

# OUD-HOORN

KWARTAALBLAD  
van de VERENIGING „OUD-HOORN”



7e jaargang  
nr. 3  
september 1985



# „Oud-Hoorn”

Artikel 2 der Statuten, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 15 november 1917:  
„Het doel der vereeniging is het behouden van de schoonheid en het in herinnering houden van het verleden der stad Hoorn en hare omgeving”.

Kwartaalblad van de Vereniging „Oud-Hoorn”.  
Gratis voor leden. Losse nummers, alleen voor leden,  
verkrijgbaar à f 2,— per exemplaar bij het  
verspreidingsadres.

**Bestuur:** J. M. Baltus, voorzitter  
vacature, secretaris  
mw. E. Millenaar, 2e secretaris  
W. L. van der Waal, penningmeester

leden: A. de Graaf (archivaris)  
Y. J. Hangelbroek  
H. W. Saaltink  
A. Boezaard  
mw. L. Rensema-Brevet

**Secretariaat:** Postbus 346, 1620 AH HOORN

**Contributie:** f 20,— per jaar, inclusief toezending van het  
kwartaalblad.

Giro 21 44 888 t.n.v. Penningmeester Ver. „Oud-Hoorn”  
Postbus 346  
1620 AH HOORN

**Redactiecommissie:**

J. L. N. Dijkstra  
R. de Knecht  
K. Korpershoek  
H. W. Saaltink  
Femke Uiterwijk  
W. Vingerhoed

**Redactie-adres:**

J. L. N. Dijkstra  
Rotiusstraat 46  
1624 GC Hoorn, tel. 1 71 17

**Opgave nieuwe leden en tevens**

**verspreidingsadres:**

C. Koppers  
Botter 39  
1625 DC HOORN  
tel. 3 39 23

**Archiefdienst Westfrieze Gemeenten:**

Het streekarchief is gevestigd in het Stadhuis van Hoorn,  
Nieuwe Steen 1, tel. 3 12 34.

Postadres: Archiefdienst Westfrieze Gemeenten  
Postbus 603  
1620 AR HOORN

De studiezaal is geopend van maandag t/m vrijdag van  
9.00-17.00 uur en iedere tweede en vierde woensdag van  
de maand van 19.00-22.00 uur (behalve juli en augustus).  
Tussen 12.30 en 13.30 uur en ná 16.45 uur kunnen geen  
stukken worden aangevraagd.

**Tarieven:**

door het archief verricht onderzoek f 9,40 per half uur;  
fotokopieën f 0,70.

Eigen onderzoek op de studiezaal en het lenen van  
boeken uit de bibliotheek (niet alles wordt uitgeleend) is  
gratis.

**Westfries Museum:**

Rode Steen 1, Hoorn (tel. 1 55 97).

Geopend: het gehele jaar,  
maandag t/m vrijdag van 11.00-17.00 uur,  
zaterdag en zondag van 14.00-17.00 uur.

Bureau: Achterom 2-4, 1621 KV Hoorn

**Drukker van dit blad:**

NV Drukkerij Edecea,  
Italiaanse Zeedijk 16A, Postbus 7, 1620 AA Hoorn

**Volgend nummer en inleverdatum kopij**

Het volgende nummer (7e jaargang nr. 4) zal verschijnen op 15 dec. 1985. U wordt verzocht eventuele kopij voor dit  
nummer uiterlijk 15 nov. 1985 in te leveren bij het redactie-adres:

J. L. N. Dijkstra, Rotiusstraat 46, 1624 GC Hoorn, tel. 02290 - 1 71 17.

**Verantwoording illustraties van dit verschijningsnummer:**

J. L. N. Dijkstra, K. Korpershoek, J. M. Baltus, F. Uiterwijk, R. de Knecht, Westfries Museum, Ch. v. d. Zel, D. v. d. Pol,  
W. L. v. d. Waal, Rijksarchief in Noord-Holland.

**Copyright:**

Gehele of gedeeltelijke overname van teksten en/of illustraties uit dit blad is alleen toegestaan na toestemming van de  
auteur of de redactie van „Oud-Hoorn”.

*Bij de omslagfoto: Het gebouw van de Amro-Bank op de Rode Steen te Hoorn, waarover gesproken wordt in het artikel  
„Het Huys naast het Collegie” op pag. 67*

# Bestuursmededelingen

Tot onze spijt heeft ons bestuurslid, de heer Leo Hoogeveen, na zich jarenlang op uitstekende wijze van zijn taak te hebben gekweten, zijn functie als eerste secretaris moeten neerleggen.

Hij blijft zich echter toch met o.a. de administratie van de vereniging bemoeien want hij heeft de taak van archivaris der vereniging overgenomen van de heer Albert de Graaf, die zich steeds meer op het organisatorische vlak is gaan bewegen.

Derhalve is de functie van eerste secretaris momenteel vacant. De werkzaamheden dienaangaande omvatten onder meer het volgende: het voeren van de correspondentie met de officiële overheden (rijk, provincie, gemeente) en met allerlei instanties die zich bezighouden met de monumentenzorg, het samenstellen van het jaarverslag, van convocaties e.d., dit alles in vruchtbare samenwerking met de overige bestuursleden, met name met het dagelijks bestuur.

Het bestuur verzoekt leden die zich voor deze boeiende, voldoende schenkende functie beschikbaar willen stellen of die een ander lid hiervoor geschikt achten, contact op te nemen met de voorzitter, de heer J. M. Baltus, Grote Oost 98-100, tel. 1 02 20.

Het is gebruikelijk dat adspirant-bestuursleden voordat zij in de ledenvergadering worden voorgedragen voor een bestuursfunctie, een „inlooperperiode” van enige maanden in acht nemen.



## Prentbriefkaarten

Enkele jaren geleden heeft de vereniging een serie van drie bijzondere ansichtkaarten op de markt gebracht. Deze zijn inmiddels uitverkocht. Voor de verzamelaars is er nu verheugend nieuws: vers van de pers is er een nieuwe serie uitgebracht van acht foto's die panden afbeelden die je niet tegenkomt op de bekende toeristenkaarten of in de gebruikelijke Hoornse monumentenboeken. Bijv. het gebouwtje van Spuit B. De oplaag is beperkt; de foto's worden niet herdrukt; op de achterzijde staan enkele gegevens over het pand. Over een half jaar zal er weer een nieuwe serie verschijnen.

Dus: verzamelaars, haast u. De complete set van acht foto's kost vier gulden en is te verkrijgen tijdens „OUD-HOORN"-activiteiten of bij J. M. Baltus, Grote Oost 98-100.

## Bouwkunscursus

Het liep werkelijk storm met de aanmeldingen voor de bouwkunscursus 1985. Diverse aspirant-cursisten moeten een jaartje wachten. Elk jaar blijkt weer dat deze verenigingsactiviteit ook ver buiten Hoorn belangstellenden trekt en de nodige nieuwe leden oplevert. Ook dit jaar berust de organisatie weer in handen van Albert de Graaf en is Bas Baltus de cursusleider.



## Opmerkelijk

In het vorig kwartaalblad werd de angst van het bestuur geschetst ten aanzien van de ontwikkelingen op het Grote Noord als zich daar het C&A-concern zal vestigen. In dit verband leek het ons interessant een deze zomer in Gent gemaakte foto af te drukken waarop te zien is op welke wijze dit C&A-concern in de bres springt voor het monumentale aanzien van de door haar verworven panden (zoekplaatje: waar is de zeventiende-eeuwse barokke halsgevel gebleven?).

## Rondwandelingen

De zomeravondwandelingen 1985 behoren weer tot het verleden en mogen zeker succesvol genoemd worden. Tussen de 100 en 200 belangstellenden per keer namen deel aan deze al weer traditionele verenigingsactiviteit die nu zijn tiende jaargang ingaat. Ook de pas gecreëerde trip, de *Buiten de Veste-wandeling*, waarvoor ons lid, de heer Ben van Tartwijk, het meeste onderzoek heeft gepleegd, werd door de circa 100 deelnemers zeer op prijs gesteld. Dat deze tochten ook dit seizoen weer als zeer geslaagd beschouwd kunnen worden, is uiteraard vooral te danken aan het enthousiasme van onze gidsen, te weten (in willekeurige volgorde): de dames J. Admiraal, C. Bos, E. Huberts, E. Lust, A. E. Peerdeman, J. Pieterse-Ensink, G. de Rooy-Fikke, T. Schrickx-Guinée, H. Stapel en F. Uiterwijk, en de heren H. van der Velde, W. C. J. Boer, B. van Tartwijk, H. A. M. Stumpel, J. M. Baltus, J. Broekman, A. de Graaf, N. G. Hauwert, C. Koppers en H. Siegers. Speciaal mag nog wel vermeld worden Albert de Graaf vanwege de perfecte organisatie van het geheel.



## Postwagendienst Hoorn-Buiksloot

H. P. Moelker

In de 2e helft van de zeventiende eeuw ontstonden in ons land de nationale postwagendiensten voor personenvervoer. Aan de Haagse baljuw Ouintin de Veer werd in het jaar 1660 octrooi voor 30 jaren verleend voor het inrichten van zulk een dienst tussen Den Haag en Amsterdam. Voorzover bekend was dit het eerste octrooi dat werd verleend tot het exploiteren van een postwagendienst.

Allengs werden meerdere octrooien verleend en gingen de postwagendiensten langzaam maar zeker een belangrijke plaats in het vervoer van personen en goederen innemen, waardoor de trekschuit werd verdrongen. Het is dan ook in de achttiende eeuw, dat we een voortreffelijk net van diligences of postwagens zien ontstaan, dat zich steeds meer uitbreidde.

Tal van plaatselijke verordeningen hielden regelen in met betrekking tot de openbare middelen van vervoer te lande.

Ter coördinering van de vele verordeningen achtte men het noodzakelijk dat op het stuk der openbare middelen van vervoer te lande van Staatswege voorschriften zouden worden gegeven en deze voorschriften in een algemeen reglement te vervatten.

Een dergelijk reglement kwam tot stand bij Koninklijk Besluit van 24 november 1829, Stbl. no. 73.

In dit reglement lezen we, dat het aan een ieder verboden is, zonder vergunning, rijtuigen aan te leggen, of reeds aangelegde, bij voortduring te bezigen, met het oogmerk om reizigers of goederen, hetzij afzonderlijk, hetzij te samen, van de ene plaats naar de andere, op vaste en gezette tijden over te brengen.

Exploiteerde men een postwagendienst zonder de vereiste vergunning, dan werd men gestraft „telken reize en naar gelang der omstandigheden met eene geldboete van tien tot vijf en twintig gulden en bij herhaling, nog daar en boven met eene gevangenis van drie tot vijf dagen”. Een dergelijke vergunning werd vanwege de Koning uitgevaardigd door de Staatsraad, Administrateur der

posterijen en verdere middelen van vervoer, tot wie men zich ook moest wenden om een vergunning te verkrijgen. Een vergunning, als bovengenoemd, was niet vereist in die plaatsen, alwaar rijtuigen bestaan wier dienst zich binnen de kring der gemeente en onmiddellijk aangrenzende dorpen bepaalde. Ook was een vergunning niet vereist voor rijtuigen om personen te vervoeren bij buitengewone gelegenheden, bijvoorbeeld kermissen en jaarmarkten, indien de passagiers zich meldden en geen goederen bij zich hadden. Het spreekt vanzelf dat dit vervoer op ongeregelde tijdstippen moest plaatsvinden. Geheel vrij in het exploiteren van dit vervoer was men niet. Het was het gemeentebestuur, dat, onder goedkeuring van Gedeputeerde Staten, reglementen van de plaatselijke politie vaststelde, daarbij tevens aanwijzende de standplaatsen. Wilde men een postwagendienst gaan beginnen, dan moest men dus het verzoek richten tot de Staatsraad, Administrateur der posterijen en verder middelen van vervoer en dit verzoekschrift moest aan bepaalde voorwaarden voldoen.

Na deze inleiding zullen wij in gedachten een reis maken van Hoorn naar Buiksloot, via de gemeenten Oosthuizen, Purmerend en IJpendam, met de postwagendienst van Hajo Igesz. te Hoorn.

In deze verhandeling zullen mede de wettelijke voorschriften met betrekking tot de postwagendienst worden besproken.

Blijkens het extract uit het Register der Resolutiën van de Minister van Financiën van 7 mei 1836 werd aan Hajo Igesz., wonende te Hoorn, concessie verleend, tot wederopzeggens toe, tot het aanleggen van een postwagendienst tussen Hoorn en Buiksloot.

In zijn verzoekschrift had Igesz. onder meer moeten vermelden:

- a. een nauwkeurige omschrijving van de postwagendienst met aanwijzing van de route;
- b. aard en vorm der rijtuigen;

- c. het aantal zitplaatsen;
- d. het getal der paarden, welke voor de wagen zullen worden gespannen;
- e. de plaatsen onderweg waar de paarden gewisseld zullen worden;
- f. de vertrektijden en die van aankomst;
- g. de tarieven voor personen en goederen.

Daar Igesz. voldeed aan de eis ten opzichte van „de openbare veiligheid als van de zekerheid der hem aan te betrouwen goederen” werd hem de vergunning verleend en nu had aanvrager te zorgen dat hij binnen 3 maanden na dagtekening van de vergunning de dienst ging uitvoeren. Voldeed hij niet aan deze voorwaarde dan verviel de vergunning en kreeg hij een boete van f 100,—.

Nu wij ons er van hebben vergewist dat de postwagendienst op grond van een geldige vergunning wordt geëxploiteerd, kunnen wij ons met een gerust geweten naar het hoofdkantoor te Hoorn begeven om ons als passagier aan te melden. In het pover gemeubileerde kantoor valt ons oog op een gedrukt exemplaar van het reglement op de dienst der openbare middelen van vervoer te lande. Na een vluchtige blik in dit 126 artikelen tellend reglement, in de Nederduitse en Franse taal gedrukt, gaat onze belangstelling uit naar het aan de wand gehangen afschrift van de Ministeriële vergunning, waarin wij over de tarieven het navolgende lezen:

#### VRACHT DER REIZIGERS:

Van Hoorn naar Buiksloot	f 1,50
van Buiksloot naar Hoorn	1,50
van Hoorn naar Oosthuizen	0,50
van Hoorn naar Purmerend	1,00
van Hoorn naar Ipendam	1,25
van Hoorn naar Buiksloot	1,50
van Oosthuizen naar Purmerend	0,50
van Oosthuizen naar Buiksloot	1,00
van Oosthuizen naar Buiksloot	1,25
van Oosthuizen naar Hoorn	0,50
van Purmerend naar Buiksloot	1,00
van Purmerend naar Ipendam	0,50
van Purmerend naar Oosthuizen	0,50
van Purmerend naar Hoorn	1,00
van Ipendam naar Buiksloot	0,50
van Ipendam naar Purmerend	0,50
van Ipendam naar Oosthuizen	1,00
van Ipendam naar Hoorn	1,25
van Buiksloot naar Ipendam	0,50
van Buiksloot naar Purmerend	1,00
van Buiksloot naar Oosthuizen	1,25
van Buiksloot naar Hoorn	1,50

Gedurende de 6 wintermaanden zal de vorenstaande vracht met 20 cents worden verhoogd.

