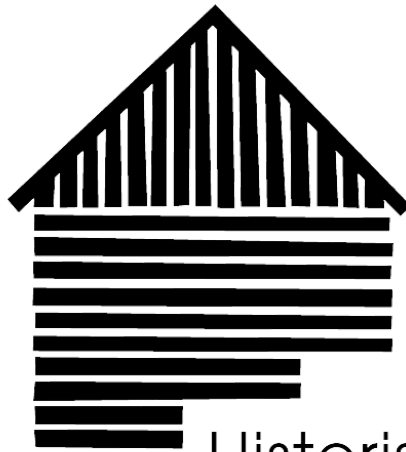


Stichting Historisch Museum Kolhorn
'De Turfschuur'
Werkgroep 'Handleiding Suppoosten 2025'

Handleiding en Tekstuele Ondersteuning Suppoosten Historisch Museum 'De Turfschuur'.



Historisch museum
de Turfschuur
Kolhorn

Versie 1
Voorjaar 2025

Inhoud.

Inhoud.	1
Introductie.	2
Openstelling en Bezoekersinformatie.	2
Museum De Turfschuur – (Bestemmings)geschiedenis.	3
Tentoonstellingen en Faciliteiten.	3
Kolhorn - Een globale ontwikkelingsgeschiedenis.	4
Buitendijkse scheepvaart.	5
Wier en Riet - De vergeten economie van Kolhorn.	6
Een vissersdorp.	6
Polders en Landbouw.	7
Wonen in Kolhorn - Onze woonhoek.	8
De Dijk en het land.	8
Enkele afsluitende woorden.	10

Introductie.

Deze handleiding is samengesteld door de werkgroep 'Handleiding Suppoosten' van het bestuur van de Turfschuur. Aanleiding voor dit document was de terugkerende vraag van enkele suppoosten om meer achtergrondinformatie bij de tentoonstellingen. Het doel is om u als suppoost meer houvast te geven bij het vertellen over de collectie, zodat u bezoekers nog beter kunt begeleiden en informeren.

In het najaar van 2024 is daarom besloten om deze handleiding op te stellen, ter bevordering van het toekomstbestendig maken van het suppoostenorgaan. Voor de doorgewinterde suppoost zal een groot deel van de informatie bekend voorkomen, maar het kan zeker dienen als handig naslagwerk.

De handleiding bestaat uit twee delen:

1. Praktische informatie – zaken die belangrijk zijn voor het dagelijks functioneren als suppoost.
2. Achtergrondinformatie bij de tentoonstellingen – een overzicht van de historische thema's die in het museum aan bod komen, aangevuld met context die van pas kan komen bij gesprekken met bezoekers.

Openstelling en Bezoekersinformatie.

Openingstijden

Het museum is geopend in de zomermaanden (mei t/m september), elke zondagmiddag. Daarnaast zijn we op enkele bijzondere (regionale of lokale) feest- en evenementendagen geopend. Deze extra dagen worden tijdig gecommuniceerd via de website, de socials, en in het museum zelf.

Toegangsprijzen.

Op deze standaard-openingsdagen bedragen de kosten voor een bezoek € 0,-. Op alle andere dagen is het museum open op aanvraag vanaf 4 personen, voor € 3,- per persoon. In beide gevallen wordt een vrijwillige bijdragen gewaardeerd, echter is deze niet verplicht. Uit ervaring zijn veel bezoekers welwillend om een kleine bijdrage te leveren.

Doorverwijzing en Verdieping

Bezoekers die interesse tonen in de visserijgeschiedenis van Kolhorn kunnen we verwijzen naar varend erfgoed KH44.

Bezoekers die na afloop van hun bezoek meer willen weten over bepaalde thema's kunnen in het museumwinkeltje relevante boeken kopen.

Voor bezoekers die de geschiedenis van Kolhorn 'op locatie' willen beleven, zijn er dorpswandelingen en rondleidingen beschikbaar. Aan de buitenzijde van het museum is een QR-code te vinden. Via deze code krijgen bezoekers gratis toegang tot enkele digitale wandelroutes. Binnen in het museum zijn tegen een kleine vergoeding ook papieren versies van deze routes verkrijgbaar.

