

Van de redactie

Dit is de 40e uitgave van de Historische Vereniging Bergambacht.

Achtereenvolgens komen in dit nummer aan de orde:

- 1 Mededelingen bestuur en redactie
- 2 Het komend najaarsprogramma
- 3 Dialecten en bijnamen
- 4 Met het spoortje door de Krimpenerwaard
- 5 Drinkwaterbedrijven in Bergambacht
- 6 Bizar: Drie keer een verwoestende brand op dezelfde plek.

Contributie 2020

De meeste leden van onze vereniging hebben hun contributie al betaald. Mocht dit aan uw aandacht ontsnapt zijn dan verzoeken wij u vriendelijk om alsnog €18,- over te maken op rek.nr. NL04RABO0131799800 t.n.v. Hist. Ver. Bergambacht

Mededelingen bestuur en redactie

In onze eerste nieuwsbrief en via onze website heeft u kennis kunnen nemen van het overlijden van ons bestuurslid Cees Dubbeldam. Het bestuur van de H.V.B wil vanaf deze plaats nogmaals haar medeleven betuigen met de nabestaanden en hen veel kracht in de komende tijd toewensen bij het verwerken van dit verlies.

In dit zomernummer zou u, zoals u dat gewend bent, het verslag kunnen lezen van onze Algemene Ledenvergadering van 24 maart jl. Deze werd echter geannuleerd. De ontwikkelingen in de voorbije maanden hebben talloze zekerheden naar de achtergrond doen verdwijnen. Weinig lijkt nog hetzelfde. Evenementen waaraan langdurige voorbereidingen aan vooraf zijn gegaan, zoals de festiviteiten rondom 75 jaar vrijheid, werden afgelast of verschoven naar volgend jaar, waarbij het ook dan nog de vraag blijft of deze doorgang kunnen vinden. We hebben ons terug moeten trekken binnen onze vertrouwde en veilige omgeving en moesten bij elke handeling daarbuiten voortdurend nadenken over wat wel en niet verantwoord was. Het contact met anderen werd beperkt. En juist onderling contact is zo belangrijk voor mensen en kenmerkend voor een actieve vereniging.

Bij het ter perse gaan van deze periodiek was nog niet te voorzien wanneer we weer bijeen kunnen komen en de uitgestelde ledenvergadering alsnog kunnen uitschrijven. Vanuit die wetenschap heeft het bestuur ook gemeend om te komen tot het maken van een nieuwsbrief en deze per email aan de leden te versturen. De reacties er op waren zeer positief. Het is wellicht een idee om deze nieuwsbrief een permanente status te geven, naast het verenigingsblad. Het bestuur hoopt natuurlijk van harte dat de situatie zich zodanig ontwikkelt dat

onze bijeenkomsten weer snel, maar op verantwoorde wijze, plaats kunnen vinden.

Van Kees Broere (geen lid) ontvingen wij het boekje 'Reisdagboek uit de Krimpenerwaard' uit 1954, geschreven door Nico Rost en verlevendigd met pentekeningen door Otto Dick. Otto Dick maakte deze tekeningen op diverse plaatsen in de Krimpenerwaard, waaronder de 3 dorpen van onze vereniging. In maart dit jaar zou een reizende expositie van deze tekeningen, opnieuw gemaakt, maar nu door de Goudse kunstenaar Marco Bakker, in Hotel De Arendshoeve worden geopend door burgemeester Roel Cazemier . Om de inmiddels bekende reden werd ook dit evenement afgelast. Het was voor ons een verrassing in bezit te kunnen komen van het boekje met de originele tekeningen.

Het komend najaarsprogramma

Vooralsnog zijn over het komend najaarsprogramma nog geen mededelingen te doen om de inmiddels bekende reden. De Algemene Ledenvergadering en de lezing na de pauze over Bergstoep blijven in de planning, evenals de lezing van Paul in 't Veld, zoals die staan vermeld in ons voorjaarsnummer. We zijn afhankelijk van de mogelijkheden die De Schakel kan bieden en de op enig moment geldende voorschriften t.a.v. de coronapreventie.

Dialect en bijnamen

In het voorjaarsnummer werd de lezers gevraagd of zij nog dialectwoorden en bijnamen van inwoners kenden. Van het eerste viel de 'oogst' tegen, beter gezegd: Er kwam geen enkel woord binnen. Het is duidelijk dat het Krimpenerwaards en dan specifiek het dialect dat in

de dorpen van onze vereniging werd gesproken, op een enkele uitzondering na, in onbruik is geraakt en misschien wel zo goed als uitgestorven is. Men kent nog wel enkele woorden die heel specifiek voor de streek zijn, maar doorgaans wordt het dialect alleen nog maar geassocieerd met het ‘verplatten,’ als ik het zo mag noemen, van de klinkers. Staan wordt stèn, lopen wordt lôôpen, dat kan niet wordt: dat kin nie. De oerdialectwoorden zoals een bôônsem (bunzing) of biggels (grind) zijn nog maar bij betrekkelijk weinig mensen bekend en bij de jeugd al volledig uit het collectief geheugen gewist.