#### VRACHT DER GOEDEREN:

voor pakken en koffers, beneden de 5 ned.£	f 0,40
voor elke 5 ned. £ daarenboven	0,15

De pakken en koffers zullen geen meerdere omvang mogen heben dan 50 duim in de hoogte, 40 duim in de breedte en 1 el in de lengte en niet zwaarder mogen wegen dan 50 ned. £.

#### VAN GELD OF GELDWAARDE:

Beneden de f 100,—	f 0,40
van f 100,— tot f 600,— per f 100,—	0,20
boven de f 600,— per f 100,—	0,15

Daar ons koffertje niet zwaarder weegt dan 5 ned. £ zijn wij voor onze reis naar Buiksloot f 1,90 kwijt.

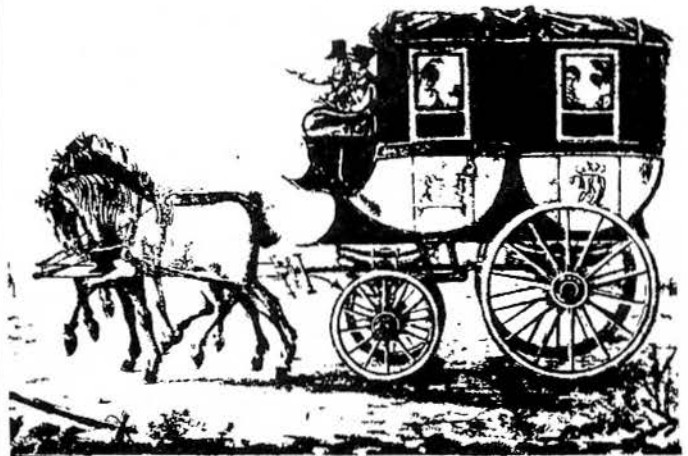
In artikel 3 van de vergunning lezen we, hoe laat de postwagen uit Hoorn vertrekt en op welke dagen.

Uit Hoorn vertrekt de wagen om 6 uur 's morgens en komt te Purmerend om 7.45 uur aan. Na een pauze van een kwartier vertrekt de wagen weer om 8 uur en is om half 10 te Buiksloot.

Ofschoon van weinig belang op dit moment lezen we toch even het vertrekuur van Buiksloot. Dit uur is bepaald, dadelijk na de aankomst van de Yschuit, die te 4 ure van Amsterdam afvaart. 3½ uur later moet de wagen weer te Hoorn aankomen. De vertrektijden uit Buiksloot hadden we ook kunnen lezen op het kantoor aldaar. De dienst werd gereden driemaal per week en wel op maandag, woensdag en vrijdag.

Als wij ons oog door het kantoor laten gaan, dan zien we op de schrijftafel een boek liggen en zoals artikel 112 van het reglement voorschrijft, „een boek van wit papier, behoorlijk ingebonden, op elke bladzijde genummerd en op de eerste en laatste door het hoofd van het plaatselijk bestuur gewaarmerkt, waarin ieder reiziger of andere belanghebbende zijn klagten en aanmerkingen wegens eene slechte uitvoering van de dienst, of overtreding der bepalingen van dit reglement zal kunnen inschrijven, onder gehoudenheid om dezelve met zijn naamtekening te bekrachtigen en daarbij tevens zijn beroep en woonplaats te vermelden.

De ondernemer zal verplicht zijn dit boek, aan elken reiziger, ter plaatse van aankomst, te doen aanbieden en weigerende hetzelfde aan de reizigers, op hunne aanvraag, ter hand te stellen, zal hij verbeuren een boete van tien gulden.



*Diligence van Den Haag naar Rotterdam v.v. in 1815. Blykens de kroon en het koninklijk naamcyfer is het een postrytung Het rust op metalen veren*

Om de volgende morgen om 6 uur bij het hoofdkantoor te verschijnen, met de kans dat Igesz. de dienst tijdelijk heeft gestaakt, gaan we naar het gemeentehuis om te informeren of door het gemeentebestuur een vergunning is afgegeven waarbij Igesz. toestemming heeft gekregen de dienst voor minder dan 8 dagen te staken, daar wij de laatste week geen dagblad, dat in de provincie Noord-Holland verschijnt, hebben gelezen waarin de aankondiging van staking van de dienst is gepubliceerd. Gelukkig bleek dit niet het geval te zijn, zodat wij met een gerust hart naar huis terugkeerden om de volgende morgen de reis aan te vangen.

Om 6 uur 's morgens zouden we vertrekken en om half 6 waren wij bij het hoofdkantoor. De postwagen stond reeds klaar, zodat wij op ons gemak ons vervoermiddel konden bekijken.

De postwagen (waaronder volgens art. 25 van het reglement wordt verstaan elke soort van openbare rijtuigen tot het overbrengen, op bepaalde tijden, van reizigers, met of zonder bijvoeging van vrachtgoederen) zag er „hecht en stevig” uit.

Op het rijtuig zien we een teken dat er in gebrand is. Aan de exploitant vragen wij, wat dit teken betekent en wij krijgen ten antwoord dat dit rijtuig goedgekeurd is door twee deskundigen, in het bijzijn van de commissaris van politie. Deze keuring geschiedde op last van het gemeentebestuur van Hoorn, daar aldaar het hoofdkantoor is gevestigd.

Verder zien we aan de buitenzijde de naam van de heer Igesz. en de plaatsen van vertrek en bestemming. Een nummer kunnen we niet ontdekken, daar Igesz. slechts één ruittuig bezigt. Wel ontdekken we dat het rijtuig is overgeschilderd, want vaag kunnen we het niet meer verplichte opschrift „SAUVE GARDE”, mitsgaders het Koninklijk wapen en de benaming van Koninklijke onderneming lezen.

De postwagen bestaat uit: a. een gedeelte, bekend onder de naam van „berline”, met aan beide zijden een portier; b. de kast, genaamd de „coupé of cabriolet” met aan elke zijde een uitgang en c. de achterste ruimte, bekend onder de naam „galerij of rotonde”, heeft van achteren één enkel portier.

Uit een oogpunt van veiligheid kan dit rijtuig van binnen gemakkelijk geopend worden, zodat we in voorkomend geval snel het rijtuig kunnen verlaten. Na deze inspectie klimmen we in het rijtuig en nemen plaats onder de aangebrachte cijfers 2 en 3 en het valt op dat de zitplaatsen ruim genoeg zijn, een voorschrift bij het keuren van het rijtuig in acht te nemen.

Toch nog ruim voor vertrektijd worden de twee paarden aangespannen. Op onze vraag of deze dieren niet schichtig zijn en wel geschikt zijn voor deze dienst krijgen we ten antwoord dat het van hoger hand verboden is — bedoeld wordt op artikel 44 van meergenoemd Koninklijk besluit — schichtige of om andere redenen ongeschikte paarden te gebruiken.

Klokslag 6 uur klimt de voerman of postiljon op de bok en daar ons rijtuig door twee paarden wordt getrokken omdat het rijtuig niet meer dan zes zitplaatsen bevat, zijn de betrekkingen van conducteur en die van voerman in één persoon verenigd. Op het ogenblik van vertrek, de paarden zijn reeds aangespannen, wordt — zo vereist artikel 66 van het Koninklijk besluit — door een Hoornse smid en zadelmaker, in het bijzijn der reizigers — een laatste inspectie zowel op het rijtuig als de tuigen der paarden gehouden.

Als de stadsklok (aangewezen voor de tijdsbepaling van vertrek) 6 uur slaat, rijden we weg in de hoop op onze plaats van bestemming zonder ongelukken te bereiken. Naast de hierboven omschreven veiligheidseisen aan rijtuig en paardentuig gesteld, is voor de voerman een aantal ge- en verboden opgesteld, die duidelijk aangeven waaraan hij zich gedurende de reis heeft te houden. Tegen overtreding dezer bepalingen staat een geldboete van f 3,— tot f 25,— of een gevangenisstraf van 3 tot 10 dagen, of beide tezamen, alzo naar bevind van zaken, onverminderd de verplichting van de ondernemer, om de overtreder, die, door zijn achteloosheid of onvoorzichtigheid, de veiligheid der reizigers in de waagschaal stellen, uit zijn dienst te ontslaan.

*Geraadpleegde literatuur:*

Archiefstukken van de gemeente Ipendam.

Staatsblad no. 73 van het jaar 1829.

Reizen en pleisteren door Dr. Jan H. E. Reeskamp.

Zij die de Vereniging „Oud-Hoorn” in hun uiterste wilsbeschikking willen bedenken, geven wij in overweging, daarvoor de volgende formule te gebruiken:

Ik benoem tot erfgenaam van mijn nalatenschap voor ..... gedeelte de Vereniging „Oud-Hoorn” te Hoorn

of

Ik legateer aan de Vereniging „Oud-Hoorn” gevestigd te Hoorn de somma van ..... (eventueel vrij van alle renten en kosten)

# De Franse School in Hoorn (1578-1793) *J. Steendijk-Kuypers*

In 1396 verleende Graaf Albrecht de stad het privilege om het klerkambt, de kosterij en het schoolambt te mogen vergeven<sup>1</sup>); daarmee kreeg de stad het recht de functionarissen aan te stellen. Dit gaf haar zeggenschap over de school maar ook de verplichting de onkosten voor haar rekening te nemen. Tot deze kosten behoorde het salaris van de onderwijzer en andere bijkomstige zaken die we in de burgemeestersrekeningen tegenkomen: „Meester Jacobs scoelmeester VI gulden dat hem behoeft en een tabbert” (1497)<sup>2</sup> alsook reparaties aan het schoolgebouw: „Claes Jan Egbertsz gheven IIII rins. gld voir die grote glazen int scoel” (1502) en „Gheven Pieter Smyt XIII gld en 5 st. van yserwerk gebesight ant scol op Heer Gerritsland” (1502).<sup>3</sup>) Met deze plaatsaanduiding mogen we veronderstellen dat de school destijds gestaan moet hebben op de hoek van het Gerritsland en de Schoolsteeg.

## Het onderwijs

Het inkomen van de schoolmeester bestond niet alleen uit het traktement van de stad, maar ook uit penningen die de ouders hem betaalden. Was dit laatste bedrag te gering dan vulde de stad zijn inkomen aan.

Omstreeks 1500 was de taak van de scholen voornamelijk het opleiden van dienaars voor kerkelijke ambten tot bedieningen van kerkofficiën en het koor. Hoewel naast het leren lezen en schrijven ook lessen in Latijn werden gegeven, spreken de stukken nog niet van een Latijnse School, ook niet in de resoluties waarmee de burgemeesteren nieuwe leermeesters aanstelden. „Tis gestempt bij de Burgemeesteren en Rade der Stede dat men sullen annemen Mr Ghysbert scoelmr om int scoel te bliven (1549).<sup>4</sup>) Kort na hem kwam Mr Frans Poelenburg in dienst. Hij werd de eerste leermeester van Medicinae Doctor Dirck Velius en van diens tijdgenoot Nicolaes Bulius, later Schout in Hoorn en eveneens geneesheer. Doordat veel particulieren school gingen houden om kinderen lezen en schrijven bij te brengen, kwam er een onderscheid tussen de oorspronkelijke stadsschool en deze „onder-scholen”. Door het afstaan van penningen aan de „grote scole” viel de concurrentie in het voordeel van de stadsschool uit.

„Item dat nu voirtaen die scoelmeesteren vanden groten scole voor tloon van den jongen elcke vierendel jaers ontfangen zullen vijf grooten ende voir den textenaers III st. ende dat die scoelmeesteren vanden onderscolen die knechtens ter scole houden beneden die XV jaeren zullen gehouden weesen zelfs te betaelen den scoelmeester van de groote scole voor elcken jongen 11 st ende voir elcken textenaar IIII st voor elcke vierendel jaers ende sullen die penningen betaelen van stonden an int beginnen van elck vierendel jaers op peene van geen onderscoel meer te houden ende daerenboven arbitualijk gecorrigeert te worden” (1552).<sup>5</sup>)

In 1558 vormden Mr Dirck doctor en Mr Ghysbert, die secretaris van de stad was geworden, een commissie die namens het stadsbestuur een ordonnantie moest maken „van tsoel ende latinisten”.<sup>6</sup>) Hoewel in 1562 Mr Frans aangesteld werd om Latijn te geven, bleef men nog steeds van „Grote Scoele” spreken.

De reformatie in 1572 bracht ook voor het onderwijs veranderingen met zich mee. De school kreeg een nieuw onderkomen in de kerk van het St. Agnietenklooster en het stadsbestuur stelde twee nieuwe schoolmeesters aan, Pieter Jonghe Blauwen en Jan Cleyn. Korte tijd later benoemde men nog een derde, Mr Jacob. Het stedelijk bestuur bleef zich actief met het onderwijs bezig houden en dit had in 1575 tot resultaat de oprichting van de Latijnse School, als voortzetting van de Grootte Scoele:

„Also mijne Heeren de Burgemeesteren tot gerief der burgeren en ingezetenen deser stede opgeregt hebben een goede Latijnsche Scholen, daer een ygelijke zijne kinderen voor een klijne penning ter schoole mag zenden ende gaerne soude zien dat dezelve school geaugmenteerd ende verbeterd soude werde zoo hebben daeromme mijne Heeren de Burgemeesteren gekeurt ende geordineerd wel ernstelijk dat van nu voortaan geene particuliere schoolmeesters binnen dese stad sal mogen Latijnse school houden”.

Twee schoolmeesters van de Grootte School bleven op kosten van de stad in dienst van de Latijnsche School. De eerste rector, die de Latijnse lessen gaf, was Andries Bas. Hij ontving een salaris van *f* 150,— per jaar.<sup>7</sup>)

Ook bij de onderscholen werd na de reformatie orde op zaken gesteld. Men verbood aanvankelijk alle onderscholen om vervolgens aan enkele schoolhouders die de gereformeerde religie beleden weer toestemming te verlenen om lees-, schrijf- en rekenlessen te geven. Met dit admmissie-beleid werd ook het aantal scholen in de hand gehouden.

