

Gezocht

Wij zoeken in verband met de renovatie van de Provinciale Weg (N228), foto's en verhalen van (ex) omwonenden. Doel hiervan is het samenstellen van een overzicht van de geschiedenis van deze weg met daarin ook persoonlijke verhalen. Reactie graag naar R.Anders@kpnplanet.nl
Wij ontvingen al veel materiaal van de heer van Leeuwen (Haastrecht), Wout van Kouwen (Oudewater), Cor van Someren (Haastrecht), Provincie ZH, Jaap Willemsen (Gouda), Jaap en Cees Reichard (Haastrecht) en Jaap Barendrecht (Haastrecht).

Grote en Kleine Haven

Soms duiken er foto's op van de Grote en Kleine Haven van voor 1970, dus de periode van de grote veranderingen rond dit gebied. Deze komen dan meestal uit oude familiealbums. Mogelijk heeft u ook foto's, met of zonder familie, die het beeld compleet kunnen maken.

Veiligstellen Speeltuinen De Kleine Betuwe

Op verzoek van Saskia Raateland hebben wij contact opgenomen met Het Nederlands Open Luchtmuseum om dit erfgoed daar een plaatsje te gunnen. Helaas: zie hier onder het antwoord.

"Hartelijk dank voor uw email over de speeltuin De Kleine Betuwe in Haastrecht.

Fijn dat u aan ons denkt nu dit speelerfgoed verloren dreigt te gaan. Helaas is het moeilijk om voor zulk erfgoed een goede nieuwe bestemming te vinden. Vanwege de steeds veranderende veiligheidseisen is het heel moeilijk om speeltuinen te herplaatsen. Zowel in ons museum, als elders. Als Nederlands Openluchtmuseum krijgen we een paar keer per jaar (resten van) speeltuinen aangeboden, soms met veel documentatie en verhalen, net als van De Kleine Betuwe. Binnen het Nederlands Openluchtmuseum is het moeilijk om oude speeltuinen op zo'n manier in te passen dat de veiligheid van bezoekers en kinderen gewaarborgd is én ze tegelijkertijd een inhoudelijk verhaal vertellen.

Helaas kunnen wij dit erfgoed daarom niet onder onze hoede nemen. En helaas kan ik u ook geen alternatieve bestemming noemen waar de toestellen die er nog zijn, behouden zouden kunnen blijven. Vastleggen in woord en beeld wat er was en dat bewaren voor de toekomst, is eigenlijk het enige wat rest. En blijkens het aansprekende omslag dat u me als pdf toestuurde, is dat al gebeurd.

Mocht u me alsnog de pdf van het boekje over 75 jaar De Kleine Betuwe willen toesturen, dan nemen we dat heel graag op als documentatie in onze bibliotheek."

*Met vriendelijke groeten,
Inge Schriemer*

*Conservator Ontwikkeling, Zingeving en Ontspanning
Nederlands Openluchtmuseum
Postbus 649, 6800 AP Arnhem
Hoeflerlaan 4, 6816 SG Arnhem
T +31 (0) 26 3576 279
www.openluchtmuseum.nl*

De Provinciale weg deel 1

BEWERKING JOSINE VAN TOK

Geschiedenis van de infrastructuur van de gemeente Oudewater tussen 1814 en 1940. Samengesteld door: Gé de Gunst, Leo Morsink en Theo Pollemans. Uitgave Geschiedkundige Vereniging Oudewater 2013

**Een samenvatting van:
Hoofdstuk III "Hard werken en sober leven"**

Ontwikkelingen in het wegverkeer

In ons laaggelegen, drassige poldergebied hebben wegen altijd een uiterst lastig probleem gevormd. Op kleigrond valt immers alleen bij langdurig droog weer te rijden. Na regen is zelfs lopen er een moeizame bezigheid. Dus 'zand erover!'. Maar waar haal je dat? Daar had je schippers voor nodig, die het –gelijk met grind-eigenhandig opbaggerden van de bodem van de grote rivieren, schep voor schep, een uiterst zwaar werk. Zand en grind waren dus eigenlijk



Grind baggeren

kostbare delfstoffen en dat maakt het begrijpelijk dat in de negentiende eeuw alleen de belangrijkste wegen met een zandlaag werden bedekt, de binnenwegen bleven slechts karrensporen in de kleigrond en vrijwel alle vervoer vond over water plaats. Het waren vooral de verbindingswegen tussen steden en dorpen die met een zand- en grindlaag werden bedekt. Opvallend is dat bij de verzoeken aan de overheid om een weg met een zandlaag te verstevigen, steeds als eerste reden werd genoemd de mogelijkheid om in het winterseizoen naar de kerk te kunnen gaan. En werd niet het hele wegdek onder handen genomen, dan toch het voetpad! De waterschappen hadden overal de verantwoording voor het onderhoud, dat door aanwonenden gedaan moest worden en die daar ook nog jaarlijks iets voor moesten betalen.