Een opmerkelijk voorbeeld: Enkele jaren geleden hield iemand die zich gespecialiseerd had in de dialecten van de Krimpenerwaard een lezing in De Schakel over het onderwerp. Hij deed bijzonder veel moeite om ons in het Bergambachts toe te spreken, maar voor mij, opgegroeid met dit idioom en het nog redelijk beheersend, waren er af en toe diepe twijfels over zijn uitspraak. Enfin, toen hij dezelfde voordracht in Krimpen aan de Lek zou geven en op zoek was naar de locatie, sprak hij enkele jongens aan om de weg te vragen. Hij vond dat hij dat in het Krimpens moest doen, dan verstonden ze hem beslist! Verdwaasd hebben ze hem een tijdje niet begrijpend aangestaard en hem vervolgens in het Engels gevraagd wat hij wilde weten. Ik bedoel maar. Het is gewoon niet anders.

In januari dit jaar was er sprake van een opzet om te komen tot het organiseren van een Krimpenerwaards dictee. Het idee was ontsproten aan het brein van de huidige Polderdichter van de Krimpenerwaard. Uw redacteur werd hiervoor ook benaderd met de vraag om mee te schrijven aan de tekst, die aan de nog te selecteren kandidaten zou worden voorgelegd. Er werd gezocht naar een locatie en een bescheiden subsidie werd aangevraagd bij de Gemeente Krimpenerwaard. Het evenement zou in oktober moeten plaatsvinden. Maar zoals bekend is alles in korte tijd anders geworden en was men

genoodzaakt de voorbereidingen te stoppen. Misschien dat het volgend jaar kan plaatsvinden.

De vraag of men nog (bij de redactie) onbekende bijnamen kende, was blijkbaar een stuk gemakkelijker te beantwoorden. Er kwam een behoorlijk aantal binnen. Namen waarvan je, wanneer je ze hoorde, weer wist: Oh ja, dat was die winkelier die zelf sokken breide en verkocht, of: Die vrouw die voortdurend kwebbelde. Ammerstol spande de kroon. Het leek wel of het halve dorp een bijnaam had. Er volgt nu een korte lijst met bijnamen. (We hebben er veel meer). De werkelijke namen mag de lezer er zelf bij bedenken. (bij de redactie zijn ze bekend)

Ammerstol: De Poepen, De Kachelpijp, De Punt, Bonzo, Willem de Droge, Knoop, Kroppie, Jan de Lak, Slurfie, Pietie Beschuit, Dove Kees, De Leugenaar, De Blooie, De Platte, Den Blus, Stoelenpik, Kokopdefies, De Broed, De Krent, Piet Plotseling, Aaltje Turf, Druun, Wout de Rot, Dikke Gerrit, De Kroot enz. enz.

Bergambacht: Schele Zeuventien, Hannes de Spinnekop, Kolenkit, Han Sok, Griet de Kles, Kees de Blook, Sterrenkijker, Haasje Reebok, De Bunniken, De Woebes, ADO, Jaap Flairs, Knuppeltje, Cor de Krakeling, De Uiver, De Blauwe, De Poppendokter, De Wilde en de Makke Simon, Arie den Aap, Chrissie Purol, Jo de Dropkeizer, Antoon de Bonbon, Gerrit de Snuf, Frits de Giechel, De Stijve, Martha Poera, Rijer den Bok, Gart Gaitenbiest, Dirk Hap, Wante Wante, Piet de Kras, De Roodneuzen. enz.enz.

De lijst is nog langer en we hopen dat we hem nog uit kunnen breiden met uw hulp.

Met het spoortje door de Krimpenerwaard

(door Roel Botter)

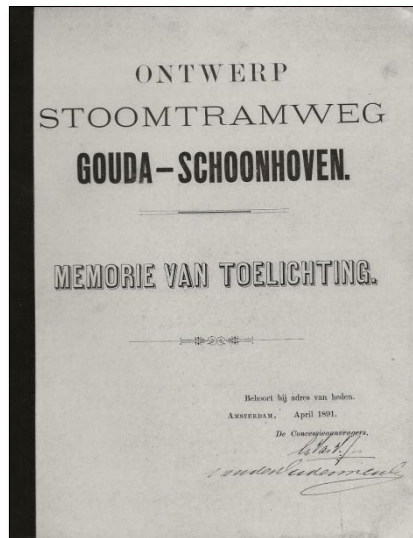
Rotondekunst, een woord dat, wanneer je het aan het eind van de vorige eeuw zou hebben gebezigd, voor opgetrokken wenkbrauwen zou hebben gezorgd. Maar zo gaat het met taal, er verdwijnen woorden of ze raken in onbruik en er ontstaan nieuwe begrippen en uitdrukkingen. Op de N210, de provinciale weg tussen Krimpen aan den IJssel en Schoonhoven en verder tot Nieuwegein, zijn in de loop van de laatste 2 decennia steeds meer kunstwerken van allerlei aard op rotondes geplaatst. Van gestileerde vissen in roestvrij staal, een theepot en verlovingsringen bij Schoonhoven, tot een zalmscheepje bij Ammerstol en een locomotiefje in Bergambacht. Richting Krimpen aan den IJssel staan er nog enkele en de laatste is/wordt het kunstwerk bij de Zuidbroekse Molen dat de herinnering levend moet houden aan de wapendroppings in het laatste oorlogsjaar. In het boekje 'Wapens in de winternacht,' geschreven door Piet Prins, wordt dit indringend beschreven. Maar ik ga terug naar het kunstwerk op de rotonde bij Bergambacht.

