel, Memoiren en Correspondentiën", bevattende de Algemeene Staten van den aangegeven in-, uit- en doorvoer van de jaren 1802—1809 en 1814—1816. Amsterdam 1844.

Na 1813 blijkt van verbetering in deze tak van industrie nog zeer weinig. De uitvoerstaten van Gogel vermelden voor 1814 een uitvoerwaarde van Fl. 58.616 en voor 1816 Fl. 47. 918, dus nog ver beneden de uitvoer van 1804. Na 1816 is de toestand weer slechter geworden. De buitenlandse concurrentie wordt steeds sterker (Gogel stelde in 1820 zelfs een absoluut invoerverbod voor, wat ook inderdaad blijkt toegepast te zijn.) Van Hogendorp [1]) noemt in 1819 de algemene toestand van de pijpenmakerijen en pottenbakkerijen zeer slecht. Alleen de hoge technische ontwikkeling en de ervaring maken het de Goudse pijpenmakers nog mogelijk de goedkopere buitenlandse producten te weerstaan. De uitvoer daalt snel. Volgens de staten, die Mr. Drieling [2]) vermeldt, bedroeg de uitvoerwaarde in 1824, 1825, 1826 en 1827 resp. Fl. 21.812, Fl. 37.545, Fl. 17.020 en Fl. 18.195. Later schijnt de uitvoer zich enigszins hersteld te hebben. In de in-, uit- en doorvoerstaten, die Mr. J. L. de Bruyn Kops [3]) vermeldt, bedroeg de uitvoer in 1846 93.000 gros, in 1855 zelfs 136.000 gros. Als maatstaf voor de officiële waarde werd Fl. 1.50 per gros aangenomen. De uitvoerwaarde blijkt dus ook aanzienlijk gestegen te zijn.

Vanaf omstreeks 1850 kunnen we de ontwikkeling in de aardewerkindustrie nauwkeurig volgen, zowel wat het aantal fabrieken en arbeiders als wat de export betreft. Hieronder volgt eerst een overzicht van de arbeidersaantallen volgens de gemeenteverslagen en de Beroepstellingen (zie tabel 10). In de gemeenteverslagen worden voor de latere jaren genoemd aardewerk-, potten-, potten- en pijpen-, pijpen- en plateelfabrieken. Al deze groepen zijn afzonderlijk opgenomen; ofschoon men hierbij moet bedenken, dat de onderscheiding allesbehalve scherp is te maken. Tussen aardewerk- en pottenfabrieken is veelal geen onderscheid te maken, terwijl alle pijpenfabrieken zich al sinds 1900 op het maken van kunstaardewerk gingen toeleggen. Waar het aantal bedrijven niet aan de Beroepstellingen te ontlenen is, zijn deze aantallen dus genomen uit de overeenkomstige gemeenteverslagen. Tenslotte wijs ik op de grote verschillen, die de aantallen van de gemeenteverslagen van 1889, 1899 en

---

[1]) Bijdragen enz. Deel IV. p. 266.

[2]) Mr. J. A. Drieling: Bijdragen tot een vergelijkend overzicht van Nederland's Zeevaart en Handel. Amsterdam 1829.

[3]) J. L. de Bruyn Kops: Handelscijfers enz. p. 3. Amsterdam 1857.

Tabel 10.

Overzicht van het aantal arbeiders in de aardewerkindustrie.

	Volgens de gemeenteverslagen								Volgens beroepstellingen				
Jaar	Soort der bedrijven.	Aantal	Aantal arbeiders boven 16 m.	Aantal arbeiders boven 16 vr.	Aantal arbeiders beneden 16 m.	Aantal arbeiders beneden 16 vr.	Tot.	Totaal aardew ind.	m.	vr.	Totaal	Tot. gen.	Soort der fabrieken
1855	Pijpenfabrieken	61	380	430	136		946	1093					
	Pottenbakkerijen	13	113	—	34	—	147						
1871	Pijpenfabrieken	34	500	300	60	40	900	1095					
	Pottenbakkerijen	10	165	—	30	—	195						
1881	Pijpenfabrieken	21	148	121	23	8	300	611					
	Pijpen- en pottenfabr.	3	137	66	7	7	217						
	Pottenbakkerijen	2	45	—	2	—	47						
	Aardewerkfabr.	1	39	—	8	—	47						
1889	Pijpenfabrieken	26	138	119	9	12	278	585	167	127	294	437	Fabricage van tabakspijpen
	Pijpen- en pottenfabr.	3	140	71	10	17	238						
	Pottenbakkerijen	2	46	—	11	—	57		142	1	143		Fabricage van aardewerk
	Aardewerkfabr.	1	11	—	1	—	12						
1899	Pijpenfabrieken	2	27	10	4	6	47	227	113	102	215	353	Fabr. v. pijpen
	Pijpen- en pottenfabr.	1	15	55	4	16	90		111	—	111		Fabr. grof aardew.
	Pottenbakkerijen	1	58	—	2	—	60						Fabr. fijn aardew.
	Aardewerkfabr.	1	12	—	—	—	12		9	—	9		en porcelein
	Plateelbakkerijen	1	7	3	6	2	18		16	2	18		Plateelbakkerij
1909	Pijpenfabrieken	3	41	22	4	28	95	342	115	121	236	322	Fabr. v. pijpen
	Pijpen- en Aardewerkfabr	1	51	50	5	37	143		39	5	44		Fabr. v. tegels
	Pottenbakkerijen	3	36	—	2	—	38						Fabr. v. grof
	Plateelfabriek	1	46	15	4	1	66		42	—	42		aardewerk
1915	Pijpenfabrieken	5	69	93	10	33	205	476					
	Pijpen- en plateelfabr.	1	41	14	12	4	71						
	Pottenbakkerijen	5	44	—	9	—	53						
	Plateelbakkerij	1	84	18	27	18	147						
1920	Pijpenfabrieken	5	101	52	41	39	233	548					
	Aardewerkfabr.	6	54	—	17	—	71						
	Plateelfabr.	1	96	46	84	18	244						

1909 met die van de Beroepstellingen vertonen. Afgezien van mogelijke onjuistheden, kan de verklaring van dit verschijnsel gedeeltelijk hierin gezocht worden, dat we hier te doen hebben met een *beroepstelling*, die dus alle in Gouda wonende arbeiders, in de aardewerkindustrie werkzaam, vermeldt, al vinden ze hun werk in een andere gemeente. De gemeenteverslagen daarentegen geven een *bedrijfstelling*, vermelden dus het aantal arbeiders, dat werkzaam is in een in Gouda gevestigd bedrijf, zonder er rekening mee te houden, of de arbeiders in Gouda wonen of niet.

Allereerst wil ik hier wijzen op de betekenis van de vrouwenarbeid, die steeds een belangrijke rol in de aardewerkindustrie heeft gespeeld en nog speelt, vroeger vooral in de pijpenfabrieken, nu in de fijn-aardewerk en de plateelindustrie. Daarnaast is voor de vroegere jaren de kinderarbeid van belang geweest. In 1855 werkten in de pijpenfabrieken 566 vrouwen en kinderen tegenover 380 mannen, in 1871 is de verhouding reeds sterk veranderd.

Wat de lonen betreft, deze zijn vooral in de vroegere periode in de pijpenindustrie uiterst laag. Brugmans vermeldt voor 1819 een gemiddeld dagloon van 37 cent. In 1869 verdienden volgens het verslag van de Kamer van Koophandel de mannen Fl. 3.50—Fl. 7.00 per week en de jongens Fl. 1.00—Fl. 1.50, terwijl de weeklonen in de Goudse pottenbakkerijen in hetzelfde jaar resp. Fl. 7.00 tot Fl. 12.00 en Fl. 3.00 tot Fl. 4.00 bedroegen. De inrichting der werkplaatsen was ontzettend slecht en ongezond.[1])

Keren we nu tot bovenstaande tabel terug, die in het kort de volledige structuurverandering in de aardewerkindustrie laat zien. In 1855 beheersen de pijpenfabrieken nog de gehele aardewerkindustrie. Niet alleen werken 946 van de 1093 arbeiders in de pijpenfabrieken, maar ook zijn de pottenbakkerijen met hun 147 arbeiders vrijwel geheel afhankelijk van de pijpenindustrie. Weliswaar hadden enkele grotere pijpenfabrieken vanouds reeds zelf ovens, maar de kleinere lieten nog bakken bij de pottenbakkers. De cijfers van 1871 tonen reeds een duidelijke concentratie in het bedrijf. Het aantal bedrijven is van 61 op 34 gedaald, terwijl het aantal arbeiders slechts een ge-

---

[1]) Zie Büchner l.c. p. 54.

ringe daling vertoont. Het totale aantal arbeiders in de gehele aardewerkindustrie is vrijwel gelijk gebleven.

Grote achteruitgang vertonen de cijfers van 1881: het totaal aantal arbeiders is teruggelopen tot 611! Rekenen we de pijpen- en pottenfabrieken tot de pijpenindustrie, dan bedraagt het aantal arbeiders in deze fabrieken slechts 517 in 24 bedrijven. Het aantal pottenbakkerijen is van 10 met 195 arbeiders teruggelopen tot 2 met 47 arbeiders, een verschijnsel dat parallel loopt met de achteruitgang in de pijpenindustrie. Verschillende kleine pijpenfabriekjes zijn opgeheven, terwijl de grotere zelf de pijpen bakken. Nieuw is de aardewerkfabriek, die in deze periode voor de stenen pannen en potten nog een goed afzetgebied in het binnenland vond. Opvallend is de grote vermindering van het aantal kinderen in de aardewerkindustrie, tengevolge van de wet op de kinderarbeid.

Hierboven werd reeds gewezen op het niet geheel verklaarbare verschil tussen de gegevens van de gemeentelijke telling en de Beroepstelling. Volgen we de gemeentelijke gegevens dan blijkt in 1889 de toestand weinig veranderd te zijn. Het aantal pijpenfabrieken is toegenomen bij verminderd aantal arbeiders, wat waarschijnlijk aan een onvolledige telling in 1881 te wijten is. De aardewerkfabriek is sterk achteruitgegaan, wat vooral is toe te schrijven aan het toenemende gebruik van geëmailleerd huishoudmateriaal. De tuinbouw in de omtrek had nog niet die grote vraag naar bloempotten, die later een zeer belangrijk product voor de grof-aardewerkfabrieken zouden vormen.

De grootste val komt in de volgende tien jaar. Tegen 1900 heeft de aardewerkindustrie haar dieptepunt bereikt, de gemeenteverslagen vermelden nog slechts 227 arbeiders. De val komt geheel voor rekening van de pijpenfabrieken en de potten- en pijpenfabrieken, die slechts 137 arbeiders overhouden. Deze periode vormt het begin van de grote omzetting in de aardewerkindustrie. Inplaats van de gewone aarden tabakspijpen begint de plateelindustrie en kunstaardewerk op te komen. De plateelbakkerij, in 1898 ontstaan uit een fabriek van ruw aardewerk, begint op bescheiden schaal, om zich later tot één van de belangrijkste Goudse takken van industrie te ontwikkelen.

Na 1900 komt in de pijpenfabricage een nieuw product op: de geëmailleerde doorrokers, die vooral in het binnenland en in enkele

Europese landen afzet vinden. De export stijgt na 1900 weer aanmerkelijk, welk verschijnsel hieronder nader behandeld zal worden. Daar deze doorrokers een andere grondstof en een zorgvuldiger bakproces vereisen dan de gewone pijpen, heeft een omzetting in het bedrijf plaats, die dit meer geschikt maakt voor de vervaardiging van kunstaardewerk. De nog bestaande pijpenfabrieken maken deze omzetting alle door.

De cijfers van 1909 vertonen reeds een aanmerkelijke stijging over de gehele linie, behalve die voor de pottenbakkerijen, die tot duidelijk kleinbedrijf beginnen af te zakken. De oorlogsperiode brengt geen onderbreking in deze ontwikkeling. Het totaal aantal arbeiders bedraagt in 1915 weer 476. Vooral de plateelfabriek heeft van het ontbreken van buitenlandse concurrentie goed geprofiteerd en heeft dan 147 arbeiders in dienst.

Ook 1920 vertoont nog een duidelijke stijging, vooral voor de pijpenindustrie en voor de plateelbakkerij, die dan resp. 233 en 244 mensen in dienst hebben. De pottenbakkerijen of aardewerkfabrieken zijn tot weinig betekenende kleinbedrijfjes ingekrompen, 6 met 71 arbeiders samen.

Voordat we nu overgaan tot een beschouwing van de cijfers van 1930 en de huidige stand van de aardewerkindustrie kunnen we nog langs een andere weg de structuurwijzigingen in de aardewerkindustrie en wel uitsluitend voor de pijpenindustrie nagaan. Deze is steeds een typische exportindustrie geweest, zodat we aan de hand van uitvoercijfers de ontwikkeling duidelijk kunnen volgen, temeer daar Gouda in ons land sinds ± 1850 de enige stad met pijpenindustrie was. Voor de andere takken der aardewerkindustrie is deze beschouwing niet goed bruikbaar.

Nu is het niet steeds mogelijk uit onze Uit-, In- en Doorvoerstatistieken van de jaren vóór 1916, de landen, waarheen geëxporteerd wordt, te ontdekken. Hierin wordt namelijk alleen aangegeven naar welke landen het product *onmiddellijk* gevoerd wordt en niet de uiteindelijke bestemming. Wordt iets naar Frankrijk geëxporteerd, via België, dan wordt dit aangegeven als export naar België. Door vergelijking met mondelinge gegevens is het juiste beeld echter vrijwel weer te geven.

De export zal hier worden vergeleken voor de jaren 1875, gekozen omdat dit het eerste jaar was, waarin de export in kilogrammen

en niet meer in gros werd aangegeven, 1898, het slechtste jaar, 1913, het laatste normale vooroorlogsjaar en 1935.[1])

Tabel 11.

Jaar	Export in kg.	Waarde van de export
1875	466.209	Fl. 93.242
1898	90.254	Fl. 18.104
1913	188.021	Fl. 37.604
1935	10.760	Fl. 17.974

De landen, waarheen geëxporteerd werd, vertonen een duidelijke verschuiving. In 1875 zijn de Verenigde Staten, België, Noorwegen, Groot-Brittannië en andere Europese landen de voornaamste afnemers. Na 1885 blijft alleen België als grootafnemer over, daarnaast komt de Westkust van Afrika. Tot aan de wereldoorlog blijft de toestand zo. In 1935 bedraagt de totale uitvoer van pijpen, (dus aarden pijpen, geëmailleerde doorrokers, meerschuimen en houten pijpen) slechts 10.760 kg. en zijn de belangrijkste afnemers de Unie van Zuid-Afrika, Duitsland, België en Luxemburg en Frankrijk.

De geweldige achteruitgang na 1875, die vooral de Europese landen, behalve België, en de Verenigde Staten betrof, was toe te schrijven aan het toenemend gebruik van sigaren, houten en meerschuimen pijpen en sigaretten. De buiten-Europese landen, vooral enkele delen van Afrika, kunnen dit verlies maar gedeeltelijk goed maken, zoals uit de cijfers van 1913 blijkt, die reeds weer een toename na 1898 vertonen. Na de Wereldoorlog is de uitvoer zeer sterk gedaald. Opvallend is echter, dat de geldswaarde per gewichtseenheid veel hoger is geworden. Terwijl de waarde van 118.000 kg. in 1913 op ± Fl. 37.000 bepaald werd, dus ± 20 cents per kg., is de gemiddelde waarde in 1935 gestegen tot Fl. 1.67 per kg. (10.760 kg. voor Fl. 18.000). Deze grote waardestijging is ondermeer een gevolg van de uitvoer van meer luxueuze producten. o.a. de geëmailleerde door-

[1]) Vergelijkingscijfers om de invloed van de economische crisis aan te tonen, zijn niet te geven, daar tussen 1917 en 1934 in de Uit-, In- en Doorvoerstatistieken de pijpen onder de verzamelterm „Kramerijen" werden opgenomen.

rokers. Duidelijk is dit te zien uit een meer gedetailleerde beschouwing van de uitvoercijfers van 1935. Zuid-Afrika betrok 4655 kg. voor Fl. 2467, dus voor ruim 51 cents per kg., terwijl naar Duitsland 2354 kg. werd geëxporteerd voor een waarde van Fl. 9633, of ruim Fl. 4.00 per kg. Uit deze cijfers blijkt wel duidelijk, hoezeer deze tak van industrie door omzetting van het bedrijf getracht heeft zich voor de dreigende ondergang te behoeden.

Beschouwen we nu de huidige toestand en de invloed van de crisis in de aardewerkindustrie. De gemeenteverslagen van de jaren na 1924 geven geen bedrijfstellingen meer, zodat de enige beschikbare cijfers die uit de Bedrijfstelling 1930 en die uit eigen onderzoek zijn.

De cijfers van de Bedrijfstelling 1930 zijn de volgende:

Tabel 12.

Soort der fabrieken	Aantal fabr.	Aantal arb.			Totaal aardewerkindustrie
		M.	Vr.	Tot.	
Grof aardewerkfabr.	6	74	8	82	643
Fijn aardewerkfabr.	15	413	148	561	

Vergelijken we deze gegevens met die van 1920, dan blijkt het arbeidersaantal in totaal met ± 100 gestegen te zijn. Voor de grof aardewerkfabrieken (in 1920 aardewerkfabrieken) is de stijging van zeer weinig betekenis, ze komt vrijwel geheel voor rekening van de fijn aardewerkindustrie.

Voor grof aardewerk was Gouda in 1930 het belangrijkste centrum in Nederland. Het gehele Rijk telde in dat jaar 37 bedrijven met 353 arbeiders. Het is overal typisch kleinbedrijf. In Gouda vielen 3 bedrijven met samen 12 arbeiders onder de groep bedrijven met 2—5 personen, terwijl de overige 3 met samen 70 arbeiders onder de bedrijven met 11—50 personen vielen. Opvallend is de eigenaardige verdeling over de verschillende categoriën werkzame personen: A + B (bedrijfshoofden + bedrijfsleiders) 13, C (personen in het eigenlijke bedrijf werkzaam) 47, D (personen niet tot het eigenlijke bedrijf behorende, dus administratief personeel, magazijnpersoneel, chauffeurs, enz.) 22. Het grote aantal onder A en B vallende is typerend voor het kleinbedrijf, waarin de eigenaars (veel-

al vader en zoons, of broers) zelf werken. Wat het hoge aantal onder D vermeld, betreft, is op te merken, dat het grootste bedrijf meer handelsonderneming, vertegenwoordiger van een grote aardewerkfabriek in Nederland, dan wel industriebedrijf is.

Van de grof aardewerkindustrie, eens zo belangrijk voor Gouda, is maar heel weinig overgebleven. Nadat het pijpenbakken en het vervaardigen van grove voorwerpen voor huishoudelijk gebruik onmogelijk was geworden, waren vele pottenbakkerijen verdwenen, terwijl een enkele zich in andere richting had ontwikkeld (plateelbakkerij). De overgebleven bedrijven vonden een nieuw bestaansmiddel in het maken van gewone bloempotten voor de opkomende tuinbouw. Dit product moet steeds handwerk blijven, daar bij machinale bereiding de pot te veel geperst wordt en daardoor niet poreus genoeg blijft. Als grondstof dient gewone klei uit de omgeving. Daarnaast heeft men lange tijd grove, groene aarden kannetjes vervaardigd, die veel geëxporteerd werden naar Engeland en Amerika. Na de oorlog werden hierop, vooral in Engeland, steeds hogere invoerrechten (tot 50 %) geheven, zodat tenslotte de export bijna geheel ophield. Als hoofdproduct bleef de bloempot over, vrijwel uitsluitend voor binnenlands gebruik. Door de nauwe afhankelijkheid van dit bedrijf met de toestand in de tuinbouwgebieden, vooral Boskoop en Aalsmeer, betekenden de crisisjaren voor verschillende bedrijven de genadeslag. Volgens mij verstrekte inlichtingen leverden in 1937 nog 2 bedrijven in Gouda grof aardewerk in enigszins belangrijke hoeveelheid. Daarnaast zullen enkele ondernemertjes wellicht voor zichzelf nog wat werken. Het aantal personen in de grof aardewerkindustrie werkzaam, bedraagt vermoedelijk nog een twintigtal. Typerend voor de achteruitgang van dit handwerk is wel het feit, dat men al sinds jaren gebrek heeft gehad aan geschoolde arbeiders, daar niemand zijn kinderen dit vak nog liet leren.

Van veel meer betekenis is de fijn aardewerkindustrie. Hieronder wordt dus verstaan de fabricage van plateel, kunstaardewerk en pijpen (porselein wordt in Gouda niet vervaardigd). Volgens de bedrijfstelling van 1930 neemt Gouda voor de bedrijfsgroep 5 (grof aardewerk, fijn aardewerk, porselein, enz.) van bedrijfsklasse 1 de tweede plaats in na Maastricht. Opvallend is het verschil in bedrijfsgrootte: Maastricht telt 3 fabrieken met 3812 arbeiders, terwijl Gouda 561 arbeiders heeft, verdeeld over 15 bedrijven!

De indeling naar bedrijfsgrootte was in 1930 voor Gouda:

	Totaal.
3 fabrieken met 1 persoon	3
3 fabrieken met 2—5 personen	12
2 fabrieken met 6—10 personen	18
3 fabrieken met 11—50 personen	72
3 fabrieken met 51—200 personen	245
1 fabriek met meer dan 200 personen	211

Slechts 2 fabrieken hadden meer dan 100 arbeiders in 1930.

Met pijpenfabricage houden zich nog 2 fabrieken bezig, pijpen vormen echter bij geen van beide het hoofdproduct. In totaal werkten in 1937 nog ± 70 man voor de pijpenfabricage. De productie beperkt zich niet meer tot gewone aarden pijpen, maar omvat ook geëmailleerde doorrokers, terwijl sinds 1937 de grote fabriek ook houten pijpen vervaardigt.

Zoals hierboven al is uiteengezet betekent de export van pijpen weinig meer, terwijl ook de afzet in het binnenland sterk is verminderd. In de laatste jaren verliest de stenen pijp echter geen terrein meer en het is te verwachten, dat deze industrie zich in de toekomst op het huidige bescheiden peil zal weten te handhaven tegen de hevige concurrentie van de houten pijp. Hoe hevig deze concurrentie is, blijkt wel uit de invoercijfers over 1935. In dat jaar werden 126.747 kg. pijpen voor een waarde van Fl. 360.327 ingevoerd, vooral uit Frankrijk en Italië, waartegenover dus een export stond van 10.760 kg. voor Fl. 17.974.

Beschouwen we tenslotte de fabricage van kunstaardewerk en plateel. Hierboven is reeds aangetoond, dat de verschillen tussen beide producten hoofdzakelijk op technisch gebied te zoeken zijn. Zowel de gebruikte grondstof als het algemene karakter van deze industrieën stemmen overeen, zodat ze hier in één verband verder behandeld zullen worden.

We hebben hier te doen met kunstnijverheid, immers met vervaardiging van kunstvaardig uitgevoerde luxe- en gebruiksvoorwerpen. Naast plastieken, sierborden, siertegels e.d. worden serviezen, vazen enz. gemaakt, voorwerpen, die zowel eisen van bruikbaarheid als van schoonheid stellen. In verband met dit laatste werken dan ook voor de grote bedrijven regelmatig sierkunstenaars, die nieuwe

modellen en motieven voor de fabriek ontwerpen. Elke fabriek levert producten met een eigen karakter. De veelzijdige en gecompliceerde bewerking, die de producten ondergaan, blijkt wel uit een opsomming van de omschreven beroepen van het personeel. Voor de fijn aardewerkindustrie worden genoemd: kleibewerkers, model- en vormmakers, aardewerkmakers, pijpenmakers, schilders, drukkers en glazuurders, ovenpersoneel en handlangers.

Voor grondstoffen is deze industrie geheel op het buitenland aangewezen, daar de binnenlandse kleisoorten niet de vereiste chemische samenstelling bezitten. De klei wordt uit Devonshire en uit het Westerwald betrokken, de kaolien uit Cornwall, Tsjecho-Slovakije en Beieren, terwijl ook de verven en glazuren uit het buitenland, Engeland en Duitsland, afkomstig zijn.

De grotere bedrijven voerden vroeger een zeer groot deel van hun producten naar het buitenland uit. Sinds het begin van de crisis begon de export zeer snel terug te lopen tengevolge van hoge invoerrechten en contingentering in vele landen, terwijl de toestand nog slechter werd door de devaluatie in Engeland en de Verenigde Staten. De export betekende tenslotte vrijwel niets meer. Vooral de plateelbakkerij die vrij sterk op export ingesteld was, had het zwaar te verduren. Men trachtte een gedeeltelijke vergoeding te vinden door vergroting van de afzet in het binnenland, maar stuitte hier aanvankelijk op hevige concurrentie van de vele kleine bedrijfjes die zeer goedkope producten op de markt brachten. Het aantal arbeiders liep sterk terug. Terwijl in 1924 nog 264 mensen op de plateelbakkerij werkten, bleek dit aantal in 1930 tot 211 teruggelopen te zijn, terwijl in 1937 nog ± 150 arbeiders werkzaam waren. In de allerlaatste tijd heeft de toestand zich weer iets verbeterd.

Veel minder sterk heeft de grote pijpen- en aardewerkfabriek van de crisis geleden. Het aantal arbeiders is sinds 1924 aanmerkelijk gestegen en ook in de crisistijd heeft dit bedrijf, wellicht door zijn grotere veelzijdigheid, zich weten te handhaven. Het is minder uitsluitend op luxe producten ingesteld, daar, naast kunstaardewerk, allerlei soorten pijpen en grof aardewerk vervaardigd worden. In 1937 werkten in dit bedrijf ± 120 arbeiders, waarvan ongeveer 60 in de pijpenfabicage betrokken waren.

Zeer grote achteruitgang vertonen de kleinere bedrijven, die zich, op één enkele uitzondering na, geheel op de vervaardiging van kunst-

aardewerk hadden ingesteld. Terwijl in 1930 in de gehele fijn aardewerkindustrie nog 561 arbeiders werden opgegeven, waarvan ± 330 in kleinere bedrijven, schatte men het totaal aantal werkzame personen in de kleine bedrijven in 1937 op hoogstens 80. Een nauwkeurige opgave is hiervan niet te geven, daar het aantal arbeiders juist in de kleine fabrieken sterk wisselt en afhankelijk is van bestellingen.

Zo blijkt dus de aardewerkindustrie zich ondanks alle bezwaren en moeilijkheden, niet alleen in Gouda gehandhaafd te hebben, maar nog steeds voor die stad één der allerbelangrijkste industrietakken te vormen. Opvallend is de grote soepelheid, waarmee deze industrie zich steeds weer aan de veranderde omstandigheden wist aan te passen en door omzetting van het bedrijf zich zelfs deze veranderingen ten nutte maakte. Na het dieptepunt in het laatste deel van de vorige en het begin van deze eeuw te boven gekomen te zijn, werd de aardewerkindustrie, als gedeeltelijke luxe-industrie, extra zwaar door de crisis getroffen. Hoe zwaar ook deze slag aankwam, blijkt wel uit het grote aantal werklozen in de aardewerkindustrie.

Ook nu is men het diepste punt reeds gepasseerd en beweegt men zich in opgaande lijn.

HOOFDSTUK IIb.

DE WASSERIJEN EN BLEKERIJEN.

In velerlei opzicht verschilt deze merkwaardige tak van industrie van de meeste andere industrieën. De wasserij is geen productiebedrijf, we zouden hier hoogstens van een bewerkingsbedrijf kunnen spreken. De wasserij werkt niet voor de markt, maar min of meer op bestelling. In zekere zin zouden we met Sombart hier van „Kundenproduktion" kunnen spreken [1]). Er is een zeer regelmatig en nauw contact met elke „afnemer" persoonlijk. Tussen fabrikant en afnemer staat geen tussenpersoon.

Het merkwaardigste is wel, dat de industrieel in zijn afnemer, de huisvrouw, tevens zijn mogelijke concurrent vindt. Sinds men in vrijwel ieder huis over leidingwater, meer of minder geschikt voor het wassen van goed, beschikt en talrijke wasmiddelen in de kleinhandel verkrijgbaar zijn, is het thuiswassen sterk toegenomen. Vooral in tijden van malaise betekent dit thuiswassen een hevige concurrentie voor de wasindustrie.

De wasserij is sterk gebonden aan afstand. Hieronder wordt uiteengezet, welk een belangrijk aandeel de expeditiekosten in de totale onkosten uitmaken. Per was, die gehaald en thuisbezorgd moet worden, wordt uiterst weinig verdiend. Elke afstandsvergroting betekent een aanmerkelijke verhoging van de expeditiekosten, tenzij in één plaats een groot aantal klanten bediend wordt.

Het vervoer per vrachtauto, inplaats van dat per bode of schip, heeft juist een verkleining van het bediende gebied ten gevolge gehad. Ook wat het vergroten van de klandizie betreft, staat de wasserij in een andere positie dan de meeste overige industriebedrijven. Vele wegen voor reclame zijn afgesloten b.v. het maken van uitstallingen, inzending naar tentoonstelling en jaarmarkt, het zenden van monsters, enz. De meeste grote wasserijen maken betrekkelijk

---

[1]) o.a. W. Sombart: Der moderne Kapitalismus. Leipzig 1902. Eerste Band pag. 53 e.v.

weinig reclame. Men wees er op, dat de wasserij voor de huisvrouw een vertrouwenspositie bekleedt en dat men meer klanten door recommandatie dan door reclame wint.

Een groot verschil met de meeste andere industriebedrijven valt ook op, als men de merkwaardige kostenverdeling van de wasserij bekijkt. De Stichting Economisch Instituut voor de Middenstand heeft in de laatste jaren een statistiek [1]) uitgegeven, waarin o.a. overzichten zijn opgenomen van de gemiddelde exploitatiekosten per Fl. 100.— wasgeld voor een aantal bedrijven in alle delen van ons land. De gemiddelde exploitatiekosten over de jaren 1932 tot 1935 zijn in onderstaande tabel verenigd.

Tabel 13.

Gemiddelde exploitatiekosten per Fl. 100.— wasgeld.

	1932	1933	1934	1935
Lonen	*f*. 51.—	*f*. 50.14	*f*. 50.55	*f*. 49.55
Materialen [2])	„ 7.20	„ 6.72	„ 6.90	„ 7.02
Water, brandstof, gas en electriciteit.	„ 6.60	„ 6.77	„ 6.93	„ 7.05
Expeditiekosten zonder loon.	„ 6.61	„ 7.10	„ 7.68	„ 7.73
Onderhoud en afschrijving machines en gebouwen.	„ 10.95	„ 12.26	„ 12.00	„ 12.20
Algemene kosten.	„ 6.38	„ 7.15	„ 6.98	„ 6.85
Totale kosten zonder interest.	„ 88.74	„ 90.14	„ 91.04	„ 90.40

Uit bovenstaande tabel blijkt, dat het wasserijbedrijf matig loonintensief is. Van de totale kosten zonder interest, werd in 1935 per Fl. 100.— wasgeld Fl. 49.55 aan loon uitbetaald, dus bijna 50 % van het wasgeld en ruim de helft van de totale kosten. Bij een zo sterk arbeidsintensief bedrijf als de wasserij zou men een hoger percentage verwacht hebben. We moeten hierbij echter rekening houden met het zeer hoge percentage vrouwen, werkzaam in de wasserijen (± 80 %) en het relatief lage loon, dat uitbetaald wordt. Het con-

[1]) Statistiek voor het Wasserijbedrijf, 1932, 1933, 1934, 1935 Uitg. Stichting Economisch Instituut voor den Middenstand. 's-Gravenhage.

[2]) In de statistieken van 1933, 1934 en 1935 is deze post gesplitst in a) chemicaliën en b) technische weefsels.

tractloon volgens de collectieve arbeidsovereenkomsten bedroeg in 1935 in ons land gemiddeld [1]):

Vrouwen van 21 jaar en ouder ..... 25 cent per uur.
Vrouwen van 18—20 jaar ..... 20 1/3 cent per uur.
Vrouwen jonger dan 18 jaar ..... 11½ cent per uur.

Indien de aard van het bedrijf dus niet zo geschikt was voor vrouwenarbeid, zou de loonfactor een veel grotere rol spelen. Desalniettemin zal in de grotere bedrijven natuurlijk mechanisatie tot de uiterste mogelijkheid worden doorgevoerd. Men zou dus verwachten, dat het aantal kleine bedrijven, waar de voorwaarden voor mechanisatie veel minder gunstig zijn, uiterst gering zou zijn. Dit is echter niet het geval en de verklaring voor dit verschijnsel is te zoeken in het feit, dat men hier vaak met familiebedrijfjes te doen heeft, waarin de gehele familie werkzaam is, zodat het arbeidsloon het gezinsinkomen vormt.

Een tweede typerende factor is de uiterst lage post voor materialen, vergeleken met het cijfer, dat de grondstoffen innemen op de onkostenrekening van vele andere industriebedrijven. Des te meer opvallend is de hoge post, die de expeditiekosten, hierna besproken, vormen, daar immers zeer weinig voor rekening van aanvoer van grondstoffen komt.

Bij de derde post: water, brandstof, gas en electriciteit, moet rekening gehouden worden met het feit, dat vooral de kosten voor water zeer verschillend zijn in verschillende plaatsen. In de statistiek van 1932 worden als laagste en hoogste onkostenposten voor water vermeld resp. Fl. 0,03 en Fl. 8,57 per Fl. 100.— wasgeld. De kosten voor watervoorziening worden voor een groot deel beheerst door de ligging van de fabriek. Er wordt echter aan herinnerd, dat men steeds rekening moet houden met de verschillen in hardheidsgraad van het water. Water met een lage kostprijs, maar met hoge hardheidsgraad kan onvoordelig in het gebruik zijn door de hogere kosten aan chemicaliën. Men moet deze factoren dus steeds gezamenlijk beschouwen.

Tenslotte wordt gewezen op de hoge kosten voor expeditie bij dit bedrijf. Men moet er rekening mee houden, dat in bovenstaande tabel de expeditie zonder loon is opgenomen. Rekent men de lonen

---

[1]) Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek afl. 10, 31 Oct. 1935, P. 1543.

voor chauffeurs enz. mee, dan komt men tot een gemiddeld bedrag van Fl. 13,96 per Fl. 100.— wasgeld in 1935. Ook deze post is zeer hoog [1]).

Reeds vanouds bedienden de Goudse wasserijen niet alleen een groot deel van de onmiddellijke omtrek, maar hadden ze klanten in een zeer groot deel van Nederland. De Goudse wasserij had een uitstekende naam. De wassen werden vroeger per boot of per bode gehaald en bezorgd. Sommige beurtdiensten bestonden hiervan geheel. De kosten waren betrekkelijk gering, ook voor grote afstanden en werden geheel of gedeeltelijk door de klant betaald. Na de Wereldoorlog begon echter de vrachtauto als vervoermiddel naar voren te komen. Eerst maakten alleen enkele grote firma's hiervan gebruik, het was meteen een goed reclameobject, maar steeds meer begon het aantal toe te nemen. Langzamerhand begonnen nu ook de minder gunstige kanten naar voren te komen en ontspon zich een hevige concurrentie in grootte en uiterlijk van de wagens, wat vaak leidde tot onnodige opdrijving van de kosten. Maar ook bleek al heel spoedig, dat het vervoer per auto alleen goedkoper is op niet te grote afstanden en als men uit een plaats meerdere wassen tegelijk kan halen. Zo was men verplicht de te ver verwijderde klanten te laten schieten. Het bleek natuurlijk geheel onmogelijk om de klant een deel der transportkosten te laten betalen. De concurrentie was immers veel sterker geworden, de vorderingen der chemie maakten, dat vrijwel al het water, zij het soms met wat grotere kosten te gebruiken was en men was niet meer afhankelijk van Gouda en andere centra.

Op den duur is de expeditie met eigen auto voor velen een schadepost geworden. Een ondernemer in Gouda verzekerde mij, dat vele wasserijen gaarne terug zouden willen naar het oude transport. Dit is een onmogelijkheid, de klanten zijn nu gewend aan snelle en regelmatige bediening, terwijl het verschijnen van de grote en mooie wagens soms ook een factor van betekenis schijnt te zijn. Vooral de kleine ondernemer, die op zijn kleine aantal klanten is aangewezen en vaak een omweg van vele kilometers moet maken om één was te

---

[1]) Sinds 1937 wordt door een groot deel der wasserijen een klein bedrag (10 cent per was) extra geheven onder de naam van transportkosten. Dit is niet bedoeld als transportkosten, maar als een kleine vergoeding voor de door de devaluatie gestegen onkosten.

halen en daarop bijna evenveel onkosten maakt als zijn winst zal bedragen, ondervindt de nadelen. De grote ondernemer natuurlijk in veel minder sterke mate.

In de Statistiek voor het Wasscherijbedrijf II (1933) p. 33 en 38 komt een uitgewerkt voorbeeld voor, waaruit de scheve verhoudingen bij deze expeditiekwestie duidelijk uitkomen.

De absolute cijfers waren gewijzigd om herkenning te voorkomen. Van de wasproductie van de betreffende fabriek werd ¾ of ± 150.000 kg. was anders dan met eigen auto vervoerd, waarvoor in totaal aan vracht werd betaald Fl. 2716.— of Fl. 1,81 per 100 kg. De rest, 49650 kg, werd met eigen auto getransporteerd, wat op een bedrag van Fl. 6955.— kwam of Fl. 14.01 per 100 kg. Al zijn deze cijfers misschien niet volledig vergelijkbaar, het verschil is wel heel duidelijk. Het streven naar een meer economische wijze van vervoer moet wel één der meest dringende problemen zijn om het wasserijbedrijf op gezondere basis te brengen.

De wasserij is een typisch voorbeeld van klein of klein-middenbedrijf. In geheel Nederland is slechts één wasserij, die met meer dan 200 arbeiders werkt. Voor geheel Nederland vinden we in de Bedrijfstelling van 1930 een totaal van 2283 was- en strijkinrichtingen met 19653 daarin werkzame personen, wat dus neerkomt op een gemiddelde van 8,2 arbeiders per inrichting. Het gemiddelde van Gouda lag in 1930 aanmerkelijk hoger: 23 bedrijven met 520 arbeiders, dus een gemiddelde van 22,6 arbeiders per bedrijf.

80 % van het totaal aantal wasserijen en strijkerijen behoorden in 1930 in Nederland tot de kleinbedrijven. Daarentegen was van het totaal aantal arbeiders 48 % werkzaam in het middenbedrijf (11—50 arbeiders), terwijl ruim 21 % werkzaam was in grote bedrijven (meer dan 50 arbeiders). De overeenkomstige cijfers voor Gouda in 1930 waren: 48 % der bedrijven behoorden tot de kleinbedrijven, 49 % van het totaal aantal arbeiders was werkzaam in het middenbedrijf, terwijl 39 % der arbeiders in grote bedrijven werkzaam was.

Bij vergelijking van deze cijfers blijkt, dat de gemiddelde omvang van het Goudse wasserijbedrijf vrij ver boven die van het gemiddelde bedrijf in Nederland lag.

Opvallend is in het wasserijbedrijf de sterk overheersende vrouwenarbeid. Opnieuw grijpen we terug naar de gegevens van de Be-

drijfstelling 1930. 82 % van allen, die in loondienst in het eigenlijke bedrijf werkten, waren vrouwen. Voor Gouda lag het percentage iets lager (bijna 79 %).

Het bedrijf leent zich natuurlijk zeer goed voor vrouwenarbeid. Alleen voor de expeditie en voor de verzorging van de machines zijn eigenlijk mannelijke arbeiders nodig. Bij een beschouwing van het hoge percentage vrouwenarbeid zal men wellicht ook rekening moeten houden met de hierboven besproken sterke arbeidsintensiteit van het bedrijf, waardoor men zoveel als mogelijk is gebruik zal maken van vrouwenarbeid.

Beschouwen we nu de ontwikkeling van het bedrijf, aan de hand van de Bedrijfstelling 1930 en van eigen gegevens over 1936:

Tabel 14.

Jaar	aantal vestigingen	totaal aantal personen	aantal bedrijven met 2-5 personen		aantal bedrijven met 6-10 personen		Aantal bedrijven met 11-50 personen		Aantal bedrijven met 51-200 personen	
			bedr.	personen	bedr.	personen	bedr.	pers.	bedr.	pers.
1936	18	525	3	11	4	29	9	265	2	220
1930	23	520	5	13	6	48	9	254	2	204

Uit deze cijfers blijkt een enigszins toenemende concentratie van het bedrijf. Het aantal kleine bedrijven (minder dan 11 arbeiders) is afgenomen. Het aantal midden- en grote bedrijven is gelijk gebleven, terwijl het aantal daarin werkzame personen enigszins is toegenomen.

Laten we nu trachten een inzicht in de ontwikkeling van het wasserijbedrijf te Gouda in vroegere tijden te krijgen. In de verschillende bronnen (o.a. in de stadsbeschrijvingen) wordt onder de industrie dit bedrijf slechts zelden vermeld. Toch schijnt het in Gouda al vrij vroeg bestaan te hebben. De Lange van Wijngaarden[1]) geeft voor 1500 opsomming van de neringen (bron onvermeld), waarin ook „bleekers" genoemd worden. Hij wijst op de reeds oude naam van Bleekerssingel en vermeldt ook een blekerij in 1517 tussen Dijkpoort en Vlamingpoortje. Verder vond ik in archiefstukken betreffende de zeepindustrie van Gouda, die mij ter beschikking werden

[1]) C. J. de Lange van Wijngaarden: l.c. Dl. II. P. 340.

gesteld, een ordonnantie van 8 December 1708 (Keurboek N. 1695—1805. B 111 5m fol. 45. Gemeentearchief Gouda), waaruit het bestaan van blekerijen in die tijd blijkt.

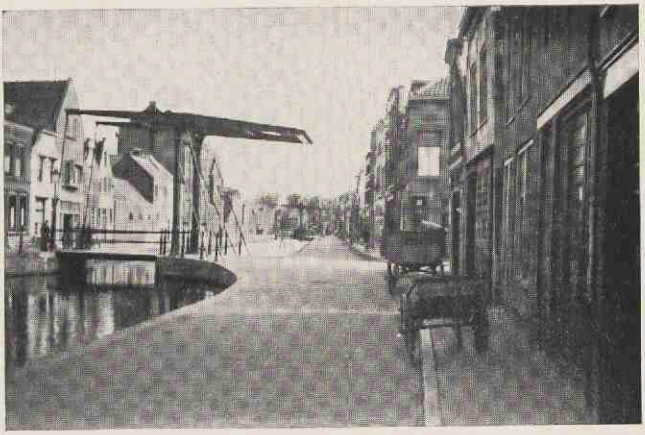
Eén der wasserijen schijnt reeds in 1763 opgericht te zijn. In één van de belangrijkste bronnen voor de 18e eeuw, de Tegenwoordige Staat, wordt echter een blekerij niet vermeld. Men beschouwde misschien de blekerij nog niet als „fabrijk".

Voor de 19e eeuw vinden we eerst weer een vermelding bij de Lange van Wijngaarden. Bij zijn opsomming van de neringen in 1808 [1]) noemt hij 11 blekers (ondernemers), echter geen arbeidersaantal. Een steviger basis geeft Büchner [2]) voor ± 1840. Hij vermeldt 14 blekerijen met ± 100 arbeiders, wat een gemiddelde van ± 7 arbeiders per bedrijf zou geven. De jaarboekjes voor Gouda vermelden alleen het aantal bedrijven n.l. in 1844 12 blekerijen, opklimmend tot 21 in 1862. De Staat van de Nederlandsche Fabrieken, die de toestand in 1857 moet weergeven is, zoals bekend, uiterst onvolledig en vermeldt geen blekerijen voor Gouda. Terwen [3]) geeft in Het Koninkrijk der Nederlanden enz. waarschijnlijk voor 1856 een aantal van 20 grote bloeiende blekerijen. Ook de Statistiek van de Ambachts- en Fabrieksnijverheid in Nederland van 1871 vermeldt geen blekerijen. Wat de oorzaak hiervan is, is duister, want wel worden andere fabrieken genoemd, die 1 à 2 arbeiders tellen en geen stoomwerktuigen. Gelukkig geeft het gemeenteverslag van dit jaar een veel vollediger overzicht, waarin 24 blekers (ondernemers) met 170 arbeiders vermeld worden.

Na dit jaar kunnen we met behulp van de gegevens van de Beroepstellingen en van de Gemeenteverslagen van 1876, 1881 en 1924 een vrij volledig overzicht van de ontwikkeling van deze industrie opbouwen. Daar het aantal bedrijven niet uit de Beroepstellingen is af te leiden, heb ik deze overgenomen uit de gemeenteverslagen van de overeenkomstige jaren. De grote verschillen, die de cijfers vertonen, zijn waarschijnlijk op de volgende wijze te verklaren: In de Beroepstellingen zijn ook opgenomen wasvrouwen, die voor anderen wassen en die niet als werkzaam in een „bedrijf" kunnen worden aangemerkt. Verder moet men bedenken, dat de gemeenteverslagen

---

[1]) C. J. de Lange van Wijngaarden. l.c. Dl. II. p. 341/342.
[2]) W. F. Büchner: l.c. p. 55.
[3]) J. L. Terwen: Het Koninkrijk der Nederlanden enz. Gouda 1862. p. 283.



De Raam, 2 grachtjes in oude buurtjes.

Een hofje achter De Raam, met op de achtergrond een molen op De Vest, op de Stadwal.

bedrijfstellingen zijn, waarin dus niet worden opgenomen mensen, die in Gouda wonen, maar buiten Gouda hun beroep uitoefenen. De laatsten worden in een beroepstelling natuurlijk wel meegeteld.

Tabel 15.

Jaar	Aantal bedrijven	Totaal aantal arbeiders		Aantal vrouwen	
		Volgens Beroepstelling	Volgens Gemeenteverslag	Volgens Beroepstelling	Volgens Gemeenteverslag
1876	16		127		82
1881	20		181		119
1889	21	222 [1]	184	100 [1]	114
1899	19	264 [1]	199	141 [1]	140
1909	17		256		191
1920	17		356		283

Het aantal bedrijven blijkt dus vrijwel gelijk gebleven te zijn, terwijl het arbeidersaantal steeds is gestegen. Merkwaardig is, dat het aantal vrouwelijke arbeiders naar verhouding gestegen is: in 1876 ± 65 %, in 1899 ± 67 %, in 1909 ± 75 % en in 1920 bijna 80 %, dus ongeveer evenveel als in 1930.

Zoals we hierboven reeds zagen, telde Gouda in 1936 18 wasserijen, waaronder enkele betrekkelijk grote. Het is wel duidelijk, dat deze onmogelijk alle van de bediening van een stad van 30.000 inwoners kunnen bestaan. Inderdaad blijkt verreweg het grootste gedeelte van de wassen (80 à 90 %) van buiten Gouda te komen. Vooral voor de grotere fabrieken dienen de Goudse wassen min of meer als „bladvulling", die op de Maandagmorgen als de buitenwassen nog niet aangevoerd zijn, behandeld worden.

Gouda heeft voor zijn wasserijen vanouds een groot gebied bediend. De Lange van Wijngaarden wijst op de wassen, die reeds in de 16e eeuw uit Amsterdam aangevoerd werden [2]). Bij het expeditieprobleem werd er reeds op gewezen, dat men vroeger uit alle delen van het land wassen haalde en dat het vervoer per vrachtauto

[1]) Hierbij ook de categorie A en B, daar in dit kleinbedrijf het bedrijfshoofd meestal meewerkt als arbeider.
[2]) De Lange van Wijngaarden. l.c. deel II. p. 369.

een beperking tengevolge had. Toch bedient ook nu Gouda nog een groot gebied: het grootste deel van Utrecht, Noord-Holland tot Amsterdam en Zuid-Holland behalve de eilanden. Hoe is dit te verklaren? Juist de wasserij, waarmee de huisvrouw een regelmatig contact onderhoudt, zou men toch meer in de buurt zoeken. De verklaring voor dit verschijnsel moeten we zoeken in het water. Lang niet al het water was vroeger geschikt om te wassen. Hierdoor is ook de merkwaardige concentratie van wasserijen in ons land te verklaren: bepaalde delen van de duinstreek (Loosduinen, Heemstede, Bloemendaal), de Oostelijke Veluwerand (Apeldoorn, Epe) en enkele plaatsen aan rivieren, zoals Gouda. Gouda dankt zijn bestaan als wasserijcentrum aan het IJselwater, dat door de singels gevoerd werd. De sterke afhankelijkheid van de wasserij van het water spreekt nog duidelijk in de ligging der oudere fabrieken in Gouda, die vrijwel alle aan de singels liggen (naam Bleekerssingel) en wel aan de buitenzijde. Het laatste was nodig met het oog op het vereiste bleekveld, dat men vond in de beschikbare ruimte buiten de stad (zie kaart 1).

Slechts een enkele nieuwe wasserij ligt verder verwijderd van de grachten (Graaf Florisweg), daar tegenwoordig de wasserij niet meer aan het grachtwater gebonden is. Gouda beschikte dus over IJselwater, dat door helderheid en samenstelling uitstekend geschikt was voor dit bedrijf. Daar een groot deel der omgeving alleen onbruikbaar veen- en polderwater bezat, ontstond hier het grote wasserijcentrum voor een wijde omgeving.

Gouda's natuurlijke voorsprong in dit opzicht was echter niet van blijvende duur. De ontwikkeling der wetenschap wist langzamerhand de wasserij onafhankelijk te maken van een bepaald soort water. Leidingwater kan gebruikt worden en met behulp van chemicaliën kan elke hardheidsgraad bereikt worden. Ook in Gouda wordt het eens zo hoog geprezen IJselwater vrijwel door niemand meer gebruikt. Het voldeed niet meer aan de hogere eisen, die de klant stelde en de grachten werden door polderwater en afvalwater van fabrieken verontreinigd.

Dat de Goudse wasserij, ondanks de zware concurrentie, die het gevolg was van dit „vrijmaken" van de industrie, toch de positie heeft kunnen handhaven, dankt zij aan twee factoren: de goede reputatie en de goede ligging. Vooral de eerste factor is van grote

betekenis. De wasserij is een bedrijf, dat het vooral van recommandatie moet hebben. De oudere Goudse bedrijven bedienden tientallen jaren achtereen dezelfde families. Het bedrijf ging van vader op zoon over onder dezelfde naam. Nu dragen nog drie wasserijen de naam van Jaspers. In het Jaarboekje van Gouda van 1843 worden vier blekers van deze naam vermeld, terwijl volgens het Gemeenteverslag van 1876 zelfs zes van de zestien wasserijen deze naam droegen. Ook de namen Peters, Bouman en Voorbarendse (nu Verbarendse), die reeds in 1844 als blekers vermeld werden, vinden we ook nu nog terug. Het was en is een echt familiebedrijf, waarvan de leiding in vertrouwde handen is.

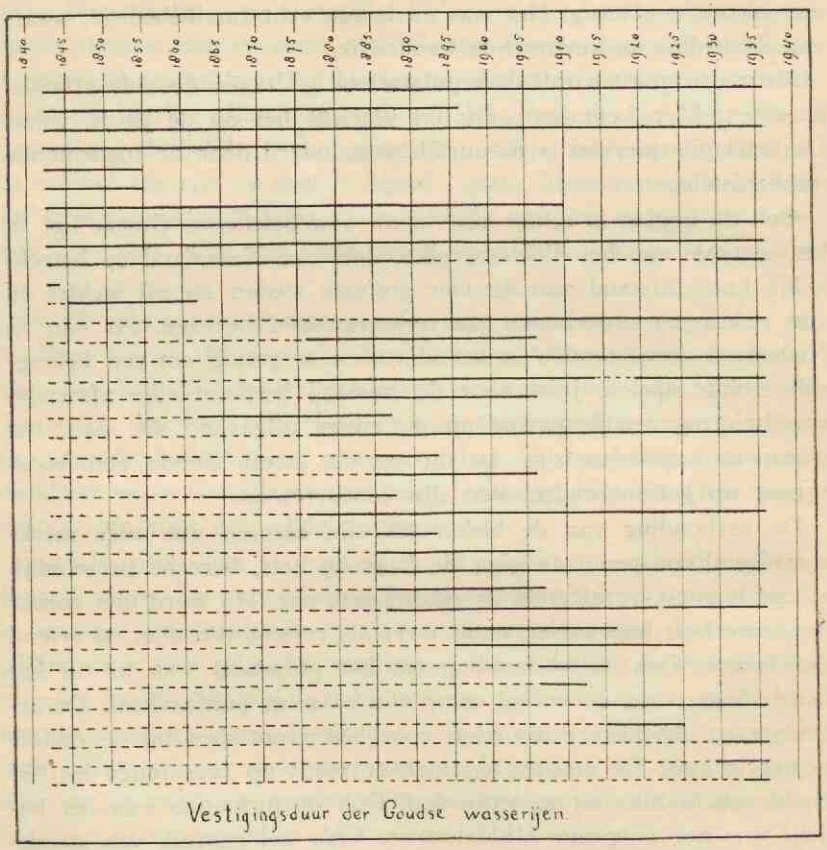
Maar daarnaast wordt de reputatie ook gedragen door de arbeidskrachten. Men kent het werk en verricht het op de juiste wijze. De betekenis hiervan is natuurlijk verminderd door de toenemende mechanisatie.

Ook de ligging is echter een factor van betekenis. Gouda ligt in het centrum van het dichtstbevolkte deel van Nederland op betrekkelijk korte afstand van de vier grootste steden en zal weldra in alle richtingen uitstekende snelverkeerswegen bezitten. Al zijn in Nederland de afstanden in het algemeen te gering om een belangrijke rol te spelen, juist voor de wasserij betekent elke afstandsvermindering een besparing op de zware uitgaven, die aan het transport verbonden zijn. In dit opzicht heeft Gouda een voorsprong op het merendeel van zijn concurrenten.

De verhouding van de bleker tot zijn klanten was zeer merkwaardig. Eens per jaar ging de baas op reis, bezocht persoonlijk al zijn klanten, vereffende de rekeningen, enz. Hij werd niet zozeer beschouwd als leverancier, maar meer als vertrouwensman en vriend des huizes. Ook de verhouding tot het personeel was tot in het laatste kwart van de vorige eeuw min of meer patriarchaal. De arbeiders en arbeidsters woonden voor een groot deel bij de ondernemer in huis. De meisjes kwamen er reeds op zeer jonge leeftijd en bleven in huis tot ze trouwden. Ook de inrichting van het bedrijf was nog enigszins Middeleeuws. Vóór het gebruik van stoomkracht en voordat mechanisatie werd toegepast, bestond het bedrijf voornamelijk uit een schuur, waarin gewassen werd en een groot bleekveld (vandaar de ligging aan de buitenzijde van de stad). Het was een typisch handwerk-kleinbedrijf. Betrekkelijk plotseling komt

dan de doorbraak van moderner toestanden in deze oude verhoudingen. We kunnen dit enigszins nagaan uit de gegevens, die de gemeenteverslagen geven over de invoering van stoomwerktuigen. De eerste stoomwerktuigen in drie blekerijen komen in 1866. In 1873 volgt een vierde en in 1876 hebben plotseling alle 16 blekerijen stoomwerktuigen.

Tenslotte volgt hieronder een samenvattend graphisch overzicht van de bestaansduur der blekerijen. Als eerste jaar is 1843 genomen.



Het oudste jaarboekje van de gemeente, dat ik gevonden heb, verscheen in dat jaar. Verschillende blekerijen zijn veel ouder. Eén ondernemer vermeldde met grote zekerheid, dat zijn fabriek in 1650

was gesticht, een ander gaf 1763 als stichtingsjaar op. Weer anderen werden in 1825, 1828, 1836 en 1837 opgericht. Die oude fabrieken droegen aardige poëtische namen zoals: de Pelikaan, de Rijzende Zon, Drie Witte Leliën, Roozenboom, Grote Zwaan, het Springende Paard, de Drie Notenboomen enz., waarvan verschillende nog in ere zijn gehouden.

Tot in 1862 was de ontwikkeling der fabrieken duidelijk te volgen, daarna is een hiaat tot 1876. In dat jaar vermeldt het gemeenteverslag uitvoerige gegevens, evenals in 1881. Voor 1885 geeft het overzicht van de industrie in het verslag van de Kamer van Koophandel een vaste basis. Voor de jaren na 1885 zijn weer gemeenteverslagen gebruikt en tenslotte eigen gegevens.

HOOFDSTUK IIc.

DE GAREN-, TOUW- EN NETTENINDUSTRIE.

In een land als Nederland, waar scheepvaart en visserij vanouds een belangrijke rol hebben gespeeld, zijn touwslagerij en nettenindustrie van grote betekenis geweest. Ook in Gouda en omgeving is de touwslagerij al vroeg tot ontwikkeling gekomen. Hiertoe droeg de functie, die Gouda voor de binnenvaart had, krachtig bij, terwijl deze stad bovendien langen tijd deelnam aan zeevaart en -visserij. Tenslotte zal ook het feit, dat de Krimpenerwaard en het gehele Zuidoosten van Zuidholland uitermate geschikt bleken voor het verbouwen van hennep, voor de ontwikkeling van de touwslagerij van betekenis zijn geweest.

Langzamerhand is de band, die de Goudse touwslagerij met zeevaart en visserij verbond, losser geworden, toen deze middelen van bestaan geheel uit Gouda verdwenen. De industrie onderging eveneens veranderingen, maar bleef in gewijzigde vorm bestaan. Merkwaardig is het, dat tegen het einde van de 19e eeuw de oude nettenindustrie opnieuw opkwam en de oude band, die tussen Gouda en de vissersbevolking lang geleden bestaan had, opnieuw aanknoopte.

In het moderne stadsbeeld van Gouda valt de belangrijke positie, die deze industrie ook nu nog voor de arbeidsvoorziening van deze stad inneemt, weinig op. We zien geen grote opslagplaatsen van grondstoffen langs de singels, zoals de aardewerkindustrie toonde, geen groot aantal fabrieken min of meer regelmatig langs de singels verspreid, zoals bij de wasserijen het geval is, of een groot complex, zoals bij de Kaarsenfabriek, waar de opgeslagen grondstoffen het karakter van de industrie tot uitdrukking brengen.

Voor de touw- en garenindustrie vinden we slechts één grote fabriek, die echter in uiterlijk niets van andere verschilt en verder nog enkele kleinere onopvallende bedrijven in de uithoeken van de stad.

Veel sterker moet het stadsbeeld vroeger door de touwslagerijen beïnvloed zijn geweest. Allereerst was het aantal bedrijven veel groter. In 1866 vinden we naast de grote Machinale Garenspinnerij 35 kleingarenfabrieken. Maar vooral de uitoefening van het bedrijf geschiedde veel meer opvallend. Elk bedrijf bestond uit een opslagplaats en meerdere touwbanen, waar het werk in de open lucht en duidelijk zichtbaar plaats vond. De oudere banen lagen aan de binnenzijde tegen de wallen aan, de opslagplaatsen aan de straatzijde, terwijl de wasserijen allen aan de buitenzijde langs de singels lagen. Bij beide bedrijven werd de ligging gedeeltelijk bepaald door de behoefte aan ruimte, maar de touwbanen, die allang voor de wasserijen een grote rol speelden, hadden de benodigde ruimte nog in de stad kunnen vinden. Eén der kleinere touwfabrieken ligt nog op het terrein van een oude touwslagerij.

Al heeft de touw- en garenindustrie, wat arbeidersaantal betreft, nooit voor Gouda zulk een grote rol gespeeld als de bierbrouwerijen en de aardewerkindustrie, het bedrijf heeft in de tijd van het handwerk een duidelijk waarneembare invloed op het stadsbeeld uitgeoefend.

Beschouwen we nu eerst de toestand, zoals die blijkt uit de Bedrijfstelling van 1930. Onder de Textielnijverheid wordt Gouda bij de groepen 23, Touwslagerijen en garenspinnerijen, en 24. Nettenfabrieken, vermeld.

De Bedrijfstelling noemt in Gouda 12 touwslagerijen en garenspinnerijen met 310 arbeiders, waarvan 63 mannen boven de 21 jaar, 111 vrouwen boven de 21 jaar, 46 mannen en 90 vrouwen beneden de 21 jaar. Hiermede blijkt Gouda het belangrijkste centrum op dit gebied in Nederland te zijn. In het gehele Rijk waren in 1930 152 touwslagerijen met 1889 arbeiders.

Bij een nadere beschouwing blijkt het grootste deel van die touwslagerijen en garenspinnerijen tot de kleine gerekend te moeten worden. 3 Fabrieken werkten met 1 arbeider, 5 met 2—5 arbeiders (samen 13), 1 met 6 arbeiders, 1 met 17, 1 met 64 en tenslotte 1 met 207 arbeiders.

Voor het gehele Rijk worden 6 nettenfabrieken met 460 arbeiders vermeld. In Gouda was er één gevestigd met 112 arbeiders (15 mannen en 44 vrouwen boven 21 jaar, 25 mannen en 28 vrouwen beneden 21 jaar), na een fabriek te Apeldoorn met 272 arbei-

ders de grootste in Nederland. Bij beide soorten van bedrijven valt het grote aantal vrouwen op, zoals trouwens overal in de Textielnijverheid het geval is.

Hieronder volgt nu eerst een historische beschouwing van deze industrie, die de huidige structuur begrijpelijk zal maken.

