

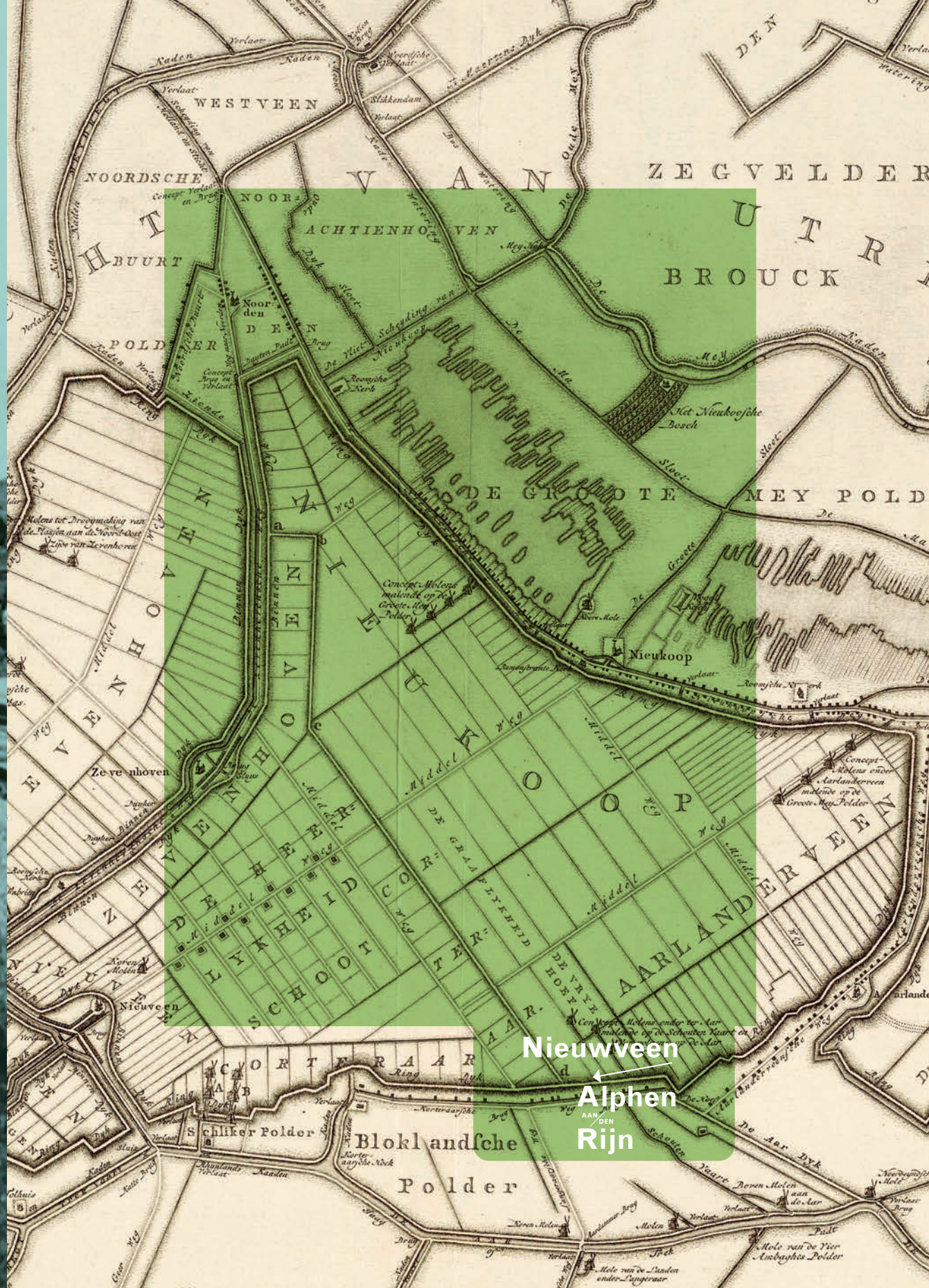


Nieuwveen Alphen AAN DEN Rijn

GRAND TOUR
DOOR
HISTORISCH LANDSCHAP

ROUTE #1

AAN DEN



Nieuwveen
Alphen
AAN DEN
Rijn



Gezicht op rivier bij buitenplaats Brittenrust, 1782

← Kaart met een concept voor de bedijking en drooglegging van de Nieuwkoopse Plassen, 1791

Maria K. de Witt 1791

De Jong 1782

DE HOFSTEDE BRIT TEN RU ST GELE GEN BY ALPHEN AAN DEN RHYN
 Toehorende aan den Welld. Heer en M^r. JACQUES BERGEON Banquier en Advocaat in 't Hage, Van de Lage Zee en de Dotts. Bakery te Lion.

Een landschap van ploeteren en plezier Het landschap van het Groene Hart is tegenwoordig een geliefde locatie om eropuit te trekken, maar het toerisme in deze streek is nog relatief jong. Het gebied werd lange tijd gezien als onland, waar uitgestrekte venen en watermassa's lagen. Een gebied waar veel bewoners moesten ploeteren om er hun bestaan op te bouwen op de veelal arme gronden. De veengronden, veenweidegebieden en waterplassen zijn bij uitstek de gebiedskenmerken die het resultaat zijn van de eeuwenlange ontginningen. Juist die specifieke kenmerken zijn de reden dat vele bezoekers uit alle windstreken nu naar dit gebied trekken. Maar hoe kwam deze transitie tot stand?

ONLAND
 Woeste, onbruikbare grond

MAAKBAAR LANDSCHAP

Buitenplaatsen Het landschap van het Groene Hart wordt gekenmerkt door de grote ontginningen, waar door hard werk en slimme technieken onland getransformeerd werd naar vruchtbare cultuurgrond. Maar het Groene Hart is ook al eeuwenlang een plek van plezier. In de zeventiende eeuw brachten rijke burgers de zomers door langs de Oude Rijn, waarlangs zij luxe zomerhuizen, *buitenplaatsen*, lieten bouwen. Het was er groen en aangenaam in tegenstelling tot de steden waar de rijke burgerij zich gedurende de rest van het jaar ophield. Daar produceerden de grachten 's zomers niet alleen *kwalijske dampen*, tevens werkten ze de verspreiding van ziektes als cholera in de hand. Gedurende de achttiende eeuw nam het aantal buitenplaatsen langs de Oude Rijn nog verder toe. Er stonden toen meer dan veertig buitenplaatsen. Een groot aantal concentreerde zich op beide oevers van de Oude Rijn, ter hoogte van het huidige Alphen aan den Rijn. Toch zijn veel van deze Alphense buitens niet meer als zodanig herkenbaar: in de loop van de achttiende en negentiende eeuw werden veel van de oorspronkelijke buitens gesloopt en vervangen door negentiende-eeuwse herenhuizen. Deze moesten op hun beurt, samen met een aantal overgebleven buitens, plaats maken voor een rendabeler invulling. In de negentiende en twintigste eeuw werden daarom de gronden van buitenplaatsen opgesplitst. Het

herenhuis was nog steeds een luthof, maar de bijbehorende gronden werden getransformeerd van een plaats van plezier naar een plek om te ploeteren, veelal in de vorm van fabriekjes. In het geval dat de gronden nog steeds bij de buitenplaats hoorden, kon met de inkomsten uit de fabriek de buitenplaats worden onderhouden, zoals bij buitenplaats Werk & Lust (het huidige Avifauna). De gronden werden ook steeds vaker los verkocht ten behoeve van de economische vooruitgang.

De buitenplaatsen verdwenen echter niet allemaal helemaal: een aantal herenhuisen en gebouwen is nog steeds intact aanwezig. Daarnaast leven de buitens ook nog voort in het landschap. De voormalige kavelpatronen en contouren van buitens zijn herkenbaar in afwateringssloten, toegangswegen, de overblijfselen van poorten en zelfs in de buurtnamen. Zo staat aan de Gouwsluisseweg ter hoogte van de Zeilmakerstraat het voormalige hoofgebouw van de buitenplaats Zoete Rust en refereert de wijk Berendrecht nog steeds aan het buiten Berendrecht. Dit buiten stond samen met de buitens Rijnstroom en Hofzicht gedurende de achttiende eeuw op de plek van deze wijk. De omgrachte tuin van deze buitenplaats is tegenover Paltrokmolen 68 binnen de oorspronkelijke gracht gereconstrueerd.

Grand Tours Toerisme was, zeker in de zeventiende en achttiende eeuw, een relatief dure bezigheid en was veelal alleen weggelegd voor de elite. Naast de stedelingen, die zich 's zomers ophielden op hun buitenplaatsen, trok 'Holland' ook gegoede buitenlandse toeristen aan. Zij reisden door Europa op een *Grand Tour*. Dat leidde dan ook tot reisverslagen en zelfs reisgidsen, waarin bezienswaardigheden, de staatsvorm, economie en de lokale gebruiken stonden beschreven. Een van de bekendste reisgidsen is *The Grand Tour* (1749) van Thomas Nugent, die in vier delen over zijn rondreis door Europa verhaalt. Over Nederland vertelt Nugent dat men als reiziger het beste per trekschuit (*Treckschoot*) door Holland kan reizen. Het grootste voordeel van deze manier van reizen is volgens hem te vinden in de vaste tarieven. Hoewel hij daarbij minder tevreden is over het onderhandelen over de bagagetarieven. Maar men reisde dan ook wel comfortabel en stabiel, zodat de reiziger naar wens kon lezen of schrijven tijdens de reis. In zijn werk geeft Nugent onder meer reisbeschrijvingen van Amsterdam en Rotterdam naar Gouda. Daar voegt hij ook een uitgebreide beschrijving van Gouda (*Tergow*) en het ommeland aan toe. Hij merkt op dat de stad groen is ('vol tuinen') en het water in de grachten, in tegenstelling tot de stilstaande, stinkende grachten van Amsterdam, schoon en in beweging is. Ook constateert hij in zijn beschrijving dat de stad erg goed kan worden verdedigd door de sluizen open te zetten en het ommeland te inunderen. Verder noemt hij specifiek de beroemde Goudse pijpen ('the neatest and best tobacco-pipes in the whole world') en de lokale vlasindustrie. Hij tipt de reiziger: verblijf vooral in de herbergen *Heeren Logement*, *Boskoop* en *New Skipper's House* (op de Vismarkt). Het is duidelijk: op een Grand Tour door het Groene Hart mag Gouda geenszins ontbreken! In Schoonhoven daarentegen ziet hij niets van schoonheid dat een bezoek voor de achttiende-eeuwse reiziger de moeite waard zou maken.

Massatoerisme De buitenplaatsen en de Grand Tours lagen echter veelal buiten het bereik van de meeste mensen. Toch kwam er in de negentiende eeuw, onder invloed van de Industriële Revolutie, een omslag in reizen binnen Nederland. Waar je voorheen een koets of trekschuit naar je bestemming moest nemen, kon je met de nieuw aangelegde spoorwegen aanzienlijk sneller op je bestemming komen. Hoewel het spoor niet overal kwam, was het spoornetwerk in het Groene Hart wel veel uitgebreider dan tegenwoordig. Daarnaast was het (enigszins) betaalbaar, waardoor reizen met de trein voor een groot deel van de Nederlandse maatschappij mogelijk werd. Naast de trein deed ook een ander vervoersmiddel (op grotere schaal) zijn intrede in Nederland: de fiets. In de tweede helft van de negentiende eeuw had de fiets inmiddels dusdanig aan populariteit gewonnen, dat in 1883 de ANWB werd opgericht ter ondersteuning van het recreatief fietsen en later het (fiets)toerisme. Daarnaast had de Industriële Revolutie ook nog een ander gevolg. Onder invloed van socialistisch gedachtegoed en vakbonden werd steeds meer ingezet op ontspanning en recreatie voor de arbeiders, dat zich onder meer vertaalde naar 'vakantie'. Dit zette zich gedurende de twintigste eeuw verder door. Als gevolg van het toenemend autobezit (van ca. 30.000 in 1946 tot ruim 5.500.000 vandaag de dag) en infrastructurele verbeteringen tijdens de Wederopbouwperiode kwam (binnenlands) toerisme in Nederland binnen het bereik van menig Nederlander.

Landschappelijke omslag Ook in het landschap zelf was er sprake van een omslag. Voorheen werden grote veenplassen drooggemalen om kostbare landbouwgrond te verkrijgen en om ervoor te zorgen dat de *Waterwolf* in bedwang kon worden gehouden. Hoewel de verplichte inpoldering van veenwinningsgebieden in de negentiende eeuw al op zijn retour was, was het wel nog altijd onderdeel van veenaafgravingscontracten. Dit veranderde in de twintigste eeuw toen een aantal van deze veenplassen juist werd aangewezen voor recreatie en natuurbescherming. Binnen het Groene Hart getuigen de Nieuwkoopse Plassen van deze transitie van ploeteren naar plezier.

INUNDEREN
Gebied onder water zetten om de vijand tegen te houden



EEN
LANDSCHAP
VAN
PLOETEREN
EN
PLEZIER



Een van de bekendste reisgidsen is *The Grand Tour* (1749) van Thomas Nugent, die in vier delen over zijn rondreis door Europa verhaalt. Over Nederland vertelt Nugent dat men als reiziger het beste per trekschuit (*Treckschoot*) door Holland kan reizen. Het grootste voordeel van deze manier van reizen is volgens hem te vinden in de vaste tarieven. Hoewel hij daarbij minder tevreden is over het onderhandelen over de bagagetarieven.

1 STATION NIEUWVEEN

Plaats station W.P. Speelmanweg 39A, Nieuwveen.

Bijzonderheden Spoorwegstation type I, een standaardtype dat destijds door de Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij (HESM) voor de Haarlemmermeerspoorlijnen was ontworpen. Het bestond uit een dienstwoning en enkele lokalen. Er zijn in Nederland slechts vijf exemplaren van dit type bewaard gebleven, hetgeen het stationsgebouw zeldzaam maakt.



NIEUWVEEN → ALPHEN AAN DEN RIJN

ROUTE #1 SPECIFICATIES

Lengte gehele traject:

circa 23,5 km,

Lengte Nieuwveen → Alphen a/d Rijn: circa 19 km

Lengte Nieuwveen → Ter Aar: circa 2,7 km

Snelheid van de trein: 45 km/uur

Openingsdatum:

Nieuwveen → Alphen a/d Rijn:

1 augustus 1915

Nieuwveen → Ter Aar:

2 januari 1918

Sluitingsdatum: beide sporen

1 januari 1936

Exploitatie inkomsten

Personenvervoer begroot: fl. 25 per dag.

Personenvervoer realiteit: In de beste jaren maximaal fl. 18,39 per dag

Treinen per dag ma/vr.

Tracé: Nieuwveen → Ter Aar:

2 treinen 's ochtends en 1 trein

's avonds

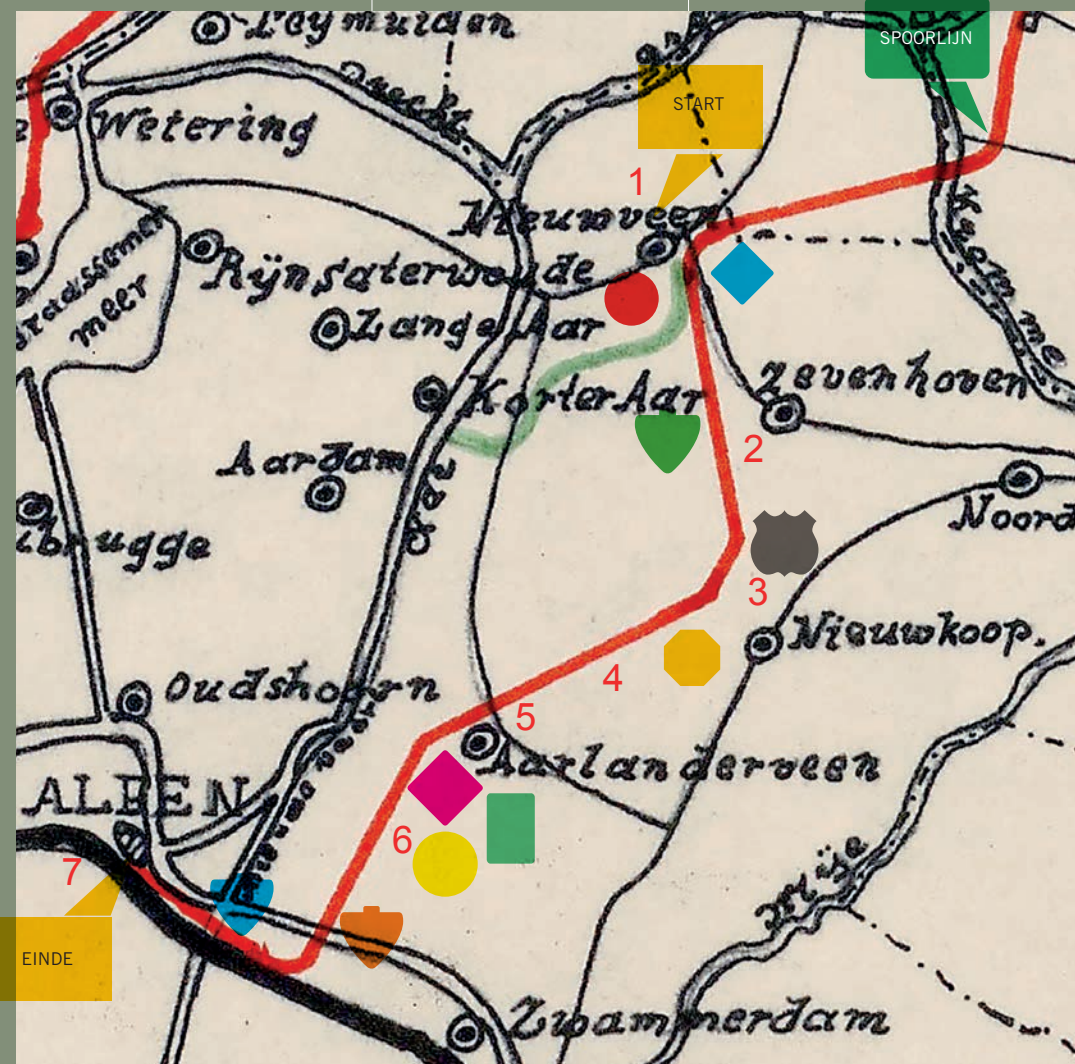
Tegenvallers:

De economische recessie door de Eerste Wereldoorlog en de economische crisis in de jaren dertig van de twintigste eeuw. De opkomst van de bus, die veel meer haltes en ritten had, nam de rol van het personenvervoer van de trein over. Door de tegenvallende opbrengsten werd de halte Zuideindscheweg in 1923 gesloten¹.

Uit het isolement² Op 2 januari 1918, een koude wintermorgen, vertrok de trein tegen zes uur 's ochtends vanaf Uithoorn naar Ter Aar. Het was de laatste lijn binnen de Haarlemmermeerspoorlijnen. Het leek net alsof de trein al jaren reed. Doordat de kolen door de Eerste Wereldoorlog schaars waren, werd besloten dat er geen officiële openingsrit werd gereden. Bij het stijgen van de magere winterzon, steeg toch ook de feestvreugde. De tweede trein van die ochtend, die om vijf over half negen vertrok, was wel versierd met kleurrijke vlaggen. Velen kwamen naar het station om een eerste reisje te maken naar Ter Aar. Onderweg stapten steeds meer geïnteresseerden in, waardoor een volle trein met vrolijk gestemde reizigers in Ter Aar arriveerde. Om op dit punt te komen, was er al veertig jaar aan planvorming gepasseerd, en waren veel tegenslagen overwonnen. Uitgaande van de krantenberichten en de inzet van diverse beroepsbonden, was het nodig. De polders en dorpen ten noorden van Alphen aan den Rijn kwamen eindelijk uit hun isolement.

Begin De minister besloot op 19 oktober 1906 de plannen van de Hollandsche Electriche Spoorweg Maatschappij (HESM, Later H.IJ[zeren].S.M.) voor de aanleg van de Haarlemmermeerspoorlijnen goed te keuren. Acht jaar eerder, in 1898, kocht de HESM een spoorwegplan, inclusief de door het Rijk afgegeven concessie, van de ir. Th. Sanders. De kosten voor aanschaf bedroegen toen zesduizend gulden³. De minister nam in zijn besluit een uiterste exploitatiedatum op: 1 juli 1907. Al snel bleek dit onhaalbaar. Aanhoudende verzakkingen van de venige ondergrond zorgden voor veel vertragingen. De openingsdatum werd meermalen uitgesteld en de eerste treinen van de Haarlemmermeerspoorlijnen rondom Amsterdam werden pas in 1912 feestelijk geopend. De verbinding tussen Uithoorn (via Nieuwveen) naar Alphen aan den Rijn is dan nog lang niet klaar.

Tegenslagen De aanleg van de spoorlijn tussen Uithoorn en Alphen aan den Rijn duurde nog drie jaar. Op het moment dat de eerste trein in 1915 dan eindelijk over het spoor reed, ging er geen feestvlag uit. In tegenstelling tot veel andere eerste treinritten is er ook geen verslag van de feestelijkheden in de krant te vinden. De Eerste Wereldoorlog was inmiddels begonnen. Hoewel er in Nederland zelf niet gevochten werd, waren de gevolgen wel voelbaar. De aanleg van de Gouwebrug bij Alphen was gegund aan een Duitse



Lengte: ± 17 km. Fietstijd: ± 45 min.

ROUTE #1 TOPICS

MAAKBAAR LANDSCHAP ← Een landschap van ploeteren en plezier → 1

1 STATION NIEUWVEEN-TER AAR → 3

• Het hoofd boven water ← 4

• Tuinbonen en zuur ← 8

2 STATION ZEVENHOVEN → 12

• Schoot en de Waterwolf ← 12

3 STATION NIEUWKOOP → 15

• Uit het oog ... ← 15

4 STATION ZUIDEINDSCHEWEG → 18

• Hete vuren ← 19

• Leven op de rand van een badkuip ← 21

5 STATION AARLANDERVEEN → 24

• Op weg naar de kerk ← 24

• Pompen of verzuipen ← 27

• Kleur bekennen ← 30

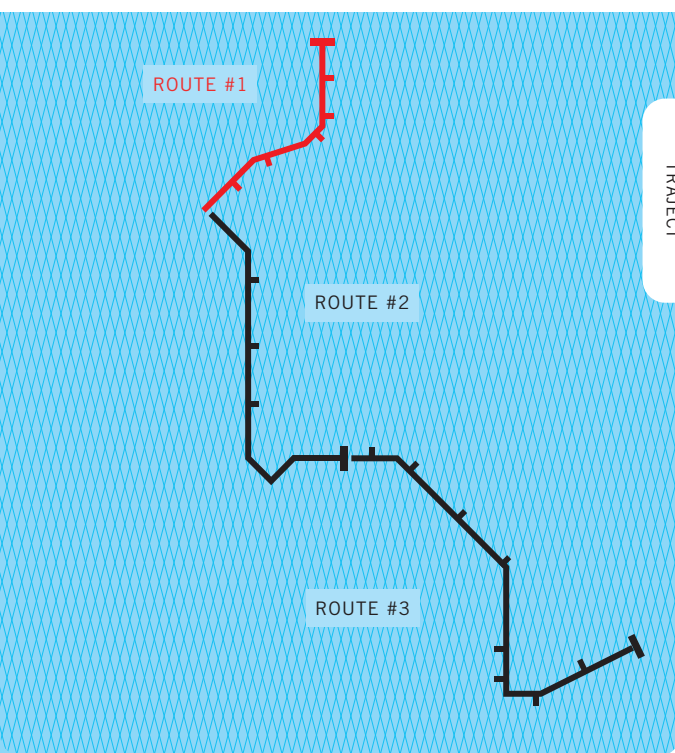
6 STATION GOUWSLUIS → 31

• Afgekleide oevers en dakpannen ← 32

7 STATION ALPHEN AAN DEN RIJN → 35

• IJs, Friet en een Romeins fort ← 36

BRONNEN → 72



firma. Bij het uitbreken van de oorlog moesten de Duitse arbeiders van de firma met spoed naar huis. Ze werden vervangen door Hollandse arbeiders, maar ook zij werden opgeroepen voor mobilisatie. De aanlevering van staal en bielzen uit het buitenland verliep stroef als gevolg van de oorlog, en materialen en kolen werden schaars. Hoewel men blij was met de nieuwe trein, ving de dienstregeling zonder veel bombarie aan. De Eerste Wereldoorlog, de kolenschaarste als gevolg daarvan, en de lange aanloop hadden de feestvreugde doen verstillen.

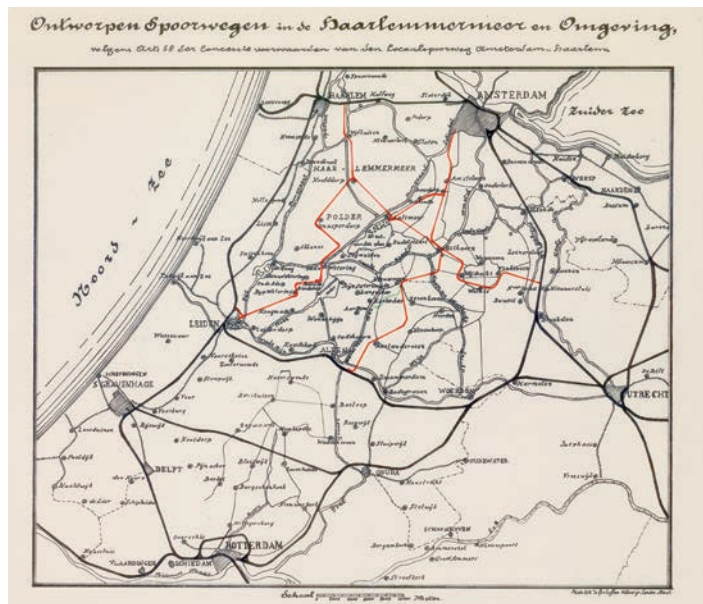
Enthousiasme Ondanks deze tegenslagen en het uitstel van opening zagen de betrokken gemeenten het kort voor de opening toch erg positief in. Dat blijkt uit het enthousiasme waarmee werd gereageerd op de dienstregeling en de duur van een rit tussen Amsterdam - Uithoorn. Op 8 mei 1915 verheugde Nieuwkoop zich in de Leidsche Courant op de verbeteringen die de trein de gemeente zouden brengen. Een reisje naar Amsterdam duurde in die tijd namelijk al snel vier uur. De reis was opgebouwd uit anderhalf uur lopen naar Vrouwenakker en vanaf daar nog tweeënhalve uur varen naar Amsterdam. In Nieuwkoop verwachtte men dat na de komst van de trein een reisje naar Amsterdam niet meer dan 45 minuten kon duren. Een verschil van meer dan drie uur.