Op de plek waar nu het locomotiefje De Bello als buizenframe staat geparkeerd, op precies die plek boog de spoorlijn van Schoonhoven naar Gouda naar het noorden. Een spoorlijn die voor het oostelijk deel van de Krimpenerwaard destijds de zo dringend gewenste snelle verbinding naar Gouda bracht. Het betekende het einde van de postkoetsendienst of het meerijden met een boer met zijn kaasbrik op weg naar de Goudse kaasmarkt. Er was nog een alternatief: Met de Lekboot van Rederij op de Lek naar Rotterdam en daarvandaan met de trein naar Gouda. Een nogal omslachtige manier van reizen dus.

Het spoortje heeft van 1914 tot 1942 dienst gedaan tot het door de Duitse bezetter werd geconfisceerd, de rails afgebroken en naar Duitsland afgevoerd. 28 jaar slechts was het dus in bedrijf. Een stuk korter dan de periode van allerlei plannen tot de werkelijke aanleg. In

deze aflevering het eerste deel over de totstandkoming van de spoorlijn. Uit de foto's blijkt nog eens welke moeilijkheden men ondervond bij de aanleg.

Het begin



Wanneer we uitgaan van het jaar waarin de eerste plannen tot aanleg van een spoorlijn Gouda – Schoonhoven ter sprake kwamen, tot het jaar waarin de trein eindelijk ging rijden, dan kunnen we stellen dat het aantal jaren van voorbereiding stukken meer was dan de jaren dat het spoor in bedrijf is geweest. Ga maar na: In 1869 waren de eerste plannen er en uiteindelijk, 45 jaar later, in 1914 maakte het spoortje haar eerste rit om in 1942, dus na 28 jaar definitief te worden opgeheven.

De plannen in 1869 bestonden uit de aanleg van een stoomtram van Gouda naar Schoonhoven met een doorsteek naar de Langstraat in Noord-Brabant. Het werd deels ontworpen door de Langstraatse Buurtspoorweg Mij. een onderneming die slechts op papier heeft bestaan en nooit één tram heeft laten rijden. Pas toen in de tachtiger jaren van de 19^e eeuw Gouwenaar A. Kaptijn zich voor de zaak ging interesseren kwam er schot in de zaak. Kaptijn was directeur van de stoomtram (later paardentram) naar Bodegraven. Hij diende een concessieaanvraag in voor een tramlijn tot Schoonhoven. Die concessie kreeg hij, maar hij bleek niet in staat de benodigde gelden bij elkaar te krijgen. Daardoor leed de “Krimpenerwaardsche Stoomtramweg Mij. in oprichting” schipbreuk alvorens er ook maar één spade de grond in was gegaan.



De weggezakte rails bij Stolwijkersluis

Het was een dikke streep door de rekening voor de bewoners van de Krimpenerwaard die hoopten eindelijk uit hun isolement te worden verlost en dan vooral voor de stad Schoonhoven. Men legde zich er

daarom niet bij neer en belegde daar op 13 september 1883 een propagandavergadering. De initiatiefnemers waren de heren S. Noordendorp en mr. D. van Oosten Slingeland. De heer Noordendorp hield een gloedvol betoog waarin hij de vele teleurstellingen nog eens de revue liet passeren en de hoop uitsprak dat de tram er uiteindelijk toch zou komen. Hij zou wellicht minder geestdrift hebben getoond wanneer hij zou hebben geweten dat er nog 31 jaren overheen zouden gaan voordat de eerste rit zou plaatsvinden. Op de vergadering werd besloten dat men zelf de handen uit de mouwen ging steken en te proberen tot oprichting van een eigen spoorwegmaatschappij te komen. Staande de vergadering werd er voor F20.000 ingetekend, een mooi bedrag, maar natuurlijk bij lange na niet genoeg om een spoorlijn aan te leggen. Maar er kwam hulp. De gemeente Schoonhoven besloot in november van dat jaar een bijdrage toe te zeggen van F100.000, - Het begon er nu op te lijken. Toch kwam het maar niet van de grond.