De uiterst belangrijke rol, die deze industrie al eeuwenlang in Gouda gespeeld heeft, zal voor een zeer groot deel te verklaren zijn uit de positie, die deze stad voor de binnenscheepvaart bekleedde vanaf de Middeleeuwen. Over deze positie zal hierna uitvoerig gesproken worden. Naast de betekenis voor de binnenscheepvaart zal echter ook gedacht moeten worden aan de betekenis van de riviervisserij en aan de zeevisserij, die eens voor Gouda een grote betekenis had. Tenslotte zal ook de omstandigheid, dat de naburige gebieden, zoals de Krimpener-, Lopiker- en Alblasserwaarden een bij uitstek geschikt gebied voor de hennepteelt vormden, bevorderend gewerkt hebben. Waarschijnlijk zal de ontwikkeling van de hennepteelt eerder als gevolg dan wel als oorzaak van de industrie beschouwd moeten worden, maar voor de opbloei zal de mogelijkheid om de grondstoffen in de naijheid te verkrijgen, een factor van betekenis geweest zijn. Hennep en vlas werden in de 18e eeuw veel in Gouda verhandeld [1]). Door bijzondere oorzaken was men echter al spoedig gedwongen grondstoffen uit het buitenland in te voeren. Vink [2]) vermeldt, dat de hennepteelt in de Krimpenerwaard en omliggende gebieden, die door de enorme opkomst van de scheepvaart in de 17e en het eerste kwart van de 18e eeuw haar bloeitijd had, een grote knak kreeg door de geweldige overstroming van 1726, de grootste watersnood, die ooit Lopiker- en Krimpenerwaard heeft getroffen. Door de nood gedwongen werd toen Oosterse hennep (uit de Baltische staten) ingevoerd en deze is in gebruik gebleven, aanvankelijk vooral voor het maken van zeilen. Ook Van der Aa [3]) noemt de watersnood van 1726 als de voornaamste oorzaak van de grote achteruitgang van de hennepbouw in Krimpener- en Lopikerwaard. Door de grote invoer van z.g. Oosterse hennep daalde de prijs tot Fl. 9.00 per 100 pond.

---

[1]) Tegenwoordige Staat 1740.

[2]) T. Vink: De Lekstreek. Een aardrijkskundige verkenning van een bewoond deltagebied. Acad. proefschrift. Utrecht 1926 pag. 226.

[3]) A. J. van der Aa: Beschrijving van den Krimpenrewaard en de Lopikerwaard. Schoonhoven. 1847. Pag. 18.

Steeds meer „Oosterse" hennep werd ingevoerd. Van Hall[1]) vermeldt, dat in 1814 4.107.340 pond hennep werd ingevoerd en 2.327.320 pond uitgevoerd, een invoeroverschot van bijna 2 millioen pond dus. Als belangrijkste gebieden in Nederland vermeldt hij o.a. het gehele Zuid-Oosten van Zuid-Holland en de streek tussen Gouda, Woerden en Bodegraven[2]).

In de 19e eeuw blijkt de concurrentie van de ingevoerde hennep steeds groter geworden te zijn. Meer en meer houdt men op met de hennepteelt, daar de prijzen elk jaar meer dalen. Elk jaar loopt de met hennep beteelde oppervlakte terug, zoals uit onderstaande tabel, overgenomen uit het verslag van de Landbouw over 1899, tabel 93, pag. 255, blijkt.

Tabel 16.

Met hennep beteelde oppervlakte in de jaren:						
	1851/'60	1861/'70	1871/'80	1881/'90	1891/'99	1899
Nederland	1556 ha	1460 ha	1412 ha	389 ha	177 ha	100 ha
Zuid-Holland	1330 ha	1277 ha	1230 ha	354 ha	158 ha	83 ha

Vooral in de periode 1880—1890 blijkt de achteruitgang zeer groot te zijn.

De 83 ha. in 1899 in Zuid-Holland lagen geheel in de streek om Gouda.

Everwijn[3]) vermeldt voor 1910 nog 34 h.a. met hennep beteeld, geheel in Zuid-Holland en met name in Alblasserwaard, Krimpenerwaard en Vijfheerenlanden. Sindsdien is de hennepteelt geheel verdwenen.

Slechts op een verloren hoekje werd nog wat hennep geteeld, dat door een plaatselijken touwslager werd verwerkt. De industrie was echter geheel op invoer aangewezen.

Voor zachte vezels of bastvezels was tot de Wereldoorlog Rusland de voornaamste leverancier. Na de oorlog werd deze staat ge-

[1]) H. C. van Hall: Verhandeling, inhoudende een beschrijving van de Hennepteelt in Nederland enz. Groningen 1828. pag. 36 e.v.
[2]) Van Hall, l.c. pag. 8.
[3]) Everwijn l.c. pag. 360.

heel verdrongen door andere Europese landen: Italië, Joego-Slavië en Hongarije. Na de moordaanslag op Koning Alexander van Joego-Slavië in 1934 te Marseille, toen politieke verwikkelingen tussen Joego-Slavië en Hongarije en misschien ook Italië dreigden, zag men het gevaar in, dat Nederland voor deze belangrijke industrie voor grondstoffen geheel op het buitenland was aangewezen. De belemmering van de invoer van hennep uit het belangrijkste invoer land Italië, als gevolg van de toepassing van sancties, leverde opnieuw grote moeilijkheden op. Dit bracht belanghebbenden er toe, met medewerking van de regering, proefnemingen te doen om de hennepbouw in Nederland op bepaalde schaal te doen herleven.

De oppervlakte, die men bebouwd heeft, is van zeer bescheiden omvang. In 1937 werd ± 50 h.a. met hennep beteeld, in 1938 ± 40 h.a. De terreinen waren gelegen in de Krimpenerwaard en in het Noordwestelijk deel van Noordbrabant. De meest geschikte gronden zijn zeer zware klei- of laagveengronden, rijk aan stikstof en vocht. De proefnemingen, die geheel op verantwoording der Machinale Garenspinnerij zijn geschied, zullen in 1939 niet worden voortgezet. De in Nederland verbouwde grondstoffen komen te duur. Men geeft er de voorkeur aan grondstoffen steeds voor één jaar op te slaan. Mocht de invoer door een of andere oorzaak bemoeilijkt of geheel onmogelijk worden, dan kan men in de loop van dat jaar met behulp van de opgedane ervaring, in eigen land op daarvoor geschikte terreinen met de hennepteelt beginnen.

Dat deze industrie tot de oudste van Gouda gerekend mag worden, blijkt wel uit het feit, dat de Lange van Wijngaarden [1]) in zijn opsomming van de neringen te Gouda, in 1500, lijndraaiers, touwslagers, reepmakers en wantdraaiers noemt. Ook Walvis [2]) (1713) noemt de vlas-, touw- en garenindustrie en -handel belangrijk.

Voor de toestand in de Franse tijd vinden we van verschillende zijden berichten. De Lange van Wijngaarden geeft voor 1808 weer een opsomming van de neringen [3]). Hij vermeldt dan: 2 hennepkloppers, 103 hekelsters, 1 hekelmaker, 52 touwslagers en 3 zeilenmakers. Over de toestand van de industrie spreekt hij niet. d'Alphonse noemt 66 bedrijven met 166 arbeiders en schrijft, dat de touw-

---

[1]) De Lange van Wijngaarden. l.c. dl. II. pag. 340.
[2]) Walvis. l.c. pag. 37.
[3]) De Lange van Wijngaarden. l.c. dl. II. pag. 338.

slagers vooral voor de zeevaart werken. Invoer van Russische hennep, die steeds als beter dan de Hollandse werd beschouwd, werd echter spoedig daarna onmogelijk. De bovengenoemde Statistique industrielle et manufacturière van het Ministère des Manufactures et du Commerce van 1812[1]) vermeldt 66 fabrieken met 300 arbeiders. Dit cijfer lijkt slecht overeen te komen met de gegevens van d'Alphonse temeer, daar vermeld wordt, dat sinds 1811 het aantal arbeiders en de opbrengst met ¼ verminderd was. Volgens de toelichting werkten er echter vele thuiswerkers op het platteland in de omgeving voor rekening van Goudse fabrikanten. Waarschijnlijk heeft d'Alphonse deze arbeiders niet meegerekend, terwijl in de Statistique dit aantal wel werd geteld. De Statistique vermeldt verder, dat de opheffing der gilden een fatale uitwerking op de industrie heeft gehad. De toestand der touwslagerijen moet in de Franse tijd wel zeer slecht zijn geweest, daar zij vrijwel uitsluitend voor scheepvaart en visserij werkten, die beiden door de overmacht der Engelsen op zee en het Continentaal Stelsel lam gelegd waren. Een deel van het oude afzetgebied ging voorgoed verloren. Zoo bericht Van Ouwerkerk de Vries[2]), dat Portugal vroeger zeer veel touwwerk uit Nederland betrok, maar dat het in de Franse tijd zelf met touwfabricage begon.

Na de Franse tijd schijnt de touwindustrie zich weer wat hersteld te hebben, de uitvoer nam weer toe. Ook Gouda had zijn aandeel in dit herstel. H. Roland Holst citeert een rapport over armbestuur en opvoeding van arme kinderen, uitgebracht in 1817 aan den Minister van Binnenlandse Zaken: „dat te Gouda de oprichting van een werkhuis minder noodzakelijk is te achten door de aldaar bestaande fabrijken, en bijzonder bij den tegenwoordigen bloei der kleingarenspinnerijen, waarin reeds kinderen van jongen leeftijd tot werk worden opgenomen"[3]).

Over de volgende periode tot 1855 zijn weinig gegevens beschikbaar. De Cloet[4]) en Lastdrager[5]) vermelden touwslagerijen, maar

---

[1]) Tableau No. 71. Rijksarchief te Den Haag.

[2]) J. van Ouwerkerk de Vries: Verhandeling over den Nederlandsche Koophandel. Haarlem 1827 pag. 100.

[3]) H. Roland Holst van der Schalk: Kapitaal en Arbeid in Nederland. Sociale Bibliotheek No. 2. Amsterdam 1902. pag. 102.

[4]) J. J. de Cloet: Géographie historique, physique et Statistique du royaume des Pays Bas et ses Colonies Bruxelles 1822.

[5]) A. J. Lastdrager e.a. Beschrijving der Nederlanden, waarin Zuid-Holland door D. Buddingh, Amsterdam 1841.

zonder enige nadere aanduiding. Het jaarboekje van Gouda voor het jaar 1844 noemt 43 garenfabrikanten, welk aantal in 1847 volgens het jaarboekje van dat jaar tot 37 gedaald is.

Vanaf het jaar 1855 heb ik, aan de hand van de cijfers in de gemeenteverslagen, een overzicht van het aantal bedrijven en van de daarin werkzame arbeiders opgesteld. De enigszins onregelmatige verdeling van de jaren in deze tabel is te verklaren uit de meerdere of mindere volledigheid der verslagen en uit de belangrijkheid van een bepaald jaar om de ontwikkeling van deze industrie te belichten. De Machinale Garenspinnerij (opgericht in 1861) is in dit overzicht steeds afzonderlijk vermeld om de verhouding tussen machinaal bedrijf en handbedrijf duidelijk te doen uitkomen. In de gemeenteverslagen worden steeds klein- of fijngarenfabrieken, nooit touwslagerijen vermeld. Dit is te verklaren, omdat men zich vanouds in Gouda in het bijzonder op het fijnere touwwerk en op garens had toegelegd. Vanaf het jaar 1900 wordt ook een nettenfabriek afzonderlijk vermeld (opgericht in 1898 als „weverij"). (zie tabel 17 op bladz. 77).

Alvorens op een verdere bespreking van deze cijfers in te gaan en speciaal de verhouding tussen de z.g. kleingarenfabrieken en de Machinale Garenspinnerij te bespreken, wil ik eerst de aandacht vestigen op de grote betekenis van de kinderarbeid in deze tak van industrie. Touwslagerijen en garenfabrieken, waar vrijwel dezelfde arbeid verricht werd, behoorden tot de meest beruchte voorbeelden van kinderexploitatie. Gegevens over de kinderarbeid zijn te vinden in de fabrieksstaat van 1819 en in de verslagen over de kinderarbeid van 1871, bewerkt door Brinckman. In de garenfabrieken in heel Nederland werkten in 1849 44 kinderen verdeeld over 96 bedrijven, in de touwslagerijen 155 kinderen in 87 bedrijven. Deze aantallen zijn tot 1871 schrikbarend toegenomen. In dat jaar werkten in 58 garenfabrieken (vrijwel allen in of bij Gouda gevestigd) 408 kinderen, terwijl in 68 touwslagerijen 350 kinderen werkzaam waren![1])

Büchner[2]) oefent felle critiek op deze verregaande kinderexploitatie. Hij schrijft, dat kinderen van 7 jaar zeer zwaar werk moesten

---

[1]) In 1871 was de leeftijdsgrens tussen kinderen en volwassenen 16 jaar, voor 1819 waarschijnlijk ook, maar dit staat niet absoluut vast. Zie I. J. Brugmans: De arbeidende klasse in Nederland in de 19e eeuw. 2e druk. Den Haag 1929.

[2]) Büchner, l.c. pag. 53. 1842.

Tabel 17.

	Overzicht van het aantal garen-, touw- en nettenfabrieken en het aantal daarin werkzame arbeiders.										
jaar	Soort der fabrieken	Aantal fabr.	Arbeiders boven 16		Arbeiders boven 16		Tot.	Tot. geh. ind.	Beroepstelling		
			M.	Vr.	M.	Vr.			M.	Vr.	Tot.
1855	Kleingarenfabr.	34	366	194	336		896	896			
1866	Mach. g. sp.	1	47	56	3	31	137	837			
	Kleingarenfabr.	35	350	—[1]	250	100	700				
1871	Mach. g. sp.	1	44	36	20	31	131	720			
	Kleingarenfabr.	31	300	—	239	50	589				
1881	Mach. g. sp.	1	57	31	8	12	108	458			
	Kleingarenfabr.	18	276	33	34	7	350				
1889	Mach. g. sp.	1	44	23	12	26	105	340	386	35	421
	Kleingarenfabr.	18	175	25	35	—	235				
1899	Mach. g. sp.	1	65	34	23	30	152				
	Kleingarenfabr.	3	43	11	11	3	68	239	296	68	364
	Nettenfabr.	1	—	11	3	5	19				
1909	Mach. g. sp.	1	92	52	23	32	199				
	Kleingarenfabr.	1	11	—	6	—	17	237	233	121	354
	Nettenfabr.	1	1	5	1	14	21				
1915	Mach. g. sp.	1	86	81	23	68	258				
	Kleingarenfabr.	2	46	1	22	3	72	393			
	Nettenfabr.	1	13	18	16	16	63				
1920	Mach. g. sp.	1	95	67	21	66	249				
	Kleingarenfabr.	3	48	5	14	10	77	397			
	Nettenfabr.	1	21	20	14	16	71				

verrichten van 5 uur 's morgens tot 9 uur 's avonds in de zomer, tegen een loon van 50 tot 75 c. per week! De houding, die men tegenover de kinderarbeid aannam komt duidelijk uit bij Griffioen van Waerder, waar hij opmerkt, dat de aanwezigheid van touwslagerijen (en garenfabrieken) een zegen is voor Gouda: de kinderen verdienen immers iets voor hun ouders en hebben tegelijk nog de gelegenheid om onder het draaien iets uit hun schoolboeken te lezen[2]).

[1]) In enkele gemeenteverslagen wordt het aantal thuiswerkende hekelsters niet vermeld in andere wel.

[2]) Griffioen van Waerder: Mijn herinneringen aan Gouda. 's-Gravenhage 1821 pag. 16 en 17.

De werkwijze in de touw- en garenindustrie was geheel op de kinderarbeid ingesteld. Bij elke volwassen spinner werkte een kind als draaier. Kon men niet genoeg jeugdige draaiers krijgen, dan konden de spinners niet werken. Dit was b.v. in het jaar 1869 het geval, zoals in een verslag over de toestand van de industrie vermeld wordt [1]). Alleen door het gebruik maken van de uiterst goedkope kinderarbeid kon de industrie zich als handwerk handhaven. Als op elke baan een tweede volwassen arbeidskracht zou moeten werken, zou het bedrijf niet meer rendabel geweest zijn. Niet dat de lonen der volwassen arbeiders zo bijzonder hoog waren: een volwassen arbeider verdiende in 1872 Fl. 5.00 tot Fl. 7.00 per week, maar de kinderen slechts Fl. 1.00 tot Fl. 1.25.

De zeer grote achteruitgang in de kleingarenindustrie tussen 1871 en 1881 is dan ook m.i. grotendeels te verklaren uit het feit, dat de bekende wet op de kinderarbeid van Van Houten na 1874 arbeid van kinderen beneden 12 jaar onmogelijk maakte. Vergelijkt men de arbeidersaantallen in de kleingarenfabrieken, dan blijkt de achteruitgang van 1855 naar 1871 betrekkelijk gering, daar in 1871, evenals in 1866, niet het aantal thuiswerkende vrouwen geteld is, zoals in 1855. Eigenlijk moeten we dus van het totaal van 896 in 1855 er 194 aftrekken en dan blijkt de achteruitgang slechts ruim 100 arbeiders in 16 jaar te bedragen.

Het aantal kleingarenfabrieken is slechts met enkele verminderd, ondanks de oprichting van de Machinale Garenspinnerij. Daarentegen verdwijnen tussen 1871 en 1881 13 van de 31 fabrieken en loopt het arbeidersaantal van 589 tot 362 terug, welke achteruitgang vrijwel geheel zijn verklaring vindt in het verdwijnen van de kinderexploitatie. Deze achteruitgang zet zich in de volgende jaren steeds verder voort. Men zou aanvankelijk geneigd zijn deze ontwikkeling voor een groot deel aan de oprichting van de Machinale Garenspinnerij toe te schrijven. Dit is echter niet de voornaamste reden. De Garenspinnerij leverde in de eerste periode van haar bestaan halffabrikaten aan de kleingarenfabrieken, zoals hierna nader zal worden uiteengezet. Bovendien blijkt bij aandachtige beschouwing van bovenstaande tabel, dat tot 1871 de kleingarenfabrieken blijkens de arbeidersaantallen betrekkelijk weinig achteruit-

---

[1]) Tijdschrift voor Nijverheid 1870. pag. 324.

gingen, hoewel de Machinale Garenspinnerij reeds van 1861 dateerde, maar bovendien, dat de laatste na 1881 niet profiteert van de achteruitgang van de kleine fabrieken, maar zelfs de daling enigszins meemaakt.

Nu keren we terug naar de periode van ± 1860 om de ontwikkeling van de kleingarenfabrieken en de verhouding tot de Machinale Garenspinnerij na te gaan. Vóór 1860 werd in de Nederlandse touwindustrie alleen handwerk beoefend. In deze kleingarenfabrieken werden als grondstoffen vlas en vooral hennep gebruikt. De hennep werd voor het grootste deel uit het buitenland ingevoerd, daar reeds in deze periode de hennepteelt in Nederland sterk was achteruitgegaan. Bij het kammen, de eerste bewerking, die de sterk verwarde vezels in het land van oorsprong ondergaan, ontstaan lange en korte vezels. Voor bewerking met de hand kwamen de laatste (z.g. hennepwerk, dat veel goedkoper was) niet in aanmerking. In het buitenland, eerst in Engeland, daarna ook in België, was men er in geslaagd van dit goedkope hennepwerk, door machinale bewerking een vrij goed ééndraadsgaren te maken, dat niet al te veel achter stond bij de ééndraadgarens van het handwerk. Tegen 1860 werd dit garen in Nederland ingevoerd en begonnen enkele kleingarenfabrieken dit product te kopen om het zelf verder te bewerken, n.l. tot meerdraadsgarens in elkaar te draaien. Deze bewerking heet twijnen of tweernen.

In 1861 verenigden zich een vijftal Goudse kleingarenfabrikanten en richtten de Machinale Garenspinnerij op. Deze Machinale Garenspinnerij begon eveneens uit het z.g. hennepwerk ééndraadsgarens te spinnen voor de kleingarenfabrieken. Binnen enkele jaren betrokken bijna alle kleingarenfabrikanten voor het grootste deel van hun touwwerk dit halffabrikaat van de Garenspinnerij. Enkelen trachtten het zelf spinnen van ééndraadsgarens vol te houden, maar de een na de ander moest de strijd tegen het goedkopere hennepwerkproduct opgeven. In deze jaren verwierf de Garenspinnerij de bijnaam „lorrenbaas", omdat volgens de onafhankelijke fabrikanten afval als grondstof werd gebruikt.

Voor het merendeel der Goudse fabriekjes was de Garenspinnerij dus leverancier van halffabrikaten geworden. Het is dan ook wel verklaarbaar, dat in deze periode het arbeidersaantal in de kleingarenfabrieken wat terugloopt, men had immers voor de eerste be-

werking geen arbeiders meer nodig. De grote achteruitgang der kleingarenfabrieken komt echter pas na de aanneming van de wet op de kinderarbeid, zoals hierboven reeds beschreven is. De productie is voor vele kleingarenfabrieken dan niet meer rendabel, de afzet van halffabrikaten door de Garenspinnerij loopt achteruit en nu gaat deze zich meer op de vervaardiging van eindproducten toeleggen en wordt zodoende de grote concurrent van de kleingarenfabrieken.

Grote achteruitgang ondervond de kleingarenindustrie na ± 1875 ook, doordat de grootste afnemer, de zeevisserij, steeds meer katoenen netten ging gebruiken, die lichter en gemakkelijker te hanteren waren. Hoe sterk in vroeger jaren de afhankelijkheid van de garenfabrieken ten opzichte van de toestand van de visserij was, blijkt wel uit de toen gebruikelijke spreekwijze: de garenspinners vissen met de vissers mee.

Terwijl de Garenspinnerij zich vooral na 1889 zeer krachtig begint te ontwikkelen, zakt de betekenis der kleingarenfabrieken snel. In 1899 zijn er nog enkele bedrijven overgebleven, waarvan er één nog enkele jaren uitsluitend handwerk bleef maken, om tenslotte te mechaniseren, wat de anderen reeds gedaan hadden. Zo is in de eerste jaren van deze eeuw het handwerk verdwenen, al maakt men ook nu nog wat touw met de hand, echter alleen op bestelling en voor bepaalde doeleinden. Verschillende kleine bedrijfjes bestaan nog, maar in gemechaniseerde vorm.

Intussen was in 1898 de touw- en garenindustrie van Gouda vergroot met een nettenfabriek. Oorspronkelijk opgezet voor het maken van zijden ansjovisnetten, is het bedrijf steeds verder uitgegroeid. Weldra werden ook netten voor de haringvisserij gemaakt, terwijl men een tijdlang op vrij grote schaal voor de export werkte. Zo bleef Gouda's nauwe band met de visserij nog gehandhaafd.

Tijdens de Wereldoorlog ontwikkelden alle drie takken van nijverheid zich goed. Het arbeidersaantal werd opgevoerd. Vóór de Wereldoorlog was de export van weinig belang, terwijl de import, ofschoon niet groot, toch wat meer gewicht in de schaal legde. Vooral van een Duitse Touwfabriek werd een vrij grote concurrentie ondervonden. Import van ruwe hennep was in de oorlogsjaren onmogelijk. Men gebruikte veel Nederlands vlas, waarvan de uitvoer verboden was. Hierdoor is het vlasroten hier te lande in warm-

waterroterijen sterk bevorderd. Voor de levering aan het binnenland had men het monopolie, terwijl uitvoer nog van belang bleef. Het arbeidersaantal bereikte in 1924 weer bijna de 400.

Na de oorlog is de import van goedkoop touw en garen uit het buitenland toegenomen. In de laatste jaren is deze import tot bescheidener afmetingen teruggebracht door contingentering en invoerrechten.

Volgens de Bedrijfstelling van 1930 waren in de touw-, garen- en nettenindustrie gezamenlijk 422 arbeiders werkzaam, wat dus nog een geringe stijging schijnt te betekenen t.o.v. 1920. In werkelijkheid is van stijging waarschijnlijk geen sprake, daar in de gemeentetellingen kleinere, onregelmatig werkende bedrijfjes niet meegeteld schijnen te zijn.

Bij de Machinale Garenspinnerij was de regelmatige stijging van het arbeidersaantal in de periode 1929—1932 door een kleine daling gevolgd. Deze achteruitgang is echter in de volgende jaren door verbinding met enige nevenbedrijven geheel overwonnen. Zo is in 1932 een stoomblekerij aan de fabriek verbonden, terwijl in de jaren 1934 en 1935 de fabricage van getwijnde katoengarens, katoenkoord en katoenen vissersgarens benevens de nettenweverij van de inmiddels geliquideerde nettenfabriek werden overgenomen. In totaal werkten er in 1937 ± 300 arbeiders, waarvan 70 in de stoomblekerij.

Voor de nettenfabricage is hennep sinds lang niet meer de enige grondstof. Katoen, linnen en zijde worden veel gebruikt. De Goudse nettenindustrie verwerkt alle vier grondstoffen. Naast een vrij belangrijke export (Fl. 765.000 in 1937), vooral naar Noorwegen, Portugal en Canada, staat een grote invoer van goedkope Japanse en Duitse netten (in 1937 resp. voor Fl. 228.000 en Fl. 550.000). De betekenis van de Nederlandse nettenindustrie, die behalve te Gouda in een drietal fabrieken in Nederland wordt uitgeoefend, heeft door de grote invoer, de beperking van de uitvoer en de achteruitgang van de binnen- en de Zuiderzeevisserij sterk geleden.

Vooral de kleinere fabrieken hebben de crisis niet kunnen weerstaan. Terwijl in de Bedrijfstelling van 1930 buiten de Machinale Garenspinnerij nog 11 touwslagerijen en garenspinnerijen vermeld werden, waren er in 1937 nog 7 over met 70 arbeiders.

Een eigenaardigheid van de garenindustrie is, dat een volledig ingericht bedrijf eigenlijk twee spinnerijen moet omvatten, een voor

de lange en één voor de korte vezels, het hierboven genoemde hennepwerk. De bewerking van beide soorten vezel is geheel verschillend, evenals het eindproduct. Die volledige inrichting vindt men slechts in één fabriek in Nederland, n.l. in de grote Garenspinnerij in Gouda. Daarnaast zijn er enkele grote fabrieken buiten Gouda, die zich toeleggen op de bewerking van harde vezelsoorten, zoals Manila- en Sisalhennep en deze in alle gebruikelijke nummers verspinnen.

Van de kleinere fabrieken te Gouda vervaardigen de meeste uitsluitend garen en touw uit hennepwerk. Een deel van de productie vindt als halffabrikaat afzet in de touwslagerijen in Nederland, die nog handwerk leveren. De rest wordt als bindtouw op de markt gebracht in het binnenland, waarbij men steunt op de invoercontingentering van buitenlands, vooral Belgisch, touwwerk. Een ander bedrijf in Gouda is bezig een spinnerij voor halfzachte hennep uit Brits-Indië op te zetten. Ook hierbij hoopt men, dank zij contingentering, een afzet in het binnenland te vinden.

Het enige, volledig ingerichte bedrijf is dus de grote Garenspinnerij. Nadat men zich oorspronkelijk vooral op de fabricatie van halffabrikaten voor de kleingarenfabrieken had toegelegd, is men later tot een volledige uitbouw van het bedrijf overgegaan, zodat nu alle soorten touw, fijne en grovere garens en bindgarens, koord e.d. vervaardigd worden. De fabriek heeft zelfs nog een twaalftal touwbanen voor handwerk in bedrijf.

Tenslotte moet nog, in aansluiting op het hierboven besprokene, over de grondstoffen gesproken worden. Tegenwoordig wordt in deze industrie gebruik gemaakt van harde en zachte vezelgewassen. De eerste, die, zoals hierboven reeds gezegd is, in Gouda niet gebruikt worden, zijn meest tropische producten, zoals Manila- en Sisalhennep. De benaming hennep is eigenlijk onjuist, het zijn geen hennepgewassen, maar ze worden als surrogaten gebruikt. Het touw uit deze gewassen verkregen, is harder en minder soepel, breekt eerder op een knoop, maar vindt vooral voor bepaalde doeleinden o.a. voor zwaar scheepstouw, veel gebruik. Ook het prijsverschil met de echte hennep bevordert het gebruik nog. Onder de zachte vezelgewassen zijn hennep, vlas en jute te noemen, waarvan de hennep, vooral vroeger, maar ook nu nog, verreweg de belangrijkste is.

HOOFDSTUK IId.

DE KAARSENINDUSTRIE. [1])

Kaarsen als verlichtingsmateriaal zijn in ons land tot het eind van de 19e eeuw algemeen in gebruik gebleven. Oorspronkelijk gebruikte men smeerkaarsen of waskaarsen [2]). De waskaarsen, die duur waren werden vooral gebruikt voor kerkelijke doeleinden en door meer gegoeden als verlichtingsmateriaal. Verreweg het grootste deel der bevolking gebruikte de goedkopere smeerkaarsen. In alle steden en dorpen van enige betekenis vond men dan ook kaarsenfabriekjes en op vele boerderijen maakte men zelf primitieve kaarsen.

In de aanvang van de 19e eeuw werden in Frankrijk reeds pogingen in het werk gesteld om uit vaste vetzuren kaarsen te maken. In 1831 richtten De Milly en Motard te Parijs de eerste stearine kaarsenfabriek op. In de loop van de 19e eeuw onderging de vervaardiging vele verbeteringen, zodat tenslotte de stearinekaars, en later de z.g. gemengde kaars, bestaande uit een mengsel van paraffine en stearine, de oude waskaars en de smeerkaars geheel ging verdringen. De kaarsenmakerij, eens uitgesproken kleinindustrie, werd steeds sterker geconcentreerd in enkele grote bedrijven. Deze concentratie stond in nauw verband met de verandering van grondstoffen en productiewijze.

---

[1]) Terwijl mijn gegevens voor de beschrijving van de andere belangrijke industrieën voor een groot gedeelte berusten op mededelingen, die mij welwillend door de bedrijfshoofden of bedrijfsleiders werden verstrekt, was dit bij de kaarsenindustrie niet het geval. Ondanks de steun, die ik hierbij van verschillende zijden ondervond, bleek de Directie van de Kaarsenfabriek niet bereid inlichtingen te verstrekken, behalve dan een oppervlakkige beschrijving van het bedrijf door genoemde Directie gepubliceerd: N.V. Vereenigde Fabrieken van Stearine, Kaarsen en Chemische producten te Gouda. (Uittreksel uit het „Economisch Archief van Nederland en Koloniën"). Hierdoor was ik vrijwel geheel aangewezen op gegevens, die uit andere bronnen verkregen werden. De behandeling van deze, voor Gouda zo uiterst belangrijke industrie kan uiteraard daardoor niet zo volledig zijn als wel gewenst ware. Ondermeer konden aldus de inschakeling van nieuwe producten in het productieproces, de betekenis van de verschillende producten in hun onderlinge verhouding, de afzet, vooral in het binnenland, de concurrentiestrijd, door gebrek aan gegevens niet volledig tot hun recht komen.

[2]) Everwijn: l.c. pag. 484—485.

In Nederland werden de eerste stearinekaarsenfabrieken kort na 1850 opgericht en wel te Amsterdam en te Gouda (de laatste in 1853). Omstreeks 1865 kwamen er 3 andere fabrieken bij, twee te Amsterdam en één te Schiedam. De twee laatst opgerichte Amsterdamse fabrieken verdwenen weer snel, terwijl tenslotte de overgeblevenen tot één grote fabriek zijn verbonden [1]).

Bepalen we ons nu eerst tot de geschiedenis van de Goudse fabriek. In 1853 werd als nevenbedrijf aan de Goudse Aardappelmeel-, Siroop- en Sagofabriek een Stearinekaarsenfabriek opgericht. Reeds in het eerste jaar werd met 19 arbeiders gewerkt [2]). De fabriek bleek in een grote behoefte te voorzien, de omzet nam toe en het aantal arbeiders steeg tot 40 in 1855. In 1858 kon worden overgegaan tot oprichting van een afzonderlijk bedrijf: de Stearine Kaarsenfabriek „Gouda". Daarna heeft een regelmatige ontwikkeling plaats gevonden. Hieronder volgt nu een tabel met de aantallen arbeiders op verschillende data [3]).

Tabel 18.

Aantal arbeiders in de Goudse Kaarsenfabriek werkzaam.					
Jaar	Boven 16 jaar		Beneden 16 jaar		Totaal aantal arbeiders
	M.	Vr.	M.	Vr.	
1855	15	25	—	—	40
1866	96	117	—	24	237
1871	141	175	5	67	388
1881	225	177	5	82	489
1890	203	190	6	44	433
1900	268	173	7	42	490
1910	291	166	11	79	547
1915	281	180	11	84	556
1920	187	122	6	39	395
1930 (volgens Bedrijfstelling)			Mannen 369	Vrouwen 178	Totaal 547

De cijfers geven een geleidelijk opgaande lijn te zien tot 1914.

[1]) Volgens de Bedrijfstelling vervaardigden in 1930 in Amsterdam en Hilversum resp. 1 en 2 arbeiders nog kaarsen.
[2]) Gemeenteverslag 1853.
[3]) In de tabel zijn de gegevens van de overeenkomstige gemeenteverslagen verwerkt.

Daarna komt een scherpe daling tot 1920, maar in 1930 is deze achterstand practisch gesproken weer ingehaald.

Om een beter beeld van de recente ontwikkeling in deze industrie te krijgen zullen we nu eerst de uit- en invoercijfers eens nader beschouwen[1]). Hierbij komen we voor grote moeilijkheden te staan, die samenhangen met de inrichting van de Handelsstatistiek. Deze statistiek onderscheidt sinds 1926 twee soorten kaarsen: 1e Stearinekaarsen en 2e. andere kaarsen. Tussen 1916 en 1926 wordt de laatste soort kaarsen aangeduid in de statistiek als compositie-, spermaceti- en n.a.g. kaarsen, terwijl vóór 1916 de kaarsen weer in twee andere groepen uiteenvielen, n.l. in 1e. smeerkaarsen en 2e. was-, spermaceti- en compositiekaarsen.

In onderstaande tabel wordt voor de jaren vóór 1920 het totaal voor alle kaarsen vermeld, voor de volgende jaren stearine- en „andere" kaarsen apart. Onder „andere" kaarsen moet men voor 90% de gemengde kaarsen (paraffine + stearine) verstaan. Wat de hoeveel-

Tabel 19.

Totale uit- en invoer van alle soorten kaarsen in kg.					
Jaar		Uitvoer		Invoer	
1875	. . . . .	9.350.400 kg.		—	
1880	. . . . .	12.446.548		—	
1890	. . . . .	8.081.861		—	
1900	. . . . .	6.365.441		—	
1910	. . . . .	3.034.307		167.518	
1920	stearine kaarsen	661.309	1.776.373	46.287	79.579
	andere kaarsen	1.115.064		33.292	
1930	stearine kaarsen	472.331	1.560.074	39.560	184.726
	andere kaarsen	1.087.743		145.166	
1935	stearine kaarsen	149.305	393.097	19.890	198.311
	andere kaarsen	243.792		178.921	
1936	stearine kaarsen	137.000	271.000	178.000	368.000
	andere kaarsen	134.000		190.000	

[1]) Zie hiervoor Handelsstatistieken 1926—1936 en Jaarstatistieken van den In-, Uit- en Doorvoer. 1875—1926.

heid waskaarsen betreft, deze is voor alle jaren zeer klein. De invoercijfers voor de jaren 1900 en voorafgaande data konden niet gegeven worden, daar bij de invoer in de jaren vóór 1905 alleen de geschatte waarde, niet het gewicht, vermeld wordt. Tenslotte moet men bij beschouwing van de uitvoercijfers niet vergeten, dat we met de totale kaarsenuitvoer hier te maken hebben, niet uitsluitend dus met die van de Goudse fabriek.

Opvallend is de enorme achteruitgang van de uitvoer. In 1936 bedraagt de uitvoer nog slechts ruim 2 % van die in 1880. De achteruitgang is regelmatig en gezien de veranderde omstandigheden onvermijdelijk geweest. De nieuwe vindingen op het gebied van verlichting waren niet te bestrijden. Opvallend echter is de zeer sterke achteruitgang sinds 1930. In 5 jaar daalt de uitvoer van 1.500.000 kg. op bijna 400.000 kg. Deze achteruitgang in de crisisjaren is hoofdzakelijk aan beschermende bepalingen in andere landen toe te schrijven. Tegenover deze uitvoerbeperking staat echter een groter wordende invoer, die zelfs in de crisisjaren niet onderbroken wordt.

De cijfers over 1936 zijn abnormaal. Door de fabrieksbrand in 1936 kon de Goudse fabriek niet aan zijn leveringen voldoen, waaruit de kleinere uitvoer en grotere invoer te verklaren is.

Beschouwen we nu de richting van de uit- en invoer. In één der laatste jaren vóór de crisis, 1925, waren de belangrijkste afnemers voor stearinekaarsen: Zweden, Denemarken en IJsland en (in veel mindere hoeveelheden) Duitsland e.a. Voor „andere" kaarsen waren echter de hoofdafnemers in dat jaar: Argentinië, Egypte, Spanje en Portugal, dus totaal anders georiënteerde delen van de wereld. Voor een verklaring van dit verschijnsel moet men wellicht aan de temperatuursverschillen denken. Misschien speelt ook het prijsverschil een rol. De waarde van 100 kg. stearinekaarsen bedroeg Fl. 74,00, van 100 kg. „andere" kaarsen Fl. 64,00.

Uit het bovenstaande blijkt wel duidelijk de enorme achteruitgang van de export van kaarsen. Niet alleen de uitvoer is sterk gedaald, ook het binnenlands gebruik zal in minstens even sterke mate verminderd zijn. Hoe heeft de kaarsenindustrie zich kunnen staande houden bij een achteruitgang in export van ± 98 % sinds 1880? Voor verklaring hiervan moet men aan ontwikkeling in drieërlei richting denken: 1e. overeenkomsten met en samentrekking van fabrieken, 2e. zoveel mogelijk onafhankelijk maken van het bedrijf

(verticale concentratie) en 3e. het produceren van andere producten naast het oorspronkelijke hoofdproduct.

Wat het eerste punt betreft is reeds gewezen op de duidelijke concentratie in ons land. Van de vijf, die hier in 1865 waren, zijn er twee zeer snel weer verdwenen, de overgebleven Amsterdamse fabriek liquideerde in 1906, waarbij de Goudse fabriek zich door aankoop de „goodwill" der geliquideerde firma verzekerde [1]). Tenslotte komt in 1929 een fusie tot stand tussen de beide overgebleven fabrieken, de Goudse en de Schiedamse. In 1931 legt de pas ontstane N.V. Vereenigde Fabrieken van Stearine, Kaarsen en Chemische producten de fabriek te Schiedam stil en is dus onze kaarsenindustrie nagenoeg geheel in Gouda geconcentreerd. Deze sterke concentratie is gepaard gegaan met sterke achteruitgang van het aantal arbeiders. Everwijn [2]) vermeldt voor 1906 nog ± 1180 arbeiders in de twee fabrieken te Gouda en Schiedam samen, in 1930 werkten nog 851 arbeiders in de kaarsenindustrie.

Het streven naar zo ver mogelijk doorgevoerde horizontale concentratie van het bedrijf komt ook in enkele voorbeelden duidelijk uit. In 1885 gaat men over tot de oprichting van een eigen kistenfabriek. Vóór die tijd werden de kisten bij een Goudse firma gemaakt, die alleen voor de kaarsenfabriek werkte [3]). De besparing door de oprichting door de kistenfabriek bereikt, was aanmerkelijk, als men weet, dat in 1869 reeds Fl. 45.000 voor pakkisten betaald werd [4]). Een tweede voorbeeld van deze tendenz vindt men in de oprichting van een eigen pittenfabriek in 1898. Reeds in 1867 was een particuliere onafhankelijke kaarsenpittenfabriek te Gouda opgericht, die niet alleen de Kaarsenfabriek van pitten voorzag, maar daarnaast ook exporteerde. Deze fabriek had in 1871 reeds 49 arbeiders aan het werk. Na de oprichting van de pittenfabriek in 1898 door de kaarsenfabriek zelf, wist de oude zich op kleine schaal staande te houden, vooral door export. Dit fabriekje heeft tot na 1920 bestaan.

Van veel groter belang voor de fabriek zelf en daarmee voor Gouda is het streven om door het opvoeren van de productie van

---

[1]) Verslag van de Kamer van Koophandel 1906.
[2]) l.c. pag. 486.
[3]) Gemeenteverslag 1872.
[4]) Tijdschrift voor Nijverheid 1869.

andere producten, compensatie te vinden voor de onvermijdelijke achteruitgang in het oorspronkelijke hoofdproduct. Ook deze producten kunnen we weer in 3 groepen onderscheiden: 1e goedkopere producten, 2e gespecialiseerde producten en 3e nevenproducten.

Onder de eerste groep, goedkopere producten, zijn de z.g. gemengde kaarsen, bestaande uit een mengsel van paraffine en stearine, in verhouding van 90 tot 10 of van 95 tot 5, de belangrijkste. Met de productie van deze gemengde kaarsen is men begonnen om de concurrentie van de goedkope paraffinekaarsen, die petroleummaatschappijen in Indië en Birma uit eigen producten vervaardigden, het hoofd te bieden [1]).

Onder de tweede groep, gespecialiseerde producten, zijn de thee- en nachtlichten te rekenen, waarvoor in 1899 een afdeling in bedrijf kwam. Hierbij kwamen later de devotielichten, terwijl men zich daarnaast is gaan toeleggen op het vervaardigen van kaarsen, bestemd voor een bepaald doel, zoals sierkaarsen en kerstkaarsjes.

Als nevenproducten, de derde groep, zijn verschillende producten te noemen. Zo werd de stearineproductie van groot belang, toen de behoefte aan stearine in de fabriek zelf kleiner werd door het produceren van de bovengenoemde gemengde kaarsen. Men begon toen de stearine te exporteren in de vorm van blokken of koeken. De stearine wordt vooral uitgevoerd naar landen, waar de kaarsenindustrie door hoge invoerrechten beschermd wordt [2]). Daarnaast vindt stearine echter aanwending in de rubberfabricage en in de zeepfabieken.

Het tweede zeer belangrijke nevenproduct is glycerine. In 1898 werd een installatie te Gouda in gebruik gesteld voor de zuivering van glycerine, die in verontreinigde toestand bij het productieproces ontstaat. Glycerine wordt voor verschillende doeleinden gebruikt o.a. in de geneeskunde, als verzoetingsmiddel, als toiletmiddel, voor het appréteren van geweven stoffen en vooral voor het bereiden van glycerinenitraat of nitroglycerine [3]).

Een derde nevenproduct van zeer grote betekenis is de oleïne, dat als vloeibaar vetzuur vrij komt. Een groot deel van dit nevenproduct wordt uitgevoerd, een ander deel gaat naar de wasserijen,

---

[1]) Everwijn. l.c. pag. 480.
[2]) Zie ook Everwijn. l.c. pag. 486.
[3]) Everwijn. l.c. pag. 493.

die er haar eigen zeepoplossingen mee aanmaken, terwijl tenslotte ook de textielindustrie dit product gebruikt.

Een nevenproduct van veel geringer betekenis is de stearinepek. Dit product wordt gebruikt in de lakindustrie, terwijl het bovendien als isoleringsmateriaal bij electrische leidingen dienst doet.

In 1924 begon men bij de Goudse fabriek met de bereiding van producten voor wegenverbetering, n.l. de Goudse Sproeiteer voor stofbestrijding en voorbehandeling van wegen, die later met het Goudalite wegdek behandeld moeten worden.

Tenslotte zou men als nevenproduct de zeep kunnen noemen. In 1901 werd een zeepfabriek aan het Buurtje geopend, nadat de oude Zeepfabriek „De Hamer" aan de Oosthaven opgeheven was. Deze fabriek werd bestuurd met een afzonderlijke administratie. Ook aan de Kaarsenfabriek zelf wordt nog wat zeep gemaakt voor de wasserijen.

Zo zijn dus, naast het oorspronkelijke hoofdproduct, de stearinekaars, vele bijproducten opgekomen, waarvan de betekenis tenslotte verre boven die van het hoofdproduct uitgegroeid is.

De officiële opsomming luidt als volgt: vetten, oliën, paraffine, wassen, harsen, vetzuren, oleïne, stearine, teer, asphalt, glycerine, kaarsen, nachtlichten, pitten, zepen, was-, kleur- en reinigingsmiddelen, chemische producten en daarmee in verband staande artikelen [1]). Een juiste vergelijking van de betekenis van al deze producten is door gebrek aan gegevens onmogelijk. Vooral over het binnenlands gebruik is mij helaas bijna niets bekend. Daarom kunnen hier slechts enkele feiten vermeld worden.

Een zeer belangrijk onderdeel van de kaarsenfabricage is de vervaardiging van Kerstkaarsjes. Dit is een typisch seizoenbedrijf. In April begint men met de fabricage, in Augustus komen reeds bestellingen en daarna wordt het tempo voortdurend meer opgevoerd. Vóór de fabrieksbrand van 1936 werkten bijna alle vrouwelijke arbeiders, behalve een vijftiental, dat bij de afdeling nacht- en theelichten werkte, in de kaarsenafdeling, met enkele mannen voor de stearinebereiding. Ook de scheepswerven en de stoomvaartmaatschappijen gebruiken veel kaarsen. Iedere maatschappij heeft zijn eigen soort kaars, van apart model, kleuren en pit.

---

[1]) De fabricage van Goudalite is in handen van een andere firma overgegaan.

Hierboven is reeds gewezen op de geweldige afname van de export van de kaarsen. In de plaats daarvan is een grote export van enkele der bovengenoemde nevenproducten opgekomen n.l. vooral van stearine, oleïne en andere vetzuren, paraffine en glycerine. Hoezeer deze producten de betekenis van de stearinekaars als uitvoerproduct hebben overgenomen, moge blijken uit het volgende overzicht, dat de uit- en invoercijfers van deze vier producten in kg. geeft:

Tabel 20.

	1880	1890	1900	1910	1920	1930
invoer Stearine	1.148.278	1.249.202	3.248.706	2.242.196	1.896.357	invoer:[2] 2.827.104 uitvoer: 16.561.060
uitvoer	2.701.072	2.809.900	9.227.566	8.134.087	2.498.777	
invoer Oleïne e.a. vetzuren	57.645	151.440	433.136	662.945	1.568.007	
uitvoer	2.521.260	1.414.333	3.351.747	3.380.235	22.188.096[1]	
invoer Paraffine	—	—	—	—	2.702.834	6.786.037
uitvoer	—	—	—	—	142.495	2.981.498
invoer Glycerine	615.456	3.266.957	4.074.030	7.541.911	589.160	4.057.890
uitvoer	1.780.030	3.473.896	5.322.980	7.623.837	2.226.191	5.190.243

Bij een beschouwing van bovenstaande tabel moet men niet uit het oog verliezen, dat niet de gehele productie van bovenstaande producten aan de kaarsenindustrie te danken is.

Ook bij de zeepziederijen ontstaat de glycerine als bijproduct, terwijl een aantal fabrieken in Nederland zich geheel op de deglycerinatie van vetten heeft toegelegd. Vooral echter het zeer grote uitvoeroverschot van stearine, oleïne en andere vetzuren wijst duidelijk de richting aan, waarin de kaarsenindustrie zich is gaan bewegen. Wat de invoer van glycerine betreft, moge er op worden gewezen,

[1]) Samen met andere vetzuren, behalve stearine.
[2]) De cijfers van 1930 omvatten stearine, oleïne en andere vetzuren.

dat deze voor verreweg het grootste deel uit ruwe glycerine bestaat, die hier wordt gezuiverd en als zodanig wordt uitgevoerd. De invoer kwam in 1920 vooral uit België, terwijl de uitvoer zich naar vele landen richtte o.a. Duitsland, België, Groot-Brittannië, Frankrijk, Zweden, Noorwegen, Denemarken en IJsland.

Stearine werd ingevoerd vooral uit de Verenigde Staten, uitgevoerd naar Groot-Brittannië, Finland, Denemarken en IJsland en Venezuela. Oleïne: invoer uit Groot-Brittannië, uitvoer naar Duitsland (ruim de helft), Groot-Brittannië, Oostenrijk en België.

Beschouwen we nu de huidige toestand van deze tak van industrie. Allereerst wijden we aandacht aan het aantal arbeiders. Zoals hierboven al vermeld werd werkten in 1930 in de Kaarsenindustrie in Nederland 854 arbeiders, waarvan 547 in Gouda [1]), naar leeftijd en geslacht op de volgende wijze verdeeld:

Tabel 21.

Beneden 21 jaar		Van 21-49 jaar		Boven 50 jaar	
Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
29	117	281	50	59	11

Zoals uit deze cijfers blijkt, is er vrij veel vrouwenarbeid in de kaarsenindustrie [2]).

Na 1930 heeft het arbeidersaantal weer grote wijzigingen ondergaan. Terwijl in de Goudse en de Schiedamse fabrieken samen in 1930 nog 851 arbeiders werkten, is dit totaal door de concentratie

---

[1]) Bedrijfstelling 1930.

[2]) Vergelijken we nu deze gegevens met die van de Beroepstelling 1930, die niet gepubliceerd zijn, maar die ik door de medewerking van het Centraal Bureau voor de Statistiek kon raadplegen dan blijken de totalen niet overeen te komen. Volgens de Beroepstelling werkten in totaal 532 mensen aan de Kaarsenfabriek. Dit verschil komt uit twee oorzaken voort. Ten eerste zijn in de Beroepstelling voor Gouda niet opgenomen de arbeiders, die in Gouda werken, maar niet in Gouda wonen. Dit aantal is wel niet groot, maar bedroeg in 1937 toch nog drie. Ten tweede worden in de Beroepstelling niet opgenomen handwerkslieden, zoals de timmerlieden, metselaars, electriciens, die in dienst staan van de fabriek. In de Beroepstelling zullen we deze menschen dus onder hun eigen beroep aantreffen, in de Bedrijfstelling in dit geval onder de Chemische Industrie. Bij het raadplegen van deze gegevens van de Beroepstelling viel ook het hoge aantal arbeiders op, dat aangeduid wordt als: Personeel, niet behorend tot het eigenlijke bedrijf. Hiertoe behoren o.a. magazijnpersoneel, administratief personeel, machinisten, stokers, chauffeurs en voerlieden. Bij de Kaarsenfabriek behoorden tot deze afdeling 153 mannen en 73 vrouwen of 226 mensen op een arbeiderstotaal van 532 volgens de Beroepstelling.

in Gouda natuurlijk teruggelopen. Men deelde mij mee, dat in 1931 een vijftigtal gezinnen uit Schiedam was overgekomen naar Gouda, maar dat er hiervan reeds 12 zonder werk waren [1]).

Voor een industrie als de kaarsenindustrie, die zijn grondstoffen (vooral beendervet, talk en palmolie) gedeeltelijk moet importeren en voor het grootste deel van zijn productie op export is aangewezen, speelt de ligging een zeer grote rol, temeer, waar ook massagoederen als steenkool (± 10,000 ton per jaar) aangevoerd moeten worden. Gouda, aan een goed bevaarbare waterweg gelegen, biedt gunstige liggingsvoorwaarden. Toch werd steeds over de waterwegen en vooral over de obstakels in die waterwegen geklaagd. Speciaal over de Mallegatsluis, die de verbinding vormt tussen de Turfsingel, waarbij de fabriek gelegen is en de Hollandse IJsel, waren er telkens klachten [2]). Deze was te smal en het schutten duurde te lang. Ook drong men aan op het verbeteren van het Merwedekanaal met het oog op de export naar Duitsland. Tenslotte zag de Directie van de Kaarsenfabriek zich in 1913 genoodzaakt een eigen rederij in het leven te roepen, die met 17 schepen aan- en afvoer in handen kreeg en recht van voorschutting genoot. Na verscheidene jaren is deze rederij weer opgeheven en zijn de schepen verkocht aan een Goudse rederij, die nu de vaart onderhoudt.

De ontwikkeling van deze jongste, maar grootste van de vier belangrijkste industrietakken van Gouda, is, zoals uit het bovenstaande blijkt, merkwaardig om de grote soepelheid en het aanpassingsvermogen, waarmee men de veranderde omstandigheden het hoofd heeft weten te bieden. De onontkoombare verdringing van het hoofdproduct door de moderne verlichtingsmiddelen, waarmee geen concurrentiestrijd was aan te binden, heeft men, zij het met verliezen, vooral als men de kaarsenindustrie van ons land als geheel beziet, gedeeltelijk weten te ondervangen. Nieuwe producten, die reeds ontstonden bij het oude vervaardigingsprocédé, nemen de hoofdrol over, het oude product is steeds meer gespecialiseerd en weet zich aldus te handhaven.

---

[1]) Na de brand in 1936 heeft men zoveel mogelijk personeel in dienst gehouden, maar ook toen moest een deel ontslagen worden.

[2]) Zie o.a. Verslag van de Kamer van Koophandel 1913.

HOOFDSTUK IIe.

DE SIGARENINDUSTRIE.

Deze tak van industrie wordt hier niet behandeld, omdat deze industrie zijn stempel drukt op het Goudse stadsbeeld of een zeer belangrijke werkgelegenheid biedt. Het aantal arbeiders bedroeg in 1930 slechts 266, terwijl b.v. in de niet afzonderlijk besproken meubelindustrie 321 arbeiders werk vonden. Evenmin verdient de sigarenindustrie een afzonderlijke behandeling, omdat Gouda in vergelijking met andere steden een bij uitstek belangrijke positie zou innemen, zoals met enkele hiervoor behandelde industrieën het geval was. Er waren in 1930 meerdere plaatsen, vooral in het Zuiden van ons land, waar veel meer arbeiders in de sigarenindustrie werk vonden dan in Gouda.

Toch mocht m.i. een uitvoerige bespreking niet achterwege blijven en wel om twee redenen. Ten eerste, omdat in een vorige periode, vooral kort vóór en tijdens de Wereldoorlog, deze industrie een zeer belangrijke rol in Gouda heeft gespeeld, maar vooral, omdat de wijzigingen, die we aan de hand van de Goudse industrie kunnen bestuderen, typerend zijn voor de totaal veranderde omstandigheden in de gehele Nederlandse sigarenindustrie.

We zullen ook van deze industrie eerst de historische ontwikkelingsgang behandelen, omdat alleen daardoor een begrijpelijk beeld van de huidige toestand ontstaat.

De oudste sigarenfabriek in Nederland werd in 1826 te Kampen opgericht[1]). Aanvankelijk was het succes allesbehalve groot. Pijp, snuif en pruim lieten zich niet gemakkelijk verdringen. Desondanks is de industrie in het midden van de 19e eeuw reeds enigszins tot ontwikkeling gekomen. De kaart van de verspreiding van de tabaks- en sigarenindustrie in 1858, die Everwijn[2]) geeft, toont aan, dat de jonge industrie reeds in vele plaatsen een rol speelt en wel in het

---

[1]) Everwijn. l.c. pag. 791.
[2]) Everwijn. l.c. Dl. III, kaart XI.

bijzonder in Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven en Breda. Ook andere plaatsen, waar in de latere jaren de sigarenindustrie tot grote ontwikkeling zou komen, vinden we reeds vermeld, o.a. Kampen, Deventer, Kuilenburg, Wageningen, 's-Hertogenbosch en vele kleine Brabantse plaatsjes.

Gouda staat op deze kaart aangegeven met nog geen 10 arbeiders. Dit valt moeilijk te rijmen met de 6 sigarenfabrieken, die de Staat van de Nederlandse Fabrieken voor 1857 noemt.

In de gemeenteverslagen worden de sigarenfabrieken pas in 1865 voor het eerst vermeld. In 1866 werken er in 10 sigarenfabrieken samen 120 abeiders. In 1871 is dit aantal, volgens het gemeenteverslag van dat jaar tot 20 met 225 arbeiders gegroeid. Hierbij is 1 bedrijf met 140 arbeiders. Daarna neemt het aantal bedrijven sterk af, of, wat waarschijnlijker is, de gemeenteverslagen publiceren de kleinere fabrieken verder niet meer. In 1881 worden er slechts 2 fabrieken vermeld met in totaal 104 arbeiders. In 1890 gaat dit aantal sterk achteruit, omdat de grootste fabriek door een Rotterdamse zaak wordt opgekocht en naar die stad wordt verplaatst. Volgens het gemeenteverslag van dat jaar bestond er nog één fabriek met 27 arbeiders. De Beroepstelling van 1889 vermeldt nog 185 personen, die in de sigarenindustrie werkzaam zijn, waarvan 35 bedrijfshoofden. Een bewijs voor het overheersen van het kleinbedrijf in deze industrie. Het verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken vermeldt in 1890, dat na de verplaatsing van de grootste fabriek nog 120 arbeiders in de sigaren- en tabaksindustrie werkten.

Krachtige uitbreiding ondervond de industrie tussen 1890 en 1900. In die jaren werden 8 nieuwe sigarenfabrieken opgericht. De Beroepstelling van 1899 geeft een aantal van 218 personen op, die in de sigarenindustrie werkzaam zijn. In de volgende jaren bleef de vooruitgang voortduren, zoals uit de onderstaande cijfers blijkt. (Tabel 22).

Ook relatief was de Goudse sigarenindustrie tijdens de oorlogsjaren belangrijk in betekenis toegenomen. Terwijl het aantal sigarenmakers in het gehele Rijk, volgens de Beroepstelling van 1909, 22.308 bedroeg, bleek dit aantal in 1916 volgens een enquête door de werkliedenorganisaties slechts tot 22.380 gestegen te zijn[1]).

---

[1]) W. van der Hoeven: De Nederlandse sigarenmakers- en tabakbewerkersbond. Zijn geschiedenis, werken en streven. Amsterdam 1937. pag. 196.

Had de Goudse sigarenindustrie zich tot 1918 dus, ook vergeleken met de algemene toestand in deze nijverheid, gunstig ontwikkeld, na 1918 komt een plotselinge hevige achteruitgang. Het gemeenteverslag noemt in 1920 nog een twaalftal fabrieken, maar een aantal arbeiders van slechts 12. Dit aantal kan natuurlijk onmogelijk juist zijn. Waarop deze gegevens berusten, is mij onbekend. Ook in de volgende jaren is het vermelde aantal arbeiders in de sigarenfabrieken zeer laag, in 1924 b.v. 36.

Tabel 22.

Jaar	Volgens de (het):	Aantal arbeiders
1909	Beroepstelling [1])	387
1915	Gemeenteverslag	480
1918	Gemeenteverslag	483

Dat de toestand voor de Goudse sigarenfabrieken buitengewoon slecht was, blijkt echter wel uit de mededelingen in de gemeenteverslagen en de verslagen van de Kamer van Koophandel (de laatste zijn tussen 1916 en 1921 niet verschenen.) Het gemeenteverslag van 1921 vermeldt uitkering van steun aan 135 werkloze uitgetrokken sigarenmakers, terwijl daarnaast nog 35 andere fabrieksarbeiders steun ontvingen. In 1922 waren deze cijfers resp. 103 en 21. Deze verhouding bewijst wel, dat de sigarenindustrie in het bijzonder hevig getroffen was door werkloosheid. Het Verslag van de Kamer van Koophandel van 1922 noemt dit jaar voor de Goudse sigarenindustrie een rampjaar. Enorme werkloosheid heerste onder de sigarenmakers. Vele werklozen begonnen voor zichzelf te werken. Kleine bedrijfjes kwamen overal op, die tegen uiterst lage prijzen produceerden. Dat deze buitengewoon ongunstige ontwikkeling niet alleen Gouda trof, blijkt uit het volgende:

Reeds in 1918 begon de werkloosheid in de sigarenindustrie on-

[1]) De gegevens van de Beroepstelling van 1909 zijn voor deze industrie te gebruiken, daar hij tot de belangrijkste, dus daarom vermeld, van de gemeente behoorde.

rustbarende vormen aan te nemen. Op 1 Juli 1919 bedroeg het aantal geheel werklozen in het Rijk 16.382, terwijl 4265 arbeiders gedeeltelijk werkloos waren. Het aantal werkdagen, dat door werkloosheid in 1919 verloren was gegaan bedroeg 1.742.643. Ter voorziening in deze noodtoestand werd in 1918 op voorstel van de werkliedenorganisaties de wachtgeldregeling voor de sigarenindustrie in het leven geroepen[1]).

Was vóór 1921 dus de toestand door de algemene malaise en de exportmoeilijkheden al zeer ongunstig, een ware catastrophe dreigde in 1921[2]). Vóór dat jaar was de import van sigaren nooit een factor geweest, waarmee men zich ernstig bezighield. De nominale invoer bedroeg slechts 2-millioen stuks per jaar. Een grote verandering kwam hierin door de inflatie in Duitsland. Terwijl de prijs van de uit Duitsland ingevoerde sigaren in 1920 nog Fl. 4,25 per kg. bedroeg, was deze in 1922 al tot Fl. 1,45 gedaald. De prijs van geheel gereed zijnde sigaren uit Duitsland was lager dan het loon, dat de fabrikant hier voor het maken van sigaren moest betalen. Indien de invoer niet sterk belemmerd werd, zouden de gevolgen voor de Nederlandse sigarenindustrie niet te overzien zijn. In de eerste 9 maanden van 1921 bedroeg de invoer reeds ongeveer 76 millioen stuks, of ruim 74 millioen meer dan normaal. Tegelijk daalde de export op gevoelige wijze, o.a. door de wijziging in de Indische Tariefwet (hoger invoerrecht), de export liep met 700.000 kg. terug. Sommige Nederlandse sigarenfabrikanten stuurden hun tabak naar Duitsland, waar ze tegen zeer lage lonen hun sigaren lieten maken om ze dan naar ons land te laten uitvoeren. In 1922 steeg de invoer tot 217 millioen stuks. Dat de werkloosheid tegelijk in ons land steeg spreekt vanzelf. In 1922 bedroeg ze 30 % van het totaal aantal sigarenmakers. Tenslotte kwam nog in 1922 een wet tot stand, waarbij de invoerrechten ook op de goedkopere sigaren verhoogd werden. Door de geweldige voorraden Duitse sigaren, die hier waren opgeslagen, was de toestand eerst in 1924 meer normaal geworden. De werkloosheid was in dat jaar tot 15,4 % gedaald.