Aanvoer van zand voor de nieuwe Provinciale weg

Het koetsvervoer

De zandwegen waren vooral van belang voor het ordentelijk reizen per koets of diligence. Zeker, de meeste mensen namen de trekschuit, maar dat was toch vooral het vervoermiddel van het 'gewone volk'. Het was nog volop de tijd van de standenmaatschappij en wie dus wat kapitaalcrachtiger was, meed de trekschuit en nam de (post)koets.

In de Camera Obscura van de dominee/schrijver Hildebrand(Beets) wordt het reizen per koets beschreven op een uitgebreide manier en daaruit blijkt dat het niet altijd luxe was met dit vervoer. *Hij noemt het een stankfabriek doordat de rokers zich niets aantrekken van medepassagiers. Hij prijst de postkoetsdienst zoals Van Gend en Loos, waarin men ruim kan zitten en*

de paarden in geregelde draf lopen, maar noemt andere koetsen nauwe, tochtige, schokkende dozen, rammelende kisten op vier wielen enz. "Wij rijden ons ziek en dikwijls denken wij er onder het dooreenwerpen van onze ingewanden aan wat gelukkiger zou zijn: dood of levend eruit te komen!" (dit is een korte samenvatting van zijn verslag over reizen per koets)

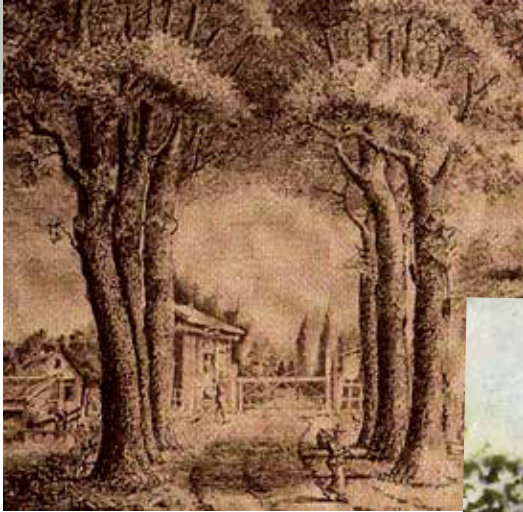
De Gedeputeerde Staten van Utrecht vaardigde in 1825 een Notificatie uit met regels voor koetsiers van diligences, kennelijk hielden zij te weinig rekening met andere weggebruikers. Artikel 1 bepaalde: *op smalle wegen de tegenkomende rijtuigen niet anders dan stappende of ten minste zeer zacht en voorzichtig dravende voorbij rijden. Rechts houden als gulden regel in het verkeer bestond toen nog niet en dus verplichtte artikel 2 de 'voerlieden' bij het*

tegenkomen van rijtuigen op de helft van de straat of andere door hen bereden wordende wegen uit te halen en zulks met alle mogelijke omzigtigheid ter voorkoming van ongelukken. Artikel 3 schreef het gebruik van de posthoorn voor en artikel 4 stelde dat er stevig op de posthoorn geblazen moet worden bij het op- of afrijden van afritten van dijken. Het laatste artikel 5 bepaalde dat elke overtreding beboet zou worden met drie gulden, terwijl natuurlijk ook de eventueel aangerichte schade moest worden betaald.