Veel werd nog met de schop gedaan

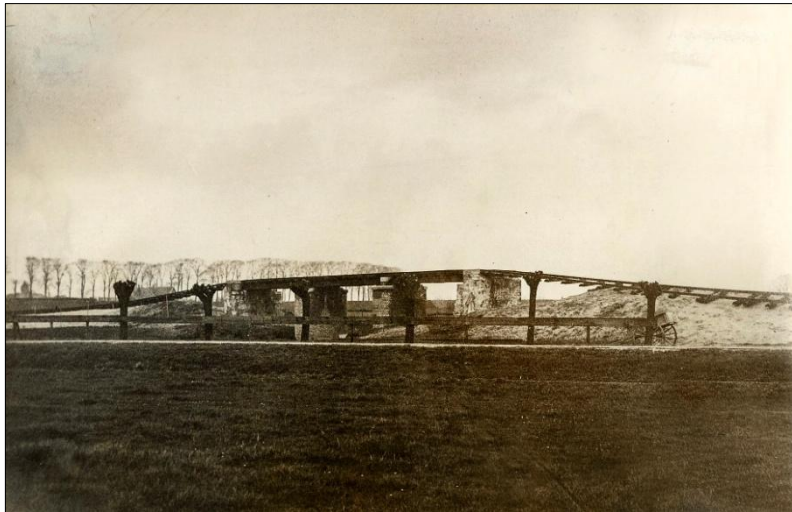
Telkens kwamen er andere gegadigden met nieuwe plannen die alles weer overhoop gooiden. In februari 1884 kwam de IJssel Stoomtramweg Mij. ook met een plan. Dit bedrijf was eigenaar van een spoorlijn tussen Gouda en Oudewater waarvan de locomotief soms wel 3 keer per dag uit de rails liep. Begin 1884 verklaarden zij dat zij de lijn van Gouda naar Schoonhoven gingen leggen indien de betrokken gemeenten een tiende deel van de kosten zouden bijdragen. Kort daarop vroeg de IJ.S.M. een concessie aan..

Ze kreeg als antwoord dat tegen het verlenen van de concessie geen bezwaar was, maar dat eerst een goed ontwerp moest worden ingediend. Het ingezonden ontwerp was echter zo stuntelig dat het antwoord luidde dat de trambaan zelfs aan de meest bescheiden eisen niet voldeed. Daarop werd de IJ.S.M zo kwaad dat zij niets meer van zich liet horen.

En zo verstreken de jaren waarin geen enkele vooruitgang werd geboekt. De enige goede verbinding met de buitenwereld was die met de Lekboot van de Rederij op de Lek die van Culemborg naar Rotterdam voer en vrijwel alle Lekdorpen aandeed. Een verbinding naar Gouda bleek nog altijd een utopie. In Schoonhoven tuigde men in 1886 arren moede dan maar een verbinding via de Vlist naar Haastrecht op met een stoombootje. Dan kon men daar op de tram naar Gouda of Oudewater overstappen en goederen verladen. In 1887 echter stonden er weer enkele nieuwe initiatiefnemers op in de persoon van de heren Ir.A.J.Krieger uit Medemblik en P.J. Hofman uit Gouderak. Ze vroegen een concessie aan en dit keer niet voor een tram, maar voor een echte spoortrein. Ze wilden in eerste instantie gaan rijden van Gouda via Schoonhoven naar Gorinchem, een plan dat vele malen werd gewijzigd zodat tenslotte Gouda – Schoonhoven via Haastrecht restte. Men wilde over een lengte van 3 km de spoorbaan naar Utrecht volgen en dan zuidwaarts afbuigen en via Haastrecht, Stolwijk, Bergambacht en Ammerstol, naar Schoonhoven rijden, een route die veel voorgangers ook in hun hoofd hadden. De hele streek veerde op. Wellicht ging het er nu toch van komen! Volgens Krieger

zou het een spoorlijn worden “waarop snel kon worden gereden en de hele streek zonder overstappen en overladen kon worden bereisd.” Hij wist met die plannen een subsidie van F 127.500,- bij de provincie los te peuteren. Dat leidde er bij de eerder in beeld geweest zijnde heer Kaptijn toe dat hij het ook weer probeerde en een subsidie aanvraag voor een tramlijn naar Schoonhoven.

Die aanvraag werd in dezelfde vergadering van het provinciebestuur behandeld als die van Ir. Krieger die een verhoging van zijn toegezegde subsidie tot F325.000 aanvraag. Dat ging echter niet door, Kriegers aanvraag werd afgewezen. Tegelijkertijd besloot het provinciebestuur om toch weer een onderzoek in te stellen naar de “Kaptijnse stoomtram.” Kortom: Het leek eer op dat men weer van vooraf aan kon beginnen.