Ter Aar De betrokkenheid van de dorpen en de mensen rondom de 2,7 kilometer lange spoorlijn tussen Nieuwveen en Ter Aar was groot. Evenals de

belangen bij de aanleg van dit station. Het station draagt de naam Ter Aar, maar ligt in Papenveer. Dat het direct tegenover het station gelegen Papenveerse groenteveilinggebouw de aanleiding was voor de aanleg van deze zijarm van het spoor, valt niet te betwisten. Het economisch belang van het *Groentelijntje*, leidde tot veel draagvlak onder de bevolking langs deze spoorlijn. Zowel het Rijk, de provincie als de gemeente leverden een grote financiële bijdrage voor het traject. Door het grote aantal kunstgrepen, zoals de bruggen over de vele sloten, was de lijn relatief duur om te realiseren. De gemeente kreeg daarnaast ook steun van de belangrijkste toekomstige gebruikers: De tuindersbond 'God zij met ons', de Augurkenbond 'Bid en Werk' en de Ter Aarsche Augurkenveiling. Gezamenlijk sloten zij een lening af om de gemeente financieel te ondersteunen en de voortgang van het traject veilig te stellen. De komst van een trein vormde een verademing voor de tuinders in Papenveer en omgeving. Eindelijk konden ze hun oogsten vanaf de veiling op een moderne manier vervoeren naar hun afnemers in binnen- en buitenland. De blijdschap bleek ook wel uit de met bloemen versierde ereboog, guirlandes en fanfare, die het spoor en het station Ter Aar op 2 januari 1918 sierden. Tot die dag was het vervoer van en naar de veiling volledig aangewezen op vervoer over water, per paard en wagen en handkar. De komst van de trein was een ongekennde modernisering, die naar men dacht, zeker een verbetering van de economie zou gaan betekenen.

De keetbaas vertelt ⁴ 'Hoeveel we de werklui betalen, vraagt u? Tsja, dat hangt nogal af van hoe hard ze werken en wat voor werk ze doen. Wie lui is, krijgt minder betaald dan iemand die hard werkt. En dan maakt het ook nog uit hoe oud je bent. De jongens onder de 23 jaar verdienen minder dan de oudere mannen. We hebben dan ook niet veel jongens in dienst. Dat is een afspraak. We mogen niet meer dan 2% jongens in dienst hebben. Dus meestal hebben we te maken met het loon van een man. We rekenen af op een geleverde kubieke meter grond. De mannen moeten dat ontgraven, op een kruiwagen laden en verderop storten. Ha, sommige mannen werpen het zand over een afstand van 4 meter. Daar krijgen ze dan fl. 0,10⁵ per kubieke meter voor. Als de afstand die ze moeten lopen met een kruiwagen groter is, bijv. 40 meter, dan rekenen we minder af. Dan lopen ze meer dan dat ze graven, dus dan betalen we maar fl. 0,07. We hebben ook nog mannen die in vaste dienst werkten, dat zijn er minder en die betalen we per uur. Het tarief is afhankelijk van de vaardigheid en ervaring, maar ligt tussen fl. 0,16 en

fl. 0,27 per uur. Dit graven is zwaar werk en voor de jonge jongens is dat nog te veel. Voor hen is er wel ander werk. Zij moeten toch ook de kost verdienen. We hebben nu bijvoorbeeld een jongen van zo'n veertien jaar rondlopen, die mijn vrouw helpt in de keet. U weet wel, de plek waar al die werkmannen, of *aardewerkers* zoals we ze eigenlijk noemen, slapen. Ik woon er zelf ook met mijn vrouw en dochtertje. Maar die jongen helpt mijn vrouw dus en komt hier iedere ochtend thee en brood brengen voor de mannen. 's Middags komt hij dan weer het warme eten brengen. Dat maakt mijn vrouw iedere dag. Liep dat joch laatst te klagen dat het zo ver lopen was met dat zware juk om zijn nek en die volle emmer thee eraan. Hij moet duidelijk nog even hard worden. Het eten is maar voor een man of zestien. Een ander klusje wat door jongere jongens kan worden gedaan, is de taak van waterpomper. Eén van de andere ploegen heeft een stoomgraafmachine en ja daar is water voor nodig. Zo'n veertienjarige is prima geschikt om de hele dag water op te pompen, zodat de machine kan blijven werken. Dat is wat ik je kan vertellen.'



↑ Hele kaart van de Haarlemmermeerspoorlijnen



Trein bij station Nieuwkoop, datering onbekend

1 STATION TER AAR

Plaats station Schilkerweg 1, Papenveer

Bijzonderheden Het station is een kopstation. Het is gebouwd in een voor de HESM afwijkend type. Er zijn geen andere voorbeelden van deze vorm stationsbouw binnen het traject. Opvallend is het klassieke karakter van de architectuur.

START Station Nieuwveen (W.P. Speelmanweg 39A) is het startpunt van deze route. → Wil je station Ter Aar en het veilinggebouw zien? Fiets richting het zuidwesten langs de Schilkerweg tot aan Schilkerweg 1. Fiets daarna weer terug naar het kruispunt tussen de Schilkerweg en de W.P. Speelmanweg.



HET HOOFD BOVEN WATER

Plaats: Nieuwveen

Adres: Dorpsstraat en omgeving

Kenmerken: archeologische vondsten



Het nieuw ontgonnen akkerland van Nieuwveen, zoals Nieuwveen in 1248 werd genoemd, belooft de inwoners een goede toekomst. Tot in de 11e eeuw was er in de omgeving van Nieuwveen nog geen permanente bewoning mogelijk. Het gebied was een veenwildernis, die niet geschikt was voor landbouw of veeteelt.¹ Om de grond toch te kunnen gebruiken, werden hele stukken veen ontgonnen voor agrarisch gebruik. Maar wat de nieuwe bewoners niet hadden kunnen voorzien was dat door de sterke bodemdaling het nieuwe land uiteindelijk te nat zou worden voor de productie van graan. Ze dachten een oplossing te vinden in het turfsteken, maar ook dit was slechts van tijdelijke aard. Weer nam de welvaart af.

De archeologische vondsten bevestigen samen met de geschreven bronnen het beeld dat hierboven is geschetst. Achter dit kleine dorp schuilt een rijke geschiedenis, die nauw verbonden is met de ontwikkeling van het landschap. Het aanwezige cultuurlandschap brengt samen met de archeologische vondsten het verhaal van Nieuwveen weer tot leven.

Ontstaan Nieuwveen Van oorsprong is Nieuwveen een lintdorp; een langgerekte, aaneengesloten bebouwing. Het dorp wordt in 1248 voor het eerst in een schriftelijke bron vermeld.² Hoewel het dorp in de afgelopen eeuwen is gegroeid, is de oorspronkelijke vorm in de kern van het dorp nog te herkennen.³ Het ontstond in een moeilijk begaanbaar veengebied, begroeid met verschillende soorten bomen en struiken. Om de grond toch te kunnen gebruiken, werden hele stukken veen ontgonnen. Dit houdt in dat er evenwijdig lopende sloten werden gegraven, om zo het veen te ontwateren. Op deze manier werd de bodem geschikt voor landbouw en veeteelt.⁴ De oudste geschreven bron waarin de ontginningen in het gebied worden vermeld, komt uit 1085. Hierin worden ontginning ten oosten van Nieuwveen genoemd. Zoals vaker het geval is, geeft ook de dorpsnaam Nieuwveen veel weg over het ontstaan van het dorp. Het gebied waar Nieuwveen nu ligt, was een van de laatste ofwel *nieuwste* veengebieden die ontgonnen moest worden.⁵

Welvaart Van landbouw en veeteelt was blijkbaar goed te leven, want Nieuwveen moest in de dertiende eeuw behoorlijk hoge bedragen aan belasting aflossen aan de graaf van Holland.

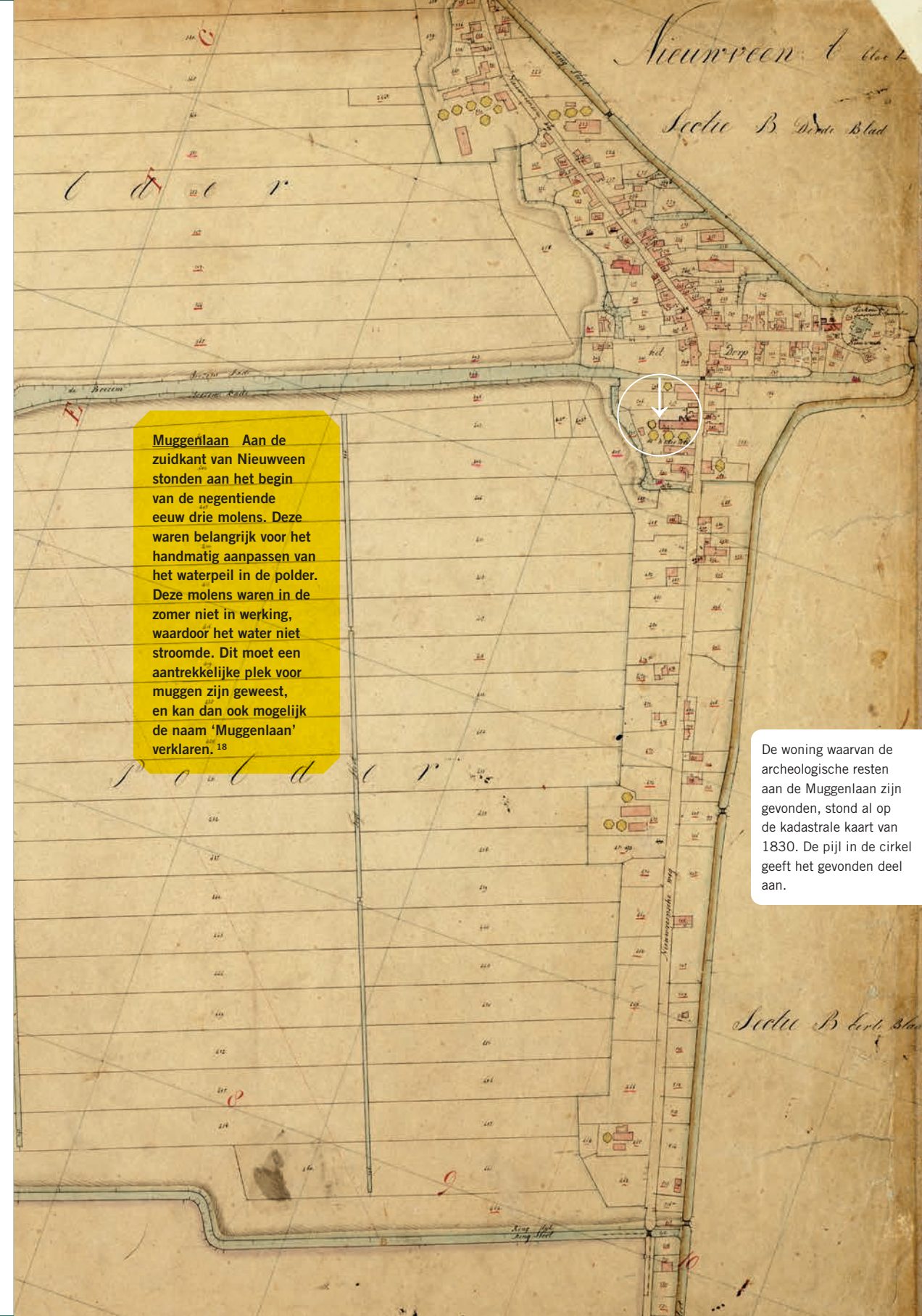
Het ontginnen had helaas vervelende gevolgen voor Nieuwveen. Door de ontginningen kwam het achterland van Nieuwveen steeds lager te liggen. Door slechte afwatering overstroomde het gebied van tijd tot tijd. Het bedrijven van landbouw en veeteelt leverde daardoor niet meer genoeg op. Bovendien daalden de graanprijzen. Vanuit de steden kwam er meer vraag naar turf als brandstof. Waar landbouw en veeteelt eerst de voornaamste bron van inkomen was, was dit rond 1400 turfwinning.⁶ De welvaart bleef door deze nieuwe bron van inkomsten hoog. Gedurende de vijftiende eeuw werden steeds meer restricties opgelegd betreffende het turfwinning. Die hadden direct gevolgen voor de inkomsten van de turfwinning. Aan het eind van de veertiende eeuw heerste er daarnaast ook nog eens een zware pestepidemie. Vooral in grote steden stierven veel mensen, waardoor de vraag naar turf minder veel was. Een dorpje als Nieuwveen was juist afhankelijk van de handel in turf. Het waren allemaal factoren waardoor de economische welvaart in Nieuwveen uiteindelijk afnam.⁷

Armoede De welvaart nam zelfs zo ver af dat Nieuwveen uiteindelijk zelfs vrijstelling kreeg voor het betalen van belastinggeld. Dat betekent niets anders dan dat er armoede heerste in het dorp.



Muggenlaan Aan de zuidkant van Nieuwveen stonden aan het begin van de negentiende eeuw drie molens. Deze waren belangrijk voor het handmatig aanpassen van het waterpeil in de polder. Deze molens waren in de zomer niet in werking, waardoor het water niet stroomde. Dit moet een aantrekkelijke plek voor muggen zijn geweest, en kan dan ook mogelijk de naam 'Muggenlaan' verklaren.¹⁸

De woning waarvan de archeologische resten aan de Muggenlaan zijn gevonden, stond al op de kadastrale kaart van 1830. De pijl in de cirkel geeft het gevonden deel aan.



Dit is ook terug te zien in het inwonersaantal van het dorp. In 1369 lag het aantal inwoners van Nieuwveen zo rond de 450. In 1378 woonden er nog maar 200 mensen in Nieuwveen.⁸ Na de veertiende eeuw trok de welvaart wel weer iets aan, doordat langzaamaan er weer meer vraag naar turf was. In 1622 telde Nieuwveen 1303 inwoners, wat neerkwam op 258 huishoudens. Ondanks de groei bleef de armoede bestaan. Dit is ook op te merken uit het feit dat, in vergelijking met omliggende dorpen, maar weinig boerderijen inwonende knechten of meiden hadden.⁹ Archeologische vondsten, voornamelijk uit de Late Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd, bevestigen het vermoeden dat de inwoners niet rijk waren. Tijdens een opgraving zijn op een erf veel turfbrokken aangetroffen. Dit verwijst er mogelijk naar dat de bewoners van deze boerderij zich bezighielden met turfwinning. Van het aardewerk en de metalen objecten die gevonden zijn, weten we dat dit gebruiksmateriaal voor het gewone volk was. Qua aardewerk is voornamelijk rood- of grijsbakkend aardewerk in de vorm van borden, kommen en overig kook- en eetgerei gevonden. Het is niet aangetoond, maar wel aannemelijk dat dit aardewerk in de buurt van Nieuwveen werd geproduceerd. In bijvoorbeeld Haarlem of Leiden werd in de Late Middeleeuwen aardewerk gemaakt voor lokale of regionale handel. Onder de metalen objecten zaten onder andere spijkers, een gesp voor een riem en een hoefijzer. Opvallend is de vondst van een lanspunt, een onderdeel van een wapen. Want waarom zou een eenvoudige boer een wapen nodig hebben?¹⁰

Huizenbouw Vanaf 1200 werden er al wel huizen van baksteen gebouwd, maar alleen rijke families konden dat betalen. Het gewone volk woonde in houten huizen, met wanden van rietwerk, bestreken met leem vanwege de brandwerende functie. Riet was een goedkoop bouw materiaal, omdat het makkelijk te verkrijgen was. Iets duurere huizen hadden houten wanden.¹¹ Tijdens archeologisch onderzoek aan de Muggenlaan zijn restanten van een erf met een eenvoudig huis aangetroffen. Het woonhuis

was gebouwd van fijnspar, en niet van eikenhout zoals in de steden veel voorkwam. Fijnspar werd in de dertiende en veertiende eeuw in grote aantallen aangevoerd vanuit Noord- en Midden Europa. Het was een goedkope houtsoort, maar ook lichter van gewicht waardoor het minder snel zou wegzakken in de zachte grond.¹² Bij een ander archeologisch onderzoek, ook aan de Muggenlaan, is een gele zandlaag van tien centimeter aangetroffen. Deze is vermoedelijk in de zestiende of zeventiende eeuw over de oorspronkelijke veenlaag gelegd. Zand is beter water doorlaatbaar, waardoor de grond droger werd en beter bebouwbaar was. Bovenop dit gele zand is door de tijd heen een anderhalf tot twee meter dikke ophogingslaag gelegd. De grond werd telkens opgehoogd om in de strijd tegen het water het gebied leefbaar te houden.¹³ Tussen 1450 en 1650 wordt in grote steden geleidelijk aan verplicht overgegaan op stenen huizen.¹⁴ We weten dat in Nieuwveen het baksteen ook is geïntroduceerd, want archeologisch onderzoek aan de Muggenlaan legde de zeventiende-eeuwse resten van eenvoudige woningen van baksteen bloot.¹⁵ Een andere opgraving onthulde een deel van een fundering van de achterzijde van een boerderij met twee lagen baksteen. Deze boerderij staat op de eerste kadastrale minuut van 1830, dus moet voor die tijd al gebouwd zijn.¹⁶

Tot slot Archeologisch onderzoek in Nieuwveen heeft ons geleerd dat turf en welvaart niet altijd samengaan. Waar eerst landbouw en veeteelt voor inkomen zorgde, veranderde dat al gauw in het afgraven van veen. Met als gevolg dat er geen land meer overbleef om aan te verdienen. De bloei en ondergang van de welvaart in Nieuwveen is goed afleesbaar uit de archieven en de archeologische vondsten. Veeteelt en akkerbouw werden na het droogleggen van de polders in de achttiende eeuw wederom de belangrijkste middelen van bestaan. De groei en de welvaart namen net als bij de aanvang van het ontginningsproces weer toe en daarmee is het cirkeltje weer rond.¹⁷ En ook dat is afleesbaar in de archeologie, het landschap en de bebouwing van de dorpskern.



Inwonersaantallen Het historische aantal inwoners van Nieuwveen is statistisch gezien een grove schatting. In het verleden werd niet alles nauwkeurig bijgehouden en veranderde de manier van tellen ook wel eens. In 1369 werden alleen gezinshoofden geteld en is op basis van dit getal een inschatting van de hoeveelheid inwoners gemaakt. In 1622 werd voor het eerst een volkstelling gehouden, waarbij elke inwoner werd geteld en elke naam werd genoteerd. Bij Nieuwveen is het bovendien soms ook niet helemaal duidelijk of het aangrenzende buurtschap Uiterbuurt is meegenomen in de telling.¹⁹



↓ Opgraving Nieuwveen →



De Stad en Dorpsbeschrijver bezocht aan het einde van de achttiende eeuw ook Nieuwveen.



TUINBONEN EN ZUUR

Plaats: Ter Aar / Papenveer
Adres: Schilkerweg, Oostkanaalweg en Hoekse Aarkade
Kenmerken: Stationsgebouw en veilinggebouw

Langzaam glijden de schuiten over het water van de sloten. Ze zijn volgeladen met jute zakken met bonen. Langs een van de sloten staan volle tonnen bij de inzouterij te wachten tot de kuiper ze komt afsluiten. De tonnen zijn gevuld met tien kilo augurken. Op de velden reiken de ranken van bonen langs de stokken tot aan de lichtblauwe hemel. Dit zal het beeld zijn geweest dat langs het Aarkanaal in Ter Aar, Langeraar, Papenveer en Nieuweveen algemeen was. Het wemelde langs het Aarkanaal immers van de tuinders. Al in de zeventiende eeuw wordt er melding gemaakt van de teelt van peulvruchten, erwten en tuinbonen, augurken en komkommers. In Noorden duurde het tot het begin van de twintigste eeuw voor de tuinbouw op gang kwam. Maar dat betekende dan ook een omslagpunt voor Noorden.¹ Daarna stond het bekend als een echt tuindersdorp. Het landschap en het lokale klimaat hielpen bij de opkomst van de tuinders en de bloei ervan.

Landschap Rondom het Aarkanaal is een duidelijke *veerverkaveling* te zien. De sloten en de percelen staan niet met een haakse hoek op het kanaal, maar in een schuine stand. De sloten liepen mee in de richting van de afwatering van het veen. Juist dat veen, dat zich op de niet afgegraven gronden langs het Aarkanaal bevond, maakte de plek zeer geschikt voor tuinbouw. De veenkussens hielden het water goed vast, wat een voorwaarde was voor een goede oogst. De erwten en bonen werden het vroegst verbouwd. In de negentiende eeuw kwamen daar de augurken bij.² Ook deze gedijden daar in warme en droge zomers goed op. In natte zomers was het daarentegen lastiger. De te natte veengronden zorgden dan voor rot en misoogsten. Toch hielp het lokale klimaat ook mee bij de teelt op deze locatie. Er was nauwelijks nachtvorst in het gebied, waardoor planten in het voorjaar niet werden overvallen door plotselinge extreme kou en een goede start konden maken.³

Hulpmiddelen Naast de geschikte grond en de lokale klimatologische omstandigheden was er nog wel wat hulp nodig om de grond goed geschikt te houden voor de teelt van de groenten. Iedere winter werd de grond helemaal omgespit en voorzien van extra mest. Gedurende het jaar moest er af en toe bijgemest worden. Die mest kwam bijvoorbeeld van de eigen varkens. Opvallend is dan ook dat veel tuinderswoningen een aangebouwde stal hadden voor de varkens. Een andere oplossing kwam uit de omliggende steden en dorpen. Daar was meestal nog geen riool, maar hadden de mensen een beerput. Wanneer de beerput werd geleegd, diende ook deze *beer* als goede voeding voor de groenten in de Aarstreek. 's Zomers kwam een mestschipper koemest verkopen aan de tuinders. De mest werd in een putje geschept en liep via een riool onder het Jaagpad door. Daar werd de mest opgevangen

door de tuinders en naar de tuin gebracht.⁴ Als de planten dan eenmaal waren gepoot, werden zeker de augurken eerst onder plat glas geplaatst. Wanneer de warmte van de zon zijn werk had gedaan en de planten begonnen te bloeien, werden de ramen verwijderd. Daarna moesten de planten op eigen kracht verder.

Bloei In de negentiende eeuw groeide het aantal tuinbouwbedrijven flink. Zo sterk zelfs dat aan het begin van de twintigste eeuw er eigenlijk geen grond meer beschikbaar was in Ter Aar. De zonen van tuinders moesten elders hun heil gaan zoeken. Zo kwamen ze terecht in Nieuwkoop en Noorden, maar ook verder weg zoals in De Kwakel. De aanleiding voor deze groei was te vinden in de export. Vooral vanuit het buitenland was er grote vraag naar de tuinbouwproducten. Zo was er gedurende de Eerste Wereldoorlog vanuit de oorlogvoerende landen veel vraag naar voedsel. Die groei rondom 1900 had een heleboel neveneffecten. Zo ontstonden er diverse belangenverenigingen en veilingen in de gemeente.⁵ De eerste veilingvereniging in Ter Aar met de titel *God zij met ons* werd in 1897 opgericht. Pas in 1906 werd er ook een klein gebouwtje in Papenveer opgericht waar een *afmijntoestel* in werd geïnstalleerd, zodat er een echte veiling kon plaatsvinden. Het was de start van een groot aantal verschillende belangen- en veilingverenigingen, zoals de augurkenbond *Bid en Werk*. De protestantse tuinders verenigden zich in de bond *De Hoop geleidt ons*. Begin jaren dertig van de twintigste eeuw zouden deze belangenverenigingen fuseren in de Ter Aarse veiling⁶. In het midden van de twintigste eeuw was Ter Aar, naast Venlo en Roelofarendsveen, het derde grootste productiegebied voor augurken in Nederland. Ze waren daarmee verantwoordelijk voor vijf procent van de augurkenteelt. Het overgrote deel kwam overigens uit Limburg.⁷

'IN DE BONEN ZIJN'
IN DE WAR ZIJN

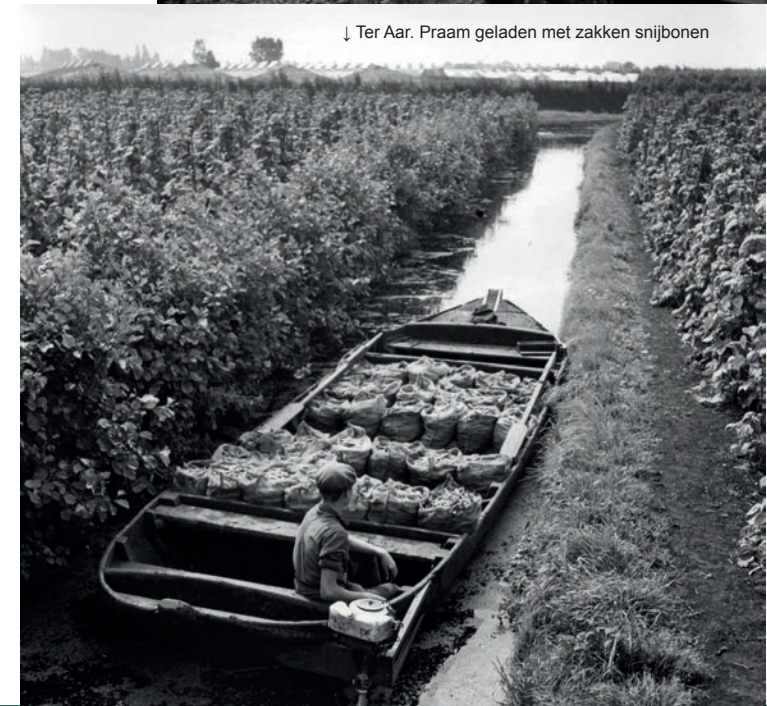
'JE EIGEN BOONTJES DOPPEN'
JE EIGEN PROBLEMEN OPlossen



← Groenteveiling Ter Aar met ↑ Wachten op transport ↓ Ter Aar. Inzouterij Piet van Vliet het afmijntoestel



↓ Ter Aar. Praam geladen met zakken snijbonen



'KOMKOMMERTIJD'

In de zomer groeiden de komkommers, een tijd waarin er van oudsher weinig ontwikkelingen waren op het vlak van politiek of gebeurtenissen.