'De groote weg'

Pas in de Franse Tijd werd in ons land een begin gemaakt met de aanleg van behoorlijke wegen, alleen nog maar tussen de grote steden. In de tijd van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden vond men dat goede wegen





Tolhek bij het Vette Varken bij Oudewater
(nu nog bekend als halte van de bus)



Het vette varken, Roozendaal.
Utg. A. Bos Jr., Oudewater.

alleen maar van nut waren voor een snelle opmars van binnenvallende legers en je zou dus wel gek zijn om de vijand aldus van dienst te zijn. Voor Napoleons mateloze veroveringszucht was een snelle verplaatsing van zijn troepen in zijn machtsgebied uiteraard van het grootste belang en zo stammen ook in ons land de eerste rechtstreekse verbindingswegen uit zijn tijd. *Routes Impériales*, keizerlijke wegen, luidde

de weidse benaming. Voor de aanleg gold een speciaal keizerlijk decreet dat rigoureuze onteigening inhield van gronden, gebouwen of wat dan ook in het geplande traject. Men was dan ook na zijn val niet van plan de wegenbouw enthousiast voort te zetten. Met uitzondering van de havensteden was ons land nog echt een landbouwstaat met een volledig plaatselijk of hooguit regionaal functionerende economie.

Met vervoer over de binnenwateren was men eeuwenlang vertrouwd, dus waarom dure wegen aanleggen? Koning Willem I, de 'koningkoopman', die als een van de weinigen het belang van goede wegen voor de opbouw van ons land inzag, had dan ook de grootste moeite om een landelijk plan van 'grote wegen' aan te leggen. Uiteindelijk vaardigde hij in 1821 een Koninklijk Besluit uit, dat vrijwel gelijk was aan het decreet van Napoleon, maar dat wel de wegen classificeerde naar belangrijkheid. Zo werd de Zuidelijke IJsseldijk, als onderdeel van de verbinding Rotterdam-Utrecht, aangewezen als een 'grote weg der tweede klasse'. Dergelijke wegen dienden extra onderhouden te worden, omdat daarover de geregelde diensten per postkoets reden. Rijkswaterstaat ging die wegen beheren, maar schoof die taak al spoedig door naar de provinciebesturen. Helaas werd dit niet altijd optimaal onderhouden zoals blijkt uit de volgende klacht uit 1820: *Voorleden donderdag ben ik op het punt geweest met mijn rijtuig om te vallen door het aantal diepe gaten welke in deze weg liggen. (Dit betrof het deel van de 'grote weg' tussen Montfoort en Oudewater).*

Was ergens een doorgaande weg gerealiseerd, dan zagen de aanliggende plaatsen dat als een ideale gelegenheid om de gemeentekas te spekken en hieven tol op al het passerende verkeer. Daar het aantal gemeentes toen veel groter was dan nu, stond men 'elk uur gaans' wel voor de slagboom van een tolgaarder. Hij controleerde de lading en woog zonodig na, want voor de diverse soorten goederen golden aparte tarieven. Dat ook bij het passeren van de provinciegrens tol betaald moest worden spreekt vanzelf. Dit alles kostte veel tijd en geld,

waardoor het vervoer met kar en paard over de weg uiteraard veel duurder was dan het vervoer per trekschuit of – enige tijd later – per beurtschipper. Die had dus weinig last van concurrentie door het wegvervoer.

Landwegen

Naast de verbindingswegen en de 'grote weg' tussen Rotterdam en Utrecht zijn in de polders en waarden in onze omgeving vier soorten landwegen te onderscheiden:

1. **Voorwegen of voordijken**, van waaruit eertijds de ontginning plaatsvond. Ze worden aan weerszijden geflankeerd door een wetering. Voorbeeld: *de Ruige Weide*
2. **Achterwegen of achterkaden** aan het eind van zo'n ontginningsgebied. Ook die worden omgeven door een wetering. Voorbeeld: *de Achterkade van Hoenkoop*.
3. **Opwegen, uitwegen, stegen en kerkepaden** lopen evenwijdig aan een schiesloot (ook wel scheisloot genoemd, sloot tussen twee kavels). Ze dienden vroeger als verbindingsweg met of tussen de ontginningen. Voorbeelden: er ligt nog een deel van zo'n landweg tussen de *Hoenkoopse Buurtweg* en de *IJsseldijk*, even voorbij de ruïne van Huis te Vliet en *het kerkepad tussen Cabauw en Polsbroek*.
4. **Tiendwegen**, de kilometerslange 'damwegen', aan weerszijden omgeven door een wetering. Over hun oorspronkelijke functie bestaan verschillende meningen. Het meest waarschijnlijk is dat ze zijn aangelegd als waterkering. Mogelijk hebben ze ook gediend om het tiende deel van de oogst, als pacht voor de landeigenaar, op te halen. In vroeger tijden waren de polders niet alleen weide-

gebied, maar werd er ook landbouw beoefend. De bekendste Tiendweg: *vanaf de Utrechtse Straatweg naar het Dove Gat bij Haastrecht, onderdeel van het landelijke Floris V pad.*