Bezoekersgroepen van minimaal 4 personen kunnen via de mail een dorpsrondleiding reserveren. In 2025 kost dit € 3,- per persoon.

Museum De Turfschuur – (Bestemmings)geschiedenis.

Museum De Turfschuur is een klein streekmuseum dat sinds 1993 's zomers zijn deuren opent. Dankzij de inzet van enthousiaste vrijwilligers wordt hier de geschiedenis van Kolhorn en de omgeving op levendige wijze overgedragen aan bezoekers.

Het museum is gevestigd in een gerestaureerde en gemoderniseerde turfboet (ook wel turfschuur genoemd). In dit soort panden werd vroeger turf opgeslagen die afkomstig was uit het veengebied van Friesland en Overijssel. Deze turf werd over de Zuiderzee naar Kolhorn gevaren, waar het over de dijk werd getild, en vervolgens via een netwerk van binnenvaarten verspreid over grote delen van Noord-Holland kon worden, waar het diende als brandstof.

Het exacte bouwjaar van de oorspronkelijke turfschuur is niet bekend. Hoewel vergelijkbare gebouwen al sinds de late middeleeuwen werden gebruikt – en sommige historici vermoeden dat ook de Kolhornse schuren zeer oud zijn – ontbreekt daarvoor concreet bewijs. Vermoedelijk stammen de boeten uit de 17e eeuw.

Tijdens de hoogtijdagen van de turfhandel stond de dijk vol met dergelijke zwarte schuren, die waren behandeld met teerverf ter bescherming tegen weer en wind. Sinds 1900 zijn de meeste van deze schuren afgebroken. Slechts vijf turfschuren zijn bewaard gebleven, verspreid over drie locaties.

Toen de turfhandel aan het eind van de 19e eeuw instortte, werd de turfschuur enige tijd gebruikt als opslagruimte. Aanvankelijk voor steenkool, later voor van alles en nog wat. Gedurende een periode fungeerde het zelfs als een soort onderkomen voor daklozen uit het dorp.

Het pand raakte langzaam in verval en verkeerde in de jaren tachtig van de 20e eeuw in zeer slechte staat. Sloop dreigde, maar omdat de schuur sinds 15 juli 1986 binnen het rijksbeschermd dorpsgezicht Kolhorn viel, werd besloten tot restauratie. Begin jaren '90 werd de schuur herbouwd, mede dankzij een schenking van de N.V. Noordhollandse Algemene Verzekeringsmaatschappij – waarvan de eigenaar afstamde van een Kolhornse turfschipper – en een legaat van mevrouw Rempt-Liefhebber, afkomstig uit een oude rederijfamilie uit Kolhorn. Sinds 1993 is het museum gevestigd in dit pand. De collectie is sindsdien voortdurend aangevuld met objecten die door mensen uit de regio zijn geschonken of in bruikleen gegeven. Tot 2020 had het museum vooral het karakter van een gezamenlijk rariteitenkabinet van dorpsbewoners. Hoewel charmant, bood het weinig educatieve diepgang.

In 2020 is het museum daarom opnieuw ingericht. De vaste collectie wordt nu gepresenteerd in thematische opstellingen, ondersteund door informatieve panelen. Daarnaast is er elke twee jaar een tijdelijke tentoonstelling waarin een actueel of historisch relevant thema wordt uitgelicht. Deze vernieuwing bracht niet alleen inhoudelijke, maar ook organisatorische veranderingen met zich mee. Op 12 november 2019 werd daarom de Stichting Historisch Museum Kolhorn opgericht.

Het museum draait volledig op vrijwilligers, die zich belangeloos inzetten voor het behoud van dit stukje lokale geschiedenis. De openstelling van het museum en het onderhoud van de collectie worden mogelijk gemaakt door subsidies, donaties en giften.

Tentoonstellingen en Faciliteiten.