In Vlaanderen heette deze periode lange tijd *Plattebonentijd*.

Inmaken De lange reis naar het buitenland maakte de tuinbouwproducten moeilijk houdbaar. Als gevolg daarvan ontwikkelde zich de conservenindustrie in de vorm van inmakerijen, inleggerijen en zouterijen. Het ontstaan ervan was vooral het gevolg van de augurkenteelt. Maar uiteindelijk werden er meerdere soorten groenten en fruit in de conservenfabrieken verwerkt en met daarbij een smaakpalet tussen zoeten, zouten en zuren. Twee van de tot voor kort nog bekende producenten van zure producten komen uit deze regio en hebben hier tot circa 2009 bestaan⁸. De eerste was Koeleman, die al in 1901 inzoute en zure producten maakte. Daarnaast was er Uyttewaal. Zij bestonden al enige jaren toen zij in 1929 een fabriekje startte bij de Kattenbrug.⁹ Beide bedrijven vervoerden hun producten in grote houten tonnen. Deze werden gevuld met bijvoorbeeld augurken en aangevuld met de nodige zuren of zouten. Een kuiper kwam vervolgens langs om alle open tonnen af te sluiten, zodat ze klaar waren voor vervoer naar binnen- en buitenland.

Vervoer Lange tijd was het vervoer van zowel de groenten als de conserven geheel afhankelijk van het water en paard en wagen. Het waren dan ook juist de tuinders die het hardst streden voor de komst van het spoor. De spoorlijn werd aangelegd direct tegenover de groenteveiling, waarvan het in 1954 nieuwgebouwde gebouw er nog steeds

staat. Vanaf de tuindersbedrijven werden de groenten over water aangevoerd. Vandaar de ligging van het veilinggebouw aan de Hoekse Aar. Direct na verkoop op de veiling konden de groenten aan de overzijde van de wetering op de trein worden geladen. Het vervoer en de export van de tuinbouwproducten werd hierdoor sterk verbeterd. De opening van het spoor viel midden in de Eerste Wereldoorlog. Een periode waarin het voor de tuinders drukker was dan ooit. Na de komst van de spoorlijn nam ook het vrachtverkeer toe. Dit was nog veel flexibeler dan de trein. Met de bloei van deze vorm van vervoer verloor de trein uiteindelijk zijn functie. De exploitatie werd te duur en de lijn verdween.

Tot slot Na de Tweede Wereldoorlog gingen steeds meer tuinders over op de bloemeteelt. In deze periode nam de welvaart verder toe, waardoor de vraag naar een luxeproduct als snijbloemen zowel nationaal als internationaal toenam. De teelt vond vooral plaats in verwarmde kassen. Veel van de tuinders waren al eerder voor de productie van groente overgegaan van koude bakken op verwarmde kassen om de productie te verhogen. Het landschap met zijn vele velden vol naar de hemel reikende groenten werd langzaam vervangen door glazen, verlichte kassen. In 1970 was de tuinbouw zo ver afgenomen dat de veiling Ter Aarse veiling de deuren sloot.



RECEPT

Groenewitensoep zonder vleesch of spek

De erwten,
zonder de verdere groenten,
gekookt, en door
eene zeef of vergiet
gedrongen zijnde,
als boven gezegd is,
mengt men dezelve
met kalfsbouillon tot eene
behoorlijke dikte;
daarna worden zij
met de groenten opgekookt,
Bij deze wordt
gemeenlijk tarwebrood,
aan dobbelsteentjes gesneden,
en in boter bruingebraden,
op gezet; hetzelfde wordt
aan tafel in de soep gedaan

Uit: *Aaltje de volmaakte
en zuinige keukenmeid*,
1828. p.23



Nederland van de Verdrinking tot de Glorie Een eeuw na de Nederlandse onafhankelijkheid van Frankrijk en de vestiging van het Koningshuis in Nederland was men nog steeds blij met de verworven vrijheid. Meerdere malen werd de onafhankelijkheid van Nederland in de daaropvolgende eeuw gevierd. In 1913, precies een eeuw nadat de Fransen zich uit Nederland hadden teruggetrokken, was het feest grootser dan ooit tevoren. Ook in Nieuwkoop werd dat jaar feest gevierd. Daarbij werden net als in veel andere plaatsen in Nederland erbogen met planten en bloemen gemaakt, en werden historische praalwagens door de

straten gereden. Al een jaar voor de grote dag werd er aangekondigd dat er een speciale galavoorstelling zou zijn met de titel *Nederland van de Verdrinking tot de Glorie*, waarvoor bekende componisten en tekstschrijvers gevraagd zouden worden. De burgemeester dankte aan het einde van deze speciale dag alle trouwe inwoners van Nieuwkoop en al hun voorvaderen: *Leve het vrije en onafhankelijke Nederland en Leve de Dappere Nieuwkoopers!*
Bronnen: *Het Vaderland*, 12-06-1912 en fotoarchief Nieuwkoop (Erfgoed Leiden en Omstreken)



2 STATION ZEVENHOVEN

Plaats station Ten westen van Zevenhoven, net ten noordoosten van de huidige rotonde op de kruising van de Nieuweenscheweg en de stationsweg. In 1946, tien jaar na het sluiten van de spoorlijn, is de halte afgebroken.

Bijzonderheden Spoorwegstation type III, een standaardtype dat destijds door de Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij (HESM) voor de Haarlemmermeerspoorlijnen was ontworpen. Het bestond uit een dienstwoning en slechts een enkel lokaal en was het kleinste type dat was ontworpen. Het station is vergelijkbaar aan station Gouwsluis.

SCHOOT EN DE WATERWOLF

Plaats: Tussen Nieuweveen en Zevenhoven in de polder

Adres: Ter hoogte van de Zevenhovenseweg

Kenmerken: Geheel verdwenen in de diepten van de Zevenhovense plas.

Een zeer verwarmende, schoone, duurzame en in onze luchtstreek zeer gezonde brand.¹ Met deze woorden wordt de waarde van turf aan het einde van de achttiende eeuw in een schoolboekje gepromoot. In een tijd waarin de gevolgen van de turfwinning op vele plaatsen goed voelbaar zijn, waarschuwt de auteur ook voor de gevolgen. Het turf is immers onderdeel van de grond waarop men woonde. Door de turfwinning waren overal in West-Nederland grote veenplassen ontstaan. Vele dorpen werden bij storm bedreigd. De dorpelingen zullen in angst hebben geleefd bij de steeds terugkerende windvlagen. Toch was dit het gevolg van hun eigen gretigheid naar turf, die voor deze overstromingen en steeds verder afkalvend land hadden gezorgd. De auteur van het schoolboekje vraagt zich in zijn tekstje terecht af of het geen schadelijk en gevaarlijk verzuim is de uitgedolven landen niet droog te malen. Als hij de geschiedenis van Schoot had gekend, had hij het antwoord geweten. Als gevolg van het eigen handelen van de bewoners werd het dorpje in de achttiende eeuw immers verzwolgen door het water van de Grote Poel.

Turfwinning Vervening komt al voor sinds de 11e eeuw. Toen was het veenpakket een bron voor zout dat anders vanuit verre oorden moest worden aangevoerd. Als gevolg van de bevolkingsgroei en de groei van de steden werd vanaf de tiende eeuw de vraag naar turf als brandstof groter. De vraag naar baksteen voor de bouw van huizen en stadsmuren en de vele industrieën in de stad, zoals bierbrouwerijen en plateelbakkers, leidden er in de zestiende eeuw toe dat de vraag naar turf verder toenam. Met de toenemende vraag naar deze brandstof, werd ook de methode om het te verkrijgen steeds verder ontwikkeld. Tot en met het eerste kwart van de zestiende eeuw werden de veenpakketten afgegraven tot het waterpeil. De landschappelijke gevolgen hiervan waren relatief beperkt. De grote landschappelijke veranderingen kwamen pas echt op gang als het gevolg van de introductie van de baggerbeugel rond 1530. Dit gereedschap maakte het mogelijk veen te winnen onder het waterpeil, *slagturven* genaamd. Het gevolg was dat er grote, diepe veenplassen ontstonden rondom de niet verveende gebieden. Deze gebieden werden vervolgens ernstig bedreigd door de groeiende watervlakten. Bij iedere storm kalfden stukken droog land af en groeiden de veenplassen verder. Het was een zichzelf versterkend proces. De *Waterwolf*, zoals het vretende water werd genoemd, groeide steeds verder uit.

Octrooi Om te voorkomen dat de verveningen tot het volledig verdwijnen van landbouwgrond en dorpen zou leiden, werden steeds meer regels opgeworpen. Op deze manier probeerde de Staten van Holland greep te houden op de waterstaatkundige veiligheid in het gebied. Veel van deze regels werden verbonden aan octrooiën. Zonder octrooi mocht er niet aan een vervening worden begonnen. Het niet naleven van een octrooi werd bestraft met boetes. Het octrooi omvatte regels ten aanzien van de afmetingen van het te vervenen gebied. Later werden hier ook de regels ten aanzien van de inpoldering van het uitgeveende gebied en bijbehorende infrastructuur in opgenomen. De inkomsten van de vervening konden hier ten dele voor worden gebruikt. Daarnaast leidde de kleibodem, die in veel van de gebieden onder het veenpakket aanwezig was, tot waardevermeerdering van de grond. Hierdoor kon men de inpoldering terugverdienen: het leverde immers vruchtbare landbouwgronden op. Iets waar een steeds groter tekort aan was.

Landschap met vissers en turfstekende boeren in het laagveen →
Balthasar Florisz, Kaart van het hoogheemraadschap van Rijnland, 1615 →

→ Fiets naar het zuiden op de Willem Pieter Speelmanweg, richting de Schoterweg. Weg vervolgen over de Schoterweg tot aan de rotonde bij de Zevenhovenseweg.



Alternatief De ontginningen van het veenland- schap hadden er in de polders toe geleid dat het landschap steeds verder inklonk en het veen oxideerde. Het landschap kwam steeds dieper te liggen. Het gevolg was een natte bodem, die enkel nog geschikt was voor het houden van enkele runderen. En hoe meer men de polder bemaalde om de landerijen droog te houden, hoe dieper deze kwamen te liggen. Het landschap werd te nat om een goede boterham mee te verdienen. De turfwinning was een goed alternatief voor de boeren in het gebied. Door de grote vraag was er wel wat bij te verdienen. Het turf uit deze streek werd verkocht aan vele steden in binnen en buitenland. Uit tolregisters blijkt dat het naar steden als Middelburg (voor verdere doorvoer), Leiden, Amsterdam, Haarlem en 's Hertogenbosch werd verhandeld².

Schoot Het ambacht Schoot, dat ten westen van Zevenhuizen en ten zuiden van Nieuwveen lag, was een van de dorpen dat zijn welvaart te danken had aan de turfwinning. Meer dan honderd jaar hadden zij in de omgeving van het dorp veen gebaggerd, waardoor de *Grote Poel* was ontstaan. Vanwege de rijkdom van het dorp en de inkomsten uit de veengronden, moesten de dorpelingen hoge belastingen betalen. Terwijl het veen steeds verder opraakte en de landerijen steeds verder veranderde in een waterplas, bleven de belastingen op dezelfde hoogte. Er zat niets anders op dan verder te gaan met het baggeren of te vertrekken. Het eerste gold voor de allerarmsten. De rijkere inwoners vertrokken naar andere plaatsen. In 1671 stuurde het hoogheemraadschap Rijnland een rentmeester naar het dorp om polshoogte te nemen. Hij trof een grotendeels verlaten dorp aan op een smalle strook land. De Waterwolf vrat aan de akkers achter de boerderijtjes en knabbelde dagelijks meer stukken land weg. De meeste wegen in

het gebied waren toen al verzwolgen door het water. Op de nog bewoonde erven bleek dat de inwoners gewoon doorgingen met slagturven. Ondanks de dramatische gevolgen daarvan. De akkers stonden vol met opgestapelde turfblokken. De rentmeester concludeerde dat Schoot alleen nog te redden was als het hoogheemraadschap overging tot droogmaking van de Grote Poel. Het hoogheemraadschap vond de kosten hiervoor echter te hoog. De turfwinning ging uiteindelijk zo ver dat aan het begin van de achttiende eeuw de laatste inwoners van Schoot turf wonnen op de erven van de verlaten woningen. Ze groeven letterlijk het fundament onder de resten van het dorp vandaan. In 1721 was er niets meer over van Schoot. Alleen een lint van rietakkers herinnerden op dat moment nog aan het ooit welvarende dorp.³

Uitputting Schoot was niet het enige dorp in Nederland dat als gevolg van de honger naar turf is verdwenen. De overexploitatie van deze brandstof leidde op grote schaal tot ecologische problemen. Met de welvaart van enkele bewoners als drijfveer werd te ver ingegrepen op het landschap. De veerkracht van het landschap verdween, waardoor de wind samen met het water te veel grip kregen op het land. De rijkere vertrokken tijdig met hun bezittingen. Gedreven door armoede voelden de achterblijvers zich genoodzaakt het proces van overexploitatie voort te zetten. Het hoogheemraadschap, die de belastingen van de turfwelvaart ontving, was pas begin negentiende eeuw bereid om de Grote Poel droog te maken. Het ambacht Schoot was toen al een eeuw eerder ten onder gegaan. Het was dus een samenspel van winstbejag, belangen en onomkeerbaarheid die landschap tot aan de droogmaking veranderde in een onbruikbaar en onbewoonbaar gebied.

Turf

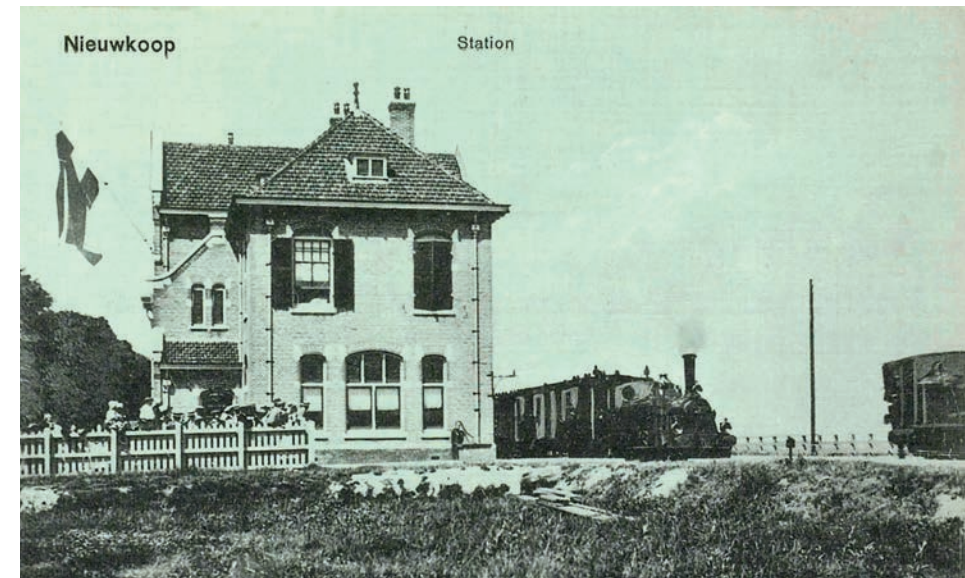
is vaderlandsche brand; stook toch niet te veel. Van den grond waarop gy woont is de Turf een deel. in: Swildens (1781), p. 26.



3 STATION NIEUWKOOP

Plaats station Ongeveer ter hoogte van de Nieuwveenscheweg 23 en 25A. Het station bestaat niet meer. Wanneer het is gesloopt is niet bekend. Het heeft in ieder geval voor 1970 plaatsgevonden.

Bijzonderheden Spoorwegstation type 1, een standaardtype dat destijds door de Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij (HESM) voor de Haarlemmermeerspoorlijnen was ontworpen. Het bestond uit een dienstwoning en enkele lokalen en was daarmee hetzelfde als station Nieuwveen.



UIT HET OOG...

Plaats: Rondom Nieuwkoopse Plassen

Adres: -

Kenmerken: -



Het unieke waterrijke landschap rondom Nieuwkoop bood de bewoners van het gebied in de voorgaande eeuwen allerlei mogelijkheden een inkomen te verdienen met wat het land hen bood. Naast de turfstekers waren er in het gebied mosplukkers, riet- en ruigtsnijders, broodjagers en vissers. Allemaal probeerden ze, door het combineren van deze werkzaamheden, wat geld te verdienen. Inmiddels zijn de werkzaamheden onrendabel geworden of hebben nieuwe ontwikkelingen ervoor gezorgd dat het verzamelen van natuurlijke producten zinloos is geworden. Daardoor zijn we veel van deze bijzondere beroepen, die bij dit landschap horen, vergeten. Zoals voor vele dingen geldt ook voor deze beroepen: Uit het oog, uit het hart.

Mosplukkers Het woord zegt wat het is, maar toch lijkt het in raadsels gehuld waar het nu precies om gaat. Het plukken van mos was een beroep dat vaak werd gecombineerd met rietsnijder of veenbaggeraar. Tegenwoordig hoor je er nooit meer iemand over en het plukken van mos is vanwege de negatieve effecten voor de natuur, zelfs iets dat beter niet gedaan kan worden. Toch was het eens een veelvoorkomend beroep. In het stripje over *Tom Poes en het Vergeetboekje* van Marten Toonder wordt een

mosplukker aangesproken om hem de weg te vragen. Een mysterieus persoon, die de wegen en de gevaren van het gebied kent. Of dit in werkelijkheid ook zo was, zullen we niet meer weten. Wel is bekend dat het mos van belang was voor het nabijgelegen Boskoop. Het mos werd daar gebruikt voor het inpakken van de wortels en de kluiten van de bomen bij het transport. Doordat het mos het water goed vasthield, droogden de boomkluiten niet uit tijdens het transport. Ook werd mos gebruikt om bloemen

→ De weg in zuidelijke richting vervolgen over de Nieuwveenseweg, richting de Grendel. Sla rechtsaf naar de Grendel. Sla linksaf om op de Grendel te blijven. Ga bij de rotonde rechtdoor naar de Nieuwveenseweg. Het spoor liep hier door over de Provincialeweg. Wij fietsen rechtsaf naar de Dorpsstraat. We vervolgen de weg naar het westen over de Dorpsstraat.





Algemeen Handelsblad 18 mei 1958, De broodjager →

Negentiende-eeuwse rietsnijder aan het werk.

in te steken voor bloemstukken.¹ Hiervoor wordt tegenwoordig kunststof steekschuim gebruikt.

Riet- en ruigtsnijders Het plassenlandschap had veel riet te bieden en het riet werd voor veel verschillende toepassingen gebruikt. In en rondom Nieuwkoop was er wel sprake van rietogst, maar niet zo zeer van rietteelt. Van dat laatste wordt gesproken als er binnen het landschap ook bewust inspanningen worden gedaan om de kwaliteit van het riet te verbeteren, zoals het verbeteren van waterstanden.² Het riet werd in de wintermaanden geoogst. De reden hiervoor was dat dan de rietstengels veel stugger zijn en het land vaak minder drassig doordat het bevroren was. Zeker in Nieuwkoop was dat handig omdat er veel waterrietvelden waren, maar ook de drogere percelen met riet zijn in Nieuwkoop aanwezig. Het riet kende meerdere toepassingen. Ten eerste was er het dekriet. Dit was bedoeld als dakbedekking voor de boerderijen. Er was ook bladriet, dat waarschijnlijk werd aangeduid met de benaming *ruigt*. Dit riet werd vroeger gebruikt om de bollen in de bollenstreek in de winter te beschermen tegen de vorst.³ Uit het Leidsch Dagblad van 1 oktober 1910 blijkt dat deze ruigtsnijders in Noorden goed verdienen. Ze verdienen twintig gulden of meer. En dat terwijl de aanvoer niet heel groot was. Er werd voorspeld dat ze daar in de bollenstreek wel last van zouden krijgen.⁴

Broodjagers Kruiwend door greppels en de natte weide waren de broodjagers dagelijks op zoek naar een stukje wild om te schieten. Niet voor de sport of eigen consumptie, maar voor de verkoop. In het gebied rondom Nieuwkoop was er voldoende te schieten, met name aan gevogelte en klein wild. Denk hierbij aan snippen, fazanten, eenden, een haas of duiven. Deze werden rechtstreeks aan particulieren verkocht of aan een poelier. De periode van de jacht liep van eind juli tot aan begin februari en men moest wel een vergunning hebben. Anders was men niet meer dan een stroper. Al vroeg in de ochtend, nog voor zes uur vertrok de jager op zoek naar prooi. Buiten het jachtseizoen werden er kruiden geplukt voor de apotheken, zoals valeriana of werd er gevist voor inkomsten. Tegen de jaren zestig van de twintigste eeuw neemt deze beroepsgroep van jagers die gewend waren om van kind af op het water te zwerven en in hart en nieren vrijbuiters zijn, sterk af. Als een van de oorzaken wordt het steeds verder afnemende geschikte natuurlijke landschap genoemd. Ook de onzekerheid van het inkomen zou de jongeren niet langer trekken om als broodjager aan de slag te gaan.⁵

Visserij De visserij is net als de jacht waarschijnlijk een van de oudste beroepen uit de geschiedenis. Vanaf de zestiende eeuw is in Nieuwkoop sprake van beroepsmatige visserij. Er wordt gevist op allerlei zoetwatervissen, maar paling is uiteindelijk de belangrijkste vis voor

SPORT

De deelname bieden

De deelname bieden heeft de spelers en spee... die Nederland bij de in... kampioenschappen van... van 28 juni tot 7... worden gehouden, zul... worden. Het zijn: mevr... Storm-Hermsen, mevr... r Wal, Dehnert en Van Dal... F. de Soet-Ten Bosch, die... in samenwerking kwam... d. Mevr. J. Roos van der... t en Nel van der Storm... an. Dalsum zullen in het... bbelspel uitkomen. Deze... nemen ook deel aan de dames... behelzen. Onder aanbeve... KNLTB heeft Van Meegeren... rekening ingeschreven, Joy... de en Hans Biesheuvel zul... international leugtoernooi... don inschrijven.

emnt toch deel le van Italië

emnt toch deel le van Italië... ppi heeft na een medisch on... gemaakt, dat hij toch aan... van Italië zal deelnemen. Hij... is anders, voor de Bianchi... men, doch met Calneri, Gag... hene, Sciadellaro, Negro en... het zogenaamde „Carpano... vormen. De dokters zijn... andonia van Cogli, teverree... noot Conterno, die winnaar... ronde van Spanje, zal ver... n later gaan in verband... gelopen bronchitis.

snissers gestraft

snissers gestraft... (nne tennismedewerker)... zijn er klachten opgedoken... gewenste gedragingen van... tennisspelers. In het be... jaar hebben deze klachten... ngen van een tweetal spe... seiden profiteerden van de... gi herhaald. In het jeugd... Beverwijk hebben zij zich be... gelaten en qua spel ook niet... tref gedragen. Ook buiten... het gedrag te wensen. Het... de KNLTB heeft een grondig... ngesteld en uit de overve... ge gedragingen een slechte... den en de tennisland in

JACHTPRAAT

HIJ is de vertegenwoordiger van een langzaam maar zeker uitstervend beroep, het is jammer dat dit ten dode is gedoemd en daarom wil ik de broodjagers nog eens recht doen voor en aler zij in deze eeuw van vervlakkend en gelijkachting van het toneel verdwenen zijn.

Er zijn verschillende oorzaken aan te wijzen, die deze langzame verdwijning in de hand werken en die ten slotte het lot van de bouthschieters bepalen, tot de twee voornaamste wil ik mij hier beperken.

In de eerste plaats moet gewezen worden op het meer en meer verwoelen van de geschikte terreinen, te weten plassen, moerassen, riviermondingen, en grote stroken kustgebied van de voormalige Zouderzee.

Voorbeelden hiervan liggen voor het grijpen, het lot van vele bouthschieters uit Kampen zal met het droogmalen van de Z.O. Forder bevestigd zijn, straks volgen de Biesbosch en het Deltaplans.

Als tweede oorzaak wil ik noemen de economische omstandigheden, want van de financiële gevolgen van de hoogconjunctuur merkt de jager voor dien broede niet veel, behalve dan de goede prijs die het wild opbrengt.

Het broodjagen is geen lucratief beroep en buitenstaanders zullen zich afvragen, waarom deze lieden hun spuit niet aan de spijker hangen en zich aan regelmatig werk in loondienst overgeven.

Hier zit hem nu juist de kneep, deze mensen die gewend zijn om van kind af op het water te zwerven, jagers en vrijbuiters in hart en nie... die zwerfheid, voor het jonge ge... acht niet aantrekkelijk is, want ook... hun toekomstige vrouwen voelen... meer voor het welvaartspeel van de

For hen geen loonronden, geen winstuitkeringen en slechts weinig sociale voorzieningen en toch houdt de oude garde het zo lang mogelijk vol. Eind juli begint voor hen de jacht en tot de eerste februari zijn zij dag in dag uit, lang voor zonsonderg het water op om te trachten een dagje te verdienen.

De naaktden er er niet gejaagd mag worden zoeken zij andere verdiensten, leider naar zijn aard, de

De Broodjager

jongeren vinden veelal tijdelijk werk, maar de mannen van de oude slag kunnen hun domein niet ontworpen worden, sommigen verstaan nog het vak van kruiden zoeken en met het verzamelen van kalmeswortel en yaleraanjes „pikken“ ten behoeve van de apotheken, weten zij wat te verdienen en zodra het wederdaar toe gunstig wordt, begint ook de veld weer en kan men hen tegen de avond, op de nog stille plas, aantreffen bezig met het uitleggen van palingdobbels en later bij het uitzetten van fuiken en puiken om

De sociale me gevolgen van de automatisering zijn zo ingrijpend dat men met de analyse ervan nog niet gereed is. Sommigen denken dat de automatisering tot massale werkloosheid zal leiden. Doch de industriële grote automatiseringsprogramma's hebben uitgevoerd, hebben meer mensen in dienst dan ooit te voren. Nieuwe machines en nieuwe produktiemethoden hebben weer nieuwe industriën en zaken in het leven geroepen. Er is zelfs een tekort aan geschoolde arbeidskrachten ontstaan en vele deskundigen groeven dat de komende tien of twintig jaar de vraag naar arbeiders het aanbod zal blijven overtreffen.