## De Franse school

Met de immigratie van Franssprekende protestantse vluchtelingen uit de zuidelijke Nederlanden ontstond er na 1572 behoefte aan onderwijs in de Franse taal voor de kinderen van deze immigranten. Mogelijk hebben zij eerst onderwijs gehad van een Franssprekende particuliere schoolhouder, maar als spoedig bleek het stadsbestuur om diverse redenen zich voor dit onderwijs verantwoordelijk te voelen. Ze nam op zich de Franse schoolmeester te bekostigen en stelde daarvoor haar resterende schoolmeester van de voormalige „Grootte Scoele”, Mr Jacob, aan: „Salaris Mr Jacob den francoisen schoolmr is geresolveert dat hij hem sal laten genougen met vijftich gulden 'sjaers die hem geaccordeerd is sonder meer”.<sup>8</sup>) Dat men voor deze functie zeker niet de minste aanstelde blijkt wel uit het feit dat na overlijden van Andries Bas het rectoraat van de Latijnsche School in 1593 tijdelijk werd waargenomen door de toenmalige Franse meester Abraham Mignon, tot dat in 1595 Josias Wibo werd benoemd. Het aantal Franstaligen die om godsdienstige redenen naar het noorden vluchtten, bleef toenemen, zodat in 1614 Mr van der Mersch om de aanstelling van een adjunct verzocht: „Mr Pieter van der Mersch francoise schoolmeester heeft bij requeste verzocht vrije woningende eerlijck jaerlijcks tractement, presenterende in zulcken gevalle eenen experten ondermeester van Parijs te doen komen ende d'zelve te houden ende dat ook zijn huysvrouw een ondermeesteresse houden sal die in alle consthantwercken van de naelde seer wel bedreven sal

zijn". De burgemeesteren gingen hierop in en waren zelfs bereid een oude schoolmeester die nog in een stadswoning woonde naar een andere woning te verwijzen om de Parijse meester te kunnen huisvesten. Hoewel men mag veronderstellen dat met het verloop van tijd de noodzaak om onderwijs in het Frans te geven zou afnemen, bleek juist het lesgeven in deze taal in een blijvende behoefte te voorzien. De ontwikkeling was zelfs zodanig, dat in 1631 de burgemeesteren voor het goed functioneren van de school een reglement opstelden.<sup>10)</sup> Uit deze ordonnantie voor Mr Geraerts kunnen we opmerken dat de doelstelling zich had gewijzigd. Het ging niet meer om onderwijs *in* de Franse taal maar eerder om onderwijzen *van* de Franse taal en wel voor leerlingen die niet alleen uit het veelal arme vluchtelingen milieu kwamen, maar steeds meer uit de gegoede stand van Hoornse burgers. De artikelen uit het reglement gaven dit duidelijk aan. „Ende omme de zelve te beter de eygenschap van de france tale in te scherpen zal hij gehouden zijn haer dagelijcx te oefennen in 't translateren ende componeren vande zelve tale alsmede zijne scholieren stichtelijck daertoe te houden datse inde schole ende daerbyuten tegens malckander niet anders en spreken als francois”.

De ouders betaalden aan de meester een schoolgeld van 2 gulden en 10 stuivers per kwartaal en moesten zelf de boeken, schriften, pen en inkt bekostigen. Daarenboven kreeg hij van de stad een jaarsalaris van *f* 100,— en vrije woning. De leerlingen moesten tweemaal per jaar een examen in de Franse taal, schrijven, cijferen en rekenen afleggen bij de toezienhoudende voogden van de school, Mr Johan van Foreest en Ds Philippo Ruleus.

Zo werd de Hoornse Franse school in stand gehouden met onderwijzers als Jan Caagman, Zeger de Moor en Joan Visser. De laatste bekleedde het ambt in een periode waarin deze vorm van onderwijs weer betekenis kreeg voor een nieuwe stroom van Franssprekende vluchtelingen, de Franse hugenoten die eveneens om godsdienstige redenen met name na opheffing van het Edict van Nantes in 1685 hun land verlieten.

Ook in Hoorn vestigden zich enkele van deze protestantse gezinnen, waarvan de kinderen de Franse school bezochten. Hoorn had er toen veel voor over om de bekwame leraar Visser voor zich te behouden. Als gevolg van de immigratie nam de vraag naar Franse schoolmeesters in de steden toe en Visser kreeg van Alkmaar een aantrekkelijk aanbod om zich daar te vestigen tegen een salaris van *f* 150,— en het vooruitzicht dat hij bij overlijden van de schrijfmeester van de Latijnse School, deze zou opvolgen.<sup>11)</sup> De burgemeesteren wisten hem te overreden toch hier te blijven en hij kreeg daarvoor een toelage van *f* 40,—. Twee jaar later werd de klok teruggezet door hem voor dit bedrag te verplichten bij de kerkdiensten van de Franse Gemeente die inmiddels binnen de gereformeerde kerk was ontstaan, als voorzanger te fungeren.

Joan Visser overleed in januari 1718; een maand later besloten de burgemeesteren de vacature niet in te vullen en dankten zij ook de Franse predikant De Gaux af. De inventaris van goederen van de overleden schoolmeester geeft niet alleen een indruk van zijn maatschappelijke positie en kennis van zaken maar men kan zich ook een beeld vormen voor wie en waartoe de opleiding bestemd was.<sup>12)</sup>

In het huishoudelijke gedeelte van zijn woning treft men alles aan wat voor die tijd tekenen van welstand waren.

We noemen slechts het theeservies van oosters porcelein, koffie- en chocoladekoppen, de zilveren tabaksdoos, schilderijen, luxe kleding en in het bijzonder een uitgebreide bibliotheek van ruim 350 werken waaraan de actuele boeken op het gebied van theologie, rekenkunde, aardrijkskunde, rechten en de filologie niet ontbraken en evenmin de nodige kaarten en globes. De wiskundige collectie omvatte boeken over rekenkunde, cijferen, boekhouden, sterrekunde, meetkunde, landmeetkunde en koopmansrekenkunde.

Van groter belang in verband met zijn schoolmeesterschap is de inventaris van het woonhuisgedeelte dat voor het schoolhouden werd benut. In de school noteerde men 68 schoolboeken waarvan genoemd werden „Instructie van het Italiaans boekhouden” door Ab de Graaf, „Memoriael van 't Scheepsboekhouden” van Johan Olpherts en „Een opregt Fondament van 't Italiaans boekhouden” door Corn. van Leeuwen.

In 1734 kwam de Franse school opnieuw aan de orde in de vergadering van de burgemeesteren door een verzoek van Bernard de Bie om een kostschool te mogen houden voor jonge juffrouwen en daarvoor een jaarlijkse douceur te mogen ontvangen. Het was de bedoeling de meisjes een goede educatie te geven door hen te onderwijzen in de Franse taal en „te leren alle jufferlijke handwerken en exercitiën”. Hij kreeg toestemming en de subsidie werd voor drie jaar toegezegd.<sup>13)</sup>

In 1738 werd Suzanne Romieux geadmitteerd tot het houden van de kostschool om meisjes Frans te leren en alles wat tot een goede educatie behoort; de stedelijke subsidie die ze ontving bedroeg *f* 100,—. Korte tijd later werd er gesproken over de Franse school voor juffrouwen en jonge heren.

De school was dus een particuliere instelling met steun van de stad. Het verzoek van Mr Hendrik Hamer om op een vast salaris met vrije huishuur te worden aangesteld, zoals dat vroeger het geval was geweest, werd afgewezen. Het is niet duidelijk of daarop een periode volgde waarin er geen Franse school is geweest of dat men op de oude voet door is gegaan.<sup>14)</sup> In elk geval werden er in 1789 weer pogingen in het werk gesteld om het stadsbestuur te bewegen de Franse schoolmeester in vaste dienst te nemen. Naar de mening van enkele notabelen, waaronder De Vicq, Cornelis en Pieter Ris, Bolding en De Bellon, moest men de Franse schoolhouder minstens *f* 300,— bieden om er zeker van te zijn dat hij zou blijven. In overleg met de Kerkmeesteren, — voorheen werd het traktement van de schoolmeester immers door hen betaald —, wist men voor dit doel een fonds in te stellen en werd Mr Des Barrières aangesteld. Hij is slechts enkele jaren in dienst geweest. Zijn opvolger Mr de Bruyn wist bij zijn contract nog vrijdom van stadsaccijns te bedingen en kreeg een reglement dat op zijn verzoek was opgesteld.<sup>15)</sup> De Franse schoolhouder zou de kinderen instrueren in de Nederlandse en Franse taal, in de schrijf- en rekenkunde en in de gronden van de gereformeerde godsdienst om hen tot nutte leden van de kerk en maatschappij te maken. Zijn inkomsten waren als volgt geregeld. Het jaarlijks tractement dat de kerkmeesteren hem uitbetaalden, bedroeg *f* 300,— met vrijdom van accijns en vrije woning. De leerlingen betaalden hem *f* 56,— schoolgeld per jaar waarvoor hij hen wel van schrijfbehoeften moest voorzien en hen in de middagpauze thee of bier moest presenteren. Voor deze service-verlening waren de ouders verplicht hem met



nieuwjaar en de kermis een fooi van f 2,— te geven. De school was toegankelijk voor kinderen vanaf 6 jaar; de jongsten onder hen mocht hij in de kost nemen. Bovendien was het hem toegestaan buiten de schooluren nog privaat-onderwijs te geven. Met dit reglement kon hij zeker tevreden zijn. Hij zal ongetwijfeld leerlingen hebben afgeleverd die in de destijds naderende Napoleontische tijd hun woordje Frans zullen hebben meegesproken.

### Samenvatting

In de 17de eeuw kende men in Hoorn verschillende vormen van theoretisch onderwijs. De Latijnse School was de voorbereiding tot een universitaire studie in de rechten, geneeskunde of de theologie,<sup>16)</sup> de Franse school ontwikkelde zich tot een opleiding voor de handel, terwijl de onderschool de basis was van de handwerksman, die zijn praktisch onderwijs in het gilde ontving. De Franse school was aanvankelijk bedoeld om kinderen in de Franse taal, rekenen, lezen en schrijven te leren. In de loop van de 17de eeuw bezochten vooral kinderen van de goeude burgerij en kooplieden de school en werd ze tot

een geschikt opleidingsinstituut voor de handel, zoals in de nalatenschap van Mr Joan Visser naar voren komt. Het stedelijk bestuur subsidieerde de school herhaaldelijk en maakte haar ten slotte tot een stedelijke instelling met een elitair karakter.

- 1) C. J. Gonnet, Inventaris van het archief der stad Hoorn, Haarlem 1918. Regest 76. Samenwerkend Archief West-friese gemeenten (SAW) Hoorn.
- 2) Gonnet, Inv. Nr 166; Brgnr 184.
- 3) Gonnet, Inv. Nr 166; Brgnr 186.
- 4) Gonnet, Inv. Nr 149; Brgnr 91.
- 5) Gonnet, Inv. Nr 124; Brgnr 54.
- 6) Zie noot 4.
- 7) Item.
- 8) Item.
- 9) Gonnet, Inv. Nr 150; Brgnr 104.
- 10) Gonnet, Inv. Nr 158; Brgnr 152.
- 11) Gonnet, Inv. Nr 150; Brgnr 123.
- 12) Notarieel Archief, Hoorn (SAW) Inv. Nr 2321.
- 13) Gonnet, Inv. Nr 152; Brgnr 141.
- 14) Ook een rekest uit 1768 geeft hierover geen uitsluitel.
- 15) Gonnet, Inv. Nr 152; Brgnr 143.
- 16) H. A. van Vessem. „De Latijnse School in Hoorn.” Bundel „West Friesland Oud en Nieuw”, 1976.

## Herinnering aan het vroegere Hoorn

*Johan Coenraad Altorffer*

Niet alleen in Hoorn wonen de leden van onze vereniging. Uit Utrecht ontvingen wij een brief van de heer J. C. Altorffer die echter wel een geboren en getogen Hoornaar is. Zijn grootvader was rijksontvanger en woonde aan het Grote Oost 7; zijn vader had een grossierderij in koffie, thee, tabak, sigaren en sigaretten in het pand Grote Oost 3 (waar nu Doeke Veld een antiekzaak drijft).

De zaak werd in 1942 verkocht toen de vader van de heer Altorffer overleed en het gezin verhuisde naar de J. P. Coenstraat 49; daar in de buurt woonden ook Truus Haring, Cor Hoekema, Gina Engels en de jongens van Van de Waal, de duivenliefhebbers op de hoek van de J. P. Coenstraat en de Bontekoestraat. Ook John Lamers van o.a. Oosterkerkstichting is een oude bekende van hem. Ter publikatie in ons kwartaalblad stuurde de heer Altorffer (die in 1937 werd geboren in het Stadsziekenhuis achter de Grote Kerk) deze onderstaande tekst.

### Herinneringen

Bij een rondwandeling door Hoorn merk je dat er veranderingen hebben plaatsgevonden. Er staat iets nieuws voor wat iets anders was, zoals het Stadsziekenhuis. Daar is nu de bibliotheek gevestigd. Het deed me verdriet toen ik geen Holenweg meer zag met zijn stoomgemaal en Kersenboomgaard met appels, peren en pruimen van Doeke Visser.

Nu is daar een enorm grote wijk met fabrieken en huizen verzezen. Als ik goed ben geïnformeerd, is dat Hoorn 80. Langs de Schellinkhousterdijk was een pad en dan kon je via een houten trap langs de dijk naar beneden om bij de boerderij te komen van bijv. K. Leegwater. Daar weet ik van dat ik met de huidige tandarts Kees Leegwater koeien ging halen die helemaal achterin, vlakbij de spoorlijn, waren. De hond die ze hadden (Horta geheten) daar kon ik, hoe klein ik ook was, goed mee overweg. Terwijl de

melkboer het bruggetje niet overdurfde! Ook ging ik met dezelfde Kees wel eens op het paard naar de hoefsmid. Helaas, die is er ook niet meer. Eens op een zondagmorgen was ik bij mijn moeder ontglipt van de sigarenzaak aan het Grote Oost nummer 3 naar de Doelenkade, waar ik ging kijken naar de Hoornse boot. Het volgende gebeurde: een moeder liep met haar zoontje te wandelen. Ze liepen nogal een eind van elkaar waardoor de moeder niet zag dat de jongen mij het water in duwde met de opmerking: „Ga maar eens kijken hoe de vissen zwemmen”. Gelukkig zag dat een dame die door haar gordijn stond te loeren. Ze waarschuwde haar man die mij met een dreg eruit haalde. En stinken dat ik deed, volgens mijn moeder. En ziek dat ik was. Er werd nog gedacht aan tyfus, aangezien er iemand na een soortgelijke tewaterlating aan die ziekte was overleden. Dus mijn moeder was ontzettend bang toen ik hoge koorts kreeg. Vader lag toen ook ziek. In 1942 overleed mijn vader aan maagkanker. Toen dat alles achter de rug was, ben ik bij de familie Meppe in de Jan Pzn Coenstraat gekomen tot aan de bevrijding. Maar eerst ben ik nog een half jaar in het Weeshuis geweest. In de jaren bij de familie Meppe, waarvan mijn pleegmoeder nog leeft, heb ik gezien de oorlogsjaren het goed gehad. Doch het valt niet mee om als kind suikerbieten te eten of aardappelschillen, maar gezien die tijd had ik het niet slecht.