In de Goudse sigarenindustrie kwam echter ook na deze wet geen verbetering. De oorzaak van de slechte omstandigheden zat hier dieper. De verslagen van de Kamer van Koophandel en Fabrieken

---

[1]) W. van der Hoeven. l.c. pag. 131 e.v.
[2]) Zie hiervoor W. v. d. Hoeven l.c. pag. 161 e.v.

blijven steeds melden, dat de toestand uiterst ongunstig is, dat vele fabrieken een deel van de arbeiders ontslaan of helemaal gesloten worden. Toch was de werkloosheid er niet zó groot, als men zou verwacht hebben. Dit is te verklaren, omdat vele ontslagen sigarenmakers òf alleen, òf in kleine groepjes, zelf met het maken van sigaren begonnen. Dit verwekte een moordende concurrentie tegen de grotere bedrijven, die nog bestonden, met als gevolg nieuw ontslag, nieuwe dwergbedrijfjes en nog heviger concurrentie. Reeds in 1922 werd geklaagd over het te kwistig verlenen van tabaksvergunningen [1]). De hevige verbrokkeling als gevolg van ontslag is typerend voor de sigarenindustrie. Om in het klein te beginnen heeft men geen kapitaal nodig. Een fabrikant in Gouda zei mij: „Een paar pond tabak, een schaar en een paar mesjes en een nieuwe „sigarenfabriek" kan geopend worden".

Welke omvang deze verbrokkeling heeft aangenomen blijkt uit de volgende cijfers. Het gemeenteverslag noemt in 1918 in Gouda 12 sigarenfabrieken met 483 arbeiders, of ± 40 arbeiders gemiddeld per fabriek. 12 jaren later telt Gouda volgens de Bedrijfstelling 54 sigarenfabrieken en -makerijen met 266 arbeiders of 4,9 arbeider per fabriek. De grote fabriek in Gouda, die in 1918 nog 226 arbeiders aan het werk had, had in 1935 nog 4 à 5 man.

Voordat we overgaan tot een onderzoek naar de oorzaken van dit verval in Gouda, is het noodzakelijk dat we eerst een overzicht krijgen van de toestand in het gehele Rijk.

Hieronder is aan de hand van de Beroepstellingen van 1889, 1899 en 1909 en van de Bedrijfstelling van 1930 een overzicht opgesteld van het aantal arbeiders in elke provincie en het percentage t.o.v. het totaal aantal arbeiders in het Rijk. (Zie tabel 23).

De verschuiving tussen 1889 en 1899 is min of meer onregelmatig. Terwijl naast Noordbrabant en Limburg, Noordholland sterk vooruitgaat, daalt Zuidholland percentsgewijze in betekenis, evenals Gelderland. De industrie in haar geheel vertoont een belangrijke vooruitgang. De periode 1899—1909 geeft weer voor het Rijk een flinke toename te zien. Noordholland heeft opnieuw een sterke vooruitgang, ook percentsgewijze. In de verhouding der andere provincies komt weinig verandering. Tussen 1909 en 1930 neemt het totaal

[1]) Verslag K. v. K. voor Gouda en O. 1922. pag. 34.

Tabel 23.

Provincie	1889		1899		1909		1930	
	Totaal	In % v.Rijk	Totaal	In % v.Rijk	Totaal	In % v.Rijk	Totaal	In % v.Rijk
Nd. Brabant	3914	24,4	6858	30,5	7593	30,3	11.802	46,7
Gelderland	1844	11,5	1912	8,5	2057	8,2	2406	9.5
Zuidholland	3320	20,7	3515	15,6	3819	15,2	2042	8,1
Noordholland	2626	16,4	4238	18,8	5266	21,0	2165	8,5
Zeeland	143	0,9	183	0,8	116	0,5	113	0,4
Utrecht	1165	7,3	1522	6,8	1873	7,5	1585	6,2
Friesland	332	2,0	523	2,3	514	2,0	351	1,4
Overijsel	1575	9,8	1954	8,7	2160	8,6	2780	11,0
Groningen	523	3,3	797	3,6	640	2,6	397	1,6
Drente	169	1,0	185	0,8	160	0,6	123	0,5
Limburg	410	2,6	816	3,6	870	3,5	1547	6,1
Totaal Rijk	16.021	100	22.503	100	25.068	100	25.311	100

aantal arbeiders slechts weinig toe. Daarentegen vertoont de onderlinge verhouding van de provincies een zeer grote verschuiving. Allereerst valt op de groei van Noordbrabant en Limburg. De eerste provincie stijgt van 30,3 % tot 46,7 %, de tweede van 3,5 % op 6,1 %. Verder vertoont Gelderland een geringe stijging, Overijsel een vrij aanzienlijke. Alle andere provincies gaan niet alleen relatief, maar ook absoluut achteruit, het sterkst Noordholland en Zuidholland. De beide Zuidelijke provincies, die in 1909 slechts 33,8 % van het totaal aantal personen, dat in de tabaksindustrie werkzaam is, omvatten, hebben in 1930 52,8 %.

In het hierboven reeds aangehaalde Jubileumboek van de Sigarenmakersbond [1]) worden enige enquêtes vermeld, die door de werkliedenorganisaties zelf gehouden zijn. Deze geven ons een middel om de periode van deze grote verschuiving naar het Zuiden nader te begrenzen.

Eerst moet worden opgemerkt, dat het totaal voor 1909 niet overeenkomt met het boven aangegevene. De verklaring hiervoor is eenvoudig. In tabel 23 heb ik de gegevens genomen voor allen, die bij de sigarenindustrie werkzaam waren, dus ook de bedrijfshoofden. In het kleinbedrijf, dat in de sigarenindustrie zo veelvuldig voor-

[1]) v. d. Hoeven. l.c. pag. 195 e.v.

komt, werkt meestal het bedrijfshoofd mee en het zou in dit geval onjuist zijn om deze groep niet mee te tellen. Dat deze groep ondernemers-arbeiders in de sigarenindustrie zeer groot is, blijkt reeds uit het hoge aantal der eenmansbedrijven, waarin dus alleen de ondernemer werkt. Dit aantal bedroeg in 1930 1053 bedrijven of 45 % van het totaal aantal bedrijven. De enquêtes, die de werkliedenorganisaties instelden hadden een geheel ander doel, hierin werden alleen werk*nemers* opgenomen.

Tabel 24.

Provincie	1909 volgens Beroepstelling		1916 Enquête		1931 Enquête	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Noordbrabant en Limburg.	7723	±35	8756	±39	11029	±56
Overige provincies	14585	±65	13624	±61	8374	±44
Totaal	22.308	100	22.380	100	19.403	100

Uit het bovenstaande overzichtje blijkt duidelijk, dat tussen 1909 en 1916 een geringe verschuiving naar het Zuiden begint, maar dat de grote verplaatsing toch na 1916 pas is gekomen.

Het is nu wel duidelijk, dat de grote achteruitgang van de sigarenindustrie te Gouda niet op zichzelf staat, maar deel uitmaakt van de verandering in de sigarenindustrie in het gehele Noorden. Alleen Overijsel en in mindere mate Gelderland, vertonen een afwijkende ontwikkeling.

Zoals hiervoor reeds werd opgemerkt, is sterke verbrokkeling van het bedrijf een verschijnsel, dat met de achteruitgang van deze industrie nauw samenhangt. Het kleine bedrijf vinden we dan ook vooral in het Noorden. Volgens de Bedrijfstelling waren er in 1930 1053 éénmansbedrijven. Hiervan lagen er 636 of ± 60 % in Noord- en Zuidholland. Daarentegen ligt het grootste deel der grotere fabrieken in Noordbrabant en Limburg. Van de 27 fabrieken met meer dan 200 arbeiders, waren er 14 in Noordbrabant gevestigd. 4 fabrieken hadden 500 tot 1000 arbeiders, van deze 4 lagen er 3 in Noordbrabant en 1 in Limburg. Tenslotte was er één fabriek met meer dan 1000 arbeiders in Noordbrabant.

Hoe sterk de verbrokkeling tot kleinbedrijf in het Noorden reeds is voortgeschreden, kan blijken uit de volgende statistiek betreffende een aantal grotere gemeenten uit de Noordelijke provincies, waar de sigarenindustrie een flinke plaats bekleedde volgens de Bedrijfstelling 1930. Tussen haakjes is overal het gemiddeld aantal arbeiders per bedrijf bijgevoegd:

Amsterdam	393	bedrijven,	962	arbeiders	(2,4)
Utrecht	60	„	, 348	„	(5,8)
Groningen	44	„	, 238	„	(5,4)
Delft	43	„	, 332	„	(7,7)
Almelo	18	„	, 98	„	(5,5)
Gouda	54	„	, 266	„	(4,9)
Alkmaar	41	„	, 157	„	(3,8)

Slechts enkele steden hadden in deze provincies een hoger arbeidersgemiddelde:

Amersfoort	9	fabrieken,	412	arbeiders	(45,8)
Deventer	27	fabrieken,	468	arbeiders	(14,3)
Kampen	65	fabrieken,	1866	arbeiders	(28,7)

Een totaal ander beeld geeft de industrie in Noordbrabant en Limburg voor de grote steden te zien:

Eindhoven	62	fabrieken,	3924	arbeiders	(63,3)
Maastricht	8	fabrieken,	670	arbeiders	(83,8)
Den Bosch	61	fabrieken,	1120	arbeiders	(18,4)
Roosendaal	6	fabrieken,	317	arbeiders	(52,8)

Hier treffen we slechts één gemeente aan met een laag gemiddelde n.l. Tilburg, 46 fabrieken, 273 arbeiders (6).

Voordat we overgaan tot een bespreking van de mogelijke oorzaken van deze sterke verplaatsing van de industrie, moet nog de aandacht gevestigd worden op een ander verschijnsel, dat in de sigarenindustrie voorkomt in de periode na 1916, n.l. de toename van het aantal grote bedrijven (boven 100 arbeiders) en van het aantal daarin werkzame arbeiders. Uit de hiervoor genoemde uitgave van de Sigarenmakers- en Tabakbewerkersbond is de onderstaande tabel overgenomen [1]). We moeten echter rekening houden met het feit, dat hier alleen de sigarenmakers (z.g. productiemakers) vermeld worden en geen andere arbeiders, noch bedrijfshoofden (o.a. van éénmansbedrijven).

[1]) v. d. Hoeven. l.c. pag. 197.

Tabel 25.

Fabrieken met:	Aantal sigarenmakers	
	1916	1933
1-4 arbeiders	857	799
5-10 arbeiders	1650	685
11-50 arbeiders	5688	2168
51-100 arbeiders	2536	1595
boven 100 arbeiders	4514	6668
Totaal	15.245	11.933

Terwijl het totaal aantal arbeiders tussen 1916 en 1933 dus met 3300 was afgenomen, was het aantal arbeiders in fabrieken met meer dan 100 arbeiders met ruim 2100 gestegen. Daarentegen is het aantal arbeiders in alle kleine bedrijven aanzienlijk verminderd. Er heeft dus een krachtige concentratie plaats gevonden.

Als belangrijkste oorzaak voor de concentratie in grotere fabrieken, zullen we wel de mechanisatie mogen aannemen. In de sigarenfabriek is de machine eerst laat binnengedrongen. In 1895 werden voor het eerst proeven genomen met machines, maar met bedroevend resultaat [1]). Eerst na de Wereldoorlog kwamen nieuwe vindingen met veel meer bevredigende resultaten en kort voor 1930 begint het vraagstuk der mechanisatie dringend te worden. Hoe snel de ontwikkeling

Tabel 26.

Jaar	Consumptie(stuks)	Werkloosheid	Totaal aantal machines in sigarenfabrieken
1930	1.369.650.000	6%	418
1935	1.428.770.000	26,8%	1523

[1]) v. d. Hoeven. l.c. pag. 164.

na 1930 is geweest en hoe groot de invloed op de arbeidsgelegenheid was, blijkt uit tabel 26 [1]:

De werkloosheid is, ondanks de toegenomen consumptie, met een sprong vooruitgegaan.

Dat de zo sterk toegenomen mechanisatie een sterke concentratie heeft bevorderd, spreekt wel vanzelf.

Tenslotte zullen we trachten een verklaring te vinden voor de achteruitgang in de meeste steden buiten Noordbrabant en Limburg (in het bijzonder in Gouda) en de verplaatsing naar Noordbrabant en Limburg.

Van de zijde van een fabrikant werd, als één van de belangrijkste oorzaken van deze verplaatsing, de veelvuldige stakingen ten Noorden van de Moerdijk genoemd, waarbij de Zuidelijke provincies een uiterst rustige indruk zouden maken. Het roerigste tijdvak van de arbeidersbeweging ligt echter vóór de Wereldoorlog, terwijl de verplaatsing, zooals we hierboven gezien hebben, in de periode van 1909 tot 1916 nog slechts zwak was. Een zekere rol zal een staking als die van 1913, toen de industrie overal geheel stil lag, behalve in Noordbrabant en Limburg [2]), zeker wel gespeeld hebben, maar groot is deze m.i. niet geweest.

Zeer voor de hand liggend zou het zijn, een verklaring te willen zoeken in een verschil in lonen. Inderdaad heeft het lagere of hogere loon, vooral voor vele kleinere plaatsen in Brabant (o.a. de z.g. Achtgemeenten) een grote invloed uitgeoefend. Sedert 1931 betaalt men in deze plaatsen 7½ % minder loon dan in 1e klasseplaatsen zoals Amsterdam en Rotterdam en 5 % minder dan in 3e klas gemeenten, zoals Eindhoven, Kampen, Gouda, Amersfoort, enz. Dit loonsverschil kan echter niet verklaren, waarom een plaats als Gouda er zo ongunstig voorstaat, terwijl Eindhoven, Kampen, Amersfoort, Valkenswaard e.a. zo sterk in betekenis gegroeid zijn. Immers, sedert 1913 liepen de lonen zeer weinig uiteen, terwijl ze sedert 1920 voor deze groep gemeenten geheel gelijk zijn.

Veel meer is de oorzaak, zoals men mij ook van bevoegde zijde mededeelde, te zoeken in conservatisme in sommige delen van ons land, vooruitstrevendheid in andere delen. In de meeste plaatsen buiten Brabant en Limburg en speciaal ook in Gouda meende men

---

[1]) v. d. Hoeven. l.c. pag. 168.
[2]) v. d. Hoeven. l.c. pag. 77.

te kunnen teren op verworven roem en kwam men er niet tijdig met nieuwe producten, maakte niet voldoende reclame. Toen de tijd van een bekend merk eenmaal voorbij was, heeft men niet tijdig iets nieuws aangepakt. Zo was het in Gouda, maar tevens in een groot aantal andere fabrieken in de provincies benoorden de Moerdijk. Ook met de mechanisatie heeft men niet tijdig genoeg meegedaan.

In het Zuiden in het algemeen en in sommige bedrijven in de Noordelijke provincies werd de zaak energieker aangepakt. Door handige verkoopswijze en door grootscheepse, goed opgezette reclame, wist men de merken bij het publiek bekend te maken. Regelmatig kwam men met nieuwigheden. Mechanisatie werd sterk doorgevoerd.

Daartegenover heeft de sigarenindustrie te Gouda geen verdedigingsmiddel ter hand genomen. Het afbrokkelingsproces gaat verder en verder, het aantal arbeiders gaat meer en meer achteruit. Waar de Bedrijfstelling in 1930 nog 266 personen werkzaam in de sigarenindustrie noemde, werkten er volgens inlichtingen, die ik van de Sigarenmakersbond ontving, in 1931 nog 162 personen, waarvan 122 sigarenmakers in het bedrijf. In 1933 waren deze aantallen al weer gedaald tot resp. 123 en 106. Van zeer betrouwbare zijde ontving ik bericht, dat volgens een onderzoek, gehouden tussen 24 en 30 October 1937, nog 50 arbeiders, waarvan 24 sigarenmakers, werkzaam waren in 9 fabrieken.

Zo schijnt de sigarenindustrie te Gouda een langzame dood tegemoet te gaan.

HOOFDSTUK III.

DE HANDELDRIJVENDE MIDDENSTAND.

Ook in Gouda maakt de handeldrijvende middenstand een voornaam bestanddeel van de bevolking uit. Volgens de Bedrijfstelling waren er in 1930 te Gouda 851 winkels, waarin volgens de gegevens van de Beroepstelling van dat jaar door 1940 personen werk werd gevonden, d.i. ruim 16 % van de beroepsbevolking.

Ieder zal moeten toegeven, dat een studie van een gemeente en zeker van een distributiecentrum als Gouda, onvolledig zou zijn, zonder een analyse van de handeldrijvende middenstand. Dat de sociaal-geografen tot nogtoe hiervan hebben afgezien, moet o.i. geweten worden aan de moeilijkheid om een duidelijk inzicht te krijgen in de structuur van deze groep en aan de veranderingen, welke hierin optreden.

Meermalen werden reeds onderzoekingen gewijd aan de handeldrijvende middenstand, vooral door het Economisch Instituut voor den Middenstand [1]). Deze studies, meestal door bedrijfseconomen samengesteld, zijn uiteraard geen sociaal-geografische studies. De middenstand kan echter o.i. ook vanuit het standpunt van den sociaal-geograaf geanalyseerd worden. In de bovenvermelde bedrijfseconomische studies worden naast onderwerpen, die voor ons weinig of geen waarde hebben, zoals de bedrijfsvorm, rechtsvorm, organisatie, administratie, leiding, e.a., problemen besproken, die ook in een sociaal-geografische studie zeker thuis horen. Ik wijs hier b.v. op onderwerpen als de ligging van de winkels, de verspreiding van de verschillende winkeltypen in de wijken der stad, e.a. Het spreekt echter wel vanzelf, dat er ook vele problemen zijn, die voor den sociaal-geograaf wel, voor den econoom echter niet van betekenis zijn.

---

[1]) o.a. het hieronder nog te vermelden: De verspreiding van het Kruideniersbedrijf te 's-Gravenhage 1933.

Voor ons is het niet zozeer van belang, wat de waren in het productieproces betekenen, of wat de inboedel van de winkel omvat, of hoe groot omzet en winst precies zijn. Wij zullen ons moeten bezig houden met het onderzoek naar de functie, die de handeldrijvende middenstand vervult ten opzichte van de bevolkingsgroep, waarvan zij deel uitmaakt. Wij moeten onderzoeken, wie de middenstanders zijn, uit welke bevolkingsgroepen ze afkomstig zijn. Hebben we hier met beroepscontinuïteit te maken, vormt dus deze groep een zichzelf aanvullend geheel, een soort kaste?

Een belangrijk probleem, maar een, dat zeer moeilijk is te onderzoeken, vormt de concurrentie van de coöperaties, de grote winkelbedrijven en de warenhuizen op de handeldrijvende middenstand. Hierbij spelen echter sociaalpsychologische, moeilijk meetbare factoren een belangrijke rol. Daarnaast zou het van groot belang zijn te analyseren, in hoeverre de latere verkeersverbindingen de aantrekkingskracht der grote steden op Gouda hebben beïnvloed.

In een stad als Gouda heeft de handeldrijvende middenstand een dubbele functie, ze verzorgt immers de distributie niet alleen voor de stad zelf, maar tevens gedeeltelijk voor het omliggende platteland. Hiermede zijn we bij een volgend belangrijk probleem aangeland: hoe staat het met de voorziening van het platteland? Hoe groot is de invloed, die wordt uitgeoefend door de grotere steden en in hoeverre kan de dorpswinkelier zich nog handhaven? Om dit probleem goed te onderzoeken, zou men eigenlijk een studie moeten maken van de winkeliersgroep in de omliggende dorpen. Een vergelijking van de Beroepstellingen van 1909 en 1930 geeft slechts een zeer onbevredigend beeld. De Beroepsteling van 1909 onderscheidt een groep „kooplieden" zonder dat we weten, welke beroepen hierbij zijn samengevat. Bovendien levert elke gemeenschap een ander beeld op, dat door andere factoren wordt beïnvloed. We krijgen dan ook een heel verschillend beeld. Hieronder is een vergelijking gemaakt voor Haastrecht, Reeuwijk en Stolwijk in de jaren 1909 en 1930. Voor 1909 werd de groep „kooplieden" overgenomen, voor 1930 de gehele beroepsklasse „handel". (Tabel 27).

Uit deze eenvoudige vergelijking blijkt wel, hoe uiteenlopend het karakter van de verschillende plaatsen is in dit opzicht. In deze studie kan een uitvoeriger behandeling van dit probleem niet opgenomen worden.

Tabel 27.

Plaats	Jaar	Beroepsklasse Handel of Kooplieden	Percentage van de bevolking
Haastrecht	1909	68	3,8
	1930	79	3,5
Reeuwijk	1909	72	2,3
	1930	151	3,5
Stolwijk	1909	82	3,6
	1930	122	4,6

Buiten deze weinig zeggende gegevens is het vrijwel onmogelijk om vergelijkbare gegevens te verkrijgen en moet geheel worden afgegaan op de onvolledige mededelingen van betrokken winkeliers.

De bevolkingsgroep, die we met de benaming van de handeldrijvende middenstand aanduiden, is wel gekenmerkt door grote verscheidenheid. De Bedrijfstelling van 1930 verdeelt de Bedrijfsklasse XX (Handel) in 129 groepen. Ongetwijfeld zijn er hierbij enkele, die we in het algemeen niet tot de handeldrijvende middenstand rekenen. Er blijft echter nog een groot aantal over, in rijke verscheidenheid, niet alleen van producten, maar ook van type en grootte. Een uitvoerige analyse van de gehele middenstand was in het kader van deze monographie onmogelijk, temeer, daar een dergelijk onderzoek immers vrijwel uitsluitend op persoonlijke enquête moet berusten. Er moest daarom een keuze worden gedaan uit het grote aantal bedrijfsgroepen.

Om tenminste enkele voorzichtige conclusies mogelijk te maken moest een groep van een enigszins behoorlijke omvang gekozen worden. Hiervoor kwamen in aanmerking kruideniers, slagers, sigarenwinkeliers en winkeliers in melk en zuivelproducten. De eerste van deze vier groepen werd uitgekozen in de eerste plaats, omdat het de grootste was. Een tweede reden was, dat de kruideniersgroep niet in een of ander opzicht een uitzonderlijke positie inneemt, doch vrijwel een zuiver beeld geeft van de middenstand in het algemeen. Bovendien zullen we juist in deze branche niet alleen met de aankoop door de Goudse bevolking, maar ook met die van de plattelanders uit de omtrek te rekenen hebben. Het betreft immers producten, die niet zelf bereid kunnen worden en die veelal langer bewaard kun-

nen blijven en dus gemakkelijk bij grotere hoeveelheden tegelijk, b.v. éénmaal per week kunnen worden betrokken.

Tenslotte is een belangrijke reden voor deze keuze geweest, dat we hier in sterker mate dan in andere bedrijfstakken te maken hebben met de belangrijke concentratie door filiaal- en coöperatief bedrijf, dat zulk een grote invloed uitoefent op de toestand van onze middenstand.

Zoals hieronder zal blijken, zijn de aantallen, ook bij deze grootste groep, in een stad als Gouda vrij klein, zodat het, ook omdat geen vergelijkingscijfers beschikbaar waren, vaak minder gewenst was om gevolgtrekkingen te maken. Toch zijn de cijfers steeds zo gedetailleerd mogelijk weergegeven, omdat wellicht een onderzoeker van andere steden profijt er van kan hebben. Moge deze bescheiden bijdrage voor vele sociaal-geografen een aansporing zijn om dit ruime en nog vrijwel onontgonnen terrein in hun onderzoekingen op te nemen [1]).

BESPREKING VAN HET GOUDSE KRUIDENIERSBEDRIJF [2]).

Om een juister inzicht te krijgen in het beeld, dat de Goudse middenstand en in het bijzonder het Goudse kruideniersbedrijf vertoont, is de stad in een aantal wijken verdeeld, die allen een min of meer verschillend type vertonen.

De 7 wijken zijn de volgende:

Wijk I omvattende een gedeelte van de oude stad n.l. dat, omsloten door Kattensingel, Bleekerssingel, Lange Tiendeweg en Gouwe.

Wijk II omvattende de rest van de oude stad, dus ingesloten door

---

[1]) Alle gegevens betreffende dit onderzoek en ook alle gegevens van de bijbehorende kaart, zijn verzameld in 1935.

[2]) Hierbij kaart 2. (Op deze kaart is geen onderscheid gemaakt tussen grote en kleine kruideniersbedrijven).

Gouwe, Lange Tiendeweg, Fluwelensingel, Hollandse IJsel en Turfsingel.

Wijk III omvattende het N.O.-gedeelte van de stad tussen Blekerssingel, Spoorwegstraat, spoorlijn Gouda—Utrecht, Brede Vaart en Karnemelksloot.

Wijk IV omvattende het Z.W. deel tussen Kromme Gouwe, Turfsingel, Hollandse IJsel en het nieuwe verbindingskanaal tussen Gouwe en Hollandse IJsel.

Wijk V omvattende het N.W. deel van Gouda tussen Nieuwe Gouwe, Kattensingel, Spoorwegstraat en de spoorlijn Gouda—Den Haag.

Wijk VI omvattende het gedeelte ten Noorden van de spoorlijn Den Haag—Utrecht.

Wijk VII omvattende het deel tussen Karnemelksloot, spoorlijn Gouda—Schoonhoven, Hollandse IJsel en de Oostgrens van de stad.

We kunnen nu de kruideniersbedrijven, waarom het hier meer in het bijzonder gaat, in verschillende soorten indelen. Allereerst de grote concentratievormen op dit gebied: de coöperaties en filialen van grote winkelmaatschappijen. Daarnaast blijven dan een aantal zaken over, waarin we 3 groepen onderscheiden: grote kruideniersbedrijven, kleine kruideniersbedrijven en gemengde bedrijven. Met gemengde bedrijven zijn bedoeld, die bedrijven, die zich gespecialiseerd hebben op een andere branche, maar daarnaast ook wel kruidenierswaren verkopen, al bezitten ze hiervan ook geen volledige voorraad. Bij de onderscheiding in grote en kleine bedrijven is voornamelijk op het uiterlijk van de winkel gelet, daar een overzicht van de omzet in het algemeen niet te krijgen was.

Allereerst volgt nu hieronder een tabel, die de verdeling van de verschillende soorten van bedrijven over de wijken te zien geeft. (Tabel 28).

Deze wijken worden nu hieronder afzonderlijk naar het middenstandsbedrijf, dat hier aanwezig is, besproken.

Wijk I. In deze wijk ligt het eigenlijke distributiecentrum van Gouda, met de hoofdverkeersweg Kleiweg—Hoogstraat—Markt—Wijdstraat als grote winkelstraat. Dit is de distributiekern van Gouda en niet minder van het platteland, want de boeren bezoeken deze straten, als ze van de in de onmiddellijke nabijheid gelegen veemarkten komen of van de wekelijkse markt, die in Gouda's centrum op de Markt gehouden wordt.

Door dit drukke verkeer en door de gunstige centrale ligging, waardoor de bewoners van de buitenwijken betrekkelijk gemakkelijk dit deel van de stad kunnen bereiken, zijn deze straten het aangewezen vestigingspunt geworden voor de grotere zaken. We vinden hier dan ook de filialen van grote middenstandsbedrijven, die hun klanten in de gehele stad en het omliggende gebied hebben: kleding- en modezaken, juweliersbedrijven, enz.

Tabel 28.

	Coöperaties en filialen	Grote bedrijven	Kl. bedrijven	Gem. bedrijven
Wijk I	5	7	11	11
Wijk II	1	1	12	14
Wijk III	1	3	15	3
Wijk IV	1	2	19	11
Wijk V	—	—	1	4
Wijk VI	—	—	5	7
Wijk VII	—	7	7	6
Geh. stad	8	20	70	56

Ook wat het kruideniersbedrijf betreft, vinden we hier de grotere winkels. Twee typen vallen hier vooral op. Allereerst nog enkele zaken, die vooral de meer gegoede kringen bedienen, een afnemend aantal overigens, daar vele welgestelden Gouda hebben verlaten en verder de filialen van de grote winkelmaatschappijen: Simon de Wit, De Unie, Albert Heijn en De Gruyter. Bij deze zaken sluit aan een echte Goudse zaak, die in de buitenwijken nog 2 filialen heeft. Nog twee grote particuliere zaken liggen in deze wijk aan de Lange Tiendeweg en aan de Turfmarkt. Vooral de Lange Tiendeweg sluit duidelijk aan bij de winkelstraten van het centrum. Het is een drukke verkeersweg die de verbinding vormt met twee belangrijke buitenbuurten en met een deel van het platteland.

Buiten deze hoofdstraten vinden we in deze wijk nog het filiaal van de R.K. Coöperatie, waarover hieronder nader gesproken zal worden.

Naast deze grote zaken levert deze wijk in de zijstraten nog een groot aantal kleinere bedrijfjes op, n.l. 11 „kleine zaken" en 11 „gemengde zaken". Dit zijn grotendeels typische kleine buurtwinkeltjes,

zoals die vooral in de oudere arbeidersbuurten zoveel voorkomen. Vooral in het gedeelte tussen Houtmansgracht en Markt komt dit soort winkeltje veel voor. Kleine en smerige étalages, geringe voorraad en omzet, bijverkoop van alle mogelijke producten, zijn de voornaamste kenmerken van een groot deel van deze bedrijfjes, waarvan de inkomsten een vaak noodzakelijke bijverdienste leveren. De exploitatie van deze winkeltjes is niet zeer lonend meer. Steeds meer verlaat men de oude buurtwinkels voor de grotere zaken, vooral de grote filialen en de coöperaties, die veelal lagere prijzen, veel grotere keuze en betere kwaliteiten kunnen bieden.

Het overige gedeelte van deze buurt, tussen de genoemde winkelstraten, Gouwe en Regentesseplantsoen maakt in het algemeen een wat betere indruk. Deze buurt lijkt echter wel wat overbezet. 16 winkels, die kruidenierswaren verkopen in deze niet al te dicht bevolkte buurt en dat nog wel in de onmiddellijke nabijheid van de grote winkelstraten, is wel rijkelijk veel.

Wijk II. Een geheel ander beeld biedt wijk II. Dit is, met uitzondering van een deel van Hoge Gouwe en de Oost- en Westhaven een oude arbeidersbuurt, die in karakter aansluit op het bovenbeschreven deel tussen Markt en Houtmansgracht. Ook hier overheerst met enkele uitzonderingen de kleine buurtwinkel met zijn kleine maar sterk gevarieerde voorraden en geringe omzet. Een enigszins gunstige uitzondering bieden Lange Noodgodsteeg—Walestraat—Doelestraat, die een smalle, maar drukke verkeersweg vormen naar de nieuwe Zeehelden- en Transvaalbuurt. Ook hier overheerst echter de kleine winkel.

Een uiterst dichte bezetting vertoont wel het Westelijk gedeelte van deze wijk tussen Westhaven, Veerstal, Turfsingel en Hoge Gouwe, een typische oude arbeiderswijk met smalle straatjes en grachtjes. Hier liggen 17 kleine bedrijfjes, die bovendien nog de concurrentie ondervinden van het oudste filiaal van de grote Goudse coöperatie en 1 grotere winkel. Hier komt wel zeer duidelijk uit, hoe vooral de oude arbeidersbuurt getypeerd wordt door de kleine buurtwinkel.

Een aantal winkels in deze buurt, vooral aan de Bogen, Veerstal en aan de Gouwe draagt nog een eigen karakter. Toen de scheepvaart nog meer door de Goudse grachten ging, was hier een aantal winkels gevestigd, die voor een groot deel hun bestaan vonden in

de voorziening van de schippers, die door Gouda kwamen. Ook nu nog treffen we hier enkele zaken aan, die touw, zeil en dergelijke artikelen leveren. Daarnaast zijn er nog enkele gemengde kruidenierszaken, die vooral leverden aan schippers, die hier regelmatig kwamen. Door aanbeveling breidde deze klandizie zich uit. Nu echter de scheepvaart meer buiten de stad om geleid wordt en het oponthoud in de stad korter is geworden, raken deze zaken hun afzetgebied in Gouda steeds meer kwijt en zullen ze in de toekomst wel geheel verdwijnen.

Wijk III. Ook deze wijk is een arbeiders- en industriewijk, die uit twee gedeelten bestaat. Ten eerste een oud gedeelte: Blekerssingel, Boelekade en Karnemelksloot met enkele zijstraten: Boomgaardstraat, Derde en Vierde Kade. Ten tweede een nieuw deel: Tweede Kade met zijstraten: Noothoven van Goorstraat en het Oostelijk gedeelte tussen Vierde Kade en Burgvlietkade, grotendeels arbeidersbuurt en enkele middenstandsstraten.

Deze beide delen geven een zeer groot verschil te zien: het oude gedeelte heeft een groot aantal kleine buurtwinkels, behalve één grotere zaak en een filiaal van de coöperatie aan de verkeersweg Karnemelksloot, terwijl het nieuwere gedeelte slechts 4 zaken telt, waaronder dan nog twee grotere. De tegenstelling is hier wel zeer duidelijk. De Boelekade met uiterst weinig verkeer telt nog 4 kruidenierswinkels, de Boomgaardstraat[1]), vrijwel geheel zonder doorgaand verkeer, dus bijna uitsluitend op buurtbewoners aangewezen, heeft er eveneens nog 4. Met de omzet in deze winkeltjes is het erg treurig gesteld, vooral sinds de beter ingerichte winkels in eigen buurt, het filiaal van de coöperatie en de filialen der winkelmaatschappijen in de binnenstad, steeds meer hun concurrentie doen voelen.

Wijk IV. Ook hier vinden we een oude arbeiderswijk, waarvan een deel wel na 1900 gebouwd is, maar hetzelfde karakter vertoont als de oudere gedeelten, en een nieuw gedeelte. Als scheidingslijn kunnen we ongeveer de Bosweg aannemen, waarbij alleen het gedeelte tussen Jan Philipsweg, Lijsterbesstraat en Woudstraat tot het nieuwe gedeelte gerekend moet worden.

We vinden hier nu hetzelfde beeld als in de vorige wijk: het

---

[1]) Intussen zijn de huizen aan deze straat sinds korte tijd (1937) afgebroken.

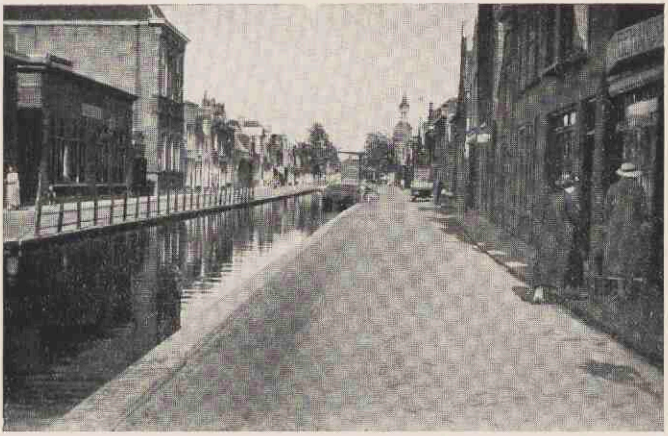
oude gedeelte met een groot aantal kleine, merendeels slecht ingerichte winkeltjes en daartegenover de nieuwere wijken met een veel spaarzamer bezetting. Het aantal grote zaken is in deze buurt, ook in de nieuwere gedeelten, klein: 1 filiaal van de coöperatie en 2 grotere zaken tegenover 30 kleine en gemengde zaken.

Afzonderlijke vermelding verdienen hier nog de 3 winkels in de Wachtelstraat, vlak bij het kruispunt van enkele der voornaamste waterwegen. Deze winkels dragen hetzelfde karakter als de hierboven besproken winkels aan Gouwe, Bogen en Veerstal en vinden dus hun klanten voornamelijk onder de schippers; zij delen dezelfde donkere toekomst. Een ander slachtoffer van de veranderende verkeersomstandigheden is één der kruideniers aan „Onder de Boompjes". Dit is vroeger èèn der toegangswegen geweest, waarlangs de boeren uit het Westen trokken om de Goudse markt te bezoeken. De winkel was hierop geheel ingesteld, er werden allerlei artikelen verkocht, die op het boerenbedrijf betrekking hadden en daarnaast ook kruidenierswaren, die de boeren dan tegelijk inkochten. Sinds het graven van het Verbindingskanaal tussen Gouwe en Hollandse IJsel speelt deze weg voor het doorgaand verkeer geen rol meer. Als gevolg hiervan heeft de winkelier zich verplicht gezien zijn bedrijf geheel om te zetten en moet hij trachten zijn klandizie geheel uit eigen buurt te krijgen.

Wijk V. Dit is een zeer heterogene buurt. De Kattensingel telt een aantal wasserijen en andere industriebedrijven, pakhuizen, enz., naast grote woonhuizen. De zijstraten zijn grotendeels goede woonstraten, terwijl er nog één arbeidersstraatje is. Dit gedeelte van de wijk telt slechts enkele winkels, waaronder een drietal kleine en gemengde kruidenierszaken.

Bij deze wijk behoort ook nog het eigenaardige, afsgesloten arbeidersbuurtje tussen Kanaalstraat en Noorderstraat, dat er vrij lang geleden (vóór 1918) gebouwd is en nog steeds niet aan Gouda is vastgebouwd. In deze buurt vinden we één gemengd bedrijf, wel een typisch voorbeeld van een buurtwinkel dus.

Tenslotte behoort bij wijk V nog de Spoorstraat, die weer een geheel ander karakter draagt. Dit is een drukke verkeersweg, die van het Noorden en bovendien van het station het verkeer naar het Goudse centrum leidt. Er staat hier een rij, meest kleinere, winkels, waarbij slechts één enkele gemengde kruidenierszaak.



Nieuwe Haven.

Overzicht van de kaasmarkt.

Wijk VI. Ook deze wijk is van zeer weinig belang. Hij bestaat uit een hoofdstraat, de Graaf Florisweg, met enkele, gedeeltelijk doodlopende, zijwegen. Opmerkelijk is de zeer dichte bezetting juist in deze doodlopende straten, de P. C. Bothstraat en de Graaf van Bloisstraat. Hoewel beide straten in de polder eindigen, geen zijstraten hebben en dus geen doorgaand verkeer, tellen we hier op ongeveer 150 huizen niet minder dan 6 gemengde en zuivere kruidenierszaken. Verder vertoont deze wijk geen bijzonderheden.

Wijk VII. Deze wijk wijkt in alle opzichten van de hiervoor besproken buurten af. Op enkele straten na, zoals de IJsellaan, een deel van de Krugerlaan en de Zuidzijde van de Karnemelksloot, is het een geheel nieuw stadsgedeelte en wel voor een groot deel, vooral het Oostelijk gedeelte, een ruim aangelegde middenstandswoonwijk.

Het karakter van de winkels sluit hierbij geheel aan. Het buurtwinkeltje, typerend voor de oudere arbeidersbuurten, komt hier slechts in enkele gevallen en dan nog van een beter soort in enige oudere straten voor. De winkelbezetting is hier minder dicht dan in de meeste andere buurten. Het gemiddelde winkeltype is ontegenzeggelijk veel beter.

De kruidenierswinkels zijn ook hier nog vrij rijk vertegenwoordigd, er zijn er hier 19. Het belangrijke verschil met andere buurten is echter, dat we hieronder 7 grotere zaken aantreffen, een aantal, dat we verder slechts in de gunstigst gelegen buurt, in het centrum, gevonden hebben.

Ook in deze wijk zien we nog het verschil tussen de arbeidersbuurt en de middenstandswijk. In de eerste (IJssellaan, St. Jozefstraat en Pretoriaplein met omgeving) nog meerdere winkels dicht bij elkaar, in de middenstandswijk, enkele grote zaken aan de hoofdweg.

De filiaalzaken en de coöperaties.

Naast de grotere en kleinere particuliere bedrijven zijn er in Gouda 4 filialen van grote bedrijven gevestigd n.l. van De Unie, Simon de Wit, Albert Heijn en De Gruyter. Verder de coöperatie „Ons Voordeel" en de R.K. coöperatie „Ons Belang"[1]).

[1]) Wat het verkrijgen van inlichtingen betreft, heb ik grote medewerking ondervonden van de beide eerstgenoemde bedrijven en van de bedrijfsleiders van beide coöperaties.

Bij dit onderzoek heb ik getracht, enigszins vast te stellen, welke functie het grootwinkelbedrijf en de coöperatie in Gouda vervullen en welke invloed deze bedrijven uitoefenen op het kleinere particuliere kruideniersbedrijf.

Om een juist inzicht te krijgen in de invloed, die het Goudse kruideniersbedrijf ondervonden heeft van de coöperaties en de winkelmaatschappijen, zou men zich eerst een beeld moeten kunnen vormen van het particuliere bedrijf vóór de oprichting van coöperaties en filialen. Ik heb getracht gegevens over het aantal en de soort der winkels voor een vroegere periode te verkrijgen uit het bevolkingsregister en oude adresboeken. Dit mislukte echter, daar hierin iemand, die een winkel beheerde, aangeduid werd als winkelier of koopman, zonder nadere aanduiding van de branche. Een onderzoek naar de vraag, hoelang in een bepaald pand een kruideniersbedrijf gevestigd was, bleek eveneens onmogelijk, daar tot voor betrekkelijk korte tijd de huizen per wijk genummerd werden en terugwerken uitgesloten was.

Er moest dus alleen afgegaan worden op inlichtingen verstrekt door een paar oud-kruideniers, die hier al vóór 1900 een zaak hadden en van de toestand vrij goed op de hoogte waren. Het aldus gevormde beeld kan echter niet anders dan zeer globaal zijn.

Het aantal winkels was in die tijd, volgens de inlichtingen, heel wat kleiner dan tegenwoordig. Ook het bijverkopen van niet tot de branche behorende artikelen was veel minder in zwang. Er waren enkele oudere grotere zaken, die speciaal de Goudse élite bedienden en daarnaast een aantal kleinere buurtwinkels, die hun klandizie vooral dus uit de naaste omgeving trokken en wel uit de arbeiderskringen. Van scherpe concurrentie was weinig sprake, het bedrijf was nog niet overvuld en de klandizie vrij scherp afgebakend. In de buurten dichtbij de markten hadden de winkels goede klanten aan boeren, die de markt kwamen bezoeken, terwijl andere zaken vooral klanten onder de schippers vonden.

De eerste grote verandering kwam hierin door de oprichting van de Goudse Coöperatieve Broodbakkerij door een aantal arbeiders van de kaarsenfabriek in 1892. Deze coöperatie opende in 1897 een kruidenierswinkel, waarmee dus de eerste grote concurrent voor het particuliere kruideniersbedrijf kwam. Deze concurrentie zal vooral in de eerste jaren voor de buurtwinkeltjes in dezelfde omgeving

hevig geweest zijn. De coöperatieleden waren immers uit dezelfde kringen afkomstig als de klanten der winkeltjes, voornamelijk uit de arbeidersbevolking. Het aantal leden bedroeg in 1896 reeds 700 en nam vooral in de eerste jaren snel toe, daar de coöperatie toen het systeem volgde van zoveel mogelijk dividend uit te keren, inplaats van kapitaal en reserve te vormen. Hierdoor trok men wel vele leden, maar dit waren dividendjagers, die geleidelijk weer verdwenen, toen de coöperatie een juister financieel beheer ging voeren. Buiten arbeiderskringen heeft de coöperatie zeer weinig leden, in tegenstelling met de coöperaties in grote steden. Behalve de eerste zaak op de Raam, dus in een typische oude arbeidersbuurt, zijn er nog twee filialen gesticht. Eén in de Roemer Visscherstraat, in het Z.O. van de stad, in een zich uitbreidende arbeiderswijk en één aan de Karnemelksloot, eveneens in een gedeeltelijk oude arbeidersbuurt. Bovendien exploiteert men nog een z.g. rijdende winkel, een grote bestelauto met een volledige kruideniersuitrusting, die enkele buurten bedient, die een te gering aantal klanten tellen om de oprichting van een filiaal te rechtvaardigen.

Naast deze grotere coöperatie bestaat nog in Gouda de R.K. Coöperatieve Broodbakkerij en Verbruiksvereniging „Ons Belang", die in totaal ong. 450 leden telt, waarvan echter slechts een klein deel kruidenierswaren betrekt bij de coöperatie.

Als we nu alleen kijken naar het aantal leden van de coöperaties, dan ziet het er voor de andere kruidenierszaken donker uit. Immers de grote coöperatie „Ons Voordeel" telde volgens het jaarverslag Oct. 1934—Oct. 1935 2070 leden op 1 Oct. 1935, terwijl „Ons Belang" er nog ongeveer 450 had, samen dus 2500. Dit zijn gezinsleden, dus in elk gezin is één lid. Rekenen we nu de gemiddelde gezinssterkte op 4, dan vertegenwoordigen deze 2500 leden dus 10.000 mensen of $^1/_3$ der bevolking van Gouda.

Het is er echter verre van, dat de coöperaties samen $^1/_3$ der bevolking van kruidenierswaren zouden voorzien. Beiden zijn begonnen, zoals de meeste coöperaties, met een broodbakkerij. Deze tak is, wat het aantal leden, dat afneemt, betreft wel de belangrijkste gebleven. Lang niet alle leden betrekken dus hun kruidenierswaren van de coöperatie. Bij de R.K. Coöperatie bedroeg het aantal leden ong. 450, maar hiervan betrokken er 150 of slechts $^1/_3$ deel ook kruidenierswaren. Een vrij groot deel van de leden woont n.l. in

een woningblok van een R.K. Bouwvereniging in één van de buitenwijken. De grote afstand zal dus wel mede een rol spelen.

Ook in het jaarverslag Oct. '34—Oct. '35 van „Ons Voordeel" wordt er over geklaagd, dat zoveel leden òf slechts een deel òf in het geheel geen kruidenierswaren van de coöperatie betrekken. De gemiddelde omzet per week en per lid blijkt n.l. slechts Fl. 1.23 te zijn, terwijl die voor Ammerstol, waar „Ons Voordeel" ook een filiaal heeft, ruim Fl. 2.50 was, dus 2 × zoveel. Dit zeer grote verschil kan natuurlijk niet verklaard worden door verschil in koopkracht. De oorzaak hiervan is hierin te zoeken, dat een groot deel der leden nog in de buurtwinkeltjes of in de filialen der winkelmaatschappijen koopt.

Bij informatie bij een groot aantal kruideniers bleek ook, dat men de concurrentie van de coöperaties wel voelde, maar toch lang niet zo sterk, als die van de filialen der winkelmaatschappijen. Slechts in enkele gevallen werd er zeer de nadruk op gelegd n.l. in de buurt van een paar blokken moderne arbeiderswoningen in het Z.W. der stad en in de buurt van het bovengenoemde blok van een R.K. Bouwvereniging. Voor het overige legde men zich bij de bestaande toestand neer: de coöperatie heeft nu eenmaal een groot deel der arbeiders naar zich toegetrokken, het is echter een vrij stabiel aantal, het groeit weinig. De crisistoestand heeft zeker niet meer mensen naar de coöperatie gebracht, eerder het tegendeel. Juist in de laatste jaren voelt vooral de kleine winkelier in de arbeiderswijken zeer sterk de aantrekkingskracht van de filiaalbedrijven, die steeds meer zijn klanten wegtrekken.

Grootwinkelbedrijf.

Bij de bespreking van de verspreiding van de kruideniersbedrijven in Gouda, is reeds op het feit gewezen, dat de filialen alle in het centrum van de stad liggen, op de Markt en in de Hoogstraat. Dit is ook de meest aangewezen plaats voor deze zaken, daar ze hun klanten uit de gehele stad trekken. Bovendien wordt dit deel van de stad, in verband met de ligging van de markten, ook druk door de boeren en bewoners van het omringende platteland bezocht.

Uit de inlichtingen bleek, dat de filialen hun klanten vooral uit de arbeiderskringen trekken. Dit is ook wel te verwachten. De grootscheepse reclame en vooral de speciale lokprijzen, daarbij het hoge

dividend, dat het grootwinkelbedrijf zich veroorloven kan uit te keren, zullen juist op de arbeidersbevolking hun grootste invloed doen gelden. Ook een deel van de andere bevolkingsgroepen schijnt echter steeds meer aan deze winkels de voorkeur te geven, want ook kruideniers in middenstandswijken klaagden hevig over de concurrentie van de filialen.

Ook ten opzichte van het omringende platteland vervult het grootwinkelbedrijf een belangrijke functie. Toch hadden de beide bedrijven, waarover inlichtingen verkregen werden, niet veel regelmatige klanten in de naburige plaatsen, die vanuit Gouda bediend worden, maar wel komen op marktdagen vele plattelanders hun wekelijkse voorraad inslaan. Wat bezorgd wordt, gaat per bode. Eén van de beide andere bedrijven schijnt echter veel klanten in de dorpen in de buurt te hebben. De voorziening van het platteland vermindert echter in het algemeen snel. Het opkomen van meer winkels in de dorpen zelf, b.v. het filiaal van de coöperatie „Ons Voordeel" in Ammerstol en ook de betere verbindingen, waardoor men snel en goedkoop grotere steden dan Gouda kan bereiken, zijn belangrijke factoren, die deze ontwikkeling bevorderen.

De kleine buurtwinkel.

Naast de coöperaties en de filiaalbedrijven verdient een ander type kruidenierswinkel een afzonderlijke beschrijving. Ik bedoel het echte buurtwinkeltje, dat zo veelvuldig voorkomt vooral in de oudere arbeidersbuurten.

Men zal zich allicht afvragen, hoe het mogelijk is, dat een zo groot aantal van deze winkeltjes het nog kan uithouden tegen de grote concurrentie van coöperatie, filiaalbedrijven en andere grote kruidenierszaken. Het verschil in uiterlijk is al zo groot: de kleine buurtwinkel met zijn kleine, vaak opgepropte étalage, zijn slechte verlichting en zijn kleine voorraden van een groot aantal artikelen. Meest gelegen in kleine, smerige straatjes. Daartegenover de ruime winkel in de hoofdstraat, met zijn mooie smaakvol ingerichte étalages en zijn ruime voorraad. Ook wat inkoopsprijzen betreft heeft het filiaalbedrijf en ook de coöperatie zonder twijfel een voorsprong op de particuliere kruidenier, ondanks inkoopcombinaties, die trouwens niet al te veel opgang maken. In vrijwel alle opzichten staat het buurtwinkeltje achter bij grotere zaken. Van

grootscheepse reclame kan geen sprake zijn, van voordelige aanbiedingen, die klanten kunnen trekken, evenmin. Ongetwijfeld hebben de buurtwinkels een deel van hun klanten verloren aan het grootbedrijf door al deze verschillen, maar toch schijnen vrij veel winkeltjes nog het hoofd boven water te kunnen houden. Ter verklaring hiervan zijn verschillende oorzaken te noemen. Allereerst zijn meerdere buurtwinkels opgezet met het doel om een bijverdienste te verkrijgen. Men is dus niet uitsluitend afhankelijk van wat het bedrijf oplevert en kan met een kleine opbrengst tevreden zijn. Maar de belangrijkste factor, waardoor de kleine buurtwinkel in zo groot aantal in stand kan blijven, moeten we zoeken in de merkwaardige mentaliteit van de bevolking. Sociale kwesties spelen hier een grote rol. Men let niet uitsluitend op het economisch voordeel. Het saamhorigheidsgevoel is juist in deze oudere arbeidersbuurten zo groot. Een groot deel van de bevolking woont hier al jaren, men kent elkaar persoonlijk, kent de omstandigheden, waaronder de anderen leven. Zo zal ook het medelijden wederzijds een grote rol spelen. De klanten komen er niet gauw toe de buurtwinkelier in de steek te laten, al kan men ergens anders ook wat goedkoper terecht. Aan de andere kant is de winkelier eerder geneigd op crediet te leveren, ook al uit medelijden en omdat hij veelal weet, dat de mensen zullen betalen, zodra ze kunnen. Zo vormt de oudere arbeidersbuurt één geheel.

Het spreekt vanzelf, dat deze factoren veel minder werken in de nieuwere arbeidersbuurten. Hier hebben zich mensen uit de verschillende delen van de stad en van buiten de stad gevestigd, die deze onderlinge band veel minder voelen. Hier zullen dus economische overwegingen veel sterker de gedragslijn van de mensen bepalen, zodat hier voor de grote bedrijven een gunstige basis ligt. Een belangrijk voordeel, dat het buurtwinkeltje voor bepaalde mensen biedt, boven de grote filialen en de coöperaties, is de gelegenheid om alle buurtnieuwtjes te horen en te bespreken. Dit is mij, tijdens mijn onderzoek in deze winkeltjes herhaalde malen opgevallen en ik meen, dat dit een factor is van niet geringe betekenis. De buurtwinkel is voor deze mensen iets levends en bekends, een deel van hun buurt, dat velen verre verkiezen boven het koude onpersoonlijke filiaal- en coöperatiebedrijf. Vandaar ook, dat vele leden van de coöperaties nog een groot deel van hun kruidenierswaren in

de buurtwinkels betrekken. In het jaarverslag van „Ons Voordeel" over het boekjaar Oct. 1934—Oct. 1935 wordt hierover geklaagd, waarbij als motieven genoemd worden: de sleur van het oude knusse winkeltje, waar men zo lekker de praatjes van de buurt kan bespreken, de gemakkelijkheid van het laten „opschrijven", waarbij men onmerkbaar in de schuld raakt en de winkelier alles aan de pofklant kan kwijtraken en tenslotte misplaatst medelijden met het winkeliertje. Al met al blijkt de kleine buurtwinkel toch nog een niet onbelangrijke functie in het kruideniersbedrijf te vervullen.

DE WINKELBEZETTING IN GOUDA.

Uit de beschrijving der wijken en uit de kaart 2 is reeds duidelijk geworden, dat het aantal winkels, waar kruidenierswaren verkocht worden, in Gouda groot is. Bij mijn onderzoek in Augustus 1935 trof ik in totaal 154 van deze zaken aan. Bij het bevolkingsaantal van 31.035 op 31 December 1934 zou dit neerkomen op 208 mensen per kruidenierswinkel. Vergelijken we deze cijfers met de gegevens, die gepubliceerd zijn in het z.g. Kruideniersrapport [1]), waarin voor gemeenten tussen 20.000 en 50.000 inwoners een gemiddeld aantal van 333 inwoners per kruidenierswinkel wordt opgegeven (deel 1 pag. 200), dan lijkt Gouda wel zeer dicht bezet. In hetzelfde rapport is op pag. 201 een tabel opgenomen voor de grotere gemeenten. Hierin worden voor de gemeente Gouda 99 zaken vermeld, wat bij een bevolkingscijfer van 28.090 een aantal van 284 inwoners per winkel oplevert.

Bij deze cijfers zijn uitsluitend de zuivere kruidenierszaken opgenomen, terwijl bij de bovengenoemde 154 kruidenierswinkels 56 gemengde zaken zijn geteld. Voor de zuivere kruidenierszaken (dus een aantal van 98) komen dan ongeveer 317 inwoners per winkel. Een geheel juiste vergelijking tussen deze aantallen is echter onmogelijk, daar het in sommige gevallen moeilijk is, de grens te trekken tussen de zuivere en de gemengde kruidenierszaken. M.i. geeft echter het totale aantal een beter beeld van de winkelbezetting.

Een verklaring van deze bezetting is wellicht te vinden in de bijzondere positie van Gouda. Hierboven werd reeds gewezen op het

---

[1]) Onderzoek naar de prijsvorming in het kruideniersbedrijf, Verslagen en Mededelingen van de afdeling Handel en Nijverheid van het Departement van Arbeid, Handel en Nijverheid. Jaargang 1929. No. 2.

feit, dat er hier nog steeds winkels bestaan, die uitsluitend of grotendeels hun klanten vinden onder de schippers, die Gouda aandoen. Door de omlegging der scheepvaartwegen buiten Gouda om, kan deze factor echter geen grote betekenis meer hebben.

Belangrijker zal de invloed zijn, die Gouda op het omringende platteland uitoefent. Het bleek echter zeer moeilijk te zijn deze invloed enigszins te bepalen. In enkele zaken, vooral in de omgeving van de Markt, kwamen wel mensen van het platteland, die na afloop van de markt een voorraad kruidenierswaren insloegen, maar meer concrete gegevens kon men niet verstrekken. Bij één der grote filiaalbedrijven, waarvan mij bekend is, dat er vele klanten op het platteland bediend worden, wilde men geen inlichtingen verstrekken.

Het staat echter wel vast, dat Gouda in de voorziening van het platteland een minder grote rol gaat spelen. Dit bleek wel uit gegevens, die ik van oud-kruideniers over de toestand in het eind van de vorige en het begin van deze eeuw ontving. Deze ontwikkeling wordt vooral bevorderd door twee omstandigheden. Allereerst wordt het aantal winkels op het platteland zelf groter. Er komen niet alleen winkeltjes van dorpsmensen, maar tevens filialen van grote winkelbedrijven en van coöperaties („Ons Voordeel" te Ammerstol). Bovendien is het door de verbeterde verkeersomstandigheden veel gemakkelijker en goedkoper geworden de grote stad te bereiken. Hierdoor is het voor velen uit de dorpen om Gouda gewoonte geworden, hun belangrijke inkopen, zoals kleding, artikelen voor woninginrichting, landbouwartikelen, enz. zelf uit de grote stad te betrekken, maar tevens grote voorraden kruidenierswaren en andere dagelijkse artikelen uit de stad mee te brengen. We zien hier dus een bevoordeling van de grote steden met uitschakeling van het directe centrum van dit gebied. Op deze wijze begint Gouda de schaduwzijde van zijn ligging tussen de vier grote steden van Nederland te ondervinden.

SOCIALE MOBILITEIT EN HORIZONTALE MIGRATIE BIJ DE GROEP DER KRUIDENIERS.

We komen nu tot de bespreking van de kern van het vraagstuk: de sociale mobiliteit en de horizontale migratie van deze groep. Zoals hierboven reeds is opgemerkt, ontbreekt vergelijkingsmateriaal geheel. Waar bovendien de verschillende groepen uiterst klein zijn,

was het natuurlijk onmogelijk vergaande conclusies hieraan te verbinden. Toch zullen alle gegevens zo gedetailleerd mogelijk vermeld worden om een anderen onderzoeker op dit terrein materiaal te kunnen verschaffen. Gegevens werden verkregen uit de bevolkingsregisters over de in Gouda geboren kruideniers, terwijl verreweg het grootste deel van de niet in Gouda geboren kruideniers persoonlijk bezocht werd.

Tabel 29.

HOOFDBEROEPEN VAN DE KRUIDENIERS.

Hoofdberoep	In Gouda geboren	Hoofdberoep	Immigranten
Kruidenier	18	Kruidenier	42
Winkelier	17	Winkelier	12
Bakker	4	Zuivelhandelaar	14
Melkhandelaar	1	Bakker	2
Melkslijter	2	Tuindersknecht	2
Groentenhandelaar	2	Schippersknecht	1
Pakhuisknecht	3	Timmerman	1
Schipper	1	Huisschilder	1
Wisselloper	1	Sigarenmaker	1
Kellner	1	Blekersknecht	1
Timmerman	3	Industriearbeider	1
Schilder	1		
Smid	2		
Machinebankwerker	1		
Los werkman	1		
Plateelschilder	1		
Witwerker	1		
Touwslager	1		
Sigarenmaker	2		
Suikerwerker	1		
Fabrieksarbeider	1		
Totaal	65	Totaal	78

Allereerst is het van belang na te gaan, wat het hoofdberoep was van hen, die een kruidenierswinkel exploiteren. Gegevens hiervoor konden voor alle in Gouda gevestigde kruideniers in het bevolkingsregister gevonden worden. Hierin wordt echter als beroep vaak ver-

meld: winkelier, handelaar of koopman zonder nadere aanduiding van de branche. Daar echter alle adressen bekend waren en in kaart gebracht zijn, kon toch een betrouwbare opgave van „zuivere kruideniers" gemaakt worden. Wat hier dus verder als „winkelier" is aangegeven, zijn mensen, die in hoofdzaak andere artikelen verkopen, maar daarnaast ook wel kruidenierswaren, z.g. gemengde zaken.

In bovenstaande tabel zijn vermeld de particuliere bedrijven. Hierin zijn dus niet opgenomen de 4 filialen der beide coöperaties, de 4 filialen van de grote winkelmaatschappijen, de 2 filialen van een grotere zaak in Gouda zelf gevestigd en 1 Commanditaire Vennootschap. Van het totaal van 154 zaken bleven er dus 143 over.

Uit een beschouwing van de tabel blijkt, dat slechts van 60 als hoofdberoep dat van kruidenier kon worden aangenomen, dus nog niet van de helft van het aantal zaken. Verder exploiteerden 53 wel als hoofdberoep een winkel, maar verkochten daarin hoofdzakelijk andere artikelen, deze worden gerekend tot de z.g. gemengde zaken. Tenslotte oefenden 30 een hoofdberoep uit, dat geheel buiten de distributieve beroepen ligt. Bij deze laatste groep, die wel van een zeer bonte samenstelling is, werd de winkel dus meestal gedreven door de vrouw. We moeten hierbij tevens rekening houden met het feit, dat bij deze groep een deel der zaken, zelfs het merendeel, ook weer z.g. gemengde zaken zijn. Dit is een typische vorm van bedrijf, vooral in de oudere arbeidersbuurten van de stad. Het zijn grotendeels zeer kleine buurtwinkeltjes, die zo ongeveer van alles verkopen, vooral snoepwaren. Het bestaan van deze winkeltjes is voor een groot deel te verklaren uit een gebrek aan welvaart, dat het zoeken naar een bron van bijinkomsten gewenst maakt. Juist deze ontstaansoorzaak verklaart weer de gebrekkige inrichting en de geringe voorraad en daarmee het gehele karakter van deze winkeltjes.

Het betrekkelijk geringe aantal „zuivere kruideniers", die deze tak van het distributief bedrijf als hoofdberoep hebben en het grote aantal dilettanten, dat in deze branche optreedt, versterken de mening, dat het kruideniersbedrijf, vooral in de laatste tijd, steeds minder vakkennis gaat eisen, althans, dat velen veronderstellen, dat men het wel zonder vakkennis kan stellen.