Het paard de norm

Toen in de tweede helft van de negentiende eeuw de bedrijvigheid toenam, ontstond als vanzelf het fenomeen van de vrachtrijder: gewoonlijk een boerenzoon. Hij was vertrouwd met kar en paard, maar niet bestemd als opvolger op het ouderlijk bedrijf. Jan van Dam



Sr vertelt: *“Het begon in 1902 heel simpel: mijn opa ging met paard en wagen op vracht uit. Vee naar de markt in Gouda, Woerden of Utrecht brengen of er ophalen, bouwmaterialen of zand en grind aanvoeren voor de wegen. Een paard heeft wel op zijn tijd rust nodig, daarom had je op verschillende plaatsen uitspanningen met een rijstal, waar je langs de ene kant naar binnen reed, waar het paard gevoerd werd en te drinken kreeg en langs de andere kant naar buiten kon rijden. Er hoorde altijd een café bij waar de voerman wat kon eten en een ‘slokje’ kon nemen. De rijstallen zijn nu allemaal verdwenen. Voor een dergelijke rit werd rustig de tijd genomen, de enige norm was het paard, dat mocht niet worden overhaast, het was belangrijker dan de voerman. Bij glad weer werd het ‘s morgens eerst scherp gezet met stiften onder de ijzers. Dat was een karwei wat wel een uur kon duren. Nee, het gezegde ‘Tijd is*

geld’ speelde toen nog geen rol. Vaak werd eind van het jaar pas afgerekend en je kon alleen staande blijven door hard te werken en sober te leven”.

Pioniers

De opa van Jan van Dam was niet de enige die een transportbedrijfje startte. De reden daarvan ligt voor de hand, want in een gebied met veel veehouders, verspreid wonend in kleine dorpen en buurtschappen, meer gescheiden dan verbonden door een slecht wegennet: daar liggen de kansen om van ‘transporteren’ je beroep te maken. Alleen de rit met de ‘kaasbrik’ naar de wekelijkse markt hield de boer in eigen hand, maar het dagelijks ophalen van de melk en het



Kleine Haven



Achter Huis den Hoek

afleveren hiervan bij de melkfabriek, dat kon zo’n ondernemende jongen beter organiseren. Dit gold ook voor het overige vrachtvervoer naar die verre, nog zo onbekende buitenwereld. Deze nieuwe generatie ondernemers heeft met hun principe van hard werken en sober leven een juiste keuze gemaakt, wat blijkt uit het feit dat zij grondleggers zijn van grote transportbedrijven. Te denken valt aan Arie Snel en Dorus Bode uit Oudewater, Jan van Dam en Kees de Ruiter uit Hekendorp en Lou Verkleij uit Papekop. In eerste instantie gebruikte men paard en wagen en na de Eerste Wereldoorlog waagden de eerste pioniers van het transportbedrijf de overstap naar de vrachtauto. Het steeds drukker

wordende gemotoriseerde verkeer op de route Rotterdam-Utrecht vereiste een betere rijbaan dan het eeuwenoude zand en grind met hun onvermijdelijke plassen en kuilen te bieden hadden. Het beheer van de weg berustte sinds 1882 niet meer bij Rijkswaterstaat, maar bij de provinciebesturen, die ieder toen een eigen Provinciale Waterstaat hebben opgericht. Niet dat daardoor de toestand van de ‘grote wegen’ verbeterde: zand en grind beschouwde men als de enige geschikte materialen voor dergelijke wegen. Bestraten met klinkers of kinderkopjes deed men alleen binnen de bebouwde kom; daarbuiten vond men dat veel te duur. Het zou nog enkele tientallen jaren