De gaarkeuken in de Pieter Florisstraat herinner ik mij ook nog goed. Waar nu de slager is, stonden meer dan een kwartier mensen in de rij voor een pannetje soep of zo. De dropping kwam dan ook als een geschenk. En van die lege blikken werden er erebogen gemaakt op de hoeken van de straat. Gezien deze belevenissen blijft Hoorn voor mij voortbestaan, en zal ik, zo lang ik kan, naar Hoorn blijven komen.”

Op het Grote Noord 40, het pand waar honderd jaar geleden A. C. Bleys woonde (bouwer van de Cyriacuskerk te Hoorn en de Sint Nicolaaskerk van Amsterdam), vinden wij de gevel versierd met de ridderorde van het Gulden Vlies.

De Griekse mythologie: om aan hun stiefmoeder Ino te ontkomen vluchtten Phrixos en zijn zuster Helle (zij verdrong onderweg in de later naar haar genoemde Hellespont) op een vliegende ram met een gouden vacht naar Lolchis. Phrixos offerde de ram aan Zeus en hing de vacht op in het heiligdom, waar ze bewaakt werd door een nooit slapende draak. Jason ondernam later een veroveringstocht naar het Gulden Vlies samen met zijn Argonauten.

De Orde van het Gulden Vlies is in 1430 ingesteld door Philips van Bourgondië ter gelegenheid van zijn huwelijk met Isabella van Portugal. Deze orde kreeg als devies: „Autre n'autay, dame Isabeau, tant que vivray' (geen ander dan jij, Isabelle zo lang ik leef).

Schone woorden uit de mond van de hertog die er openlijk 33 maitresses op na hield, waar hij 19 officieel erkende bastaards bij had. Zijn derde huwelijk was dan ook minder geslaagd, dan uit het devies zou blijken. Het juweel dat de vliesridders droegen bestond uit een gouden ramsvel, gevat tussen twee vuurslangen. Een vuurslag is een ijzer waarmee men vonken sloeg. Het aantal leden van deze orde bleef tamelijk beperkt. Net als bij de orde van de Kouseband gaf het lidmaatschap veel juridische voordelen. De ridders kregen vrijdom van

belasting; een vliesridder had altijd voorrang boven de andere adel en behoefde niet te vasten. Als tegenprestatie moest hij iedere dag de mis bijwonen.

Later is de orde gesplitst in een Spaanse en een Oostenrijkse tak. Willem van Oranje heeft de versierselen van deze orde ontvangen in 1556.



Motieven tot het stichten van het Gulden Vlies zijn:

- 1) Deze moest dienen als tegenhanger van de orde van de Kouseband, waar Philips nooit lid van heeft willen worden.
- 2) In 1429 was Philips door de Maagd van Orleans, Jeanne d'Arc verslagen. Door het stichten van de orde wilde hij zijn aangetaste prestige opvizzelen.
- 3) Door zijn (nimmer uitgevoerde) belofte om ter kruistocht te gaan en door het instellen van het Gulden Vlies kreeg hij van de paus medewerking om de Bisschop van Utrecht, Gijsbrecht van Bredero tot aftreden te dwingen en in diens plaats zijn bastaardzoon David tot bisschop te benoemen. Toen Utrecht in opstand kwam, sloeg de vliesridder Antonie van Beveren, bijgenaamd de Grote Bastaard, de opstand neer. Mondhouden en daarmee basta(ard).
- 4) Het hoofdmotief van Philips de Goede was echter het herstellen van de vazaliteit tussen vorst en adel, hetgeen neerkwam op een versterking van het gezag van de soeverein. Deze vazaliteit was sinds de moord op Floris V echter verbroken. Deze herwonnen macht misbruikte Philips om eerder verkregen rechten af te nemen.

Philips' zoon Karel de Stoute wilde niet alleen in wereldlijke zaken, doch ook in kerkelijke aangelegenheden invloed uitoefenen. Zo bemoeide hij zich zelfs met de kosterbenoeming van de Grote Kerk te Hoorn. Toen dit mislukte liet hij Hoorn uit wraak een onredelijk hoge belasting betalen. De absolute monarchale macht werd een eeuw later zo misbruikt, dat het de Tachtigjarige Oorlog tot gevolg had. Dat het Gulden Vlies de eerste aanzet was tot deze oorlog zal Philips van Bourgondië wel niet vermoed hebben.

Bron: J. J. Grolle, *Weg met de Koning, 's Konings Zegel Gebroken; het Ontstaan van de Nederlandse Staat in 1581*, uitgever Kruseman.



# Het Huys naast het collegie van Hun Ed. Mogende

Henk Saaltink

*De geschiedenis van het pand Rode Steen 16*

Ik weet niet, of het wel eens ter sprake komt bij de rondwandelingen die onze goede vereniging organiseert, maar een van de dingen die me al heel lang intrigeren, is de gevelbekroning van het bankgebouw aan de Rode Steen naast het Westfries Museum. Ambtshalve pleeg ik nog al eens in deze buurt te verwijlen en dan vraag ik me telkens weer af welke vaderlandslievende Westfries daar in het jaar 1790 het gewestelijk wapen op zijn woning had laten zetten. Kenners onder U zeggen natuurlijk, dat ik over woningen had moeten spreken, want wie goed toekijkt, merkt al heel snel, dat die nogal fors uitgevallen lijst de grootste moeite heeft twee ouderwetse goed Hollandse pannendaken te verbergen. De huidige bewoners, museum en Amro-bank, hadden in 1790 nog niet het levenslicht aanschouwd, zodat nader onderzoek nodig scheen om een antwoord op de hierboven gestelde vraag te vinden. De gelegenheid daartoe werd geboden, nadat het Westfries Museum in de loop van 1984 in de gelegenheid werd gesteld de beide bovenverdiepingen van het pand als tentoonstellings-, depot- en dienstruimte in gebruik te nemen. Het resultaat van dit onderzoekje, dat door tijdsgebrek niet verder kon teruggaan dan het eind van de achttiende eeuw vindt U hierachter. Het is meer dan de beantwoording van die vraag geworden, feitelijk de geschiedenis van deze huizen en hun bewoners tot ca 1785. Deze geschiedenis is ook nog eens te zien, verluchtigd met wat oude afbeeldingen, foto's en tekeningen in een mini-expositie in de nieuwe tentoonstellingsruimte van het gebouw zelf. Samen met een tentoonstelling over de geschiedenis van onder meer Hoorns behang. Maar dat is een ander verhaal dat U elders in dit blad kunt vinden.

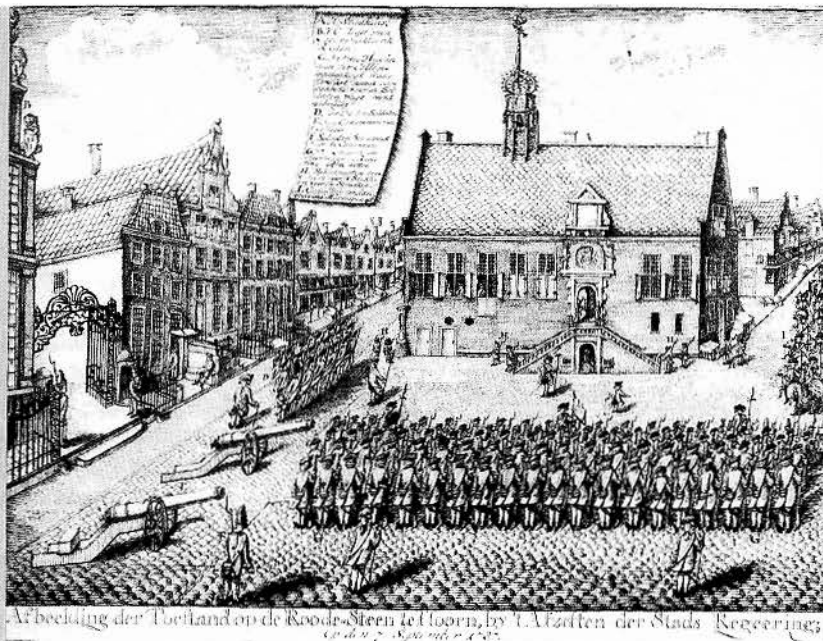
## Vaag begin

Laten we bij het begin beginnen of liever daar waar de historische bronnen het ons toestaan. Wanneer we de drie Hamburgers die hier ergens volgens Velius een huis moeten hebben neergezet, buiten beschouwing laten, is het eerste wat we ontwaren een hoop onduidelijk gekriebel op de bekende kaart van Jacob van Deventer uit 1560. Een aanduiding in ieder geval dat er wat stond. Een zelfde indruk verschaffen achtereenvolgens de stadsplattegronden uit het stedenboek van Guicciardini (1583), de kaart van Paulus Utenwael (1596) en die van Velius (1615). Al deze kaarten tonen een keurig rijtje huizen naast de ingang en wat in onze dagen het Westfries Museum is. Maar de details op al die stadsplattegronden zijn zo verschillend, dat er over het uiterlijk van de huizen geen zinnig woord te zeggen valt. Dat kan pas in 1726, want uit dat jaar bezitten we een tekening van Cornelis Pronk. Deze tekende de voorgevel van het Statencollege, het tegenwoordige museumgebouw en nam en-passant de buurhuizen mee. Aan de rechterzijde van het College staat een vriendelijke trapgevel met wijd opengeslagen luiken op de straatverdieping. Een gezelschap van pijprokende en drinkende heren aan de vensters en de aankondiging

„Coffiehuis” boven deur laten weinig te raden over aangaande de aard van het bedrijf. Een beeld van de volledige gevelwand aan de westzijde van de Rode Steen krijgen we pas door een schilderijtje van de Amsterdamse kunstenaar Isaïc Ouwater uit 1784. We zien daar, dat het huis naast het Statencollege zijn trapgevel vervuuld heeft voor een lijstgevel waarboven het afgewolfde eind van een pannedak uitsteekt. Maar het volgende huis heeft nog een fraaie halsgevel bewaard. De beide panden komen weer terug op een wat onbeholpen tekening van Adriaan Doesjan uit 1787. Maar dan zitten we al vlak bij 1790 het jaar waarin volgens het opschrift die ene grote lijst voor deze twee deftig ogende huizen is gezet. We weten nog steeds niet, waarom dat is gebeurd. Misschien dat een onderzoek naar de gebruikers van de huizen het antwoord op die vraag wat dichterbij kan brengen.

## Hoornse politiek

Een eerste aanzet tot de oplossing van het probleem geeft de zoëven genoemde tekening van Doesjan. Daar staat op een banderol die tussen de wolken boven het Grote Noord zweeft, te lezen, dat de twee huizen naast het College van de Gecommitteerde Raden zijn „aan dit Collegie aangekocht waarvan het naastaanstaande voor de soldatenwagt wordt gebruikt”. In wat moderner Nederlands gezegd, het College van Gecommitteerde Raden, een orgaan van het bestuur van het gewest Holland, had de twee huizen aangekocht en een van de twee in gebruik genomen als een soort kazerne. Vanwaar dit militaristische gedoe? De tekening zelf liegt er ook niet om. Soldaten vijf rijen dik, kanonnen en cavallerie op de Rode Steen in front van het oude stadhuis. Voor het goede begrip even een stukje geschiedenis. De jaren tussen 1784 en 1787 worden gekenmerkt door een vrij ernstig politiek conflict tussen de progressieve Patriotten en de wat meer behoudende Prinsgezinden. De Hoornse bevolking en het stadsbestuur waren in meerderheid Prinsgezind, de Staten van Holland, het gewestelijk bestuur dus, en daarmee de Gecommitteerde Raden in meerderheid Patriots. Gecommitteerde Raden brachten met steun van de Patriotse minderheid militairen in de stad. Onder dekking van deze militairen werd in september 1787 — en dit feit laat de prent zien — een kleine staatsgreep gepleegd, die een revolutionair bewind op de kussens van de vroedschap bracht. Een bewind dat het overigens maar twee weken heeft uitgehouden. Maar het lijkt er op dat Doesjan de zaak wat overdreven heeft weergegeven. In februari '87 koopt het College inderdaad het huis naast het Statengebouw aan voor f 3.600,— van de weduwe van ds Matthaëus (1). Maar het tweede dus noordelijkste pand wordt pas een jaar later aangekocht namelijk in juni 1788 (2). Het wordt dan overgenomen van de kinderen van de niet lang daarvoor overleden contra-rolleur (3) Wijnand Aukema. De Aukema's behoorden wel tot het Hoornse regentenpatriciaat, maar waren nieuw-komers binnen deze selecte groep. De vader van Wijnand, mr Herman



Tekening van het Rode Steen door Adriaan Doesjan uit 1787. De twee huizen naast het hek links werden door Gecomm. Raden aangekocht. Foto museum v. Gijn, Dordrecht.

Aukema had zich omstreeks 1725 in de stad gevestigd. Door huwelijk waren ze met een paar van de belangrijkste geslachten in de stad verbonden, namelijk de families Nieuwstad en Kayser.

Na de dubbele koop lieten Gecommitteerde Raden een verbinding maken tussen het Statencollege en de beide huizen (4). Deze laatste werden ingericht als secretarie. Blijkbaar was de oude secretarie die tot dan toe in het achterdeel van het Statencollege gevestigd was geweest, te klein geworden. In 1789 worden dan de beide voorgevels die erg bouwvallig waren „op de minst opzigtelijke wijze” vernieuwd en samengebracht onder één lijst. De hele verbouwing ook die van het inwendige werd uitgevoerd volgens de plannen van de bekende architect Leendert Viervant (5). De verbouwing heeft dus, als het jaartal op de lijst juist is, niet meer dan een jaar geduurd. De nieuwe eigenaars hebben maar kort plezier van hun kantoor gehad. In 1795 zakte de vermolmde Republiek der Verenigde Nederlanden onder Franse druk in elkaar en met haar verdween ook het College van Gecommitteerde Raden.