Interessant is het, hieraan een beschouwing vast te knopen over

de verhouding tussen immigrantenbedrijven en de bedrijven van de in Gouda geborenen. Als we alleen de 4 coöperatiewinkels en de 4 filialen van de grote winkelmaatschappijen buiten beschouwing laten, komen we tot de volgende verdeling van het totaal aantal zaken over de wijken:

Tabel 30.

	In Gouda geb.	Immigranten
Wijk I	14	15
Wijk II	16	11
Wijk III	7	14
Wijk IV	17	15
Wijk V	2	3
Wijk VI	4	8
Wijk VII	6	14
Totaal	66	80

Uit deze cijfers en trouwens ook uit een beschouwing van de kaart blijkt wel, dat de in Gouda geborenen een belangrijke plaats innemen in de oudere stadswijken, vooral in de binnenstad (wijk I en II), terwijl daarentegen de immigranten zich een plaats hebben veroverd in de nieuwe stadsdelen. Dit was trouwens ook wel te verwachten, daar juist de bewoners van die oudere wijken voor een groot deel jarenlang in dezelfde buurt hebben gewoond en dus eerder geneigd zullen zijn te blijven kopen in de bekende winkeltjes, die er ook al zo lang zijn. De bewoner van een nieuwe buitenbuurt is al los van zijn milieu en zal dus minder bezwaren voelen om bij een onbekende zijn waren te gaan kopen. Het grote aantal immigranten in wijk I is wel te verklaren uit het feit, dat deze wijk het grote winkelcentrum van Gouda vormt.

Als we de hierboven reeds gegeven tabel 28, waarin de verdeling van de verschillende soorten van zaken gegeven wordt, beschouwen, dan zien we, dat hier, zonder de grote filiaalbedrijven en de coöperaties, 20 grote zaken genoemd worden. Hiervan blijken er 15 beheerd te worden door immigranten en slechts 5 door in Gouda geboren kruideniers, een opmerkelijk verschil dus.

Beschouwen we nog eens tabel 29, waarin de hoofdberoepen van

de kruideniers zijn aangegeven, dan blijkt ook hier een verschil tussen in Gouda geborenen en immigranten. Van 65 in Gouda geboren kruideniers wordt slechts van 18 dit beroep als hoofdberoep opgegeven, terwijl nog 26 een winkel als hoofdbedrijf hadden. Voor de overige 21 (ong. 35 %) vormde de kruidenierswinkel maar een nevenbedrijf. Bij de immigranten zijn deze cijfers: Hoofdberoep kruidenier 42, hoofdbedrijf ander soort winkel 28, winkel als nevenbedrijf 8 (ong. 10 %).

Deze laatste beschouwingen zouden kunnen wijzen op de voorsprong van de immigranten-kruideniers, welke mening versterkt wordt door het feit, dat in het algemeen de winkel van den immigrant een wat betere indruk maakt dan die van de in Gouda geboren winkelier. Een verklaring te geven voor dit verschijnsel is een gevaarlijke onderneming, daar men te snel zou generaliseren. Wat ook de verklaring zij, het feit is op zich zelf opvallend genoeg.

Beschouwen we nu eerst de leeftijd, waarop de immigranten zich in Gouda gevestigd hebben.

Tabel 31.

Leeftijd, waarop de immigranten zich in Gouda gevestigd hebben.			
0—15 jaar	9	41—45 jaar	5
16—20 jaar	4	46—50 jaar	3
21—25 jaar	10	51—55 jaar	3
26—30 jaar	20	56—60 jaar	1
31—35 jaar	16	61—65 jaar	1
36—40 jaar	5	onbekend	1

Allereerst dient hierbij opgemerkt, dat de eerst groep eigenlijk niet zo zeer tot de groep der immigranten gerekend behoort te worden. Het betreft hier immers mensen, die hoogstwaarschijnlijk nog in gezinsverband in Gouda zijn gekomen, dus niet uit vrije wil. Uit technische overwegingen is dit groepje hier toch bij de immigranten geteld. Over de andere leeftijdsgroepen zal hieronder nog gesproken worden.

Ter behandeling van de overige problemen zullen we de Goudse kruideniers in twee groepen splitsen en wel *1* de in Gouda geboren kruideniers en *2* de immigranten-kruideniers.

Zoals hierboven bij de bespreking van de hoofdberoepen al is gebleken, zijn van de 143 particulier beheerde kruidenierszaken er 65 in handen van Gouwenaars en 78 in handen van immigranten. Eerst zullen hieronder de in Gouda geboren kruideniers verder besproken worden.

De twee vraagstukken, die nog behandeld zullen worden, zijn:

1° de sociale mobiliteit.

2° de horizontale migratie.

We zullen dus nu gaan bespreken, uit welk sociaal milieu de in Gouda geboren kruideniers afkomstig zijn.

We kunnen bij deze kruideniers drie groepen onderscheiden:

1. de „zuivere" kruideniers;

2. de „gemengde" kruideniers, de groep, die wel als hoofdbedrijf een winkel heeft, maar kruidenierswaren niet als hoofdartikel verkoopt.

3. de groep, die zijn hoofdberoep geheel buiten het distributief bedrijf vindt, maar als bijverdienste kruidenierswaren verkoopt.

Van tabel 32 kan de derde kolom buiten beschouwing gelaten worden. Het betreft hier immers een groep, die zijn hoofdbedrijf vindt buiten het distributieve bedrijf. Alleen volledigheidshalve zijn deze cijfers hier opgenomen.

Uit kolom 1 blijkt wel, dat van beroepscontinuïteit al heel weinig te merken is. In slechts twee gevallen bleek de vader ook kruidenier geweest te zijn, terwijl bij vier het beroep van den vader tot het distributieve gerekend kon worden. De twaalf overige „zuivere" kruideniers waren grotendeels uit een arbeidersmilieu afkomstig.

Kolom 2 geeft voor de „gemengde" kruideniers min of meer hetzelfde beeld. Van deze distributieve groep bleken slechts 9 van de 26 vertegenwoordigers uit een gelijk milieu afkomstig te zijn, de overigen meest uit arbeidersomgeving.

Deze gegevens wekken wel de indruk, dat de in Gouda geboren kruideniersgroep, zuiver en gemengd, zich slechts voor een zeer klein gedeelte uit eigen gelederen aanvult. Van beroepscontinuïteit is heel weinig sprake. Opmerkelijk is ook het feit dat, zoals uit het bevolkingsregister bleek, vele zuivere en gemengde kruideniers vroeger nog een ander beroep, dat in de meeste gevallen buiten het distibutieve lag, uitgeoefend hadden. Van de zuivere kruideniers waren dit er 9 op een totaal van 18 en wel in de volgende beroepen:

Industriearbeider 5, meubelmaker 1, smid 1, pakhuisknecht 1, naaister 1.

Tabel 32.

Beroep van de vaders der in Gouda geboren kruideniers.			
Beroep vader	Zuivere kruideniers	Gemengde kruideniers	Bijbedrijf
Kruidenier	2	—	—
Melkverkoper	1	2	—
Kaaskoper	1	—	—
Slager	1	1	—
Koopman	1	3	1
Behanger	1	—	1
Sjouwerman	1	—	—
Los werkman	2	—	—
Arbeider	1	1	—
Stoker	1	—	1
Touwslager	3	1	—
Sagomaker	1	—	—
Sigarenmaker	1	1	2
Fabrieksarbeider	1	—	3
Winkelier	—	1	—
Bakker	—	1	1
Broodbezorger	—	1	—
Timmerman	—	1	2
Goudbewerker	—	1	—
Blikslager	—	1	—
Groentenhandelaar	—	—	1
Schilder	—	—	1
Schoenmaker	—	1	—
Caféhouder	—	1	—
Militair	—	—	1
Pakhuisknecht	—	—	1
Steenhouwer	—	—	1
Metselaar	—	—	2
Schipper	—	2	1
Bouwman	—	2	—
Veehouder	—	1	—
Mandenmaker	—	1	—
Pottenbakker	—	3	1
Fijngarenspinner	—	—	1

Bij de gemengde kruideniers hadden er 10 van de 26 vroeger een geheel ander beroep gehad en wel: Fabrieksarbeider 5, smid 1, goudsmid 1, timmerman 1, pakhuisknecht 1 en opperman 1.

Bekijken we nu eens uit welk geografisch milieu de kruideniersfamilies afkomstig zijn. Hiertoe kunnen we de geboorteplaatsen van de vaders van in Gouda geboren kruideniers beschouwen. Het heeft weinig zin hier een volledige opsomming van al deze plaatsen te geven. Samengevat in enkele grote groepen ontstaat dit resultaat:

Geboorteplaats van de vaders der in Gouda geboren kruideniers.

Geboren in Gouda	42
Geboren op het naburige platteland	21
Geboren in een naburige stad	1
Geboren in plaatsen op grote afstand	1

Hieruit blijkt dus, dat van $^2/_3$ van de in Gouda geboren kruideniers de familie reeds meer dan een generatie in Gouda woont, terwijl van het totaal van 143 kruideniers, die nú in Gouda een bedrijf hebben er 78 of 55 % buiten Gouda geboren is. Van de overige kruideniers bleek de familie voor verreweg het grootste gedeelte van het naburige platteland afkomstig te zijn, van 1 uit een kleinere stad op betrekkelijk korte afstand en tenslotte van 1 van een stad op grote afstand.

Sociale mobiliteit en horizontale migratie bij de buiten Gouda geboren kruideniers.

Op dezelfde wijze zullen deze vraagstukken nu voor de tweede groep n.l. de buiten Gouda geboren kruideniers behandeld worden.

Eerst weer een overzicht van het beroep van de vaders. (Tabel 33).

Ook bij deze groep blijkt de zeer geringe mate van beroepscontinuïteit. Slechts in 4 gevallen bleek het beroep van den vader ook kruidenier geweest te zijn. Ook andere distribuerende bedrijven bleken slechts spaarzaam vertegenwoordigd (8 gevallen). Een veel groter aantal is uit zuivere plattelandsgroepen afkomstig n.l. 32, terwijl de rest verdeeld is over ambachts- en arbeidersmilieu.

De samenstelling van deze groep is wel te verklaren uit de plaats van herkomst.

Tabel 33.

Beroep van de vaders van buiten Gouda geboren kruideniers.			
Beroep vader	Zuivere kruideniers	Gemengde kruideniers	Bijbedrijf
Kruidenier	3	—	1
Winkelier	2	—	—
Koopman	2	—	1
Aardappelhandelaar	1	—	—
Melkboer	—	1	—
Meelhandelaar	1	—	—
Landbouwer	8	6	2
Veehandelaar	—	5	—
Tuinder	1	2	3
Landarbeider	1	3	—
Veenarbeider	1	—	—
Schipper	3	—	1
Politieagent	1	—	—
Spoorwegarbeider	2	—	—
Sluiswachter	1	—	—
Brugwachter	2	—	—
Schoenmaker	—	—	1
Timmerman	2	1	—
Smid	—	1	1
Schilder	—	—	1
Zilversmid	—	—	1
Pakhuisknecht	1	—	—
Bouwarbeider	—	1	—
Arbeider	1	1	—
Pijpmaker	1	—	—
Machinezetter	1	—	—
Wever	1	—	—
Zeilmaker	—	—	1
Sigarenmaker	1	—	—
Steenbakker	—	1	—
Geweigerd inlichtingen te geven	4	1	1

Plaats van herkomst van de niet in Gouda geboren kruideniers.

Afkomstig van het naburig platteland 57
Afkomstig van verder verwijderd platteland ... 8
Afkomstig uit kleinere steden 2
Afkomstig uit grotere steden 11

We zien hier dus een overheersende migratie uit het platteland naar de nabijliggende stad, die centrum van distributie, administratie, onderwijs, cultuur, enz. is. Het gros der immigranten is afkomstig uit kleinere plattelandsgemeenten op korte afstand.

Keren we hierna even terug naar tabel 31, die de leeftijd van vestiging in Gouda van deze groep van kruideniers weergeeft.

Bij een nadere beschouwing van deze tabel vallen twee feiten op. Allereerst het geringe vestigingscijfer in *die* leeftijdsgroepen, waar men juist de grootste cijfers zou verwachten n.l. in de groepen 16—20 jaar en 21—25 jaar en daarnaast de hoge gemiddelde vestigingsleeftijd. Gezamenlijk leveren deze beide leeftijdsgroepen 14 personen of bij het totaal van 77 slechts 181, 8 per duizend. Daartegenover staat het hoge cijfer van de andere leeftijdsgroepen: tussen 26 en 30 jaar 20 of 259, 7 per duizend en boven dertig jaar 34 of 441,6 per duizend. Deze cijfers doen wel vermoeden, dat de vestigingsleeftijd bij deze bepaalde groep heel wat hoger ligt dan bij de overeenkomstige leeftijdsgroepen bij de bevolking in haar geheel.

Materiaal, dat enige vergelijking mogelijk maakt werd gevonden in de Statistische Mededelingen van het Bureau van Statistiek der Gemeente Amsterdam N° 103 „De Bevolking van Amsterdam" deel IV, Amsterdam 1936. Op pagina 170 vinden we gegevens omtrent de leeftijdsverdeling van allen, die zich in 1934 in Amsterdam vestigden. Een volledige vergelijking is helaas onmogelijk, daar de indeling der leeftijdsklassen verschilde. Een globale vergelijking is echter wel mogelijk.

Tabel 34.

Leeftijdsverdeeling			
Kruideniers, die zich in Gouda gevestigd hebben.		Allen, die zich in 1934 in Amsterdam gevestigd hebben.	
(per duizend van het totaal)			
16—25 jaar	181,8	18—23 jaar	228,5
26—30 jaar	259,7	24—29 jaar	192,8
boven 30 jaar	441,6	boven 29 jaar	355,4

Uit deze cijfers komt wel duidelijk het grote verschil naar voren tussen deze twee groepen van vestigenden. Dit verschil spreekt nog

meer, als men bedenkt, dat in bovenvermelde tabel de eerste groep van de Goudse kruideniers 10 jaren omvat, terwijl de cijfers van Amsterdam in deze groep slechts 6 jaren omvatten. Een verklaring voor dit verschijnsel van de hoge vestigingsleeftijd voor deze bevolkingsgroep in Gouda te willen geven, zou hoogst gevaarlijk zijn, zolang ander vergelijkingsmateriaal niet aanwezig is. Het kan inhaerent zijn aan een typische provinciestad, centrum van het omringende platteland, waarin het grootste deel der vestigenden van dat platteland afkomstig is, maar evengoed kan deze samenstelling typerend zijn voor de kruideniersgroep of de handeldrijvende middenstand in haar geheel.

In verband met het sociale milieu, waaruit de immigrantenkruideniers afkomstig zijn en de vestigingsleeftijd, is ook een onderzoek ingesteld naar het motief van vestiging in Gouda. Dit onderzoek berust geheel op persoonlijke enquête, zodat hier natuurlijk alleen de bezochte kruideniers behandeld worden. Enkelen weigerden om de één of andere reden inlichtingen hierover te geven. Deze zijn opgenomen onder „geweigerd". Een vrij groot aantal kon of wilde geen juist omschreven motief opgeven, maar hadden zich hier „toevallig" gevestigd, omdat er „toevallig" een winkel leegstond, of omdat ze in Gouda min of meer bekend waren. Deze groep is onder „toevallig" opgenomen.

Tabel 35.

Vestigingsmotief voor niet in Gouda geboren kruideniers.	
Werkloosheid of sterke achteruitgang in vroeger bedrijf	20
Meende in Gouda beter vooruit te kunnen komen	5
Had aanvullend inkomen nodig	1
Kon om gezondheidsredenen vroeger beroep niet meer uitoefenen	4
Vrouw of familie reeds in de zaak	5
Familieredenen	1
Geen zin in vroeger beroep	5
„Toevallig"	20
„Geweigerd"	5
Niet persoonlijk bezocht	12

Tevens is hierbij nagegaan, of de betrokken kruidenier vroeger een ander beroep en zo ja, welk, had uitgeoefend.

Tabel 36.

Vorige beroepen van niet in Gouda geboren kruideniers			
Nooit een ander beroep	13	Ambachtsman	10
Landbouwer	8	Koetsier	1
Landarbeider	2	Kantoorbediende	3
Tuinder	6	Arbeider	1
Veenarbeider	1	Industriearbeider	13
Graanhandelaar	1	„Geweigerd"	3
Molenaar	1	Niet persoonlijk bezocht	12
Schipper	3		

Al levert een groot deel van de motieven geen stof tot commentaar, het lijkt toch wel van belang om even op twee punten te wijzen. Ten eerste het zeer grote aantal kruideniers, die vroeger een totaal ander beroep uitgeoefend hebben. Ook hier zou het weer belangwekkend zijn te weten, of dit een algemeen middenstandsverschijnsel is of meer typerend voor een provinciestad en plattelandscentrum als Gouda. Gebrek aan vergelijkingsmateriaal belet voorlopig conclusies.

Een tweede belangrijk punt is het grote aantal, dat wegens werkloosheid of dreigende werkloosheid in Gouda een kruidenierswinkel begonnen is. Van belang is het hier na te gaan in welk jaar deze groep met het kruideniersbedrijf begonnen is.

1928—1935	10
1920—1927	6
Vóór 1920	4

Al geven de jaren na het begin van de crisis een hoger aantal te zien dan de groep in het overeenkomende aantal jaren 1920—1927, het zou toch zeer gevaarlijk zijn gevolgtrekkingen hieraan te verbinden. Immers er kan vóór 1928 een groter aantal werklozen als kruidenier begonnen zijn en sindsdien het bedrijf weer verlaten hebben. Ik wil mij er dus toe bepalen te wijzen op het feit, dat een vrij belangrijk aantal werklozen uit de meest uiteenlopende bedrijfsgroepen afkomstig, zich op het kruideniersbedrijf heeft geworpen om te trachten hierin een bestaan te vinden. Dit verschijnsel is vrij bedenkelijk zowel voor de werklozen zelf, die vaak hun spaarduitjes in een winkeltje verloren zien gaan, als voor de overige kruideniers,

die weer nieuwe concurrenten bij het toch reeds zo grote aantal te bestrijden krijgen. De spoeling wordt op deze wijze wel zeer dun. Tevens blijkt hieruit wel weer, dat de kruideniersbranche beschouwd wordt als een bedrijf, waarvoor enige vakkennis overbodig is. Vooral dit laatste verschijnsel lijkt een groot gevaar voor de waarde van het bedrijf.

SAMENVATTING.

Vatten we nu nog de belangrijkste gegevens samen, die het laatste deel van dit kruideniersonderzoek opgeleverd heeft.

Voor vele kruideniers is het kruideniersbedrijf niet hoofd- maar bijbedrijf.

Meer dan de helft van de Goudse kruideniers zijn *niet* uit Gouda afkomstig.

Het grootste deel der immigranten komt van het naburige platteland.

Gouda voorziet dus zelf niet in de instandhouding van zijn kruideniersgroep.

Beroepscontinuïteit is bij beide groepen van kruideniers een zeldzaam verschijnsel.

De kruideniersgroep houdt zichzelf dus niet in stand.

De vestigingsleeftijd ligt bij de immigrantenkruideniers zeer hoog.

Een groot deel der in Gouda geboren kruideniers en verreweg het grootste deel der immigrant-kruideniers heeft, voordat ze zich als kruideniers vestigden een ander beroep uitgeoefend, waaruit een groot deel door werkloosheid is verdreven.

Moeten we hierin verschijnselen zien, die specifiek zijn voor Gouda of voor de kleinere provinciestad? Of zijn ze inhaerent aan het kruideniersbedrijf in het algemeen of zelfs aan de handeldrijvende middenstand in het algemeen?

HOOFDSTUK IV.

GOUDA ALS MARKTPLAATS.

De betekenis, die Gouda als centrum voor het omringende platteland in verschillende opzichten heeft, werd in de voorafgaande hoofdstukken behandeld. Belangrijker nog dan de rol van distributiecentrum voor de omgeving, is die van marktcentrum. Gouda dankt zijn opkomst en betekenis vooral aan twee factoren: zijn gunstige positie t.o.v. het omringende platteland en zijn ligging aan de oude scheepvaartweg van Rotterdam naar Amsterdam.

Ongetwijfeld is in verschillende perioden van Gouda's geschiedenis de industrie van zeer grote betekenis voor de stad geweest, zoals het historisch overzicht van de industrie ons reeds toonde. Deze ontwikkelingsgang was echter niet gelijkmatig. Na een periode van algemene bloei begonnen sommige takken van industrie weer te kwijnen. Zoals we reeds zagen, vond dit zijn oorzaak o.a. in gewijzigde gebruiken, in vervanging van bepaalde producten door andere dus ten dele in oorzaken, die buiten de invloed der Goudse industrie zelve lagen. Dit was b.v. het geval met de bierbrouwerij in de 16e eeuw en met de pijpenindustrie in de tweede helft van de 18e en in de 19e eeuw. Als marktplaats heeft Gouda een steviger basis, die veel meer van zijn natuurlijke liggingsvoordelen afhangt en minder invloed van andere omstandigheden ondervindt. Toch zijn deze voordelen der ligging van relatieve waarde. Hieronder zal er op gewezen worden, dat b.v. de veemarkt in Gouda sterk is achteruitgegaan door de verbetering van de verkeerswegen en -middelen. Daarnaast kan men op andere invloeden wijzen, die de marktpositie van Gouda bepalen; men denke b.v. aan de verminderde aanvoer van boter en kaas (zij het dan ook niet in deze streek van ons land), tengevolge van de toename der fabriekmatige bereiding, waarbij de producten direct van de fabriek in de handel gebracht worden met voorbijgaan van de markt.

De betekenis van een markt voor een stad wordt veelal onder-

schat, vooral in een periode van bloei van de industrie. Zeer zeker geeft een markt zelve slechts zeer weinig werkgelegenheid, maar men denke daarnaast aan de grote betekenis voor de middenstand van het drukke „markten" der plattelandsbevolking. Een goed opmerker als van Hogendorp, die trouwens Gouda bezocht in een tijd van grote achteruitgang van de industrie, ziet in de boter- en kaashandel de eerste grondslag van Gouda's welvaart[1]).

De betekenis van de industrie komt zeer duidelijk in het stadsbeeld naar voren. Uiteraard is dit in veel mindere mate het geval met de markt, althans buiten de marktdagen. Slechts de grote ruimte van het marktplein, waarop in het midden het stadhuis eenzaam en verlaten troont, valt op. De grote overdekte veemarkt met het bijbehorende gebouw ligt te veel achteraf om in het oog te vallen. Verder zou men nog op het betrekkelijk grote aantal stalhouderijen in de omliggende straten en op de café's in de omgeving van de markt kunnen wijzen.

Komt men echter op een marktdag in de stad, dan is Gouda niet meer in de eerste plaats industriestad, maar staat het gehele stadsbeeld in het teken van de markt. Reeds bij het station valt het grote aantal boeren en handelaars op. Door de winkelstraten lopen boerenvrouwen, die zijn meegekomen om in de stad hun inkopen te doen. Al is de betekenis van het marktbezoek voor de middenstand door verschillende omstandigheden niet meer zo groot als vroeger, ze moet toch zeker niet onderschat worden.

Een zeer levendig beeld vertoont het marktplein. Nu is het raadhuis geheel omgeven door kramen en karren, waartussen de mensen zich een weg zoeken. Een deel van het plein wordt ingenomen door de kaasmarkt. Met allerlei voertuigen worden de kazen naar Gouda gebracht: naast boerenkarren ziet men vrachtauto's en luxe auto's, waarvan de banken hoog opgestapeld liggen met kazen. De kaas wordt hier direct van de kar of auto verkocht. Met handenklappen wordt de koop gesloten tussen boeren en handelaars, vaak de directeuren van zeer grote exportfirma's, die zelf volgens oude gewoonte inkopen. De overige transactie's vinden plaats in één der café's, waar op kosten van den verkoper ter bezegeling van de koop

---

[1]) G. K. van Hogendorp: Bijdragen tot de Huishouding van Staat in het Koninkrijk der Nederlanden, verzameld ten dienste van de Staten-Generaal. Deel IV. Pag. 266 e.v. Zalt-Bommel 1854.

wat wordt gedronken. Vertegenwoordigers van de grootste handelsondernemingen van ons land kopen regelmatig op de Goudse markt.

Een ander deel van het marktplein wordt ingenomen door de warenmarkt, die steeds tegelijk met de kaas- en veemarkten gehouden wordt, vooral in verband met het bezoek van de plattelanders. Dat deze warenmarkt in sterke mate op de vraag der boeren is ingesteld, blijkt wel uit de kramen, waar touw- en leerwerk, leidsels, landbouwwerktuigen, enz. verkocht worden. Over de sterk toenemende concurrentie van de warenmarkt wordt door de winkeliers hevig geklaagd.

De botermarkt, die steeds onder het raadhuis gehouden werd, is vrijwel geheel verdwenen. In dit gedeelte van Zuidholland was kaas weliswaar steeds het hoofdproduct, maar vroeger werd uit de overblijvende wei betrekkelijk veel weiboter gemaakt. Reeds in het laatste deel van de vorige eeuw is in de Zuidoosthoek van Zuidholland overal de varkenshouderij sterk opgekomen en nu wordt de wei meestal als varkensvoedsel gebruikt. Hierdoor is de marktaanvoer van boter aanzienlijk gedaald. De productie van de uit wei gewonnen boter bedraagt ongeveer 825.000 kg. per jaar voor het gehele Utrechts-Zuidhollandse kaasgebied, waarvan ongeveer 75 % in de gezinnen der producenten wordt verbruikt [1]). Bovendien heeft de boerenboter een zeer sterke concurrentie van de margarine en de meer hygiënisch verpakte fabrieksboter ondervonden. Slechts een paar kleine boterhandelaars en enkele particulieren kopen nog wat boerenboter op de markt. Als botermarkt betekent Gouda dan ook zeer weinig meer, evenals de meeste vroeger belangrijke botermarkten. In Gouda is het de structuur der veehouderij geweest, die de botermarkt deed achteruitgaan. Terwijl de aanvoer in 1851 nog ± 63.000 kg. bedroeg en tegen het einde der vorige eeuw (1897) tot 100.000 kg. was gestegen, bedroeg deze in 1936 nog slechts 10.000 kg. (Zie grafiek 4).

Zeer grote levendigheid kenmerkt ook de veemarkt. Vooral de varkens- en biggenmarkt is sinds het begin van de 20e eeuw van zeer grote betekenis geworden. Sedert de invoering van de crisismaatregelen is de aanvoer natuurlijk weer gedaald. In 1931 behoorde Gouda met een jaarcijfer van ruim 57.000 varkens en 74.000 biggen tot de grootste varkens- en biggenmarkten van Nederland. De sterke

---

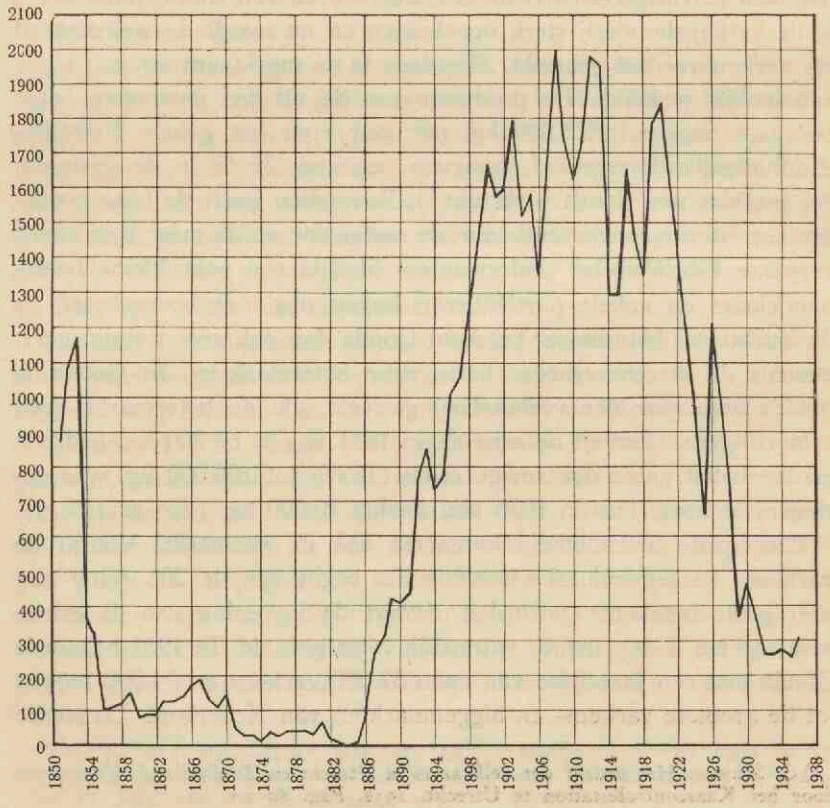
[1]) C. Schiere: Het bedrijf der zelfkazers in Utrecht en Zuidholland. Uitgegeven door het Kaascontrolestation te Utrecht. 1938. Pag. 60 e.v.

groei van de aanvoer van varkens op de Goudse markt staat in verband met de veranderde structuur van het bedrijf in dit gedeelte van Zuidholland, waarover nog nader wordt gesproken.

Van veel minder betekenis is de aanvoer van het overige vee geworden. De eens zo belangrijke paardenmarkt van Gouda is bijna geheel verdwenen en verkeerde reeds in de 18e eeuw in verval. In 1884 was het aantal verhandelde paarden tot 4 gedaald, daarna zet een vrij belangrijke stijging in, dank zij het feit, dat een vrije paardenmarkt werd ingesteld op initiatief van de afdeling Gouda van de Hollandse Maatschappij van Landbouw. Tot kort na de Wereld-

Grafiek 1.

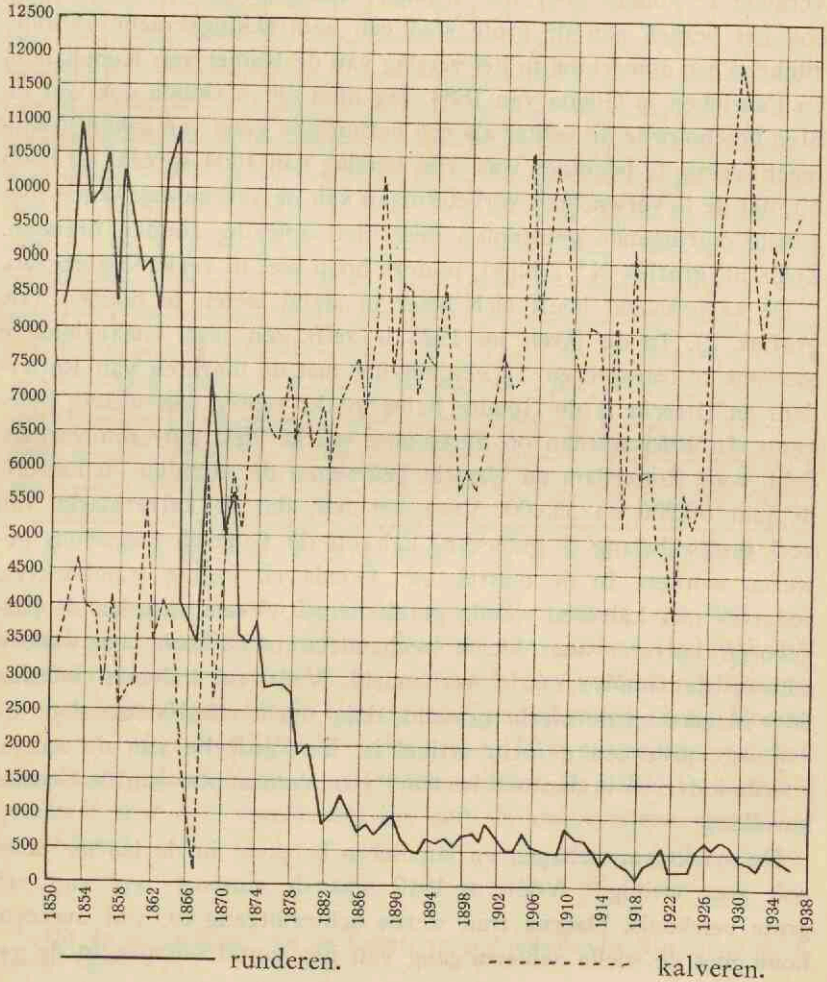
Aantal op de markt aangevoerde paarden en veulens.



oorlog blijkt de paardenmarkt van enige betekenis, daarna zet een nieuwe daling in, die tot de laatste jaren voortduurde. (Zie grafiek 1).

Ook de rundermarkt, die in de zestiger jaren van de vorige eeuw nog een aanvoer van ± 10.000 runderen per jaar vertoonde, is sinds die tijd in sterke mate achteruitgelopen. Tegenwoordig is de runder-

Grafiek 2.
Aantal op de markt aangevoerde runderen en kalveren.



markt zonder enige betekenis, in 1936 werden in totaal slechts 350 runderen aangevoerd door één Goudse handelaar.

De oorzaak van de sterke achteruitgang van de paarden- en runderenmarkten is vooral te zoeken in de nabijheid van andere belangrijke marktplaatsen: Utrecht, Leiden en vooral Rotterdam.

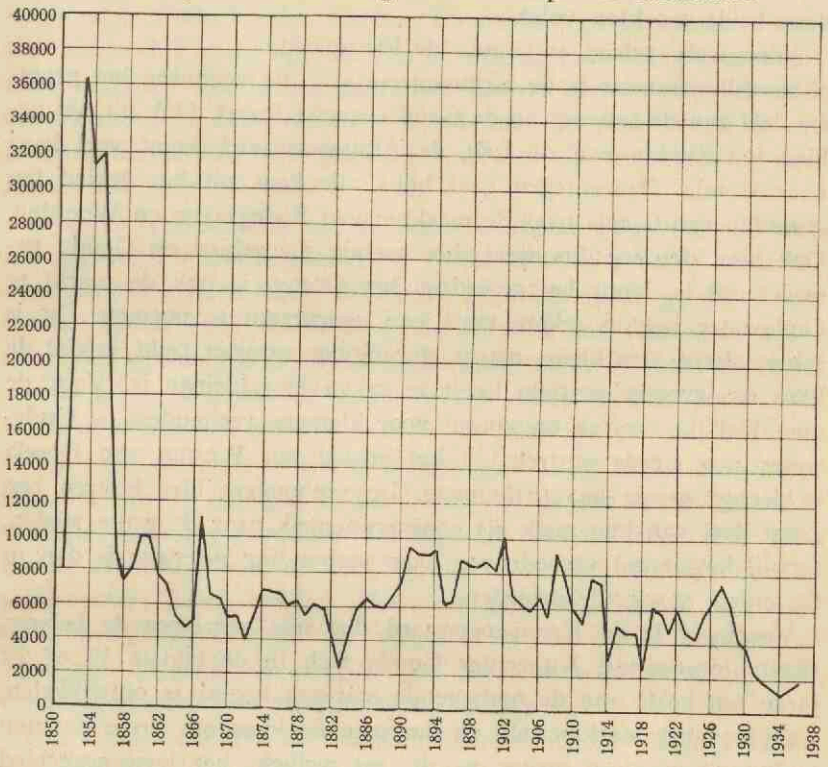
Toen de verkeerswegen en de verkeersmiddelen na ± 1860 vele verbeteringen ondergingen en de grotere steden betrekkelijk gemakkelijk bereikbaar werden, gingen de boeren met hun vee liever naar de grotere marktplaatsen. Hier toch was de kans om tot koop of verkoop te komen door het drukkere marktverkeer groter, terwijl ook het bezoek aan de grote stad een aantrekkingskracht vormde. Blijkens een opmerking in het verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken in Gouda van 1884, zag men dit in Gouda ook wel in. Men beschouwde dit echter als een natuurlijke gang van zaken, waartegen weinig te beginnen was. Het verslag van 1904 spreekt de hoop uit, dat de te verwachten verbeteringen van de verbindingswegen met enkele omringende gemeenten misschien opleving zouden brengen. Zoals uit grafiek N° 2 blijkt, is deze hoop niet in vervulling gegaan.

De kalvermarkt heeft zich beter in stand weten te houden (zie grafiek 2). In de jaren na 1925 is zelfs een niet onaanzienlijke toename te constateren. In vergelijking met de markten van Rotterdam en Utrecht is de Goudse kalvermarkt echter van weinig betekenis. In 1936 werden op de Goudse markt 9693 kalveren verhandeld, voor Rotterdam en Utrecht bedroegen de aantallen in hetzelfde jaar 90.200 en 55.400. Voor het feit, dat de kalvermarkt van veel groter belang is gebleven, kan op de volgende oorzaken gewezen worden. In de omtrek van Gouda zit weinig stamboekvee, zodat er met kalveren weinig gefokt wordt. Veelal worden de pasgeboren kalveren aan kleine veehandelaren verkocht en worden dan op de Goudse markt verhandeld. Vrij veel kalveren worden door slagers op de markt gekocht, daar nuchter kalfsvlees door de vrij lage prijs een gezocht artikel is. Een gedeelte van de aangevoerde kalveren is dan ook bestemd voor consumptie van de Goudse bevolking.

De markt van schapen en lammeren betekent in de laatste jaren ook zeer weinig. Vóór ± 1910 was de aanvoer nog van vrij grote betekenis. Daarna trad sterke achteruitgang in, wat overeenkomt met de snelle achteruitgang van het aantal schapen in de ge-

hele provincie, dat tussen 1910 en 1921, blijkens de veetellingen van deze jaren, van 88.000 op 70.000 daalde. (Zie grafiek 3).

Grafiek 3.
Aantal op de markt aangevoerde schapen en lammeren.



Ik wil nog wijzen op de Coöperatieve Eierveiling, die sinds een achttal jaren te Gouda bestaat. Van de aanvoerders (in 1937 192 in getal) waren er slechts 26, die uit Gouda en Omstreken afkomstig waren, daarentegen 46 uit Utrecht en Omstreken en 78 uit Voorne en Putten. Van de 4.819.070 eieren, die in 1937 aangevoerd werden, leverde het eiland Voorne en Putten er bijna de helft. De aanvoer geschiedt met een vrachtauto, die aan de coöperatieve eierveiling toebehoort [1]).

---

[1]) Uit de jaarverslagen van de Coöperatieve Zuidhollandse Eierveiling G. A. Gouda. 1938.

Hieruit blijkt, dat Gouda voor de aanvoer van eieren voor de veiling wel een zeer groot gebied bestrijkt.

Van veel groter betekenis zijn voor Gouda de kaasmarkt en de varkens- en biggenmarkt, waarom een uitvoerige bespreking van deze beide markten volgt.

Voor welk gebied is Gouda de kaasmarkt?

Hoofdleverancier is de Krimpenerwaard, die verreweg het grootste deel van de aanvoer op de Goudse markt levert. Ook uit het gebied ten Zuiden van de Lek, de Alblasserwaard, komt veel kaas naar Gouda. Daarentegen gaat bijna alle kaas uit het gebied ten Noorden van Gouda naar de markten van Bodegraven en Woerden. Ook hier zien we dus weer, hoe weinig dit gebied op Gouda georiënteerd is. Voor het gebied in het Oosten is ook de markt te Oudewater nog in zekere mate een concurrent te noemen. Dit is echter slechts een kleine markt, die minder aanvoer trekt, omdat de kans om grotere partijen kwijt te raken hier kleiner is. Voor de onmiddellijke omtrek en vooral voor kleinere veehouders is Oudewater nog steeds in trek. Uit het gebied ten Westen van Gouda is slechts weinig kaas afkomstig. De veehouders hier leveren een groot deel van hun melk als consumptiemelk naar de grote steden, terwijl het aantal veebedrijven naar verhouding geringer is dan in de andere genoemde gebieden.

Voorlopig is de Krimpenerwaard dus nog verreweg de belangrijkste leverancier. Nu echter Gouda zich in de laatste 10 of 12 jaren ten koste van de omliggende markten begint te ontwikkelen, waardoor het marktbezoek en daarmee de kans om grote partijen te kunnen plaatsen groter wordt, zal wellicht het leveringsgebied zich uitbreiden.

Voordat we nu tot een nadere beschouwing van de betekenis en de ontwikkeling van de Goudse kaasmarkt overgaan, volgt eerst een korte beschrijving van de structuur van het landbouwbedrijf in de omgeving van Gouda, in het bijzonder in de Krimpenerwaard.

De Waarden en vooral de Krimpenerwaard waren vanouds de belangrijkste hennepgebieden van ons land. Door de steeds zwaarder drukkende concurrentie van geïmporteerde buitenlandse hennep, ging de hennepteelt vooral sinds het midden van de 19e eeuw steeds meer achteruit, terwijl de veeteelt begon op te komen. Tot ongeveer 1900 geschiedde deze ontwikkeling op bescheiden schaal,

vooral omdat de stalmest van het eigen bedrijf niet voldoende was om ook het schrale hooiland te bemesten. Kort na 1900 verandert dit door het toenemende gebruik van kunstmest en vooral door de opkomst van de varkensteelt, waardoor grote hoeveelheden varkensmest gebruikt konden worden. Runderteelt en varkensteelt steunen elkaar dus in dit opzicht. Als bijvoeding voor de varkens dient, naast maïs, de wei, het nevenproduct van de kaasmakerij, dat sterk eiwithoudend is. Daartegenover wordt door de varkensteelt de onmisbare hoeveelheid mest geleverd, waardoor de runderteelt op deze schaal hier mogelijk werd.

Over de ontwikkeling van de veeteelt in deze omgeving zijn weinig gegevens te verkrijgen. Vink[1]), die een hartgrondig wantrouwen blijkt te hebben tegen statistische gegevens op dit gebied, meent dat het aantal stuks vee in de eerste 25 jaren van deze eeuw zeker meer dan verdubbeld is en dat sinds 1828 tot ± 1925 de veestapel 5-maal zo groot geworden is, terwijl het aantal varkens in ± 1925 het honderdvoudige zou zijn van dat in 1828[2]).

Een juist overzicht is niet te krijgen vóór 1910. In dat jaar werd, afgezien van de tellingen in het begin van de 19e eeuw, de eerste officiële veetelling gehouden. De gegevens van de jaren vóór 1910 waren afkomstig van de burgemeesters, die een telling door de veldwachters lieten houden. Dat deze gegevens, vooral voor varkens, niet geheel betrouwbaar zijn, spreekt wel vanzelf[3]). Daarentegen zijn de gegevens van 1910 en 1921, in welke jaren officiële veetellingen gehouden werden, meer betrouwbaar[4]).

Het aantal runderen in Zuidholland verminderde tussen 1910 en 1921 van 302.813 op 296.918. Het aantal melk- en kalfvee nam iets toe, n.l. van 177.577 tot 177.753. Wanneer we echter de cijfers voor de gebieden om Gouda vergelijken, dan zien we een belangrijke toeneming van het aantal runderen tussen deze jaren, zoals uit onderstaande tabel blijkt.

---

[1]) T. Vink: De Lekstreek. Proefschrift Utrecht 1926. pag. 227.

[2]) De gegevens voor 1828 ontleent Vink aan een proefschrift van A. P. Weggeman Guldemont: „De aggerum et aquarum curatorum collegio, atque de historia tractus de Krimpenerwaard" (pr. Leiden 1837).

[3]) Varkenshouderij in Nederland (Versl. en Meded. v. d. Dir. v. d. Landbouw 1906 No. 1 pag. 7 e.v.)

[4]) Zie verslagen en Mededeelingen van de Directie van de Landbouw 1922 No. 1.

Tabel 37.

Gebied	Aantal runderen in:		Toe-name	Aantal runderen per 100 ha. bouwland, grasland en tuinland in:
	1910	1921		1921
Land van Gouda en Woerden	22.039	22.423	384	210
Krimpenerwaard	24.416	26.652	2236	185
Alblasserwaard en Vijfherenlanden	50.325	56.839	6514	158
Hetzelfde verschijnsel vertoont ook de naburige Lopikerwaard in de provincie Utrecht:				
Lopikerwaard	15.586	16.664	1078	187

Het land van Gouda en Woerden, de Lopikerwaard en de Krimpenerwaard waren in 1921 de gebieden met de grootste aantallen runderen per 100 ha. bouw-, gras- en tuingrond in Nederland.

Ook wat het aantal varkens betreft staan deze gebieden bovenaan. In geheel Zuidholland nam het aantal varkens en biggen tussen 1910 en 1921 toe, n.l. van 186.327 tot 257.905. Voor de genoemde gebieden blijken de cijfers uit de volgende tabel:

Tabel 38.

Gebied	Aantal varkens in:		Toe-name	Aantal varkens per 100 ha. bouwland, grasland en tuinland in:
	1910	1921		1921
Land van Gouda en Woerden	17.456	20.927	3.471	196
Krimpenerwaard	28.244	36.564	8.320	253
Alblasserwaard en Vijfherenlanden	26.868	45.203	18.335	126
Lopikerwaard	8.194	15.939	7.745	158

Wat het aantal varkens per 100 ha. bouw-, gras- en tuinland betreft, vinden we de hoogste cijfers voor Nederland weer in de Krimpenerwaard en het land van Gouda en Woerden, terwijl de Lopikerwaard als vierde komt na het Westland.

De veetelling 1930 vermeldt alleen de gegevens voor de provincies [1]). Volledigheidshalve worden deze gegevens en die over 1933 hier toch vermeld ter vergelijking met de beide oudere tellingen.

Tabel 39.

Aantal runderen in Zuidholland.			
1910	1921	1930	1933
302.813	296.918	316.622	352.019

De runderstapel in de gehele provincie is dus sinds 1921 nog aanzienlijk toegenomen.

Voor de varkens volgt hier dezelfde vergelijking, waaraan nog toegevoegd zijn de cijfers van de telling in Augustus 1937.

Tabel 40.

Aantal varkens in de provincie Zuidholland [2]).				
1910	1921	1930	Aug. 1934	Aug. 1937
186.327	257.905	328.000	313.759	203.269

Terwijl het aantal varkens tussen 1921 en 1930 zeer aanmerkelijk gestegen was, vertoonde het cijfer van Augustus 1934 reeds een kleine achteruitgang, als gevolg van de sterk beperkende crisismaatregelen, die sinds Mei 1932 genomen worden. Hoe sterk de varkensstapel geleden heeft onder deze regelmatig zwaarder wordende beperking, blijkt uit de vergelijking van de cijfers over 1934 en 1937, beide geldende voor dezelfde maand en dus volledig vergelijkbaar. Deze vergaande beperking heeft zeer zeker ook het hier besproken gebied in sterke mate beïnvloed, daar juist hier het varkensbedrijf van de allergrootste betekenis is. Een meer gedetailleerde beschou-

[1]) Eenige voorlopige uitkomsten der Landbouwtelling 1930. 's-Gravenhage 1930
[2]) Overgenomen uit: De Landbouwcrisismaatregelen, hunne werking en uitvoering VI en XVI.

wing is echter onmogelijk, daar regionale gegevens niet gepubliceerd zijn.

In verschillende opzichten onderscheidt de kaasbereiding in de Zuidoostelijke hoek van Zuidholland zich van die in andere gedeelten van ons land. We hebben hier te doen met het gebied van de boerenkaas, de fabriekmatige bereiding heeft uiterst weinig betekenis.

Terwijl in de andere gebieden van Nederland de fabriekmatige zuivelbereiding veelal die op de boerderij verdrong, was dit in het Utrechts-Zuidhollandse gebied niet het geval. Voor deze uitzondering moeten wel bijzondere redenen zijn, al staan deze nog niet vast. Op deze kwestie zal hier niet worden ingegaan. Wel moet echter gewezen worden op het onjuiste van de opvatting, die velen koesteren, dat dit zou wijzen op conservatisme of achterlijkheid van de bevolking. Integendeel, boerenkaas is een kwaliteitsproduct met eigen aroma. Voor de bereiding is grote vakkennis nodig. In de publicatie over de zelfkazers [1]) wordt hierop gewezen en betoogd, dat tegen deze opvatting in, ingewijden de zaak van een andere kant bezien en wijzen op de relatief gunstige bedrijfsresultaten en andere economische en economisch-geografische factoren. Deze gunstige bedrijfsresultaten blijken ook uit een vergelijking van een aantal Utrechtse en Friese zuivelboerderijen in de bovengenoemde publicatie [2]). Helaas ontbreken voor de jaren na 1912 gegevens over de verhouding van de hoeveelheden boerenkaas en fabriekskaas [3]). Een inzicht in de totaal verschillende ontwikkeling van de kaasbereiding in de provincies Friesland, Noordholland en Zuidholland kan toch verkregen worden uit de cijfers in tabel 41, die o.a. vermeld worden in de dissertatie van Croesen [4]).

Over het algemeen zien we een sterke toeneming van de productie in haar geheel. Tussen de 3 gebieden onderling bestaan echter grote verschillen. In Friesland is de productie op de boerderij in

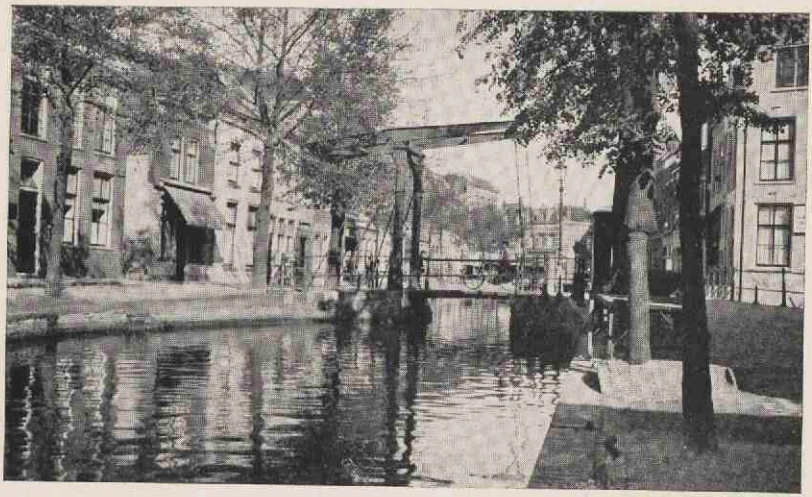
---

[1]) l.c. Pag. 5.

[2]) l.c. Pag. 100 e.v.

[3]) In de reeds eerder vermelde publicatie: Het bedrijf der zelfkazers, worden wel cijfers genoemd, maar deze zijn met de hieronder gebruikte niet vergelijkbaar.

[4]) V. R. IJ. Croesen: De geschiedenis van de ontwikkeling van de Nederlandsche zuivelbereiding in het laatst van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. Proefschrift Wageningen 1931. Tabel II. Pag. 190.



Ophaalbrug over de Gouwe.

Een kaaspakhuis van de Producent.

1912 vrijwel verdwenen, terwijl de fabriekmatige bereiding sterk is toegenomen. In Noordholland is de totale productie veel minder gestegen, n.l. slechts ± 4.000.000 kg. De productie van boerenkaas is wel achteruitgegaan, maar was in 1912 toch nog van grote betekenis, terwijl de hoeveelheid fabriekskaas met ruim 7.000.000 kg. steeg. In Zuidholland werd in 1895 nog in het geheel geen fabriekskaas gemaakt, terwijl deze productie in 1912 nog zeer weinig betekende, vergeleken bij de grote hoeveelheid boerenkaas.

In de latere jaren is in de fabriekmatige kaasbereiding sterke concentratie opgetreden. Ofschoon het aantal kaasfabrieken, vooral in Zuidholland, weinig is toegenomen, is de productie aanzienlijk gestegen. Cijfers voor de productie der fabrieken ontbreken echter,

Tabel 41.

Geproduceerde hoeveelheid boerenkaas en fabriekskaas in Friesland, Noordholland en Zuidholland.

		1895	1912
Friesland	boerenkaas	5.562.600 kg.	120.000 kg.
	fabriekskaas	5.700.000 kg.	30.213.000 kg.
Noordholland	boerenkaas	14.231.300 kg.	11.205.000 kg.
	fabriekskaas	2.647.255 kg.	9.778.000 kg.
Zuidholland	boerenkaas	15.962.100 kg.	25.847.000 kg.
	fabriekskaas	—	1.339.000 kg.

zodat een vergelijking met 1912, voor de verhouding van de hoeveelheden fabrieks- en boerenkaas, niet mogelijk is.

Van de melk wordt een gedeelte als consumptiemelk naar de steden in de omtrek, Rotterdam, Den Haag en Gouda zelf, verkocht. Dit is vooral 's winters als het meer beperkte leveringsgebied niet genoeg levert, het geval. Bovendien is de melk dan niet zo geschikt voor de kaasbereiding als 's zomers. 's Zomers is slechts een klein deel voor consumptiemelk bestemd. Ook naar de fabrieken voor melkproducten in Rotterdam gaat, vooral 's winters, een deel van de melk.

De hoeveelheid melk, die naar de stad gaat, wordt, met uitzondering van die van een enkel gebied, zoals de Krimpenerwaard,

steeds groter. Hierop werd o.a. gewezen tijdens de jaarvergadering van de Vereniging van Kaashandelaren in 1938 te Bodegraven[1]). De geringere aanvoer van kaas op de Zuidhollandse markten in 1937, werd, naast de invloed van het heersen van mond- en klauwzeer in 1937, vooral toegeschreven aan de steeds groter wordende hoeveelheid melk, die door de boeren naar de stad verkocht wordt, vooral naar de grote steden in Noord- en Zuidholland en Utrecht. Hierdoor zou de kaasproductie aanzienlijk verminderd zijn.

Een tweede verschil met de andere kaasproductiegebieden is, dat in de Zuidoostelijke hoek bijna uitsluitend volvette Goudse of Stolkse kaas gemaakt wordt, kleiner of groter model van de bekende platte vorm met ronde randen. In andere delen van Zuidholland wordt veel kaas uit afgeroomde melk gemaakt, zoals Leidse en Delftse kaas. In Friesland, waar de kaas in boterfabrieken als bijproduct bereid wordt, hebben we uiteraard met magere kaas uit afgeroomde melk te maken. In Noordholland vinden we fabrieks- en boerenboter, magere en volvette kaas naast elkaar. De volvette overweegt in het z.g. Edammer model.

Gaan we nu de ontwikkeling van de Goudse kaasmarkt na. Historisch zijn wij op dit gebied weinig gedocumenteerd en de gegevens die te vinden zijn, staan veel te los van elkaar om de ontwikkelingsgang te kunnen volgen[2]). Vanaf 1851 kunnen we de ontwikkeling echter goed nagaan. De gemeenteverslagen vermelden de marktgegevens tot 1877, terwijl de verslagen van de Kamer van Koophandel deze gegevens voor de volgende jaren voortzetten. Grafiek 4 geeft, aan de hand van deze gegevens, een beeld van de betekenis van de Goudse kaasmarkt sinds 1851.

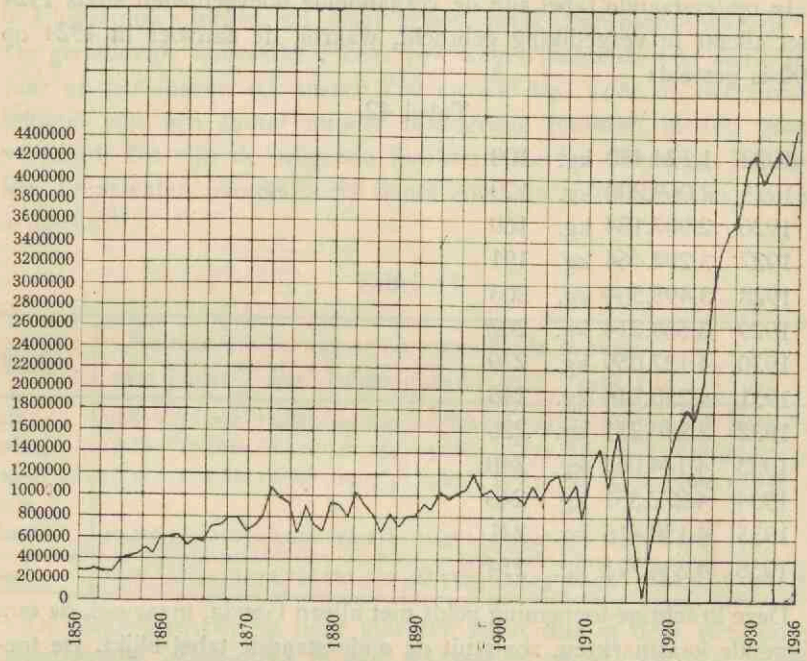
Allereerst vallen de sterke schommelingen in de curve op. Deze worden veroorzaakt door de invloed, die de prijs uitoefent op de marktaanvoer. Bij hoge prijzen is de aanvoer op de markt over het algemeen kleiner, daar, vooral vroeger, de kaashandelaars uit vrees op de markt hun voorraad niet geheel te kunnen inslaan, zoveel mogelijk op de boerderij kochten. Bij lage prijzen wordt daarentegen weinig op de boerderij gekocht en is de marktaanvoer naar verhouding groter.

---

[1]) Verslag in de Nieuwe Rotterdamsche Courant, ochtendblad 16 Jan. 1938.

[2]) Ik moge hier slecht één bron vermelden: Walvis (l.c. Dl. I. pag. 148), die mededeelde, dat in 1697 in de Waag in totaal 3.460.964 ponden kaas gewogen werden.

Grafiek 4.
Op de markt te Gouda aangevoerde hoeveelheid kaas in kg.



Na 1851 vertoont het marktcijfer een geleidelijke stijging. In 1874 werd voor het eerst een totaal van meer dan 1.000.000 kg. bereikt. Daarna blijft het cijfer tot aan de Wereldoorlog op ongeveer gelijke hoogte, uitgezonderd enkele inzinkingen, die meestal aan bijzondere omstandigheden te wijten zijn. Een voorbeeld van een dergelijke inzinking vertoont het cijfer van het jaar 1911, toen de langdurige droogteperiode en het heersen van mond- en klauwzeer samenwerkten om de kaasproductie sterk te doen teruglopen. In de eerste jaren van de Wereldoorlog steeg de aanvoer aanmerkelijk. In deze jaren werd de uitvoer, in het bijzonder die naar Duitsland, tot zeer grote hoogte opgevoerd.

In 1915 wordt het hoogste marktcijfer sinds 1851 bereikt. Daarna daalde de aanvoer sterk en in 1918 is deze tot het allerlaagste peil gedaald. De volgende jaren vertonen weer enige opleving, zodat in 1921 weer ongeveer het vooroorlogse peil is bereikt. Na 1924 treedt een belangrijke stijging in de aanvoer op, die met een geringe

inzinking in 1932 en 1935 tot heden voortduurt. In 1936 bedroeg de aanvoer niet minder dan 4.384.773 kg.

In onderstaande tabel zijn de verhandelde hoeveelheden sinds 1924 met elkaar in vergelijking gebracht, waarbij de aanvoer in 1924 op 100 is gesteld:

Tabel 42.

1924	1.724.480 kg.	100
1925	2.069.208 kg.	120
1926	2.907.184 kg.	169
1927	3.294.464 kg.	191
1928	3.495.564 kg.	203
1929	3.569.214 kg.	207
1930	4.127.059 kg.	239
1931	4.236.746 kg.	246
1932	3.886.231 kg.	226
1933	4.144.069 kg.	240
1934	4.272.351 kg.	248
1935	4.150.415 kg.	241
1936	4.384.773 kg.	254

Deze krachtige toeneming geldt niet alleen Gouda, maar ook de omliggende kaasmarkten, zoals uit de onderstaande tabel blijkt. De toename van Gouda is echter relatief veel belangrijker.

Tabel 43.

Markt	1903-'07	1910	1920	1930	1936	Toename tussen '03/'07 en '36
Gouda	1.014.698	1.048.133	965.711	3.767.000	4.269.000	427 %
Bodegraven	2.815.165	2.838.960	2.258.154	5.525.000	5.426.000	193 %
Woerden	2.425.550	2.853.900	?	5.669.000	4.641.000	191 %

In de onderlinge verhouding van de markten in het veegebied in deze omgeving heeft de laatste 10 jaren een zeer grote verschuiving plaats gevonden. In het Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Gouda over 1936 [1]) komt een overzicht van de aanvoer van kaas aan enkele markten van Zuidholland, Utrecht en Noord-

[1]) Pag. 94. Bijlage I.

holland voor. De hierondervolgende vergelijkingscijfers zijn hieraan ontleend. De hoeveelheid aangevoerde kaas wordt hierin echter niet in kilogrammen uitgedrukt, maar in het aantal aangevoerde wagens [1]). De gemiddelde hoeveelheid kaas per wagen wisselde vrij sterk per jaar en per markt, n.l. tussen 250 en 350 kg. Voor de overzichtelijkheid zijn een aantal minder belangrijke markten in één groep verenigd. Dit zijn de volgende markten: Leiden, Utrecht, Breukelen, Oudewater, Amersfoort, Groot-Ammers, Uithoorn en Alfen a/d Rijn [2]).

Tabel 44.

Markt	Kaasaanvoer in wagens op verschillende markten.									
	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Gouda	12.870	13.092	13.649	15.229	16.024	16.274	16.498	17.318	16.784	17.258
Woerden	17.189	17.166	16.922	17.094	15.781	14.877	16.370	15.678	14.874	15.017
Bodegraven	16.165	15.872	15.707	15.653	15.271	14.013	14.955	14.260	13.655	13.575
Overige markten	30.498	30.042	26.445	24.216	21.471	17.241	18.515	16.174	15.771	15.265
Totaal	76.722	76.172	72.723	72.192	68.547	62.405	66.338	63.430	61.084	61.115

De totale aanvoer op deze markten blijkt dus in deze tien jaren aanmerkelijk verminderd te zijn, n.l. met ± 20 %. De aanvoer op de markten van Woerden en Bodegraven is betrekkelijk weinig achteruitgegaan. De kleinere markten hebben echter in deze jaren een verlies van ± 50 % te boeken. Daarentegen vertoont de aanvoer in Gouda een grote vooruitgang van ± 25 %, die, behalve in 1935, niet onderbroken is.