Het museum omvat zeven thematische tentoonstellingen, verdeeld over twee verdiepingen. Op de bovenverdieping – de entreeverdieping – worden de thema's Dorpsontwikkeling, Visserij, Turftransport, Landbouw en Wooncultuur belicht. Ook bevindt zich hier de ruimte voor de wisseltentoonstellingen, die eens

in de twee jaar van onderwerp wisselen. Op de benedenverdieping wordt het thema Dijk- en Landschapsontwikkeling gepresenteerd.

Naast de tentoonstellingen beschikt het museum over een museumwinkel en een ontvangstruimte. In de nabije toekomst zal er bovendien een speciaal ingerichte ruimte beschikbaar zijn voor het bewaren van geschreven bronnen, zoals boeken. Deze worden opgeslagen onder gecontroleerde klimatologische omstandigheden, met als doel het duurzaam bewaren van historisch materiaal. Met deze uitbreiding hoopt De Turfschuur nog meer bij te dragen aan het behoud van de geschiedenis van Kolhorn.

Kolhorn - Een globale ontwikkelingsgeschiedenis.

Het museum is gelegen in Kolhorn, een dorp dat sinds 1930 ongeveer 20 kilometer landinwaarts ligt. Toch heeft het een rijk verleden als voormalige haven aan de Zuiderzee. De inrichting van het oude dorpscentrum weerspiegelt dit verleden duidelijk: verschillende straten laten de ontwikkeling van het dorp door de eeuwen heen zien en zijn stille getuigen van uiteenlopende historische perioden.

De oorsprong van de naam Kolhorn is tot op heden onderwerp van discussie. Zeker is dat de naam uit twee delen bestaat: Kol (ook wel Col) en Horn (of Hoorn).

Het element Horn/Hoorn betekent in veel West-Friese plaatsnamen 'hoek', en verwijst waarschijnlijk naar een geografische ligging in een hoek. De gangbare opvatting is dat dit slaat op de opvallende knik in de Westfriese Omringdijk ter hoogte van Kolhorn. Een alternatief is de hoek die gevormd wordt door twee waterwegen: het Kolhornerdiep (een voormalig zwin) en de Hoogsloot of Voorsloot (een veenrivier).

De betekenis van Kol is minder duidelijk. Lange tijd werd gedacht dat het verband hield met 'kolder' – een term die verwees naar dwaasheid of zelfs geesten, mogelijk vanwege de verraderlijke stromingen en stormen op de Zuiderzee. Meer recent is gesuggereerd dat Kol afgeleid zou zijn van een oud woord voor 'koud', maar taalkundig onderzoek wijst uit dat deze klankverandering al had plaatsgevonden vóór de eerste vermelding van Kolhorn, waardoor dat onwaarschijnlijk is.

Een andere theorie is dat Kol verwijst naar een verhoging in het landschap waarop de dijk is gebouwd – een zogenaamd 'ophangpunt'. Ook zou Kol kunnen duiden op een persoonsnaam (Kolle), zoals vaker voorkomt in plaatsnamen uit deze regio en periode (bijvoorbeeld Barsingerhorn, Haringhuizen, Petten, Callantsoog). Het is leuk om dit soort vraagstukken aan de bezoekers voor te leggen.

Kolhorn was in eerste instantie niet meer dan een onopvallende aanlegplaats met enkele hutten binnen de heerlijkheid Schagen en de stede Barsingerhorn. De locatie bevond zich daar waar klepduikers zorgden voor de afwatering van het achterland naar de Zuiderzee. In 1494 werd Kolhorn dan ook niet apart genoemd in een inventaris van economische activiteiten in de regio – het viel bestuurlijk nog onder (de stede) Barsingerhorn.

Vanaf de 16e eeuw verschijnt de naam Colhorn (aanvankelijk met een 'C') op kaarten uit 1542 en 1573, al betreft dit meestal aanduidingen voor een wijder gebied of aanlegplaats. Een woonkern wordt nog niet getoond. In 1563 wordt Colhorn echter genoemd als woonplaats van 32 mennonieten (doopsgezinden) – de eerste officiële vermelding van een gemeenschap op deze plek.