#### Andere bestemmingen

Welke bestemmingen het gebouw in de daarop volgende tien jaren heeft gehad is niet duidelijk. In februari 1804 verkoopt mr. Zacheus van Foreest waarschijnlijk in opdracht van het landsbestuur de beide huizen naast het voormalig Statencollege aan het bestuur van de Grote Sociëteit (6). Het achterste deel van het meest zuidelijke pand, dat dus aan het Statencollege grensde, was niet bij de verkoop betrokken. Op een tekening voor een restauratie van het voormalig Collegegebouw in 1813 maakt dit achterhuis nog deel uit van het Collegegebouw. Het is een toestand die tot in 1984 is gehandhaafd. De grote Sociëteit kwam voort uit een Patriots leesgezelschap en was ontstaan in de rumoerige tachtiger jaren. De heren hadden daarvoor al hun samenkomsten gehouden in het pand Gouw 7 en in een huis aan de zuidzijde van de Rode Steen. Het in 1804 betrokken

gebouw werd opnieuw grondig onder handen genomen. Zo schafte men voor de sociëteitskamer een geschilderd behang aan bij de Vaderlandse Maatschappij. Ook werden een paar huisjes aan het Achterom tot stalling voor paarden en wagens verbouwd en door een overdekte gang met het sociëteitsgebouw verbonden. Een deel van deze gang met een houten tongewelf is in de woning op Achterom 8 bewaard gebleven. Er is wel eens geopperd dat deze voorziening werd getroffen om aangeschoten notabelen ongezien in hun rijtuig en uit het gebouw te krijgen. De Grote Sociëteit verkocht haar gebouw in 1870 aan Simon Wever die er een café-restaurant van maakte. Met dezelfde bestemming ging het in 1885 over in handen van Petrus Bernardus Delemarre uit Berkhout (8). Definitief uit de horeca-sfeer raakte het huis in 1902 want in dat jaar verkocht Delemarre het aan de NV Noord Hollandse Landbouw Crediet in Alkmaar (9). Daarmee brak de fase van het bankgebouw aan. In 1941 ging het complex over in handen van de Amsterdamsche Bank die zich in het jongste verleden transformeerde tot Amro-bank.

In 1984 tenslotte werden de bovenverdiepingen verhuurd aan de Gemeente Hoorn die het bestemde tot expositieruimte en depot voor het Westfries Museum.

- (1) Rijksarchief in Noord-Holland, Haarlem. Resolutieboek Gecommitt. Raden van het Noorderkwartier, 1785-'87. Inv. nr. 3AQ. Fol. 145.
- (2) Res. boek Gecomm. R., 1788-'89. Inv. nr. 3AR. Fol. 99.
- (3) Contra-rolleur, belastingambtenaar bij het College van Gecommitteerde Raden.
- (4) Res. boek Gecomm. R., 1788-'89. Fol. 99, 117.
- (5) Idem. Fol. 293.
- (6) Arch. Dienst Westfr. Gem., Hoorn. Register van de 40e penning, 1804. Fol. 11. Kasboek van de Grootte Sociëteit. Inv. Gr. Soc., nr. 3.
- (7) Kadastraal archief. Perceelsgewijze legger, 1830 vv. Art. 845.
- (8) Idem art. 3549.
- (9) Idem art. 3862.

# De dijkdoorbraak in 1675

R. de Knegt

In de winter van 1675-1676 maakten de laaggelegen delen van ons land een periode van grote tegenslag door in de voortdurende strijd tegen het zeewater. Een zware noordwesterstorm joeg vanaf 1 november de golven met enorme kracht tegen de zeekeringen, waardoor in Friesland enkele dijken doorbraken en in Huisduinen reeds een aantal huizen wegspoelden. Op 4 en 5 november kreeg de situatie een grimmig aanzien: tussen Muideren en Naarden spoelde een gat in de dijk waardoor delen van Gooiland tot aan Utrecht onder water werden gezet; tussen Haarlem en Amsterdam sloeg het water door de IJdijk en bezweken bovendien de St. Aagten- en Assendelfterdijken met als gevolg dat delen van Kennemerland werden overstroomd en het water tot aan de duinen liep. Ook West-Friesland werd door de hoog oprijzende golven bedreigd en kreeg het zwaar te verduren.

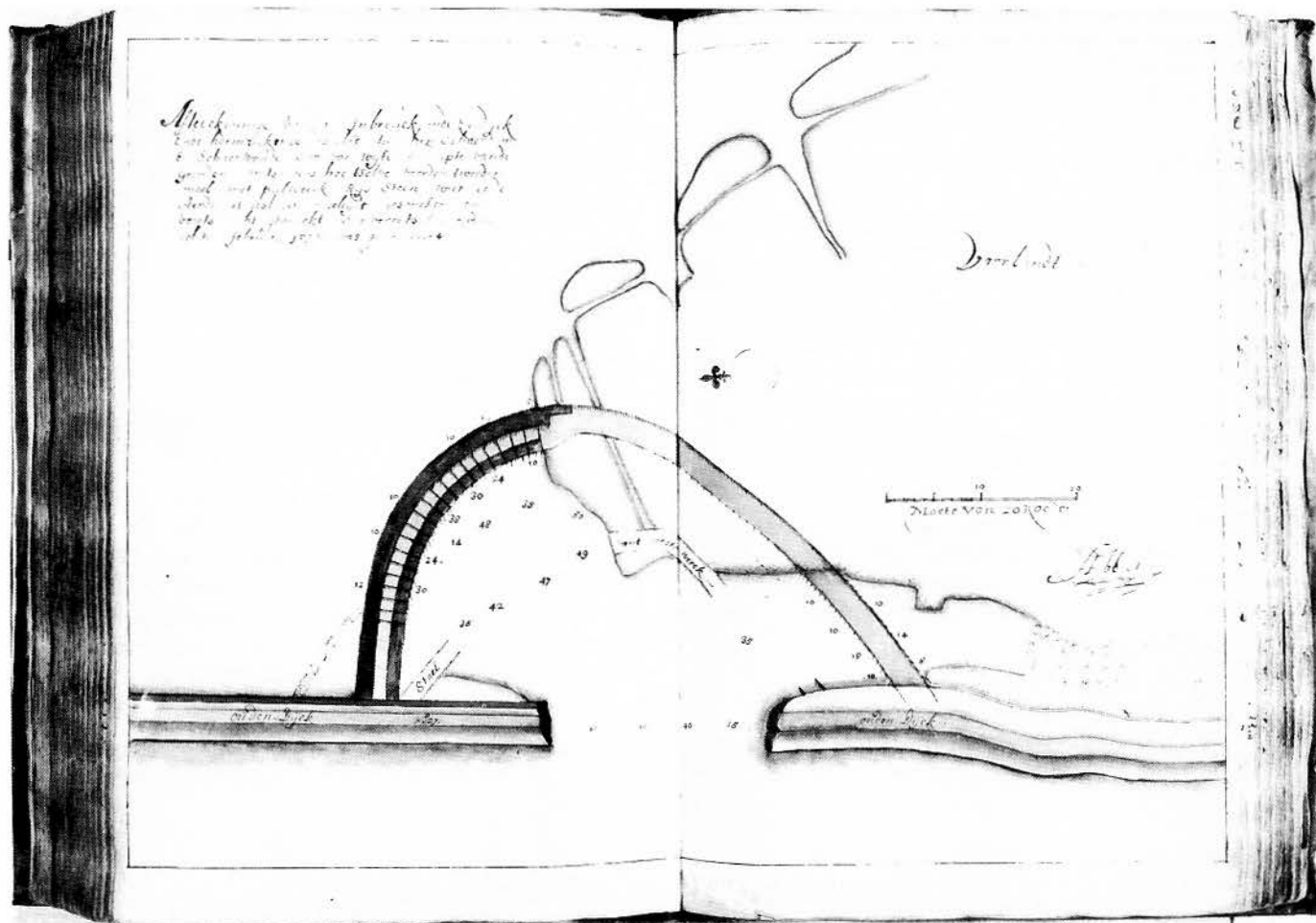
## West-Friesland

Aan de Noorddijk ten westen van Medemblik was de toestand uiterst kritiek. Het water stond tot aan de kruin van de zeedijk en deze verkeerde in een slechte staat doordat op enkele plaatsen de wierbescherming al was ondermijnd en in zee gestort. Gewapend met planken, zeildoeken en zware gewichten trachtte men het wegspoelen van de aarden dijk te voorkomen.

Doordat de wind bij Hoorn aflagtig was en er dus geen direct gevaar dreigde, kreeg de zeedijk onder deze stad op dat moment minder aandacht. Het toeval wilde dat bovendien dijkgraaf Mr. Nicolaas Raad naar Amsterdam was om ossen te verkopen en dus geen leiding kon geven bij de kustverdediging. In de avonduren was er wel enige

beroering geweest onder de Hoornse burgers omdat men de Oosterpoortsluis en de zeedijk buiten de Nieuwe Oosterpoort niet vertrouwde. Maar na enige voorzorgsmaatregelen trokken de stedelingen zich gerustgesteld terug voor de nacht. Deze nachtrust zou echter om 2 uur wreed worden verstoord door het luiden van de noodklokken.

Twee inwoners van Scharwoude, die voor alle zekerheid 's avonds de dijk waren opgelopen om te zien of ergens gevaar dreigde, constateerden nabij Oudendijk een gat in de zeekering. Deze dijkbreuk spoelde in korte tijd uit tot een gat van 30 roeden (= bijna 120 m) lengte. Binnen enkele uren gutste het water de binnendijken over de Noorder Koggen en Waterland in. Bij Langereis en Medemblik kon men het water ternauwernood keren maar heel Drechterland dreigde te verdrinken.



In een resolutieboek van het college van Gecommitteerde Raden bevindt zich een kaart van landmeter Abbestee. Deze toont de mislukte en de geslaagde poging om de zeedijk te dichtten. Collectie Rijksarchief in N.-H., catal.nr. D(492.629.013.1).

## De reactie in Hoorn

Nadat een van de twee inwoners van Scharwoude met het verschrikkelijke nieuws naar de stad was gesnelde (de andere had in Scharwoude alarm geslagen), werden in allerijl de Wester- en Noorderpoort dicht gemaakt. Dit geschiedde te gehaast want het water sijpelde er door zodat de laaggelegen straten aan de westzijde van de stad blank kwamen te staan. De aandacht was inmiddels echter verlegd naar het omliggende land: 't Keern, Risdam en Zwaagdijk dienden versterkt te worden om de dorpen te kunnen redden. In eerste instantie zette men van de Noorderpoort tot de Kromme Elleboog zogenaamde „kistdammen”, d.w.z. een vloedkering van met aarde gevulde en met stenen verzwaarde bekistingen. Spoedig werd duidelijk dat dit onvoldoende was om het wassende water tegen te houden en werd besloten om een dijkje te leggen en ook om de Zwaagdijk tot aan Wervershoof te verhogen. De inwoners van de Drechterlandse dorpen kregen ieder een perk aangewezen. Tevens werden alle Hoornse mannen boven de 17 jaar verplicht om te assisteren. Met slaande trom en aangevoerd door de officieren trok iedere dag een compagnie schutters de stad uit om te helpen aan de dijk. Ook de manschappen van steeds drie andere stadswijken gingen onder leiding van de brandvoogden naar 't Keern en Risdam. Al spoedig werd dit opgevoerd tot dagelijks twee compagnieën schutters en de mannen van zes stadswijken. De vrouwen werden ingeschakeld om al dit werkvolk te kunnen bevoorraden. Met schuiten werd ondermeer op kosten van het gewest brood, kaas en bier aangevoerd, hetgeen aanleiding was tot de benaming „kaas-en-broods-dijkje”. Een verzoek om water te mogen lozen op de boezem van Ooster Koggen ten einde langer aan de versteviging van de dijken te kunnen werken werd afgewezen, naar het bestuur van Drechterland voorgaf vanwege de visstand.

## Verdere doorbraak

Door opnieuw verhevigde storm brak op 6 december de binnendijk door ter hoogte van de kerk van Zwaagdijk-Oost. Het zeewater overspoelde de landerijen en bereikte de stadswallen van Enkhuizen en die ten oosten en noorden van Hoorn. Ondanks het dichten van de poorten kon men in onze stad uiteindelijk het Nieuwland, het Munnickenveld en het Grote Noord tot aan de St. Janssteeg met schuitjes bevaren. De meeste Westfriese kerken waren veranderd in toevluchtsoorden voor het vee en de bewoners van de laaggelegen gebieden. De kroniek van Feyken Rijk citeert een brief uit die tijd waarin een schrijnend beeld wordt geschetst: overal rondvarende schuiten met daarin bewoners en hun huisraad, met huiden van inderhaast gevild vee of met verdrinken of geslachte dieren.

## Het dichten van het zeegat

Na de doorbraak van de zeedijk in het begin van november waren direct pogingen in het werk gesteld om het gat weer te dichten. Er waren hiertoe twee Katschepen afgezonken in het gat en een flink aantal ingeheide palen moesten de dijk verstevigen. Het najaarsweer werkte echter niet mee. Op 16 november stak weer een storm op waardoor het werk werd vernield; ook op 4 en 5 december werden door storm de dijkreparaties weggeslagen.

Het gat in de dijk bleek hierdoor inmiddels 50 voet (= ruim 16 meter) diep te zijn zodat besloten werd de dijk meer zeewaarts met behulp van „kettingwerk” (= regels ingeheide palen) te dichten. In de loop van januari werd dit karwei geklaard en met gunstige wind konden de molens beginnen het water uit te slaan. Op 13 juni 1676 kwamen de laatste landerijen weer droog te liggen.

## Gevolgen

De overstroming had het opmerkelijke gevolg dat in de stadsgrachten zowel zeevis als zoetwatervis werd gevangen. Triester was het te zien hoe velen uit West-Friesland wegtrokken, berooid van have en goed. Het land, dat eerst wit en daarna roodbruin uitsloeg, leverde de eerste tijd weinig op. Veel bomen gingen dood maar opmerkelijk was dat de eerstvolgende fruitoogst groot was.

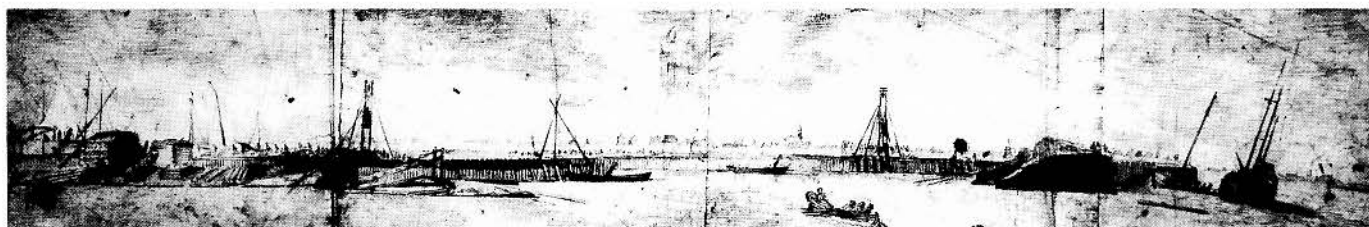
Op bestuurlijk terrein had de ramp het gevolg dat de gemeenmaking der dijken werd bevorderd: ook in de Zeevang kwamen de dijken onder een centraal beherend en uitvoerend bestuur i.p.v. het verstoelen over de betrokken dorpen.

Tussen Scharwoude en Schardam is het gevolg van de grote doorbraak ook vandaag nog duidelijk in het landschap te zien. De waal binnen de dijk is een geliefd viswater geworden waar uitsluitend zoetwatervis wordt gevangen. Buiten de dijk is de zeevis trouwens ook verdwenen. Wanneer we bedenken dat de dijk van dit punt ooit rechtdoor naar het West in Hoorn heeft gelopen, dan is het maar goed dat de Zuiderzee getemd is. In 1975 liet het Genootschap Oud West-Friesland in brons vastleggen dat West-Friesland inmiddels al weer drie eeuwen droog is gehouden.