Men zal zich geen ogenblik vertellen, ook al vliegt er niets, de natuur is altijd mooi en de sterke verhalen zijn niet van de lucht, terwijl de grove schadegros van hand tot hand gaat. Het is voor de broodjager een erkwastie, dat de gas zijn kansen krijgt en lukt dat eens niet, dan vindt hij dat vervelend en hij is royaal genoeg, om in dat geval een volgende afspraak te maken, zonder betaling. D.v.T.

massa, dan voor de sobere eenvoud van het jagerhuis. Want, sober doch gaafvrij, is zijn huis dat verscholen gaat achter riet en wilgen, waar de fuiken te drogen hangen en de geur van de laatste de-nette prikkel, altijd is men welkom, het zij als gaat na afloop van de jacht, hetzij dat men zo maar eens gaat buurten in geeloten tijd, om oude herinneringen op te halen of plannen te maken voor het komende seizoen. Old finish en quasi gokboek zal men er niet vinden, maar wel zo'n heerlijk gemakkelijke rielen leunstoel, een bakje koffie en een sigaar verhoogde de stemming en de kans is groot om met een puike gerookte paling naar huis terug te gaan.

De sociale me gevolgen van de automatisering zijn zo ingrijpend dat men met de analyse ervan nog niet gereed is. Sommigen denken dat de automatisering tot massale werkloosheid zal leiden. Doch de industriële grote automatiseringsprogramma's hebben uitgevoerd, hebben meer mensen in dienst dan ooit te voren. Nieuwe machines en nieuwe produktiemethoden hebben weer nieuwe industriën en zaken in het leven geroepen. Er is zelfs een tekort aan geschoolde arbeidskrachten ontstaan en vele deskundigen groeven dat de komende tien of twintig jaar de vraag naar arbeiders het aanbod zal blijven overtreffen.

Automatisering VRIJE

(Van een correspondent) **DE** toekomst is aan de automatisering", zo meent men algemeen in de Amerikaanse industrie, waar in ziele een industrieel-sociale „revolutie“ voltrekt, welke „denkende“ machines meer en meer in de plaats stelt van menselijke arbeid. Dat automatisering-proces is al jaren aan de gang, maar de wetenschappelijke perfectionering heeft de laatste tijd een nieuwe stimulans gegeven en de industrie tot een reorganisatie-campagne gevoerd, welke de aard van het fabricage-proces en van het zakenleven in aanzienlijke mate wijzigd. De sociale me gevolgen van de automatisering zijn zo ingrijpend dat men met de analyse ervan nog niet gereed is. Sommigen denken dat de automatisering tot massale werkloosheid zal leiden. Doch de industriële grote automatiseringsprogramma's hebben uitgevoerd, hebben meer mensen in dienst dan ooit te voren. Nieuwe machines en nieuwe produktiemethoden hebben weer nieuwe industriën en zaken in het leven geroepen. Er is zelfs een tekort aan geschoolde arbeidskrachten ontstaan en vele deskundigen groeven dat de komende tien of twintig jaar de vraag naar arbeiders het aanbod zal blijven overtreffen.

Meer machines, meer arbeiders

In 1880 werd in Amerika 17 procent van alle arbeidsenergie geleverd door mechanische kracht. Er waren toen 17 miljoen mensen in de industrie werkzaam. In 1956 komt 96 procent van de

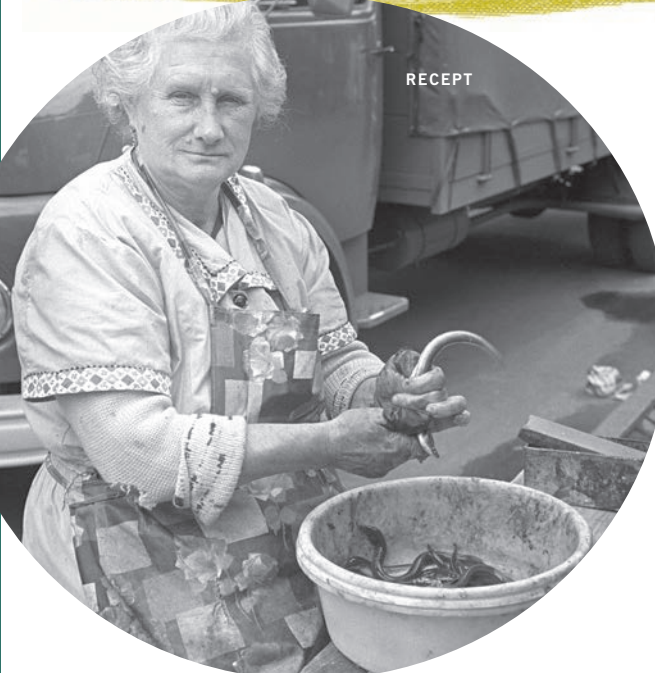
Zuid-Italië in opkomst II

de beroepsvissers. In de plassen worden onder andere fuiken geplaatst, maar er werd ook gevist met hengel en schepnetten. In een *keur*, een overzicht van regels, over de visserij uit 1663 wordt een overzicht gegeven van alle verschillende soorten van het visgerei. Er is een grote diversiteit van netten, korven, fuiken en hengels in opgenomen. Ook voor de visserij gold dat er niet altijd gevist mocht worden. In de paaitijd tussen 1 april en 31 mei was verboden. De keur werd ook opgesteld om te voorkomen dat

alle vis werd weggevisst, waardoor er uiteindelijk voedseltekorten zouden ontstaan. Vis was immers een van de belangrijkste voedselbronnen voor het gewone volk.⁶ Regelmatig ging het ook verkeerd tussen vissers. Sommige netten en fuiken stonden 's nachts of overdag in het water om de vissen in te vangen. Het kwam regelmatig voor dat de eigenaar bij zijn fuiken terugkeerde en dat bleek dat de fuiken, inclusief de gevangen vis, door een ander waren meegenomen.⁷



→ Geep, zeenaald, aal en een paling, Pierre Firens, naar Adriaen Collaert, 1600-1638



RECEPT

OM EEN SAUSE OP PALINGHEN

Neempt palinghen ende doet hen die huid af. Dan snijtse met schoonen [in mooie] stucken ende fruyt ajuyn [ui] metter petercelien. Dan stoeft daermet uwen palinck al in den selven pot. Dan suldi nemen geherst [geroosterd] broot. Dat suldi legghen te weycke in pureye van erten [erwtenpuree]. Dan doeghet doer eenen stramijn [zeef]. Alst duergedaen es, so suldijt doen in eenen pot ende doet erinne dese specien [specerijen]: gimber, caneel ende sofferaen om hem schoon verwe [mooie kleur] te geven, ende temperet [meng her] met verjuys.

Recept nummer 49 uit *Een notabel boecxken van cokeryen*, ca. 1514.⁸

4 STATION ZUIDEINDSCHEWEG

Plaats station Ongeveer ter hoogte van de kruising Provincialeweg/ Nieuwkoopseweg en Achttienkavels. Het station werd al in 1923 gesloten omdat er te weinig reizigers waren. In 1933 werd het wachtgebouwtje gesloopt.

Bijzonderheden Op historische kaarten heeft dit station de naam *stopplaats*. Dit verwijst ernaar dat het nog minder was dan een halte en dus zeker kleiner dan een station.

HETE VUREN

Plaats: Nieuwkoop
Adres: Zuideinde
Kenmerken: Oude smederijen en museum



→ We vervolgen onze weg over het Zuideinde tot aan het smederijmuseum (Zuideinde 33, smederijmuseum-nieuwkoop.nl).
↓

'JE MOET HET IJZER SMEDEN ALS HET HEET IS'

KANSEN BENUTTEN ALS DE KANS ZICH AANBIEDT

Eeuwenlang werden de zware hefbomen van de balgen door sterke armen bewogen om het gloeiende vuur van de smidsvuren op te laten vlammen. Het geluid van de ijzeren hamers die met een ferme klap het ijzer op de aambeelden raken, viel in 1958 bijna helemaal stil. Zo beschrijft een journalist het *sprookje van de veertig smeden* in Nieuwkoop in het Overijsselsch Dagblad op 15 maart 1958. In Nieuwkoop waren meer smederijen gevestigd dan in welk ander dorp ook. Rond 1900 zijn er zeker honderd werkplaatsen verdeeld over veertig bazen. Het was hard werken tegen een schamel loon.¹ Hoe het kwam dat er in Nieuwkoop zo veel smederijen zaten, weet eigenlijk niemand. Maar de smederijen hebben er voor gezorgd dat het Nieuwkoop naam maakte in Nederland.

Herkomst Of de oorzaak nu lag in de veenwinning, de agrarische bedrijvigheid of toch in de scheepvaart en de walvisvaart, eigenlijk kan niemand precies vertellen waarom nu juist in Nieuwkoop zowel smederijen zaten. In de meeste dorpen waren altijd wel een of twee smederijen te vinden, maar tegen het einde van de zeventiende eeuw waren er in Nieuwkoop zeven smederijen. Ook in Nieuwveen en Zevenhoven waren in verhouding veel smederijen gevestigd, namelijk in beide dorpen zes. Het had niet direct te maken met de veenwinning. In andere veendorpen waren ook niet zo veel smederijen. De agrarische bedrijvigheid en de behoefte aan gereedschappen was ook geen directe reden voor het aantal smederijen.² Er lijkt vooral een verband te zijn tussen de scheep- en walvisvaart en de smederijen. Toen de walvisvaart in het midden van de achttiende eeuw achteruitging, verdwenen ook de smederijen uit Nieuwveen en Zevenhoven. Maar in Nieuwkoop daarentegen bleven de smederijen en nam het aantal niet dramatisch af. Zo waren er aan het begin van de negentiende eeuw twintig smederijen en liep het in het eerste kwart van de twintigste eeuw zelf op tot zo'n honderd smederijen.³ Het precieze aantal wisselde nog wel eens en was afhankelijk van de

algehele economische situatie in Nederland. Als het slecht ging, waren er minder smederijen en als het goed ging, waren er meer.

Zwoegen Het werk in de Nieuwkoopse smederij was zwaar. De inrichting van de kleine smederijen was aan het begin tot zeker het midden van de twintigste eeuw zeer primitief. Er werd *vuurwerk* gemaakt: kleine producten die in het smidsvuur gemaakt werden. De productie bestond uit ijzeren delen voor agrarische gereedschappen of onderdelen voor huizen en de scheepvaart.⁴ Een gemiddelde werkdag liep van vier uur 's morgens tot tien uur 's avonds. Een knecht stond de hele dag tussen het vuur en het aambeeld met als resultaat bijvoorbeeld honderd karhaken of drietot vierhonderd ringetjes. Het was hoofdzakelijk massaproductie, dat slecht betaald werd. Voor vijfduizend ringetjes werd in 1932 niet meer dan vijfendertig gulden betaald. Een minimaal bedrag voor de hoeveelheid werk. De materiaalkosten moesten hier nog vanaf.⁵ Met deze bedragen moest er worden geconcurrereerd met zowel internationale smederijen als de gemechaniseerde smeden. Het handwerk werd in 1909 tegen een uurtarief van zes à zeven cent per uur verricht. Lager dan het gemiddelde fabrieksuurloon.⁶



↑ Interieur van een Nieuwkoopse smederij aan het begin van de twintigste eeuw.

Ondergang Vanaf de jaren dertig van de twintigste eeuw ontstaan er grote zorgen over de toekomst van de Nieuwkoopse smederijen. Er verschijnen lange artikelen in de media. Verschillende kranten en tijdschriften vragen zich af hoe lang het nog door kan gaan met de kleine huissmederijen in Nieuwkoop. In 1932 wordt er in het Rotterdams Weekblad gesproken over de nog ruim zeventig smederijen, die in geteerde schuren achter op de erven van boerenhuisjes zijn gevestigd. In hetzelfde artikel wordt geconstateerd dat de smeden niet met hun tijd mee zijn gegaan. Ze zijn niet meegegaan in de mechanisatie en dat zal het einde van deze smederijen betekenen. De kleine smederijen willen liever zelfstandig blijven en zijn van mening dat hun handarbeid een beter product levert dan gemechaniseerde productie.⁷ Hoewel dat waarschijnlijk waar was, lijkt het niet mogelijk om op deze manier door te blijven werken. De gemeente Nieuwkoop doet vele pogingen om de smederijen zich te laten organiseren en samen te werken. Zij zien het belang van de smeden, die Nieuwkoop beroemd hebben gemaakt in het hele land. Er worden stands geregeld voor beurzen in de Utrechtse Jaarbeurs, er worden financieringsmogelijkheden

geboden en een commissie ingericht om samenwerkingen te verbeteren. De smeden zien niets in al die bemoeienis. Slechts een enkeling gaat over op mechanisatie. In 1958 zijn er van de ruim honderd smederijen slechts zeven over. Van deze zeven bedrijven gingen er uiteindelijk zes door, die wel voor mechanisatie kozen en binnen de metaalindustrie grote namen zijn gebleven.

Recreatie In de tussentijd zorgde een heel andere bedrijfstak ervoor dat Nieuwkoop landelijk bekend bleef. Het dorp ontwikkelde zich van een dorp dat bekend stond om de vele smeden tot een dorp dat bekend staat om zijn mooie natuur, sportvisserij en recreatieve mogelijkheden. Het Overijsselsch Dagblad nam in 1958 al aan dat deze nieuwe functie van Nieuwkoop binnen het overbevolkte Nederland wel eens belangrijker kon worden dan andere bedrijfstakken. Naast de sportvissers, die het gebied al langer kende vanwege de bijzonder goede viswateren, kwamen er ook steeds meer dagjesmensen na de Tweede Wereldoorlog om op de Nieuwkoopse Plassen te recreëren en dat heeft tot op de dag van vandaag standgehouden.



LEVEN OP DE RAND VAN EEN BADKUIP

Plaats: Aarlanderveen

Adres: Hoek Zuideinde/ Achttienkavels en Dorpsstraat Aarlanderveen

Kenmerken: Diepe weilanden en hooggelegen wegen en dorpslinten



Nederland bevat meer fietsen dan inwoners, wat iets zegt over onze liefde voor fietsen. We zijn gewend aan ons platte landschap met sloten en meren, en van een dijk meer of minder kijken we niet echt meer op. En moet je opeens toch extra hard trappen, omdat je een helling op fietst, dan balen we hiervan. Eigenlijk is dat jammer, want een hoogteverschil heeft soms alles te maken met een verleden waarin we het natuurlijke landschap hebben omgetoerd tot een cultuurlandschap. Zoals in de polders van Aarlanderveen en rondom Nieuwkoop. Het gebied is *in cultuur gebracht* doordat de vroegere bewoners de grote waterplassen hebben veranderd in land. Cultuurlandschappen zijn vaak goed te herkennen aan specifieke kenmerken, omdat vroeger telkens eenzelfde techniek werd toegepast.

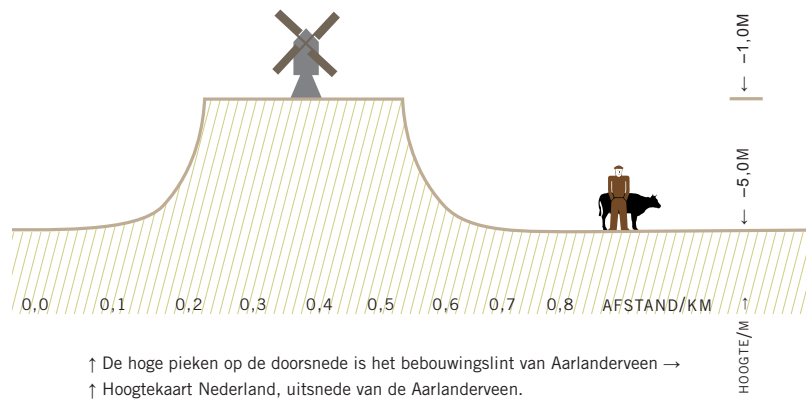
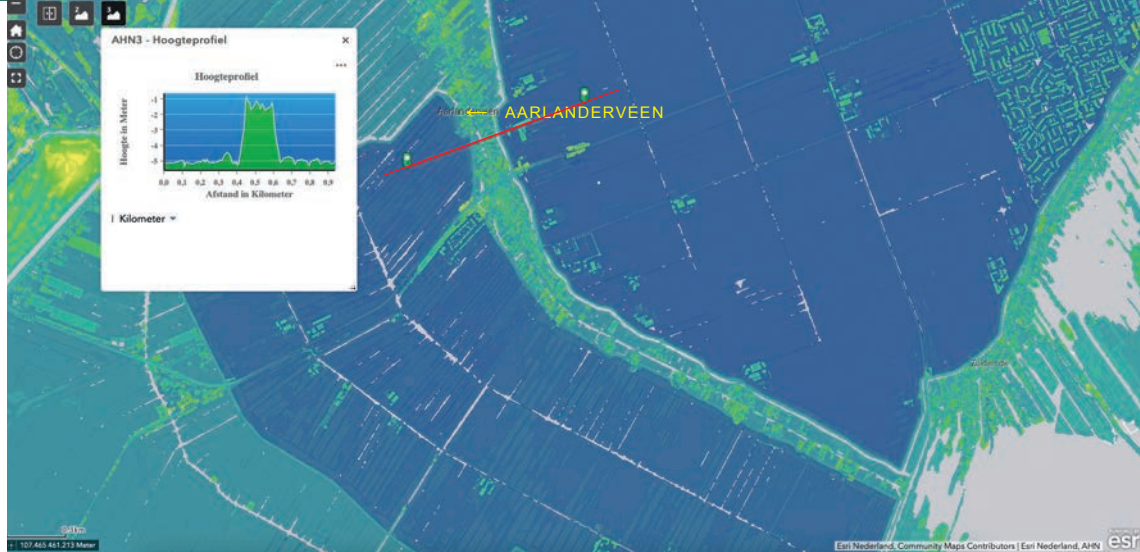
→ Vervolg de weg over het Zuideinde tot aan de splitsing met Achttienkavels. Sla rechtsaf naar Achttienkavels. Sla op de splitsing met de Aarlanderveenseweg naar links de Aarlanderveenseweg op. Sla op de T-splitsing rechtsaf de Dorpsstraat in.



Geschiedenis Het stelselmatig in cultuur brengen van het landschap begon al in de elfde eeuw met het ontginnen van de woeste veengronden. Op de lange termijn had dit inklinking van de bodem en daaropvolgend het ontstaan van grote veenplassen door het turfsteken tot gevolg. Dit maakte het noodzakelijk een nieuwe stap te zetten in het weer droog krijgen van het landschap, zodat het weer gebruikt kon worden. Zo ontstonden aan het begin van de zestiende eeuw de eerste *droogmakerijen*.¹ Het droogmaken van meren en veenplassen leverde nieuw land op. Het kon gebruikt worden om op te wonen, voor agrarische doeleinden, om te verpachten of te verkopen. Bij het droogmaken van veenplassen kwam vaak een vruchtbare laag zeeklei aan het oppervlak. De klei lag ooit verstopt onder een dik veenpakket, maar door het afgraven van het veen kwam dit aan de oppervlakte. Toch lag er ook nog vaak een laag veen op de bodem, omdat men niet de hele veenplas uit had geturfd. Afhankelijk van de onderlaag, veen of klei, was de droogmakerij geschikt voor akkerbouw of veeteelt. Droogmakerijen waren dus een goede manier om de economische positie van een gebied te verbeteren. In de zestiende en zeventiende eeuw ontstonden er vooral veel droogmakerijen in

Noord-Holland. In de achttiende eeuw verplaatste dit zich en waren er meer droogmakerijen in Zuid-Holland. Het ging toen voornamelijk om het droogmaken van plassen ontstaan door vervening. Interessant om te weten is dat er voor 1840 nog geen tweedeling bestond tussen Noord- en Zuid-Holland. *Holland* als gewest had dus een belangrijke positie in de ontwikkeling van droogmakerijen. In de negentiende en twintigste eeuw ging het droogmaken van meren en verveningsplassen gewoon door zoals in Groningen, Overijssel en Utrecht. De meest recente drooglegging was in 1959. Toen werd begonnen met het droogleggen van Zuidelijk Flevoland. In 1968 was deze droogmakerij af.²

Badkuip Een droogmakerij heeft zijn eigen kenmerken, die herinneren aan het ontstaan en het gebruik van het landschap voor de droogmaking. Als je eenmaal weet hoe een droogmakerij werkt, kun je de kenmerken eenvoudig aanwijzen. Om te beginnen werd er rondom een droog te maken gebied een *ringdijk* aangelegd. Deze dijk bood bescherming tegen overstromingen van buitenaf, en maakte het mogelijk om handmatig de waterhuishouding binnen een droogmakerij te regelen.³ Net als



de dijken liggen de dorpen ook hoger in het landschap, op een smalle *bovenlandstrook*. Dit is een *veenrestdijk*, een restant van het oorspronkelijke veenpakket dat na afgraving van het omliggende veenlandschap behouden is gebleven.⁴ Rondom de dorpen is een ringvaart aangelegd, waardoor de dorpen een eigen polderpeil krijgen.⁵ De ringdijk en -vaart liggen hoger dan het omringende polderlandschap. Het verschil tussen de hoge dorpen en ringvaarten en de lage polders is vaak enkele meters hoog. Hierdoor zijn ze duidelijk zichtbaar en wordt het ook wel een *badkuiplandschap* genoemd. Daaraan is de droogmakerij dan ook het meest herkenbaar.⁶ Soms werd een ringdijk ook al aangelegd voor werd gestart met het uitveenen van een gebied, zodat als er een veenplas ontstond ook gelijk gestart kon worden met het droogmalen. Dit is te zien in de Krimpenerwaard. Daar is wel een ringvaart aangelegd, maar is uiteindelijk nooit uitgeveend.

Structuur Het nieuwe land was, in tegenstelling tot de oude ontginning, niet meer afhankelijk van de onderliggende topografie. Er hoefde geen

rekening te worden gehouden met bestaande waterlopen en structuren in het landschap. Alles kon vanaf het begin nieuw ontworpen worden. Dit maakt het verschil in vorm en inrichting tussen een oude ontginning en een nieuwe droogmakerij meteen duidelijk. De indeling van oude ontginningen zijn ontstaan op basis van *geomorfologie*, de vorm van het landschap. Vaak was dit een veenrivier. Het verkavelingspatroon is minder strak en regelmatig, omdat de kavels niet altijd haaks op het startpunt van de ontginning werd gezet om afwatering te verbeteren. De nieuwere droogmakerijen hebben een stedelijk karakter, dat te herkennen is aan een strak wegen- en waterwegpatroon. Het proces tot droogmaken werd namelijk eerst uitgedacht alvorens aan de slag te gaan, en een standaard kavelpatroon werd toegepast. In het droog te maken gebied werden poldersloten en lange, rechte weteringen gegraven. Het water kon zo via de poldersloten afgewaterd worden in de wetering. Via een molensysteem werd het water vervolgens uit de droogmakerij gepompt.⁷ Dit stedelijke karakter was niet zonder reden. Vaak werden ontginningen in opdracht van een stad of rijke stedelingen uitgevoerd en gefinancierd. De



← De hoge pieken op de doorsnede is het bebouwingslint van Aarlanderveen ↑

nieuwe grond werd vervolgens gebruikt voor het verbouwen van voedsel, en door een efficiënte indeling van de nieuwe grond kon het voedsel snel naar deze stad vervoerd worden.⁸ Door de eeuwen heen veranderde als gevolg van nieuwe eisen en een veranderende economie de oppervlakte van de kavels en de breedte van de wegen. Maar het principe bleef hetzelfde. De opkomst van stoom en elektriciteit maakte het droogmaken ook steeds makkelijker.⁹ Niet alle plassen die ontstaan zijn door het

afgraven van veen zijn drooggemaakt. De Nieuwkoopse plassen, tegenwoordig in gebruik als recreatiegebied, zijn zo'n plek. Het bestaat uit verschillende plassen, waarbij een aantal slechts gescheiden zijn door eilanden en stroken riet. Het plezier dat je ervaart tijdens een dagje varen op de Nieuwkoopse Plassen, in tegenstelling tot jouw gemopper als je extra hard moet trappen om die ene helling op te fietsen, heeft dus, hoe ironisch ook, eigenlijk alles met elkaar te maken.

GEOMORFOLOGIE
bestaande vormen
en onderdelen in het
landschap.



Polderpeil Een polder is een gebied dat in z'n geheel is omringd door dijken en niet in verbinding staat met waterlopen van buitenaf. Door een ringvaart rondom een dorp aan te leggen, kan het waterpeil in zo'n gebied handmatig bepaald worden. In een droogmakerij is dit ontzettend belangrijk. Na het droogmaken van verveningsplassen kwamen de dorpen in dit gebied hoger te liggen. Omdat veen oxideert als het met lucht in aanraking komt, ontstond het gevaar dat de grond in zou klinken. Door het polderpeil zelf te bepalen, kan het gevaar op klink in de dorpen enigszins tegen worden gehouden.

5 STATION AARLANDERVEEN

Plaats station Stationsweg 6, Aarlanderveen

Bijzonderheden Spoorwegstation type I, een standaardtype dat destijds door de Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij (HESM) voor de Haarlemmermeerspoorlijnen was ontworpen. Er zijn in Nederland slechts vijf exemplaren van dit type bewaard gebleven, hetgeen het stationsgebouw zeldzaam maakt. Het station is gelijk aan station Nieuwveen en Nieuwkoop (gesloopt).