Daar de totale aanvoer een belangrijke daling vertoont, geeft bovenstaande tabel geen goed inzicht in de onderlinge verhouding van de verschillende markten. Daarom is in het volgend overzicht voor de verschillende jaren het percentage aangegeven, dat elke markt of

[1]) De verhouding voor de verschillende markten zou natuurlijk gelijk moeten zijn met de reeds hiervoor vermelde cijfers, die ontleend zijn aan de Verslagen en Mededelingen van de Directie van de Landbouw. Dit is echter niet het geval. De verschillen zijn zelfs vrij groot. Een verklaring voor deze verschillen kan ik helaas niet geven. Een gedeeltelijke verklaring is in het volgende te vinden: de gegevens in het Verslag van de Kamer van Koophandel lopen van 1 Januari tot 1 Januari en die van de Directie van de Landbouw (eveneens opgegeven door de Dienst van het Marktwezen te Gouda) van 1 December tot 1 December. De bedoelde vergelijkingscijfers zijn dus met voorbehoud gegeven.

[2]) Sinds 1931 wordt in Alfen geen kaasaanvoer meer vermeld.

groep van markten had van het totaal op deze markten aangevoerd.

Tabel 45.

Markt	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Gouda	16.8	17.2	18.8	21.1	23.4	26.01	24.86	27.30	27.48	28.24
Woerden	22.5	22.5	23.3	23.7	23.1	23.84	24.67	24.72	24.35	24.57
Bodegraven	21.1	20.8	21.6	21.7	22.2	22.45	22.54	22.48	22.35	22.21
Overige markten	39.6	39.5	36.3	33.5	31.3	27.70	27.93	25.50	25.82	24.98
	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—

Daar Gouda een absolute toename vertoonde, terwijl de totale aanvoer op alle markten samen achteruitging, is haar aandeel procentsgewijze nog sterker gegroeid. Het percentage van Woerden en Bodegraven vertoont, ondanks absolute achteruitgang, enige groei, terwijl de „overige markten" niet zo sterk daalden als de absolute aanvoercijfers deden vermoeden.

De oorzaak van de achteruitgang der kleinere markten ligt voornamelijk in de geringere kans om grotere partijen te kunnen verkopen. Dit voordeel van de grote markt weegt zeker op tegen het nadeel, dat aan langer vervoer verbonden mocht zijn. Nu vele boeren over een auto beschikken, is dit nadeel trouwens van weinig betekenis meer. We zien hier dus, dat Gouda als kaasmarkt dezelfde invloed op de kleinere markten uitoefent, als het zelf als veemarkt van Rotterdam ondervindt.

Een andere oorzaak van de groei der Goudse markt is te vinden in de veranderde verkoopswijze in deze omgeving.

Slechts 68 % van de kaasproductie vindt zijn weg naar de markt. Men berekent, dat 2 % in het gezin der producenten geconsumeerd wordt, terwijl ± 8 % in deze streek rechtstreeks aan particulieren en aan winkeliers verkocht wordt. Ongeveer 22 % der totale kaasproductie wordt op de boerderijen aan groothandelaars verkocht[1]). Vroeger was deze laatste methode van verkoop de gebruikelijke. In ongeveer 1920 werd nog ± 60 % van de totale productie van de Krimpenerwaard zó verkocht. Nu is juist in de Krimpenerwaard deze methode van verkoop sterk in onbruik geraakt en hieraan is

[1]) C. Schiere: Het bedrijf van de zelfkazers. l.c. Pag. 62.

het dus wellicht mede toe te schrijven, dat juist voor Gouda de kaasaanvoer zo sterk is toegenomen. In het algemeen is deze verkoopmethode ook niet als een juiste te beschouwen. Ten eerste kan de boer hierdoor in een sterk afhankelijke positie ten opzichte van de handelaren geraken, maar vooral is het van betekenis, dat de handelaar veel beter op de hoogte is van de toestanden aan de markt dan de boer en hieruit een oneerlijk voordeel zal kunnen verkrijgen, wat ook veelal het geval was. Onder de direct aan handelaren verkochte kaas valt ook die te rekenen, die door de leden aan de Coöperatieve Producenten Handelsvereeniging wordt geleverd. Hieronder zullen we zien, dat deze vereniging juist werd opgericht met het doel een einde te maken aan deze veel te sterke positie van de kaashandelaren.

Buiten deze factoren moet voor Gouda nog een andere reden genoemd worden. Sinds 1926 heeft het Gemeentebestuur zoveel mogelijk getracht het marktbezoek te bevorderen door alle mogelijke faciliteiten te verschaffen. Het Gemeentebestuur ging van de opvatting uit, dat vooral voor de middenstand druk marktbezoek van zeer grote betekenis is. Ook hierdoor is de grotere marktaanvoer gedeeltelijk te verklaren.

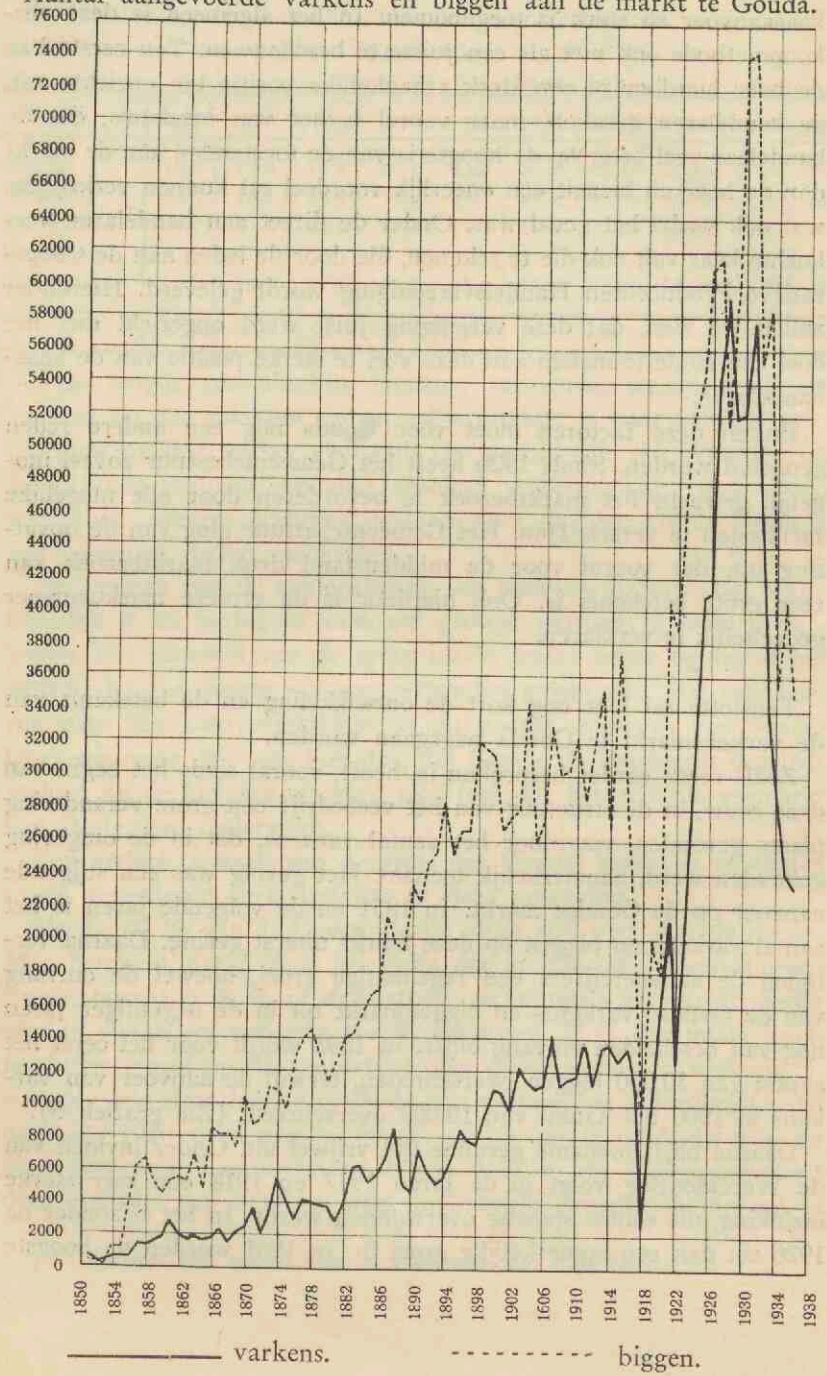
Tenslotte zal hier nog kort de ontwikkeling en de betekenis van de varkensmarkt te Gouda nagegaan worden.

Zoals reeds eerder besproken is, heeft, vooral sinds het begin van deze eeuw, in de structuur van het veebedrijf een grote verandering plaats gevonden, waardoor het aantal varkens, dat in de omgeving gehouden werd, aanmerkelijk toenam. Het gevolg was een stijgende aanvoer op de Goudse markt. In 1851 en de volgende jaren is het aantal varkens en biggen op deze markt uiterst gering. Daarna vertonen de aanvoercijfers een regelmatige groei, hoewel de omvang van de Goudse varkens- en biggenmarkt tot in de negentiger jaren nog van bescheiden omvang blijft. In 1898 wordt voor het eerst het aantal van 30.000 biggen overschreden, terwijl de aanvoer van varkens in 1900 het aantal van 10.000 overschreed. (Zie grafiek 5).

Daarna blijft toename geruime tijd vrijwel uit. Onder invloed van de Wereldoorlog volgt in de jaren 1917 en 1918 een zeer sterke inzinking, die echter spoedig overwonnen wordt. In het bijzonder na 1926 zet dan een opmerkelijke groei in. In 1931 worden de hoogste

Grafiek 5.

Aantal aangevoerde varkens en biggen aan de markt te Gouda.



cijfers bereikt, n.l. 57.651 varkens en 74.229 biggen. Hiermee was Gouda na Meppel de grootste biggenmarkt van Nederland, terwijl het, wat aantal gemarkte varkens betreft, alleen door Amsterdam, Rotterdam en Leiden werd overtroffen.

Deze toeneming is mede te danken aan de goede inrichting van de marktgebouwen en aan de reorganisatie van het marktwezen. Toen na een eerste verbouwing en uitbreiding van de marktruimte voor de varkensmarkt, het bezoek weinig toenam, won men inlichtingen bij de varkenshandelaars in. Op hun aanwijzingen werden de hokken ruimer gebouwd en van een verhoging in het midden voorzien. Hierdoor zijn de beesten beter zichtbaar, wat voor de kopers van groot belang is.

In 1932 waren de prijzen, vooral door de achteruitgang van de export tot zulk een laag peil gedaald, dat ingrijpen noodzakelijk was geworden. Onder de invloed van de toen genomen crisismaatregelen daalde de aanvoer na 1931 belangrijk [1]). Uit tabel 40 blijkt wel hoe ingrijpend deze maatregelen geweest zijn.

Ook de marktcijfers van de omliggende marktplaatsen vertonen eenzelfde achteruitgang als die van Gouda.

Tabel 46.

Markt	Varkens		Biggen	
	1930	1936	1930	1936
Gouda	50.900	22.300	71.700	34.400
Rotterdam	56.500	35.900	4.700	100
Gorkum	8.900	4.800	41.600	19.200
Delft	30.200	18 100	39.000	29 400
Leiden	56.000	29.600	46 700	24.200
Utrecht	33.000	26.900	33 000	24.400
Totaal	235.500	131.600	236.700	131.700

Gouda heeft dus als één der belangrijkste centra meer geleden dan de overige markten.

Voor welk gebied is Gouda de varkens- en biggenmarkt?

Uit ingewonnen inlichtingen bleek mij, dat de regelmatige kopers komen uit een gebied, dat ongeveer op de volgende wijze in het

[1]) Daar na 1921 de gegevens alleen per provincie zijn gepubliceerd, moeten we ons beperken tot een vergelijking van de cijfers van geheel Zuidholland.

Noorden en Westen begrensd is: Utrecht, Woerden, Leiden en het Westland. In Zuidelijke richting behoren er Voorne, Putten, IJselmonde en Hoekse Waard toe, in het Zuidoosten nog Krimpener- en Lopikerwaard en een groot deel van de Alblasserwaard. Wat het Overmaasse gebied betreft, zullen we hier wel voornamelijk met de bezoekers van de biggenmarkt te doen hebben, die in Rotterdam niet van betekenis is. Dit gehele bovengenoemde gebied is natuurlijk niet uitsluitend op de varkens- en biggenmarkt van Gouda georiënteerd, maar betrekt toch vrijwel regelmatig van deze markt.

De aanvoer geschiedt uit hetzelfde gebied, echter met een aanzienlijke uitbreiding naar het Oosten, daar wekelijks een grot aantal zware biggen uit Gelderland, vooral uit de Betuwe, worden aangevoerd.

In overeenstemming met de structuur van het veebedrijf in de omgeving worden hier voornamelijk kleine biggen en mestvarkens of overlopers van 30 tot 100 kg. gekocht. Daarentegen komen er slechts weinig vette varkens uit deze streek aan de markt. Deze gaan meer naar Rotterdam en andere plaatsen.

Heeft dus, zoals wij hierboven zagen, de Goudse varkens- en biggenmarkt in sterke mate de laatste jaren geleden, tengevolge van de crisismaatregelen, zelfs heviger dan de meeste omringende markten, dit verschijnsel behoeft toch niet verontrustend te zijn. De fokkerij in deze streek is nog zó groot, dat in geval van opheffing der crisismaatregelen de varkensstapel zich spoedig zal herstellen. Zodra de export zich herstellen zou, zou juist deze streek met haar uitstekende zware slachtvarkens de eerste zijn, die van de opleving zou profiteren.

De basis van Gouda's varkens- en biggenmarkt, die berust op de ligging ten opzichte van één der allerbelangrijkste varkensteeltgebieden van Nederland, is hecht; daarom zal deze markt één der eerste zijn om van een eventuele opleving te profiteren.

HOOFDSTUK IVa.

GOUDA ALS CENTRUM VAN DE KAASHANDEL.

Behalve kaasmarkt is Gouda ook een zeer belangrijk centrum voor kaashandel en kaasexport. Vele belangrijke firma's, die zich hiermee bezighouden zijn in Gouda gevestigd of hebben hier pakhuizen. De grote betekenis van Gouda, ook in dit opzicht, blijkt wel uit het grote aantal opslagplaatsen, waar zeer grote voorraden kunnen worden opgestapeld. Een groot aantal personen vindt zijn bestaan in het transport, waarvan de betekenis wel blijkt uit de boten, vrachtauto's en wagens, die men, hoog opgestapeld met kaas, in Gouda's grachten en straten ziet.

De omvang van het kaastransport is moeilijk te bepalen en is vrij sterk aan wisseling onderhevig. Dat dit transport echter van grote betekenis moet zijn, is wel duidelijk, als men bedenkt, dat per jaar minstens 6 à 8 millioen kg. kaas naar de pakhuizen gevoerd wordt, voor het grootste deel van buiten Gouda en daarna vanuit Gouda weer naar andere gebieden verzonden wordt. Daarnaast vindt een niet onbelangrijke groep personeel werk in pakhuizen en kantoren. Een enigszins betrouwbare schatting is niet te maken, daar een groot deel van het kaastransport door particuliere rederijen geschiedt, die natuurlijk ook andere artikelen vervoeren.

Men moet de omzet op de Goudse kaasmarkt vooral niet op één lijn stellen met de omzet van de Goudse kaashandelfirma's en wel om verschillende redenen. Allereerst wordt op de Goudse markt ook op grote schaal gekocht door vertegenwoordigers van niet in Gouda gevestigde handelaren en op kleine schaal ook door particulieren. Een vrij belangrijk deel van de gekochte kaas blijft dus niet in Gouda. Daartegenover staat echter, dat de Goudse kaashandelaar grote partijen koopt op andere kaasmarkten. Deze kaas wordt veelal in pakhuizen en andere plaatsen opgeslagen en van daar regelrecht verzonden. Bovendien wordt nog veel direct van de boeren betrokken. Dit laatste is vooral het geval met de grote Coöperatieve Pro-

ducenten Handelsvereeniging, die verreweg het grootste deel van zijn kaas direct van de leden betrekt. Tenslotte worden door vrijwel alle firma's aanzienlijke hoeveelheden bij fabrieken opgekocht.

Gouda is centrum van kaashandel en -export voor een gebied, dat veel groter is dan dat, waarvoor het marktcentrum is. Dit blijkt vooral duidelijk uit het rayon van de Coöperatieve Producenten Handelsvereeniging. Deze werd opgericht in 1915, toen, naar veler mening, de macht van de particuliere handelsfirma's over de boeren te groot geworden was. Zo kwam het voor, dat de boeren nog lange tijd na aflevering voor de kwaliteit van hun kaas moesten instaan, terwijl het toezicht op de behandeling reeds aan hun invloed onttrokken was. Deze Coöperatieve Handelsvereniging heeft haar leden verspreid over geheel Zuidholland, met als hoofdgebied de Zuidoosthoek. Maar ook andere firma's betrekken hun kaas uit een zeer ruim gebied.

De totale hoeveelheid kaas door Goudse handelaren verhandeld, gaat begrijpelijkerwijs de totale marktaanvoer aanzienlijk te boven. Gegevens voor alle firma's zijn echter niet beschikbaar. Mij werd medegedeeld, dat de Coöperatieve Handelsvereniging en één der grootste particuliere firma's ieder een jaarlijkse omzet van ± 2 millioen kg. hebben.

De kaas, die door de handelaren gekocht is, wordt nu in de grote pakhuizen, waarvan er in Gouda zoveel zijn, opgeslagen. Een gedeelte van de kaas verdwijnt weer zeer spoedig, maar een groot deel wordt voor langere tijd hier bewaard. Het feit, dat dit mogelijk is, is van zeer grote betekenis. Immers, men heeft aan de ene zijde te rekenen met een productie, die aan grote wisselingen onderhevig is en aan de andere zijde met een consumptie, die relatief constant is. Het pakhuis dient a.h.w. als reservoir, waarin het overschot tijdelijk bewaard kan blijven. Dat is de betekenis van het kaaspakhuis, maar er schuilt tevens voor den handelaar een groot gevaar, daar hij onmogelijk voor een langere periode de prijzen kan voorspellen.

Zoals hierboven reeds vermeld is, vindt de aanvoer uit een groot gebied plaats. Voor de naaste omtrek wordt meest van wagens of automobielen gebruik gemaakt. De aanvoer van verder gelegen gebieden gaat meest per boot. Verschillende grotere firma's hebben eigen boten, voor anderen geschiedt het vervoer door rederijen. De

afvoer van kaas uit Gouda gaat grotendeels per vrachtauto voor kleinere afstanden, of per trein voor langere trajecten. Slechts kaas, die over zee geëxporteerd wordt, gaat regelrecht per boot naar één van onze havensteden.

Gaan we thans wat nader op de afzet van de kaas in.

Daar het ondoenlijk gebleken is om gegevens van elke firma, die in Gouda is gevestigd, of in Gouda belangen heeft, te verkrijgen, en bovendien de eventueel beschikbare cijfers nog zowel op fabrieks-kaas als op boerenkaas, in deze omgeving of elders gekocht, betrekking hebben, zal ik mij hier moeten beperken tot een kort overzicht van de totale productie en uitvoer van geheel Nederland en de richting, waarin deze uitvoer gaat. (Tabel 47).

Tussen 1900 en 1910 is de totale productie aanmerkelijk toegenomen, de uitvoer echter in veel mindere mate. Terwijl in 1900 meer dan 90 % van de productie werd uitgevoerd, bedroeg dit percentage in 1910 slechts 66.3. Voor de oorlogsjaren zijn geen gegevens van de productie beschikbaar, wel van de uitvoer. In de eerste

Tabel 47.

Kaasproductie en kaasuitvoer van Nederland [1]).			
Jaar	Productie in kg.	Uitvoer in kg.	Percentage, dat uitvoer van productie uitmaakt
1900	50.106.000	45.908.000	91.6
1910	83.972.000	55.689.000	66.3
1920	67.900.000	45.241.000	66.6
1921/24	102.842.000	64.189.000	62.4
1925	113.255.000	79.702.000	70.4
1926/29	128.818.750	92.364.250	71.7
1930	136.900.000	93.775.000	69.2
1931	132.800.000	86.391.000	65.1
1932	119.487.000	77.138.000	64.6
1933	121.264.000	63.912.000	52.7
1934	116.377.000	61.186.000	52.6
1935	117.228.000	61.052.000	52.1
1936	118.082.000	56.839.900	48.1
1937		62.616.000	

[1]) De gegevens van de tabel zijn ontleend aan de Mededeelingen en de Verslagen van de Directie van den Landbouw en aan de Verslagen van In-, Uit- en Doorvoer.

jaren van de oorlog steeg de export zeer snel, in 1916 werd 90.315.000 kg. uitgevoerd. Dan begint een scherpe daling. In 1919 wordt slechts 12.416.000 kg. uitgevoerd. Het binnenlandse verbruik nam, door de veel lagere prijzen, in die jaren weer aanmerkelijk toe. De productie was kleiner, daar de melk-opbrengst ten gevolge van de slechte voedingstoestand van het vee en het heersen van mond- en klauwzeer in 1919, gedaald was.

In 1920 is de export weer gestegen, ofschoon naar Duitsland minder uitgevoerd wordt dan vóór de Wereldoorlog. De productie stijgt snel en blijft stijgen tot 1930 in welk jaar een recordproductie van bijna 137.000.000 kg. bereikt wordt. De export is naar verhouding nog sterker toegenomen. In de periode 1926—1929 werd gemiddeld 71.7 % uitgevoerd, in 1930 nog ruim 69 %. Deze toename was vooral toe te schrijven aan de stijgende afzet naar Duitsland, dat in 1927 ruim 45.000.000 kg., of bijna 50 % van onze gehele uitvoer, afnam.

Na 1930 begint de productie te verminderen, terwijl de export in nog sterker mate afneemt, vooral vanaf 1933. Een steeds groter wordend deel kon echter in het binnenland geplaatst worden, daar, vooral dank zij krachtige propaganda en sterk verlaagde prijzen, de binnenlandse consumptie opgevoerd werd. In 1936 werd ruim 52 % in het binnenland gebruikt [1]).

Met de veel geringere export hing de daling van de prijs, die voor de geëxporteerde kaas bedongen kon worden, nauw samen. In 1929 bedroeg deze prijs nog Fl. 0.83 per kg., in 1936 was ze reeds tot Fl. 0.41 gedaald.

Ons belangrijkste afzetgebied in het buitenland was tot 1935 over het algemeen Duitsland. Vooral in de eerste jaren van de Wereldoorlog was Duitsland groot-afnemer. In 1916 werd naar dat land ruim 76 millioen kg. uitgevoerd tegen zeer voordelige prijzen. Tussen 1918 en 1923 is het uitvoercijfer naar Duitsland sterk gedaald, vanaf 1924 is weer verbetering ingetreden, maar sedert 1933 is een nieuwe daling begonnen, waardoor in 1935 Duitsland van de eerste plaats verdrongen werd.

In 1900 en 1910 bezette Groot-Brittannië een zeer belangrijke positie als importeur van Nederlandse kaas. Langzamerhand is de uit-

---

[1]) Over 1937 zijn mij wel de exportcijfers, nog niet de productiecijfers bekend. De export blijkt aanmerkelijk te zijn gestegen.

voer naar dat land echter verminderd en groeide die naar andere gebieden. De concurrentie van de Dominions doet zich vooral na 1932 duidelijk gevoelen. Groot-Brittannië voerde steeds vooral fabrieks-kaas in.

Een grote hoeveelheid kaas wordt jaarlijks door België betrokken. Het zijn vooral de goedkopere soorten, die België importeert. De gemiddelde prijs per kg. bedroeg in 1937 ± Fl. 0.43, terwijl die van de totale uitvoer ruim Fl. 0,48 per kg. bedroeg. Sinds 1935 heeft België van Duitsland de eerste plaats als importeur van Nederlandse kaas overgenomen. In 1937 voerden België en Luxemburg ruim 19½ millioen kg. in met een waarde van bijna Fl. 8,3 millioen.

Ook Frankrijk heeft veelal een voorname positie ingenomen. In 1931 voerde het bijna 14 millioen kg. in. In de volgende jaren daalde dit cijfer aanmerkelijk, in 1935 werd slechts ruim 4 millioen kg. Nederlandse kaas betrokken.

Tenslotte is ook Spanje als afnemer sterk in betekenis gedaald. Tot 1930 werd vrij regelmatig ± 3.000.000 kg. per jaar ingevoerd. Na dat jaar daalt dit cijfer sterk. Naast daling van de koopkracht moet als oorzaak vooral de opkomst van eigen productie aangenomen worden, die door hoge invoerrechten beschermd wordt. De snelle ontwikkeling van het kaasbedrijf in Spanje zou voor een groot deel aan de leiding van Nederlandse kaasmakers zijn toe te schrijven.

Onze kaasuitvoer heeft dus in sterke mate geleden onder de ongunstige omstandigheden van de laatste jaren. Daartegenover staat als bevredigende factor, dat de binnenlandse consumptie in sterke mate is opgevoerd. Bij een, zij het voorlopig althans niet waarschijnlijke terugkeer van meer normale uitvoeromstandigheden, zal de totale productie dan ook gemakkelijk tot het oude peil teruggebracht kunnen worden.

HOOFDSTUK V.

GOUDA ALS CULTUREEL EN ADMINISTRATIEF CENTRUM.

In de vorige hoofdstukken is reeds gewezen op de functie, die Gouda als economisch en commercieel centrum voor het omringende platteland vervult. Ook de rol, die Gouda als cultureel, sociaal en administratief centrum van dit platteland vervult, is van zeer groot belang.

Behoort dit onderwerp thuis in een sociaal-geographische studie van een stad? In de meeste Nederlandse stadsmonographieën wordt deze functie niet of zeer oppervlakkig behandeld. In de Duitse en vooral in de Amerikaanse literatuur daarentegen wordt hieraan, m.i. terecht, een belangrijke plaats ingeruimd. De behandeling wordt toegepast in de Amerikaansche Rural Sociology, zoals die aan de Cornell University door Prof. D. Sanderson wordt beoefend. Een voorbeeld van een dergelijke studie vindt men in: A partial Sociological Study of Dryden [1]). De opzet van dit werkje is weliswaar sociologisch, maar de uitstekende wijze van behandeling is voor den sociaal-geograaf van grote waarde. De opzet van de kaartjes is aan deze studie ontleend.

De functie van de stad beperkt zich niet tot de verzorging van de eigen bevolking alleen. We zagen reeds, dat dit in economisch opzicht niet opging, in cultureel en administratief opzicht is dit hetzelfde. De stad, of beter elk bevolkingscentrum, vervult een reeks functies ten opzichte van het omringende platteland en het behoort tot de taak van den sociaal geograaf in zijn beschouwingen op te nemen en vast te stellen, welke functies dat zijn en hoever de invloedssfeer van de stad zich naar buiten uitstrekt.

Het bestaan van deze functie komt reeds naar voren bij een aandachtige beschouwing van de beroepsstructuur. Ik wijs hier b.v. op

---

[1]) G. M. Kensler en B. L. Melvin: A partial Sociological Study of Dryden. New York.

de relatief hoge aantallen, die de Bedrijfstelling voor Gouda vermeldt voor verschillende Bedrijfsklassen: Crediet- en Bankwezen, Verzekeringswezen, Overige bedrijven en vrije beroepen (waaronder vallen o.a. medici, ziekenhuispersoneel, personeel bij het Kantongerecht, advocaten, notarissen enz.), Onderwijs, e.a. Deze hoge aantallen zijn slechts te verklaren uit de culturele en administratieve functie, die Gouda vervult ten opzichte van het omringende platteland.

Maar reeds een wandeling door de stad zal ons meerdere voorbeelden tonen, waaruit deze functie blijkt. Zouden die talrijke bankinstellingen, dat uitgebreide verzekeringswezen, die drie grote ziekenhuizen, de grote ambachtschool, de verschillende onderwijsinrichtingen alleen voor de bevolking van Gouda bestemd zijn? Zou dat grote aantal medische specialisten, advocaten en procureurs, accountants, enz. hun bestaan van Gouda alleen kunnen vinden?

De aanwezigheid van een culturele en administratieve functie voor het platteland blijkt dus reeds uit een beschouwing van de Bedrijfstelling en van het stadsbeeld. Zou het nu mogelijk zijn de intensiteit en de begrenzing van de invloed van Gouda aan te geven?

Slechts in enkele gevallen waren gegevens te verkrijgen over de intensiteit van deze invloed, n.l. bij het onderwijs en de Openbare Leeszaal. In sommige gevallen bleek men niet bereid te zijn gegevens hieromtrent te verstrekken. Dit was o.a. het geval bij 3 van de 4 couranten. Maar in de meeste gevallen was het onmogelijk of zeer moeilijk de verhouding vast te stellen tussen de verzorging van de stad en die van het platteland, daar deze dermate vermengd zijn, dat de betekenis voor ieder niet in cijfers is uit te drukken.

De culturele en administratieve invloed uit zich op talloze wijzen. Ik wijs hier b.v. op het bezoeken van godsdienstoefeningen, vergaderingen van politieke partijen, lezingen van allerlei aard, muziekuitvoeringen, schouwburg- en bioscoopvoorstellingen, sportwedstrijden, enz. Het verkrijgen van uitvoerige gegevens op dit gebied is veelal moeilijk en het verwerken daarvan zou in een algemene beschrijving als deze een veel te ruime plaats opeisen. Ongetwijfeld ligt hier voor iemand, die een speciaalstudie van deze functie van de stad wil maken, een dankbaar studieterrein. In enkele gevallen was het aantal leden in buitengemeenten van instellingen op cultureel gebied te gering om te worden opgenomen. Natuurlijk heeft juist

dit geringe aantal, of beter het ontbreken van een groter aantal, op zichzelf beschouwd minstens even grote betekenis. Dit was het geval bij de Volksuniversiteit en de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen. Tenslotte wijs ik er op, dat er een aantal instellingen en personen zijn, waarbij het niet in het belang van cliënten of leden is, dat inlichtingen verstrekt worden.

Ik heb mij bij mijn onderzoek moeten beperken tot enkele van de vele factoren, waaruit de hier besproken functie van Gouda blijkt. Ik heb mij bij deze noodzakelijke beperking laten leiden door twee gedachten, n.l. zoveel mogelijk de belangrijkste factoren te behandelen en vooral omtrent die functies gegevens te verzamelen, waarvan verwacht mocht worden, dat zij een betrouwbaar beeld geven.

Allereerst zullen we de invloedssfeer van het Goudse onderwijs beschouwen. In tabel 48 zijn steeds het aantal leerlingen uit Gouda en het aantal buitenleerlingen aangegeven om de betekenis van sommige scholen voor het platteland te doen uitkomen [1]).

De gegevens zijn van Maart 1937.

De scholen voor uitgebreid lager onderwijs en voor buitengewoon lager onderwijs, zijn in tegenstelling met die in noot 1 vermeld, schooltypen, die in het algemeen in plattelandsgemeenten ontbreken. Daarom zijn deze scholen wel in de bovenstaande tabel opgenomen.

Uit het vermelde totaal blijkt, dat het aantal buitenleerlingen een belangrijk deel van het totaal aantal leerlingen uitmaakt (ruim 29 %). Voor het Gymnasium en voor de Ambachtsschool leverde het platteland zelfs meer dan de helft van het aantal leerlingen, voor de Hogere Burgerschool en de dagschool van de Industrie- en Huishoudschool meer dan 1/3. De culturele invloed van Gouda blijkt uit die cijfers duidelijk. De gemeenten, waaruit de buitenleerlingen afkomstig waren, zijn aangegeven op kaartje 1[2]). Hierover wordt nog nader gesproken.

---

[1]) In deze tabel zijn niet opgenomen de scholen voor gewoon lager onderwijs, ofschoon die ook door buitenleerlingen bezocht worden. Op de openbare scholen waren 94 buitenleerlingen op een totaal van 2070, op de bijzondere 247 op totaal 2557 leerlingen (Maart 1937). Het lager onderwijs valt uiteraard onder de bemoeiing van de gemeente en van de schoolbesturen in die gemeente. Leerlingen uit buurten, die verder van de school van hun eigen gemeente dan die van een aangrenzende gemeente liggen, kunnen de school in de laatste gemeente bezoeken. Vandaar deze buitenleerlingen op de lagere scholen.

[2]) Eén leerling van het Gymnasium bleek uit Leiden afkomstig te zijn. Dit is natuurlijk een uitzonderingsgeval.

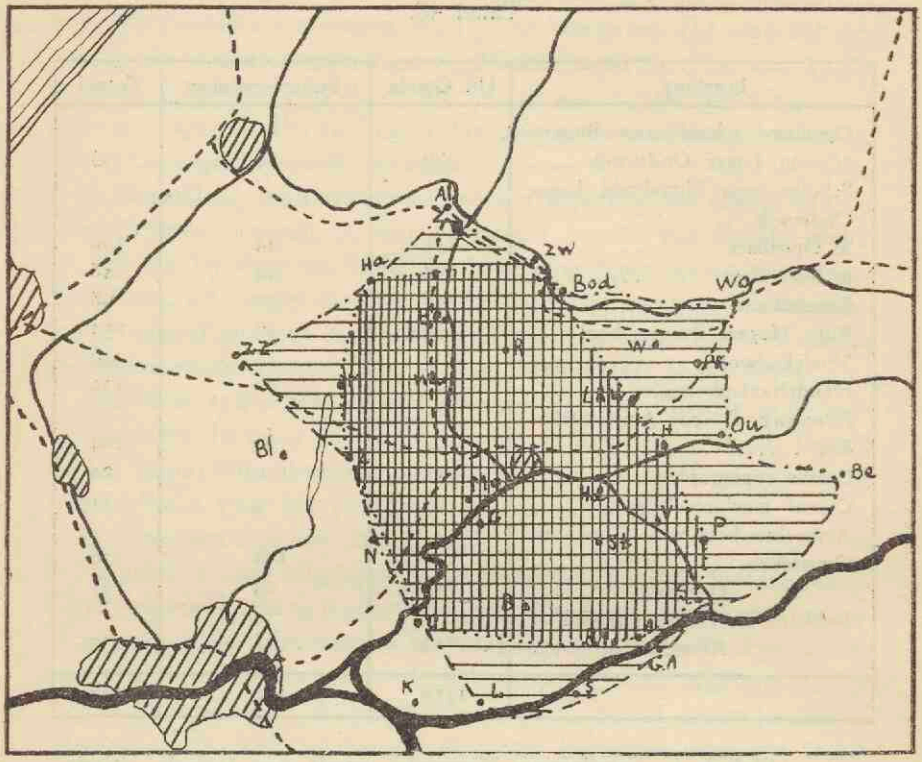
Tabel 48.

Instelling	Uit Gouda	Buitenleerlingen	Totaal
Openbare school voor Buitengewoon Lager Onderwijs	70	23	93
Scholen voor Uitgebreid Lager Onderwijs.			
a. Openbare	155	44	199
b. Bijzondere	204	44	248
Gymnasium	48	50	98
Rijks Hogere Burgerschool ..	158	96	254
Muziekschool	219	27	246
Handelsavondschool	112	20	132
Avondschool voor Ambachtslieden	124	60	184
Cursus typographie	15	9	24
Cursus machineschrijven	26	5	31
Ambachtsschool voor Gouda en Omstreken	120	150	270
Industrie en Huishoudschool .. Dagschool	48	43	91
Industrie en Huishoudschool .. Avondschool	119	18	137
Totaal	1418	589	2007

Onmiddellijk in aansluiting hiermede wordt een tweede belangrijke aanduiding voor de culturele invloed behandeld. Deze is te vinden in de leden van de Openbare Leeszaal. Toen de Leeszaal werd opgericht in 1929 met subsidie van de Provinciale Staten en van de gemeente, werd onmiddellijk een Correspondentschap geopend te Boskoop. Het oorspronkelijke plan om meerdere correspondentschapen in plattelandsgemeenten op te richten, moest worden opgegeven, althans voorlopig, daar tengevolge van de crisis het subsidie van de Provinciale Staten niet verhoogd werd. Hierdoor is het aantal leden op het platteland niet zo groot geworden als bij gunstige omstandigheden het geval geweest zou zijn.

Voor vele bewoners van de dorpen in de omtrek is het regelmatig halen van boeken wegens de grote afstand bezwaarlijk. De oprichting van een filiaal in de Krimpenerwaard zou het aantal buitenleden snel doen groeien.

Het totaal aantal leden bedroeg op 1 Maart 1937 1717, waarvan



Kaartje No. I. Schaal: 1 : 400.000.

— • — • — • — Gebied, waaruit het Gymnasium e.a. Onderwijsinstituten l.l. trekken.

• • • • • • • • Rayon van de Openbare Leeszaal.

Afkortingen op de Kaartjes I t/m VI.

Z.Z.	= Zoetermeer-Zegwaard.	G.A.	= Groot Ammers.	H.	= Hekendorp.
Bl.	= Bleiswijk.	S.	= Schoonhoven.	L.R.W.	= Lange Ruige Weide.
M.	= Moerkapelle.	W.L.	= Willige Langerak.	P.K.	= Papekop.
Z.	= Zevenhuizen.	St.	= Stolwijk.	R.	= Reeuwijk.
N.	= Nieuwerkerk.	V.	= Vlist.	W.	= Waarder.
O.	= Ouwerkerk.	Ha.	= Haastrecht.	Wo.	= Woerden.
K.	= Krimpen.	Be.	= Benschop.	Wa.	= Waddinxveen.
L.	= Lekkerkerk.	P.	= Polsbroek.	Bo.	= Boskoop.
B.	= Berkenwoude.	Lo.	= Lopik.	Ha.	= Hazerswoude.
B.A.	= Bergambacht.	G.	= Gouderak.	Al.	= Alfen.
A.	= Ammerstol.	Mo.	= Moordrecht.	Zw.	= Zwammerdam.
		Hk.	= Hoenkoop.	Bod.	= Bodegraven.

100 leden boeken bij het Correspondentschap Boskoop haalden. Het totaal aantal buitenleden bedroeg 262, verdeeld over de gemeenten vermeld in tabel 49. (zie hierbij kaart 1):

De gegevens omtrent Onderwijs en Openbare Leeszaal zijn op kaartje I in beeld gebracht. Bij vergelijking met de overige kaartjes, blijkt, dat de grenzen een groter gebied omsluiten, dan bij de andere factoren het geval is, vooral in Noordelijke richting. De verklaring hiervoor ligt m.i. hierin, dat juist bij Onderwijsinrichtingen en Openbare Leeszaal, meer dan bij andere te bespreken instellingen en personen, de afstand en de meer of minder goede verbindingen de grootste rol spelen. Het gaat hier toch om een zeer regelmatig en veelvuldig bezoeken van Gouda. Bij het consulteren van een spe-

Tabel 49.

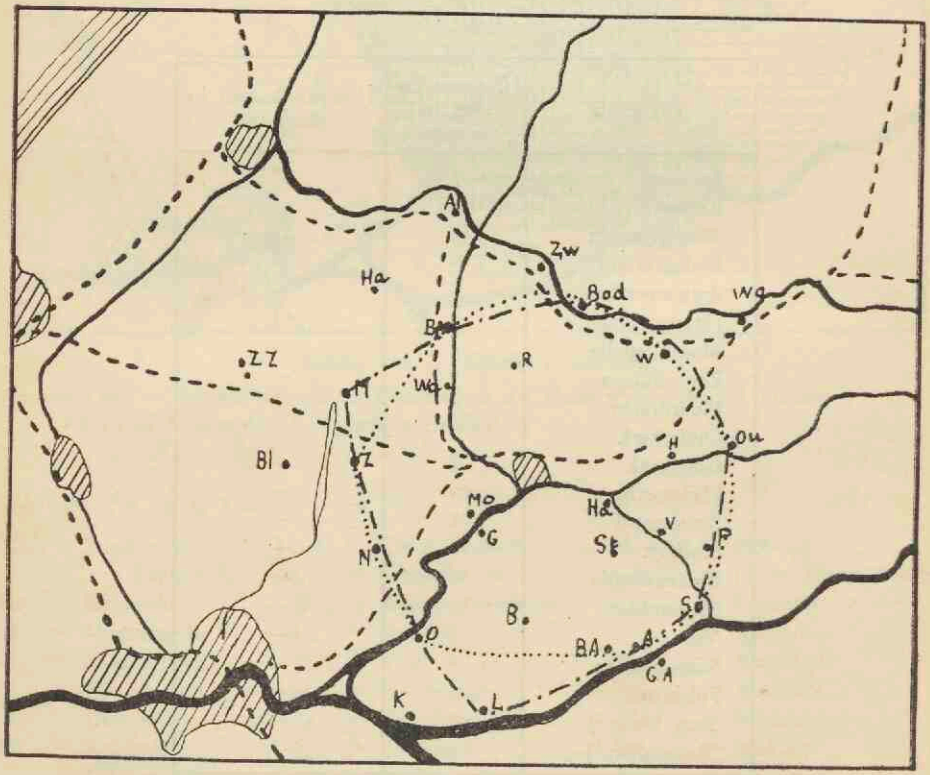
Gemeente	Hiervan komen in Gouda	Hiervan komen in Boskoop
Boskoop	7	98
Reeuwijk	30	—
Waddinxveen	43	1
Bodegraven	6	—
Zwammerdam	1	—
Hazerswoude	1	1
Moerdkapelle	4	—
Zevenhuizen	5	—
Moordrecht	5	—
Ouderkerk	1	—
Gouderak	5	—
Haastrecht	20	—
Ammerstol	1	—
Stolwijk	20	—
Berkenwoude	1	—
Bergambacht	1	—
Vlist	1	—
Schoonhoven	8	—
Polsbroek	1	—
Den Haag [1])	1	—
Rotterdam [1])	1	—

[1]) Deze beide gevallen zijn uitzonderingen. Het betreft mensen, die in Den Haag en Rotterdam wonen, maar nog regelmatig in Gouda komen.

cialist b.v. zal men zich minder door de afstand, dan wel door andere factoren laten leiden.

Het lijkt vreemd, dat uit Alphen en Woerden en tussenliggende plaatsen, Goudse scholen bezocht worden, terwijl Alphen en Woerden resp. over een christelijke en een neutrale Hogere Burgerschool beschikken. We moeten echter bedenken, dat Gouda een gymnasium herbergt. Wat de gymnasia betreft, sluit Gouda's invloedssfeer onmiddelijk aan bij die van de grote plaatsen in de omtrek: Utrecht, Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht.

Het verbreidingsgebied van de couranten levert een derde, zeer belangrijke aanduiding voor de culturele invloed, die Gouda uit-

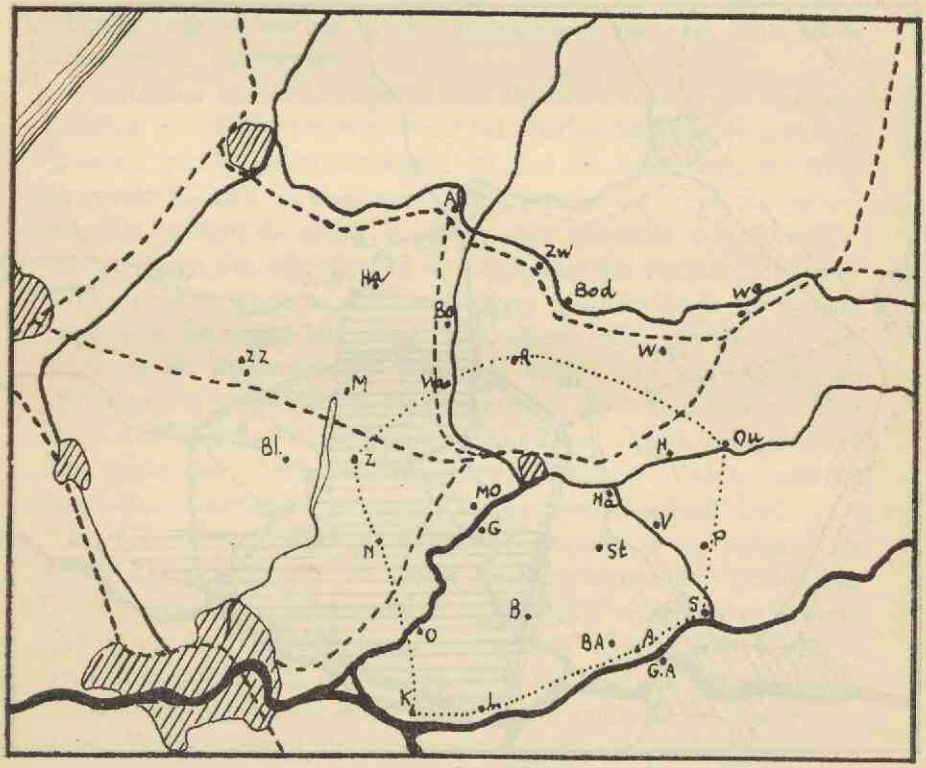


Kaartje No. II. Schaal 1 : 400.000.

— • — • — • — Rayon Gouds Volksblad.

• • • • • • • • • Rayon Goudsche Courant.

straalt. Het enige werkelijk Goudse blad is de „Goudsche Courant.". Bij dezelfde instelling worden 5 weekbladen uitgegeven, die plaatselijk nieuws en gemeenteraadsverslagen bevatten voor de plaatsen in de omtrek. Dit zijn „De Krimpenerwaard", „Het weekblad voor Reeuwijk", „De Zuidplas", „Het weekblad voor Waddinxveen" en „De Boskooper". De drie andere Goudse bladen zijn z.g. kopbladen: het „Goudse Volksblad" van de Rotterdamse „Voorwaarts", het „Dagblad van Gouda" van het „Dagblad van Rotterdam" en de „Nieuwe Zuidhollander" van de „Maasbode"[1]). Daar de administraties van enkele bladen bezwaar maakten tegen het vermelden van het aantal abonnés in de verschillende gemeenten,



Kaartje No. III. Schaal 1 : 400.000.

• • • • • • • • Rayon van de medische specialisten.

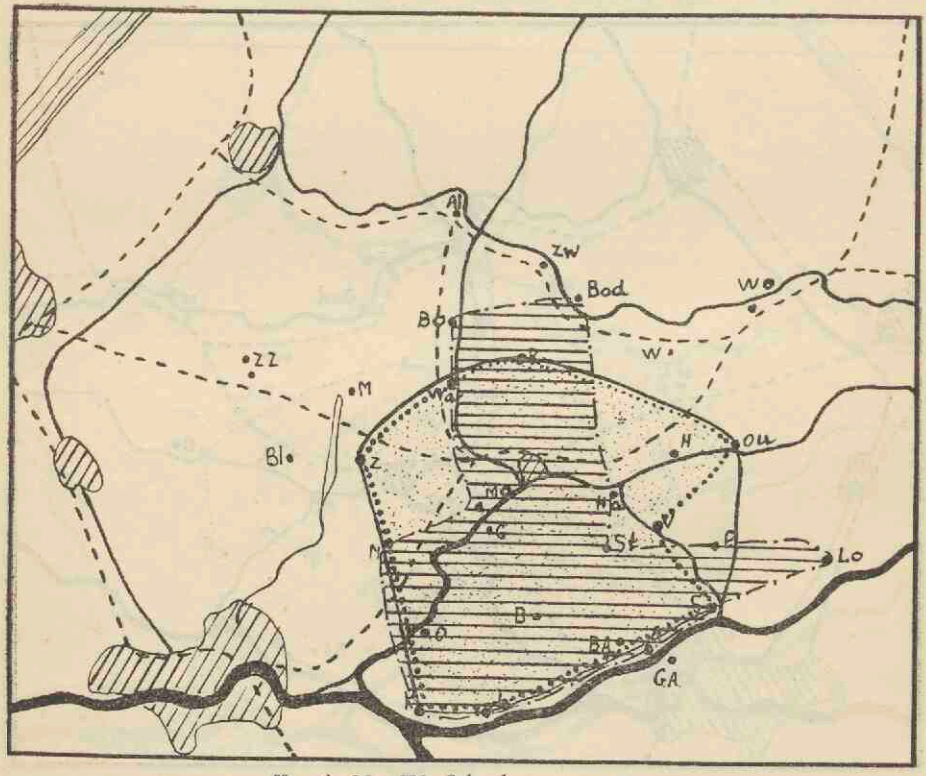
---

[1]) Het laatstgenoemde blad weigerde alle inlichtingen.

wordt hier volstaan met het aangeven van de begrenzing der verspreidingsgebieden van 2 der bladen (kaartje II).

Het verspreidingsgebied blijkt iets kleiner te zijn dan dat van onderwijs en Openbare Leeszaal. Wellicht zal de invloed van de kleinere bevolkingscentra: Alphen en Woerden hier een rol spelen. Overigens moet men niet te veel belang hechten aan het feit, dat een plaats als Bodegraven binnen het verspreidingsgebied valt, daar het aantal abonné's niet bekend is en in deze plaats misschien zeer beperkt is.

We zullen nu de medische verzorging van het platteland bespreken. Het betreft hier uitsluitend specialisten. Met de gegevens, die



Kaartje No. IV. Schaal 1 : 400.000.
Bestrijkingsgebied van de Goudse ziekenhuizen.

— • — • — St. Jozephspaviljoen.
• • • • • • • • • • Van Itersonziekenhuis.
———————— Wijkverpleging.

enkele medische specialisten mij verstrekten, is het gelukt ongeveer het gebied te bepalen, waaruit de Goudse specialisten nog regelmatig patiënten betrekken. Dit gebied is weergegeven op kaartje III [1]). Het vierde kaartje geeft de gebieden weer, waaruit regelmatig patiënten in de drie ziekenhuizen van Gouda verpleegd worden. Het ligt wel voor de hand, dat die drie grote ziekenhuizen onmogelijk alleen voor Gouda bestemd kunnen zijn. Hier vinden we wel een zeer duidelijk voorbeeld van verzorging van een groot deel van de omtrek.

De gebieden van het Van Iterson-ziekenhuis en van de wijkverpleging vallen geheel samen, dat van het St. Joseph-Paviljoen wijkt vooral in Noord-Oostelijke richting hiervan af. Dit vindt waarschijnlijk zijn verklaring in de aanwezigheid van een ander R.K. ziekenhuis te Oudewater.

Vergelijken we de kaartjes III en IV met I en II dan valt een duidelijk verschil in het oog. Naar het Zuiden bestrijkt de invloedssfeer de gehele Krimpenerwaard tot aan de Lek, naar het Oosten strekt hij zich tot ongeveer aan de provinciale grens uit, terwijl naar het Westen de gehele Zuidplaspolder er onder valt. Deze gebieden komen dus met die van de eerste kaartjes overeen. In Noordelijke richting vertoont de invloedssfeer van Gouda in dit opzicht echter een duidelijke indeuking. Niet alleen vallen plaatsen als Bodegraven en Zwammerdam geheel er buiten, om van Alphen en Woerden nog maar niet te spreken, maar ook een plaats als Boskoop, toch op betrekkelijk geringe afstand van Gouda gelegen, is in dit opzicht niet op Gouda georiënteerd. Zelfs uit Waddinxveen en Reeuwijk wenden zich velen niet tot de Goudse specialisten.

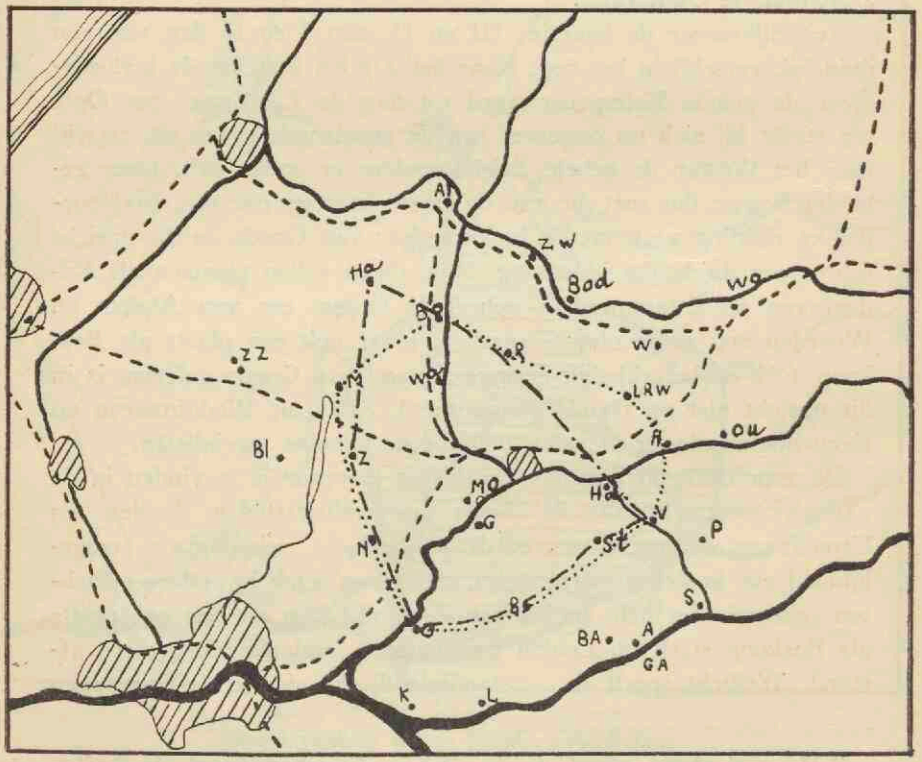
De voor de hand liggende verklaring hiervoor is te vinden in de aantrekkingskracht, die de beide universiteitssteden Leiden en Utrecht met de specialisten en de academische ziekenhuizen (mogelijkheid van kosteloze verpleging) uitoefenen. Ook in andere opzichten echter is het hele gebied van de Oude Rijn en ook een plaats als Boskoop sterk op Leiden georiënteerd, ondanks de grotere afstand. Wellicht speelt de omstandigheid, dat de verbindingswegen

---

[1]) Het veel grotere gebied, dat het Districts Consultatiebureau van de Provinciale Zuid-Hollandsche Vereniging tot bestrijding der tuberculose bestrijkt, is buiten beschouwing gelaten, daar het hier een zuiver administratieve indeling betreft, die niets met culturele verbondenheid te maken heeft.

in deze richting vooral vroeger beter waren, die die in de richting van Gouda, een rol. Zelfs wilde iemand mij de verklaring laten zoeken in de zeer egoïstische handelspolitiek, die Gouda wellicht sterker nog dan de overige Hollandse steden, tijdens de Republiek gevoerd heeft.

Het gebied van de Goudse veeartsen, weergegeven op kaartje V, strekt zich in Oostelijke, Noordelijke en Westelijke richting ongeveer even ver uit als dat van de specialisten en ziekenhuizen, maar is naar het Zuiden veel meer beperkt. Tot voor vrij korte tijd bedienden de beide Goudse veeartsen een veel groter gebied, maar in de latere jaren hebben zich in de kleine plaatsen in de omtrek veeartsen gevestigd, in Stolwijk, Ouderkerk, Nieuwerkerk, Waddinxveen en Oudewater (2). Hierdoor is een groot deel aan de in-



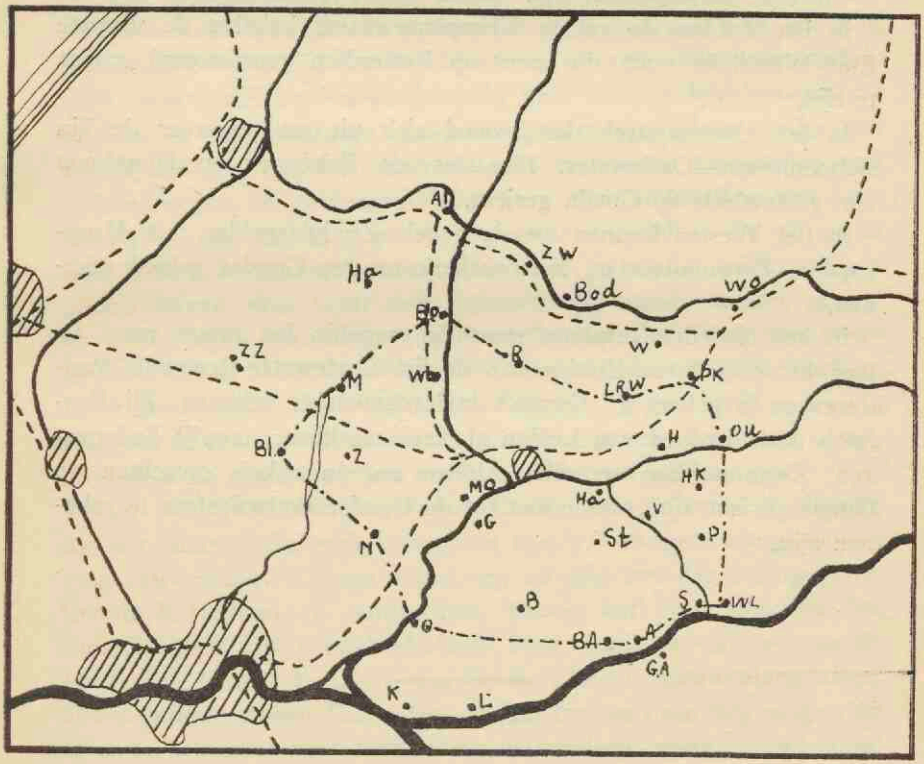
Kaartje No. V. Schaal 1 : 400.000.

Gebied bediend door de beide veeartsen te Gouda.

vloedssfeer van Gouda voor dit onderdeel onttrokken, terwijl in de overige plaatsen slechts een gedeelte van de bevolking zich nog tot de Goudse veeartsen wendt.

Tenslotte is op het VIe kaartje het gebied aangegeven, dat onder het Kantongerecht Gouda valt. Het betreft hier een administratieve indeling, die echter voor een groot deel samenvalt met het gebied, dat volgens de hierboven vermelde gegevens in cultureel opzicht onder de invloed van Gouda staat.

Hierboven is reeds uiteengezet, dat de culturele en sociale banden, die het platteland aan de stad binden, een groot aantal uitmaken en veelal moeilijk na te gaan zijn. Van enkele van deze banden is onderzocht, welk gebied bestreken wordt. Hoewel het voorbarig lijkt op grond van dit, naar verhouding geringe aantal ge-



Kaart No. VI. Schaal 1 : 400.000.

—•—•—• Gebied van het Kantongerecht te Gouda.

gevens, een algemeen beeld te vormen, zal toch hieronder een overzicht gegeven worden van wat we Gouda's culturele en sociale invloedssfeer zouden kunnen noemen.

We hebben hierboven reeds gezien, dat de gebieden, die op verschillende kaartjes zijn aangegeven, elkaar niet volkomen dekken. De grenzen op de beide eerste kaartjes weergegeven, omsluiten b.v. een ruimer gebied dan die op de overige. Ook verder zien we afwijkingen, meest van kleine betekenis, veelal afhankelijk van toevallige omstandigheden. Toch kunnen we op grond van de kaartjes een bepaald kerngebied vaststellen, dat geheel in cultureel en sociaal opzicht op Gouda georiënteerd is. Ongetwijfeld zou een voortgezet onderzoek naar de overige hierboven genoemde factoren eenzelfde gebied opleveren.

Tot deze invloedssfeer van Gouda op dit terrein zijn te rekenen:

in het Zuiden de gehele Krimpenerwaard, behalve de uiterste Zuid-Westelijke punt, die meer op Rotterdam georiënteerd schijnt te zijn,

in het Oosten strekt het gebied zich uit tot ongeveer de lijn Schoonhoven—Oudewater. Plaatsjes als Polsbroek en Hoenkoop zijn grotendeels op Gouda gericht, onjuist

in het Westen kunnen we de gehele Zuidplaspolder met Moerkapelle, Zevenhuizen en Nieuwerkerk tot het Goudse gebied rekenen,

in het Noorden tenslotte staat de grenslijn het minst vast; alleen het gebied ten Zuiden van de lijn Oudewater-Reeuwijk-Waddinxveen is geheel tot Gouda's invloedssfeer te rekenen. Bij Boskoop is de invloed van Leiden al sterk merkbaar, terwijl Bodegraven, Zwammerdam en zelfs Alphen nog in enkele opzichten op Gouda gericht zijn, echter niet tot de Goudse invloedssfeer te rekenen zijn.

HOOFDSTUK VI.

GOUDA ALS VERKEERSCENTRUM.

In enkele voorgaande hoofdstukken is reeds gewezen op de gunstige verkeersligging van Gouda. Industrie en markt danken mede hun betekenis aan deze factor. We zullen nu deze gunstige ligging wat nader beschouwen.

Eerst moet echter gewezen worden op het volgende: Gouda ligt in het centrum van het dichtstbevolkte deel van ons land en is in betrekkelijk korte tijd bereikbaar vanuit de vier volkrijkste steden. Men moet echter bedenken, dat juist deze gemakkelijke bereikbaarheid bij de tegenwoordige ontwikkeling van het verkeer eerder een nadeel dan een voordeel betekent. Met de enorme verbetering van verkeerswegen en vervoermiddelen ging naar verhouding een achteruitgang van Gouda gepaard. De grote voordelen, die de grote stad boven de provincieplaats biedt voor industrie, markt, distributiebedrijven, enz. laten zich tegenwoordig steeds sterker gevoelen. Velen doen hun inkopen in Rotterdam of Den Haag met voorbijgaan van de Goudse winkels. De boeren gaan meer de markten in de grote steden bezoeken dan de Goudse. Ongetwijfeld is Gouda nog steeds centrum voor de plattelandsomgeving, maar de aftapping door de grotere steden wordt voortdurend sterker.