Dankzij de gunstige ligging aan een goed bevaarbare route naar de Wieringermeer en de Zuiderzee (een voordeel dat het nabijgelegen Schagen bijvoorbeeld niet had), groeide Kolhorn langzaam uit tot een volwaardig dorp. In eerste instantie concentreerde de bebouwing zich rond het Keern en de Oude Streek (ook wel 'Agter

de Keeten'). Tijdens de 17e eeuw – de Gouden Eeuw – breidde het dorp zich verder uit langs de dijk (Onderbuurt) en aan de Hoogsloot (Nieuwe Streek).

Op 15 september 1788 werd Kolhorn getroffen door een verwoestende dorpsbrand. 21 huizen en twee kerken gingen in vlammen op, totdat de wind van richting veranderde en verdere uitbreiding van de brand werd voorkomen. In totaal raakten 36 gezinnen dakloos. Dankzij publicaties van dichters over de ramp werd in heel Noord-Holland sympathie opgewekt, wat resulteerde in een collecte van 18.024 gulden en 65 cent. Met deze opbrengst werd het verwoeste deel van het dorp, inclusief de Laurenskerk (maar niet het Menno-preekhuys), herbouwd. De huidige plattegrond van het dorp is voor een belangrijk deel na deze brand tot stand gekomen.

De inpoldering bracht Kolhorn weliswaar vruchtbare landbouwgrond, maar leidde ook tot economische neergang. In de loop van de 20e eeuw raakte het dorp in verval. Dankzij subsidies en donaties, en de inzet van architecten als W. Schagen, kon Kolhorn echter worden gerestaureerd. Vandaag de dag staat het bekend om zijn authentieke karakter en fraaie historische bebouwing – een origineel Zuiderzeemuseum.

Buitendijkse scheepvaart.

De gunstige ligging van Kolhorn aan de Zuiderzee maakte het mogelijk dat het dorp zich ontwikkelde tot een belangrijke havenplaats. Hoewel Kolhorn vaak met visserij wordt geassocieerd, was het met name de buitendijkse scheepvaart die voor welvaart zorgde.

Al in de 14e en 15e eeuw fungeerde Kolhorn als overslaghaven van West-Friese goederen, zoals kaas, vee en graan, die verder werden verscheept naar andere delen van het land. Dankzij de ligging tussen de markten in West-Friesland en de steden in Overijssel, was Kolhorn een ideale uitvalsbasis voor de binnenvaart. Al in 1395 was er sprake van een netwerk van rijnschepen die via Schagen de verbinding met het oosten zochten. Vanuit Schagen werden zuivelproducten ter hoogte van Kolhorn (vaak over de dijk gedragen) overgeladen op grotere schepen, die de lading verder vervoerden. De retourvrachten bestonden onder meer uit bouwmaterialen, rogge en andere producten die in deze regio schaars waren. Ook turf vond in deze tijd haar weg naar Kolhorn.

Kolhorn verwierf namelijk een monopoliepositie in de turfhandel met diverse plaatsen in Friesland, Overijssel en Drenthe. Hierdoor ontstond een vrijwel constante aanvoer van turf, aangevoerd in turfschepen vanaf plaatsen als Meppel, Hoogeveen en Zwartsluis. Deze schepen staken de Zuiderzee over en losten hun lading bij de turfboeten in Kolhorn, waar de turf werd overgeladen op kleinere platbodems. Via een uitgebreid netwerk van binnenwateren werd de turf vervolgens verspreid over heel Noord-Holland.

De turfhandel was van groot belang voor Kolhorn, zoals blijkt uit havenregisters en reglementen: waar andere goederen onder de algemene noemer 'inkomende waren' vielen, werd turf als afzonderlijke categorie benoemd. Dit onderstreept de centrale rol die deze brandstof speelde in de economie van het dorp.

In de loop van de 16e eeuw nam de overzeese handel toe. Deze ontwikkeling leidde ertoe dat ook grotere, buitendijkse vaart zich begon te manifesteren. In de Gouden Eeuw ondervonden de grote koopvaardijsschepen steeds vaker problemen op de Zuiderzee. Door verzanding en zandplaten was het voor zwaar beladen schepen moeilijk geworden om rechtstreeks naar Amsterdam te varen. Hoewel zogeheten scheepskamelen (hulpschepen die de diepgang konden verminderen) een oplossing boden, was dit een kostbare methode die zelden werd gebruikt.