OP WEG NAAR DE KERK

Plaats: Aarlanderveen
Adres: Kerkevaartsweg
Kenmerken: -



Niet ieder dorp had in de middeleeuwen en daarop volgende eeuwen een eigen kerk. Vaak ontbrak het de inwoners aan de financiën om de kerk te laten bouwen of een pastoor te kunnen betalen. Veel buurtschappen waren daarnaast gewoonweg te klein voor een eigen kerk. Om deze reden gingen de inwoners op zondag naar de kerk in een naburig dorp. Om daar te komen ging men via kerkepaden en kerkevaarten.

Kortste route In de voorgaande eeuwen ging men meestal lopend naar de kerk, ook als deze een heel dorp verderop lag en de wandeling minstens vijf kilometer was. Nu zouden we dat een verschrikkelijk eind vinden, maar destijds was men gewend om lange afstanden te lopen. Dwars door het landschap liep daarom een uitgebreid netwerk van wandelpaden. Hierdoor kon men altijd de kortste weg nemen naar zijn bestemming. Het wandelnetwerk liep vaak over privéterreinen en de kerkepaden liepen dan ook vaak over weilanden, kaden en langs akkers. Het recht van overpad was goed geregeld. Om over sloten te komen, werden zelfs kleine houten bruggetjes aangelegd. De kerkepaden waren zelden voorzien van verharding. De kerkevaarten dienden eenzelfde doel. De infrastructuur over water was vroeger veel beter en belangrijker dan nu.

Aarlanderveen Tussen de kerk van Aarlanderveen en de Oude Rijn loopt een kerkevaart en een kerkepad. Het eerste deel van het pad loopt over de Stationsweg en vervolgens de hele Kerkevaartsweg af. In de naam van deze straat zit een verwijzing naar een vaart en dus ook de mogelijkheid om met een schuit naar

de kerk te gaan. Deze vaart start nu bij de putmolen van de molenviergang. Ter plaatse van de Achtermiddenweg lijkt het kerkepad dood te lopen. Niets is minder waar. Tussen de bebouwing van het Kerkvaartspad loopt het pad gewoon door. Al is dat nog maar een klein stukje verhard en daarna wordt het een landweg over de weilanden. Ongeveer ter hoogte van de bocht in de Nieuwkoopseweg buigt het pad af, maar gaat de Kerkvaart recht door, voorbij de Grote Wetering richting de Oude Rijn. Waarschijnlijk liep ook het pad tot aan de Oude Rijn door. In het landschap is aan de verkaveling nog te zien waar het Kerkenpad liep. Het perceel waarover het pad liep, is nog steeds breder dan de andere percelen en op de zuidelijker gelegen percelen liggen zelfs nu nog bruggetjes. Natuurlijk worden deze ook nu nog gebruikt, maar opvallend is wel dat ze alleen op deze percelen liggen en dus een duidelijke relatie hebben met de geschiedenis van deze percelen.

Aan het einde van de kerkevaart was oorspronkelijk een sluis of dam gelegen. Hierdoor sloot de kerkevaart aan op de Oude Rijn. De kerkeweg en de kerkevaart komen al in 1611 voor op de kaart van Balthasar Florisz..

→ Fiets richting de kerk in de Dorpsstraat. Sla vlak voor de kerk linksaf naar de Stationsweg. In de zijstraat aan de linkerkant (ook Stationsstraat) is het station van Aarlanderveen zichtbaar. Blijf rechtdoor fietsen over de Kerkstraat en vervolg de weg naar de Kerkevaartsweg. ↓

TIP!
 WATERWEGEN
 PAG 83
 MOLENS
 PAG 27



← Balthasar Florisz., Kaart van het hoogheemraadschap van Rijnland, 1615 →



← Veense Kerck Vaert →



← Veense Kerck Vaert



POMPEN OF VERZUIPEN

Plaats: Aarlanderveen

Adres: Kerkvaartsweg en Achtermiddenweg

Kenmerken: Molenviergang

Een gevecht tegen het water voor iedere vierkante meter grond. Dat was het leven in de laaggelegen polders en veenweidegebieden van de provincies Holland en Utrecht. Die strijd is leesbaar in het landschap: van middeleeuwse sloten, die werden gebruikt voor afwatering tot de indrukwekkende poldermolens. Vestingbouwer Simon Stevin bedacht een systeem waarmee steeds diepere plassen konden worden drooggemalen. Omdat hij het idee met een octrooi voor zichzelf wilde houden, duurde het enige tijd voor zijn idee van *molengangen* over het land verspreid raakte. Er is nog slechts één volledig werkende molenviergang in de wereld, die ons nog dagelijks laat zien hoeveel werk het is om de strijd met het water aan te gaan. Die molenviergang staat in Aarlanderveen en herinnert ons eraan dat leven onder de zeespiegel op een dalende bodem niet zonder moeite of gevaar is.

Duikers Ons land heeft de reputatie met haar molens grote waterplassen droog te hebben gemalen, maar de geschiedenis van de strijd om droge voeten is vele millennia ouder dan de molens. De Middeleeuwse bewoners probeerden de drassige venen te ontginnen. De eenvoudigste methode om dat te doen, was het graven van watergangen en sloten in de hoogveenkoepels in het gebied. In het begin was de afwatering nog eenvoudig. Het afvoeren van het water kwam tot stand door de natuurlijke, hogere ligging van het landschap ten opzichte van de rivieren en de zee. Daarnaast werd enig verloop in de watergang aangebracht. Het gevolg was een droog stuk veen. Het ontwateren van het veen had echter een onbedoeld bijeffect: door oxidatie begon het veen in te klinken, waardoor de bodem letterlijk onder haar bewoners wegzakte. Het afwateringssysteem van gegraven slootjes werd steeds minder effectief. Het landschap kwam steeds meer gelijk te liggen met het niveau van het water. Daardoor kon alleen nog bij laag water in rivieren worden afgewaterd. Ingenieur als ze waren, bedachten grondeigenaren een nieuw systeem om het probleem op te lossen. Ze begonnen aan het bedijken van gebieden. Het overtollige water binnen deze gebieden werd vervolgens door middel van duikers in de dijk in de rivier gespuid. Door een klep in de duikers kon het water het gebied wel verlaten, maar werd water dat het gebied in wilde stromen door de klep gekeerd. Zo waren de veengronden goed beschermd tegen het hoge water en de getijdverschillen in de rivieren, die toen overal nog goed waarneembaar waren.

Polderen De inklinking ging door, waardoor ook het systeem van de duikers het verloor van het water dat zich in de gebieden verzamelde. In de veertiende eeuw werd er in Rijnland al geëxperimenteerd met het leegpompen van de polders op paarden- en windkracht. De eerste echte poldermolen in Zuid-Holland, die door wind werd aangestuurd, werd in 1408 in Zoeterwoude gebouwd¹. Deze molen pompte met een scheprad het water uit de laaggelegen polder naar het

nabij en hoger gelegen afwateringskanaal. Na een succesvol experiment kwam het molentype al snel in zwang en werden de Zuid-Hollandse polders, net als de Noord-Hollandse en Utrechtse, er vol mee gezet.

De mogelijkheid om polders op windkracht te bemalen, leidde ook tot een nieuwe ontwikkelingen: veengebieden die tot op dat moment buiten bereik van ontginners lagen, konden nu worden geëxploiteerd. De veenplassen die daaruit ontstonden, konden prima worden drooggelegd. Een mooi extraatje waren de zeer vruchtbare kleibodems onder de veenlaag. Door de jaren heen leidde deze ontginningen tot steeds meer experimenten, met als doel steeds grotere en diepere waterplassen droog te leggen, zoals de droogmakerijen in de Schermer en Beemster. De drooglegging van de polder aan de westzijde van Aarlanderveen had een iets bescheidener schaal, maar vroeg nog steeds om de inzet van molens.

Molengang Voor de meeste droogmakerijen gold dat het hoogteverschil tussen de polder en de uitwatering te groot was om door één molen uitgevoerd te worden. Een traditionele poldermolen uit de zestiende eeuw gebruikte als opvoerwerktuig een scheprad (schoepenrad), waarmee het water ongeveer anderhalve meter opgevoerd kon worden. Voor een diepe droogmakerij was dit niet voldoende, en dat is waar de Nederlandse vestingbouwer Simon Stevin om de hoek komt kijken. Hij kwam tot de conclusie dat als je meerdere molens achter elkaar zet, in een *molengang*, het water meerdere malen achter elkaar anderhalve meter omhoog verplaatst kon worden. Aangezien Stevin een octrooi op zijn uitvinding had aangevraagd en daarmee het alleenrecht op dit systeem had, moest de doorbraak van de molengang nog tot de in zeventiende eeuw wachten.

Werking Het systeem van een molengang is eenvoudig. Aan de buitenzijde van een meer werden molens geplaatst. Deze maalde de eerste anderhalve meter uit. Vervolgens werd, omdat

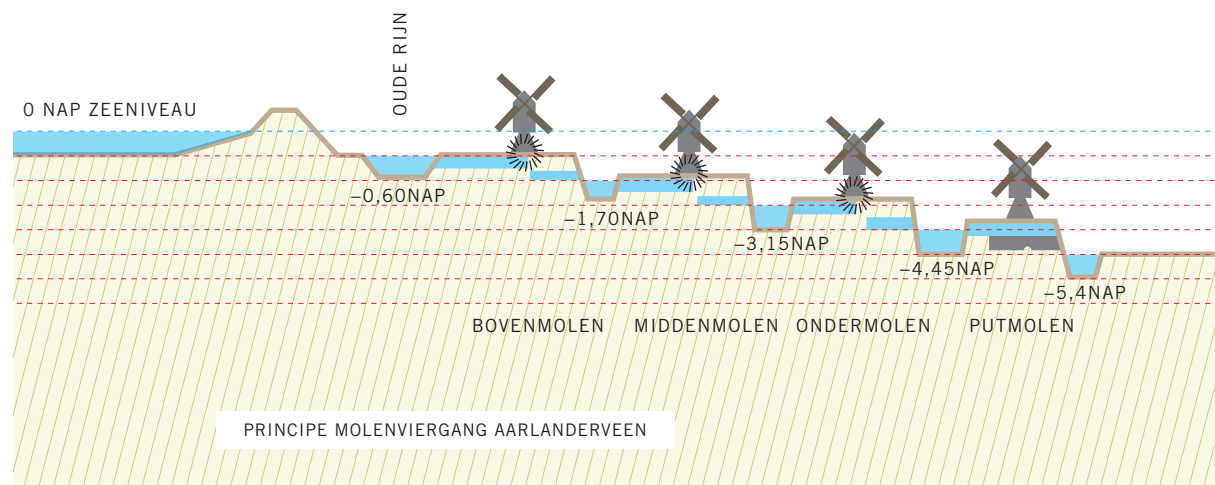
→ Vervolg de weg over de Kerkvaartsweg, rijd voorbij de putmolen van de Molenviergang Aarlanderveen tot aan de kruising met de Achtermiddenweg. Wil je bij de molenviergang kijken. Fiets naar links op de Achtermiddenweg.

→



het waterpeil te laag was om nog water uit te malen, een *tussenboezem*, een sloot, aangelegd en aangevuld met enkele molens dieper de polder in. Dit proces herhaalde zich net zo lang tot men het water uit het gebied had gemalen en de drooglegging van de polder een feit was. Deze vorm van bemaling wordt aangeduid als *getrapte bemaling*, aangezien iedere molen het water "een trapje hoger" maalt. Een andere methode om de opvoerhoogte te vergroten was het gebruik van een *vijzel*, een schroefvormig element, in plaats van een scheprad. Hiermee werd de opvoerhoogte met vier à vijf meter vergroot. Ook met vijzels was een getrapte bemaling goed mogelijk, soms gecombineerd met schepradmolens. Communicatie tussen de molenaars van de molengang was essentieel bij een getrapte bemaling. Als de onderste, diepste gelegen molen begon met malen, volgde de rest en als er een sein werd gegeven dat het peil was bereikt, stopte men ook snel weer.

Op stoom Vijzels en schepraderen worden nog steeds gebruikt voor bemaling van polders, maar het gebruik van windkracht om droge voeten te houden, is zo goed als verdwenen. De uitvinding van de stoommachine is hier de oorzaak van. Aan het einde van de achttiende eeuw was men in de Krimpenerwaard, bij de uiteindelijk nooit uitgevoerde vervening, nog van plan een groot aantal molens te plaatsen om het gebied droog te malen. Bij de feitelijke uitvoering, in de periode 1800–1810, werd er echter voor gekozen om niet in molens te investeren, maar in een stoommachine om de hele polder te bemalen. Met deze nieuwe innovatie en alle daaropvolgende innovaties met fossiele brandstoffen en elektriciteit kwam het tijdperk dat het de windmolens voor de wind ging geleidelijk aan tot een definitief einde. Alhoewel sommige molens in tijd van grote wateroverschotten nog steeds hun wieken bijzetten om de moderne techniek te ondersteunen.



Boezem Een onmisbaar onderdeel van getrapte bemaling zijn de zogenaamde 'boezemmolens'. Deze molens hebben als taak het uitslaan van water van de lagere boezem naar een hogere boezem. De hogere boezem heeft vaak eenzelfde niveau als de omliggende rivieren, zodat het water vanuit de hoge boezem eenvoudig kon uitwateren. Een boezemmolen hoeft overigens geen onderdeel te zijn van een molengang. Dat bewijzen de zestien molens van Kinderdijk, die allemaal los van elkaar het water uit een lage boezem naar een hoge boezem kunnen malen.

'DE MOLEN NAAR DE WIND KEREN' JE AANPASSEN AAN DE OMSTANDIGHEDEN



Viergang Aarlanderveen De molenviergang van Aarlanderveen is uniek. Hij vormt namelijk de enige nog werkende viergang in de wereld! Nog steeds zijn deze molens verantwoordelijk voor de hoofdbemaling van de polder, ondanks alle modernisering en de komst van elektriciteit. De molengang werd in 1785 gebouwd met drie molens, die met een scheprad de polder konden bemalen. Aan de molendriegang werd in 1801

een vierde molen toegevoegd om het diepste deel van de polder, een veenput, droog te malen. Om het water effectief op te voeren naar de bestaande driegang, werd de vierde molen voorzien van een vijzel. De molenaars verdienen hier (onder meer) hun inkomsten mee. Dat betekent wel aanpoten: bij een voorspelling van slecht weer moet je malen om de polders droog te houden.

'DE MOLEN IS DOOR DE VANG' ALLES GAAT MIS

De molenaar vertelt Als molenaar kan ik wel wat vertellen over hoge boezem. Als het veel geregend heeft draaien alle molens mee. Alle molens draaien dan op volle toeren om het overtollige water uit de polders weg te malen. Het kan het nog wel eens gebeuren dat de boezemwateren overbelast worden. De molens die belast zijn met het uitmalen van de boezems op afwateringen kunnen de toevoer vanuit de poldermolens dan soms niet meer aan. Dan wordt er *peil* afgegeven. En dat moet vanaf de boezemmolen naar de andere molens gecommuniceerd worden. Een mobiele telefoon hadden we vroeger nog niet,

maar een oplossing wel. Om aan te geven dat er gestopt moet worden, wordt er in de wiek van een boezemmolen een vlag of, in de nacht, een lantaarn gehangen. Beiden zijn vanaf grote afstand duidelijk te zien. Dit signaal wordt overgenomen door een aantal seinmolens. Zij zorgen ervoor dat het signaal verder door de polder verspreid wordt. Zo krijgen uiteindelijk alle poldermolens door dat het malen gestopt moet worden. Zo hebben wij molenaars een systeem bedacht waar we dag en nacht op kunnen vertrouwen.



KLEUR BEKENNEN

Zwart, groen, geel, rood en blauw. In de polders van het Hoogheemraadschap Rijnland werd kleur bekend door de polderbesturen. De kleur was veelzeggend en niet zomaar gekozen. Het was geen uiting van smaak, maar een uiting van rijkdom of geloof.

Typen Binnen de polders rondom Alphen aan den Rijn, maar eigenlijk in het hele Hollands-Utrechts veenweidegebied, zijn vele windwatermolens te vinden. De bekendste zijn misschien wel de achtkantige poldermolens. Deze *achtkantjes*, zoals ze vaak worden genoemd, zijn meestal gedekt met riet. Daarnaast zijn er ook de wipmolens met hun houten bovenhuizen. De wipmolen is één van de oudste molentypes in Nederland. De naam verwijst naar het bovenste deel van deze molens, die tijdens het draaien een beetje heen en weer *wipt*. Deze molens komen in het veenweidegebied veel voor. De relatief lichte bouw maakt dit type zeer geschikt voor bemaling van de natte veengebieden. Met deze molens is binnen het hoogheemraadschap Rijnland iets bijzonders aan de hand. De kleurvariëteit van deze molens is groot en dat is niet zonder reden.

Kleur Het is gebruikelijk dat molens in een bepaald gebied dezelfde kleur hebben. In Utrecht staan vooral groene molens. Soms staat er een zwarte molen tussen. Hetzelfde beeld is te zien in de Alblasserwaard en de Vijfherenlanden. In Rijnland is dat anders. In dit gebied is een grote diversiteit aan kleuren te zien. Er staan naast de zwarte en groene wipmolens, ook rode, gele en blauwe varianten, die de polders kleur geven.



Statement De zwarte wipmolens zijn niet geverfd, maar geteerd. Verf was in de voorgaande eeuwen erg kostbaar. Een zwart geteerde molen duidde dus op een arme polder, omdat er geen geld was voor verf. Rijkere polderbesturen konden wel verf betalen en gebruikten dit gelijk om te communiceren over rijkdom en hun geloofsovertuiging. De protestantse polders kozen voor sobere en bescheiden donkergroene molens. Een kleur die vaak voorkomt, omdat de Nederlanden een overwegend protestantse natie was. De katholieken kozen liever voor een kleur die beter aansloot bij de uitbundigheid van hun geloof. Ze kozen daarvoor de kleur rood. Een kleur die binnen het rooms katholieke geloof symbool staat voor het vuur van de Heilige Geest.



Van de blauwe en gele wipmolens is niet precies bekend waarom ze deze specifieke kleur dragen. Er zijn meerdere uitleggen mogelijk. Aan de ene kant kan de gele kleur verwijzen naar een stroming binnen het protestantisme, zoals hervormd of het Baptisme. Aan de andere kant waren de kleuren blauw en geel duur vanwege de grondstoffen die nodig waren om de verf deze kleur te geven. Door de molen te schilderen in een van deze kleuren maakten de polderbesturen een statement naar de buitenwereld. Ze konden duidelijk laten zien dat ze rijk waren.

Molenaar op de molentocht bij een molen in de buurt van Nieuwveen aan het begin van de negentiende eeuw. →

6 STATION GOUWSLUIS



Plaats station Steekterweg 65, Alphen aan den Rijn. Ten noord-oosten van het stationsgebouw ligt een voormalige dubbele dienstwoning voor spoorwegpersoneel.

Bijzonderheden Spoorwegstation type III, een standaardtype dat destijds door de Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij (HESM) voor de Haarlemmermeerspoorlijnen was ontworpen. Het bestond uit een dienstwoning en slechts een enkel lokaal en was het kleinste type dat was ontworpen. Het station is vergelijkbaar aan station Zevenhoven (gesloopt). Het gebouw ligt op een verhoging doordat de spoorbrug over de Oude Rijn hier aanlandde.



AFGEKLEIDE OEVERS EN DAKPANNEN

Plaats: Alphen aan den Rijn

Adres: Percelen achter de Steekterweg

Kenmerken: Onzichtbaar door de egale afgravingen en een steilrand ter plaatse van de Steekterweg.



→ Fiets over de Achtermiddenweg terug naar het kruispunt met de Kerkvaartweg. Fiets rechtdoor. Sla na 50 meter linksaf de treinweg op. Vervolg deze weg tot aan de T-splitsing met de Kortsteekterweg. Sla rechtsaf naar de Kortsteekterweg. Rijd 1,1 kilometer op de Kortsteekterweg. Sla na dan linksaf en na 350 meter rechtsaf. Sla vervolgens na 190 meter linksaf en neem de brug over de Oude Rijn. Aan de linkerzijde ligt het station Gouwsluis op een hoogte en ligt tevens de Steekterweg. ↓

Dat juist in Alphen aan den Rijn dakpannen werden gemaakt is niet gek. De Rijnklei was de perfecte klei voor de fabricage van dakpannen. De klei was stevig, vet en elastisch. Hierdoor konden de strenge vorst en de felle zomerzon de dakpannen niet beschadigen. Het enthousiasme voor de Alphenese dakpannen en dan met name die van N.V. Dakpannen- en kleiwarenfabriek v.h. D. van Oordt & Co., werd in 1936 flink geroemd in de krant De Standaard. Het enthousiasme ging verder dan de klei, ook het bedrijf zelf werd geroemd, vanwege de oude papieren. De herkomst ging terug tot eind zeventiende eeuw.¹ Van Oordt was eind zeventiende eeuw niet de enige fabriek. Er stonden er veel meer. Alleen al in Alphen waren dat tien pannembakkerijen. Dit aantal werd aangevuld met fabrieken in onder andere Oudshoorn, Aarlanderveen-Rijnbuurt, Gnephoek en Koudekerk aan de Rijn. De pannembakkerijen waren van essentieel belang voor de economie in de dorpen langs de Oude Rijn.²

Ligging De vestiging aan het water had natuurlijk alles te maken met de beschikbare grondstoffen. De klei, die gebruikt werd voor de dakpannen, zette zich af als de rivier overstroomde. Ook op plekken waar de rivier van zichzelf al trager stroomde, werd klei afgezet. Daar ontstonden kleiruggen. Een proces dat zich eeuwenlang heeft kunnen afspelen, voordat de eerste pannembakkers zich aan de Oude Rijn vestigden. De ligging aan de rivier had nog een andere gunstige bijkomstigheid. Voor het bakken van de dakpannen was turf en later steenkool nodig. De ovens moesten soms dagenlang bakken om de pannen de juiste hardheid te geven. Dat werd aangevoerd met schepen. Wanneer de pannen klaar waren, werden deze vervoerd naar de afzetgebieden. De meest ideale manier van vervoer was het vervoer over water, aangezien de wegekwiliteit nog tot ver in de negentiende eeuw zeer slecht was. Het gehele industriële proces was dus gericht op het water. Pas met de opkomst van de auto in de eerste kwart van de twintigste eeuw, werden er ook pannen over land vervoerd.

Opkomst Alphen en omgeving was niet de enige plek waar pannembakkerijen, en baksteenfabrieken, langs de Oude Rijn waren gevestigd. Meer stroomopwaarts bij Woerden waren ook vele fabrieken te vinden. Van sommige is bekend dat deze al in de dertiende eeuw langs de oevers waren gevestigd. Het is dus ook aannemelijk dat er rondom Alphen aan den Rijn al in die tijd steen- en/of pannembakkerijen aanwezig waren. De opkomst van de pannembakkerijen hangt samen met de ontwikkeling van de woningbouw in steden. Van oorsprong werden voor de bouw van huizen natuurlijke materialen gebruikt, die uit de directe omgeving kwamen of eenvoudig aangevoerd konden worden. Denk hierbij aan hout, riet en leem. De reden hiervoor was dat het volop verkrijgbaar was en goedkoop. De groei van de steden, de toename van een stedelijke elite en de regelmatig terugkerende stadsbranden

zorgden ervoor dat er behoefte kwam aan andere bouwmaterialen. Met name om stadsbranden te voorkomen, gingen de steden vanaf de veertiende en vijftiende eeuw over tot het opstellen van bouwregels in *keuren*, plaatselijke verordeningen. Hierin werd opgenomen wanneer gebruik gemaakt moest worden van niet brandbare materialen als baksteen en dakpannen. Deze ontwikkeling betekende een belangrijke impuls voor de steenindustrie.