Zweeds graniet

duren voordat iemand op het idee kwam dat met zand en grind ook een onverslijtbaar, betonnen wegdek kon worden gelegd. Al beschouwde men de auto als een belangrijke nieuwkomer in het wegvervoer, moest deze zich toch maar tot ver in de twintigste eeuw zien te redden met de traditionele wegen. Zuinigheid bleef troef, zowel bij Rijkswaterstaat als het polderbestuur, waarin boeren zaten die moesten bijdragen aan de kosten voor zand en grind. Ook de overheid was zuinig zo vertelt Jan van Dam. *“Toen bijvoorbeeld de provinciale weg door Willeskop bestraat zou worden, werden daarvoor steentjes gekozen van Zweeds graniet. Die werden door een kustvaarder aangevoerd in Delfzijl, daar overgeladen in een binnenvaartschip, dat ze hierheen bracht. Wij zorgden dan dat ze met de vrachtwagen op de plaats van bestemming kwamen. Om beschadiging te voorkomen gebeurde het lossen en laden met mandjes waarin de keien met de hand werden geraapt en een controleur van de Provinciale*

Waterstaat zag erop toe dat de mandjes niet hoger dan van veertig centimeter werden leeggegooid. Het heeft wel een jaar geduurd voor die weg tot de Meern klaar was, maar werkloos was toen nog niet de belangrijkste kostenpost.”

De ‘grote weg’ eindelijk Provinciale Weg

De aanpak van de weg door Willeskop naar de Meern was onderdeel van een groots opgezet plan voor diverse hoofdwegen in de hele provincie, opgesteld in 1921. Maar gesteggel met het rijk, dat men graag voor één derde van de kosten wilde laten opdraaien, zorgde voor langdurig uitstel van de realisering. Dat gebeurde dan uiteindelijk toch in de jaren 1928, '29 en '30. De weg zou bovendien een veel bredere rijbaan krijgen: van vier en een halve meter naar zes meter. Daarvoor hoefde de dijk niet te worden verbreed, maar zou hij anderhalve meter worden afgegraven. Dit kon toen want door de bouw van de Waaiersluis bij Gouda was



Anthoon Stam en Aart Zanen

de IJssel gekanaliseerd, kon de waterstand op hetzelfde peil worden gehouden en was er geen gevaar meer voor overstroming. Ook zou een nieuw weggedeelte worden aangelegd om de scherpste bocht in de dijk af te snijden, die daarna ‘Oude weg’ zou gaan heten. De economische crisis van 1929 trof ook ons land zwaar, maar heeft bij de uitvoering van dit ingrijpende wegenplan een belangrijke rol gespeeld. Het werd aangemerkt als een werkverschaffingsproject en heel wat werklozen, al dan niet bekend met grondwerk, werden hierbij tewerkgesteld. Inderdaad heeft de voorbereiding en de realisering van de hele reconstructie van de Provinciale Weg lang geduurd. Het gedeelte tussen Gouda en Haastrecht was pas in 1938 voltooid. De chauffeurs, die gewend waren door elkaar geschud te worden op hun vaak nog massieve banden, zullen zich tijdens hun eerste ritten op deze nieuwe weg gevoeld hebben als prinses. Helemaal een novum was de aanleg van een fietspad aan weerszijden in 1931, helaas nog niet zo fraai bestraat. Vrijwel alle overige wegen in de omgeving moesten nog lang wachten op betere bestrating. Pas na

de Tweede Wereldoorlog, rond de jaren vijftig, werden die geasfalteerd.

Van postkoets naar autobus

De geleidelijk stijgende welvaart en de verbetering van de provinciale weg eisten een groter en sneller reizigersvervoersmiddel dan de postkoets. In Oudewater was het Anthoon Stam, die als eerste deze behoefte goed aanvoelde en in 1923 begon hij met zijn E.O.O. (Eerste Omnibusdienst Oudewater), een busdienst naar Utrecht, elke werkdag drie ritten, maar op zondag geen dienst. Een retourtje Oudewater-Utrecht kostte f. 1,50 en je kon je fiets meenemen voor twintig cent. Amper een jaar later kreeg hij al concurrentie van stadgenoot Aart Zanen die op 3 mei 1924 de E.O.A. (Eerste Oudewatersche Autobusdienst) voor hetzelfde traject startte. De namen verschillen weinig, maar een groot verschil was dat Zanen wel op zondag reed. Als men bedenkt dat vanuit Montfoort ook nog de E.M.A. (Eerste Montfoortsche Autodienst) op Utrecht reed, plus vanaf De Meern de bussen van Peeters uit Harmelen en Verhoef uit Driebruggen, dan zal men begrijpen dat de concurrentie moordend