In plaats daarvan gingen veel koopvaardijsschepen voor anker bij de Rede van Texel. Daar werd een deel van de lading overgeladen op kleinere lichterschepen – zoals kofjes, tjalken, schuiten en andere platbodems – die de

goederen vervolgens naar Amsterdam of andere bestemmingen brachten. Deze lichterschepen waren geen handelsvaartuigen: ze kochten de lading niet over, maar leverden een logistieke dienst aan de grote schepen.

Lichterschepen werden daarnaast ingezet om de grote zeeschepen te bevoorraden met vers water, voedsel en zelfs bemanning. Omdat deze schepen vaak lange tijd bij de Rede van Texel lagen te wachten op gunstige weersomstandigheden, waren ze afhankelijk van dergelijke aanvoer.

Ook vanuit Kolhorn namen schippers deel aan deze praktijk van 'ligten'. De goederen kwamen hierbij zelden tot nooit in Kolhorn zelf terecht, waardoor het dorp zich niet tot een echte handelsplaats ontwikkelde. Toch fungeerde het als ligplaats en uitvalsbasis voor jonge, ondernemende schippers, waardoor het dorp kon opleven als gevolg van de Nederlandse Gouden Eeuw.

In 1824 werd het Noordhollandsch Kanaal voltooid. Hierdoor veranderde de hoofdvaarroute in de provincie, en raakte Kolhorn snel geïsoleerd van de belangrijkste handelsverbindingen. De scheepvaartactiviteit van Kolhornse schippers kwam grotendeels stil te liggen. Wat overbleef, was de visserij – tot dan toe slechts door een kleine groep uitgeoefend. Dankzij de aanwezige kennis en de bestaande vloot kon deze activiteit snel worden uitgebreid en groeide de visserij uit tot de belangrijkste economische drager van het dorp.

Wier en Riet - De vergeten economie van Kolhorn.

De belangrijke rol van turf, die langs de turfschuur werd verhandeld, maakt het logisch dat het museum naar dit materiaal is vernoemd. Echter, naast turf werden deze schuren ook gebruikt voor de opslag van andere belangrijke producten voor Kolhorn, zoals wier en riet.

Tot ver in de 18e eeuw werden de dijken versterkt en opgebouwd uit wierbanden, die met houten ribben werden verankerd, en werden ze vaak met rietmatten aan de bodem bevestigd. Sinds halverwege de 14e eeuw vormden wier en riet de basis van de dijkbouw, en was het verkrijgen van goede kwaliteit deze materialen van groot belang.

Het beste wier en riet van Noord-Holland groeide respectievelijk tussen Aartswoud en Wieringen, en op de Waardgronden ten noorden van Kolhorn. Het wier liet tussen juli en augustus los van de bodem en werd met aalgeren uit het water geharkt. Bronnen geven aan dat Kolhorn deze industrie tot hun eigen had gemaakt, en ook het riet werd in grote hoeveelheden door de Kolhorners verzameld. Wanneer er dijkdoorbraken in Noord-Holland plaatsvonden, werd vaak naar Kolhorn gekeken voor arbeiders en materiaal. Een aanzienlijk aantal Kolhorners zal daarom 'parttime' als aannemers hebben gewerkt.

Een vissersdorp.

Toen het Noord-Hollandsch Kanaal in 1824 werd aangelegd, raakte Kolhorn geïsoleerd van de handel. Schepen konden nu via het kanaal varen, waardoor de lichterschepen niet meer over de Zuiderzee hoefden te varen. Hoewel de buitendijkse vaart, zoals de turfhandel, doorging, moest een groot deel van de Kolhorners andere vormen van bestaan zoeken.

Tegen die tijd bestond er in Kolhorn al een visindustrie, die dankzij de bovengenoemde verandering in de 19e eeuw flink kon groeien.