Van zeer grote betekenis voor Gouda was vanouds de ligging aan een uiterst belangrijk knooppunt van waterwegen. Langs Gouda ging eeuwenlang de enige waterweg, nu nog één der belangrijkste, tussen Rotterdam en Amsterdam, tussen het Noordelijk en het Zuidelijk deel van West-Nederland. Daar, waar de schepen van de IJsel in de Gouwe kwamen, was Gouda gesticht. Eeuwenlang moest al het verkeer tussen Rotterdam en Amsterdam deze weg volgen en al is de betekenis naar verhouding verminderd, sinds het tot stand komen van het Merwedekanaal, ook nu is deze scheepvaartweg van zeer groot belang. Vergeleken bij deze scheepvaartweg is de Hol-

landse IJsel boven Gouda van zeer weinig gewicht. Reeds vroeg werd deze rivier bij Vreeswijk afgedamd.

Uiteraard was het landverkeer in deze waterrijke streek van veel minder betekenis. Een rechtstreekse landverbinding in Westelijke richting vanuit Gouda bestond niet. De Goudse afgevaardigden ter Statenvergadering in Den Haag volgden dan ook steeds de waterweg over Rotterdam en Delft.

Om een inzicht te krijgen in het zeer grote belang, dat de ligging aan de waterweg Rotterdam-Amsterdam en de beheersing daarvan gedurende de gehele periode van haar bestaan voor deze stad gehad heeft, is een beknopt historisch overzicht van de lotgevallen van deze verbinding onontbeerlijk. Daarmee zal dan tevens de betekenis van de jongste verbeteringen in deze weg aangebracht, duidelijk gemaakt zijn.

De belangrijkste waterweg in Holland is ten allen tijde de verbinding tussen de Maas en het IJ geweest. De weg, die de scheepvaart hierbij volgde, ging langs de Hollandse IJsel tot Gouda, waar men de Gouwe bereikte, die gevolgd werd tot de sluis in de Zuidelijke Rijndijk. Daarna voer men over de Rijn langs Alfen tot aan de Heemswetering om langs deze, de Braasemermeer en de Oude Wetering op de Haarlemmermeer te komen. Dit stak men over tot aan het Spaarne, waarna men langs Haarlem en Spaarndam op het IJ geschut werd. Over het IJ werd dan de tocht naar Amsterdam voortgezet[1]).

Deze weg langs Gouda en Haarlem *moest* nu door alle schepen gevolgd worden. Er waren wel andere verbindingen langs kleinere vaarten, maar deze waren door dammen afgesloten. Zo lag in de Vliet de Leidsendam, terwijl in de Hoogeveense Vaart, de verbinding tussen de Rotte en de Oude Rijn, de Hildam was gelegen. Het verkeer door deze vaarten was verboden, omdat men daardoor de grafelijke tollen in Gouda en Haarlem zou misvaren, waardoor de Grafelijkheid nadeel zou ondervinden.

Vooral voor steden als Delft en Rotterdam, die respectievelijk langs de Vliet en de Rotte een kortere verbinding bezaten, die niet gebruikt mocht worden, was dit een groot nadeel. Bovendien verloor men veel tijd in Gouda en Haarlem.

---

[1]) Voor het volgende is een deel ontleend aan: A. A. Beekman: Waterwegen in Oud-Holland. T.A.G. 1897. Pag. 365 e.v.

Toch moeten we niet in het bijzonder in de grafelijkheid de behoudende factor zien, die elke verbetering in de weg stond. Integendeel, veelal had men een open oog voor het algemeen belang, zelfs ten koste van eigen inkomsten uit de tollen. Veel feller tegenstand kwam steeds van de beide steden Gouda en Haarlem. Deze vreesden, dat verbetering of omlegging van de vaart, achteruitgang voor hun handeldrijvende burgerij zou betekenen. Juist om de handel in eigen stad te bevorderen werd het schutten en de vaart door de stad zoveel mogelijk vertraagd, vooral in Gouda met nauwe sluizen en smalle, bochtige grachten, zodat het vaak langer duurde om door Gouda van de Gouwe in de IJsel te komen, dan men deed over de gehele tocht van Gouda naar Haarlem.

Steeds weer handhaafden Gouda en Haarlem hun particuliere belangen tegenover het algemeen belang, dat dringend verbetering van de verbinding eiste. Nu wil dit zeker niet zeggen, dat de andere steden een ruimer standpunt innamen, wanneer hun eigen belang op het spel stond. Dit blijkt b.v. uit de heftige strijd tussen Delft en Rotterdam, tussen Delft en haar eigen „kolonie" Delfshaven. In de kwestie over de grote waterweg van Zuid naar Noord stonden echter alle Hollandse steden op één na tegenover Gouda en Haarlem. De uitzondering was Dordrecht. Deze stad had n.l. in 1299 het stapelrecht weten te verkrijgen, krachtens hetwelk alle goederen, vervoerd met schepen langs de Maas, Merwede, Waal, Rijn, Lek en ook Hollandse IJsel, in Dordrecht moesten worden gestapeld, geveild en verbodemd. Deze stad had er dus ook alle belang bij om te voorkomen, dat de goederen een andere weg konden volgen tussen het Zuiden en het Noorden van Holland. Zo vormden dus Gouda, Haarlem en Dordrecht de machtige Triple Alliantie ter handhaving van de bestaande verbindingsweg tussen Maas en IJ.

Het grootste bezwaar, dat men in het algemeen had tegen genoemde verbinding betrof de vaart door Gouda, die zeer veel tijd kostte. Binnen Gouda moest men 3 sluizen passeren. De oudste, de Donkere of Binnensluis was gebouwd in 1306. Na hevige klachten beval vervolgens Willem VI aan Gouda goed te vinden, dat op kosten van Haarlem en Rijnland een nieuwe sluis werd bijgebouwd. Deze sluis, de tegenwoordige keersluis bij het Amsterdamse Veer werd tenslotte pas gemaakt krachtens een conventie van 5 Maart

1436 door Haarlem en op kosten van Haarlem, Leiden, Amsterdam, Gouda, Alkmaar, Hoorn, Medemblik en Edam. Het grote aantal steden, dat in de kosten bijdroeg, bewijst wel, in hoe sterke mate een goede vaart door Gouda van algemeen belang werd geacht. De Havensluis tenslotte werd in 1615 door Gouda zelf aangelegd om aanslibbing in de Haven tegen te gaan. Dit is de enige voorname sluis ten behoeve van de scheepvaart, die Gouda zelf bouwde [1]).

De scheepvaart ging dus geheel door de stad. Dit achtte Gouda van eminent belang voor de burgerij. Elke poging om een weg buiten de stad om te volgen, werd met kracht bestreden. Tijdens het beleg van Leiden in 1574 deed zich de behoefte aan een waterweg buiten de stad om, waardoor men met oorlogsschepen in de Gouwe kon komen, sterk gevoelen. Na herhaald aandringen van Willem den Zwijger is toen tenslotte op kosten van het gemeneland de grote sluis buiten Gouda gebouwd, de Mallegatsluis, waardoor men uit de IJsel langs de Turfsingelgracht de Gouwe kon bereiken. Gouda bedong echter, dat deze weg uitsluitend door oorlogsbodems gebruikt mocht worden, koopmansgoederen moesten door de stad vervoerd worden, evenals vroeger [2]).

Ook eerder waren echter reeds aanslagen op het doorvaartmonopolie van Gouda gepleegd. Vooral voor Delft en Rotterdam was dit monopolie een hard gelag, daar men over andere waterwegen kon beschikken, maar deze niet mocht gebruiken. In de Vliet, die de kortste verbinding voor Delft vormde naar het Noorden lag de Leidsendam in de waterscheiding van Delfland en Rijnland. Over de overtoom, die in de dam lag, konden alleen vaartuigen van kleine afmetingen getransporteerd worden. Rotterdam, dat langs Rotte en Hogeveense Vaart een weg naar de Oude Rijn bezat, kon deze niet gebruiken door de Hildam, die in de scheiding tussen Schieland en Rijnland lag.

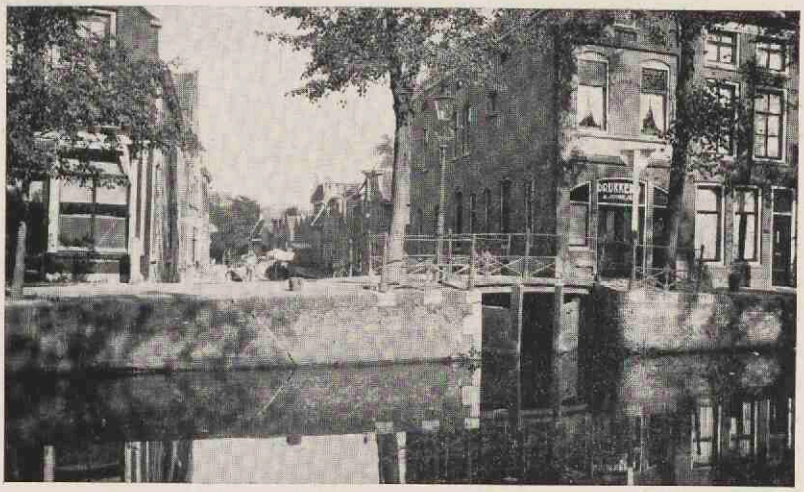
Indien Delft of Rotterdam trachtten een eind te maken aan de bestaande toestand, wat herhaaldelijk gebeurde, grepen de drie bondgenoten krachtdadig in. Toen in 1491 een verlaat gemaakt werd in de Leidsendam, dat niet voor koopmansgoederen gebruikt mocht

---

[1]) Jhr. L. F. Teixeira de Mattos: De Waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland. Deel I. Afd. I. Het Hoogheemraadschap van Rijnland. 's-Gravenhage 1906. Pag. 45.

[2]) Teixeira de Mattos. l.c. Pag. 41.

Gouda's smalle hoofdstraat, Hoogstraat.



Typisch zijgrachtje van de Gouwe. „Achter de Vismarkt".

worden, zagen Gouda en Dordrecht hierin toch een bedreiging van hun belangen. Daar men wel wist, dat een proces gedurende jaren op de lange baan geschoven zou worden, greep men naar meer krachtdadige en afdoende middelen. Nadat een poging om een directe beslissing bij de Rekenkamer te krijgen, was mislukt, zonden de beide steden gewapende mannen naar de Leidsendam, die de spoeien en verlaten eenvoudig stuksloegen. In een proces, dat in dezelfde periode over een verlaat in de Hildam werd gevoerd, viel de uitspraak, dat er wel een overtoom in de dam mocht zijn, maar dat die niet gebruikt mocht worden voor schepen met koopmansgoederen. Daarentegen ontzegde het Hof van Holland in 1506 de eis, dat het recht van overtocht van goederen ook voor de Leidsendam verboden zou worden. Een streng toezicht werd toegepast op het gebruik van de ongeoorloofde of ongekostumeerde vaarten. Het bondgenootschap van drie zorgde zelf voor toezicht. Vooral Haarlem zond vaak schuiten met gewapende manschappen uit om te speuren naar schippers, die van de verboden binnenwegen trachten gebruik te maken.

Ook toen de grafelijke regering vervangen was door de Republiek en de steden vrijwel de gehele souvereiniteit waarnamen veranderde de toestand nog niet dadelijk. Toen in 1574 de Leidsendam door de belegeraars van Leiden vernield was, maakte Delft hiervan onmiddellijk gebruik om in de opening een verlaat te maken. Dordrecht en Gouda protesteerden en men moest zelfs tijdelijk Staats krijgsvolk aan de dam legeren om burgeroorlog te voorkomen. Toen het conflict in 1577 nog niet naar de zin van Gouda was opgelost, verklaarde die stad de Statenvergaderingen niet meer te zullen bezoeken en geen middelen meer toe te staan, totdat de dam weer in de oude toestand was hersteld.

Hoewel Gouda bij deze kwestie gelijk kreeg, gaf Delft de moed niet op en tenslotte maakte Leiden in 1648, na nog enkele verijdelde pogingen van Delft, met toestemming van Rijnland twee verlaten in de dam, zodat nu de vaarweg open was en voorgoed. Wel begonnen de drie steden een proces, maar dit werd op de lange baan geschoven, terwijl in de 18e eeuw eindelijk een regeling werd getroffen, waarbij de verlaten gehandhaafd bleven.

Intussen was ook de strijd met Rotterdam in het nadeel van Gouda beslist. Rotterdam onderhield reeds vóór 1590 een vrij ge-

regelde scheepvaart langs de ongekostumeerde vaarten: Rotte en Hogeveense Vaart. Toen Gouda na vele vergeefse protesten het recht van overtocht aan de Hildam had weten te verkrijgen, liet het het windas daar vernielen in 1590. Rotterdam beantwoordde deze daad met geweld: Goudse schepen en goederen werden in beslag genomen, de IJsel werd met gewapende schuiten afgezet.

Rotterdam stelde zich op het standpunt, dat ieder de weg mocht bevaren, die hem het beste uitkwam en dat men, sinds de Staten souverein waren, niet meer met de oude ordonnantiën had te maken. Daartegenover bleven de drie steden, in het bijzonder Gouda, aanspraak maken op hun overoude rechten. Tot een definitieve oplossing kwam het in de 17e eeuw niet. Wel verklaarde het Hof van Holland in 1613, dat Rotterdam de binnenvaart als vroeger mocht gebruiken, maar de drie steden bleven tegenwerken en wisten te verkrijgen, dat de afmetingen van de Hogeveense Sluis zo gering mogelijk werden.

Het vraagstuk van de Leidsendam en de Hildam werd in de 18e eeuw definitief geregeld. Aan de Staten van Holland werd octrooi gevraagd tot droogmaking van de Noordplas. Hierdoor zou de Hogeveense Vaart verdwijnen. Amsterdam en Rotterdam verzetten zich hiertegen, maar verklaarden zich bereid er in te berusten, indien ze toestemming verkregen om gebruik te maken van de binnenvaart door Delft en Leiden tot in de Rijn. Dit werd in 1700 toegestaan door de Staten en hiermee was het bestaan van een doorvaart door de Leidsendam voorgoed verzekerd.

Al eerder had echter Gouda eigenlijk reeds een einde gemaakt aan het oude verbond van drie. In 1656 hadden Amsterdam en Gouda van de Staten octrooi gekregen tot het maken van een vaart met trekpad tussen beide plaatsen. De nieuwe weg zou de Amstel, Drecht, Aar met Aarkanaal, Rijn en Gouwe volgen, dus buiten Haarlem omgaan. Hiertegenover stonden concessies aan Haarlem. Zo moest een nauwe brug over de vaart tegenover de Gouwesluis komen en er mochten geen koopmansgoederen langs de vaart vervoerd worden. Hieraan hielden op den duur de steden zich niet.

In het midden van de 18e eeuw heeft Gouda definitief de strijd opgegeven. Meer dan 300 jaar lang heeft de stad gevochten voor zijn eigen belangen, taai heeft het voortdurend vastgehouden aan zijn oude rechten. Alle middelen van list, geweld en omkoping

werden toegepast en vaak met succes. De economische ontwikkeling van Holland, de nieuwere opvattingen over economische vrijheid en algemeen belang, die lijnrecht ingingen tegen de meningen der aanhangers van de oude rechten, waren krachten, die niet te overwinnen waren. Hierboven werd er reeds op gewezen, dat de overeenkomst, die Gouda zelf met Amsterdam in 1656 aanging, een inbreuk was op de rechten van Haarlem. Hiermee heeft Gouda zijn eigen positie aanmerkelijk verzwakt, al leverde de overeenkomst wellicht onmiddellijke voordelen op.

We zullen nog even een blik slaan op de scheepvaarttoestanden in Gouda zelf. Hierboven is reeds vermeld, dat in 1576 de Mallegatsluis was gebouwd, die de vaart buiten Gouda om mogelijk maakte. Deze sluis mocht echter uitsluitend door oorlogsschepen gebruikt worden. Toch werd reeds in 1598 gebruik gemaakt van de bredere Mallegatsluis, voorloopig echter alleen toegestaan, als de schippers 36 uur in de stad op schutten hadden gewacht. Hiertoe had men van de vroedschap een consent nodig, dat oorspronkelijk echter niet gemakkelijk gegeven werd. Toen men later het betalen van armengeld, dus een soort tol, aan het verkrijgen van een consent verbonden had, werd het verkrijgen gemakkelijker. Langzamerhand werd de vaart buitenom zo druk (en de opbrengst van het armengeld groeide mede), dat Gouda zelf ging aandringen op verbetering van de bouwvallig geworden sluis en zelfs kosteloos grond afstond voor de bouw van een nieuwe [1]). De nieuwe sluis is de tegenwoordige, gebouwd in 1763, krachtens consent van de Staten van Holland.

Zo bevorderde de stad zelf de verbetering van de waterweg, die men eeuwenlang had trachten tegen te houden.

Wat is de positie van de Hollandse IJsel voor Gouda geweest? Het gedeelte boven Gouda had reeds sinds de Middeleeuwen voor Gouda geen betekenis meer. Het gebied ten Oosten van Gouda schijnt veel last van overstromingen gehad te hebben. Daarom gaf in 1285 de Utrechtse bisschop, Jan van Nassau, met toestemming van Graaf Floris V, verlof tot het leggen van een dam in deze vroegere Rijnarm bij het Klaphek bij Vreeswijk. In 1291 werd dit werk voltooid [2]).

---

[1]) W. H. Hubrecht: Herstelling van de Mallegatsluis te Gouda in 1884. 's-Gravenhage 1886. Pag. 6 e.v.

[2]) Teixeira de Mattos l.c. Deel III. De Waarden, Afd. 1. De Krimpenerwaard. Pag. 508.

De gevolgen openbaarden zich al spoedig. Bij vloed stroomde het water uit de benedenrivieren, dat slib meebracht, steeds naar binnen, terwijl de watertoevoer van boven af, die vroeger het slib wegvoerde, was afgesloten. Zo ontstond voor Gouda en de steden, die meer stroomopwaarts lagen het dreigende gevaar van dichtslibbing. Naast pogingen om door uitdiepen de rivier bevaarbaar te houden, heeft men al vroeg ook veel verdergaande plannen gehad. Zo werden in ± 1498 vijf plannen aan den Landsheer ter beoordeling voorgelegd. Daar geen van deze plannen tot uitvoering is gekomen, zal hierop niet nader worden ingegaan [1]).

Ook in latere tijden zijn meerdere plannen ontworpen en gedeeltelijk tot uitvoering gebracht, zonder dat echter een afdoend resultaat werd bereikt. Steeds meer bleek de situatie onhoudbaar te worden. Verschillende plannen werden in de 19e eeuw ingediend maar ze stuitten op financiële bezwaren af. Zo ging het ook met een plan, dat in verband met de droogmaking van de Haarlemmermeer, waarmee de beheersing van Rijnlands boezem nauw samenhing, was opgekomen en waarin men de belangen van Rijnland en van de IJselstreek hoopte te kunnen verenigen. Eindelijk is toen in 1853 een plan aangenomen: afsluiting en kanalisatie van de IJsel boven Gouda. In de afsluitdam zou een schutsluis komen voor de scheepvaart en met voldoende vermogen om een goede afwatering te waarborgen [2]). Zo is in ± 1860 de huidige toestand ontstaan.

We zijn hiermee wat vooruitgelopen en zullen nu eerst de ontwikkeling van de andere waterweg volgen.

Na ± 1760 horen we van de verbindingen tussen Amsterdam en Rotterdam voorlopig weinig. De weg over de Haarlemmermeer en het IJ schijnt geheel in onbruik geraakt te zijn. De belangrijkste Noord-Zuidverbinding in het begin van de 19e eeuw liep langs Amstel, Drecht, Aar, Aarkanaal, Oude Rijn, Gouwe en Hollandse IJsel. Dit was dus de weg, die Gouda en Amsterdam in 1656 hadden aangelegd. Aan deze verbinding kleefden vele gebreken. Tenslotte werd in 1823 bij K.B. een ontwerp goedgekeurd tot verbetering van deze vaarweg voor grotere schepen, welke verbetering in 1825 gereed kwam [3]).

---

[1]) Een beschrijving van deze plannen is te vinden in een artikel van G. J. J. Pot, gemeente-secretaris van Gouda. Plannen tot kanalisatie van den Hollandschen IJsel in de 15e eeuw. Goudsche Courant 1 April 1937.

[2]) Teixeira de Mattos. l.c. Dl. III. Afd. 1. Pag. 308 e.v.

[3]) Teixeira de Mattos. l.c. Deel I. Afd. I. Pag. 121.

Ook na de drooglegging van het Haarlemmermeer bleef dit de hoofdverbinding. Er kwam echter daarnaast een andere, meer Westelijke weg in gebruik, die uit de Rijn langs Heimanswetering, Paddegat, Brasemermeer, Oude Wetering en Ringvaart naar Amsterdam leidde.

Over het slechte onderhoud van beide wegen kwamen echter steeds meer klachten. De afmetingen voldeden niet langer aan de eisen, die de scheepvaart stelde, terwijl de nauwe bochten de vaart belemmerden. Van verschillende voorstellen van particuliere zijde om één van beide wegen te verbeteren, kwam het ten slotte tot onderhandelingen tussen het Rijk en de beide betrokken provincies. Tenlaatste stelde de minister van Waterstaat een plan tot verbetering voor, dat plotseling Gouda op ernstige wijze bedreigde. Een defect aan de Mallegatsluis, dat toen aan het licht kwam, leverde het motief op om een reeds vroeger te berde gebracht plan naar voren te brengen, n.l. het graven van een verbinding tussen de Hollandse IJsel en de Gouwe geheel bewesten Gouda [1]). Niet alleen zou Gouda niet meer van de tolheffing kunnen profiteeren, maar vooral voor de handeldrijvende burgerij zou het verdwijnen van de scheepvaart door de Turfsingelgracht en de Mallegatsluis een groot nadeel zijn. In de stad voelde men het als een aanslag tegen de Goudse welvaart. Dit gevaar dreef echter, voorlopig althans, voorbij, toen een herstellingsproef aan de Mallegatsluis gunstig verliep, waardoor het motief voor de omlegging van de scheepvaart eigenlijk verviel.

Na verdere onderhandelingen en besprekingen namen de Staten van Holland op 4 December 1893 ter verbetering van de Westelijke weg de volgende besluiten:

De gehele waterweg en het jaagpad er langs in de provincie Zuidholland met inbegrip van de Turfsingelgracht en de Mallegatsluis, tot aan de Ringvaart van de Haarlemmermeer, zou in beheer bij de provincie genomen worden.

Er zouden verschillende verbeteringen worden aangebracht in deze waterweg o.a. het rectificeren van de Kromme Gouwe, het verbeteren van de oeverbekleding langs de Gouwe, het wegnemen van de nauwten in de Gouwe en de Rijn, terwijl tenslotte de bodem-

---

[1]) Teixeira de Mattos. l.c. Deel I. Afd. I. Pag. 128.

breedte van de gehele weg, behalve het Brasemermeer, door baggeren op 20 meter gebracht zou worden [1]).

Nadat deze verbeteringen kort na 1900 tot stand waren gekomen, deden zich nog twee gebreken in de waterweg in de nabijheid van Gouda gevoelen: de te lage spoorbrug over de Gouwe in de lijn Rotterdam en Den Haag-Gouda en de Mallegatsluis. Over de spoorbrug was reeds sinds jaar en dag geklaagd. Deze was vaak gedurende vele uren slechts enkele minuten geopend. Reeds in één der oudere plannen van de provincie had men een verhoging van deze spoorbrug voorgesteld, maar wegens te hoge kosten en door gebrek aan medewerking van de zijde der Staatsspoorwegen had men dit voorstel uit het plan moeten lichten. Na zeer lang aandringen van verschillende zijden werd tenslotte ook dit obstakel uit de weg geruimd en vervangen door een nieuwe draaibrug, gebouwd door het Rijk met subsidie van de provincie en de Staatsspoorwegen. De brug heeft twee doorvaartopeningen, wijd ± 12 en 14 meter, hoog 3.70 + N.A.P. [2]).

Toen eenmaal deze hinderpaal was opgeruimd, voelde men des te sterker de grote gebreken, die aan de doorvaart van de Mallegatsluis verbonden waren. De afmetingen waren allang niet meer in verhouding tot de binnenvaartschepen, terwijl de doorschuttingscapaciteit oorzaak was van zeer grote vertragingen. Reeds sinds lang regende het klachten. Het kwam voor, dat schepen enkele dagen moesten wachten in Gouda, voordat ze geschut konden worden!

Om de overbelasting althans gedeeltelijk te kunnen ondervangen, had de gemeente Gouda de oude scheepvaartweg dóór de stad, langs Gouda en Haven en door de IJselhavensluis reeds in 1869 bevaarbaar gemaakt voor schepen met staande masten of met hoge deklast, door alle bruggen over deze waterweg beweegbaar te maken. Tevens werd de Donkere Sluis verruimd. Deze weg was echter alleen voor schepen van beperkte omvang bruikbaar. Zo was dus de oude waterweg, waarvoor Gouda vroeger zo'n harde strijd gevoerd had, als secundaire weg in ere hersteld. Als tegenprestatie voor de kosten aan deze verbetering verbonden, wist Gouda zelfs te bedingen, dat de rechten, die men mocht heffen voor het bevaren van Turfsingelgracht en Gouwe voor 25 jaar i.p.v. voor 5 jaar wer-

[1]) Teixeira de Mattos. l.c. Deel I. Afd. I. Pag. 124.
[2]) Wegwijzer voor de Binnenscheepvaart 1934. Deel III. Pag. 441.

den toegestaan. Toen deze concessie in 1895 vervalllen was, heeft Gouda tegen schadevergoeding afstand gedaan aan de provincie van het beheer en onderhoud van deze vaarten en bovendien van het recht van tolheffing. De Mallegatsluis was reeds voor die tijd in beheer bij het Rijk.

De gebrekkige doorschuttingscapaciteit van de Mallegatsluis werd sinds 1889 minder sterk gevoeld, daar grotere schepen vanaf die tijd meest het Merwedekanaal volgden. Toch werd met de algemene toename van het waterverkeer de situatie langzamerhand onhoudbaar. Steeds talrijker werden de klachten over het tijdverlies bij de Mallegatsluis.

In 1929 kwam het voor, dat schepen herhaaldelijk 30 uur tijd verloren met het schutten. Men voelde dit vooral sterk, omdat de scheepvaart op de IJsel 's nachts bezwaarlijk was, daar deze niet verlicht was. Hierdoor kon men het tijdverlies door 's nachts door te varen moeilijk inhalen. In 1925 had de Minister van Waterstaat reeds het voorschrift gegeven, dat bij grote toevloed de vaartuigen met recht van voorschutting naar de IJselhavensluis moesten worden verwezen. Dit hielp echter weinig, daar langs deze weg schepen van slechts ruim 100 ton kunnen varen. Toen dan ook tenslotte besloten werd om de Schinkel-Gouwevaart tussen Amsterdam en Rotterdam langzamerhand geschikt te gaan maken voor beperkte vaart met schepen van 2000 ton, verwekte het geen verwondering, dat men de werkzaamheden bij Gouda begon. Door een verbindingskanaal tussen Gouwe en IJsel bewesten Gouda, werd de vaart langs de Turfsingelgracht en de Mallegatsluis afgesneden. In dit verbindingskanaal is een schutsluis aangebracht, de Julianasluizen, die over een schutlengte van 110 meter, een wijdte van 12 meter en een dorpeldiepte van 3,40 meter beschikken.

Verder zijn de Gouwesluizen te Alfen vervangen door een keersluis met hefbrug, terwijl te Waddinxveen en te Boskoop hefbruggen gebouwd zijn. Deze werken zijn nu reeds tot stand gebracht. Het ligt in de bedoeling, dat op den duur ook de overige bruggen in de Schinkel-Gouwevaart op 14 meter breedte gebracht zullen worden, terwijl de Overtoomse schutsluis te Amsterdam vervangen zal worden door een stel sluizen van dezelfde afmetingen als de Julianasluizen bij Gouda. Tot de uitvoering van deze laatste werken is nog

niet besloten [1]). Op die manier hoopt men het Merwedekanaal de zo nodige vermindering van drukte te kunnen geven, doordat althans een groot deel van de scheepvaart tussen Amsterdam en Rotterdam de binnenweg zal volgen.

Tenslotte heeft zich zo, bij de opening van het verbindingskanaal (in de loop van 1936), het noodlot aan Gouda voltrokken. Nadat de scheepvaartweg, ondanks hardnekkige tegenstand van Gouda, zich naar de buitenkant langs de Turfsingelgracht en de Mallegatsluis had verplaatst, heeft zij nu de stad zelf geheel verlaten. Niets heeft de ontwikkeling kunnen tegenhouden, in de noodzakelijke verplaatsingen van de waterweg heeft de stad moeten berusten. Echter niet dan na een harde strijd, met alle wapenen, waarover men kon beschikken. Het plaatselijk chauvinisme heeft het moeten afleggen tegen het algemeen belang.

De tegenstand tegen de omlegging van de waterweg was trouwens al heel wat minder sterk geworden. Men zag wel in, dat de toestand zo niet kon blijven, terwijl ook de eigen scheepvaart grote bezwaren ondervond door het tijdverlies bij het schutten. Maar bovendien rekende men bij de totaal veranderde omstandigheden, het nadeel van het omleggen van de waterweg niet meer zo zwaar als vroeger, toen gesproken werd van de dreigende ondergang van Gouda. Toch is het voor sommigen, in het bijzonder voor winkeliers en caféhouders, ongetwijfeld een groot nadeel. In de omgeving van de Mallegatsluis waren verschillende bedrijven gevestigd, die geheel waren ingesteld op de verkoop aan passerende schippers. Hierboven is reeds gewezen op de kruidenierszaken, die in deze positie verkeerden. Nog duidelijker is het bij de beide winkels voor scheepsbenodigdheden. Beide ondernemers hebben zich reeds van een verkoopplaats bij de Julianasluizen verzekerd om hun klandizie niet geheel te verliezen. Zo zal ongetwijfeld een deel der winkeliers de weg opgaan, waarin die van Vreeswijk hen zijn voorgegaan, toen ook daar het waterverkeer buiten de plaats om werd geleid. Aan de andere zijde is een verdergaande verplaatsing van winkels naar de Julianasluizen te verwachten, al zal daar het voordeel nooit zo groot worden als bij de Mallegatsluis, omdat de schuttijd tot een minimum teruggebracht is.

---

[1]) Wegwijzer voor de Binnenscheepvaart. Deel III. Pag. 412 e.v. 's-Gravenhage 1934.

Daartegenover staan echter voordelen voor alle bedrijven, die voor aan- en afvoer van producten op de waterweg zijn aangewezen en voor de Goudse rederijen. Wel blijft het verkeer van de IJsel, dat voor de stad zelf bestemd is, de Mallegatsluis gebruiken, maar men kan voortaan als wegens hoge waterstand of grote drukte daar niet geschut kan worden, langs de kleine omweg van de Julianasluizen Gouda bereiken.

Maar vooral zal Gouda van zijn gunstige ligging voor industrie-, scheepvaart- en handelsbedrijven kunnen gaan profiteren als deze gehele waterweg tussen Amsterdam en Rotterdam bevaarbaar is gemaakt voor schepen tot 2000 ton, wat toch in niet al te ver verwijderde toekomst verwacht mag worden.

Vatten we tenslotte de gehele ontwikkeling van Gouda als knooppunt van waterwegen samen dan kunnen we de volgende geographische (schijn) paradox vooropstellen:

a. Een verkeersobstakel, zoals de vaarweg door Gouda met de nauwe bochten en sluizen reeds in de Middeleeuwen was, kan een bestaansbron opleveren en zelfs een nederzetting tot grote welvaart brengen.

b. De samenleving gaat echter grotere eisen stellen aan het verkeer en dwingt onherroepelijk tot opheffing van het obstakel. Hierdoor verdwijnen, althans gedeeltelijk, de bijzondere bestaansvoorwaarden van de nederzetting en de welvaart gaat achteruit.

c. Tegenover deze achteruitgang, die vooral geldt voor bepaalde bedrijfsgroepen in de nederzetting, zal in het algemeen een vooruitgang staan voor het geheel en soms kan dit ook gelden voor de nederzetting zelf.

Na de geschiedenis van de waterwegen van Gouda vereist het verkeer op deze waterwegen en de betekenis hiervan voor Gouda in de periode na ± 1850 behandeling. Hierbij moeten we onderscheid maken tussen personen- en goederenvervoer.

Juist in deze omgeving is het personenvervoer langs de waterweg lange tijd van grote betekenis gebleven. Tegen de spoorweg heeft men de concurrentie zonder veel moeite kunnen volhouden, omdat er slechts spoorwegverbindingen in enkele richtingen waren, terwijl de boten veel meer stopplaatsen konden aandoen en goedkoper waren. Maar vooral het feit, dat de stations van de kleinere plaatsen

meestal vrij ver van het dorp lagen, terwijl de boten er veel dichterbij aanlegden, maakte de concurrentie met de spoorweg gemakkelijk, vooral voor het verkeer met de kleine plaatsen. Zo onderhield men stoombootlijnen voor passagiers op alle plaatsen in de omtrek, maar bovendien op Rotterdam, Leiden en Utrecht. Tussen Haastrecht en Gouda werd een speciale dienst geëxploiteerd door de gemeente Haastrecht. Langzamerhand verdween echter de ene dienst na de andere. In 1917 werd het stoombootje Haastrecht—Gouda stilgelegd, terwijl de regelmatige Donderdagse marktdiensten op Woerden, Rijnsaterwoude en Oudshoorn in hetzelfde jaar verdwenen.

De voornaamste oorzaak van het verdwijnen van de passagiersboten is echter te zoeken in de opkomst van de autobus, het vervoermiddel bij uitstek voor passagiers op kortere afstanden. De voordelen, die de boot boven de spoorweg bezat, bezit de autobus ook, n.l.: vele stopplaatsen, aanleggen dichtbij de woonkern en goedkoper vervoer en daarbij de veel grotere snelheid. Tegen deze concurrentie was de boot niet opgewassen. Tussen 1920 en 1930 worden de personendiensten dan ook steeds meer ingekrompen, totdat tenslotte in 1934 de laatstovergeblevene geheel wordt stopgezet.

Wat de omvang van het passagiersverkeer te water betrof, hieromtrent ontbreken gegevens geheel. We moeten het dus bij deze algemene opmerkingen laten.

Van veel groter betekenis is steeds het goederenvervoer langs de waterweg geweest. Omtrent de omvang vóór ± 1850 is niets bekend. Daarna leveren de verslagen van de gemeente en van de Kamer van Koophandel en Fabrieken vele gegevens.

De eerste vermelding van een stoomboot op de Gouwe dateert van 1850, toen de eerste concessie voor een stoombootdienst op de Gouwe verleend werd. Het stoombootverkeer leverde onmiddellijk moeilijkheden op met de Gouwekaden. Deze waren altijd slecht geweest door de slappe, veenachtige ondergrond. Dit had vroeger nooit ernstige bezwaren opgeleverd, daar op de Gouwe tot in het midden van de 19e eeuw nooit gezeild mocht worden, anders dan met de fok. Alleen vaartuigen, voortbewogen door mens of dier mochten van de waterweg gebruik maken. Toen nu de eerste concessie voor stoomboten alras door vele andere gevolgd werd, bleek het onderhoud der kaden op geheel andere wijze aangepakt te moeten worden.

Dit geschiedde tenslotte, toen het onderhoud bij de provincie kwam te berusten [1]).

De scheepvaart op de Gouwe nam in zeer snel tempo toe. Dit blijkt o.a. uit het zeer grote aantal diensten, dat Gouda aandeed en uit het aantal rederijen, dat in Gouda gevestigd was. Het Gemeenteverslag van 1860 vermeldt, dat er regelmatige scheepvaartverbindingen bestonden tussen Gouda en de volgende plaatsen: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Leiden, Utrecht, Dordrecht, Delft, Schiedam, Gorkum, Middelburg, Goes, Nijmegen, 's-Hertogenbosch, Breda en Bergen op Zoom. In 1870 zijn in Gouda-zelf rederijen gevestigd, die schepen in de vaart hebben (beurtdiensten) op Rotterdam, Leiden, Alfen, Amsterdam en Den Haag. In de volgende jaren groeide het aantal diensten op Gouda regelmatig aan. Het aantal schepen, dat in Gouda thuishoorde nam ook steeds in aantal toe, zoals uit onderstaande tabel blijkt [2]):

Tabel 48.

Jaar	Aantal schepen met inhoud van 10 ton of meer	Gezamenlijke inhoud in tonnen	Gemiddelde tonnage
1860	55	1113	20
1869	70	2150	31
1880	81	2333	29
1890	96	3406	36

Niet alleen het aantal schepen en de totale inhoud zijn dus aanzienlijk toegenomen, maar ook de gemiddelde tonnage is gegroeid in de periode tussen 1860 en 1890.

Ook het verkeer door de beide sluizen, Mallegatsluis alleen voor grotere schepen, IJselhavensluis voor kleine schepen bij overbelasting der Mallegatsluis, vertoont een regelmatige toename tot 1890. Hierin zijn begrepen de doorvaart door Gouda en de eigen scheepvaart van Gouda. Een scheiding hiervan is noch voor deze periode, noch voor de volgende te maken. Onderstaande tabel geeft het to-

[1]) Teixeira de Mattos. Deel I. Afd. I. Pag. 130 e.v.
[2]) Uit de Gemeenteverslagen.

taal aantal schepen door beide sluizen en de totale en gemiddelde inhoud [1]):

Tabel 49.

Jaar	Aantal schepen	Totale tonnage	Gemiddelde tonnage
1860	37.951	1.670.144	44
1870	42.941	2.049.717	48
1880	43.388	2.707.975	62
1890	47.413	3.161.817	67
1891	47.727	3.267.042	68
1892	48.733	2.735.590	56
1893	41.028	2.132.642	52
1894	40.674	2.039.866	50

Tot 1891 vertoont het aantal schepen en de totale tonnage een regelmatige toename. Ook de gemiddelde tonnage is aanzienlijk gegroeid. Na dit jaar treedt in aantal en nog sterker in tonnage een scherpe achteruitgang in. Dit is toe te schrijven aan de opening van het Merwedekanaal, waardoor een aantal schepen en vooral de grotere deze weg gaat volgen. Dit kanaal, dat in 1889 geopend werd, was de bekroning van het streven van Amsterdam naar deelname aan het Rijnverkeer, ten koste van de aangewezen Rijnhaven Rotterdam. Dat met het belang van Utrecht in het geheel geen rekening werd gehouden, is onlangs door Professor Van Vuuren duidelijk aangetoond [2]). Niet alleen echter richtte het Merwedekanaal een gedeelte van de Rijnvaart op Amsterdam, maar ook het verkeer te water tussen die stad en Rotterdam verkoos deze langere, maar betere en goedkopere weg boven de aangewezen weg over Gouda.

Hieronder zal deze kwestie en vooral de voorsprong, die het Merwedekanaal boven de binnenweg geniet, uitvoeriger behandeld worden. De opening van het Merwedekanaal werd in Gouda als een groot nadeel beschouwd. Gouda was van zijn natuurlijke waterweg afgesneden [3]).

---

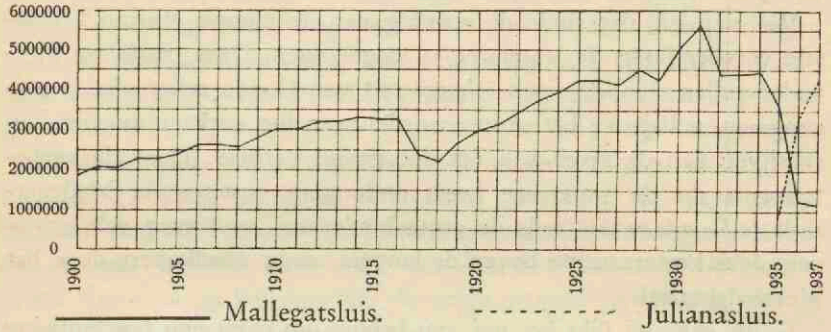
[1]) Uit de Gemeenteverslagen en de verslagen van de Kamer van Koophandel en Fabrieken.

[2]) Rapport betreffende een onderzoek naar de Sociaal-Economische structuur van een gebied in de provincie Utrecht. Utrecht 1938. Pag. 31 e.v.

[3]) Verslag K. v. K. 1893.

Grafiek 6 geeft voor de jaren na 1900 de tonnage van het aantal schepen, dat de Mallegatsluis passeerde. Deze cijfers zijn niet vergelijkbaar met de hierboven vermelde, daar bij de laatste ook de schepen, die door de IJselhavensluis gingen zijn opgenomen.

Grafiek 6.
Scheepvaartverkeer door de Mallegatsluis en Julianasluis in tonnen.



Uit de grafiek blijkt, dat de doorvaart door de sluis in aanzienlijke mate is toegenomen. In 1900 passeerden ± 30.000 schepen, in 1913 ± 42.000. Een sterkere stijging vertoont de lijn, die de totale tonnage aangeeft. Hier vinden we een toename van 1.900.000 ton in 1900 tot 3.200.000 ton in 1913. In overeenstemming hiermee is de gemiddelde tonnage toegenomen van ± 60 ton in 1900 tot bijna 76 ton in 1913.

Na het afwisselend verloop tijdens de oorlogsjaren, vertoont het jaar 1919 een sterke opleving. Vooral de kaashandel was in dat jaar weer zeer levendig.

Na 1920 nam het verkeer door de Mallegatsluis weer sterk toe. Reeds in 1922 werd het vooroorlogse maximum van 3.300.000 ton weer bereikt.

Tot 1931 blijft de stijging aanhouden. Dan wordt het maximum van 5.600.000 ton bereikt. Het aantal schepen vertoont ongeveer dezelfde toename. De gemiddelde tonnage der schepen neemt na 1920 nog slechts weinig toe, stijgt van 88 op 93 ton in 1930.

In 1932 begint een daling, die echter in de volgende jaren niet doorzet. Pas in 1935 zet dan een vernieuwde, sterke daling in, maar deze is toe te schrijven aan het gereed komen van de bovenvermelde Julianasluizen in September 1935. In de resterende maanden van dat jaar passeerden reeds 9047 schepen (ruim 849.000 ton) deze

sluizen, behalve de zandschepen, die met het oog op de aanleg van de Rijkswegen in 1935, 1936 en 1937 hier in groot aantal langs kwamen. De lagere cijfers, die de vaart door de Mallegatsluis vanaf 1935 vertoont zijn zeker niet toe te schrijven aan een vermindering van het gebruik van de scheepvaartweg langs Gouda. Om dit duidelijk te laten zien is in de grafiek het vervoer door de Julianasluis afzonderlijk en door beide sluizen tezamen aangegeven.

We zien nu, dat sinds de opening van de nieuwe sluizen het totale vervoer langs de waterweg is toegenomen. Daar, zoals we hieronder zullen zien, de eigen scheepvaart van Gouda zeker niet is toegenomen, zullen we het groter worden van het verkeer moeten toeschrijven aan de groei van het doorgaand verkeer. Door de verbeteringen, die de waterweg heeft ondergaan, immers de Mallegatsluis te Gouda was steeds de grote hinderpaal, verkiezen vele schippers deze kortere route boven de langere, maar goedkopere door het Merwedekanaal.

In dit verband lijkt het mij van belang om eerst een beschouwing en vergelijking van de verschillende waterverbindingen tussen Amsterdam en Rotterdam te geven.

In de Wegwijzer voor de Binnenscheepvaart worden, buiten de zeeroute, vijf verbindingen te water tussen Amsterdam en Rotterdam genoemd:

1e Het Merwedekanaal:

2e De Amstel-Gouwevaart;

3e De Schinkel-Gouwevaart;

4e De vaart langs Leiden, 's-Gravenhage en Delft;

5e De vaart langs Haarlem en Leiden en verder evenals 4e.

De beide laatste hebben voor het doorgaand verkeer weinig betekenis en zijn veel duurder dan de overige. De tweede en derde weg, die zich bij de Gouwesluis verenigen, kunnen we hier als één beschouwen. Als enige „concurrent" voor deze Gouweweg is het Merwedekanaal te beschouwen. In verschillende opzichten biedt het Merwedekanaal voordelen boven de Gouwevaart. Eerst al moet gewezen worden op de ruimere afmetingen van het Merwedekanaal, dat bevaarbaar is voor schepen tot ruim 2000 ton, terwijl men op de Gouwevaart voorlopig nog gebonden is aan een tonnage van 450 tot 600 ton. Een tweede voorsprong heeft het Merwedekanaal in de kortere wachttijd bij de sluizen. Hierin is voor de Gouwevaart wel een verbetering gekomen door de opening van de Julianasluizen

en de verbetering der Gouwesluis. Voor de Schinkel-Gouwevaart vormt de Overtoomsesluis te Amsterdam nog een grote belemmering, terwijl de Amstel-Gouwevaart door zijn talrijke bochten vooral bij nacht grote bezwaren oplevert.

Het grote voordeel, dat het Merwedekanaal een schipper van een kleiner schip, die anders toch wel de Gouwevaart zou verkiezen, biedt, is de kosteloze vaart langs deze weg. Aan de vaart langs de beide Gouwewegen zijn vrij hoge kosten verbonden. Deze bedragen voor de Schinkel Gouweweg voor een schip van 100 ton Fl. 7,12^5, voor een van 400 ton Fl. 23.62^5, waarin bruggegeld, havengeld te Amsterdam en Gouwerechten (Fl. 0,03 per ton) zijn inbegrepen. Voor de Amstel—Gouweweg bedragen de kosten resp. Fl. 7.37^5 en Fl. 23,87^5 [1]). Deze bedragen zijn vooral voor hen, die regelmatige diensten onderhouden tussen Rotterdam en Amsterdam, aanleiding om de wat langere vaart over het Merwedekanaal te verkiezen. Want hierin zit op het ogenblik de enige grotere voorsprong van de Gouwevaart op het Merwedekanaal: een kortere afstand (82 km. tegen 97 km.) en het kortere riviertraject (25 km. tegen 50 km.).

Nu tenslotte een van de meest erge hinderpalen, de Mallegatsluis, door de omlegging van de grote verbinding is weggenomen, zij het dan ook tot onmiddellijk nadeel van een deel der Goudse bevolking, hoopt men, dat de andere verbeteringen snel zullen volgen. Daardoor zou Gouda over een waterweg gaan beschikken, die eveneens door schepen van 2000 ton gebruikt zou kunnen worden. Als dan nog eens de opheffing der Gouwerechten verkregen kan worden, zou ook in dit opzicht gelijkheid met het Merwedekanaal verkregen zijn, terwijl de lengte van de weg kleiner is.

Nu zullen we nog de toestand van Gouda's eigen scheepvaart en rederijbedrijf beschouwen in de laatste periode.

Na 1900 is aanvankelijk de betekenis van de Goudse rederij nog toegenomen. Volgens het gemeenteverslag onderhielden Goudse ondernemingen in 1910 de volgende diensten:

Op Rotterdam 6 maal per dag v.v.

Op Leiden 3 maal per dag v.v. en door een andere onderneming nog 4 maal per week v.v.

Op Amsterdam voeren dagelijks 2 diensten.

---

[1]) Wegwijzer voor de Binnenscheepvaart. Deel III. 's-Gravenhage 1934. Pag. 414 e.v.

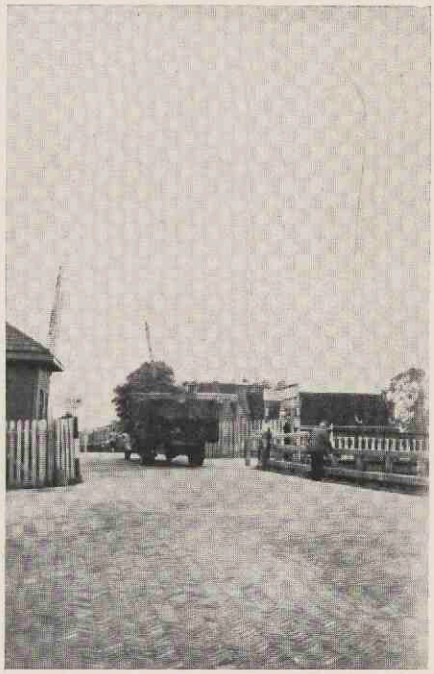
Op 's-Gravenhage bestond 5 maal per week een dienst, terwijl een andere onderneming 5 maal per week op Zaandam en de Zaanstreek voer.

Tenslotte nog 2 maal per week naar Haarlem en 1 maal naar Schiedam en Delft, 2 maal per dag naar Boskoop en 1 maal naar Alfen. In deze periode behoorden 100 schepen van 10 of meer ton in Gouda thuis. De grootste rederij „De IJsel" beschikte in 1913 over 16 schepen.

Na 1920 treedt langzamerhand een achteruitgang in de toestand der Goudse rederijen in. Enkele diensten worden opgeheven, andere sterk ingekrompen. Zoals we hierboven reeds gezien hebben, verdween het vervoer van passagiers geheel door de grote concurrentie van de autobus. Dit was voor verschillende ondernemingen al een zware klap.

Ook het goederenvervoer kreeg echter steeds meer concurrentie op de weg door het toenemend vervoer per vrachtauto, dat in het laatste tiental jaren een ongekende toename te zien geeft. De vrachtauto biedt alweer verschillende voordelen boven de vrachtboot: vervoer van huis tot huis, grotere snelheid, minder aan bepaalde wegen gebonden, minder extra onkosten op de weg, minder risico van mist en ijsgang, enz. Vooral voor de beurtvaart, die regelmatige diensten, liefst op vrij korte afstandt onderhoudt, vormt de vrachtautodienst een geweldige concurrent. De beurtschippers vervoerden voornamelijk stukgoederen in kleine partijen en juist dit transport is uiteraard het beste geschikt voor de vrachtauto. Elke industrie- en handelsonderneming bezit tegenwoordig één of meer vrachtauto's voor het vervoer van eigen product. Duidelijk blijkt b.v. de sterke concurrentie bij het vervoer van de wassen der wasserijen. Terwijl vroeger bijna alle wassen buiten Gouda gehaald en gebracht werden door de beurtschippers, vervoert nu elke wasserij met eigen vrachtauto's. Ook het kaasvervoer is grotendeels verloren gegaan. Hetzelfde geldt voor het veetransport, dat eens in deze streek zo belangrijk was. Vroeger nam de stoomboot voor de iets langere afstand de dieren mee, nu gaat het vervoer geheel per vrachtauto. Het is veel gemakkelijker, de auto haalt de beesten van de boerderij en brengt ze regelrecht naar de markt of het abattoir zonder dat men de moeilijkheden van het drijven door de stad heeft.

In mindere mate hebben andere ondernemingen, die meer massaproducten vervoeren en lange afstandsverbindingen onderhouden,



Oude nauwe spoorwegovergang bij de Spoorstraat.

De Goudse Visbanken.

van het vrachtautovervoer geleden, ofschoon men ook hier allang niet meer vrij is van concurrentie sinds er vele zware trailers van 10 ton over de weg rijden. Als algemene belemmeringen van het vrachtvervoer te water zijn nog te noemen de ongebreidelde lage vrachtprijzenpolitiek van de spoorwegen (Art. 31 Spoorwegwet) en de belemmering van de vrije uitoefening van het bedrijf door de inwerkingtreding van de Bevrachtingswet (waarvan het autoverkeer geen last heeft) [1]).

Hierdoor hebben de Goudse rederijen zich gedwongen gezien hun bedrijven in te krimpen en aan te passen. Men heeft een aantal boten opgelegd en exploiteert nu verschillende diensten per vrachtauto. Zo werkt de grootste rederij nog met 6 motorboten, maar met 10 vrachtauto's. Een andere heeft nog 3 schepen in de vaart en gebruikt 2 auto's. De kleinere bedrijven hebben òf hun schepen geheel opgeruimd òf gebruiken deze alleen nog wel eens als men een grote lading tegelijk heeft. Slechts één onderneming is nog geheel rederij gebleven. Deze exploiteert uitsluitend boten voor een vrachtdienst op Amsterdam.

Toch is in de laatste jaren de capaciteit van de binnenvloot, voorzoverre die in Gouda thuisbehoort, niet verminderd. De oudste volledige gegevens hieromtrent dateren echter slechts van 1 Januari 1934, dus nadat de grote concurrentie van de vrachtauto begonnen was. Bovendien moet men bij de beoordeling van deze cijfers rekening houden met het feit, dat verschillende schepen slechts zeer zelden gebruikt worden. Over de omvang van het vervoer zeggen deze cijfers dus weinig.

Het totaal aantal schepen bedroeg op 1 Januari 1934 80 met een gezamenlijke tonnage van 10.981 ton. Op 1 Januari 1937 waren de overeenkomstige cijfers: 84 schepen met 10.402 ton. Het aantal schepen is dus iets toegenomen, de gezamenlijke en de gemiddelde tonnage is iets verminderd [2]).

De betekenis van de binnenscheepvaart als arbeidsgelegenheid is echter verminderd. Terwijl in 1909 nog 255 inwoners arbeid vonden bij het binnenscheepvaartbedrijf of 0.95 % van de totale bevolking, bedroeg dit aantal in 1930 slechts 203 of 0.69 % van de bevolking.

---

[1]) Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Gouda en Omstreken. 1934 Pag. 43.

[2]) Ontleend aan de Statistiek van grootte en samenstelling van de Binnenvloot in Nederland. 1 Januari 1934 en 1 Januari 1937.

Uit deze korte beschouwing blijkt wel, dat in sterke mate in het laatste tiental jaren het vervoer te water in deze streek verdrongen is door dat per vrachtauto. Ook is wel duidelijk geworden, dat de sterke toename van het vervoer langs de Gouwe, zeker niet is toe te schrijven aan vergroting van Gouda's eigen vervoer te water, maar aan een sterke groei van de doorvaart, waarschijnlijk ten koste van het Merwedekanaal.

HET VERKEER TE LAND.

Hierboven is er reeds op gewezen, dat het verkeer te land tot het midden der 19e eeuw van zeer weinig betekenis is geweest. Toen in 1855 de spoorweg Amsterdam—Utrecht geopend werd, was dit voor het personenverkeer zeer zeker van betekenis, maar voor goederen bleef het vervoer langs de waterweg van veel groter belang [1]). Pas na de wereldoorlog, toen de vrachtauto sterk in gebruik kwam, werd, naar verhouding, de betekenis van het goederenvervoer te water minder belangrijk. In dezelfde tijd verdween ook het personenverkeer te water door de concurrentie van de autobus.

Het vervoer per wagen langs de weg is in het Hollandse weidegebied steeds van zeer geringe betekenis geweest. Slechts het vervoer van kaas en vee van en naar de markt en dat van goederen, die per schip waren aangevoerd voor de omgeving, ging over de landweg.

Van de omvang van het vervoer is echter, uitgezonderd van dat per spoorweg gedurende de jaren 1881 tot 1890, niets bekend. Ik zal mij dus, wat het historische gedeelte betreft, beperken tot een overzicht van het ontstaan en de ontwikkeling van de voornaamste verbindingen, in het bijzonder van de spoor- en tramwegen, tussen Gouda en de omringende plaatsen.

Voordat de eerste spoorwegen werden aangelegd, bestonden postwagendiensten tussen Gouda en verschillende steden. Zo vermeldt het gemeenteverslag in 1852 de opheffing van de dienst tussen

---

[1]) Hoe gering het goederenvervoer langs de spoorweg was, blijkt wel uit de cijfers, die hierover in de Verslagen van de Kamer van Koophandel tussen 1881 en 1890 gepubliceerd werden. De cijfers van 1890, de hoogste van de vermelde periode, vermelden een hoeveelheid van 17.500 ton, vanuit Gouda in alle richtingen verzonden, met een opbrengst van Fl. 45.000, terwijl in hetzelfde jaar het passagiersvervoer Fl. 223.000 opleverde.

Gouda en Rotterdam, die geëxploiteerd werd door de beide gemeenten gezamenlijk. Particulieren namen deze dienst over. Verder waren er nog twee diligenceverbindingen op Rotterdam en Utrecht.

In 1855 deed het moderne verkeer zijn intrede in Gouda door de opening van de zijtak van de Rijnspoorweg tussen Utrecht en Rotterdam. De postwagen en diligencediensten op deze plaatsen vervielen, maar een nieuwe dienst werd ingelegd naar Leiden, kort daarna gevolgd door een op Schoonhoven, die tweemaal per dag de verbinding onderhield en het contact tussen Gouda en de Krimpenerwaard nauwer aanhaalde.

Tot 1870 bleven verdere verbindingen uit. In dat jaar werd Gouda door een spoorweg met Den Haag verbonden, terwijl het spoorverkeer op Amsterdam mogelijk werd gemaakt door de lijn over Harmelen en Breukelen. Zo profiteerde Gouda reeds spoedig van het spoorwegnet door zijn centrale ligging tussen de vier volkrijkste gemeenten van ons land.

Van veel groter betekenis echter zou een goede verbinding geweest zijn met de kleinere plaatsen in het gebied, waarvan Gouda het natuurlijke centrum was. Het gemeentebestuur van Gouda zag dit goed in en deed voortdurend moeite om zodanige spoorwegverbindingen te verkrijgen. Reeds in 1874 diende men een verzoek in, om in het uitbreidingsplan der Staatsspoorwegen een lijn Alfen—Gouda—Schoonhoven—Gorkum op te nemen, echter zonder resultaat. Pas na een lange lijdensgeschiedenis kwam 40 jaar later een gedeelte van deze weg als de tramlijn Gouda—Schoonhoven tot stand, terwijl het nog 60 jaren zou duren, voordat de verbinding tussen Alfen en Gouda geopend werd!

Intussen hadden Gouda's verbindingen kort na 1880 een belangrijke uitbreiding ondergaan. In 1882 werd een stoomtramweg tussen Gouda en Bodegraven geopend, 10 jaar later in een paardentramweg omgezet, terwijl vanaf 1883 ook de verbinding tussen Gouda en Oudewater door een stoomtramwegmaatschappij verzorgd werd. Deze laatste lijn had men oorspronkelijk willen doortrekken tot Utrecht via Montfoort. Deze IJsellijn is lang één van de wensen van Gouda en ook van het Zuidoosten van Zuidholland en het Zuidwesten van Utrecht gebleven, maar is nooit tot stand gekomen.

Onvoldoende bleef echter het verkeer met de Krimpenerwaard geregeld, daar er alleen een postwagen en een diligencedienst op

Schoonhoven bestond. In 1885 richtte de Gemeenteraad van Gouda tot de Tweede Kamer het verzoek om maatregelen te treffen, waardoor Schoonhoven aangesloten zou worden aan het spoorwegnet via Gouda. In 1884 had ook Schoonhoven reeds een dergelijk verzoek gedaan. Pogingen van particuliere zijde en van een groep van gemeenten in de Krimpenerwaard en de Lopikerwaard om de spoorwegverbinding tussen Gouda en Schoonhoven tot stand te brengen, mislukten door geldelijke bezwaren. Tenslotte werd de N.V. Krimpenerwaard-Spoorwegmaatschappij opgericht, die in 1894 van de regering concessie wist te verkrijgen voor de aanleg van een locaalspoorweg tussen Gouda en Schoonhoven [1]). Van de Provincie werd een subsidie van Fl. 127.500 verkregen, terwijl gemeenten en particulieren Fl. 72.500 wisten bijeen te brengen.

Al spoedig bleek echter, dat de onkosten de raming verre te boven gingen. Nadat in 1898 eerst verhoging van het subsidie was gevraagd, berichtte de concessionaris nog in hetzelfde jaar, dat zij inzag niet te zullen slagen. Zij trad in overleg met de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen, die de concessie overnam. Ook nu bleef echter succes uit, hoewel de in de streek zelf opgebrachte som bleef toegestaan en Provincie en Rijk renteloze voorschotten resp. van Fl. 177.500 en Fl. 250.000 verschaften. In de zeer slappe bodem zakte het zandlichaam van de spoordijk zó ver door, dat herstel grote kosten zou meebrengen. De verdere aanleg werd dan ook stopgezet in 1903 en eerst in 1909 opnieuw ter hand genomen. Om de Maatschappij voor faillissement te behoeden, nam de Staat tenslotte in 1910 de aanleg over. Met geldelijke bijdrage van de provincie werd de lijn afgebouwd als locaalspoorweg met normale spoorbreedte. Een overeenkomst werd gesloten met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, dat dagelijks minstens 5 personentreinen zouden rijden in beide richtingen. Eindelijk werd op 16 November 1914 de lijn in gebruik genomen, juist 20 jaar, nadat men de concessie tot aanleg had verkregen!

Tot aan de opening van deze lijn in 1914 werd het personenvervoer tussen Gouda en Schoonhoven onderhouden door een postwagen langs Haastrecht en de Vlist. Enige malen per dag verkondigde hoorngeschal nog in 1914 de aankomst van de personenwagen uit

---

[1]) Zie voor de geschiedenis van de Krimpenerwaardspoorweg Teixeira de Mattos l.c. Deel III. Afd. I. De Krimpenerwaard 1927. pag. 21 e.v.

Schoonhoven! Vooral op marktdagen was de bergruimte wel wat al te beperkt.

Had Gouda dus een verbinding met de Krimpenerwaard verkregen, hiermee was men nog lang niet tevreden. Steeds weer doken plannen op om een lijn naar Utrecht te krijgen via Oudewater en Montfoort, om elke keer opnieuw in een min of meer gevorderd stadium van voorbereiding opgegeven te worden. In 1908 werd een concessie verleend tot exploitatie van een electrische- of motortramweg tussen Gouda en Utrecht. Enkele jaren later werd deze concessie weer ingetrokken, maar werd een renteloos voorschot toegezegd aan een inmiddels opgericht comité voor de Spoorwegverbinding Gouda—Montfoort—Utrecht. Dit voorschot werd enkele jaren later toegezegd aan de „Vereeniging tot verbetering van het verkeer in Zuidwest Utrecht, de Krimpenerwaard en de Alblasserwaard (V.U.K.A.)", die behalve de lijn Gouda—Utrecht, ook een verbinding Schoonhoven—Lopik—IJsselstein—Montfoort beoogde. Ook dit grootscheepse plan mislukte. In 1923 werd, na machtiging van den Minister van Waterstaat, de V.U.K.A. ontbonden, toen van de benodigde Fl. 4.700.000 slechts $^1/_5$ gedeelte was toegezegd. Bovendien had de vereniging haar doel overleefd, daar het gebied reeds van een goed net van autobusdiensten was voorzien. Voor de totstandkoming van de lijn Gouda—Montfoort—Utrecht heeft een comité te Montfoort zich tevergeefs nog enige tijd beijverd.