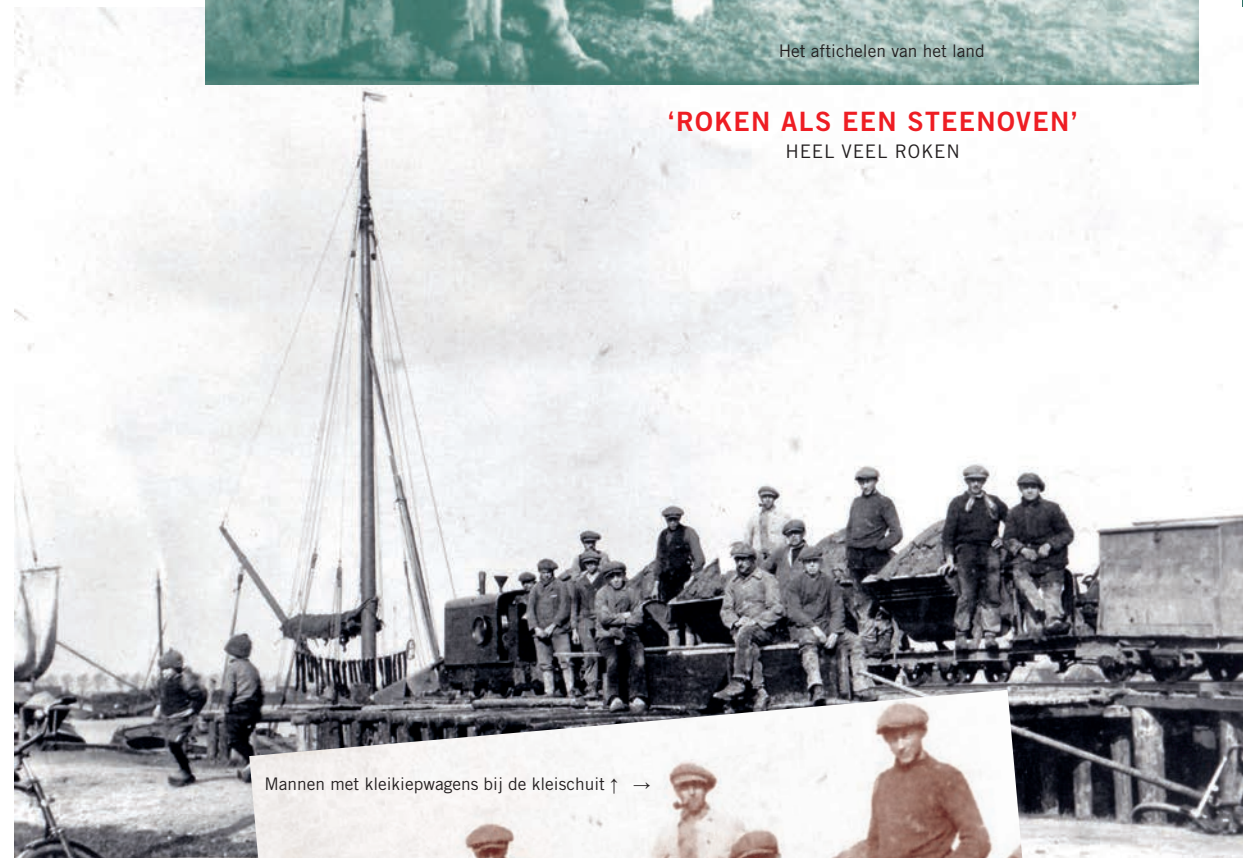
Aftichelen In eerste instantie werd de klei direct naast de rivier afgegraven. Door overstromingen had de klei zich door de eeuwen heen ook over het landschap verspreid. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Hollandse IJssel lag de rivierklei rondom de Oude Rijn vooral buitendijks en kon makkelijker worden *afgeticheld*. De klei werd met de hand afgegraven en op kruiwagens geladen. Vanaf het afgetichelde veld werden de kruiwagens naar schepen gereden, die langs de rivier lagen te wachten. In de twintigste eeuw gebeurde dit met kiepwagens, maar het aftichelen bleef zwaar werk, dat vaak in de kou en de nattigheid werd uitgevoerd.³ Het is moeilijk te achterhalen waar en wanneer dat precies is gebeurd. Uit de negentiende eeuw zijn er enkele vergunningsaanvragen voor het aftichelen bewaard gebleven, onder andere aan de zuidzijde van de Steekterweg. Hier zijn ook de steilranden tussen het afgetichelde en niet-afgetichelde gebied nog zichtbaar in het abrupte hoogteverschil tussen de Steekterweg en de percelen ten zuiden ervan. In Zwammerdam zijn daarnaast enkele sloten verbreed voor de kleiwinning. Over het algemeen werd een perceel heel gelijkmatig afgegraven, waardoor het in het landschap moeilijk herkenbaar is waar de afgravingen hebben plaatsgevonden.⁴

Gevolgen Het aftichelen van het land had eenzelfde effect als de turfwinning. Doordat de bovenste laag van het landschap werd afgehaald, kwam het landschap lager te liggen. Net als bij



Het aftichelen van het land

'ROKEN ALS EEN STEENOVEN'
HEEL VEEL ROKEN



Mannen met kleikiepwagens bij de kleischuit ↑ →



de turfwinning leverde dit problemen op met de waterhuishouding. Het landschap vernatte, waardoor het daarna minder geschikt was voor veel vormen van agrarisch grondgebruik. De akkers werden vervangen door weilanden. Daarnaast waren er ook sociale gevolgen. De bloei van de dakpan- en baksteenindustrie tussen de vijftiende en de zeventiende betekende al snel dat er te weinig werknemers beschikbaar waren om het zware werk te kunnen doen. Daarom werden ook vrouwen en kinderen ingezet op de fabrieken. Nu was dit niet nieuw, want ook in andere industrieën en nijverheden werkten hele gezinnen mee om de kost te verdienen.⁵ Dat duurde overigens nog tot ver in de negentiende en zelf het begin van de twintigste eeuw. Op verschillende steenplaatsen in de omgeving, zoals in Moordrecht, werd halverwege de negentiende eeuw geconstateerd dat kleine kinderen vanaf vier jaar zestien uur of langer in de steenovens werkten. Dat speelde in de baksteenindustrie, maar ook in de pannenindustrie. Het zou tot 1874 duren voor dit verboden werd voor kinderen onder de twaalf jaar. De werktijd werd daarbij ook verkort tot maximaal tien uur per etmaal. In 1903 werd in het *Steenbesluit* de arbeid voor kinderen onder de zestien verboden. Voor vrouwen werd er in dit besluit geregeld dat het voor hen verboden werd extreem zware arbeid uit te voeren.⁶

Proces Na het winnen van de klei werd deze op de fabriekswerf opgeslagen. Daar lag het vaak de hele winter. Er waren verschillende soorten en kwaliteiten klei. Deze werden van elkaar gescheiden bewaard, omdat het in het proces belangrijk was te weten om welke kwaliteiten het ging. De klei werd bij aanvang van het productieproces in karren naar de fabriek

gereden. Dat zullen er velen zijn geweest, omdat de kleistapel flink was. Voor het verkrijgen van het beste product moesten de verschillende soorten klei worden gemengd en tweemaal gewalst. Het kneden van de klei gebeurde in een schoepenmolen.⁷ In de vroege fabrieken werd de molen door paarden of mensenhanden aangedreven, maar naarmate de industrialisatie vorderde, werd stoom de belangrijkste aandrijving. Een fabriek stelde voor 1850 nog niet veel voor. Het betreft een terrein met enkele overkappingen, schuren en eenvoudige handaangestuurde machines. Aan het begin van de dakpanindustrie gebeurde het kneden van de klei zelfs met mensenvoeten. Zware en vieze arbeid.

Na deze eerste bewerking werd er nogmaals gemengd. Daarna kwam de klei uit de molen in smalle, lange kleikoecken. Deze vormden de basis voor de dakpan. De kleikoecken werden vervolgens met de hand of in een machinale pers tot dakpannen gevormd. De pannen kregen dan hun definitieve vorm en er werd een merkje in geperst. Voordat de pannen gebakken konden worden, volgden drie droogperiodes. Daarna werden de pannen in de oven geplaatst en op 1000°C gestookt.⁸

Verdwijnen In de loop van de twintigste eeuw zijn de dakpan- en steenfabrieken allemaal uit het landschap verdwenen. In de meeste gevallen ook echt helemaal. Er resten slechts nog heren en der gebouwen die ooit onderdeel waren van een groot complex en een bloeiende industrie. De oorzaak van het verdwijnen ligt gedeeltelijk in overproductie, maar ook in de steeds verdergaande mechanisering van het proces en de buitenlandse concurrentie.



Dakpankleuren De rode en zwartblauwe pannen ontstaan door de manier waarop ze gebakken worden. Als er lucht in de oven wordt gelaten, worden de pannen rood. Dat heet *oxidieren*, vanwege de toevoeging van zuurstof aan het bakproces. Als er geen lucht bij komt, worden ze zwartblauw. Dat wordt *reduceren* genoemd. In de praktijk wordt de term *gesmoord* gebruikt. Het is ook mogelijk dakpannen te glazuren, zodat ze mooi gaan glimmen. Dat werd vroeger met looderts gedaan. Na het aanbrengen moest de pan dan opnieuw worden gebakken om het looderts uit te harden.⁹

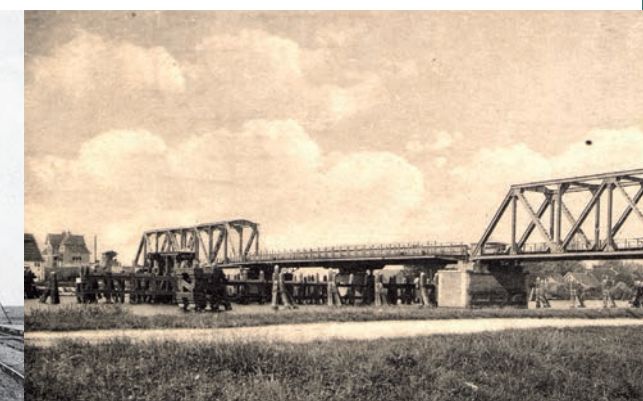
Onder dak zijn is goed.
Een goed onderdak hebben,
is beter!

Motto bij artikel Van Oordt in:
*Nederland's grootste bedrijven van
uit de lucht*, p. 98.



'AFTICHELEN' HET AFGRAVEN VAN KLEILAGEN

Spaanse munt In 1497 werd in Castilië (Spanje) onder koning Ferdinand II van Aragón een nieuwe muntwet doorgevoerd. Vanaf dat moment was daar de algemene zilveren munt *de real*.¹ De symbolen op de munt staan symbool voor de koning en zijn vrouw.² De randen van deze munt zijn *gesnoeid*, ofwel bijgeschaafd. Op deze manier werd gesmokkeld met de waarde van de munt.³ Later kregen munten figuren of tekst op de rand, waardoor snoeien teveel op zou vallen en daardoor niet meer mogelijk was.⁴ Het vinden van deze Spaanse munt in Nederland is niet zo heel gek. Een halve eeuw na het invoeren van de genoemde muntwet viel Nederland onder Spaans bewind. Het zou dus zomaar kunnen dat een Spaanse soldaat dit muntje verloren is...



7 STATION ALPHEN AAN DEN RIJN

Plaats station Ter hoogte van het huidige station, maar werd in 2007 afgebroken in verband met de vernieuwing van het station.

Bijzonderheden Het station werd in 1878 gebouwd als onderdeel van de spoorlijn Leiden - Woerden. Helaas was het slecht onderhouden en moest het een jaar later alweer afgebroken worden. In datzelfde jaar werd een nieuw station gebouwd van hetzelfde type, maar met betere fundering. Het type is afwijkend van de gebruikte types bij de Haarlemmermeerspoorlijnen.



FLORA EN FAUNA

HERBARIUM — ROUTE #1



← ↓ **Veenpluis**
 Latijnse naam: Eriophorum angustifolium.
 Hoofdgroep: Grasachtige/ Cypergrassen-familie, houdt van natte en zure grond.
 Herkennen: Lange stengels met witte pluizen (3-5 cm lang) bovenop de stengel, zoals een plukje schapehaar.
 Hoogte: Tot 65 centimeter.
 Bloeiperiode: april-mei en september-oktober.
 Bijzonderheid: De plant kan zich goed aanpassen aan wisselende waterstanden. Slechts door gehele ontwatering van gebieden verdwijnt de soort.



Ex Herb. inst. B

РПМ, д.720а, т.20000, 1-8

ГЕРБЕАРИЯ БОТАНИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА АН СССР
Eriophorum angustifolium Кошк.

Земляной Таймир. Правый берег р. Пасны (в среднем течении)
 остр. пос. Тароя.

28 VII 1966 г.

М. С. Боч, Н. В. Матвеева, Т. Г. Полозова,
 Б. А. Тихомиров, Е. А. Чахирева, А. В. Щеняк.



↑ Otter

Latijnse naam: Lutra Lutra.
Soort: Marterachtigen.
Herkennen: Gestroomlijnd zoogdier met donkerbruine fluweelachtige vacht. Lichtbruine buik. De oren, ogen en neus liggen in een lijn boven op de kop, zodat hij deze bij het zwemmen boven water kan houden. Zwemvliezen tussen de tenen.
Grootte: Lijf: 50 – 95 centimeter. Staart: 26 – 55 centimeter.
Voorkomen: Leeft in heel Europa in oeverzones met beschutting en stromend schoon water.
Voedsel: Amfibieën, vissen, watervogels, muizen, kreeft en krabben, wormen en grote insecten. Gebruikt in troebel water zijn snorharen om voedsel te vinden.
Activiteit: Nachtactief.
Bijzonderheid: De otter was in Nederland uitgestorven. In 2002 is de otter opnieuw uitgezet. Sindsdien verschijnt de otter in steeds meer wateren. Er is een grote populatie in de Nieuwkoopse Plassen, waarvoor inmiddels tunnels en oversteekmogelijkheden worden gemaakt bij wegen om te voorkomen dat ze doodgereden worden.



↑ Woudaap

Latijnse naam: Lxobrychus Minutus.
Soort: Moerasvogel, reigerachtig.
Herkennen: Man - bont gekleurd met zwarte kruin, rug en vleugels, oranje borst met lichtgele strepen en blonde veren op hals en vleugels. Vrouw - gelijk patroon op de veren, maar kleurstelling meer bruin en egalier.
Grootte: Lijf: 50 - 95 centimeter. Staart: 26 - 55 centimeter.
Voorkomen: Dicht begroeide oevers met riet, lissen- en lisdoddevegetatie tussen water en moeras.
Voedsel: Waterinsecten, amfibieën, spinnen en kleine vissen.
Geluid: Wróh, als een blaffende hond.
Bijzonderheid: Zeer zeldzaam en schuchter. Staat op de rode lijst.

HERBARIUM

IJS, FRIET EN EEN ROMEINS FORT

Plaats: Alphen aan den Rijn

Adres: Castellumstraat en Sint Jorisstraat, Julianastraat, Rijnplein

Uiterlijke kenmerken: Archeologische resten van een Romeins fort en het bijbehorende kampdorp onder de huidige winkels, huizen en het gemeentehuis. Bovengronds: de Rijn en het zeventiende-eeuwse Omloopkanaal.



In de winter van 40 op 41 na Christus streken enkele honderden soldaten neer op de plek waar later Alphen aan den Rijn zou ontstaan. Ze vestigden zich op de plaats waar nu het Rijnplein, de Castellumstraat, de Sint Jorisstraat en de Julianastraat zijn te vinden. Grote hoeveelheden bomen werden gekapt om dicht bij de rivier een houten fort te bouwen, precies tegenover de kleine zijrivier de (huidige) Aar. Dat gebeurde enige jaren later ook in Zwammerdam, een paar kilometer verder stroomopwaarts tegenover de zijrivier de Meije. Zo werd de hele zuidelijke Rijnsoever in de loop van de eerste eeuw na Christus volgebouwd met forten en wachttorens. Vanaf de Noordzee tot ver in Duitsland. Op de plaats waar nu winkels met kleding, speelgoed, brillen of elektronica staan en waar een ijsje of een frietje wordt gegeten, werd het fort (*castellum*) voor hulptroepen gebouwd. Het kreeg de naam *Albaniana*, dat de verwijzing naar wit, helder of gunstig bevat. Hoewel het castellum zeventien eeuwen geleden werd verlaten, herinneren twee tastbare elementen aan de Hoge Zijde in het centrum van Alphen aan den Rijn ons nog dagelijks aan de Romeinse tijd. In de omgeving van het Rijnplein is dat ten eerste de Rijn zelf en ten tweede het Omloopkanaal.

Omgevingsfactoren De Rijn heeft een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van het noordwestelijke grensgebied van het Romeinse rijk, de *Limes*. Deze rivier was van groot belang voor het transport, zowel van soldaten als van goederen en bouw materiaal, en voor de verdediging. Voor de bouw van *Albaniana* is de Rijn samen met de zijrivier de Aar een essentiële vestigingsfactor geweest. De locatie was in logistiek en strategisch opzicht ideaal. Ook al bevond zich op driehonderd meter van de rivier af een hoger gelegen, drogere zandstrook met betere bouwgrond, toch is *Albaniana* gebouwd op de natte klei, direct bij het water. Juist omdat zich hier een knooppunt van rivieren, en daarmee infrastructuur over water, aanwezig was. Bijzonder aan de Rijn bij Alphen is dat de rivier hier nog op dezelfde plaats loopt als in de Romeinse tijd. In Zwammerdam en, stroomafwaarts, in Leiden is de rivier in de loop van de eeuwen een flink stuk verplaatst.

De omgeving speelde dus een belangrijke rol in de stichting van het castellum. Dat is ook terug te zien in de tweede tastbare herinnering van het fort: het Omloopkanaal. Aan de opvallende vorm van dit zeventiende-eeuwse kanaal is de loop van de Romeinse grachten nog te zien. De grachten die een parallellogramvormig castellum omgaven, hebben precies binnen het Omloopkanaal gelegen. Waarschijnlijk waren in de zeventiende eeuw de restanten van de grachten nog te zien in het landschap. Het kan immers geen toeval zijn dat de Omloopgracht de vorm van het castellum volgt. Zeker niet aangezien deze zo afweek van andere castella. Normaal gesproken heeft een castellum namelijk een rechthoekige plattegrond. De reden dat *Albaniana* met zijn parallellogram afweek van die vorm, moet in het landschap worden gezocht. Aan de noordkant van het castellum, waar het Omloopkanaal de

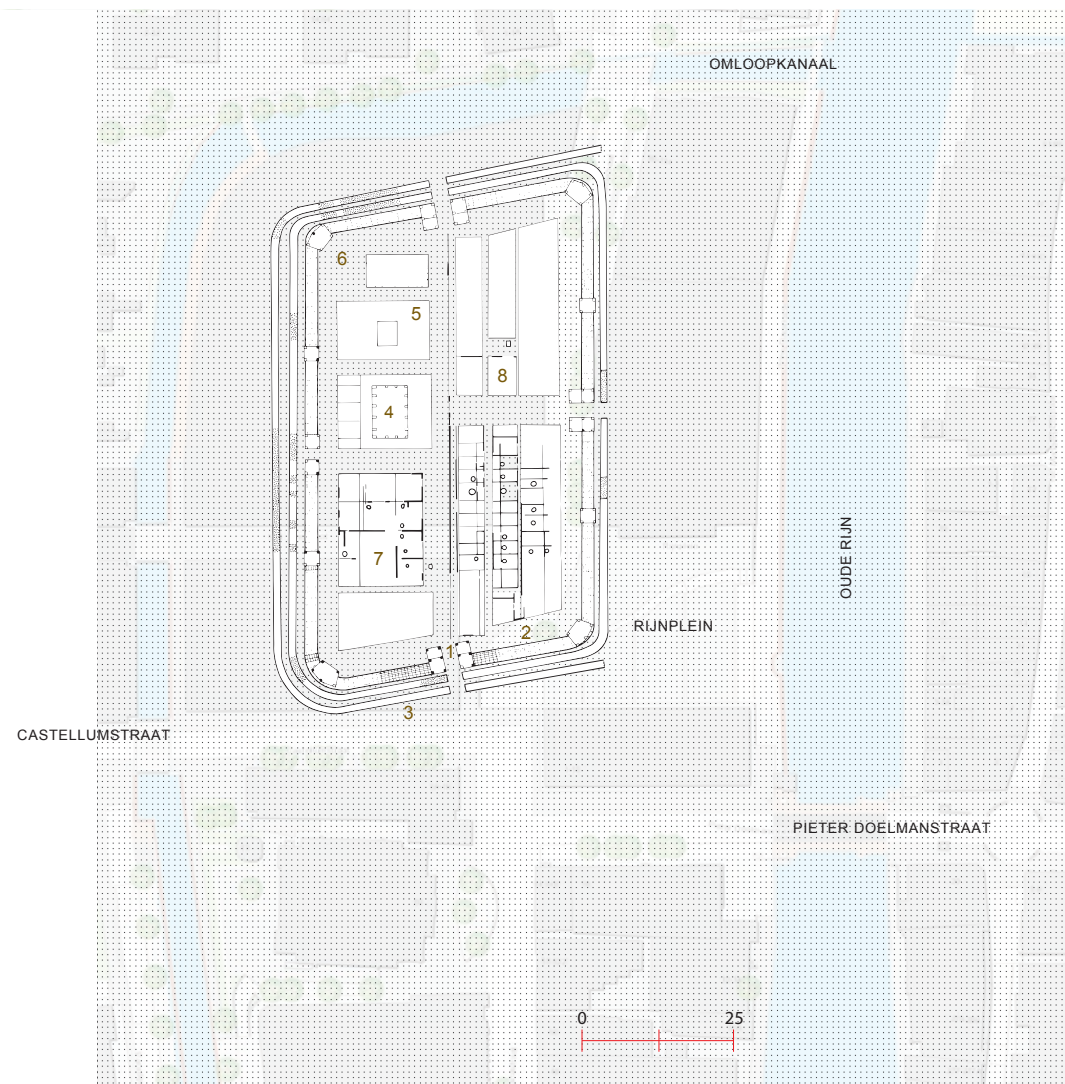
Julianastraat kruist, zijn bij opgravingen resten gevonden van een schuin lopend, natuurlijk afwateringsgeultje. Bij aankomst moet het Romeinse leger daar in ieder geval een laagte in het terrein hebben gezien en hier rekening mee hebben gehouden bij het bouwen van het eerste castellum.

Castellum De soldaten bouwden een houten fort tussen het Rijnplein en het huidige Omloopkanaal, dat er bij aanvang van de bouw nog niet was. Het was zo groot als een voetbalveld (vijfenzeventig bij honderdtwintig meter) en omgeven door twee tot drie grachten van zo'n anderhalve meter diep. Het fort werd eerst in hout gebouwd en kreeg een vijfenvolftien meter hoge omwalling met poorten en torens van zeven tot acht meter hoog. Onder het noordelijke stuk van de Julianastraat moeten nog resten van de houten omwalling liggen. Het Theater Castellum staat bovenop de oeverzone tussen het castellum en de Rijn. Bij opgravingen zijn hier honderden voorwerpen van metaal, aardewerk en glas tevoorschijn gekomen. Deze zijn daar in de Romeinse tijd gedumpt: het was de afvalzone van het castellum.

Inrichting Het castellum was bedoeld voor hulptroepen van het leger (*auxilia*) en alle daarbij horende activiteiten. In *Albaniana* paste een eenheid van zo'n vier- tot vijfhonderd man. Ze verbleven in barakken. Deze stonden in lange rijen parallel aan de Julianastraat, ter hoogte van het Rijnplein en verder noordelijk. In een ruimte van ongeveer drie-en-een-half bij zes meter (een *contubernium*) verbleven acht man. Bij de opgravingen kwamen de sporen duidelijk herkenbaar tevoorschijn. Zoals in andere forten, bestonden de *contubernia* uit twee delen, de *arma* en de *papilio*. Je kwam binnen in de *arma*, een

→ Neem vervolgens aan het einde van de brug de eerste afslag op de rotonde (rechts) en houd rechts aan op de splitsing. Maak de bocht mee naar links en ga bij de T-splitsing naar links. Vervolg de weg over de brug bij de Goudse Schouw. Neem na de brug de eerste afslag links en vervolgens weer links onder de tunnel door naar de Baljuwstraat. Vervolg de weg tot aan de Gouwsluisseweg (Gouwsluisseweg 8 is een voormalige buitenplaats: ROUTE #2 – De Oude Rijn – arbeid en plezier). Sla linksaf richting het noordwesten naar de Gouwsluisseweg. Vervolg de weg en ga verder op de Prins Hendrikstraat. Vervolg de Prins Hendrikstraat en ga verder over de Julianastraat (LET OP voetgangersgebied). Sla linksaf naar de Castellumstraat.

→ Vervolg route naar station Alphen aan den Rijn op pagina 45



ALBANIANA

LEGENDA

- 1 Porta principalis dextra. De inscriptie, pagina 39, was ooit boven de jongere vervanging van deze poort bevestigd.
- 2 Omwalling
- 3 Grachten
- 4 Principia, hoofdkwartier. Door latere verstoringen geen sporen van gevonden, maar moet hier hebben gestaan.
- 5 Praetorium, woonhuis van kampcommandant. Door latere verstoringen geen sporen van gevonden, maar moet hier hebben gestaan.
- 6 Horreum, opslaggebouw voor graan
- 7 Fabrica, werkplaats
- 8 Barakken. Van de noordelijke zijn maar enkele sporen en een waterput gevonden: door latere verstoringen is hier minder van overgebleven.

↑ De plattegrond van de eerste bouwphase van het castellum in Alphen aan den Rijn. Dikke lijnen geven aan wat is opgegraven, overige (delen van) gebouwen zijn aangevuld.

aparte kleine ruimte, waar de manschappen hun uitrusting, wapens en ook servies stalden. Achter de arma bevond zich de papilio, waar een haard was en waar werd geslapen en gegeten. Waarschijnlijk waren ook op zolder slaapplekken. Archeologen konden verder bij opgravingen in het castellumgebied een gebouw voor graanopslag (*horreum*) en, aan de huidige Sint Jorisstraat, een werkplaats (*fabrica*) identificeren.

Stenen Fort In 160 na Christus werd de houtbouw van het castellum gedeeltelijk vervangen door steen. Er hebben voor die tijd al meerdere verbouwingen in hout plaatsgevonden, maar deze nieuwe verbouwing moet voor de omgeving indrukwekkend zijn geweest. Er waren op dat moment geen stenen gebouwen bekend in onze gebieden. Tonnen tufsteen en andere gesteenten werden per schip vanuit het Eifelgebied over de Rijn aangevoerd. Niet het gehele castellum werd in steen herbouwd. Alleen de belangrijkste onderdelen van het fort, zoals de verdedigingswerken en binnen de muren het hoofdkwartier (*principia*), werden in steen uitgevoerd. De rest van de gebouwen bleef van hout. Na deze verbouwing zijn de volgende aanpassingen ook in steen uitgevoerd. Van één van deze verbouwingen aan de zuidelijke poort is een bewijs bewaard gebleven. In een zuidelijke gracht, op de plek waar nu de Castellumstraat, de Julianastraat en het Rijnplein samenkomen, zijn vijf stukken van een grote stenen bouwinscriptie gevonden. Deze meterslange stenen plaat moet boven de zuidelijke poort bevestigd zijn geweest. Uit de overgebleven stukken blijkt dat de verbouwing van de poort tussen het jaar 208 en 211 na Christus heeft plaatsgevonden, tijdens het keizerschap van Septimius Severus.

Dateren De Romeinen gebruikten voor de bouw van de forten hout uit de directe omgeving. Bij archeologisch onderzoek in 2001/2002 zijn voornamelijk eik, iep, els en es teruggevonden. Doordat het hout door rivierklei en de hoge grondwaterstand goed was geconserveerd, kon het in detail worden onderzocht. Hierdoor weten we de precieze datering van het fort (40-41 na Christus). De jaarringen in het gevonden hout van een van de poorten, een hoektoren, de wal en van de barakken leerden ons dat eerst de verdedigingswerken zijn gebouwd en pas daarna verder werd gegaan met de gebouwen binnen de omwalling. De datering bleek ook uit de vele munten met de afbeelding van keizer Caligula (37-41), die tijdens de opgravingen werden gevonden.