Het zand verdween in het veen onder de oprit van de brug over de IJssel

In de Krimpenerwaard ontstond onrust. Een onrust die zo groot werd dat Schoonhoven besloot om ir.Krieger alsnog een subsidie toe te kennen van F75.000,- Dat stimuleerde hem zo, dat hij direct met een nieuw plan kwam. De trein die hij voor ogen had zou nu ook gaan rijden van Schoonhoven via Willige-Langerak, Cabauw, Lopik, Jaarsveld, Lopikerkapel, Zevenhoven, Vreeswijk, IJsselsteijn, Jutphaas en Ouderen en zo naar Utrecht. Dat plan werd zo geweldig gevonden dat er onmiddellijk een comité werd gevormd, waarin een aantal burgemeesters en een hoogheerraad zitting hadden. Inmiddels waren er echter al weer 4 jaren verstreken en het einde van de misère was nog niet in zicht. Krieger stuurde in 1890 weer een nieuw ontwerp in wat voor Bergambacht een aanleiding vormde in februari 1891 een subsidie van F10.000 toe te kennen.

Een vol jaar later in 1892 kwam eindelijk de oprichting van de N.V. Krimpenerwaard- Spoorweg Mij. tot stand. Door de vele wijzigingen werd de oprichtingsakte echter pas in maart 1894 gepasseerd ten overstaan van notaris D. Teijink in Schoonhoven. Het bestuur van de K.S.M. werd gevormd door de heren mr.A.D.H. Kolff, burgemeester van Schoonhoven, M.J. Chevallier, oud-burgemeester van Schoonhoven, P. Greup, ondernemer en wethouder in Schoonhoven, J.P. Mahlstedde, notaris en wethouder te Bergambacht en D. Oskam, hoogheerraad van de Krimpenerwaard en wethouder te Bergambacht. Ir. Krieger werd benoemd tot directeur-ingenieur. Daarbij verhoogde Schoonhoven de toegezegde subsidie nog eens tot F60.000,- Het was 1894 en alles leek eindelijk een succes te gaan worden. Maar ook nu weer leek het te mooi om waar te zijn en verschenen er donkere wolken aan de horizon. Donkere wolken in de vorm van een oude concessie aanvraag uit 1891 die was gedaan door de heren G.Vas Visser uit Amsterdam en C.J. van der Oudermeulen uit Den Haag. Zij wilden ook naar Schoonhoven rijden, maar dan via Stolwijk, Bergambacht en Ammerstol, een route die vrijwel overeen kwam met die welke later inderdaad tot stand is gekomen



Station Stolwijk. Links het gebouw van de Coöperatie

Ze werden weer actief in 1895 toen de kwestie van de rijkssubsidie voor de Krimpenerwaard Spoorweg Mij. in de Tweede Kamer werd behandeld. De K.S.M kreeg weliswaar een subsidie van F 8000,- maar verschillende Kamerleden hadden toch hun bedenkingen. Op de avond van de dag dat de subsidie werd toegekend was het feest in Schoonhoven. De burgemeester ontving op het stadhuis de gelukwensen van de Kamer van Koophandel en veel ingezetenen. Het muziekgezelschap Aurora hield een fakkeloptocht en speelde na afloop enige nummers en overall hadden de burgers vlaggen uitgestoken. De hoerastemming overheerste. Men was er kortom van overtuigd dat de verbinding naar Gouda nu een kwestie van tijd was. Alleen had men niet kunnen bevroeden dat het nog 20 jaar zou duren.

In de loop van mei 1896 kwam de opmeting gereed voor de spoorbaan van de Krimpenerwaard Spoorweg Mij. Van Gouda tot dicht bij Haastrecht zou de baan op de zuidelijke berm van de spoorweg Gouda-Utrecht worden gelegd, vervolgens ging het in zuidelijke richting naar Bergambacht en vandaar, evenwijdig aan de Kerkweg

oostwaarts naar Schoonhoven. Er waren stations ontworpen in Gouda, Haastrecht, Stolwijk, Bergambacht en Schoonhoven. Nog geen twee maanden nadat de opmeting gereed was kwam er een kink in de kabel. De onderneming zag geen kans het benodigde kapitaal bijeen te brengen. Men diende een verzoek in bij Koningin-regentes Emma tot verhoging van de subsidie van F8000 tot F12000 per jaar. Dat verzoek werd afgewezen. Men zag zich toen genoodzaakt om het project te vereenvoudigen. De baan zou minder zwaar worden, zodat het inleggen van sneltreinen naar Schoonhoven niet mogelijk zou zijn. Het vereenvoudigde project kwam in 1897 gereed, waarna werd begonnen met de definitieve voorbereiding van het leggen van de baan en het oprichten van de gebouwen. Overigens was het waarborgkapitaal nog steeds niet gestort. De heer Kaptijn, zo langzamerhand de luis in de pels van ir. Krieger, voelde een debacle naderen en vroeg nogmaals een concessie aan voor een stoomtram. In Schoonhoven begon men wat ongeduldig te worden, wat uiteindelijk leidde tot een onverwachte zet van het Locaalspoor comité. Het keerde de K.S.M de rug toe en verbond zich met de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen, de M.E.T.