Intussen had Gouda zijn beide tramdiensten reeds verloren. In 1907 was de stoomtram op Oudewater opgeheven, terwijl 10 jaar later ook de paardentram op Bodegraven de dienst moest staken.

Heeft de spoorlijn Gouda—Schoonhoven lang op zich laten wachten, de totstandkoming van de lijn naar Boskoop en Alfen duurde nog veel langer. Nadat B. en W. van Gouda in 1874 voor het eerst op een verbinding hadden aangedrongen, kwamen van verschillende zijden steeds opnieuw voorstellen. Vooral voor Boskoop, verstoken van elke goede landverbinding, zou het totstandkomen van de allergrootste betekenis zijn. Vele plannen werden gemaakt, een comité werd opgericht, maar van uitvoering kwam niets. Eindelijk werd, tegen veler verwachting in, toen ook hier reeds autobus- en scheepvaartverbindingen bestonden en de vrachtauto haar intrede op de weg had gedaan, in 1926 nog met de aanleg begonnen. Ook bij deze lijn waren de vorderingen de eerste tijd lang niet groot, de

aanleg heeft zelfs enige tijd stilgestaan, maar op 6 October 1934 werd toch deze lijn eindelijk ook opengesteld.

Nadat reeds geruime tijd plannen bestonden om de Gouda-Schoonhoven verbinding op te heffen, is in 1938 een beslissing gevallen. Enige jaren geleden werd in verband met het provinciale wegenplan een nieuwe weg in de Krimpenerwaard geprojecteerd, die nagenoeg parallel liep aan de spoorbaan Gouda—Schoonhoven. Men kon verwachten, dat deze spoorlijn, die nu reeds niet of ternauwernood rendeerde, door de concurrentie met de weg zeer zeker verliezen zou gaan lijden, zodat verwacht kon worden, dat opheffing vermoedelijk spoedig zou volgen. Indien men er in zou slagen de betrokken autoriteiten tot deze zienswijze te brengen, zou de provincie wellicht de spoorbaan kunnen overnemen om daarop de weg aan te leggen en behoefde men niet tot onteigening van nieuwe percelen over te gaan.

Inderdaad is men tot deze oplossing gekomen, zodat de Krimpenerwaard zijn spoorlijn verliest, maar een moderne verkeersweg over de oude spoorbaan verkrijgt.

Een grote moeilijkheid levert de overgangsperiode op, als de spoorlijn opgeheven is en de weg nog niet gereed is. De Provinciale Waterstaat gaat nu eerst de bestaande weg plaatselijk verbeteren door uitwijkplaatsen te maken en al te scherpe bochten af te snijden, zodat er een meer bruikbare weg ontstaat, die één of desnoods twee jaren gebruikt kan worden. Eerst daarna wordt de spoorweg opgeheven en begint men met de aanleg van de grote weg. Tijdens de overgangsperiode zal de verkeersvoorziening door de A.T.O. geschieden.

Betekent deze omzetting van de verkeersmogelijkheden voor de Waard enerzijds en voor Gouda anderzijds een voordeel, ongetwijfeld zullen er voor sommige bedrijven in de Waard nadelen uit voortvloeien. Ook zal het wel eens moeite kosten om de ± 125 personen, die op marktdagen met het treintje van en naar Gouda reizen in korte tijd met A.T.O.-bussen van 18 personen te vervoeren. Maar tegenover deze kleine nadelen staat het grote voordeel, dat de vrachtauto, als eenmaal de verbetering der wegen in de Waard gereed is, bedrijf en fabriek direct bereiken kan. Bij vervoer per trein immers moeten de goederen steeds nog naar of van het station vervoerd worden. Ook wat de snelheid van het vervoer betreft zal slechts van vooruitgang gesproken kunnen worden. Het treintje had voor het traject van 17 k.m. 43 minuten nodig.

Bij vele tegenstanders van de opheffing van de spoorlijn zal zeker de tegenzin, om de lijn, die men pas zo kort geleden, n.l. in 1914 en na zoveel moeie en opoffering heeft verkregen, weer op te geven, een grote rol spelen.

Na deze beschouwingen over de spoor- en tramwegverbindingen, zullen we nu eerst een overzicht van het bestaande wegennet laten volgen.

In Westelijke richting voert allereerst de provinciale weg over de Julianasluizen, die bij het station van Moordrecht aansluit op de Rijksweg naar Rotterdam. Van hier zal in de toekomst de nieuwe weg worden doorgetrokken, die zal aansluiten op de toekomstige Rijksweg Den Haag—Utrecht. Met deze laatste verbinding, die tot dicht bij Gouda gereed is, zal Gouda eindelijk een goede verbinding met Den Haag verkrijgen. Vroeger moest het verkeer de smalle polderwegen met vele scherpe bochten volgen, die een kostbare verharding vereisten en toch altijd slecht waren. Ook de oude weg naar Rotterdam, die pas kort geleden vervangen werd, was van ditzelfde type. Vooral de toegang tot Gouda uit deze richtingen was en is uiterst gebrekkig door de smalle brug bij de Mallegatsluis en de zeer scherpe en smalle bochten bij de Veerstal en de Haven. Vooral voor de zware vervoermiddelen van de laatste tijd, die op weg tussen Rotterdam en Utrecht deze hinderpalen moeten passeren, is deze weg door Gouda vrijwel onbruikbaar.

Gelukkig zal het niet lang meer duren, voordat de grote Rijkswegen van Den Haag en Rotterdam naar Utrecht gereed zullen zijn. Als het eenmaal zover is, zal het doorgaand verkeer buiten Gouda blijven, terwijl voor de verbinding van Gouda met deze hoofdwegen een brede verbindingsweg onmiddellijk ten Noorden van de spoorlijn zal worden aangelegd. De smalle en vaak en langdurig gesloten spoorwegovergang bij de Spoorstraat zal vervangen worden door een tunnel, terwijl doorgaand verkeer, bestemd voor de Krimpenerwaard en andere gebieden, langs de singels geleid zal worden, krachtens het kort geleden aangenomen singelplan van de gemeente.

Aan de Oostzijde verlaat de pas-vernieuwde provinciale weg naar Haastrecht en Oudewater de stad. Deze heeft een rijweg van 6 meter breedte en 2 rijwielpaden van 1½ meter. Het weglichaam bestaat uit een gewalste fundering met asfaltdeklaag. Deze weg sluit in Oudewater aan op de provinciale Utrechtse weg over Montfoort

naar Utrecht en vormt een deel van de weg Rotterdam—Utrecht.

Het wegennet van de Krimpenerwaard laat nog zeer veel te wensen over. Buiten de hierboven genoemde provinciale weg over de Zuidelijke IJseldijk zijn de twee belangrijke toegangswegen voor Gouda: 1e die van Schoonhoven over Ammerstol, Bergstoep, Bergambacht, Stolwijk en Stolwijkersluis en 2e die van Krimpen a.d. IJsel over Ouderkerk en Gouderak. De eerste is in beheer bij de provincie, de tweede bij het Hoogheemraadschap Krimpenerwaard. Vooral de eerstgenoemde weg is allesbehalve geschikt voor het moderne verkeer; er komt een gedeelte in voor met een breedte van 3,22 meter [1]). De tweede weg is een smalle, bochtige grintweg met een teerslijtlaag. De andere wegen in dit gebied zijn van dezelfde breedte en hetzelfde type. Het knooppunt is Stolwijkersluis, waar, behalve de Haastrechtse brug, de enige brug in deze streek over de IJsel ligt.

Naar het Noorden treffen we de provinciale weg langs de Gouwe over Waddinxveen en Boskoop naar Alfen aan, die gedeeltelijk klaar is. Deze weg neemt dus de plaats in van het oude Goudse Jaagpad, dat in het midden der 17e eeuw door Gouda en Amsterdam was aangelegd. Dit is een klinkerweg met één rijwielpad.

Meer naar het Oosten volgt dan de Kleiweg naar Reeuwijk, die alleen van locale betekenis is. Daarna volgt de weg naar Bodegraven, één van de oudere wegen in deze omgeving, ook nu nog de grote verbinding naar het Noorden. Deze weg is in beheer en onderhoud bij een commissie. Het verkeer hierop wordt niet bevorderd door de beide tollen. Tenslotte loopt nog in Oostelijke richting de weg langs de Noordzijde van de IJsel, die eigenlijk geen weg, maar een slecht onderhouden dijk is, alleen voor locaal verkeer nog van enige betekenis.

Na dit overzicht van het wegennet in Gouda's omgeving, zullen we nu de betekenis van het weggebruik gaan beschouwen. Als weggebruiker van grote betekenis moet in de eerste plaats de autobus genoemd worden. De eerste autobusdienst uit Gouda werd in 1915 ingesteld op Leiden. Dat de omstandigheden nog niet al te gunstig waren, blijkt wel uit het feit, dat deze eerste dienst reeds in het volgende jaar werd opgeheven. Het gemeentebestuur zag de grote

---

[1]) Verslag van de Kamer van Koophandel 1936. Pag. 110.

betekenis van een goed net van autobusdiensten op juiste wijze in en bevorderde de indienststelling van nieuwe lijnen, o.a. door het verstrekken van subsidies. Nadat een vergeefse poging was gedaan om een dienst op Zwammerdam in te stellen, kwam in 1920 een autobusverbinding tussen Gouda en Bodegraven tot stand met een gemeentesubsidie van Fl. 1000.—. Ook deze onderneming had geen succes en werd na zeer korte tijd weer opgeheven.

In het volgende jaar werden twee nieuwe diensten geopend, n.l. Gouda—Reeuwijk—Bodegraven en Gouda—Haastrecht, die beiden een gemeentelijke subsidie ontvingen. Hiermee had het moderne vervoermiddel zich definitief baan gebroken en reeds twee jaar later was het aantal ondernemingen tot 9 uitgegroeid. Hierbij is nog één nieuwe dienst gekomen, terwijl twee andere zijn opgeheven tengevolge van de opening van de spoorlijn Gouda—Boskoop—Alfen.

In 1938 beschikte Gouda over de volgende autobusverbindingen [1]):

Tabel 50.

Diensten	Aantal verbindingen per dag	
	Uit Gouda	Naar Gouda
1. Gouda-Haastrecht-Oudewater v.v.	14	14
2. Gouda-Reeuwijk-Bodegraven-Zwammerdam-Alfen v.v.	11	11
3. Rotterdam-Kapelle-Nieuwerkerk-Moordrecht-Gouda v.v.	33	26
4. Krimpen a.d. IJsel-Ouderkerk-Gouderak-Gouda v.v.	13	13
5. Gouda-Stolwijk (of Achterbroek)-Berkenwoude-Lekkerkerk v.v.	9	10
6. Moerkapelle-Zevenhuizen-Moordrecht-Gouda v.v.	8	8
7. IJsselstein-Benschop-Polsbroek-Haastrecht-Gouda v.v.	7	5
8. Gouda-Krimpen a.d. IJsel (alleen 's Zondags)	5	5
9. Krimpen a.d. IJsel-Gouda (alleen 's Zondags)	5	5

[1]) De gegevens over de frequentie zijn ontleend aan de dienstregelingen en betreffen de dienst op gewone werkdagen, tenzij uitdrukkelijk anders vermeld is.

Gouda beschikt dus over autobusdiensten, die in alle richtingen veelvuldige verbindingen onderhouden. Deze goede verbindingen werken aan de ene zijde aantrekkend en bevorderend voor de centrale positie van Gouda t.o.v. het omringende platteland, aan de andere zijde echter afstotend, daar ze het bezoek, in het bijzonder aan Rotterdam, bevorderen.

Door de welwillendheid van de Directie van het Centraal Bureau voor de Statistiek kon ik inzage krijgen van de gegevens, die aldaar sinds Mei 1937 verzameld worden, betreffende het autobusvervoer. De betekenis van de verschillende diensten kan hierdoor vergeleken worden. Daar deze gegevens echter niet per dienst gepubliceerd mogen worden, was ik genoodzaakt de verbindingen in twee groepen te verdelen. De eerste groep omvat die diensten, welke Gouda verbinden met de Krimpener- en Lopikerwaard, dus de diensten 1, 4, 5 en 7 en de tweede groep de overige verbindingen. De speciale Zondagsdiensten zijn niet meegeteld. Deze indeling geeft een vrij onbevredigend beeld, daar b.v. het zeer belangrijke verkeer op Rotterdam niet duidelijk tot zijn recht komt. Dit komt echter wel uit in de bovenstaande tabel, die de frequenties van de verschillende diensten aangeeft.

Gegevens waren beschikbaar over de maanden Mei tot December 1937. (zie tabel 51).

De autobusdiensten van en naar Gouda vervoeren per maand 40.000 à 50.000 personen, dus een jaarlijks totaal van ongeveer 500.000. Uiteraard betreft het hier niet uitsluitend passagiers, die naar of uit Gouda komen, maar vallen hieronder ook de mensen, die vanuit een tussenhalte naar een andere plaats reizen.

Bij vergelijking van de beide groepen van diensten blijkt, dat de tweede groep van meer betekenis is dan de eerste. Van deze tweede groep is de dienst op Rotterdam verreweg de belangrijkste. Deze groep heeft ook een groter passagiersvervoer per afgelegde km: gemiddeld 0,50 tegen 0,41.

Voor groep I is een zeer duidelijk maximum waar te nemen in Augustus, toe te schrijven aan vacantieinvloed, wat wel zal corresponderen met een vergroot treinvervoer in Gouda. Bij groep II vertoont Augustus geen duidelijk maximum, maar valt daarentegen het grootste aantal passagiers waar te nemen in December. Ook hier-

Tabel 51.

Maanden	Aantal afgelegde kilometers	Aantal vervoerde passagiers	Aantal passagiers per afgelegde km.
Groep I: Diensten 1, 4, 5 en 7.			
Mei 1937	41.761	17.837	0,43
Juni 1937	41.476	15.175	0,37
Juli 1937	43.034	16.461	0,38
Augustus 1937	42.210	23.656	0,56
September '37	41.238	15.824	0,38
October '37	42.258	14.998	0,35
November '37	41.844	15.575	0,42
December '37	43.884	17.649	0,41
Groep II: Diensten 2, 3 en 6.			
Mei 1937	53.820	27.726	0,52
Juni 1937	50.116	24.275	0,48
Juli 1937	54.796	25.561	0,47
Augustus 1937	53.802	27.427	0,51
September '37	52.925	25.580	0,49
October '37	53.667	25.768	0,48
November '37	52.707	26.623	0,50
December '37	54.286	30.794	0,57

voor ligt een verklaring voor de hand: door de feestdagen is het bezoek aan de grote stad, Rotterdam, drukker.

Ten koste van welk verkeersmiddel is de autobus opgekomen?

Ongetwijfeld heeft de mogelijkheid van snelle en vrij goedkope verkeersmiddelen in het algemeen het verkeer gestimuleerd, dat is juist de betekenis van goede autobusverbindingen voor een landelijk centrum als Gouda. Er komen meer mensen naar Gouda dan vroeger en..... er gaan meer mensen uit Gouda naar de omringende plaatsen, in het bijzonder natuurlijk naar Rotterdam.

Toch hebben de andere verkeersmiddelen, die passagiers vervoerden, uiteraard een sterke concurrentie ondervonden, dit geldt zowel voor het vervoer per spoorweg als voor dat per boot. Vooral voor het vervoer van en naar de kleinere plaatsen is het autobusvervoer veel beter geschikt dan dat per spoor. Dit moge ook blijken uit onderstaande tabel, waarin het aantal passagiers, dat vertrok uit en aankwam in Gouda vermeld wordt [1]).

[1]) Ontleend aan de Jaarverslagen van de Nederlandsche Spoorwegen.

Tabel 52.

Aantal uit Gouda vertrokken en in Gouda aangekomen passagiers, gemiddeld per jaar.	
1921—1225	732.000
1926—1930	729.000
1931—1935	653.000
1936	480.000

Ongetwijfeld heeft ook de crisis bijgedragen tot de achteruitgang van het reizigersvervoer per spoor. Daarnaast moet echter in zeer sterke mate deze vermindering m.i. op rekening van de autobussen gezet worden.

In nog veel sterker mate heeft het bootverkeer de concurrentie ondervonden van de autobus. De boot was vroeger het vervoermiddel voor passagiers voor de verbinding tussen Gouda en de omringende plaatsen. Zoals we hierboven zagen, is dat geheel veranderd tussen 1920 en 1930. Juist deze sterke verdringing van het vervoer te water, lijkt mij typerend voor het karakter van het vroegere vervoerwezen in de omgeving van Gouda.

Hetzelfde verschijnsel valt ons op, als we onze aandacht bepalen bij het goederenvervoer te land. Ook hier heeft het vervoer te water de sterkste concurrentie van de vrachtauto ondervonden, juist omdat dat vervoer te water zo belangrijk was. In veel mindere mate het spoorwegvervoer en dat per wagen over de weg. Het spoorwegvervoer betekende voor goederenvervoer vrij weinig, terwijl het wagenvervoer alleen voor de Krimpenerwaard van enige betekenis is geweest. Wel waren er enkele vaste wagendiensten op verschillende plaatsen, maar in vergelijking met het vervoer te water betekenden deze uiterst weinig.

Misschien in nog sterker mate en in nog korter tijd dan de autobus in het personenvervoer, veroorzaakte de vrachtauto in het goederenvervoer een ware revolutie. Voor Gouda worden de eerste autobesteldiensten op Rotterdam en Den Haag in 1925 genoemd in het gemeenteverslag. Daarna neemt het aantal zeer snel toe en reeds in 1931 blijkt uit een beschouwing in het jaarverslag van de Kamer van Koophandel, dat de toestand voor de beurtvaart reeds zeer ern-

stig is geworden. Na dat jaar is het vrachtautovervoer belangrijk toegenomen, terwijl de capaciteit van de auto's ook veel groter is geworden. De concurrentie met het vervoer te water is dan ook steeds scherper geworden, zoals we hiervoor al gezien hebben.

Nu kan ongetwijfeld de rederij gedeeltelijk de concurrentie het hoofd bieden door het bedrijf om te zetten en zich aan te passen aan de nieuwe eisen. Dat hebben de meeste van deze bedrijven ook al gedaan, men vervoert nu een groot deel per auto. Maar de vrachtauto heeft voor deze transportbedrijven een zeer gevaarlijke factor meegebracht, n.l. het steeds toenemende „eigen vervoer". Bijna elk industrie- of handelsbedrijf, groot en klein, verzorgt zelf het transport van stukgoederen, vooral voor niet te grote afstanden. En als men nu eenmaal eigen vrachtauto's en personeel heeft, dan zal de ontwikkeling verder gaan en zal ook een gedeelte van het massavervoer en dat op langere afstanden aan de eigenlijke transportbedrijven gaan ontvallen, zoals het eens zo belangrijke vervoer voor de wasserijen al verdwenen is.

Het ligt voor de hand, dat de onderlinge vervoerverhouding tussen de drie vervoermiddelen: boot, spoorweg en vrachtauto (vroeger wagen) in de laatste jaren totaal veranderd is. Voor het goederenvervoer der spoorwegen zijn cijfers te vinden in de Jaarverslagen. Inderdaad vertonen deze een zekere achteruitgang. Stellen we het gemiddelde jaarlijkse vervoer in de periode 1921—1925 op 100, dan bedroeg dat in:

1926—'30 123,
1931—'35 100,
1936 ..... 94.

Inderdaad blijkt dus na 1930 een duidelijke daling te hebben ingezet, maar het is onmogelijk te zeggen in hoeverre deze aan de invloed van de crisis moet worden toegeschreven en welk deel voor rekening van de concurrentie der vrachtauto's komt.

Deze cijfers leveren dus geen voor ons doel betrouwbaar materiaal op. Hierboven zagen we reeds, dat we voor het vervoer te water evenmin over gegevens beschikken, daar noch de doorvaart door de sluizen, noch de omvang van de Goudse binnenvloot, noch het aantal bij de binnenvaart betrokkenen ons een duidelijk inzicht in dit probleem gaven.

Van het autoverkeer weten we tenminste iets, door de verkeers-

tellingen, die in 1926, 1929, 1932 en 1935 ook op de wegen rondom Gouda gehouden zijn. Men moet echter rekening houden met het feit, dat we van de bestemming van deze vervoermiddelen niets afweten. Het kan doorvoer zijn of voor Gouda bestemd. Gemeentelijke tellingen binnen Gouda zijn niet gehouden.

Deze tellingen, gehouden op Rijkswegen en niet-Rijkswegen om de drie jaar, vinden plaats op de zeven dagen van de week in verschillende perioden van het jaar, zodat bij bepaling van het gemiddelde, bijzondere seizoeninvloeden wegvallen. De dag wordt berekend op 14 uur, van 6 tot 20 uur.

Gegevens zijn bekend over 1926, 1929, 1932 en 1935, maar niet voor alle wegen over al deze jaren. Hier zullen, behalve het totale verkeer in tonnen, de gegevens in drie groepen worden samengevat: paardentractie en vee, rijwielen en motorrijtuigen. De wegen, waarvan de gegevens gebruikt worden zijn de volgende:

1° Gouda—Rotterdam.
2° Gouda—Waddinxveen.
3° Gouda—Bodegraven.
4° Gouda—Haastrecht—Oudewater.
5° Gouda—Stolwijk—Bergstoep.

Bij weg 1 en 2 bedenke men, dat niet alle verkeer, dat hier geteld wordt door Gouda is gegaan of moet gaan. Eveneens kan op de wegen 4 en 5 een gedeelte van het verkeer afkomstig zijn van, of bestemd zijn voor, de weg over Gouderak.

We zullen nu eerst het totale verkeer in tonnen over de vijf wegen in 1935 beschouwen [1]).

Weg Gouda—Rotterdam	4709 ton per dag.
Weg Gouda—Waddinxveen	982 ton per dag.
Weg Gouda—Bodegraven	1871 ton per dag.
Weg Gouda—Haastrecht	2905 ton per dag.
Weg Gouda—Bergstoep	1179 ton per dag.

In 1935 was de grote weg van Rotterdam naar Gouda van deze wegen dus verreweg de belangrijkste. Daarna kwam de weg Gouda-Haastrecht, die aansluit op de weg naar Utrecht. We mogen wel aannemen, dat verreweg het grootste deel van het verkeer doorgaand verkeer Rotterdam—Utrecht is. Ook in Noordelijke richting gaat echter

[1]) Voor elk vervoermiddel is in de tellingen een bepaalde gewichtseenheid aangenomen, b.v. rijwielen 0,09 ton, onbespannen paarden en vee 0,50 ton, enz.

een belangrijk verkeer in de richting Bodegraven. Van veel minder betekenis is de weg Gouda—Bergstoep, de hoofdverkeersweg voor de Krimpenerwaard. De minste betekenis heeft de weg Gouda—Waddinxveen. We moeten hier echter rekening houden met het feit, dat deze weg nog niet voltooid was en in de toekomst een veel grotere rol zal gaan spelen, vooral ten koste van de weg over Bodegraven, die de belemmering van de beide tollen ondervindt.

We zullen nu voor elk der vijf wegen de mate van de drie soorten verkeersmiddelen, paardentractie en vee, rijwielen en motorrijtuigen, aan een nadere beschouwing onderwerpen [1]).

Tabel 53.

	Vervoer in tonnen per dag van 14 uur.				
	1926	1929	1932	1935	1937 [2])
1. *Gouda-Rotterdam.*					
paardentractie en vee		172	65½	54½	± 150
rijwielen		89	71	121	± 100
motorrijtuigen		1237	1996	4533	± 5640
2. *Gouda-Waddinxveen.*					
paardentractie en vee			8	19	
rijwielen			61	113	
motorrijtuigen			305	850	
3. *Gouda-Bodegraven.*					
paardentractie en vee	64	48	41	38½	
rijwielen	27	46	109	184	
motorrijtuigen	457	1104	1736	1649	
4. *Gouda-Haastrecht* (bij Stolwijkersluis)					
paardentractie en vee	170	159	89	94	
rijwielen	50	61	100	122	
motorrijtuigen	657	993	2031	2689	
5. *Gouda-Bergstoep.*					
paardentractie en vee	192	196	110	114	
rijwielen	51	60	56	71	
motorrijtuigen	476	622	946	994	

[1]) De weg Rotterdam—Gouda is voor 1926 niet opgenomen, de weg Gouda—Waddinxveen niet in 1926 en 1929.

[2]) Bij de telling van 1937 heeft men een dag van 16 uur genomen.

Bij „paardentractie en vee" is tot 1935 overal een zeer sterke achteruitgang te bespeuren, alleen de weg naar Waddinxveen vormt een uitzondering. Belangrijk is deze wijze van vervoer vooral nog gebleven in de Krimpenerwaard.

Wat het rijwielverkeer betreft, zien we over de hele linie een sterke toename, het sterkst wel in Noordelijke richting (Bodegraven).

Nu het verkeer van motorrijtuigen. Overal zien we een krachtige toename, maar deze is zeer ongelijk. Over de Rotterdamse weg blijkt tussen 1932 en 1935 de grote toename te vinden te zijn, wat in verband staat met de aanleg van de nieuwe weg. Alleen voor de weg Rotterdam—Gouda zijn over 1937 nog cijfers uit de Verkeerstelling 1937 bekend. Deze tonen, dat het motorverkeer opnieuw is toegenomen. Merkwaardig is de toename bij paardentractie en vee. Het rijwielverkeer vertoont een gering achteruitgang.

Over de weg Gouda—Waddinxveen is ook een krachtige toename in deze jaren te zien. Daarentegen vertoont het motorrijtuigenverkeer over Bodegraven tot 1932 een grote toename, maar blijkt in 1935 gedaald te zijn. Wellicht is deze achteruitgang gedeeltelijk toe te schrijven aan de toename op de weg over Waddinxveen.

Het verkeer over Haastrecht is vooral in betekenis gegroeid tussen 1929 en 1932, ofschoon ook daarna de toename nog aanzienlijk is geweest. Het grootste deel van het motorverkeer is niet voor de Krimpenerwaard bestemd. Dit blijkt uit de cijfers, die een telling in 1935 op een tweede waarnemingspost, n.l. tegenover Goejanverwelle, opleverde. Dit punt ligt ten Oosten van de weg Haastrecht—Schoonhoven, daarna komt geen belangrijke zijweg meer naar het Zuiden. De tonnage van het aantal gepasseerde motorrijtuigen bij dit tweede punt bedroeg 2561 ton, dus slechts 128 ton was voor de Krimpenerwaard bestemd.

Tenslotte krijgen we de weg Gouda—Bergstoep, hoofdverkeersweg van de Krimpenerwaard. Hier is de toename van het motorverkeer het geringste. Ook hier is een telling op een tweede waarnemingspost gehouden, n.l. bij Bergambacht. Er passeerden in 1935 nog motorrijtuigen met een gezamenlijke inhoud van 622 ton. Meer dan een derde van het verkeer had dus reeds één van de zijwegen gevolgd vóór Bergambacht.

We zouden de verkeersgeschiedenis van Gouda als volgt kunnen samenvatten. Wellicht meer dan enig andere stad is Gouda

geheel op waterwegen georiënteerd geweest. Het voerde een duidelijk omlijnde, maar sterk egocentrische politiek. Tot ± 1850 was het verkeer geheel, na de Wereldoorlog nog zeer sterk op de waterweg aangewezen. Dan komt een plotselinge ommekeer door de invloed van autobus en vrachtauto, die voor het zo eenzijdig georiënteerde Gouda van groter invloed was, dan voor de meeste andere plaatsen in ons land. De verbindingswegen waren niet ingesteld op het zware snelverkeer en pas geleidelijk aan begint men zich in dit opzicht aan te passen. We bevinden ons juist in deze uiterst moeilijke overgangstijd.

HOOFDSTUK VII.

DE BEVOLKING.

Pas vanaf 1 Januari 1830, de datum van de eerste 10-jaarlijkse volkstelling in ons land, kunnen we een regelmatig en betrouwbaar overzicht van de bevolkingsloop van Gouda opbouwen. Dit wil echter niet zeggen, dat we van de omvang der bevolking in oudere tijden helemaal niets weten. Meerdere malen zijn min of meer betrouwbare tellingen gehouden of schattingen gemaakt. Een overzicht van deze oude gegevens is te vinden in een artikel van J. C. Ramaer [1]). Daar het mij, in verband met het hiervoor behandelde historische overzicht van handel en industrie, van groot belang leek, om zoveel mogelijk een inzicht te krijgen in de loop van de bevolking van Gouda, ook vóór 1830, zullen hieronder enkele gegevens van deze oude tellingen vermeld worden.

Gegevens over de volgende jaren zijn gebruikt: 1400, 1514, 1632, 1720 en 1795. De cijfers voor 1400, 1514 en 1632 zijn overgenomen uit het bovenvermelde artikel van Ramaer, die zijn gegevens voor deze jaren ontleende achtereenvolgens aan twee opgaven van het aantal weerbare mannen in 1398 en 1404, aan de telling van woningen en communicanten in de Informacie van 1514 en aan een woningtelling van 1632. De gegevens van 1720, eveneens in het artikel van Ramaer vermeld, zijn overgenomen uit Kersseboom [2]). Ramaer stelt vast, dat Kersseboom het bevolkingscijfer van 1720 heeft berekend, daar hij (in zijn tweede verhandeling) soms van de jaren 1690 tot en met 1739, soms van 1700, 1701 of 1714 tot en met 1739 uitgaat [3]). Kersseboom leidt n.l. uit het aantal geboorten gedurende enige tientallen jaren het inwonertal af door vermenigvuldiging van

---

[1]) J. C. Ramaer: De Middelpunten van bewoning in Nederland, voorheen en thans. (T.A.G. 1921. Pag. 1—38 en pag. 174—214).

[2]) W. Kersseboom: Proeven van politique rekenkunde, vervat in 3 verhandelingen. Eerste verhandeling in 3 drukken verschenen n.l. in 1739, 1742 en 1748, de beide andere verhandelingen in 1742.

[3]) Ramaer l.c. Pag. 178.

het gemiddelde jaarlijkse getal met 35. Hoewel de uitkomsten van Kersseboom over het algemeen aan de hoge kant zijn, acht Ramaer die voor Gouda en Leiden vrij nauwkeurig, terwijl die voor Delft en Dordrecht met enige percenten verminderd zouden moeten worden [1]). De cijfers over 1795 tenslotte zijn ontleend aan de „Volkstellinge" [2]).

Hieronder zijn de gegevens voor Gouda in één tabel gezet met die van enkele andere steden in Zuidholland.

Tabel 54.

Bevolking in enkele plaatsen in Zuidholland:					
Plaats	1400	1514	1632	± 1720	1795
Gouda	4300	9.000	13.300	19.950	11.715
Leiden	5000	14.300	44.000	63.000	30.955
Dordrecht	8200	11.200	20.600	23.800	18.014
Delft	6500	11.700	24.800	22.400[3])	14.400

Een aanschouwelijker beeld wordt verkregen door de bevolking van elk der plaatsen in 1400 op 100 te stellen, waarna de bevolking in de latere jaren in dit aantal is uitgedrukt:

Tabel 55.

Plaats	1400	1514	1632	± 1720	1795
Gouda	100	209	309	464	272
Leiden	100	286	880	1260	619
Dordrecht	100	137	251	290	220
Delft	100	180	382	345	222

In de periode 1400 tot 1514 vertoonden Leiden en Gouda een aanmerkelijk krachtiger groei dan Delft en Dordrecht. Wat Gouda betreft zullen we de oorzaak waarschijnlijk moeten zoeken in de

[1]) Ramaer l.c. Pag. 180.

[2]) Volks-Tellinge in de Nederlandsche Republiek, Uitgegeven op last der commissie tot het ontwerpen van een plan van constitutie voor het volk van Nederland, 1796.

[3]) Kersseboom vermeldt voor Delft *met* Delfshaven 25.200. Ramaer (p. 179 noot 2) bepaalt de bevolking van Delfshaven op 2.800. Hier is daarom de bevolking van Delft zonder Delfshaven op 22.400 bepaald.

grote betekenis van de bierindustrie, die vooral in de 15e eeuw een zeer belangrijke rol speelde. Voor Leiden is in deze periode op de sterke opkomst van de lakennijverheid en -handel te wijzen.

In de periode 1514—1632 neemt de bevolking van Gouda nog wel aanmerkelijk toe, maar toch in mindere mate dan in de drie andere steden. Dit verschijnsel kan worden verklaard door de zeer sterke achteruitgang van de bierindustrie en de kwijnende toestand, waarin de pottenbakkerijen, vooral tegen het einde van deze periode verkeerden. De pijpenfabricage kwam eerst na 1632 tot ontwikkeling. De telling van 1632 viel dus juist in een periode van sterke achteruitgang van de Goudse nijverheid.

Tussen 1632 en ± 1720 is de toename van de Goudse bevolking daarentegen heel wat sterker dan in de voorafgaande periode. Dit komt te meer uit als men bedenkt, dat deze periode ± 30 jaar korter is dan de vorige. Ook Leiden vertoont een groote toeneming van de bevolking, de groei is echter veel minder sterk dan in het tijdsverloop 1514—1632. De bevolking van Dordrecht is slechts zeer langzaam gegroeid, terwijl die van Delft zelfs een aanzienlijke absolute afneming vertoont. De groei van de Goudse bevolking, die groot is, zowel in vergelijking met de groei in de voorgaande periode, als met de groei in de andere steden, is grotendeels te verklaren uit de enorme betekenis van de pijpenfabricage in deze tijd.

Tenslotte de periode 1720—1795. In elk der vier besproken plaatsen valt de zeer sterke achteruitgang der bevolking op. Leiden verloor zelfs de helft van zijn bevolking. Ook in Gouda is een grote achteruitgang te constateren. Voor het verklaren van dit verschijnsel voor Gouda moeten we de nadruk leggen op de zeer snelle aftakeling van de pijpenindustrie na ± 1750.

Voor een verklaring van de bevolkingsafname over de gehele linie moeten we op de algemene oorzaken wijzen. Deze zijn vooral te vinden in de achteruitgang van de industrie. Niet in daling van het geboortecijfer of stijging van het sterftecijfer moet in de eerste plaats de oorzaak van de bevolkingsafname gezocht worden, maar in het vertrek uit de stad. Bovendien hield de trek naar de stad, die machtige factor voor de groei der steden, op [1]). Vele geschoolde arbeiders trokken naar het buitenland om daar te trachten een

[1]) L. van Nierop: De bevolkingsbeweging der Nederlandsche stad. 1905. Amsterdam (diss.) Pag. 92—94.

beter bestaan te vinden. Werkplaatsen en fabrieken werden gesloten en dit veroorzaakte nieuwe armoede [1]).

De Franse tijd bracht voor onze industrie geen verbetering, eerder verdere achteruitgang. In overeenstemming hiermee daalt het bevolkingscijfer opnieuw. Voor 1811 vinden we als bevolkingscijfer voor Gouda een aantal van 11.379 inwoners genoemd [2]). Hierna volgt een geringe toename. Voor 1819 vermeldt J. Vanesse 11.980 inwoners [3]).

Voor de volgende jaren staan we met onze gegevens van de bevolking op vastere bodem. We kunnen nu de tienjaarlijkse volkstellingen gaan gebruiken om de ontwikkelingsgang van de bevolkingsloop te beschouwen. Hieronder volgen eerst de cijfers van de drie eerste tellingen voor Gouda:

Op 1 Januari 1830 12.878 inwoners.
Op 1 Januari 1840 14.481 inwoners.
Op 19 November 1849 13.788 inwoners.

Opvallend is de absolute achteruitgang van de bevolking tussen 1840 en 1849. Hoe was het met andere plaatsen gesteld? Hiervoor wordt verwezen naar de onderstaande tabel, waarin de bevolking van de verschillende plaatsen in 1830 op 100 is gesteld en die in 1840 en 1849 in dit cijfer zijn uitgedrukt.

Tabel 56.

Stad	Bevolking op 1 Jan. 1830	Bevolking op 1 Jan. 1840	Bevolking op 9 Nov. 1849
Gouda	100	112	107
Leiden	100	108	104
Dordrecht	100	105	105
Delft	100	113	123
Schiedam	100	104	110

Naast Gouda vertoont dus ook Leiden tussen 1840 en 1849 een absolute bevolkingsafname. De bevolking van Dordrecht blijft in

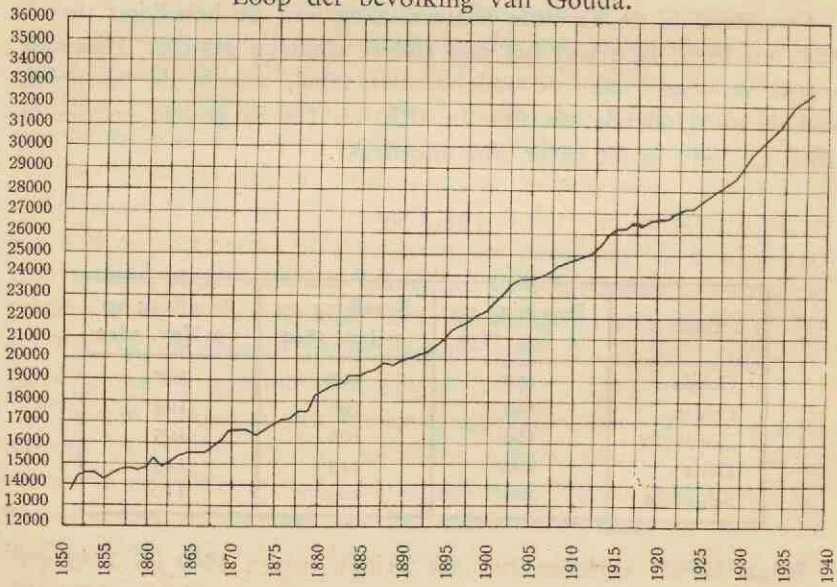
[1]) J. van Ouwerkerk de Vries. l.c. Pag. 97 e.v.
[2]) Nouvelle Circonspection des sept départements de la Hollande, etc. Amsterdam 1811. Pag. 8.
[3]) J. Vanesse: Description géographique et commerciale du Royaume des Pays-Bas. Anvers 1819. Pag. 180.

deze jaren gelijk, terwijl Delft en Schiedam daarentegen bevolkingsaanwas vertonen.

Voor Gouda is de verklaring voor de achteruitgang waarschijnlijk in twee oorzaken te zoeken. Ten eerste in de ongunstige toestand van de industrie, waardoor het vertrek groter geweest zal zijn dan de vestiging. Cijfers van vestiging en vertrek staan echter vóór 1851 niet tot onze beschikking. Als tweede oorzaak moet gewezen worden op het hoge sterftecijfer in Gouda en omgeving, waarop hierna verder zal worden ingegaan.

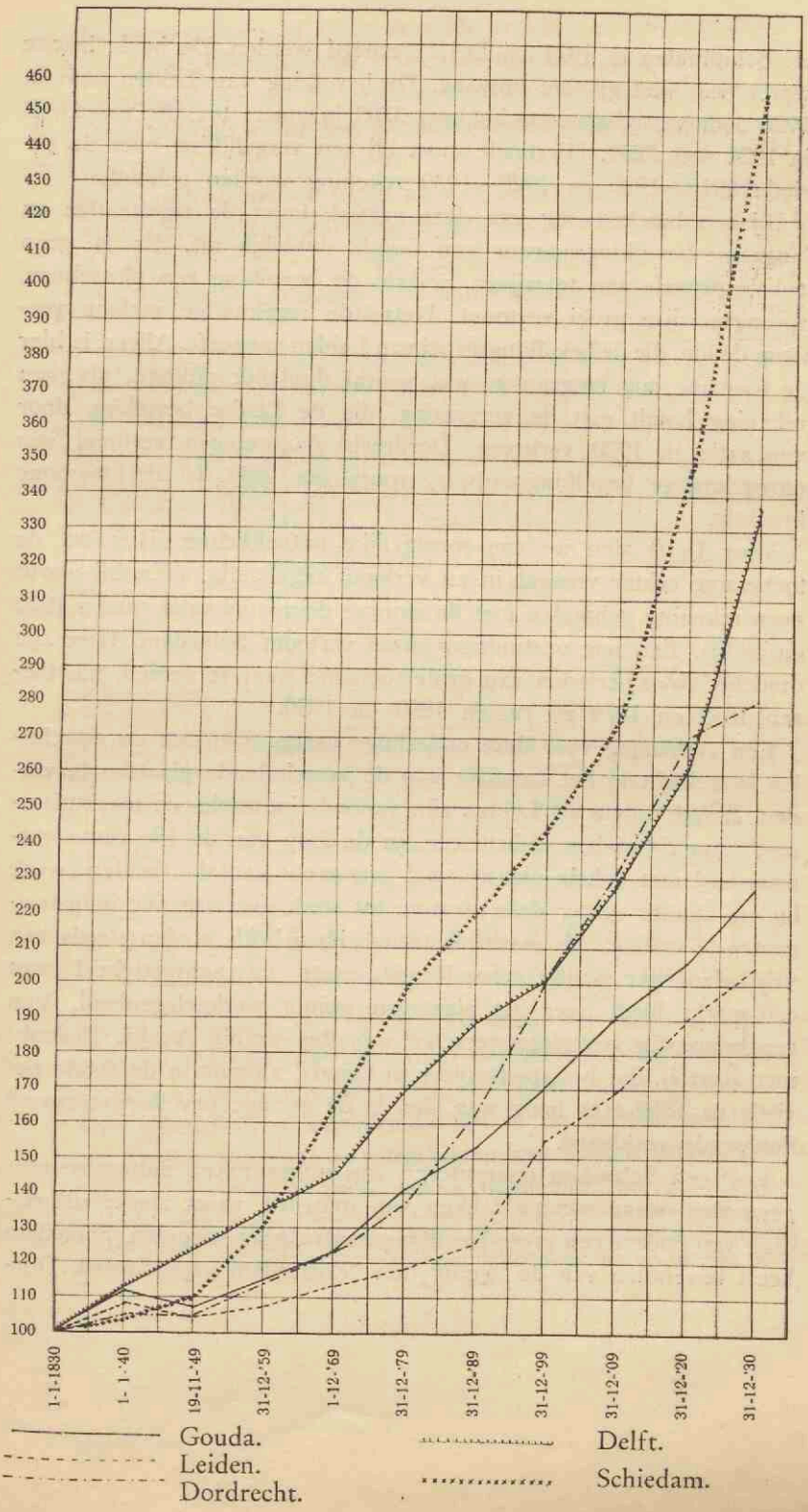
Beschouwen we nu de loop der bevolking sinds 1850. Deze is aangegeven in grafiek 7 en 7a. Ter vergelijking zijn in grafiek 7a de gegevens van enkele andere plaatsen in Zuidholland opgenomen. Hierbij is de bevolking van elk der plaatsen in het aanvangsjaar op 100 gesteld en die van de andere jaren hierin uitgedrukt.

Grafiek 7.
Loop der bevolking van Gouda.



Nu zijn deze gegevens niet volledig vergelijkbaar, daar in de behandelde periode enkele annexaties hebben plaats gevonden. In 1867 werd Oud- en Nieuw Mathenesse bij Schiedam gevoegd, in 1870 werden gedeelten van de gemeenten Broek en Stein met Gouda verenigd, terwijl enkele delen van Leiderdorp, Oegstgeest en Zoeterwoude in 1920 bij Leiden en delen van Hof van Delft, Vrijenban

Grafiek 7a.
Index-cijfers van de loop der bevolking van Gouda, Leiden, Dordrecht, Delft en Schiedam 1830—1930. 1830 = 100.



en Schipluiden in 1921 bij Delft gevoegd werden. De beide laatste waren van veel grotere omvang. De bevolking van Leiden nam in 1920 door vestigingsoverschot met 3703 inwoners toe, die van Delft in 1921 met 7239. Hiermede moet bij een vergelijking over de periode 1910—1920 en 1920—1930 rekening worden gehouden.

Bij een beschouwing van deze grafiek komt de regelmatige en langzame bevolkingsaanwas van Gouda duidelijk uit. Er is geen enkele periode aan te wijzen, waarin de bevolking een plotselinge, sprongsgewijze groei vertoont. Hetzelfde regelmatige verloop vertoont de lijn, die de bevolkingsgroei van Leiden aangeeft. Alleen is hier de toename nog langzamer, wat vooral duidelijk uitkomt, als men rekening houdt met de vergroting, die de Leidse bevolking door annexatie in 1920 verkreeg. Dordrecht daarentegen vertoont een onregelmatige bevolkingsaanwas, vooral na 1889 is de toename krachtig.

Voor Delft zien we een soortgelijke ontwikkeling. Hier zet de toeneming echter vroeger in en verloopt regelmatig. (Hierbij wordt geen rekening gehouden met de aanwas door annexatie tussen 1920 en 1930). Een nog onstuimiger groei vertoont Schiedam. Hier zijn duidelijk twee perioden van grote toename waar te nemen, n.l. tussen 1859 en 1879 en tussen 1899 en 1930.

Een verklaring voor deze onderlinge overeenkomsten en verschillen is wellicht in het karakter van de verschillende plaatsen te vinden. Zowel Gouda als Leiden zijn vanouds industrie- en marktplaatsen, waar de oudere industrieën, in de loop van de 19e eeuw vermeerderd met enkele nieuwe, wel een groot aantal arbeiders werk boden, zonder echter deze plaatsen tot sterk overwegende industriecentra te maken. Als marktplaatsen hebben beide steden steeds een vrij belangrijke positie gehandhaafd, maar de aanwezigheid van een markt biedt over het algemeen weinig werkgelegenheid. Van een belangrijk vestigingsoverschot was dus weinig sprake. Bedenkt men daarbij, dat het sterftecijfer in Gouda, althans in de eerste periode na 1850 zeer hoog was, dan is de geringe bevolkingstoename voldoende verklaard.

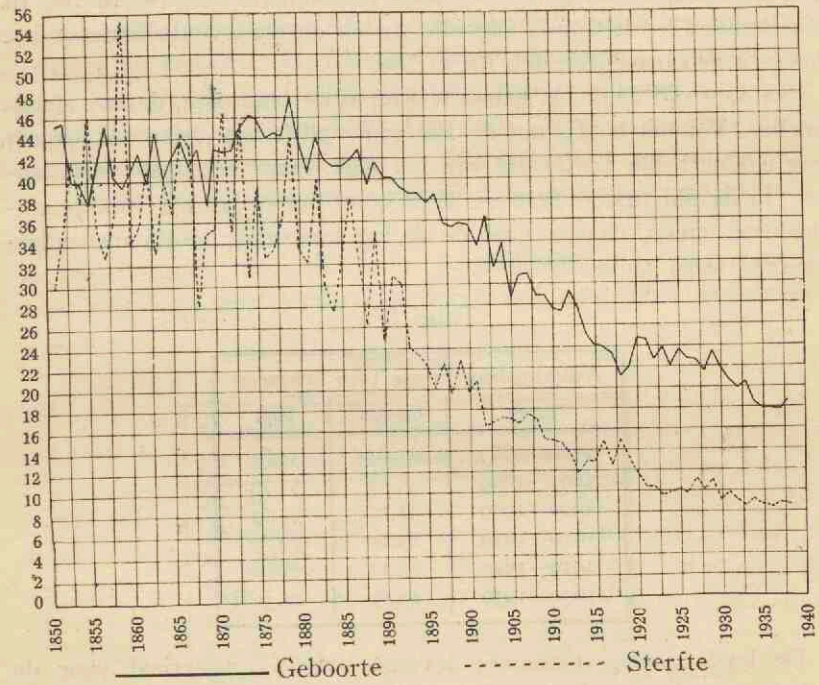
Delft en Schiedam daarentegen zijn uitgesproken industriecentra geworden, waar nieuwe takken van industrie naast sterke uitbreiding van oudere een grote bevolkingsaantrekking vormden. Schiedam heeft bovendien van de ligging t.o.v. Rotterdam geprofiteerd. Dor-

drecht vertoont min of meer dezelfde trekken als industriestad en is bovendien een belangrijk scheepvaartcentrum geworden.

Beschouwen we nu de beide componenten, waardoor de bevolkingsloop bepaald wordt, dus geboorteoverschot en vestigings- of vertreksoverschot.

Het geboorteoverschot hangt af van de hoogte van het geboorte- en sterftecijfer. Over jaarlijkse cijfers betreffende de geboorte be-

Grafiek 8.
Geboorte en sterfte ⁰/₀₀ van Gouda. 1851—1938.



schikken we vanaf 1851 [1]). Aan de hand van deze cijfers is een curve samengesteld, die het aantal der levend geborenen per 1000 van de gemiddelde bevolking aangeeft (grafiek 8).

Het geboortecijfer van Gouda ligt in de periode tot 1880 zeer hoog. Nadere gegevens en vergelijking met andere steden, provincie en Rijk kunnen we ontlenen aan de beide sterfteatlassen, resp. over

[1]) De cijfers van 1851 tot 1877 zijn ontleend aan de Gemeenteverslagen, die van 1877 tot heden aan de Statistiek van de loop der Bevolking van Nederland

de perioden 1841—1860 en 1860—1874 [1]). Over de periode 1841—1860 vermeldt de sterfteatlas voor Gouda een gemiddeld geboortecijfer van 43 per 1000. Dit aantal lag boven dat van de andere steden in Zuidholland, behalve van Schiedam, dat hetzelfde geboortecijfer had in deze periode. Slechts enkele plattelandsdistricten hadden hogere cijfers, terwijl het gemiddelde van Zuidholland (40 ‰) en vooral dat van het Rijk (35 ‰) aanzienlijk overschreden had.

Tussen 1860 en 1874 lag het geboortecijfer over het algemeen wat hoger. De sterfteatlas van 1860—1874 vermeldt voor het Rijk een gemiddelde van 37.06 ‰, voor Zuidholland zelfs 42.96 ‰. In Zuidholland heeft Gouda van alle steden en plattelandsdistricten het hoogste geboortecijfer, n.l. 45.96 ‰.

Na deze tijd daalt het geboortecijfer eerst langzaam, daarna steeds sneller. Tot het einde van de 19e eeuw blijft het cijfer van Gouda nog aanmerkelijk boven dat van het Rijk, maar het daalt veel sneller. In de tijd tussen 1910 en 1919 komt het onder het Rijksgemiddelde te liggen, daarna gaat de daling langzamer, zoals uit onderstaande tabel blijkt:

Tabel 57.

Aantal geboorten per 1000 inwoners:		
Jaren	Gouda	Rijk
1880—1889	41.84	34.68
1890—1899	38.02	32.73
1900—1909	31.72	31.03
1910—1919	25.21	26.79
1920—1929	23.27	25.00
1930—1936	19.67	21.30

De beide Sterfteatlassen [2]) leveren prachtig materiaal voor de gehele periode van 1841 tot 1874. De kaarten geven een duidelijk overzicht van de toestand op demographisch gebied, die zo sterk verschilt van de tegenwoordige. Het naar verhouding lage sterftecijfer op de zandgronden in het Oosten van ons land steekt scherp

[1]) Sterfteatlas van Nederland over de periode 1841—1860. Amsterdam 1866. Sterfteatlas van Nederland over 1860—1874. Amsterdam 1879.

[2]) Ook de gegevens voor de curve, die het verloop van het sterftecijfer aangeeft, zijn gedeeltelijk aan de Gemeenteverslagen en gedeeltelijk aan de Statistiek van de Loop der Bevolking ontleend. Voor de jaren 1841 en 1874 kunnen we bovendien gebruik maken van de overzichtelijke gegevens van de Sterfteatlassen.

af bij het zeer hoge, dat we vinden voor enkele andere gebieden van Nederland, in het bijzonder in Zeeland, in het laagveengebied van Noord- en Zuidholland en Westelijk Utrecht. De tabellen, die de cijfers der provincie en van de districten en steden in de verschillende provincies vermelden, kunnen ons een meer gedetailleerd beeld geven.

Juist omdat deze gegevens de periode betreffen, voordat de moderne industrie in een groot deel van ons land haar intrede deed, kunnen ze als vergelijkingsmateriaal van zeer grote betekenis zijn.

Voor de periode 1841—1860 vermeldt de Sterfteatlas voor Gouda een gemiddelde sterfte van 42 ‰! In verschillende jaren overtrof de sterfte de geboorte. Hierboven is reeds aangetoond, dat de bevolking van Gouda een absolute achteruitgang vertoont tussen de volkstellingen van 1840 en 1849. Dit werd mede veroorzaakt door de hoge sterfte, waarbij men tevens rekening moet houden met de slechte economische toestand in die periode, waardoor het vertrek veelal de vestiging overtrof.

In onderstaande tabel zijn enige vergelijkingscijfers opgenomen, die het zeer hoge sterftecijfer van Gouda nog duidelijker toelichten.

Tabel 58.

Sterftecijfers in de periode 1841—1860 per 1000 van de gemiddelde bevolking:	
Gouda	42
Dordrecht	35
Schiedam	34
Delft	32
Leiden	31
Zuidholland	31
Rijk	26

De steden in Zuidholland hebben over het algemeen iets hoger sterftecijfer dan de provincie in haar geheel. Gouda steekt echter weer zeer ver boven de andere steden uit. Nog sterker valt dit hoge sterftecijfer op, als men bedenkt, dat de provincie Zuidholland met Zeeland het hoogste provinciale sterftecijfer had. De gehele omgeving van Gouda vertoonde trouwens een zeer ongunstig beeld. Slechts enkele streken in ons land, n.l. in Noord- en Zuidholland

en Zeeland hebben hogere of even hoge cijfers als de omstreken van Woerden en Gouda.

Voor een verklaring van het zeer hoge sterftecijfer kunnen we op verschillende oorzaken wijzen. In de eerste plaats ongezonde woning. De Goudse arts Büchner vermeldt, dat door de slechte bemaling de waterstand vaak veel te hoog was [1]). Hierdoor stond dikwijls 5 à 6 duim water in de woningen in het lager gedeelte van de stad, waar de armere bevolking woonde.

Een zeer belangrijke factor was het slechte drinkwater. Hetzelfde water, waarin alle afval werd geworpen en alle riolen zich ontlastten, moest tevens als drinkwater worden gebruikt, vaak in absoluut ongereinigde toestand. In 1867, toen de cholera in omliggende plaatsen slachtoffers maakte, begreep de gemeenteraad, dat maatregelen genomen moesten worden. Elke dag werd toen een waterschuit bij het invallen van de vloed met vers IJselwater gevuld en dit water werd, nadat het bezonken was, op wagens en schuiten de stad in gevoerd en gratis aan de ingezetenen verstrekt [2]). Het aantal ziekte- en sterfgevallen was vrij laag in vergelijking met de omliggende plaatsen. Tijdens de choleraepidemie van 1873 werd hetzelfde systeem toegepast. Desondanks werden 92 personen aangetast, waarvan 68 stierven. Blijvende verbetering zou pas kunnen komen door de aanleg van een waterleiding. Nadat meer dan 10 jaren over concessies en gemeente-exploitatie gestreden was en ettelijke plannen waren opgemaakt en onderzoeken naar de kwaliteit van IJsel- en Lekwater ingesteld, werd tenslotte in 1883 de Goudse waterleiding in gebruik genomen.

Een rol van grote betekenis speelde de voeding. Volgens Büchner [3]) leed een groot gedeelte van de Goudse arbeidersbevolking regelmatig aan ondervoeding.

Pas na 1890 begint het sterftecijfer langzaam maar regelmatig te dalen.

Om een globaal beeld van de welvaartstoestand van de Goudse bevolking te krijgen kunnen we de Sterfteatlas over de periode 1841—1860 gebruiken. Hierin worden n.l. vermeld: 1e het aantal kiezers voor de gemeenteraad in 1860 bij een census van Fl. 16.—

---

[1]) Büchner. l.c. Pag. 6.
[2]) Gemeenteverslag 1867.
[3]) Büchner. l.c. Pag. 48.

en 2e het bedrag, dat door de hele bevolking der verschillende steden en districten in de hoofdsom der directe belasting over het jaar 1859—1860 werd betaald. Aan het eerste van deze beide gegevens hebben we weinig. De census was zó hoog, dat men zeker niet tot de behoeftigen behoefde te behoren om niet als kiezer in aanmerking te komen. Zo telde Gouda b.v. verhoudingsgewijs meer kiezers dan Den Haag.

Het totaal bedrag, betaald in de hoofdsom der directe belasting, geeft wat meer inzicht in de algemene welvaartstoestand. In de onderstaande tabel is dit bedrag per hoofd van de bevolking voor de steden boven 10.000 inwoners in Zuidholland en voor de provincie uitgerekend:

Gouda	Fl. 1,83
Leiden	Fl. 2,43
Delft	Fl. 2,73
Schiedam	Fl. 2,82
Dordrecht	Fl. 3,37
Rotterdam	Fl. 4,09
Den Haag	Fl. 5,24
Zuidholland	Fl. 2,70

Gouda staat dus in dit opzicht niet alleen vrij ver beneden het bedrag van de andere steden, maar bovendien beneden het algemeen gemiddelde van de provincie.

In de periode 1860—1874, die de tweede Sterfteatlas omvat, is het sterftecijfer van Gouda vrij belangrijk gedaald, maar ligt toch nog ver boven dat van de andere steden en van de Provincie en Rijk, zoals uit onderstaande tabel blijkt:

Gouda	38.52	Leiden	30.12
Dordrecht	32.55	Zuidholland	30.66
Delft	32.15	Rijk	25.38
Schiedam	31.57		

Ten opzichte van provincie en Rijk is Gouda dus in een gunstiger positie gekomen, maar nog steeds heeft het een veel hoger sterftecijfer dan de andere steden en wordt het slechts door enkele plattelandsgemeenten hierin overtroffen. Voor deze periode had trouwens Zuidholland de ongunstigste sterftecijfers van alle provincies.

Uit de grafiek van de sterfte (grafiek 8) blijkt, dat kort na de

hier behandelde periode een regelmatige en snelle daling inzet. Deze daling geschiedde in een zo snel tempo, dat in de periode tussen 1920 en 1929 de belangrijke achterstand bij het Rijk nagenoeg was ingehaald en het Sterftecijfer van Gouda vrijwel tot op het Rijksgemiddelde was gedaald. Tussen 1930 en 1936 is het Sterfetecijfer beneden het Rijksgemiddelde gedaald, zoals uit onderstaande tabel blijkt:

Tabel 59.

Periode	Gouda	Rijk
1880—'89	32.91	21.27
1890—'99	24.17	18.67
1900—'09	17.54	15.69
1910—'19	13.86	13.40
1920—'29	10.48	10.44
1930—'36	8.66	8.90

Beschouwen we nu nog het geboorteoverschot.

In de onderstaande tabel is het gemiddelde geboorteoverschot over 10-jaarlijkse perioden opgenomen:

1851—'59	3.16 ‰	1900—'09	14.39 ‰
1860—'69	4,61 ‰	1910—'19	11.35 ‰
1870—'79	6.65 ‰	1920—'29	12.79 ‰
1880—'89	8.32 ‰	1930—'36	11.28 ‰
1890—'99	13.85 ‰		

In de periode tussen 1840 en 1851, waarvan geen cijfers van geboorte en sterfte per jaar bekend zijn, zal meermalen van een geboorteoverschot geen sprake geweest zijn. Ook in de volgende 10-jaarlijkse perioden, tot 1879, blijft het geboorteoverschot klein, vooral door het hoge sterftecijfer. In 1873 overtreft de sterfte voor het laatst de geboorte.

Het geboorteoverschot vertoont een regelmatige groei. Weliswaar daalt het geboortecijfer, vooral na ± 1890 snel, maar daartegenover staat een sterkere daling van de sterfte en deze daling is vroeger begonnen. In de periode 1900—1909 bereikt het geboorteoverschot zijn grootste hoogte, daarna treedt een snelle daling in, die hier wel gedeeltelijk is toe te schrijven aan de invloed van de oorlog (daling van het aantal geboorten en stijging van de sterfte vooral in de laatste oorlogsjaren en de griepepidemie), maar daarnaast zijn oorzaak

vindt in het feit, dat het sterftecijfer nog slechts in geringe mate kan dalen, terwijl de geboorte nog in snel tempo afneemt. Het overschot stijgt daardoor wel weer in de periode 1920—'29, maar bereikt niet meer het oude peil. De tijd tussen 1930 en 1936 laat een nieuwe zeer sterke teruggang zien, ondanks de daling van het sterftecijfer met bijna 2 ‰. De geboorte daalde immers met 3,6 ‰.

Als de tweede factor, die de bevolkingsloop bepaalt, hebben we hierboven reeds het vestigingsoverschot genoemd. De sterkste invloed, die op vestiging en vertrek wordt uitgeoefend, zal in het algemeen wel van economische aard zijn. Daarnaast moeten echter andere invloeden niet uit het oog verloren worden. Men denke b.v. aan hygiënische en sociale factoren. Juist door de ontwikkeling van het verkeer zullen overwegingen van andere dan economische aard, een grotere rol gaan spelen. Vooral vele beter-gesitueerden zullen als woonstad vaak een andere plaats verkiezen, temeer daar de verbindingen met Gouda, dank zij de centrale ligging, goed zijn, zodat men toch zijn werkkring in Gouda zal kunnen blijven behouden.