In Kolhorn werd voornamelijk gevaren op seizoensgebonden vissoorten. In de zomer werd er onder andere op paling gevist, terwijl in de winter bot en schar werden gevangen. Ook haring en geep kwamen regelmatig in de

netten. Tussen mei en juli werden ansjovis gevangen, die vanuit de Middellandse Zee richting de Wieringermeer waren gekomen. De ondiepe wateren daar boden de juiste temperatuur en zoutgehalte voor de paartijd. De vis werd gevangen in staande netten, die tussen palen met herkenningmarkeringen werden gespannen. Het visje bleef net achter zijn kop hangen in de netten. De netten werden in hun geheel aan boord van Stavense Jollen getrokken, om vervolgens op land leeggehaald te worden. Goedkope arbeiders, zoals vrouwen en kinderen, plukten de visjes uit de netten en verhandelden deze naar zouterijen in het dorp. Na een jaar rijpen in tonnen konden de ansjovis verder worden verhandeld.

Hoewel de opbrengst van de visserij groot kon zijn en sommige families in Kolhorn hierdoor zeer welvarend werden, was de rijkdom niet gelijk verdeeld. Vissers en rederijen konden in één week genoeg verdienen om een jaar lang rond te komen, terwijl de plukkers en venters nauwelijks iets verdienden — werken op het land bij de boeren leverde hen meer op.

De topjaren van de ansjovisvangst lagen aan het einde van de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw. Na de inpoldering van de Wieringermeer in de jaren 30 van de 20e eeuw verdween de visserij uit het dorp.

Polders en Landbouw.

De grond rondom Kolhorn staat al eeuwen bekend als vruchtbare landbouwgrond, mits deze goed wordt ontwaterd. Al in de vroege middeleeuwen werden de gronden ontgonnen voor verschillende graansoorten en in sommige gevallen werden ze met dijken beschermd tegen de zee. De eerste polder bij Kolhorn werd in 1294 op de zee herwonnen: de Heerenkoog, die echter al in 1334 weer aan de zee verloren ging.

Wanneer de ontwatering niet voldoende was, werd de grond onbruikbaar voor akkerbouw. Door de afwezigheid van poldermolens kon de grond niet verder ontwaterd worden dan het natuurlijke waterpeil, en doordat de veenlagen door oxidatie steeds verder daalden, raakte de landbouwgronden in deze regio al rond de 14de eeuw onbruikbaar voor akkerbouw. Men schakelde over op veeteelt. Waar andere dorpen in de omgeving van Kolhorn landbouwnederzettingen waren geworden, was Kolhorn een uitzondering: het was het enige dorp dat zijn bestaan primair op de zee baseerde.

Hoewel er al enkele eerdere inpolderingspogingen waren geweest, werd pas in 1610 met de Wieringerwaardpolder een groot stuk land herwonnen op de zee in de omgeving van Kolhorn. Op deze poldergronden kon graan worden verbouwd, dat in de opkomende steden steeds meer gevraagd werd. In de oogstmaanden zorgde de polder voor werkgelegenheid, en werd er onder andere langs de binnenvaarten rond Kolhorn graan naar Hollandse steden vervoerd.

In de jaren 1770 ontstond het idee om ook de ondiepe gronden aan de rand van de Westfriese Omringdijk en de Wieringerwaardpolder in te polderen. Omdat het Kolhorerdiep hierdoor zou verlanden – een sluis zou te duur zijn – werd de haven van Kolhorn daarmee bedreigd. Aangezien het riet en wier van deze gronden echter essentieel waren voor de dijkbouw, en de haven van Kolhorn van groot belang was voor de regio, werd dit voorstel uiteindelijk negatief geadviseerd door de Gecommitteerde Raden van Holland.

Toch werd in 1844 besloten om deze gronden in te polderen. Paalworm en het vervallen van houten ribben had de wierbanden in de dijken obscuur gemaakt, waardoor het behoud van de wiergronden irrelevant was geworden. De haven van Kolhorn zou worden behouden door een schutsluis - iets dat door technologische ontwikkelingen toegankelijk was geworden. Het vooruitzicht van nieuwe landbouwgronden en de teelt van graan trok veel particuliere investeerders aan. Er was geen waterstaatkundige noodzaak voor de inpoldering; het was puur een kapitalistische onderneming.