Vicus Het castellum bleef geen op zichzelf staande fortificatie. In de loop van de jaren ontstond rondom het fort een kampdorp (*vicus*). In een kampdorp woonden en werkten handelaren, ambachtslieden, vrouwen en kinderen van soldaten, en vast ook prostituées. Verder waren er winkeltjes, bars en eethuisjes te vinden. Soms was er ook een badhuis of een tempel. De vorm en de maat van een vicus zijn niet overal hetzelfde. In Alphen aan den Rijn lag de vicus in een zone van ongeveer tweehonderd meter om het fort. Op de plaats waar nu crèmekleurige huizen en appartementen aan de Samsomlaan en de Wilhelminalaan staan, was de meest noordelijke bewoning van de vicus. Archeologische vondsten van een weefgewicht en een waterspuwer tonen aan dat aan die zijde weefactiviteiten plaatsvonden en dat er een fontein was. Ook onder het gemeentehuis was een deel van de vicus gelegen. Grote hoeveelheden amforen laten zien dat ten zuiden van het castellum, in de Julianastraat, veel olijfolie en wijn werd opgeslagen, verkocht en geconsumeerd. Vroeger zaten er dus in het gebied rondom de Julianastraat, net als nu, veel winkeltjes en eettentjes.

Het einde van Albaniana Rond 280 na Christus worden het fort en de vicus verlaten. Hoe lang daarna nog iets overeind heeft gestaan van dit Romeinse verleden in Alphen aan den Rijn, is niet bekend. Waarschijnlijk is het fort al snel grondig gesloopt. Het schaarse en dus kostbare gesteente krijgt een tweede leven in nieuwe gebouwen in middeleeuws Alphen aan den Rijn en omstreken. De Rijn zou in de eeuwen erna ook belangrijk blijven voor volgende generaties bewoners.



Dupondius van keizer Caligula (37-41 na Chr.) uit de zone tussen het castellum en de Rijn in Alphen aan den Rijn ↓



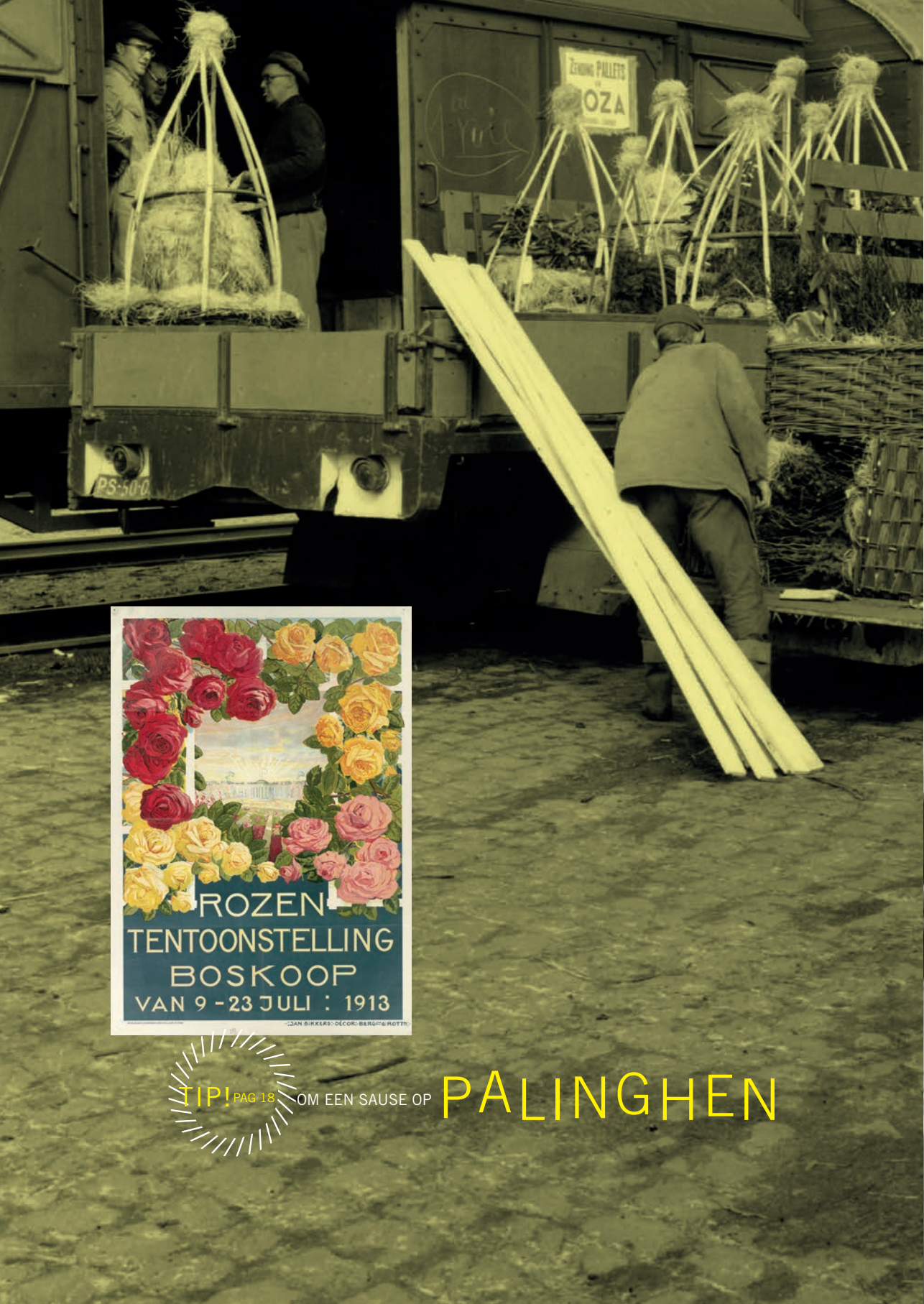
↑ Eén van de vijf stukken van de grote stenen (her)bouwinscriptie die boven de zuidelijke poort van het stenen fort in Alphen aan den Rijn bevestigd moet zijn geweest.

↑ De vijf stukken van de grote stenen (her)bouwinscriptie die boven de zuidelijke poort van het stenen fort in Alphen aan den Rijn bevestigd moet zijn geweest.

ALBANIANA

↓ Houten vloerresten van een deel van de manschapsbarakken uit de eerste bouw fase van het castellum in Alphen aan den Rijn. Voor de *arma*, de wapenkamer, en achter de *papilio*, het slaapvertrek.

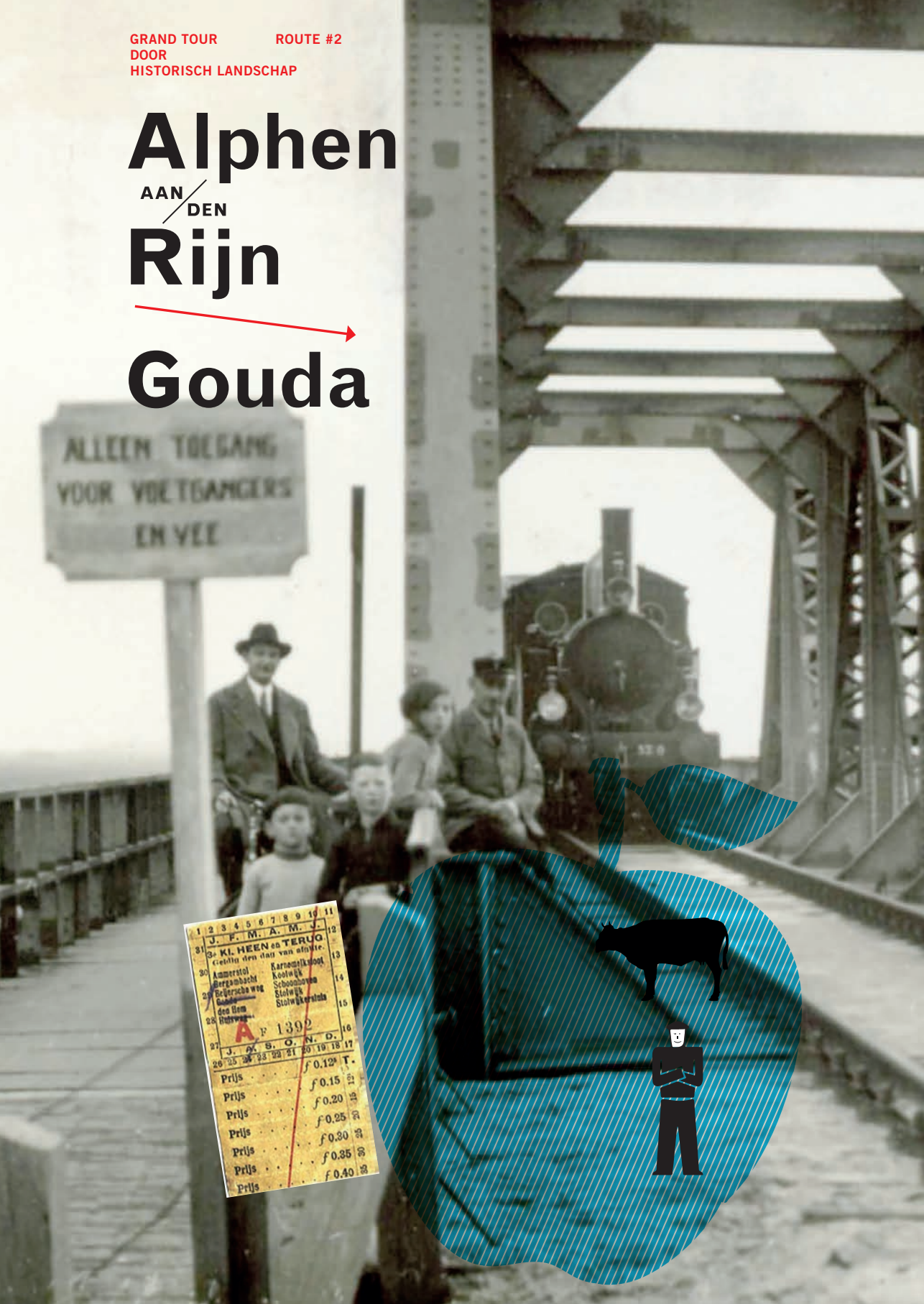




GRAND TOUR ROUTE #2
DOOR
HISTORISCH LANDSCHAP

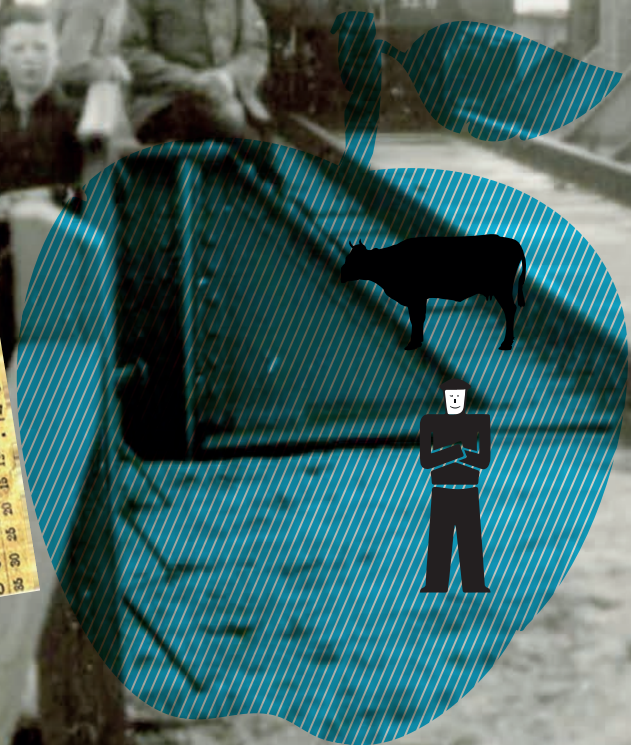
Alphen AAN/DEN Rijn → Gouda

ALLEEN TOEGANG
VOOR VOETGANGERS
EN VEE



OM EEN SAUSE OP **PALINGHEN**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
J. F. M. A. M. J.											
30	3e MI. HEEN en TERUG										
	Geleto den dan van afloste.										
80	Kamerstol	Karneviskoof									
20	Bergambacht	Koelwijk									
20	Beijersche weg	Schoonhoven									
28	den Hem	Stalwijk									
28	Hutweg	Stalwijkkerste									
A F 1392											
27	J. A. B. O. N. D.										
20	25	26	28	29	31	30	19	18	17		
Prijs	f 0.12 T.										
Prijs	f 0.15 T.										
Prijs	f 0.20 T.										
Prijs	f 0.25 T.										
Prijs	f 0.30 T.										
Prijs	f 0.35 T.										
Prijs	f 0.40 T.										



ALPHEN AAN DEN RIJN → GOUDA

ROUTE #2 SPECIFICATIES

Lengte traject: 17,5 km

Duur van een rit bij aanvang traject: ca. 45 minuten

Openingsdatum: 7 oktober 1934

Financiering begroot: 2,4 mln gulden (Provincie Zuid-Holland 675.000 gulden, Boskoop 185.000 gulden incl. 8.000 gulden van de pomologische vereniging, 15.000 gulden van de polder Laag Boskoop en 70.000 gulden van de Nederlandse Overzee Trustmaatschappij), Alphen a/d Rijn 25.000 gulden, Gouda 50.000 gulden, het Rijk 1 mln gulden en 400.000 gulden uit huuropbrengsten van de Staatsspoorwegen).

Exploitatiekosten begroot: 28.000 gulden per jaar

Treinen per dag:

ma/vr: 1934-16, 1937-20, 1945-5, 1950-17, 1984-34.

Ondergrond en basis voor de spoorlijn: Slap veen en dikke, zalvige zeeklei. Op -12 à -13 meter NAP vaste zandbodem en op sommige plekken op -8,5 à -14 meter NAP een duinlandschap met pieken en dalen.

Realisatie spoorlijn: Verzakkingen door wegglijdend zand op het ondergrondse duinlandschap. Grote veenoppervlakten door de zanddijk en de verzakkingen.

Tegenvallers aanleg: Drie maanden langer bouwen aan de dijk en 1% meer zand dan begroot. De ervaringen met de lijn Gouda → Schoonhoven hadden voor een realistisch beeld van de benodigde hoeveelheid zand gezorgd.

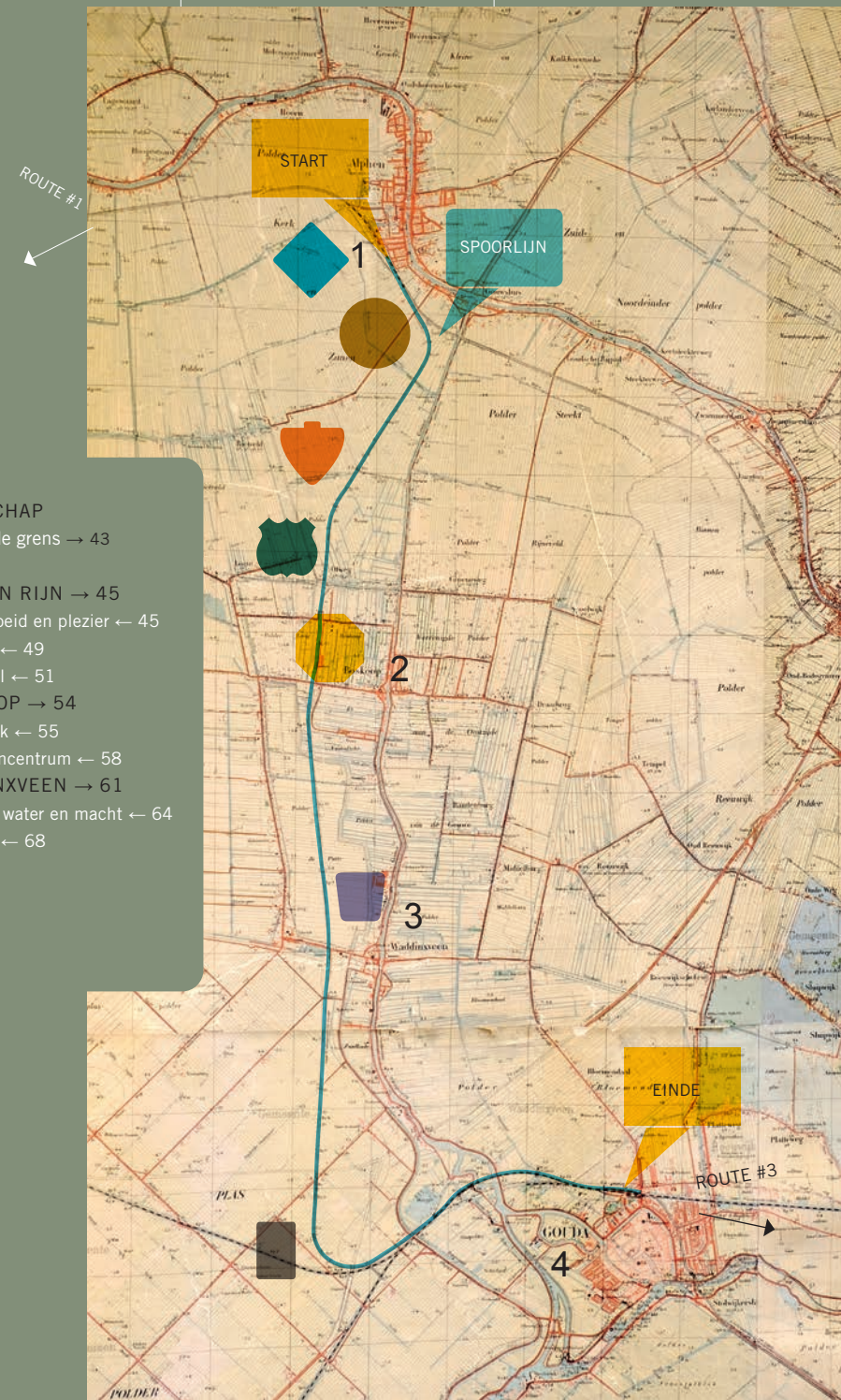
Dit is de dag voor Boskoop¹ Tegen de tijd dat de exploitatie rond was en met de aanleg van het spoor tussen Alphen aan den Rijn en Gouda gestart werd, liepen de gemeedten nog steeds hoog op. Jarenlang was er gelobbyd en geruzied. Hoe kon het ook anders? Om het gebied te ontsluiten, werd al langer dan een generatie, al sinds 1864, gediscussieerd. De ontwikkelingen van het vervoer hadden in die tijd niet stilgestaan. Aan het begin van de twintigste eeuw was de auto aan een sterke opkomst begonnen. Het was volgens het gemeentebestuur van Waddinxveen daarom beter te investeren in goede autowegen dan in een spoorweg. Dit werd overigens tegengesproken door de vertegenwoordiger van de minister van Waterstaat, die bij de opening aanwezig was. Want het spoor was niet alleen vele malen veiliger, ook heeft 'de mensch zijn onderdanen niet gekregen om ze op een ongemakkelijke wijze op te vouwen in één cabine van een auto'². Het zou ondanks alles een meningsverschil blijven. Zelfs tot ver na het aanvangen van de werkzaamheden, stribbelde Waddinxveen publiekelijk tegen in de media. Hoewel het gemeentebestuur geen verkeerde visie had op de ontwikkeling van het autoverkeer, zou dit treinspoor het enige zijn in het traject tussen Nieuwveen en Schoonhoven dat tot op de dag van vandaag heeft standgehouden.

Aanvang Een nieuwe spoorverbinding tussen Alphen aan den Rijn en Gouda was in de negentiende eeuw van belang voor de Boskoopse kwekers en de Waddinxveense industriëlen. Met name de Boskoopse kwekers zagen de komst van een spoor als een mogelijkheid hun achtergestelde positie te verbeteren. In 1878 lieten de kwekers voor het eerst van zich horen nadat de raad van Boskoop had besloten geen aandelen, en dus geen station, te kopen in de spoorlijn Leiden - Woerden. Dit was voor de kwekers een onbegrijpelijk besluit. Ze wezen de gemeenteraad op de welvaartstoename door de komst van een spoor in vergelijkbare kwekersdorpen. Ondanks deze overtuigende argumenten liet de raad zich niet ompraten. De kosten waren te hoog.

Vooruit De eerste kans om daadwerkelijk een verschil te kunnen maken in de discussie over een spoorverbinding, bood zich in 1905 aan toen het wetsontwerp voor de Haarlemmermeerspoorlijnen in de Tweede Kamer ter stemming werd gebracht. De Boskoopse kwekers drongen er bij minister van Waterstaat, Kraus, op aan de lijn tussen Uithoorn via Nieuwveen en Alphen aan den Rijn verplicht te laten doortrekken naar Gouda. De minister hapte niet direct toe. Hij wilde geen nieuwe onderhandelingen over het wetsvoorstel en deinsde terug voor de verwachte hoge aanlegkosten op de slappe veenbodem. De ervaring met de op dat moment in ontwikkeling zijnde spoorlijn



Lengte: ± 22 km. Fietstijd: ± 1.15 min.



MAAKBAAR LANDSCHAP

← Een landschap op de grens → 43

- 1 ALPHEN AAN DEN RIJN → 45
 - ◆ De Oude Rijn, arbeid en plezier ← 45
 - Sporen van WOII ← 49
 - ◆ Geen boom teveel ← 51
- 2 STATION BOSKOOP → 64
 - ◆ Op zoek naar werk ← 55
 - Een Hollands tuincentrum ← 58
- 3 STATION WADDINXVEEN → 61
 - ◆ De scheiding van water en macht ← 64
 - ◆ De vergeten plek ← 68
- 4 GOUDA → 71

BRONNEN → 74

ROUTE #2 TOPICS

ROUTE #1

ROUTE #2

ROUTE #3

TRAJECT

ROUTE #2 SPECIFICATIES

Schoonhoven-Gouda boezemde financiële angst in. Hij zegde wel toe om de aansluiting van Boskoop op het spoorwegennet te bespoedigen. In 1905 zette hij de Staatsspoorwegen aan het werk om een plan te ontwikkelen. Het duurde tot mei 1916 voor een besluit werd genomen en de spoorlijn kon worden gestart.

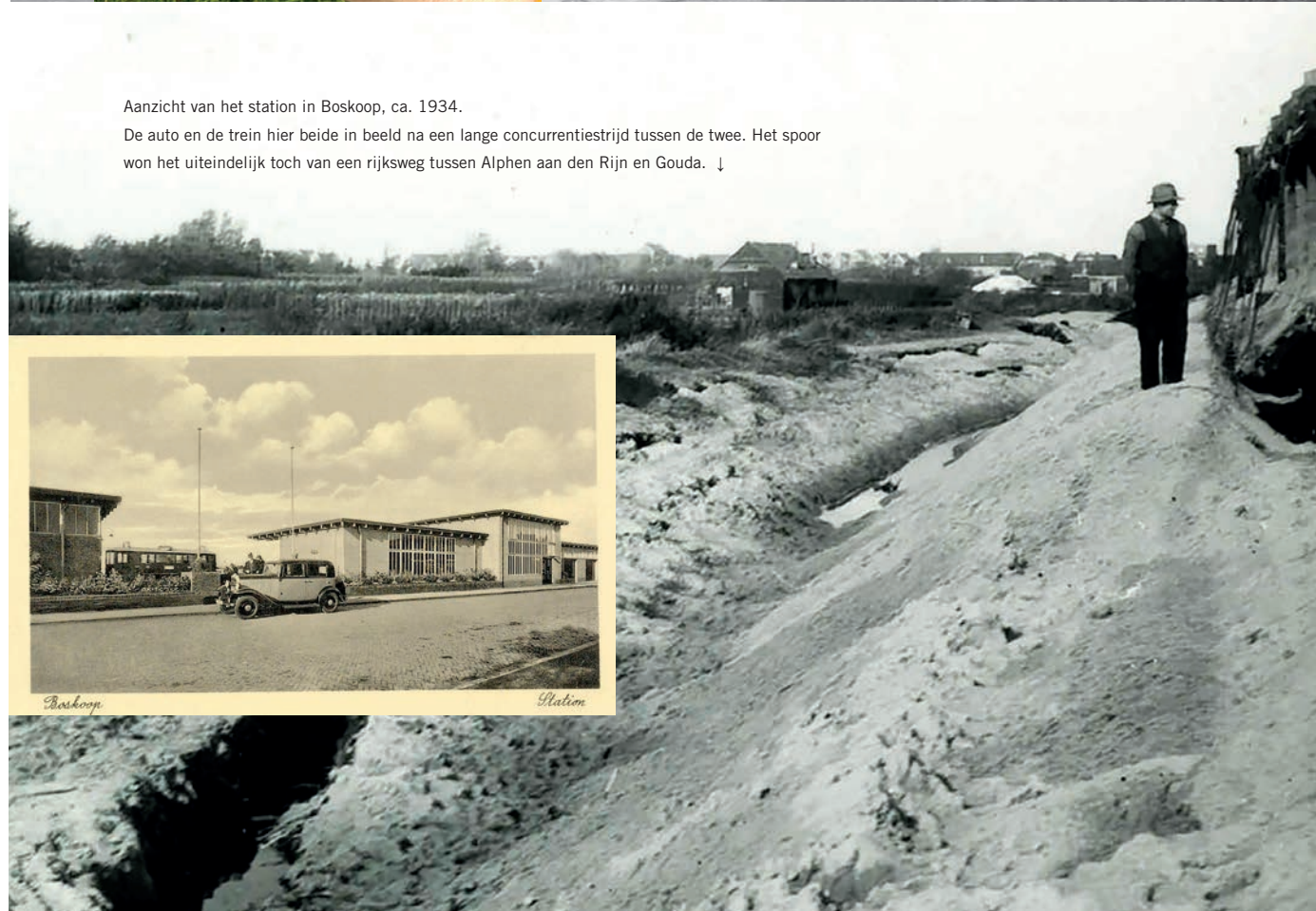
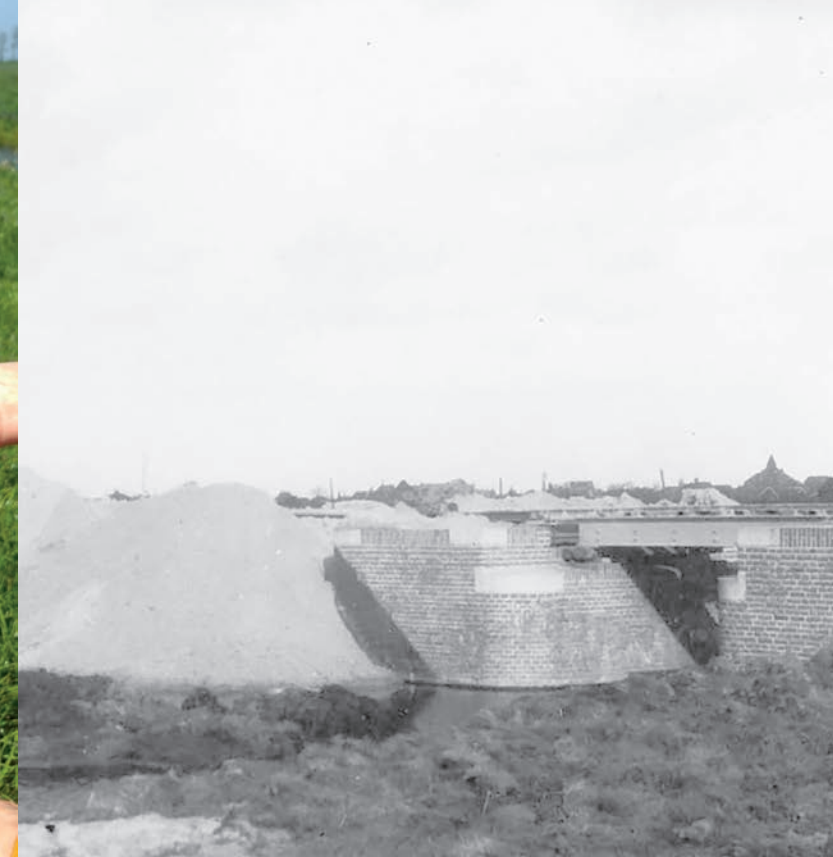
Vertragingen Hoewel het startsein dan wel was gegeven, schoot het werk niet echt op. De ontwikkeling werd opgehouden door grondonteigeningen en onderhandelingen over financiële bijdragen. Waddinxveen was ook niet meer zo enthousiast als bij aanvang van het project decennia eerder. De plannen hadden vele wijzigingen ondergaan, die niet allemaal even positief werden ervaren door Waddinxveen. Daarnaast sloten na 1916 al de eerste lokaalspoorlijnen vanwege tegenvallende resultaten. Het gemeentebestuur van Waddinxveen vond het investeren in het spoor daarom een achterhaalde ontwikkeling, en waar mogelijk voerde ze deze discussie openlijk in de media. Terwijl de eerste miljoenen werden uitgegeven aan de aanleg van bruggen, kreeg Waddinxveen tot ieders verbazing bijval van de Staatsspoorwegen. Ook zij hadden geen behoefte meer aan tegenvallende resultaten. Men moest toch inzien dat ondanks alle inspanningen deze ontwikkeling te laat kwam en het beter was het tij te keren voordat er nog meer kosten voor niets werden