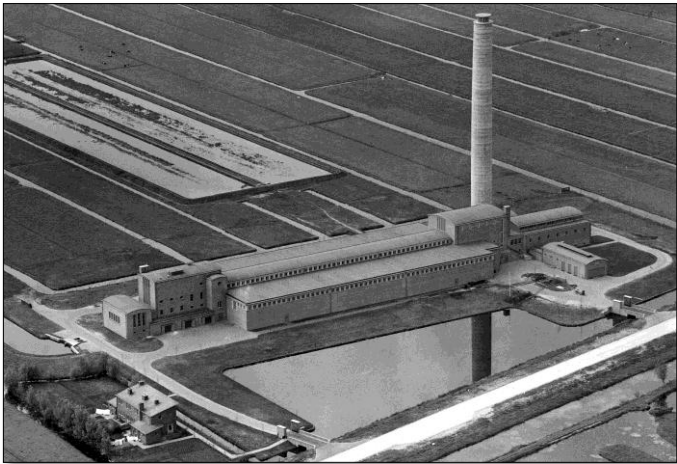
(wordt vervolgd)

Herinneringen (8) Waterleidingbedrijven in Bergambacht

(door Roel Botter)

Op een dag vroeg iemand aan me, toen hij begreep dat ik uit Bergambacht kwam, “wat dat voor een enorme fabriek was, daar even buiten het dorp, met die grote schoorsteen.” Ik moet de vragensteller secondenlang glazig hebben aangestaard omdat het begrip “fabriek met

schoorsteen” niet direct bij me indaalde. Nadat ik begreep waar hij het over had, was het even later zijn beurt om mij verbaasd aan te kijken toen ik hem vertelde dat dit geen fabriek was maar het filtergebouw van de Haagse Duinwaterleiding. Ik zag hem denken: “Duinwater in Bergambacht, het zal wel.” Het duurde even tot ik hem had overtuigd van de juistheid van mijn antwoord. Het is voor de leek- en in het bijzonder voor iemand uit de Haagse regio- ook een wat moeilijk voor te stellen gegeven dat het water dat bij hem uit de kraan komt dan wel duinwater genoemd wordt, maar uiteindelijk gewoon water uit de Afdamde Maas bij Brakel is dat naar Bergambacht wordt gepompt, daar wordt voorgefilterd en vervolgens door een 45 km lange leiding naar de duinen bij Wassenaar wordt getransporteerd. Daar fungeren de bekkens in het duingebied als tweede filter alvorens het aan de consument wordt geleverd.



Het gebouw van de duinwaterleiding in 1956

Zo is de situatie nu, maar in 1955, toen het filtergebouw door Koningin Juliana officieel in gebruik werd genomen, was er nog geen

sprake van water uit de Afgedamde Maas. Daar wordt pas vanaf 1976 gebruik van gemaakt. Al in de jaren '30 van de vorige eeuw waren er plannen om de watervoorziening voor de Haagse regio uit te breiden. Men zag in dat de spaarbekkens in de duinen in de toekomst niet aan de toenemende vraag konden voldoen.

In 1935 werd in Bergambacht een proefstation opgezet. Daaruit resulteerde in 1939 het besluit om het filtergebouw te bouwen met een innamepunt aan de een kilometer zuidelijk gelegen Lek. Dat water voldeed aan de toen geldende kwaliteitsnormen. De oorlog gooide echter roet in het eten en de bouw werd uitgesteld. De eerste spade ging pas in 1949 de grond in. Het gebouw dat werd ontworpen door architect J.M. Luthmann bestaat voor het grootste deel uit een hal met 24 zandfilters en een aantal pompen die het voorgefilterde water naar de duingebieden pompen.

In 3 jaar tijd werd een leiding van betonnen buiselementen met een doorsnede van 1,40 m en een lengte van 45 km door land en watergebieden aangelegd. Een huzarenstuk! Er is sprake geweest van een plan om met een motorfiets een deel van het tracé af te leggen, maar het is bij een plan gebleven. En of het echt serieus is geweest valt te betwijfelen.

Er moeten nog wel foto's bestaan van iemand op een motorfiets aan het begin van de leiding om de mogelijkheid te illustreren. Naast het filtergebouw staat de eerder genoemde 'schoorsteen' die natuurlijk geen schoorsteen is, maar een 70 meter hoog drukvat dat bedoeld is om drukschommelingen in het leidingnet op te vangen. Op 29 november 1955 werd het gebouw officieel geopend door Koningin Juliana en ging er water uit de Lek naar het duingebied tussen Monster en Katwijk.



De aanleg van de persleiding naar de duinen

Het systeem functioneerde tot begin jaren '70. T.g.v. de industrialisatie en het dumpen van verontreinigingen in de bovenloop van de Rijn, werd de vervuiling zo sterk dat het niet verantwoord meer was om met water uit de Lek door te blijven gaan.