De aanleg van de polders verliep moeizaam, en meermaals werd overwogen om de polders weer terug aan de zee te geven. Toen de poldergronden in 1847 eindelijk bruikbaar waren, was de problematiek nog niet voorbij. De zoute kleigronden waren ongeschikt voor graan, en niets wilde groeien. In 1849 werden daarom schapen gehouden, uit pure armoede en noodzaak.

In Zeeland werd dezelfde problematiek opgelost door meekrap te verbouwen. Dit plantje groeide goed in de zoute bodem en kon na een intensief proces als kleurstof worden verwerkt. Bovendien ontzoute het de bodem. Kennis en ervaring uit Zeeland werden naar Kolhorn geïmporteerd, en in het dorp werd een enorme meekrapfabriek opgericht (aan de Westfriese dijk). Deze industrie overleefde echter niet lang, want na 1875 kwamen de synthetische kleurstoffen op. De poldergronden werden daarna steeds vaker gebruikt voor de teelt van andere gewassen, totdat er, bijna honderd jaar na de ingebruikname, uiteindelijk aardappels verbouwd konden worden.

De Groet- en Waardpolders zorgden voor een toename van de bevolking in Kolhorn. In eerste instantie voornamelijk door dijkbouwers, en later door landarbeiders. Zij woonden onder armoedige omstandigheden, en ziekten en geweld waren al snel alledaagse verschijnselen. Met de komst van machines, die het werk van goedkope landarbeiders konden overnemen, werd armoede en honger steeds vaker een probleem.

In 1930 werd de Wieringermeerpolder aangelegd, waardoor Kolhorn van de zee werd gescheiden. Toen ook de visserij – het belangrijkste economische middel van het dorp – verdween, begon Kolhorn te verarmen.

Wonen in Kolhorn - Onze woonhoek.

Hoewel Kolhorn vaak als een armoedig dorp werd gezien, moet dit beeld met enige nuance worden bekeken. In de ogen van rijke waarnemers zullen de omstandigheden in Kolhorn inderdaad slecht zijn geweest. Hoewel het moeilijk is om dit beeld volledig te weerleggen, moet duidelijk worden gemaakt dat dit beeld door de Kolhorners zelf anders geïnterpreteerd kon worden. Uit afval dat werd gevonden in de Voorsloot blijkt bijvoorbeeld dat de dorpingen binnen hun beperkingen blijkbaar een 'rijk' leven konden leiden.

Hoewel het merendeel van de bevolking in Kolhorn inderdaad een arm bestaan leidde – wat blijkt uit de vele vermeldingen van ziekteduchtigen – had een aanzienlijk deel van de bevolking ook ruimte voor 'niet-essentiële' uitgaven. Zo hadden mensen financieel de ruimte om relatief 'dure' kleipijpen aan te schaffen, 'kostbare' huiswaren te bezitten of 'duur' kleingoed in huis te hebben. In onze 'woonhoek' wordt door middel van een anachronistisch ingericht huiskamertje het beeld van een arm Kolhorn enigszins genuanceerd.

De Dijk en het land.

Aan de hand van vijf vitrines wordt geprobeerd een beeld te geven van de ontwikkeling van de Westfriese Omringdijk, ter hoogte van een punt circa 1 kilometer ten westen van Kolhorn. De vitrines tonen de situaties in de jaarstappen 1000, 1300-1610, 1610-1732, 1732-1844 en heden.

Vitrine 1

De eerste vitrine toont de situatie rond het jaar 1000. Tegenwoordig weten we echter dat het beter de situatie rond de 8e eeuw weergeeft. Kolhorn had in deze tijd geen soortgelijke natuurlijke vorm als nu. De Kop van Noord-Holland bestond in deze periode uit een groot veenlandschap, dat vanuit het noorden (ter hoogte van Wieringen) en westen (ter hoogte van Petten) doorsneden werd door enkele zeearmen. Aan de randen van het veen was de grond geschikt voor landbouw, en men woonde waarschijnlijk in kleine groepen. Verder in het veen was de grond niet geschikt voor bewoning, omdat veen als een spons te nat was.