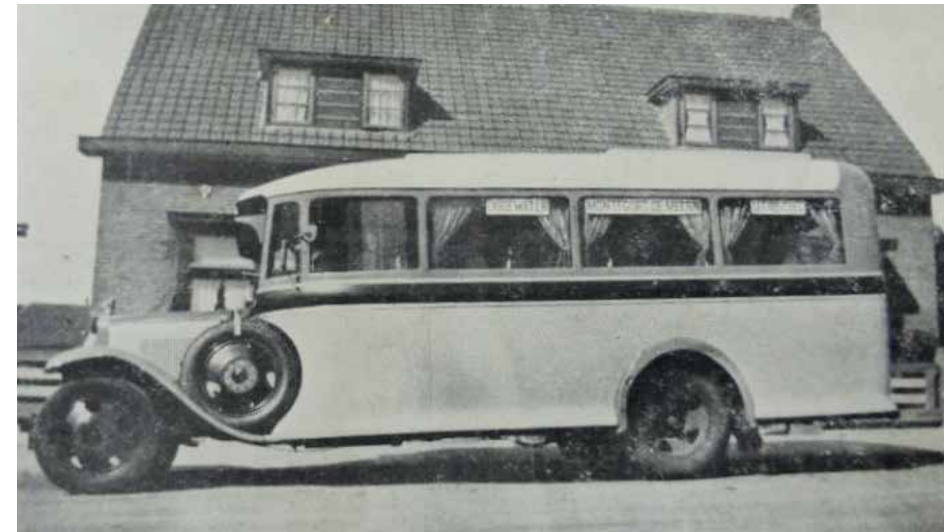


De bus van Bertus Blom voor de Kleine Betuwe

was. En was er geen busverbinding met Gouda? Jawel, daar had Bertus Blom voor gezorgd met zijn E.H.A.O. (Eerste Haastrechtse Autobusonderneming).

Jacques Zanen, de jongste zoon van Aart vertelt: "Mijn vader was 28 jaar toen hij met de Eerste Oudewatersche Autobusdienst begon, samen met meneer Pels, die fungeerde als geldschietter en stille vennoot. Het eigenlijke werk deed mijn vader. Er werd gereden in een T-Ford waar achttien personen in konden. De instap was achterin, de passagiers zaten in de lengterichting op houten banken. Ook de bovenbouw was van hout. In het begin was er inderdaad enorme concurrentie met Stam. Bovendien speelde dit zich af in de crisistijd tussen 1928 en 1938, waarin landelijk 38% van de busbedrijven het loodje legde. Gelukkig wist mijn vader het hoofd boven water te houden en groeide het

bedrijf zelfs. Meneer Pels kon hij uitkopen en in 1930 twee extra bussen, Chevrolets, aanschaffen. In 1937 kocht hij de concessie van de Eerste Montfoortsche Autodienst op en in 1938 die van stadgenoot Anthoon Stam. In 1942 werden op bevel van hogerhand de busdienst van mijn vader en die van Bertus Blom uit Haastrecht samengevoegd. Zo ontstond de VAGU, voluit de Verenigde Autobusdiensten Gouda-Utrecht v.v. Blom en Zanen. De bussen werden beschilderd met die lange naam. Het publiek noemde de combinatie kortweg 'Blom en Zanen' tot ergernis van mijn vader, hij vond het onjuist om op de tweede plaats te staan, want hij was de grootste partner, tweederde / eenderde, gebaseerd op de route Oudewater-Utrecht 24 kilometer en Oudewater-Gouda 12 kilometer. Vaak werd de ergernis nog groter bij mijn vader omdat er post geadresseerd werd aan 'Blom en



Bussen van de VAGU

Zonen', maar ook voor Blom was dat een ergeris omdat hij alleen een dochter had. De firma was officieel in Gouda gevestigd omdat daar de salarisschaal hoger lag en bovendien was men dan gevrijwaard van tolgeld bij de tol die toen nog bestond tussen Haastrecht en Gouda. Ook toen in 1953 de naam Blom en Zanen officieel geschrapt werd en alleen VAGU op de bussen stond, bleef het publiek de oude naam nog lang gebruiken."

De busverbindingen hebben veel betekend voor de mensen. Men kon verder van huis een baan zoeken, vooral voor meisjes was dit belangrijk. Meestal gingen ze na de lagere school gelijk als dienstmeisje aan de slag op een boerderij,

Met Hemelvaartsdag
naar de Speeltuin
„De Kleine Betuwe”
het Eldorado van Zuid-Holland!!