## Bronnen

Juriaan Spruijt, Geschiedenis der stad Hoorn, 1630-1748. (Oud Archief Hoorn HS 189)

Kroniek van Hoorn, uitgegeven door Feyken Rijk. Hoorn 1706, pp. 242-245 (aanwezig in bibliotheek van Archiefdienst Westfriese Gemeenten te Hoorn). Illustraties: collectie Rijksarchief in Noord-Holland te Haarlem.

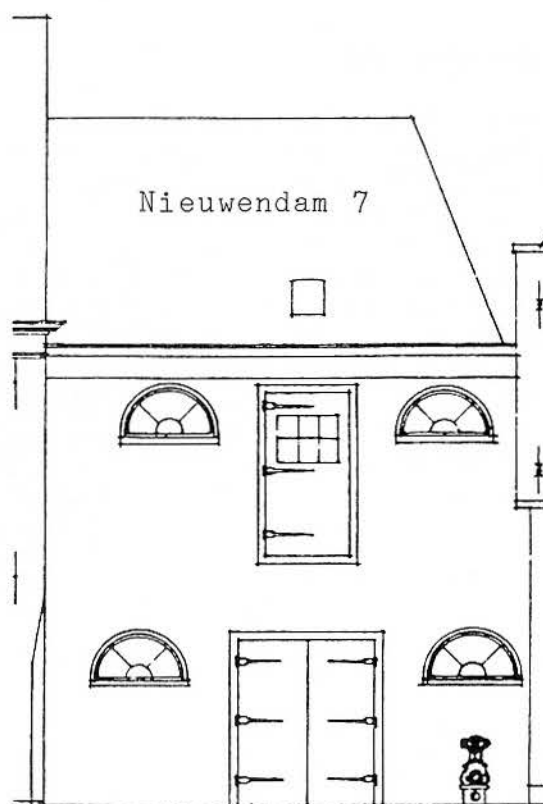


*Dijkwerkers in actie bij Scharwoude: in trossen hangen zij aan de touwen van de heistellingen. Ingeheide palen vormden in het algemeen de ruggegraat van de dijken. Roodkrijttekening door M. Withoos. Collectie Rijksarchief in N.-H., catal.nr. Scharwoude 1.*

## Merkwaardigheden en minder bekende aspecten van het historische Hoorn

In de vorige aflevering toonde ik u een stenen paaltje met een ring dat staat op de hoek Grote Havensteeg en Rode Steen (Kaasmarkt). Het fraaie doorzicht te water was de stenen waterdoorgang tussen stadssingel en Nieuwland, de Jacob Pietersz.-brug.

Naar aanleiding van het onderwerp „stenen palen” berichtte mevrouw Veenstra van Nieuwendam 9 dat in haar tuin ook een paal met een dergelijke ring staat. Op de foto ziet u dit fraaie object. Oorspronkelijk stond deze paal aan de straatzijde, zo tegenover nr. 7. Twee illustraties bewijzen dit. Op de architectentekening in *Hoorn- huizen, straten, mensen* ziet u duidelijk de paal afgebeeld. En iets moeilijker te zien, maar wel aanwezig treffen wij hem op een oude prentbriefkaart (uit het bezit van Chiel v. d. Zel): net voor de deur van het pakhuisje met de stalraampjes.



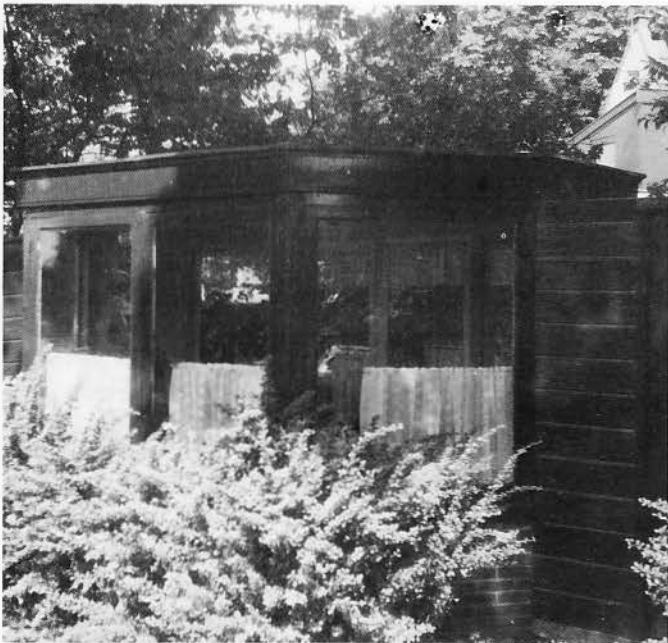
Onze vraag is: wie weet meer over deze merkwaardige paal? De eigenaresse zoekt een passende bestemming voor dit unieke voorwerp en wel binnen Hoorn. Suggesties zijn welkom.



3. Stoepmuurtje met gotische randversiering, zo'n vijf eeuwen oud; zomaar op straat bij een bijna even oud grachtje. Waar vind je dit antieke beeldhouwwerk op enkelhoogte?



4. Een zeldzaam oud puntgeveltje in Hoorn, uit de 16e of 17e eeuw. In een steeg die volgens Velius tijdens pestepidemieën in 1558 twee keer totaal uitstierf op ene vrouw Lubbe na, die beide slachtpartijen overleefde. Woonde zij misschien in dit pandje? En wat is dat voor een merkwaardig opschrift? In welke steeg?



5. De theekoepel op de hoek Koepoortsweg-Spoorsingel is niet de enige in Hoorn. Er is er nog een, wat verscholen in het groen, aan de straatkant. Overblijfsel uit een tijd toen Hoorn-Noord nog het gebied was waar de mensen uit de binnenstad rust en ontspanning zochten. Waar precies?



6. Een borstbeeld van een man die veel voor Hoorn heeft betekend. Wie is hij, met zijn scherp gesneden gelaatstrekken, in brons vereeuwigd? Velius? Messchaert? Bontekoe? Kerkmeijer? En waar kijkt hij naar?

**PRIJSVRAAG:** Weet u waar deze foto's genomen zijn en wat/wie erop staat afgebeeld? Stuur uw oplossing in naar J. M. Baltus, Grote Oost 98-100, 1621 BZ Hoorn. Onder de goede inzenders wordt een aardige prijs verloot.



Het dichtbevolkte en waterrijke Nederland beschikte reeds in de 16e eeuw over een goed functionerend vervoerstelsel. Via natuurlijke en kunstmatige waterverbindingen waren de belangrijke plaatsen, zeker in het noorden en westen van het land, goed bereikbaar. Uitbreiding van de handel zorgde ervoor dat deze bereikbaarheid nog verder toenam en resulteerde in het dichte net van waterwegen van het midden der 17de eeuw, toen veerschepen, marktschepen en trekschuiten af en aan voeren op hun eigen, vaste trajecten.

## IV. Bloeiperiode van de Hoornse beurtvaart

Ook na de late komst van de trekschuit in 1660 bleef het Hoornse beurtschip belangrijk voor de verbinding met Amsterdam. Weliswaar kon een beurtschip door wisselvallig weer minder regelmatig en op tijd varen dan de trekschuit, maar men had geen hoge kosten aan kanalen of trekdielen en bleef dus veel goedkoper. Bovendien was de trekschuit door zijn beperkte omvang minder geschikt voor vrachtvervoer.

De toenemende drukte in de handel had de veerdienst van Hoorn op Amsterdam niet onberoerd gelaten. In 1581 was de dienst nog beperkt tot één schip dat dagelijks om 10.00 uur 's morgens vertrok. Maar bij uitzonderlijke drukte, zoals tijdens de Hoornse jaarmarkten met Pasen, Pinksteren en Sint Lourens (10 augustus), was dit volstrekt onvoldoende. De maandag en dinsdag tevoren voeren er dan twee veerschepen om de marktgoederen van Amsterdam naar Hoorn te brengen. Ook tijdens de Amsterdamse kermis in september voer een extra veerschip tussen de steden. Volgens Velius<sup>1)</sup> werden in 1600 dagelijks twee schepen ingezet.

Vanaf 1623 vertrok het Hoornse veerschip 's avonds om 8.00 uur of met het sluiten van de poorten. Dergelijke „nachtschuiten” waren zowel bij de trekschuiten als bij de beurtvaart gebruikelijk op langere trajecten: de reizigers verspilden hiermee geen nuttige tijd. Comfortabel was de nachtrust denkkelijk niet: een klacht uit 1629 meldt „dat de veerschepen die des nachts vaeren gemeenlijcken met soo veele lasten ende ladingen bescheept worden, dat de reisende luijden daerdoor gantselijcken ontriefte ende gediscommodeert sijn”. Vanaf 1634 varen er dan ook dagelijks drie schepen, waarmee deze veerdienst tot de drukstbevangen trajecten behoorde.

### Een reis naar Amsterdam

Tussen de Hoge Brug en de Hoofdtoren (de huidige Veermanskade) en aan het Hoofd, moesten schepen altijd ruimte maken voor de aankomende of vertrekkende beurtschepen. Een veerschip dat aan de beurt was om naar Amsterdam te varen, diende namelijk ruim van tevoren leeg, schoon en geballast gereed te liggen. Voorts moest de schipper of zijn knecht bij het schip aanwezig zijn voor toezicht en opdat er voldoende gelegenheid was om vracht en passagiers aan boord te brengen.

Het aan de Veermanskade gelegen gildehuis van de Rijnschippers had tevens de functie van tapperij en zal in veel gevallen gediend hebben als wachtlokaal. De vertrektijd van het beurtschip werd aangekondigd door de klok van de Grote Kerk, waarna ter waarschuwing van de

reizigers de klok van de Hoofdtoren werd geluid.

De meeste passagiers zullen dan al een plaatsje hebben gezocht in de denne of roef van het schip. Ruimte was er genoeg want ieder van de vier zitbanken was zo lang als de breedte van het schip. Weliswaar vormde een overkapping van zeildoek de enige bescherming tegen slechte weersomstandigheden maar een houten beschot rondom maakte van de roef toch zo mogelijk een knusse ruimte. In het geval dat onze reizigers de nachtschuit hadden genomen om bij daglicht in Amsterdam te kunnen zijn, lukte het wellicht niet zo goed om in slaap te dommelen. Dan was er tegen een redelijke vergoeding een lantaarn en kaarsen beschikbaar zodat men het gesprek gaande kon houden. Een reizend koopman, die het gezelschap of de conversatie te min vond, kon het vooronder voor zichzelf reserveren. Uiteraard betaalde hij voor dit eersteklas compartiment een hoger tarief. Tijdens het koude seizoen kon men de „vuijster”, een verplaatsbare stookplaat, bijschuiven en zich tegen betaling van de verbruikte brandstof warmen. De schipper diende te zorgen dat er van Allerheiligen tot Pasen steeds een ton houtskolen of turf aan boord was. Indien men bij strenge koude nog lust tot reizen had, moest men maar hopen dat het schipper en knecht lukken zou om met behulp van „slaijen” (spiesen) door het drijfjz de haven te bereiken.

De reis eindigde in de grote drukte van de Amsterdamse havens, waar ook tientallen andere beurtveren hun eindpunt hadden. Midden 17de eeuw was de gebruikelijke aanlegplaats voor de Hoornse veerschepen in het IJ nabij het Damrak aan de steigers bij het „Bothhuisje”, waar de kleinere zeevis verhandeld werd. In 1687 werd op verzoek van het gilde onderhandeld met de Amsterdamse burgemeesteren over een vaste kaai aan het Damrak bij de Kapelsteeg (de huidige Haringpakkerssteeg in de bocht van de Nieuwendijk).<sup>2)</sup> Het Memoriaalboek van het gilde vermeldt dat het wel wat overredingskunst vergde om het verzoek ingewilligd te krijgen en daarnaast nog 373 gulden (naar we zullen aannemen voor de kade).

De faciliteiten van en het toezicht op de veerdienst waren in Amsterdam overigens beperkt: er was een wagen aan de steiger voor het transporteren van vracht en een door Hoorn betaalde Passagemeester inde de verschuldigde tarieven van passagiers en vracht met bestemming Hoorn. Als vracht uit Hoorn elders in de stad moest worden bezorgd, dan was men aangewezen op het Amsterdamse Schuitenvoerdersgilde. De grote Wijschepen hadden namelijk geen strijkbare mast, zodat het onmogelijk was om via grachten met vaste bruggen de Dam te omzeilen. Voor het overige waren de schippers op zichzelf aangewezen. Bij ijsgang betekende dit loten wie de beurt zou wagen of wachten tot een schip uit Hoorn arriveerde om met meerdere in konvooi terug te varen, waarbij de opbrengsten werden gedeeld.

### De kosten

Wie reisden er met het veerschip? Uit onderzoek is gebleken dat Nederlanders van hoog tot laag in de 17e eeuw een reislustig volk vormden dat er regelmatig opuit trok.<sup>3)</sup> De intensieve dienstregelingen en opbrengsten van de trekschuiten en beurtveren wijzen duidelijk in die

richting. Veel mensen moeten er het nodige voor over hebben gehad, want de lage inkomsten gingen grotendeels op aan eerste levensbehoeften. De vervoerskosten waren niet bepaald laag, ondanks dat men voor kinderen onder negen jaar half geld betaalde en kinderen tot drie jaar gratis mocht meenemen.

VEER OP AMSTERDAM. Tarief per persoon in stuivers.

jaar	z	w	extra heffing
1581	3 st	4 st	
1607	5 st	6 st	
1632			vooronder: z = 2 st; w = 3 st
1634	7 st	8 st	
1644	8 st	9 st	vooronder: z = 2 st; w = 3 st
1653			roefplaats: 1 st

z = zomertarief; w = wintertarief.

Bron: Keurboek Rijnschippers Gilde.

Een van de oorzaken voor het stijgen van de tarieven was gelegen in de steeds strengere eisen die in de loop der 17de eeuw golden in de scheepvaart. Vorige keer noemden we het Vuurgeld al dat de schippers vanaf 1644 betaalden voor de havenverlichting aan het einde van het Hoofd. In dat zelfde jaar klaagde het gilde „dat de schepen en toebehooren vandien nu ter tijd ongelijk dierder inkoopende ende costelijcker van onderhoud sijn als oijt voor date van desen”.

Vanaf 1656 werden de veerscheperen tweemaal per jaar (in april en september) gekeurd onder toezicht van de burgemeesteren en een meestertimmerman. Vanaf 1677 werden er in het gilde geen open schepen zonder luiken meer toegelaten.