Er werd in 1975 een dubbele leiding gelegd tussen het pompstation in Bergambacht en de al eerder genoemde Afgedamde Maas bij Brakel. Sindsdien is de Lek, ondanks de sterk verbeterde waterkwaliteit, geen innamerivier meer.



Izaak Verhoek bij de aanleg van 'zijn' waterleiding.

In 1935 werd de jonge Bergambachtse loodgieter Izaak Verhoek, die samen met zijn vader bezig was om de in aanbouw zijnde watertoren van het Waterleidingbedrijf De Vijf Gemeenten van een koperen dak te voorzien, door burgemeester Kooiman gevraagd of hij er niet voor voelde om bij de Haagse Duinwaterleiding te komen werken. Er was een proefstation en daar konden ze iemand als hij goed gebruiken. Verhoek voelde daar wel voor, blij dat hij zicht had op een vaste betrekking. Voor een weekloon van F6,44 trad hij er in dienst en bleef daar werkzaam tot 1941 toen het proefstation werd opgeheven. Hij verhuisde met zijn gezin naar Den Haag en sloeg zich zo goed en zo kwaad als mogelijk was door de oorlogsjaren heen. Maar in 1949 toen op 6 juni de eerste spade de grond in ging was hij terug. Hij werd tewerkgesteld bij de aanleg van de transportleiding tot aan het riviertje de Rotte, een traject van 35 km. Alleen al in de Krimpenerwaard liggen 1987 betonnen buizen in de grond verankerd op palen. Verhoek werd

voorman, onderbaas en later opzichter, een functie die hij tot zijn afscheid in 1975 bekleedde.

De Vijf Gemeenten

Ik schreef het hierboven al: Verhoek was destijds met zijn vader aan het werk aan de koperen kap van de watertoren aan de Dijklaan. Eindelijk was men er in de jaren '30 in geslaagd om samen met 5 gemeenten n.l. Bergambacht, Berkenwoude, Stolwijk, Vlist en Ammerstol een drinkwaterbedrijf van de grond te tillen. Men was de laatste in de Krimpenerwaard. In de andere Krimpenerwaardse gemeenten had men al een drinkwaternet. De toren was het markante sluitstuk van het project. Waren elders, zoals in Schoonhoven en Krimpen aan de Lek, de torens ontworpen met romantische kantelen of in een neorenaissance stijl, de Bergambachtse toren werd opgetrokken in de stijl van het zakelijk expressionisme. Ontwerper was de bekende architect P.D.Stuurman. Stuurman is geboren in 1885 in Ammerstol en vestigde zich in Waddinxveen. Hij ontwierp ook de watertoren van Moordrecht en het gebouw van De Producent in Gouda. Een aantal van zijn ontwerpen is tot rijksmonument verklaard, waaronder de Bergambachtse watertoren.

Voor dat er sprake was van een drinkwaternet gebruikte men eenvoudigweg water uit de sloten. Om verzekerd te zijn van 'schoon' drinkwater werd in Bergstoep regelmatig een duiker opengezet. Het water werd langs de Dijklaan naar het dorp geleid, zodat daar de sloten werden doorgespoeld en men weer 'vers' water had. Pas in de tweede helft van de 19^e eeuw ontdekte men het verband tussen cholera en vervuild drinkwater. Op 22 juli 1884 besloot de gemeenteraad vanwege de voortdurende cholera een pomp te laten slaan vlakbij het gemeentehuis waar de burgerij gratis water kon tappen. De pomp haalde water van uitstekende kwaliteit van zo'n 25 meter diepte omhoog.



Burgemeester Kooiman te midden van Bergambachtse schonen tijdens de ingebruikname in 1937

Later werd hij verplaatst naar de Meent. In 1922 kwam er nog een openbare pomp. Deze stond naast de Christelijke School aan de Breedeweg (nu Hoofdstraat). Na de aanleg van het drinkwaternet verdwenen de pompen. Lange tijd hebben inwoners van de vijf betrokken gemeenten zich verzet tegen de aanleg. Men wilde niet gaan betalen voor wat men altijd gratis had kunnen krijgen. Uiteindelijk gaf het dalende polderpeil en de daarmee samenhangende achteruitgang van de waterkwaliteit uit de welputten en bij de pompen de doorslag. Op vrijdag 16 juli 1937 werd het drinkwaterbedrijf aan de Dijklaan officieel geopend door de commissaris van de Koningin in Zuid-Holland Mr.Dr. J.H. van Karnebeek.