Wij maken geen groote, dure reizen. - Door onze jaarlijkse uitbreiding van attracties is dat voor groot en klein overbodig geworden. - Vergeet ook vooral niet onze DOOLHOF te bezoeken! - - - Lachen! - Lachen!
Nu de provinciale weg met rijwielpaden en de wegen in de Krimpenerwaard zijn geasfalteerd, is het een genoegen langs deze wegen „DE KLEINE BETUWE” te bezoeken.
's Middags van 2-6 en 's avonds van 8-11 uur!

groot bal

MUZIEK GENR. SIREE—STARREVELD.

U vindt door dit alles Uw Vrienden en Kennissen in „DE KLEINE BETUWE”, hetgeen ook de gezelligheid verhoogt!

PRIMA CONSUMPTIE —:—: BILIJKE PRIJZEN

De Ondernemer: **W. KOMPIER.**
TELEFOON 19 HAASTRECHT

Kinderen onder de 16 jaar zonder geleide geen toegang.

Schoonhovense Courant 25-5-1938

DE WEG GOUDA—OUDEWATER.
Openstelling omstreeks 20 October.

Haastrecht. Omstreeks 20 October is de openstelling van het in reconstructie zijnde gedeelte Haastrecht—Oudewater van de provinciale weg Gouda—Oudewater te verwachten. Daar de aansluitende wegvakken reeds op peil zijn, krijgt het verkeer Gouda—Utrecht, dat thans op de route via Bodegraven, die eenige kilometers langer is en een tol meer heeft, aangewezen is, een uitstekende weg via Oudewater ter beschikking, van belang voor de verbinding van Rotterdam en Den Haag met Utrecht.

Haastrecht. Een auto, bestuurd door de heer Voskamp uit Hillegersberg, die in de bocht van de voormalige bleekerij van den heer Van Leeuwen het stuur niet kon houden door de groote snelheid bij het passeeren van een tegenligger, reed dwars over het rijwielpad en bleef nog maar juist uit de IJssel. De politie was spoedig ter plaatse en trad handelend op.

— Het aantal veestapels in Haastrecht en Vlist, dat door het mond- en klauwzeer is besmet, is thans de 100 nabij.

Schoonhovense Courant 22-9-1937

maar nu konden ze ook naar Gouda of Utrecht, niet alleen als dienstmeisje, maar ook bijvoorbeeld als winkelbediende of in een atelier. Bovendien hoefden ze niet meer intern, maar konden dagelijks 'op en neer reizen'. Sociaaleconomisch was het ook van belang voor 'het verruimen van de horizon'. De mensen konden makkelijker dan voorheen met de bus op één dag heen en weer naar een grote stad om familie te bezoeken of boodschappen te doen. Tot zover 'het verhaal van de groote weg'. Je zou

het 'Het verhaal van karrenspoor tot Zweedse sierbestrating' kunnen noemen. Onmiskenbaar heeft het gemotoriseerde verkeer voor die ontwikkeling gezorgd, betergezegd: het heeft ervoor gezorgd dat wegebouw tot een aparte, specialistische bedrijfstak uitgroeide, van wezenlijk belang voor het goed functioneren van onze moderne maatschappij.

Bronnen: Historische Genootschap Oudewater, Archief HvH, Cor van Someren en SAHM.

HAASTRECHT.
Het nut van een goeden weg.
Druk bezoek in „De Kleine Betuwe”.
De ondernemer van de speeltuin „De Kleine Betuwe” deelt ons mede, dat het bezoek van touringcars in het thans bijna afgelopen seizoen de 1000 heeft overschreden.

Toen in 1935 de provinciale weg nog in zijn oude toestand verkeerde, en men nog sprak van het auto-kerkhof, was het aantal touringcars dat „De Kleine Betuwe” aandeed 316. In 1936 onderging de dijk Gouda—Haastrecht een reconstructie en in 1937 het gedeelte Haastrecht—Oudewater. Derhalve kwamen er toen geen touringcars. Thans was het aantal binnen 5 maanden reeds 1000.

Zaterdag en Zondag vindt ter sluiting van het seizoen een feestbal plaats.

Schoonhovense Courant 21-9-1938