Een andere oorzaak voor de toename van de kosten (en strenge eisen) was een poging van het gilde om de toeloop van schippers op de veerdienst te beperken. In drukke tijden was het veer ook aantrekkelijk voor lieden die een gemakkelijk te verdienen boterham zochten; in perioden van malaise was het gildelidmaatschap zeer gewild als oudedagsvoorziening en ziekenkas. Minder bekwame schippers met bovendien inferieure schepen trachten dan een plaats op de veerdienst te verkrijgen. In 1646 bijv. werden de gildevogden overstelpt met klachten „datter verscheijden persoonen in hun veer sijn varende op Amsterdam, die geen oeffeninge noch kennisse van het varen sijn hebbende”.

Aanvankelijk werd geëist dat men een jaar binnen de stadswallen woonde, poorter en gildelid was, en een Carvielschip bezat dat in Hoorn was gebouwd. Deze eisen werden steeds verder opgeschroefd: begin 17de eeuw mocht het schip niet ouder zijn dan 8 jaar, een eeuw later niet ouder dan 4 jaar. Ook financieel werd het moeilijker om een aandeel in de beurtvaart te krijgen.

Schippers konden niet zonder meer op Amsterdam gaan varen. Het veer Hoorn-Amsterdam was een aparte organisatie binnen het gilde waarvoor aparte eisen werden gesteld. Om op deze veerdienst te kunnen varen werd geëist dat men eerst 3 jaar in Holland had gevaren en daarna nog eens 3 jaar in het gilde. Eens per jaar werden op de „lootdag” (eind december) de beurten voor de veerdienst vastgesteld.

## MINIMALE WAARDE VAN HET BEURTSCHIP

1530:	350 gulden
1607:	700 gulden
1645:	1.500 gulden

## KOSTEN VAN GILDELIDMAATSCHAP

	burgers	uitheemsen
1588:	30 st.	4 gldn.
1613:	5 gldn.	5 gldn.
1632:	3 gldn.	10 gldn.
1645:	10 gldn.	20 gldn.
1677:	20 gldn.	40 gldn.

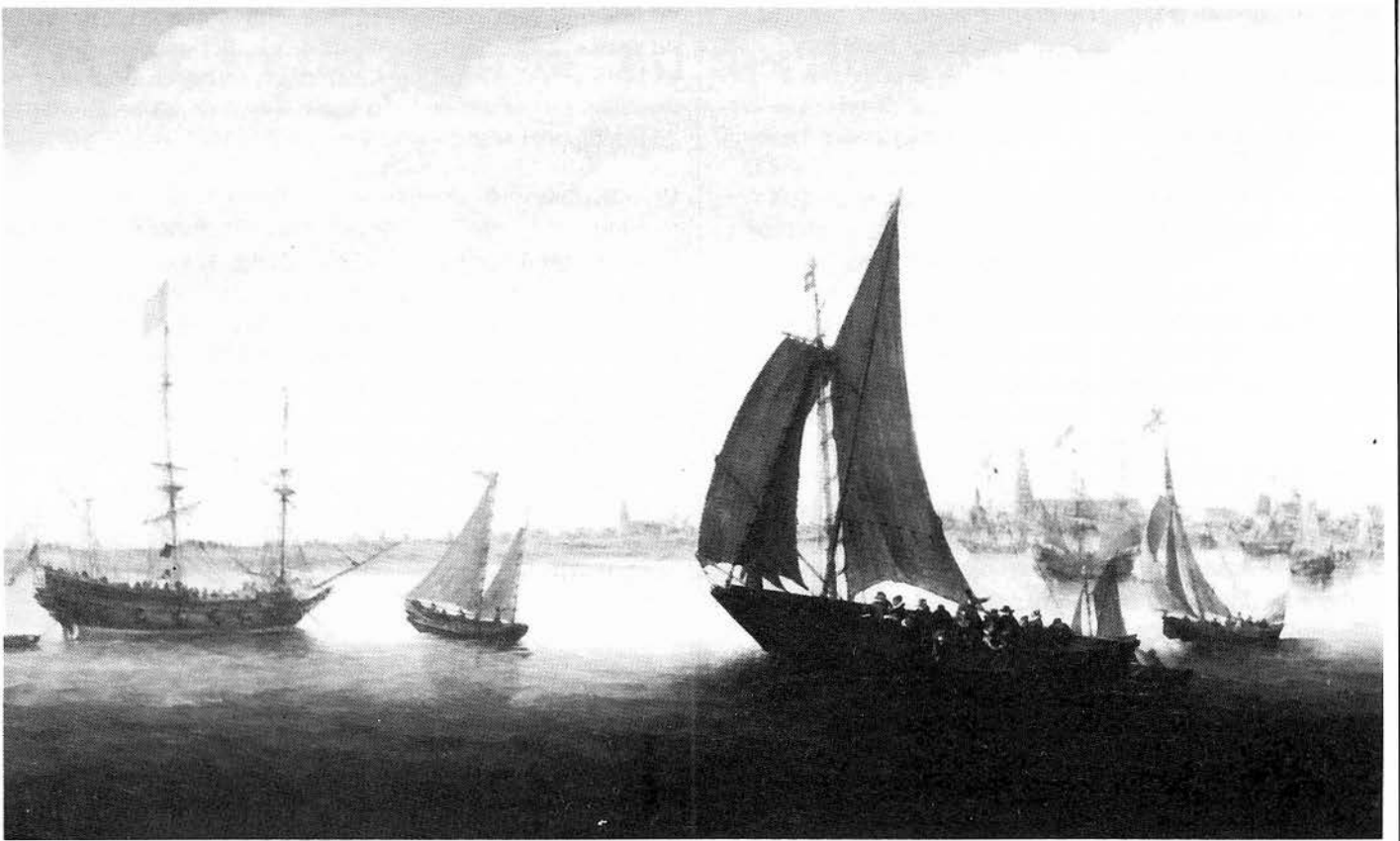
Bron: Keurboek Rijnschippers Gilde.

## Het personeel

Wanneer we beurtvaartreglementen bekijken dan valt vooral de hoeveelheid gedragsregels voor de schippers en knechten op. Bij nader inzien blijken deze regels en bijbehorende strafbepalingen een gevolg te zijn van het soms ronduit onbehouwen gedrag van het scheepsvolk. Steeds weer benadrukten de keuren voor de veerdienst dat schipper en knecht de reizigers zonodig behulpzaam dienden te zijn bij het aan boord komen en het verlaten van het schip. Men diende de schepen bij aankomst ook behoorlijk langs de kaai te meren zodat de passagiers aan wal konden stappen zonder over andere schepen te hoeven klauteren. Het eisen van een hoger vaarloon dan het vastgestelde tarief of het schelden en schimpen tegen de passagiers was uiteraard eveneens ongewenst gedrag. Uit overtredingen en opgelegde boeten blijkt dat er in de praktijk nogal eens iets schortte aan het gedrag. Niet alleen reizigers of collega's werden uitgescholden, ook tegen de gildevogden zei een veerschipper wel eens hoe hij over hen dacht. Somt ontaalde dit in dreigementen, werden een paar stevige klappen uitgedeeld of werd het mes getrokken. Een fikse straf, oplopend tot een half jaar vaarverbod, was dan het gevolg. Vaak was het wangedrag het gevolg van dronkenschap. Meerdere keren werd de klacht gehoord „dat de veerluijden op 't affvaren soo droncken sloop comen, dat d' selve te hoije gaen ende niet eens uijtsien voor ende aleer dat men hier off tot Amsterdam is gecomen”.

Naast het varende personeel was het walpersoneel van belang voor een goed verloop van het verkeer op de veerdienst. De gildeknecht was hierbij een centrale figuur. Hij had de taak om toe te zien dat vreemde schippers niet ongeoorloofd vracht innamen die het gilde toekwam. Ook moest hij de verschillende gelden innen bij de schippers, zoals het Gildegeld, het Vuurgeld, Laders- en Passagiegeld en de bijdrage voor de gildebos. Een schipper, die zijn beurt niet kon waarnemen, moest dat daags tevoren voor het middaguur melden bij de gildeknecht.

Om te zorgen dat een en ander volgens goede orde verliep werd het geteerde dekzeil, dat de schipper iedere reis nodig had om de roef af te dekken, onder toezicht bewaard in het Schipperhuis. De beurtman betaalde zijn bijdrage in ruil voor het dekkleed, waarmee het gilde gelijk een goede controle had over het varen van de veerscheperen. Ieder kwartaal werd door de gildeknecht



*Hans Goderis schilderde omstreeks 1625 dit gezicht op de haven van Hoorn met rechts op de voorgrond een veerkaag. Kaagschepen werden vaak voor de veerdiensten tussen de Hollandse steden gebruikt. Schilderij en foto Westfries Museum.*

een schriftelijke rekening overlegd van de geïnde gelden. Aanvankelijk was er sprake van de „knaep” van het gilde maar in de loop van de 17de eeuw werden steeds oude schippers op deze post benoemd.

De Briefbestelder had eveneens een belangrijke taak, die meestal vervuld werd door een schippersweduwe. Naast het bezorgen van pakjes, brieven en boodschappen, hielp zij de gildeknecht bij het innen van het Passagiegeld en het Vuurgeld.

Als waard of waardin van het Schippershuis komen we zowel oude schippers als weduwen tegen. Naast het beheren van deze tapperij bestond de taak uit het verzorgen van de gildemaaltijden (in mei, Pasen, Allerheiligen, de lootdag en Oudjaar), bedienen bij vergaderingen van de voogden, beheren van het dekkleed en verrichten van diverse klusjes voor het gilde. De omzet van het Gildehuis moet redelijk groot zijn geweest want men ontving hier geen loon voor maar betaalde een pacht van f 200 per jaar.

#### V. Achteruitgang van de Hoornse beurtvaart

Tijdens de minder florissante periode van de 18de eeuw nam het scheepvaartverkeer in Hoorn af, met als gevolg het inkrimpen van het gilde. Het Zoutgeld en de Gildeton stelden na 1700 als inkomstenbron niets meer voor: de opbrengst was nauwelijks voldoende om de maattonnen te laten repareren en ijken; aan verpachten viel niet te denken. De positie van het gilde was nog niet hopeloos maar de inkomsten uit heffingen daalden. Salarissen, pacht (de Passagiemeesters), ziekingeld en steun bleven daarentegen flinke uitgaven vergen. Een klein lichtpuntje was dat met het verkleinen van het gilde het bedrag dat de gildebos aan steun en ziekingeld moest uitkeren

eveneens zou afnemen. Bovendien bleef het flinke kapitaal dat het gilde in de loop der tijd had vastgezet jaarlijks een vaste rente uitkeren.

AANTAL BEURTSCHIPPERS (geïnde jaargelden) in 5-jaarlijkse cijfers.

Bron: Archief Rijnschippers Gilde van Hoorn, Ontvangsten en uitgaven.



Aan het aantal schippers dat jaarlijks het gildегeld betaalde is af te lezen dat het na het eind van de 17de

eeuw bergafwaarts ging. De grafiek geeft deze tendens duidelijk weer. Weliswaar geeft het aantal betalende gildeschippers geen exact beeld van de bedrijvigheid maar, zoals reeds vermeld, was het mogelijk om de vervoerscapaciteit aan de behoefte aan te passen. Deze aanpassing verliep alleen wat traag waardoor een iets te rooskleurig beeld wordt gegeven: onder het jaar 1703 wordt bijv. vermeld dat er wekelijks slechts zes maal op Amsterdam werd gevaren; de 25 betalende schippers op deze dienst kwamen dus niet allemaal aan de beurt. In het begin van de eeuw werd na onderhandelingen een Amsterdamse schipper op de dienst toegelaten. Deze voer volledig onder Hoornse gildebepalingen, hetgeen inhield dat ook zijn schip binnen de Westfriese Omringsdijk was gebouwd en werd getooid met de vlag van het Hoornse veer.

Vervangende werkgelegenheid werd deels gevonden in het toenemende vervoer van werkvolk (maaiers) naar Overijssel en deels in groeiend veetransport. Dit was echter onvoldoende om de teruggang te keren of zelfs om de veerdienst op plaatsen als Zwolle, Kampen, Harderwijk of Sneek te kunnen uitbreiden.

De haperende economie van Hoorn begon terug te vallen. Er zijn meerdere signalen die wijzen op afnemende bedrijvigheid. De donderdagse beurt vanuit Hoorn, die inhield dat dezelfde schipper op de stille zondag vanuit Amsterdam naar Hoorn terugkeerde, bleek niet langer lonend te zijn. Het gilde besloot een subsidie voor deze beurt in te stellen om te voorkomen dat men stelselmatig beurten ging weigeren. De op Amsterdam varende schippers betaalden wekelijks 12 stuivers „donderdaggeld” dat werd uitgekeerd aan degene die deze beurt vervulde.

De economische teruggang betekende ook een kwaliteitsvermindering. Het afnemend aantal beurten verminderde het animo om als schipper in het gilde te varen. In 1733 verzocht het gilde toestemming om via een reglementswijziging de aftredende Ondervoogden na een jaar weer verkiesbaar te maken. Het gilde raakte namelijk bij het opstellen van de nominatie in verlegenheid door het geringe aantal leden „waaronder sommige om haar conduites en gedragh, anderen om haar onbequaamheijt selve in lesen of schrijven niet nominabel, veel min verkiesbaar sijn”. Ook het materieel werd slechter: de schepen werden niet tijdig gerepareerd of vervangen. Om schippers het brood niet uit de mond te stoten, werden regels versoepeld. Vanaf 1768 werden de Wijschepen eens in de drie jaar gekeurd door de timmerbaas van de Oost-Indische werf.

Midden 18de eeuw was de beurtvaart van deze stad vergeleken met de 17de eeuw gehalveerd en kende nauwelijks nog opievingen. Het gilde poogde zich zo goed mogelijk te handhaven, onder meer door te protesteren tegen oneerlijke concurrentie. De schippers van de kaasschuiten verzochten samen met enkele kooplieden om met kleinere schuiten buiten het gilde op Amsterdam te mogen varen. Andere kooplieden ontdoken de tarieven door diverse pakjes samen in één zak te verzamelen en door een eigen persoon te laten bezorgen.

Oorlogsomstandigheden, in het algemeen fnuikend voor handel en scheepvaart, leverden het gilde d.m.v. vordering gedwongen werk op. Enkele schippers hoopten er gunstig uit te springen door, na een bepaalde tijd voor het land te hebben gevaren, met een kosteloos opgeknapt of nieuw schip terug te keren in het veer. In 1780 en in 1805 werd door het gilde onderhandeld over de geldelijke

vergoeding voor munitie- en troepentransporten. Gezien de omstandigheden kon met dit werk niet goed weigeren. In 1804 was de dienst op Amsterdam teruggebracht op driemaal per week; in 1806 lagen 7 van de 23 betalende gildeschippers werkloos aan de kade.