Tegen de 8e eeuw zorgen klimatologische veranderingen voor een betere ontwatering van het veen, waardoor het meer toegankelijk werd. Het veen wordt minder nat, waardoor men steeds meer veengronden kan ontginnen.

Rond de 11e eeuw begon men verder het wilde veen in te trekken, op zoek naar vruchtbare landbouwgrond. Ontwaterd veen bleek zeer vruchtbaar. Men ontgint op systematische wijze, vergelijkbaar met de Grote Ontginning in Zuid-Holland, vanuit ontginningsbases (kaden/dijken).

Deze ontginningen zorgden voor klink en maaiveldaling, waardoor de zee steeds meer invloed op het achterliggende land kreeg. Bij stormvloed in de 12de en 13de eeuw ging veel land ten noorden van Kolhorn verloren. Vanaf circa 1200 (1196) leidde de toegenomen zee-invloed ertoe dat men begon met het oprichten van defensieve zeewaterkerende dijken, maar deze hielden geen stand. Omdat de dijken steeds verder zuidelijk werden opgevoerd, kwam men rond 1250 ter hoogte van de Westfriese Dijk (W.F. Dijk) ten westen van Kolhorn. Rond 1334 was dit ook het geval ter hoogte van de W.F. Dijk ten oosten van Kolhorn. Deze twee tracés kwamen samen door een knik ter hoogte van Kolhorn.

Vitrine 2

De eerste dijken in dit gebied bestonden uit opgeworpen klei/veen-zoden uit de eigen omgeving. Deze dijken waren aanvankelijk slechts enkele meters breed (circa 5 meter) en werden aangelegd op verbrande ondergrond voor betere hechting.

Tegen de 14de eeuw begon men de kleidijken te verstevigen door banden van gedroogd wier aan te leggen. Deze dijken werden circa 12 meter breed. Later werden deze wierbanden op hun plaats gehouden door houten 'ribben'.

Vitrine 3

Vitrine 3 toont de situatie rond 1611. Ten westen van Kolhorn is bij een dijkdoorbraak een kolk of wiel ontstaan. Aan de zeezijde van het wiel is de dijk verlegd. Omdat het wiel een zwakte in het landschap was, zou de zee bij volgende stormen gemakkelijk doorbreken. Daarom werd de dijk aan de zeezijde verlegd, zodat de zwakte werd ingekaderd.

In 1611 werd de Wieringerwaardpolder aangelegd. Een deel van de W.F. Dijk werd hierdoor een binnendijk en verloor zijn zeewaterkerende functie. De dijk van de Wieringerwaardpolder sloot aan op de W.F. Dijk ter hoogte van dit wiel.

In 1731 bleek dat de oude houten ribben sterk waren aangetast door paalworm. Om de stevigheid van de dijk te garanderen, werden de houten ribben verwijderd en vervangen door zwerfkeien uit Drenthe. Sommige van deze keien kwamen uit hunebedden.

Vitrine 4

Tussen 1732 en 1844 werd het wiel gedempt en in gebruik genomen als landbouwgrond. In deze periode heeft de dijk zijn uiteindelijke plooiing en vorm gekregen.

Vitrine 5

Na de inpoldering van de Waard- en Groetpolder verloor de zeedijk van Kolhorn zijn zeewaterkerende functie. In de jaren 70 van de 20ste eeuw werd de zeedijk van de Wieringerwaardpolder vergraven. Bij de aanleg van het kanaal Kolhorn-Schagen werd een deel van de oude W.F. Dijk ten noorden van de bovenkolk verlegd en afgegraven.

Enkele afsluitende woorden.

Het document dat u voor zich heeft, is een eerste versie van deze vorm. Het is de bedoeling dat dit bestand voortdurend kan worden aangevuld op basis van de ervaringen in het museum. Komt u bijvoorbeeld onderwerpen tegen die verdere uitwerking vereisen, of worden er vragen gesteld waarop u het antwoord niet weet, dan is het handig deze te noteren en door te geven aan het bestuur. Op deze manier hopen we in de loop der jaren een steeds completer document te ontwikkelen.