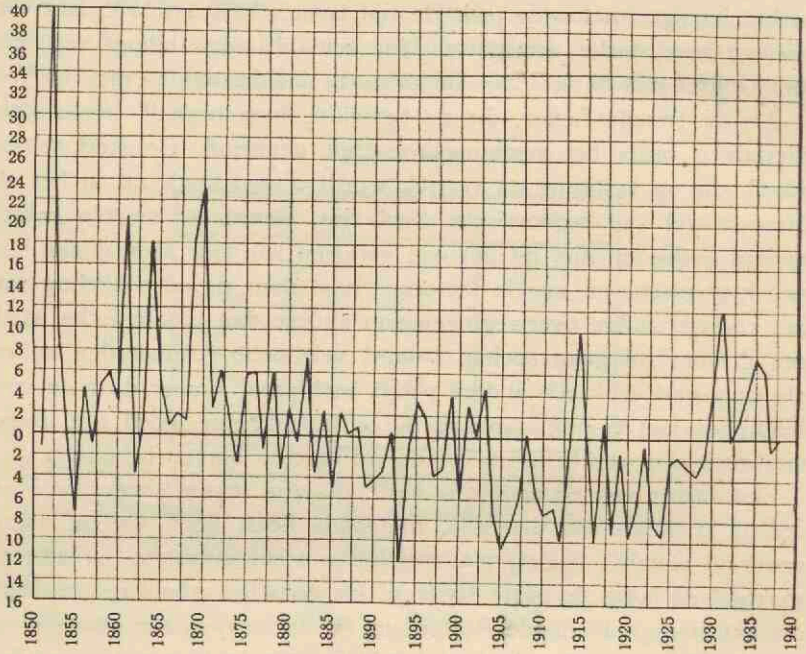
Een factor van economische aard, die zijn invloed regelmatig en vooral in tijden van depressie in Gouda heeft doen voelen, vloeit voort uit Gouda's ligging ten opzichte van het industrie- en scheepvaartgebied langs de grote rivieren. De gunstige arbeidsgelegenheid, die het sterk opkomende Rotterdam en de omringende plaatsen op de arbeiders en ook op de handeldrijvende middenstand van het dichtbij gelegen Gouda uitoefende, is zonder twijfel vooral in de tweede helft van de 19e eeuw van grote betekenis geweest.

Natuurlijk is voor iedere schommeling in de curve van het vestigingsoverschot niet een duidelijk te omschrijven oorzaak aan te geven. Gelijk uit onderstaande beschouwing, die een verklaring tracht te geven van de voornaamste migratiebewegingen sinds 1851, blijkt, spelen de economische factoren de voornaamste rol in vestiging en vertrek te Gouda. (Zie grafiek 9).

De periode 1861—1883 vertoont over het algemeen een vrij belangrijk vestigingsoverschot [1]). Dit zal waarschijnlijk samenhangen met de oprichting van enkele grote industriebedrijven, zoals de Machinale Garenspinnerij en de Kaarsenfabriek. De hoge „top" in 1861,

[1]) In 1852 valt de hoge top op. Het Gemeenteverslag vermeldt hier een vestiging van 763 tegenover een vertrek van slechts 204. Daar dit vertrekcijfer ver beneden de cijfers van de voorgaande en volgende jaren is gelegen, ligt het vermoeden voor de hand, dat we hier met een foutieve opgave in het verslag te maken hebben.

Grafiek 9.
Vestigings- en Vertrekoverschot per 100
van de bevolking van Gouda 1851—1938.



Boven de 0-lijn = Vestigingsoverschot } per 100 inw.
Beneden de 0-lijn = Vertrekoverschot }

gevolgd door een diep „dal" in 1862 is misschien te verklaren uit de bouw van de fabriek van de Machinale Garenspinnerij. Wellicht heeft zich een vrij belangrijk aantal bouwvakarbeiders tijdelijk in Gouda gevestigd om het volgend jaar weer te vertrekken na beëindiging van het werk. Ook zullen er zich arbeiders van buiten de stad in Gouda gevestigd hebben om de machines in de nieuwe fabriek te bedienen. De Goudse arbeider schijnt gedurende lange tijd ongeschiktheid en gebrek aan aanpassingsvermogen voor nieuwe arbeid vertoond te hebben. Büchner vermeldt in verband hiermede, het grote aantal vreemde werkkrachten in Gouda [1]).

De top van 1870 is te verklaren uit de samenvoeging van gedeelten van de Gemeenten Stein en Broek met Gouda, waardoor de Goudse bevolking met 412 personen toenam.

[1]) Büchner. l.c. Pag. 55.

Oud patriciërshuis op de Haven.

De buitenwijken zijn ruim gebouwd.
Burg. Martenssingel.

Tussen 1883 en 1894 overtreft het vertrek doorgaans de vestiging. Dit vertrekoverschot is waarschijnlijk te verklaren uit de slechte toestand in de aardewerkfabrieken, de garenspinnerijen en de sigarenindustrie. In 1890 werd de grootste sigarenfabriek verplaatst naar Rotterdam, waardoor vele sigarenmakers met hun gezinnen Gouda verlieten.

In de periode 1894—1903 is geen duidelijk overschot naar de ene of naar de andere richting te zien.

De industrieën, die reeds lange tijd in Gouda gevestigd waren, hadden zich in deze tijd aan de verminderde vraag gedeeltelijk aangepast en vertoonden geen sterke achteruitgang meer. De nieuw opgekomen takken van industrie vertoonden voorlopig geen belangrijke groei. Kleine achteruitgang in sommige bedrijven werd goedgemaakt door vooruitgang in andere. In het algemeen bevorderde de economische toestand dus noch vestiging noch vertrek.

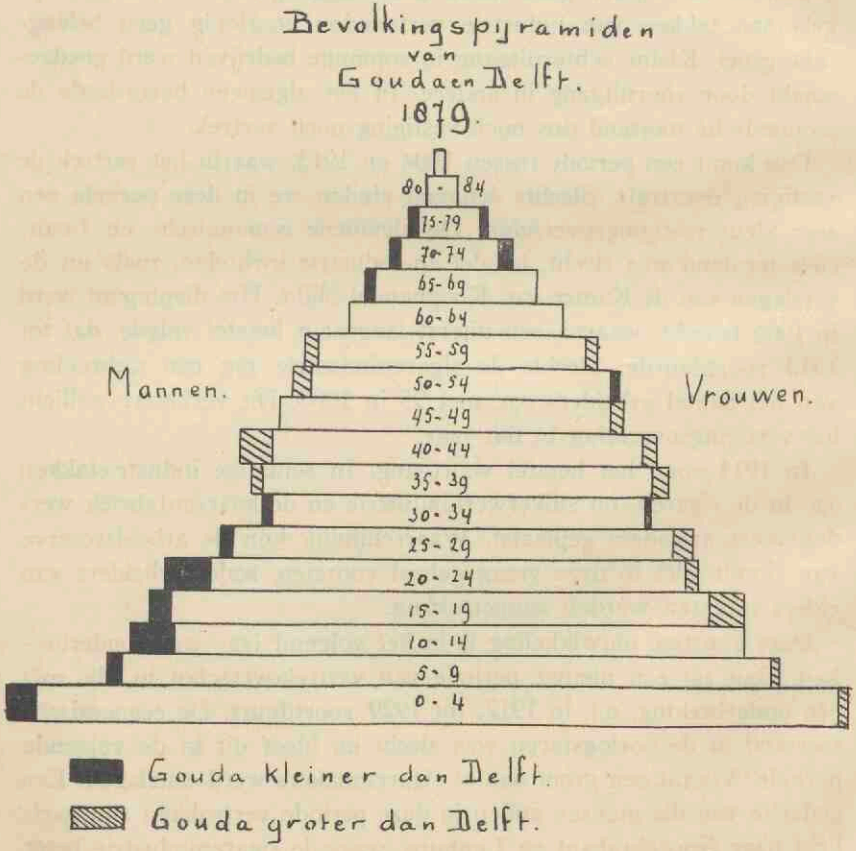
Dan komt een periode tussen 1904 en 1913, waarin het vertrek de vestiging overtreft. Slechts éénmaal vinden we in deze periode een zeer klein vestigingsoverschot. De algemene economische en financiële toestand was slecht, handel en industrie kwijnden, zoals uit de verslagen van de Kamer van Koophandel blijkt. Het dieptepunt werd in 1906 bereikt, waarna een uiterst langzaam herstel volgde, dat tot 1913 voortduurde. Slechts de sigarenindustrie zag een uitbreiding van het aantal arbeiders o.a. met 95 in 1908. Dit verklaart wellicht het vestigingsoverschot in dat jaar.

In 1914 vond het herstel voortgang. In sommige industrietakken o.a. in de sigaren- en suikerwerkindustrie en de kaarsenfabriek werden meer arbeiders geplaatst. Waarschijnlijk kon de arbeidsreserve van Gouda niet in deze vraag geheel voorzien, zodat arbeiders van elders moesten worden aangetrokken.

Deze gunstige ontwikkeling is in het volgend jaar weer onderbroken. Dan zet een nieuwe periode van vertrekoverschot in, die met één onderbreking, n.l. in 1917, tot 1929 voortduurt. De economische toestand in de oorlogsjaren was slecht en bleef dit in de volgende periode. Vooral een groot aantal sigarenmakers werd ontslagen. Een gedeelte van die mensen zullen in deze periode vertrokken zijn, wellicht naar Noordbrabant en Limburg, waar de sigarenindustrie beter in stand bleef. Ook de garen- en nettenindustrie en de wasserijen stonden er slecht voor.

In 1930 en 1931 vinden we dan plotseling een vrij groot vestigingsoverschot. Dit is te verklaren als een gevolg van de fusie van de Goudse kaarsenfabriek met de Schiedamse fabriek „Apollo", waardoor een aantal Schiedamse arbeiders naar Gouda verhuisden, in 1931 b.v. 50 gezinnen.

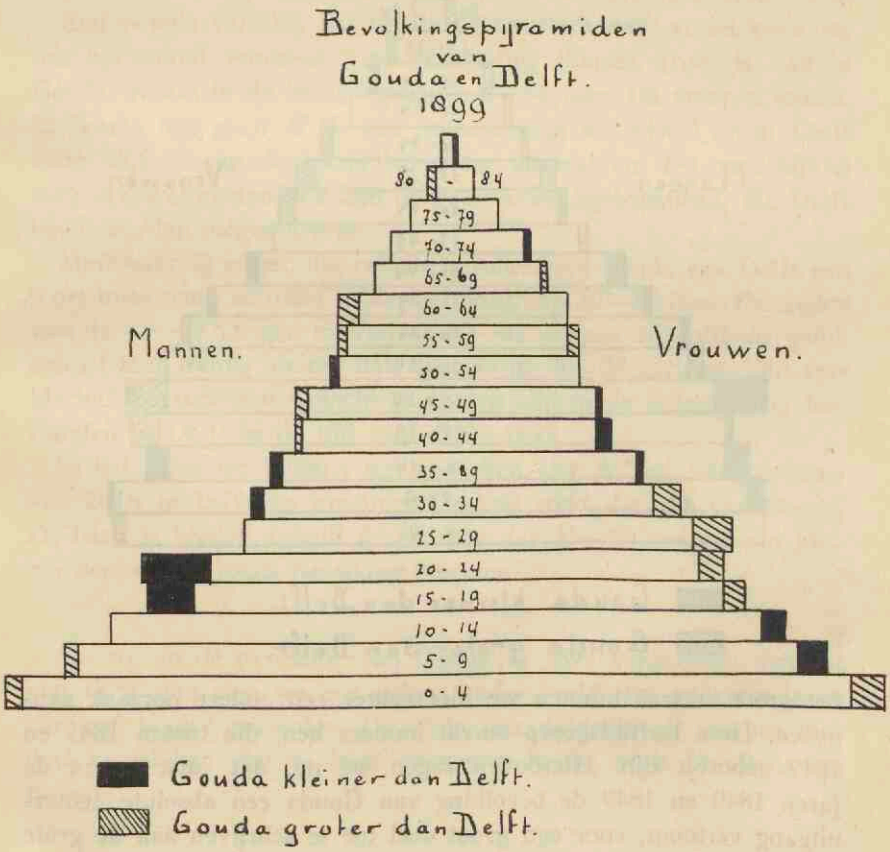
Om een juist inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de opbouw der Goudse bevolking, zijn de bevolkingspyramiden getekend voor een drietal jaren n.l. 1879, 1899 en 1930[1]). Om een vergelijking met een andere stad mogelijk te maken, zijn bovendien de cijfers voor Delft berekend. Delft is hier gekozen als een sterk



[1]) De gegevens hiervoor zijn ontleend aan de volkstellingen der overeenkomstige jaren.

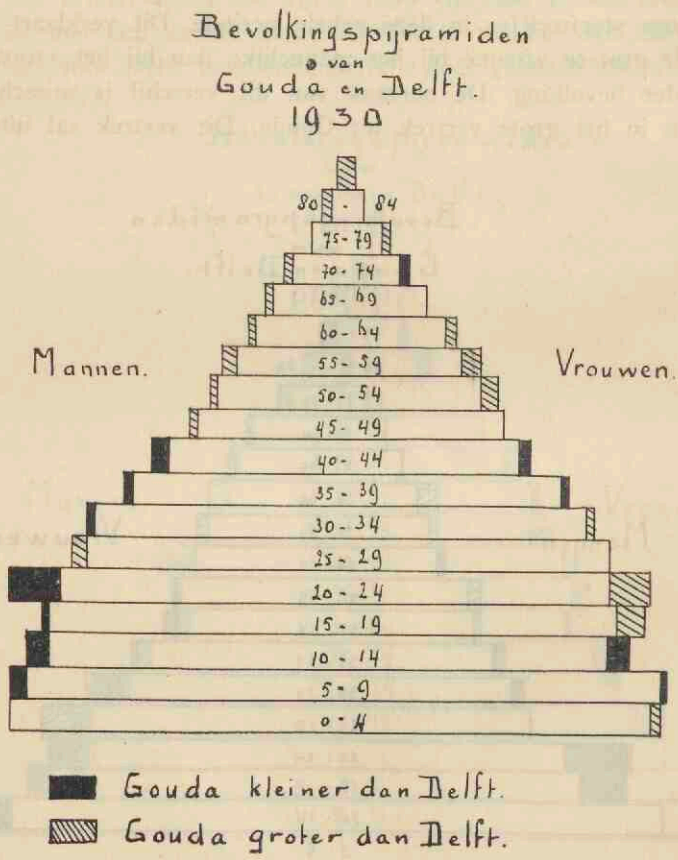
groeiende, zuivere industriestad, die in grootte en in mentaliteit der bevolking niet al te zeer verschilde van Gouda, maar toch aanmerkelijke verschillen in bevolkingsopbouw en economische ontwikkeling vertoonde.

Bij de pyramide van de Goudse bevolking in 1879 valt allereerst de vrij brede basis op en de snelle afname van de daarop volgende treden tot de leeftijdsgroep 30—40 jaar en wel speciaal de mannelijke groep. De snelle afname is gedeeltelijk te verklaren uit het hoge sterftecijfer in deze gehele periode. Dit verklaart echter niet de grotere afname bij het mannelijke dan bij het vrouwelijke deel der bevolking. De oorzaak van dit verschil is misschien te zoeken in het grote vertrek uit Gouda. Dit vertrek zal uiteraard



in het bijzonder mannen en wel in het minst gebondene en actiefste deel van hun leven, tussen ± 15 en 35 jaar, omvatten. Een hoog vertrekcijfer zou dus deze vorming kunnen verklaren.

Het hoge vertrekcijfer verklaart gedeeltelijk ook de zeer duidelijke insnoering in de pyramide bij de leeftijdsgroep van 30—34 jaar, waar we nu zowel bij de mannelijke als bij de vrouwelijke groep een duidelijk inspringen zien t.o.v. de volgende groepen. Naast



het grote vertrek kunnen we hier echter een andere oorzaak aangeven. Deze leeftijdsgroep omvat immers hen, die tussen 1845 en 1849 geboren zijn. Hierboven zagen we nu, dat juist tussen de jaren 1840 en 1849 de bevolking van Gouda een absolute achteruitgang vertoont, voor een groot deel toe te schrijven aan de grote

sterfte, die speciaal onder de kinderen geheerst zal hebben. Bovendien was toen ook het vertrek groot en wel in het bijzonder onder die leeftijdsgroepen, die het geboortecijfer bepaalden. Zo uiten zich de toestanden van de periode 1840—'49 ruim 30 jaar later in de opbouw der Goudse bevolking.

Enkele verschillen komen nog naar voren bij een vergelijking met de bevolkingsopbouw van Delft. Allereerst valt op, dat de onderste treden van de Delftse pyramide breder zijn dan die van de Goudse, althans wat de mannelijke groep betreft. De mannen van de leeftijdsgroepen 0—34 jaar nemen in Gouda 29.6 % van het totaal in, in Delft 32.2 %. Beperken we het tot de meest productieve leeftijdsgroepen n.l. tusschen 15 en 35 jaar, dan vinden we voor Gouda 14 %, voor Delft 15.3 %, een aanmerkelijk verschil dus.

Een tweede verschil, dat uit de figuur sterk naar voren komt, is, dat het aantal vrouwen naar verhouding minder groot is dan in Gouda, vooral in de leeftijdsgroepen 0—34 jaar. De mannen namen in Gouda nog geen 47 % van de bevolking in, terwijl ze in Delft ruim 48,5 % van de totale bevolking uitmaakten. Dit verschijnsel mag m.i. wel grotendeels aan de grotere werkgelegenheid, die Delft bood, worden toegeschreven.

Merkwaardig is het, dat ook de bevolkingspyramide van Delft een soort insnoering vertoont in de leeftijdsgroep 30—34 jaar. De treden van de 35—39 jarigen en van de 40—44 jarigen zijn althans gelijk aan of zeer weinig kleiner dan die van de 30—34 jarigen. Een verklaring hiervoor zou wellicht te vinden zijn in de economische toestanden te Delft in de tijd van 1840—1849.

In het algemeen kunnen we opmerken, dat de bevolkingsopbouw van Delft in 1879 een krachtiger indruk wekt dan die van Gouda. De basis is breder, terwijl de groepen der 35—60 jarigen een kleiner deel van de totale bevolking innemen.

Als we nu de pyramide van Gouda in 1899 vergelijken met die van 1879, dan zien we een geheel ander beeld. De onderste lagen zijn veel breder geworden. Dit blijkt ook duidelijk als we het aandeel vergelijken, dat de leeftijdsgroepen in de totale bevolking innemen:

Tabel 60.

Mannelijk			Vrouwelijk	
1879	1899		1879	1899
6.4	6.9	0 — 4 jaar	6.4	6.9
5.0	6.0	5— 9 jaar	5.4	5.6
4.2	5.3	10—14 jaar	4.8	5.0

Het aandeel der 0—14 jarigen is dus veel groter geworden, wat vooral aan de belangrijke daling van de kindersterfte is toe te schrijven. Opvallend is het verschijnsel, dat de mannelijke groepen zoveel sterker zijn toegenomen dan de vrouwelijke. De onderste treden zijn nu zelfs breder dan die van Delft.

Daarentegen is het aandeel, dat de mannelijke leeftijdsgroepen van 15—24 jaar innemen in Delft weer belangrijk groter dan in Gouda. Ten dele is dit te verklaren uit de aanwezigheid van de leerlingen van de Polytechnische School (na 1905 Technische Hogeschool). Daarnaast zal ook de economische toestand zijn invloed hebben doen gelden, daar Delft in deze periode sterker vestigingsaantrekkend was dan Gouda.

Laten we tenslotte de bevolkingspyramide van 1930 beschouwen. In overeenstemming met de sterke daling, die het geboortecijfer heeft ondervonden, zijn de onderste treden van de pyramide veel smaller. Tot de leeftijdsgroep 0—14 jaar behoorde slechts 29.2 % der bevolking, terwijl dit percentage in 1899 nog 35.7 % bedroeg. De middengroep tussen 15 en 44 jaar omvatte daarentegen 47.5 % tegenover 41.5 % in 1899. In zekere zin zijn we dus teruggekeerd tot de verdeling van 1879: een grote middengroep bij een vrij smalle basis. De oorzaak is echter geheel verschillend: In 1879 grote sterfte, vooral onder de kinderen, gepaard gaande met een hoog geboortecijfer, in 1930 een laag geboortecijfer met geringe kindersterfte. Ongetwijfeld is het een voordeel, dat de meest productieve groep, die tussen 15 en 44 jaar zo groot is, maar in de toekomst is een steeds verminderende bezetting hiervan te verwachten.

In het algemeen kunnen we opmerken, dat de verschillen in be-

volkingsopbouw tussen Gouda en Delft, die in 1879 vrij groot waren, geleidelijk verminderd zijn. De bevolkingspyramiden gaan meer eenzelfde beeld vertonen. Een uitzondering moet gemaakt worden voor de leeftijdsgroep 20—24 jaar, waarvan het mannelijk deel in Delft, het vrouwelijk in Gouda aanmerkelijk groter is. Dit verschijnsel moet zeker grotendeels aan de aanwezigheid van de Technische Hogeschool worden toegewezen. Dat het niet hoofdzakelijk economische oorzaken betreft, blijkt wel uit het feit, dat de onmiddellijke voorgaande en volgende leeftijdsgroepen dit verschil vrijwel of in het geheel niet vertonen. Indien Delft betere werkgelegenheid bood, dan zou dit toch ook bij de 15—19 jarigen en 25—29 jarigen te bemerken zijn.

HOOFDSTUK VIIa.

STADSUITBREIDING.

Op kaart 3 is de oppervlakte van Gouda op vijf verschillende tijdstippen opgenomen en wel in ± 1560, volgens de kaart van Jacob van Deventer, in ± 1870, volgens de gemeenteatlas van Kuyper, in ± 1900, in 1917 en in 1938.

De oppervlakte, die de stad in 1560 innam, betekende al een aanmerkelijke vergroting vergeleken bij de oudere, die men zich als volgt begrensd moet voorstellen: Spieringstraat, dan vóór de kerk langs Kanonsteeg, Hoge Gouwe, Nonnenwater, Raam en IJsel. Reeds betrekkelijk vroeg heeft men echter een veel grotere oppervlakte ommuurd, n.l. het gehele gebied, dat nog door de stadsgrachten wordt ingesloten. Het onbebouwde gedeelte is in de periode tot 1560 langzamerhand grotendeels volgebouwd. Slechts langs de wallen bleven terreinen open, wellicht tuinen, die bij de talrijke kloosters behoorden, of touwbanen.

De kaart van ± 1560 toont, dat bovendien reeds buiten de stadswallen bebouwde terreinen aanwezig waren. Het merkwaardige is, dat de kaart van Blaeu, die uit het midden van de 17e eeuw dateert [1]), een veel geringere bebouwde oppervlakte buiten de stadswallen laat zien. Vooral langs de Fluwelen Singel, de tegenwoordige Wachtelstraat en in het Zuidwestelijk deel van de stad zijn grote delen onbebouwd getekend. Het bebouwde deel van 1560 gaat zelfs op verschillende punten over de in 1870 bereikte grens heen.

Als we aannemen, dat de kaarten van Van Deventer en Blaeu beide juist zijn, zou dit dus op een achteruitgang van de oppervlakte van de stad moeten wijzen. De bevolking is in de periode van 1514 tot 1631, zoals we reeds zagen, toegenomen, zij het dan ook betrekkelijk langzaam. Daar echter in deze periode de bierindustrie sterk in betekenis achteruitging en de pottenbakkerij in kwijnende

---

[1]) Op kaart 3 niet opgenomen.

toestand verkeerde, zou men kunnen veronderstellen, dat deze industriebedrijven, die met het oog op brandgevaar gedeeltelijk buiten de stad gevestigd waren, verdwenen zijn. Misschien moet ook aan vernieling of afbraak van gebouwen en huizen, die buiten de stadswallen lagen, gedurende het eerste gedeelte van de Tachtigjarige oorlog gedacht worden.

Het heeft daarna tot na 1850 geduurd, voordat de stad werkelijk buiten de omgrenzing van de wallen groeide.

Ook in de bloeitijd van de pijpmakerij, in de eerste helft van de 18e eeuw, was de oppervlakte van Gouda niet groter dan in 1650, ondanks het feit, dat de bevolking veel groter was geworden en in de stad geen ruimte meer vrij was. In 1720 telde de stad reeds bijna 20.000 inwoners en dit aantal groeide zeker tot 1750 nog aan. Hoe dicht de arbeidersbevolking toen op elkaar gedrongen was, kan men slechts beoordelen als men de slopje en steegjes heeft gezien. Toen woonden ruim 20.000 mensen op een oppervlakte, die nu misschien door de helft van dit aantal wordt bewoond!

Dat in de tweede helft van de 18e eeuw en in de eerste helft van de 19e eeuw geen uitbreiding van de stad meer plaats vond, behoeft geen verwondering te wekken, als men de grootte van de bevolking beschouwt. Deze is in 1795 tot 11.715 gedaald, om daarna langzaam te stijgen tot 14.481 in 1840, waarna weer een daling inzet tot 13.788 in 1849. Van ontruiming en sanering van oude arbeiderswijken en bouw van nieuwe was bij de toenmalige economische toestand en de opvattingen van die tijd geen sprake.

Pas tussen 1850 en ± 1870 komt de uitbreiding buiten de stadswallen.

De kaart in de gemeenteatlas van Kuyper van omstreeks 1870 toont aan dat de singels aan de buitenzijde der stadsgrachten gedeeltelijk bebouwd zijn, terwijl langs de landwegen, die vanuit de vroegere poorten der stad naar buiten liepen een lintbebouwing opkwam, zoals langs de Wachtelstraat en de Spoorstraat en vooral langs de Karnemelksloot en de tegenwoordige Eerste Kade. Van deze periode dateert de opkomst van enkele industrietakken. Dit zien we duidelijk in het ontstaan van Gouda's industriewijk langs de Turfsingel. Langs de andere Singels en de Karnemelksloot worden ook enkele industriebedrijven gevestigd, vooral wasserijen.

Een gesloten woonwijk is dan nog niet aanwezig buiten de wallen.

In de jaren tussen 1870 en 1900 breidt Gouda's industriewijk zich uit, vooral bij de tegenwoordige Kaarsenfabriek en tussen Kromme en Nieuwe Gouwe. We treffen in 1900 ook al enige woonwijken buiten de oude stad aan. In de Korte Akkeren, dit is de wijk ten Zuiwesten van de Turfsingel, en ten Noorden van de Karnemelksloot zijn arbeidersbuurten ontstaan. Vooral de laatstgenoemde buurt, waar een drietal straten waren aangelegd, de Boomgaardstraat, Derde en Vierde Kade, toont ons de 19e eeuwse bouwwijze in zijn allerslechtste vorm. Gelukkig is men bezig de toestand hier te verbeteren. Achter de Blekerskade ontstond in deze periode de Boelekade, waar naast verschillende industriebedrijven arbeiderswoningen gebouwd werden. Ten Noorden van de spoorlijn kwam het eerste stuk van de Ridder van Catsweg, terwijl men kort na 1880 ook de Crabethstraat bouwde, de eerste straat met middenstandswoningen buiten de oude stad. Opvallend is het systeemloze van de stadsuitbreiding in deze jaren.

Onregelmatig bleef ook de bebouwing in de volgende tijd tussen het begin van de twintigste eeuw en het einde van de Wereldoorlog. De arbeiderswijk in de Korte Akkeren werd belangrijk uitgebreid, maar tussen de bebouwde delen bleven nog grote onbebouwde stukken open. Achter de Kattensingel werd het van Bergen IJzendoornpark aangelegd, waardoor Gouda's parkoppervlakte, tot nu toe tot het kleine stukje ten Oosten van de Crabethstraat beperkt, aanmerkelijk uitgebreid werd. Een merkwaardig buurtje werd verder naar buiten langs de Nieuwe Gouwe gebouwd, een vooruitgeschoven, maar vergeten post, die vrijwel geïsoleerd tussen de velden ligt.

Even grillig was de bouwwijze in de buurt ten Noorden van de spoorlijn, waar, zoals we reeds in de inleiding zagen, een drietal zijstraten zich naar het Noorden uitstrekten, zonder enige onderlinge verbinding. Ook tussen de spoorlijn en de Graaf Florisweg zijn enkele lelijke straatjes met arbeiderswoningen verrezen.

Een aanzienlijke uitbreiding heeft in deze periode plaatsgevonden in de buurt ten Noorden van de Karnemelksloot. Het gedeelte tussen de spoorlijn, de Brede Vaart en de Karnemelksloot werd vrijwel geheel met arbeiderswoningen volgebouwd.

Ook het gedeelte ten Oosten van de Fluwelen Singel, waar tot

nu toe vrijwel geen uitbreiding had plaats gevonden, begon zich op bescheiden schaal te ontwikkelen. De IJssellaan werd bebouwd met arbeiderswoningen tot aan de Burgemeester Martenssingel. Op de Krugerlaan werden een aantal grote middenstandswoningen gebouwd.

Na de Wereldoorlog volgt een grote uitbreiding. Aan alle kanten van de stad, behalve achter de Kattensingel wordt op aanzienlijke schaal gebouwd. De uitgifte van bouwterrein was sinds de instelling van het gemeentelijk grondbedrijf in 1916 meer systematisch geschied. Men onderscheidde een vijftal complexen bouwgrond n.l. 1e complex: Kort Haarlem, Oostelijk van de Fluwelen Singel, 2e complex: „De Korte Akkeren", tussen Turfsingel, de IJsel, het nieuwe verbindingskanaal en de Kromme Gouwe, 3e complex: Eerste en Tweede Kade, tussen de spoorweg Gouda—Utrecht, Boomgaardstraat, Karnemelksloot en de spoorweg tussen Gouda en Schoonhoven, 4e complex: „Burgvliet I", tussen de spoorweg Gouda-Utrecht, Brede Vaart, Karnemelksloot en Adriaan Gerridsz. de Vrijestaat en „Burgvliet II", ten Noorden van de spoorlijn Gouda-Utrecht, tussen de Brede Vaart aan de ene zijde en de R.K. Begraafplaats en de Bodegraafse straatweg aan de andere kant.

Vooral in het eerste complex, Kort Haarlem, heeft, zoals de kaart aangeeft, een grote uitbreiding plaatsgevonden. Hier is een uitstekend aangelegde, ruime middenstandswijk ontstaan met een mooi plantsoen langs de Burgemeester Martenssingel, moderne scholen en woningen. Een gedeelte van deze wijk wordt ingenomen door een kleine, moderne arbeidersbuurt. Ook bouwverenigingen hebben hier en in andere buitenwijken huizenblokken gebouwd. Deze Oostelijke wijk is de middenstandswoonwijk geworden.

Het tweede complex, „De Korte Akkeren", is gedeeltelijk nog in aanleg. De terreinen, die nog onbebouwd tussen de andere straten lagen, zijn het eerst aan de beurt gekomen, terwijl men nu bezig is met de verdere uitbreiding tot het nieuwe verbindingskanaal. Scherp is de tegenstelling tussen de lelijke straten van de vorige perioden en de ruime straten met moderne arbeiderswoningen in het nieuwe gedeelte. Deze buurt is geheel een arbeiderswijk.

Achter de Kattensingel heeft geen verdere uitbreiding plaatsgevonden. Slechts enkele herenhuisjes zijn nog langs de Nieuwe

Gouwe gebouwd. Grotere uitbreiding vinden we ten Noorden van de spoorweg.. Langs de Graaf Florisweg zijn verschillende grotere huizen gebouwd, terwijl verder aan de ene zijde de grote Ambachtsschool, aan de andere zijde het R.K. St. Josefpaviljoen gebouwd zijn. Het gedeelte ten Oosten hiervan, het complex „Burgvliet II", is gedeeltelijk nog in aanbouw en omvat mooie moderne arbeiders- en middenstandswoningen.

In de beide complexen: Eerste en Tweede Kade en Burgvliet I, die we hier zullen samenvatten, zijn ook grote verandering gekomen. In de opengebleven stukken zijn nieuwe straten, alweer met arbeiderswoningen, aangelegd, waardoor ook hier vlak naast elkaar scherpe tegenstellingen ontstonden tussen de zeer slechte oudere straten en de mooie moderne buurt. Maar bovendien is men sinds kort begonnen met het afbreken van de allerslechtste gedeelten, die vervangen zullen worden door straten en woningen van het moderne type.

BIBLIOGRAPHIE.

A. J. van der Aa: Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden. Deel IV. Gorinchem 1843.

A. J. van der Aa: Beschrijving van den Krimpenrewaard en de Lopikerwaard Schoonhoven 1847.

J. J. van der Aa: Ons vaderland en zijn bewoners. Amsterdam 1857.

F. J. B. d'Alphonse: Aperçu sur la Hollande Présenté à S. E. le Ministre de l'Intérieur, comte de l'Empire (1813). Uitgeg. Centr. Bur. v. d. Stat. 's-Gravenhage 1900.

E. Baasch: Holländische Wirtschaftsgeschichte. In „Handbuch der Wirtschaftsgeschichte", herausgegeben von Prof. Dr. Georg Brodnitz. Jena 1927.

W. A. Bachiene: Vaderlandsche Geographie of Nieuwe Tegenwoordige Staat en Hedendaagsche Historie der Nederlanden. Amsterdam 1791.

A. A. Beekman: Waterwegen in Oud-Holland. T.A.G. 1897. Pag. 365.

Het *Bedrijf* van de Zelfkazers in Utrecht en Zuidholland. Uitgeg. door het Kaascontrolestation te Utrecht voor volvette kaas (C. Schiere) Utrecht 1938.

H. Blink: Tegenwoordige Staat van Nederland. Amsterdam 1897.

H. Blink: Geschiedenis van den Boerenstand en den Landbouw in Nederland. Groningen 1904.

H. Blink: De ontwikkeling der zeehavens en der scheepvaart van Nederland in den loop der tijden. T.E.G. 1913. Pag. 145.

H. Blink: De Nederlandsche Statistiek. Vragen van den Dag 1912. Pag. 593.

A. J. L. Baron van den Bogaerde de Ter-Brugge: Essai sur l'importance du Commerce, de la Navigation et de l'Industrie dans les provinces formant le Royaume des Pays-Bas depuis le temps le plus reculé jusqu'au 1830. La Haye et Bruxelles 1844.

J. de Bosch Kemper: Geschiedkundig onderzoek naar de armoede in ons Vaderland. Haarlem 1860.

W. L. D. van den Brink: Bijdrage tot de kennis van de economische toestand van Nederland in de jaren 1813—1816. Diss. Amsterdam 1916.

I. J. Brugmans: De arbeidende klasse in Nederland in de 19e eeuw. 2e druk. Den Haag 1929.

W. F. Büchner: Bijdrage tot de geneeskundige topographie en statistiek van Gouda. Gouda 1842.

D. Buddingh: Algemeene Statistiek voor Handel en Nijverheid. Haarlem 1846—1858.

J. J. de Cloet: Géographie historique, physique et statistique du royaume des Pays-Bas et de ses colonies. Bruxelles 1822.

Collectieve arbeidsovereenkomsten, tussen 15 September en 15 October 1935 ter kennis van het Bureau gekomen. Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek. afl. 10. 31 Oct. 1935. Pag. 1543.

J. Craandijk: Wandelingen door Nederland. Haarlem 1885.

V. R. IJ. Croesen: De geschiedenis van de ontwikkeling van de Nederlandsche zuivelbereiding in het laatst van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. Diss. Wageningen. 's-Gravenhage 1931.

J. A. Drieling: Bijdragen tot een vergelijkend overzicht van Nederlands zeevaart en handel. 's-Gravenhage en Amsterdam 1829.

J. C. A. Everwijn: Beschrijving van handel en nijverheid in Nederland. 's-Gravenhage 1912. 2 dln. en 1 deel atlas.

Fabrieken en Werkplaatsen, vallende onder de Veiligheidswet, samengesteld uit het Centraal Kaartenregister der Arbeidsinspectie in 1912. Uitgeg. Directie van den Arbeid. 's-Gravenhage 1912.
W. J. Fortuyn Droogleever: Geschiedenis der werkinrichting tot wering van de bedelarij. Gouda 1859.
W. J. Fortuyn Droogleever: Gedenkschrift van het 25-jarig bestaan der werkinrichting tot wering der bedelarij te Gouda. Gouda 1875.
Gedenkboek der Naamlooze Vennootschap Kaashandelmaatschappij „Gouda" te Gouda. Uitgegeven ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan harer zaken en het gouden jubileum van den Heer Jan Leendert van Eyk op 14 Februari 1920. Gouda 1920.
J. de Gelder: Aardrijkskundige beschrijving van het Koninkrijk Holland. Amsterdam 1809.
Gemeenteverslagen van Gouda: 1851—1871 en 1881—1936.
D. A. Goedewaagen: Iets over het ontstaan der pijpenindustrie in Gouda. Eerste verzameling bijdragen van de Oudheidkundige Kring „Die Goude". Pag. 48.
I. J. A. Gogel: Memoriën en Correspondentiën betrekkelijk den Staat van 's Rijksgeldmiddelen in den jare 1820. Amsterdam 1844. Met bijvoegsel bij: I. J. A. Gogel's Memoriën en Correspondentiën, bevattende de Algemeene Staten van den aangegven In-, Uit- en Doorvoer van de jaren 1802—1809 en 1814—1816.
Griffioen van Waerder: Mijne herinneringen aan Gouda. 's-Gravenhage 1821.
L. Guicciardini: Beschrijvinghe van alle de Nederlanden. Amsterdam 1612.
H. C. van Hall: Verhandeling inhoudende eene beschrijving van de hennepteelt in Nederland en eene aanwijzing van haar nut in den Landbouw en andere bedrijven. Groningen 1828.
Handelscijfers: Overzicht van den in-, uit- en doorvoer der Nederlandsche handelsartikelen in elk der jaren 1846 tot en met 1855, getrokken uit de Statistiek voor den Handel en de Scheepvaart. Uitgegeven door J. L. de Bruyn Kops. Amsterdam 1857.
Handelsstatistieken: 1926—1936.
Hedendaagsche Historie of Tegenwoordige Staat van alle volkeren. Deel XV. Amsterdam 1740.
W. van der Hoeven: Nederlandsche sigarenmakers- en tabakbewerkersbond. Zijn geschiedenis, werken en streven. Amsterdam 1937.
G. K. van Hogendorp: Bijdragen tot de huishouding van staat in het Koninkrijk der Nederlanden, verzameld ten dienste der Staten-Generaal. Deel IV. Zaltbommel 1854.
W. H. Hubrecht: Herstelling van de Mallegatsluis te Gouda in 1884. 's-Gravenhage 1886.
Jaarboekje, uitgegeven op last van Z. M. den Koning door R. Lobatto. 's-Gravenhage 1827—1849.
Jaarboekje, Staatkundig en Staathuishoudkundig. Amsterdam 1849—1855.
Jaarboekje van de Gemeente Gouda. Gouda 1844—1862.
Jaarstatistieken van den In-, Uit- en Doorvoer. 1875—1926.
Jaarverslag van de Coöperatieve Zuidhollandsche Eierveiling G. A. Gouda. 1938.
Jaarverslagen van de Nederlandsche Spoorwegen. 1921—1936.
Kaas, Onze Nederlandsche (Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw) 1906 No. 6.
N. G. van Kampen: Staat- en aardrijkskundige beschrijving van het Koninkrijk der Nederlanden. Haarlem 1816.
G. M. Kensler and B. L. Melvin: A Partial Sociological Study of Dryden, New-York, with special emphasis on its historical development. Cornell University Agricultural Experiment Station. Ithaca N. Y. 1929.
W. Kersseboom: Proeven van politique rekenkunde, vervat in drie verhandelingen. 1739—1748.

L. A. Kesper: De stad Gouda in haar oorsprong en ontwikkeling. Bull. van den Nederlandschen Oudheidkundigen Bond. 1910. Pag. 75.
J. W. A. Kessel: De ceramische industrie. Dagblad van Gouda. 1 Februari 1936.
M. H. Kluitman: Beknopte beschrijving der stad Gouda. Gouda 1841.
J. Kops: Magazijn van den Vaderlandschen Landbouw. 1807—1809.
S. H. van der Kraats: Eenige mededeelingen over Goudsche bruggen en hun benamingen. Eerste verzameling Bijdragen van de Oudheidkundige kring „Die Goude".
A. M. Kroon: Tegenwoordige Staat van Zuid-Holland. Amsterdam 1863.
J. Kuyper: Nederland's Toestand. Een overzicht van Nederland's hulpbronnen, met name ten opzichte van landbouw, handel en nijverheid. Eerste Jaargang. Rotterdam 1877.
Landbouw, De Nederlandsche, in het tijdvak 1813—1913. uitg. van de Directie van den Landbouw. 's-Gravenhage 1913.
Landbouwtelling 1930, Eenige Voorloopige uitkomsten der, Departement van Binnenlandsche Zaken en Landbouw (Directie van den Landbouw) 's-Gravenhage 1930.
De Landbouwcrisismaatregelen, hunne werking en uitvoering VI en XVI.
C. J. de Lange van Wijngaarden: Geschiedenis der Heeren en Beschrijving der stad van Der Goude. Deel I en II. Amsterdam en Den Haag 1813. Deel III, bewerkt en verzameld door J. N. Scheltema. Gouda 1879.
A. J. Lastdrager e.a.: Beschrijving der Nederlanden. (Zuid-Holland door D. Buddingh) Amsterdam 1841.
Mededeelingen en Verslagen van de Directie van den Landbouw.
R. Metelerkamp: De toestand van Nederland. Rotterdam 1804.
Mémoires en détail de la situation du commerce en Gouda. (Uit een schrijven van den onderprefect van het arrondissement Rotterdam aan den prefect van het departement Monden van de Maas. 14 Jan. 1812. Rijksarchief 's-Gravenhage. Ingekomen stukken. 2e divisie. (manuscript).
B. Nienhuys: Ceramiek. Technische en Aesthetische beschouwing. (Nederl. Ambachts- en Nijverheidskunst) 1921. Pag. 21.
L. van Nierop: De bevolkingsbeweging der Nederlandsche stad. Diss. Amsterdam 1905.
L. van Nierop: Uit de bakermat der Nederlandsche Handelsstatistiek. (Dertiende Jaarboek van het Genootschap Amstelodanum). Pag. 105.
Nouvelle Circonspection des sept départements de la Hollande d'après le décret de sa Majesté impériale et royale. Amsterdam 1811.
Onderzoek van den arbeid in wasscherijen. Stichting Economisch Instituut voor den Middenstand. 's-Gravenhage 1932.
Onderzoek naar de prijsvorming in het kruideniersbedrijf. Verslagen en Mededeelingen van de Afdeeling Handel en Nijverheid van het Departement van Arbeid, Handel en Nijverheid. Jg. 1929. No. 2.
J. van Ouwerkerk de Vries: Verhandeling over den Nederlandschen Koophandel. Haarlem 1827.
N. W. Posthumus: De Geschiedenis der Leidse Lakenindustrie. Deel I. De Middeleeuwen (veertiende tot zestiende eeuw). 's-Gravenhage 1908. Pag. 405 e.v. Academisch proefschrift.
O. Pringsheim: Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte der Vereinigten Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert. (Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschungen herausgegeben von Gustav Schmoller). Zehntes Band, Drittes Heft. Leipzig 1890.
J. C. Ramaer: De middelpunten van bewoning in Nederland voorheen en thans T.A.G. 1921. Pag. I—38 en Pag. 174—214.
H. Roland Holst-van der Schalk: Kapitaal en Arbeid in Nederland. (Sociale Bibliotheek No. 2). Amsterdam 1902.
E. W. de Rooy: Geschiedenis van den Nederlandschen Koophandel. Amsterdam 1856.

W. Sombart: Der moderne Kapitalismus. Leipzig 1902.
Staat van de Nederlandsche fabrieken volgens de verslagen der gemeenten, die aan het Ministerie van Binnenlandsche Zaken worden gevonden. Uitgeg. door de Ned. Maatschappij ter bevordering van Nijverheid. Haarlem 1859.
Statistiek van de Ambachts- en Fabrieksnijverheid in Nederland, getrokken uit de verslagen, welke door Burgem. en Weth., ingev. art. 182 der gemeentewet jaarlijks den Gemeenteraad worden aangeboden. Uitgeg. door het dept. van Binnenl. Zaken 's-Gravenhage. 1874.
Statistiek van grootte en samenstelling van de Binnenvloot in Nederland. 1 Jan. 1934. 1 Jan. 1937.
Statistiek van den loop der bevolking in Nederland. 1876—1937.
Statistiek van de voortbrenging en het verbruik der Nederlandsche nijverheid in 1913 en 1916. 's-Gravenhage 1920.
Statistiek van de voortbrenging en het gebruik van een aantal takken der Nederlandsche nijverheid in 1919. 's-Gravenhage 1921.
Statistiek voor het Wasscherijbedrijf 1932, 1933, 1934 en 1935. Stichting Economisch Instituut voor den Middenstand. 's-Gravenhage.
Statistique industrielle et manufacturière. Département des bouches de la Meuse. Arrondissément Rotterdam. Commune Gouda. Année 1812. Ministère des Manufactures et du Commerce. Rijksarchief te 's-Gravenhage. (manuscript).
Statistische Bescheiden, voor het Koninkrijk der Nederlanden. Uitgeg. door het Dept. van Binnenl. Zaken. 's-Gravenhage 1867—1876.
Sterfteatlas van Nederland over de periode 1841—1860. Amsterdam 1866.
Sterfteatlas van Nederland over 1860—1874. Amsterdam 1879.
N. Struyck: Gissingen over de Staat van het menschelijk geslacht, deel uitmakende van de Inleiding tot de algemeene geographie. 1740.
L. F. Teixeira de Mattos: De Waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland. Deel I. Afd. I. Het Hoogheemraadschap van Rijnland. 's-Gravenhage 1906. Deel III. De Waarden. Afd. I. De Krimpenerwaard. 's-Gravenhage. 1927.
J. L. Terwen: Het Koninkrijk der Nederlanden, voorgesteld in eene reeks van naar de natuur geteekende schilderachtige gezigten. Gouda 1862.
E. A. M. Timmer: De Generale Brouwers van Holland. Haarlem 1918.
E. A. M. Timmer: Knechtsgilden en knechtsbossen in Nederland. Arbeidersverzekering in vroeger tijden. Diss. Haarlem 1913.
Toepassing van het stoomwezen op de nijverheid. Uitg. Dept. van Binnenl. Zaken. In: Bijdragen tot de Algemeene Statistiek van Nederland. Jaargang 1877. Afl. V 1e, 2e en 3e gedeelte. 's-Gravenhage 1878.
Tijdschrift uitgegeven door de Nederlandsche Maatschappij ter bevordering van de Nijverheid. 1869. 1870.
Uitkomsten van de Tienjaarlijksche Volkstellingen, gehouden op 1 Jan. 1830, 19 Nov. 1849, 31 Dec. 1859, 1 Dec. 1869, 31 Dec. 1879, 31 Dec. 1889, 31 Dec. 1899, 31 Dec. 1909, 31 Dec. 1920 en 31 Dec. 1930. 's-Gravenhage.
Uitkomsten van de Beroepstellingen gehouden op 31 Dec. 1889, 1899, 1909 en 1920. 's-Gravenhage.
Uitkomsten van de Bedrijfstelling op 31 Dec. 1930.
J. Vanesse: Description géographique et commerciale du royaume des Pays-Bas. Anvers 1819.
Varkenshouderij in Nederland. Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw. 1906. No. 1.
J. Veenendaal: Nederland in 1880. Tiel 1881.
N.V. Vereenigde Fabrieken van Stearine, Kaarsen en Chemische Producten te Gouda. (Uittreksels uit het „Economisch Archief van Nederland en Koloniën").
Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Gouda en omstreken, gevestigd te Gouda. 1869—1915 en 1922—1936.
De Verspreiding van het Kruideniersbedrijf te 's-Gravenhage. Stichting Economisch Instituut voor den Middenstand. 's-Gravenhage 1933.

E. Verviers: De Nederlandsche Handelspolitiek tot aan de toepassing der vrijhandelsbeginselen. Leiden 1914.

T. Vink: De Lekstreek. Een aardrijkskundige verkenning van een bewoond deltagebied. Diss. Utrecht 1926.

Volkstellinge in de Nederlandsche Republiek. Uitgegeven op last der commissie tot het ontwerpen van een plan van constitutie voor het volk van Nederland. Den Haag 1796.

L. v. Vuuren: Rapport betreffende een onderzoek naar de Sociaal-Economische structuur van een gebied in de Provincie Utrecht. Utrecht 1938.

J. W(alvis): Beschrijving der stad Gouda. Gouda 1713.

Wegwijzer voor de Binnenscheepvaart. Deel III. West Midden-Nederland. 's-Gravenhage 1934.

P. H. Witkamp's Aardrijkskundig Woordenboek van Nederland. Nieuwe Uitgaaf, bijgewerkt door M. A. Sipkema. Arnhem—Nijmegen. 1895.

INHOUD.

STELLINGEN.

I.

Terecht zegt Schiere, dat het onjuist is, het zelfkazersbedrijf in het Hollands-Utrechtse weidelandschap als een uiting van conservatisme of achterlijkheid van de boerenbevolking in deze streek te beschouwen.

C. Schiere: Het bedrijf van de zelfkazers in Utrecht en Zuidholland. Utrecht 1938.

II.

In de Nederlandse sociaal-geografische monografieën wordt te weinig aandacht geschonken aan de functie van de handeldrijvende middenstand.

III.

Natuurbescherming, welke behoud van recreatiegelegenheid voor de stedelijke bevolking beoogt, wordt meer en meer een dringende eis.

IV.

Voor den sociaal-geograaf is kennis van de bodemkunde gewenst.

V.

Ten onrechte neemt Van Hinte aan, dat een hoog geboortecijfer typerend is voor de plattelandsbevolking van Nederland.

E. van Hinte: Sociale en economische geografie van Harlingen. Acad. proefschrift. Amsterdam 1936. Pag. 63.

VI.

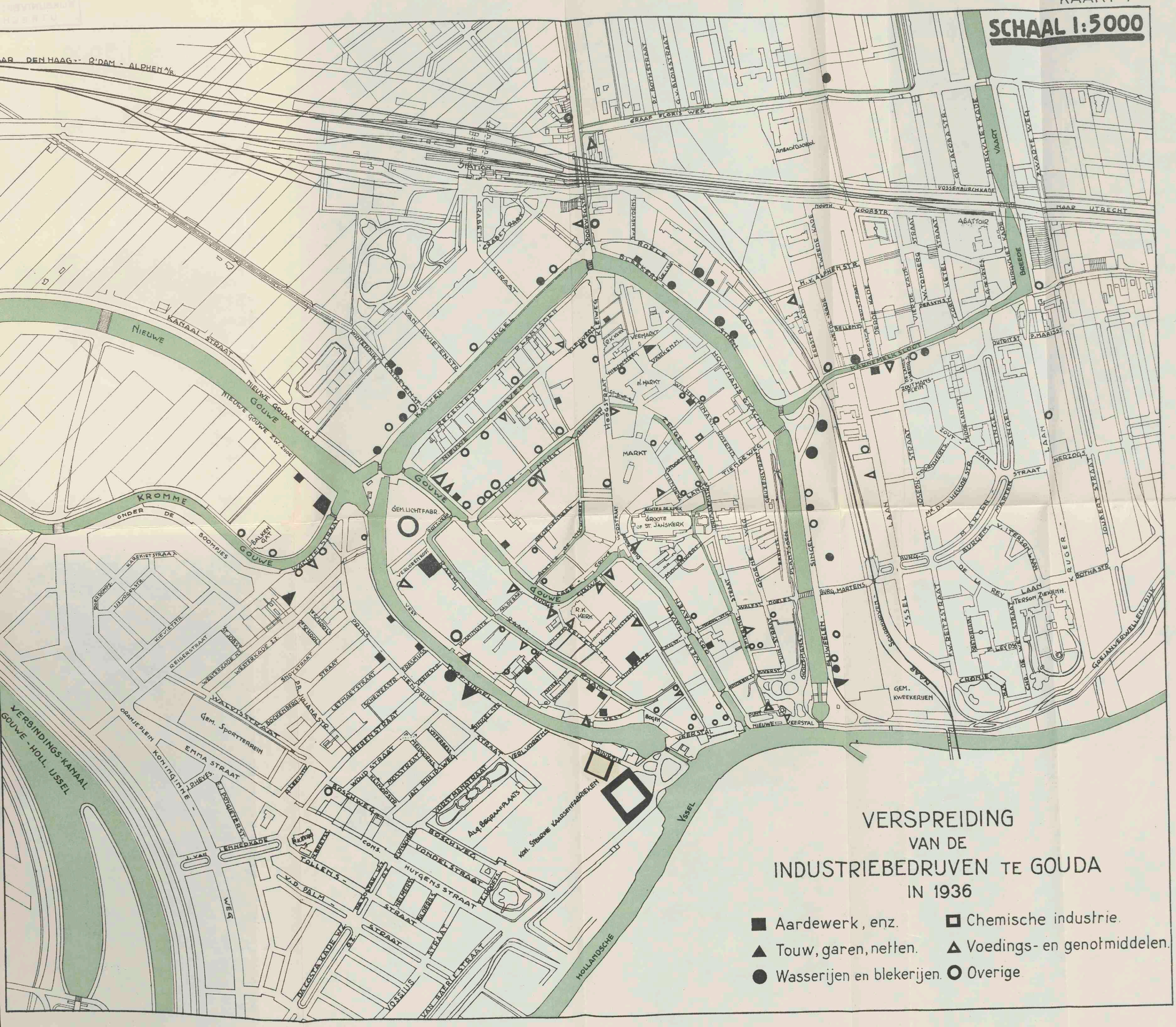
Aan de uitbreidings- en streekplannen behoort een uitgebreid sociaal-economisch-geografisch onderzoek ten grondslag te liggen. De studie in de sociale aardrijkskunde geeft daartoe de meest doelmatige opleiding.

VII.

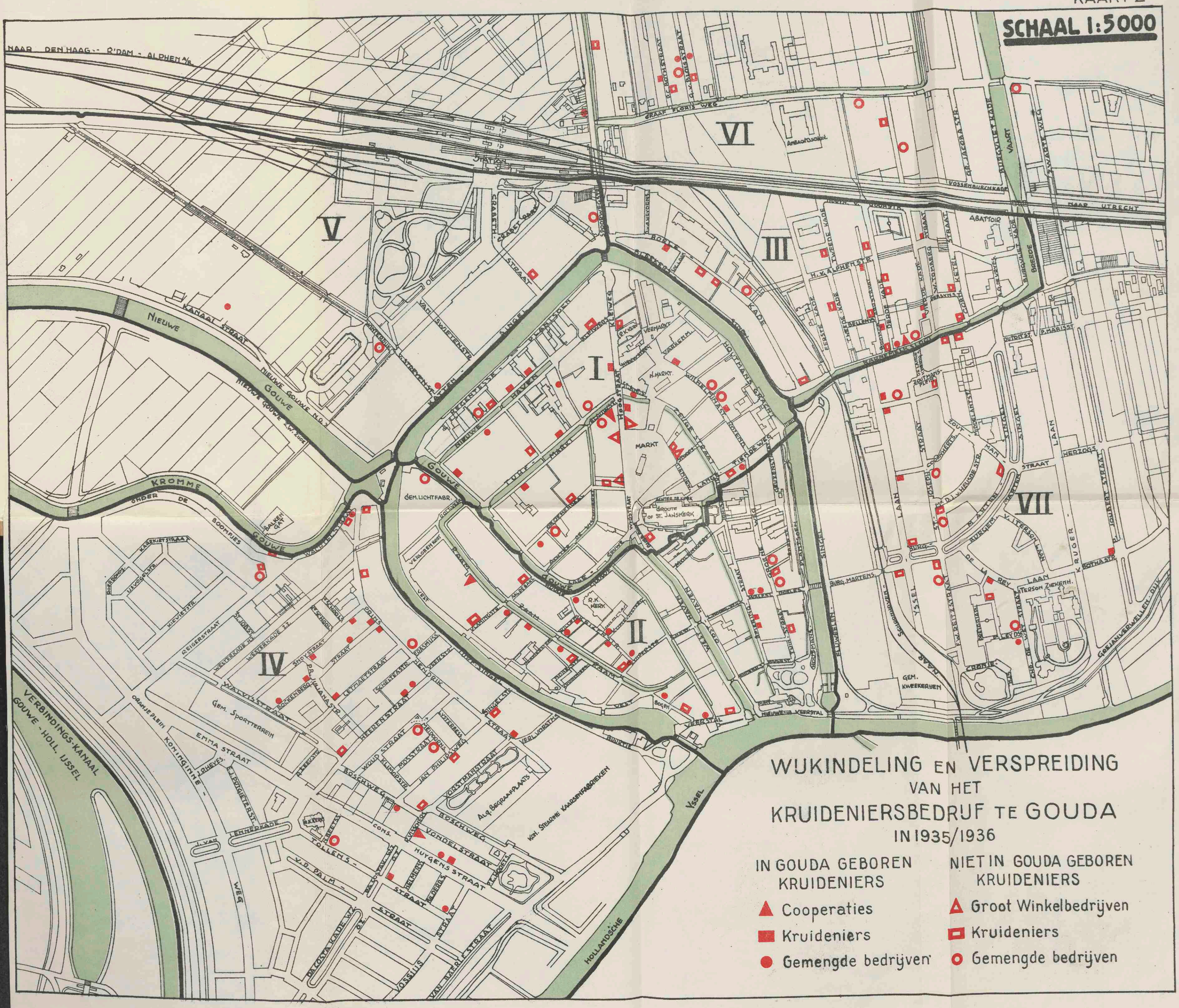
De aardrijkskunde op de middelbare school leent zich bij uitstek, in het bijzonder in de lagere klassen, tot zelfwerkzaamheid der leerlingen.

KAART 1

SCHAAL 1:5000



KAART 2

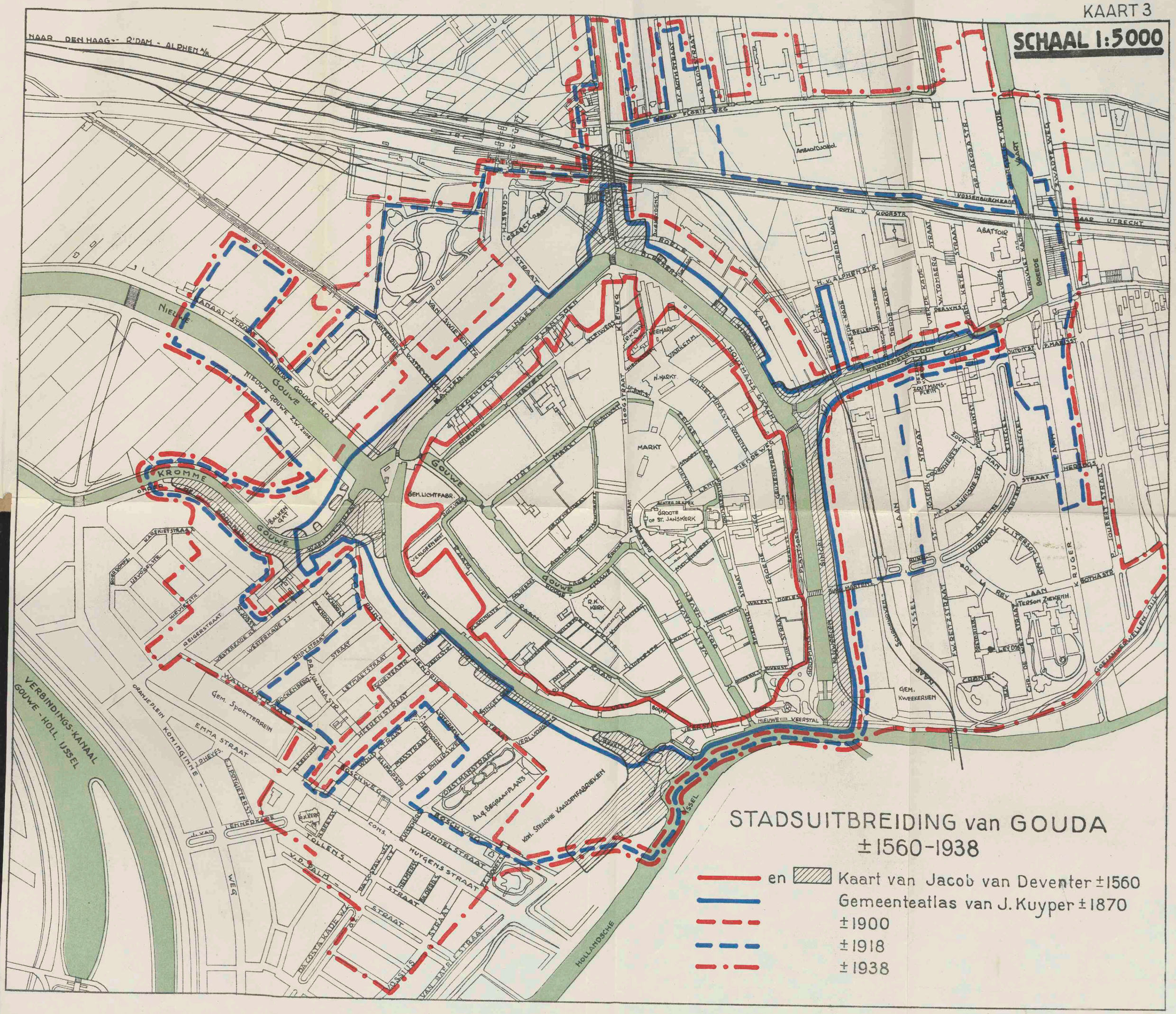


WIJKINDELING EN VERSPREIDING VAN HET KRUIDENIERSBEDRIJF TE GOUDA IN 1935/1936

IN GOUDA GEBOREN KRUIDENIERS	NIET IN GOUDA GEBOREN KRUIDENIERS
▲ Cooperaties	△ Groot Winkelbedrijven
■ Kruideniers	□ Kruideniers
● Gemengde bedrijven	○ Gemengde bedrijven

KAART 3

SCHAAL 1:5000



STADSUITBREIDING van GOUDA
±1560-1938

en Kaart van Jacob van Deventer ±1560
Gemeenteatlas van J. Kuyper ±1870
±1900
±1918
±1938