## VI. Slot

Samenvattend kunnen we stellen dat de beurtveerdiensten vanuit deze stad op Amsterdam en tal van andere plaatsen een onmisbare schakel vormde in het goederen-en personenverkeer. Het in 1381 gestichte Hoornse schippersgilde beheerde een van de oudste en drukstbevangen geregelde beurtveren, namelijk die op Amsterdam. In tegenstelling tot de meer gebruikelijke „tweezijdige” veren, betrof het hier een Hoornse aangelegenheid. Het vervoersmonopolie van het Rijnschippersgilde was echter beperkt tot vracht onder een bepaald tarief en passagiers (over het latere onderscheid tussen Binnenveer en Buitenveer is nog weinig bekend).

Aanvankelijk was de beurtvaart een bloeiende scheepvaarttak die zich, vergeleken met de Grote Vaart op Hoorn, langer staande wist te houden en waar de achteruitgang geleidelijker kwam. Het was echter geen geringe opgave om een geregelde veerdienst op Amsterdam in stand te houden. Wijschepen, forse, met twee berghouten voorziene schepen, waren eind 18de eeuw te kostbaar geworden voor de hoeveelheden aangeboden vracht. Na het afkeuren van een aantal versleten en lekkende schepen, waardoor de schippers genoodzaakt waren terug te treden, was het Hoornse Veer begin 19de eeuw niet meer dan een minimale voorziening.

- 1) Th. Veliuis, Chronyk van Hoorn, 4e druk. Hoorn 1740, p. 506.
- 2) J. Wagenaar, Amsterdam in zyne opkomst, aanwas en geschiedenissen, deel IV, pp. 419, 505-506. Amsterdam, 1760.
- 3) Jan de Vries, Barges and Capitalism. Utrecht 1981 (herdruk), pp. 80-93.

# Hoorn, in de twintig- en dertiger jaren

Wie evenals de schrijver van dit proza met zeer veel genoeg in „Oud-Hoorn” nr. 1, april 1985 het artikel van de hand van de meesterlijke verteller, de heer Joh. M. Ridderikhoff heeft gelezen, zal met weemoed het woord SLOT niet ontgaan zijn.

Hem „na te doen” is een onmogelijke opgave gezien zijn sterk emotionele binding met onze geboortestad en zijn grote kennis van mensen en dingen. Dit kind van de Korenmarkt vertrok op 21-jarige leeftijd naar de grote stad, kwam vaak terug voor een bezoek aan de ouderlijke woning en stond dan 10 minuten later op het Houten Hoofd.



Terug naar Hoorn, ook om er in 1932 te trouwen in dat prachtige oude raadhuis in de Nieuwstraat. Voor het Raadhuis stond steevast een groep belangstellenden en werd de uitmonstering van bruid en bruidegom uitvoerig besproken. Een trouwpartij en ook een begrafenis (er gaat er een naar het Keern) was „nieuws” in die dagen. Wonend aan de binnenhaven was je sterk verbonden met het Hoornse Hop. Tot in 1932 bestond de vissersvloot uit een 25 schepen. De woelige Zuiderzee werd het Flevomeer en het was gedaan met de rijke vangsten van haring, ansjovis, geep en scholletjes. Nog zie ik ze staan bij de leugenbank, waar nu de scheepjongens van schipper Bontekoe staan.

De vissers van toen in truien en pilowsebroek met wijdde steekzakken, waarin de rol pruimtabak. Sterke en veelal gekleurde verhalen deden de ronde over stormen, reven en bakzeil halen. Als opgroeiende jongen luisterde je met wijd open oren naar de avonturen van mensen als Toon Wind (Toon Verbeek), Jan Ansjovis, de Ribbenkraker (P. de Best), de Prutmolen (ook een Wormsbecher) en anderen.

Als de bel van de afslag werd geluid was je er als de kippen bij. In de stortbak van de weegschaal lagen de scholletjes te spartelen. De afslager was Ab Rinses, een gemoedelijke man met een kunstbeen. Het gewicht van de partij vis werd secuur bepaald en de veiling begon aldus: „mensen, we hebben van Hoorn nr. zoveel 20 kilo schol. We beginnen met 90 cent per kilo”. Dan begon Ab af te tellen waarbij zijn ogen spiedend rondgingen naar de kopers. In rap tempo ging het van 90 naar 89, 88, 87 enz. tot er „mijn” geroepen werd. DE HAVEN, waar zoveel gebeurde dat je belangstelling had.

Klaas J. Dekker drukte zijn gevoelens in dichtvorm uit:  
„De haven met een enkele vissersschuit,  
een net, een handkar, hondekar op de grijze keien,  
een meisje, dat haar visser wel mag lijn,  
een jongen, die een vrolijk liedje fluit.

Blijven wij nog even bij de visserij en loop even mee over de dijk langs het Achter op het Zand naar het Visserseiland met als bijnaam „De Haai”. Links op de hoek het taanhok, waarin de netten getaand werden om ze beter tegen het zoute water bestand te doen zijn. Iets verder aan de rechter kant waren de visrokerijen van Verbeek (Kwakkie), Van den Berg, Engel en Fikke. In de rook van smeulende houtkrullen en zaagsel, hingen de aan lange ijzeren roeden gespietste haringen en palingen. Om er als vers gerookte bokking en paling, klaar voor de verkoop en consumptie uit te komen.

Genoeg nu over de visserij. Er was meer te doen voor nijvere handen. Op het Jeurde was de melkfabriek „de Horna”, waar o.a. gecondenseerde melk voor de export werd gemaakt. Oom Jaap Timmer werkte daar en soms kreeg je een brok melksuiker. Bekend was ook de koppendraaij van Van Eerden aan de Turfhaven. Gemaakt werden houten kaasvormen, kaasbakken en ander houtwerk. Mijn vader heeft daar nog als leerjongen gewerkt. We hadden een eigen gasfabriek, die na een bestaan van 85 jaar op hield te bestaan. Aan het Kleine Oost de kistenfabriek van Jonkman en van Bossert. Over fabrieken gesproken. De belangrijkste in die jaren was de metaalwarenfabriek G. Scholten aan de Nieuwstraat. Gerrit Scholten was een humaan „heer van stand”, die terecht tot de notabelen gerekend mocht worden. Er werd vele jaren lang koperwerk als wandborden, kandelaars, oud-hollandse spiegels en dergelijke gefabriceerd met export naar vele landen o.a. naar Amerika.



De schrijver van dit artikel heeft daar nog als jongste bediende op het kantoor gewerkt o.a. aan de copieerpers. Alle correspondentie werd met de hand geschreven met Oost-Indische Inkt. Nog zie ik voor mij de hoge bureaus met zitkrukken waaraan gewerkt werd. Nog hoor ik de verwijten als er weer eens een brief met vlekken uit de pers te voorschijn kwam. Kon de correspondent opnieuw beginnen. Ook de schooljeugd was er klant.



Als er door het ravotten of voetballen de kap van je klomp afgebroken was, ging je naar Scholten waar voor 1 cent een blikken band werd aangebracht. Schiet mij nog te binnen, de betonfabriek van de gebroeders Vierbergen aan de Modderbakken. Natuurlijk was er nog meer, maar na zo'n dikke vijftig jaar ontgaat je wel wat. Toch nog: de „eierkolenfabriek” van P. Peuskens aan het Pelmolenpad en de IJsstavenfabriek aldaar en aan de Dubbele Buurt de leerlooierij waar het

niet erg lekker rook. Genoeg voor deze keer. Mogelijk later nog iets over de mensen die ik gekend heb en die mij tot de dag van vandaag nog levend in het geheugen staan.

Gegroet lezers en lezeressen, het beste en tot wederhoren.

*E. E. (Bertus) Hemmer,  
met dank aan broer Hein voor de  
aanvullende informatie (weet je nog wel oudje)*

## Reacties op Ridderikhof

*H. W. Saaltink*

Enige tijd geleden ontving de redactie een eerste reactie op de nu afgesloten reeks artikelen met herinneringen van Ridderikhof. Deze was afkomstig van mevrouw A. R. Rab-Perwits, dochter van een voormalig Hoorns stationchef. De reactie bestond uit een foto met bijpassende informatie uit het begin van deze eeuw, de jeugdijaren van mevrouw Rab. Foto en tekst zijn zo tekenend voor een stukje Hoorns verleden, dat nu al weer tachtig jaar achter ons ligt, dat we U dit niet willen onthouden.

De op de foto afgebeelde groep is de handwerkklass van mejuffrouw Lureman in de Peperstraat waarschijnlijk in 1904. Let wel een mejuffrouw, al had deze matrone zo te zien reeds lang de jaren der dartele jonkheid achter zich gelaten. Naast de handwerkklass had juffrouw Lureman ook een bewaarschool. Daarin had mevrouw Rab voor het eerst met de pedagogische kwaliteiten van deze dame kennis gemaakt. De handwerkkles was op zaterdagmiddag waar *natuurlijk* (de cursivering is van mij, H. W. S.) alle opgroeiende meisjes heengingen. In de brief is ook sprake van een dansclub die door het plotselinge vertrek van de Amsterdamse dansleraar werd omgezet in de korfbalclub „Velocitas” onder leiding van een zekere Piet Velzeboer, de latere echtgenoot van Tine Visser op het Gerritsland. Bij gebrek aan van overheidswege aangelegde sportvelden werd er gespeeld op het Doelenplein. Aan parkeerterreinen bestond in dat autoloze tijdperk nog geen behoefte. De brief maakt melding van de begrafenissen van de Hoornse paardetram besloten door een daverend



feest in de Nadorst en van de landbouwfeesten van 1909. Als afsluiting de namen van de afgebeelde personen. Eerste rij van links naar rechts: Betsy Heiligers, Groenwoud, Reina Wennegers, Anny Perwitz (de briefschrijfster), Aghaat van Wageningen, Riek Wennegers. Tweede rij: Offringa, een onderwijzeres, Coba Groenou, onbekende, Trien Visser, Jo Dell, onbekend, onbekend, Henny Perwits, Truus Bakker, mejuffrouw Lureman. Derde rij: Janny Bontekoning, Trien Bontekoning, drie onbekenden, Rien Zantinge. Vierde rij: Onbekende, Bets van Wageningen en wederom twee onbekenden.

Wellicht weet een van onze oudere lezers de onbrekende namen in te vullen of herkent zij zichzelf op deze foto. Wij zijn benieuwd naar verdere reacties.

# Stadsbeeld restauraties — wijzigingen — verval

J. M. Baltus

d.d. 1 juni 1985

Achterom 15 (monument)

Voormalig RK Wees- en Oudeliedenhuis „Sint-Jozef”; werkzaamheden voor verbouw en restauratie Regentenkamers zijn gestart.

Achterom 30 en 32  
Binnenluiendijk 1

Worden gesloopt bij vestiging C&A-concern.

Woonhuis; op plaats van voormalig Buitengasthuis, gesloopt in 1952; aanbouw nieuw gedeelte.

Dubbele Buurt 34-36 (monument)

Pakhuizen met zeldzame trijshuisjes (windkappen); worden gerestaureerd ten behoeve van woon- en bedrijfsruimte.

Gedempte Appelhaven 2  
(beeldbepalend)

Koetshuis; verbouw en restauratie nadert voltooiing.

Gerritsland 4

Karakteristiek pakhuysje; wordt verbouwd en vernieuwd.

Grote Noord 15 (beeldbepalend)

RK Kerk uit 1882. Voorgedragen voor Rijksmonumentenlijst. Stichting tot Behoud kerk in oprichting.

Grote Noord 25 en 27

Voormalige kantoorpanden. Sloopplannen i.v.m. vestiging C&A-concern.

Grote Noord 29 (beeldbepalend)

Voormalige Hermarij Volksbazar. Plan tot sloop i.v.m. vestiging C&A-concern.

Grote Noord 31 (monument)

18e-eeuws herenhuis. Plan tot sloop i.v.m. vestiging C&A-concern met behoud van voorgevel.

Grote Oost 43 (monument)

Foreestenhuis uit 1724; Voorgevel wordt „afgepeld” en gerestaureerd.

Grote Oost 114 (monument)

Truydemanhuis; restauratie nadert voltooiing.

Houten Hoofd (monument)

Oorspronkelijk uit 1464 daterend hoofd; plan voor restauratie.

Kerkplein (voorl. rijksmonument)

Grote Kerk uit 1883. Restauratie en herstel in volle gang t.b.v. 32 woningen en winkel/bedrijfsruimte.



De Noorderkerk aan het Kleine Noord.



Grote Kerk aan het Kerkplein.

Kerkplein 39 (monument)	Voormalig Sint-Jansgasthuis uit 1563. Deel van klauwstuk van tweede trap verdwenen; restauratie noodzakelijk. Oneven zijde: bouw nieuwbouwwoningen.
Jeroensteeg Kleine Noord 11-13 (gesloopte monumenten) Kleine Noord 30 (monument)	Plan voor nieuwbouw op lege plek. Kosterswoning Noorderkerk; wordt gerestaureerd voor hergebruik; restauratie door Stichting Noorderkerk.
Kleine Noord 32 (monument)	Noorderkerk uit 15e eeuw; restauratie in opdracht van Stichting Noorderkerk in volle gang.
Koepoortsweg 29 (monument)	18e-eeuws herenhuis; wordt gerestaureerd en opgenomen in nieuwbouw van Lindendael.
Korte Achterstraat 4 (monumenten)	Voormalig Hervormd Weeshuis met 16e en 18e-eeuwse delen. Vleugel langs Turfhaven wordt in- en uitwendig verbouwd voor jongerencentrum.
Melknapsteeg (oostzijde)	Na sloop van oude bebouwing nu nieuwbouw van de straat tussen Italiaanse Zeedijk en Achter op 't Zand.
Muntstraat 4 (monument)	Voormalig politiebureau (wordt opgeknapt en verbouwd tot woningen met atelierruimten).
Nieuwstraat/Nieuwsteeg	Plan voor „metamorfose” van winkelcentrum <i>De blauwe Steen</i> aldaar. Uitgangen in Kruisstraat worden opgeheven; nieuwe ingang in Nieuwsteeg. De pers bericht: „Blauwe Steen wordt parel van Hoornse binnenstad. Zeker gezien in het licht van de Grote Kerk en de C&A vestiging”. Zo wordt monumentenredding en -sloop op één lijn gezet.



*Brug Pakhuisstraat.*

Oude Turfhaven	Brug tussen Pakhuisstraat en Muntstraat kapotgereden; onderbouw ontzet. Wordt hersteld.
Slapershaven 1 (monument)	Een der Bossuizen; natuurstenen eenhoorn boven op trapgevel is verdwenen.
Vollerswaal Westerdijk Zon 11 (monument)	Nieuwbouw tussen Watertje en Pakhuisstraat in volle gang. Plan voor bouw van twaalf woningen op de hoek Westerdijk/Molsteeg. 17e-eeuws woonhuis; in staat van verval; dak vernieuwd.