Op de begane grond, de machinekamer, stonden 2 schitterende ééncylinder pompen met een enorm vliegwiel. Ze pompten het water,

dat uit een aantal bronnen naast de toren kwam, naar de 2^e verdieping waar het via filters omhoog werd geperst naar het reservoir bovenin de toren. Vanaf de buitenzijde is goed te zien waar het reservoir met een inhoud van 360 m³ zich bevindt. In het ronde gedeelte direct onder de koperen kap. Aan de noordzijde van die kap bevond zich aan de buitenzijde een rode lamp. Die werd gebruikt als signaalgever wanneer het donker was en er storingen moesten worden gelokaliseerd. Toen er nog weinig hoogbouw was en vooral vrijwel geen lichtvervuiling en de nachten aardedonker, was het rode schijnsel goed te zien tot aan de grenzen van het voorzieningsgebied. Wanneer er door een lekkage een drukval in het systeem werd geconstateerd, ging men op pad om het probleem op te sporen. Op diverse punten werden dan afsluiters in het hoofdleidingnet dichtgedraaid tot de druk stabiel bleef. Wanneer dat het geval was werd met de rode lamp het oke-sigitaal gegeven ten teken dat het gedeelte waarin de lekkage zich bevond, was ingeblokt. Overdag werkte dat natuurlijk niet, maar dan was een lekkage meestal snel door visuele waarneming vast te stellen.



De watertoren aan de Dijklaan

In 1966 werd naast de toren een nieuwe machinekamer met hogedrukpompen gebouwd die een veel hogere capaciteit hadden dan de installatie in de toren. De toren heeft nog dienst gedaan tot 1988 waarna het nieuw gebouwde C. Rodenhuis aan het Broekselaantje in Ammerstol de functie heeft overgenomen.

Het pompstation aan de Dijklaan functioneert nog wel en levert nog steeds water uit de oude bronnen naast de toren die worden gevoed door water uit de Lek dat in enkele maanden ondergronds in het land doordringt en daardoor al een voorfiltratie ondergaat. Het water dat bij het Broekselaantje wordt opgepompt volgt eenzelfde weg. Van hieruit vinden jaarlijks miljoenen kubieke meters water hun weg naar de consument. Bergambachts drinkwater zorgt voor een van de eerste levensbehoeften van een groot deel van de Zuid-Hollandse bevolking.

Bizar verhaal



Brand op 28 maart 2020 hoek Franse Kade/Opweg

Op 28 maart 2020 brandde op de hoek van de Franse Kade en de Opweg een kapitale villa af. Een trieste gebeurtenis die echter voor wat betreft de locatie niet op zichzelf staat. Het is namelijk niet de eerste keer dat zich op deze plek zo'n ramp voltrok. Op 18 juni 1970 gingen hier 2 kapitale boerderijen in vlammen op. Het was toen nog Bergambachts grondgebied. Die brand ontstond door kortsluiting in een hooiblazer. Maar hier blijft het niet bij. Honderd jaar eerder, in de nacht van 15 op 16 juni 1869 sloeg de bliksem in de schoorsteen van de boerderij van de wed. Jan Verduijn. Al snel bleek er geen redden aan. De brandspuiten van Schoonhoven, Bergambacht en Polsbroek konden alleen nog de belendende boerderij van Schilt voor brand behoeden. Omdat men juist naar bed was gegaan bij Verduijn was men er snel bij en kon nog veel huisraad gered worden. De boerderij moest als verloren worden beschouwd. Maar de ellende was nog niet voorbij. In de nacht van 16 op 17 december 1869 woedde er een hevige storm die 2 muren van de pas opgebouwde boerderij van wed. Verduijn deed instorten. Wanneer je er in wilt geloven zou je bijna denken dat er een vloek op deze plek rust.



Brand 18 juni 1970

In den nacht van 15 op 16 Junij, sloeg de bliksem door den schoorsteen der hofstede van de wed. Jan Verduijn, in Bovenberg te Berg-Ambacht. Hij vernielde de tegels aan den muur, sloeg door dezen heen en baande zich een weg naar boven in de zoldering, met dat gevolg dat spoedig een zware brand uitbarstte. De bewoners waren nog naauwelijks te bed; zij hadden het geluk nog den meesten inboedel te kunnen redden. Ten eerste werd volk te paard om hulp gezonden. De spuiten van Schoonhoven, Berg-Ambacht en Polsbroek snelden ijlings toe, maar mogten slechts de naastaan staande hofstede van Schilt bewaren, daar die van Verduijn reeds in laatste vlam stond, eer de spuiten aanwezig konden zijn. Die van de instructie-kompanjie te Schoonhoven gaf het eerst water. Behalve de hofstede zelve, eene der aanzienlijkste van de gemeente, is ook nog eene kapitale schuur, met zeer veel hooi de prooi der vlammen geworden. Menschenlevens zijn er bij dit ongeval gelukkig niet te betreuen. —

Stormberichten.

Ten gevolge van de in den nacht van 16 op 17 Dec. gewoed hebbende stormen, zijn te Berg-Ambacht twee muren der kapitale hofstede van de wed. Jan Verduijn totaal omgewaaid, zoodat de een binnens- en de ander buitenshuis neerkwam. Gemelde hofstede was in den verloop van zomer door het inslaan van den bliksem afgebrand, en eerst onlangs weder opgebouwd.