Ooggetuigeverslag van de aanleg⁴ Arie was twintig toen hij begin jaren dertig door een uitvoerder, de neef van een maat van hem, werd aangenomen op het spoortraject. Samen met zeven anderen uit zijn woonplaats Etten-Leur kon hij aan de slag in de zandstortploeg. 'De grond verzette zich tegen de aanleg van de spoorlijn. Soms hoorde je haar grommen als onweer onder je voeten', herinnert Arie zich. 'Dat gebeurde vooral als de zanddijk bij een lossing van zand in een keer twee tot drie meter omlaag zakte. Die verzakkingen kwamen ook later nog voor. Dan raakte de goederenwagons ontspoord en moesten losgetrokken worden. Door de opwaartse stuwning van de grond en het indalen van het zand kwamen dikke veenkussens omhoog. *Oppersingen* noemden we dat. Die oppersingen moesten ook weer opgeruimd worden, want ze konden niet blijven liggen in het landschap. Dan lagen ze in de weg van perrons of belemmerden het water in de sloten. Daarvoor werd een speciale baggermachine gebruikt, die de veenoppersing afgraaft. Ik verbaasde me vooral over de vele eikenbomen, die eeuwen geleden waren afgestorven. Ze kwamen door de oppersingen mee naar boven. Als de bodem sterker was geweest, hadden we het werk veel sneller kunnen doen. Nu duurde de aanleg zes

gemaakt. Waddinxveen wilde het land op deze manier van de financiële ondergang behoeden. De reeds uitgevoerde werken konden gebruikt worden voor de aanleg van een autoweg. Zo waren de gemaakte kosten niet voor niets gemaakt. Door alle discussie begon ook de publieke opinie te draaien.

Eindelijk toch Pas na jaren discussie tussen gemeenten, Staatsspoorwegen en het Rijk bleek in 1927 dat het gemeentebestuur in Waddinxveen toch echt alleen stond in haar weerstand tegen de komst van een spoor. De eigen inwoners, de grote lokale industriëlen en landbouwers verenigden zich in een actiegroep, die de minister vroegen spoedig door te gaan met de aanleg. Na een tegenvallend onderzoek naar de mogelijkheid een rijksweg aan te leggen over de al gebouwde spoorbruggen, besloot de minister in 1928 toch voor de aanleg van het spoor. Onder druk van de gemeentelijke actiegroep en de uitkomst van het onderzoek van de minister, zag het gemeentebestuur van Waddinxveen zich genoodzaakt zich neer te leggen bij dit besluit. De spoorweg kwam er! Zo kwam het dat op de dag van de openingsrit de burgemeester van Boskoop spreekte: 'Dit is de dag voor Boskoop', terwijl de burgemeester van Waddinxveen nog steeds morde en beloofde te proberen 'to make the best of it'....³

jaar.' Arie herinnert zich de komst naar Boskoop nog goed. 'Eigenlijk waren we gewoon arbeidsmigranten. We kwamen vanuit Etten-Leur naar Boskoop om te werken en toen de treinbaan klaar was, zijn we gebleven. Er was als daggelder altijd wel ergens werk te vinden. Meer dan in Etten-Leur eigenlijk. En je was in die tijd echt blij dat je werk had, ook als het heel zwaar was. Het waren de crisisjaren en er was nauwelijks werk te vinden'. Over de werkdag zegt hij: 'Het was tien uur zwaar werk per dag en het verdiende best goed. Je kreeg tussen de 27 à 31 gulden per week⁵. Bij de openingsrit werd aannemer De Vries, waar ik ook in dienst was, in de speech van de Waddinxveense burgemeester Troost bedankt voor het inhuren van lokale jongens. Zij hadden daardoor voor een langere periode een weekinkomen. Ik kwam dan wel niet uit de buurt en moest ver weg van mijn familie in een keet slapen, maar ik was ook blij hoor. Ondanks het harde werk, was het soms ook best leuk. We woonden met vijfentwintig jongens in een keet in Laag Boskoop. De uitvoerder en keetbaas woonde daar ook met zijn vrouw, maar wel apart van de jongens. Zijn woonruimte werd van die van ons gescheiden door een eetzaal. Ach, het is allemaal lang geleden. Maar het is mooi te zien dat de trein daar nog steeds rijdt. Hebben we het zware werk niet voor niets gedaan'.





TIP!
ROMEINEN
PAG 36



Romeins vloektablet, Matilo.
← Romeins schip Zwammerdam, 1972.

Een landschap op de grens Het landschap van het Groene Hart ligt er tegenwoordig idyllisch bij, maar was millennia lang het gebied van grensdisputen. Men probeerde vreemdelingen en boze buren buiten te houden met vestingwerken, natuurlijke barrières en door het landschap zelf aan te passen aan de verdedigende rol.

MAAKBAAR LANDSCHAP

De Limes Als het gaat over grenzen en grensdisputen in de regio, kan men niet om de Romeinen heen. De Oude Rijn vormde de grens tussen de Romeinse provincie Germania Inferior en het 'wilde' noorden: de plek waar de Germaanse stammen woonden. De rivier bood een natuurlijke bescherming. Om de noorderburen buiten te houden, werden er langs de grens, de *Limes*, forten (*castella*), wachtposten (*stationes*) en Romeinse nederzettingen gebouwd. In het Groene Hart zijn daarvan het castellum Albaniana (Alphen aan den Rijn) en de nederzetting Nigrum Pullum (Zwammerdam) zeer bekend. Vooral vanwege de bijzondere archeologische vondsten.

Op papier zag de grens er strak uit. Het huidige Groene Hart was een van de meest noordelijke uithoeken van het Romeinse Rijk op het vasteland. In de praktijk was de grens geen duidelijke, aaneengesloten lijn, die in het landschap beleefbaar was. Het bestond uit losse locaties, verbonden door een aantal Romeinse heerwegen. Hierdoor konden stammen met enige regelmaat de grens oversteken, waarbij er soms werd gehandeld en in andere gevallen werd gestreden tegen de Romeinen. Zo werden tijdens de Bataafse Opstand van 69–70 na Christus onder meer de verdedigingswerken Albaniana en Nigrum Pullum in de as gelegd, maar de Romeinen herbouwden deze al snel weer om hun positie in de grensregio te herstellen. Kan er eigenlijk gesproken worden van een Romeinse overheersing in het gebied? Op militair vlak waren de Romeinen zeker aanwezig, maar de Romeinse cultuur in de Lage Landen was een mengcultuur, waarin onder meer lokale gebruiken (en godheden) werden gecombineerd met Romeinse gebruiken.

Water als bescherming Terwijl de *Limes* bijna onherkenbaar in het landschap ligt en alle tastbare elementen verdwenen zijn, is de *Oude Hollandse Waterlinie* nog steeds herkenbaar. Deze zeventiende-eeuwse verdedigingslijn liep van Muideren in het noorden tot Gorinchem in het zuiden. De

HEERWEG
Verharde weg voor
lange afstanden.

TIP!
ROMEINEN
PAG 36
POLDERGODEN
PAG 44

linie was aangelegd met als doel invasies richting het economische en politieke hart van de westelijke Nederlanden tegen te houden. Het beschermingssysteem bestond uit verschillende vestingen. Deze waren gebouwd in een vernieuwende vestingbouw naar Nederlands ontwerp. Tussen de vestingen lagen gebieden die onder water gezet, *geïnunderd*, konden worden. De verdedigingswerken werden met elkaar verbonden door verhoogde dijken. Op papier ontstond een vrijwel onneembare hindernis. Dat het ingenieuze systeem echter niet alles kon tegenhouden, werd goed duidelijk in het 'Rampjaar' 1672: na het gebied te hebben geïnunderd om een Frans leger buiten Holland te houden, zette de winter in. Een aantal Franse troepen kon daardoor over het ijs op de geïnunderde velden onder meer Zwammerdam brandschatten.

Met de bouw van de *Nieuwe Hollandse Waterlinie* in de negentiende eeuw verloor een deel van de Oude Hollandse Waterlinie haar belang voor de landsverdediging. Een deel functioneerde nog als achtervang, mocht het onverhoopt een keer misgaan met haar opvolger. Andere vestingen, zoals Schoonhoven, werden ontmanteld. Schoonhoven was eerder, onder andere vanwege de ligging aan de Lek, een belangrijke vesting in het verdedigingssysteem van de Oude Hollandse Waterlinie. In de plattegrond van het huidige Schoonhoven is de zeventiende-eeuwse vestingstad met bolwerken en wallen nog goed herkenbaar. Aan de oostzijde van Schoonhoven zijn de verzwaaarde aarden wallen en de gracht van de verdedigingswerken ook nog steeds tastbaar aanwezig. Ten noorden van Schoonhoven, aan de Vlist, ligt de Koeschans. Een klein verdedigingswerk dat onderdeel was van de Oude Hollandse Waterlinie en de ten oosten ervan gelegen Slangeweg moest verdedigen.

Vesting Holland De Oude Hollandse Waterlinie had in de achttiende en negentiende eeuw dan wel aan belang ingeboet voor de landsverdediging door de bouw van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, maar werd in de twintigste eeuw wederom ingezet voor de verdediging van West-Nederland. Ditmaal als onderdeel van de *Vesting Holland*, het kerngebied van de verdediging van Nederland in de periode 1922–1940. De beproefde inundatiemethodes waren echter niet meer zo efficiënt tegen de Duitse opmars in 1940. De linie werkte wel bij het staand leger, maar tegen vliegtuigen en parachutisten bood het geen bescherming. Na de capitulatie van Nederland werd de Waterlinie door de Duitse bezetter op een aantal vlakken gemoderniseerd, onder meer door aanvulling met bunkers en tankgrachten. Het werd geïncorporeerd in de 'nieuwe' *Hintere Wasserstellung*. Dit was de tegenhanger van de *Vordere Wasserstellung*, die van Edam in het noorden via Amsterdam, Alphen aan den Rijn en Gouda naar Rotterdam liep. Van deze stelling zijn bij Alphen aan den Rijn onder meer nog de restanten van twee tankgrachten en een Tobruk-bunker te zien. Tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog, in 1944-1945, werd de linie voor het laatst ingezet om de geallieerde opmars te stuiten door grote gebieden te inunderen.

Verdedigingslinie van de toekomst Met de steeds grotere innovaties op het gebied van oorlogsvoering lijken de waterlinies hun rol voor de landsverdediging definitief kwijt te zijn geraakt. Toch kan de linie in de toekomst nog van groot belang zijn, tegen een vijand die Nederland goed kent: het water. De voorspellingen zijn dat er in de (nabije) toekomst sprake zal zijn van zeespiegelstijging, wateroverlast door hevige regens en hogere waterstanden in de rivieren. Het steeds verder ophogen van de dijken biedt een oplossing, maar dat is niet altijd haalbaar. In de toekomst kan juist ook gebruik worden gemaakt van de inundatietechniek van de waterlinies. Bij een piekbelasting (als er dus veel water is) kunnen de inundatievelden onder water gezet worden om het waterniveau in de rivieren beter te beheersen. Op die manier kan dit bijzondere erfgoed een tweede leven krijgen, waarbij het de omliggende gebieden niet meer beschermt tegen invallende vreemdelingen of boze burens, maar tegen het wassende water.

Goden in de polder Op het moment dat de Romeinen ter plaatse van de Oude Rijn de grens van hun rijk afbakenden, ontstond er een culturele uitwisseling tussen de Romeinen en de inheemse volkeren. Dit resulteerde in een Gallo-Romeinse cultuur. Naast ontwikkelingen op cultureel en economisch vlak was er ook sprake van uitwisseling op religieus vlak. Binnen de Romeinse godenwereld, *pantheon*, was er ook plek voor de lokale godheden. Sommige goden, zoals Nehalennia, werden geheel geadopteerd. Vaker was er sprake van *syncretisme*: een samenvoeging van de lokale godheid met een Romeinse godheid. Zo konden de godheden binnen de Romeinse staatsreligie

worden opgenomen. Dit was een effectieve manier om de plaatselijke bevolking tevreden te houden en tegelijkertijd de macht van de lokale godheden toe te voegen aan het pantheon. Binnen de Lage Landen was de godheid Hercules Magusanus zeer populair, met name binnen het Romeinse leger. Door de attributen en goddelijke aspecten van de Romeinse god Hercules en de lokale god Magusanus te combineren, konden zowel de aanhangers van de Romeinse staatscultus als de Bataven hierin een godheid herkennen. Binnen de Lage Landen zijn meerdere cultusplaatsen van deze godheid bekend, onder meer in Empel (Noord-Brabant) en Elst (Gelderland).

BRANDSCHATTEN

Onder dreiging van grootschalige brandstichting geld en goederen eisen van de inwoners van een dorp of stad.



1 STATION ALPHEN AAN DEN RIJN

Plaats station Ter hoogte van het huidige station. Het oude station werd in 2007 afgebroken in verband met de vernieuwing van het station.

Bijzonderheden Het station werd in 1878 gebouwd als onderdeel van de spoorlijn Leiden - Woerden. Helaas was het slecht onderhouden en moest het een jaar later alweer afgebroken worden. In datzelfde jaar werd een nieuw station gebouwd van hetzelfde type, maar met betere fundering. Het type is afwijkend van de gebruikte types bij de Haarlemmermeerspoorlijnen.



Alphen a/d Rijn. — Stationsplein

→ Sla op de Castellumstraat linksaf naar de Paradijslaan. Sla aan het einde van de Paradijslaan rechtsaf naar de Hoflaan. Ga driekwart rond op de rotonde. Vervolg uw route over de Prins Bernardlaan in zuidelijke richting tot aan Station Alphen aan den Rijn. Dit is het einde van Route #1. ●

→ Dit is het beginpunt van route #2.



DE OUDE RIJN, ARBEID EN PLEZIER

Plaats: Alphen aan den Rijn

Adres: Oevers van de Oude Rijn

Kenmerken: Restanten van industrie en buitenplaatsen op de oevers

Alphen aan den Rijn als een fiere dorpsvorstinne in het mooiste stadsgewest. Zo wordt Alphen aan het begin van de achttiende eeuw omschreven door de eigenaar van de buitenplaats Vredelust. Een eeuw later is daar nog weinig aan veranderd. De Nederlandsche stad- en dorpsbeschrijver schrijft in 1801 de welvaart van Alphen aan den Rijn toe aan de ligging aan de Oude Rijn. Dagelijks kwamen vanuit Haarlem, Amsterdam, Leiden, Gouda en Utrecht vele grote en kleine vaartuigen langs. Dit waren niet alleen trekschuiten en plezierbootjes. De rivier zorgde voor grondstoffen en een ideale infrastructuur voor de ontwikkeling van industrie. In 1664 was naast de Oude Rijn een jaagpad aangelegd, zodat deze geschikt werd voor de trekschuiten. Alphen aan den Rijn had daardoor alle factoren om vanaf de zeventiende eeuw op te bloeien tot een welvarend dorp, zowel op het gebied van plezier als arbeid.

Schone lucht De frisse, gezonde rivierlucht en de hoge oeverwallen langs de Oude Rijn zorgde voor een ideale combinatie. Tenminste voor de zeventiende-eeuwse Hollandse stedelijke elite. Tot deze groep behoorden de adel, regenten, bestuursleden en andere voorname stedelingen, die onder andere rijk waren geworden door de handel overzee. In die tijd raakte het in de mode om 's zomers de stad te verlaten. De steeds verder uitdijende steden werden 's zomers overheerst door stank en ziekten. Dat werd veroorzaakt door de vele vieze grachten, die als riool en vuilstort werden gebruikt. Wie enig aanzien en voldoende geld had, liet een *buitenplaats* aanleggen op het platteland. Deze zomerverblijven werden voorzien van lommerijke tuinen, die werden aangelegd naar de laatste mode. Vanuit de koloniën werden

exotische planten en dieren meegenomen om de tuin extra bijzonder te maken. In mei begon de grote verhuizing naar het platteland. Huisraad, sommige meubels, kleding en sieraden werden ingepakt en door bedienden verscheept naar het buiten. De familie volgde enkele dagen later. Het was het begin van een lang zomerseizoen vol bezoeken en ander vertier. In oktober werd het weer stil op het platteland. Dan begon de omgekeerde verhuizing naar de stad, en het smachten naar het volgende zomerseizoen. Het buitenleven werd in de literatuur verheerlijkt. Dat leidde er in de achttiende eeuw toe dat er in Alphen aan den Rijn op de noordelijke en zuidelijke oevers van de Oude Rijn meer dan veertig buitenplaatsen werden gebouwd.





↑ Een van de scheepswerven langs de Oude Rijn
Te water laten van een schip in Alphen aan den Rijn, 1968 ↓



● Woellust (nr. 36)



Gelukkig Alfen, als een fiere dorpsvorstinne, In 't cierlijkst landgewest,
van buiten en van binnen, Een pronkstuk aan de kroon van Rijnlanddijkgravin,
Dat dus een pen krijgtd na verdienste en na haar sin

ADRIAAN PARS eigenaar Villa Vredelust (nr. 34), 1714 ●



● Buitenplaats Rust en Werk (nr. 19)



● Brittenrust (nr. 15)

DE HOFSTEDE BRITTENRUST GELEGEN BY ALPHEN AAN DEN RHYN

Rivier Reizen ging in de zeventiende eeuw een stuk trager dan nu en dus was de locatie van een buitenplaats belangrijk. Deze moest binnen een dag goed te bereiken zijn. Bij voorkeur zelfs op kortere afstand, zodat men voor zaken nog steeds naar de stad kon reizen. Alphen lag op twee uur *gaans*, lopen, vanaf Leiden. Met de trekschuit deed men er ongeveer net zo lang over. De koets was daarentegen iets sneller. Ook Amsterdam lag op slechts vijf uur varen van Alphen. De Oude Rijn in Alphen bood meer dan alleen transport en frisse rivierlucht. Het bracht ook vertier. Al die bootjes die de hele dag af en aan voeren, was een plezier om naar te kijken. Het was een kwestie van zien en gezien worden. Dat kwam tot uiting in fraaie oprijlanen en zichtlijnen naar het huis of tweekoepels die uitkeken op het water. Vele buitenplaatsen hadden ook zelf kleine plezierbootjes, waarmee eigenaren konden spelevaren op de Oude Rijn. De rivier speelde dus in vele opzichte een rol als vestigingsplaats voor de buitenplaatsen.

Industrie Buitenplaatsen zijn in Alphen nauw verbonden met de ontwikkeling van de industrie. Beiden hadden het water nodig en beiden vroegen voor de stichting om een flink kapitaal. Daarnaast was er regelmatig sprake van een combinatie van de twee in de vorm van *nijverheidsbuitenplaatsen*.¹ Dit waren buitenplaatsen, die samen met een industrie werden gesticht. Ze werden onderhouden met de inkomsten van de industrie die er aan gekoppeld was. Woellust aan de Oudhoornseweg was hier een voorbeeld van. Dit was de kalkbrandrij van de Firma Wernink. De eerste ovens werden hier waarschijnlijk als rond 1550 gebouwd². In de achttiende eeuw kwam het enkele malen voor dat buitenplaatsen werden verkocht voor de kleiwinning. De verkoop ten behoeve van sloop en het aftichelen van het landschap bracht meer op dan verkoop voor gebruik.³ Maar ook los van de buitenplaatsen ontwikkelde de industrie zich langs de Oude Rijn. De steen- en pannbakkerijen waren waarschijnlijk de eerste industrieën die zich hier vestigden. De

tweede industrie die zich al vroeg in Alphen vestigde, waren de kalkovens. Hier werden schelpen tot kalk gebrand. Later volgden onder andere verffabrieken, een limonadefabriek, een machine- en motorenfabrieken, een rijwielfabriek en een betonfabriek.⁴

Scheepsbouw De vele industrieën en de functie van de Oude Rijn als transportroute over water zorgden voor nog een andere ontwikkeling, namelijk die van de opkomst van de scheepswerven. Vooral in de negentiende eeuw kwamen de scheepswerven tot bloei. Tot ver in de twintigste eeuw zorgden ze voor de bouw en reparatie van kleine binnenvaartschepen tot grote zeeschepen. De meest bekende scheepswerven waren die van Falcon en Boot. De eerste scheepswerf aan de Hoorn werd in 1895 opgericht door de in Ter Aar geboren Theodorus Kempers. Het bedrijf heette toen Th. Kempers. Eind vorige eeuw ging het bedrijf over op de familie Van der Valk, die het gebruikt voor onderhoud aan de Avifauna boten. Sindsdien heet het bedrijf Falcon. Nog bekender is de scheepswerf van Phillipus Boot, die hij in 1851 van een weduwe overnam. In 1900 werkten er al veertig mensen op deze werf, die met recht de naam 'De Vooruitgang' droeg. In 1908 was er zoveel werk dat een bestaande werf in de Balkenhaven van de vroegere houtzaagmolen (aan de Wilhelminalaan) werd aangekocht.

Ondergang Zowel de buitenplaatsen als industrieën zijn bijna geheel uit het straatbeeld van Alphen aan den Rijn verdwenen. De kosten voor het onderhoud aan buitenplaatsen werden na de Eerste Wereldoorlog te hoog. Dit betekende het verval en uiteindelijk de ondergang van veel buitenplaatsen. Voor de industrie betekenden de ontwikkelingen in de twintigste eeuw dat ze niet meer voldoende winstgevend waren. Hoewel er nog wel werkende scheepswerven te vinden zijn in Alphen, zijn de overige industrieën verdwenen. Slechts een enkel gebouw, een park of een straatnaam herinnert nog aan geschiedenis van arbeid en plezier.

De zeventiende- en de achttiende-eeuwse edelen verheerlijkten het platteland. In hun eigen gedichten en in de literatuur kwamen zeer bloemrijke beschrijvingen van de natuur en het platteland voor.

[...]

**Rechts af daer sagh ick de duynen
met haer witte kaele kruynen
Schemer-blicken in de Son
En wat naeder Voorburgh ston?
's Graven-Haegh met Delft, en Leyden,
Kost ick duydljck onderscheyden,
En noch vele dorpen meer**

[...]

JOHAN VAN HEEMSKERCK

't Geneuchelijke paedtje. Aan eenige Leydtse Nymphjes, 1626

Over de wandeling langs een geneuglijk paadje vanuit de vieze stad Leiden langs de Oude Rijn.

SPOREN VAN WOII

Plaats: Alphen aan den Rijn

Adres: Tankval, Archeonlaan, Afrikalaan

Kenmerken: Brede zone, waarin tankgrachten lagen



Dwalend door jouw woonplaats stuit je tijdens een wandeling op een groot betonnen gevaarte. Niets in de omgeving geeft een hint over wat het is. Instinctief weet je dat het interessant is, maar zonder context en zonder een verhaal blijft het mysterieus. In Alphen aan de Rijn kan dit je zomaar gebeuren. Hier kan je kan je op verschillende plekken tastbare herinneringen aan de Tweede Wereldoorlog vinden. Vanzelfsprekend is dat niet. Verdedigingswerken werden na de oorlog vaak gesloopt of zijn vergaan. Dat blijkt ook uit de lange defensiegeschiedenis van Alphen aan den Rijn waar bijna niets van terug te vinden is. Al lang voor de Tweede Wereldoorlog had Alphen namelijk te maken met verschillende manieren van verdediging van het grondgebied. Zo is bekend dat er in de Romeinse tijd een castellum heeft gestaan en stond er in de middeleeuwen een kasteel in Alphen. Gedurende de Tachtigjarige Oorlog werd een deel van de polders van Alphen geïnundeerd en lag er bij de Gouwesluis een schans. Beiden speelden een belangrijke rol in het Leids Ontzet¹. De goede ervaringen in de Tachtigjarige Oorlog zorgden ervoor dat de polders daarna een functie zouden krijgen in de Oude Hollandse Waterlinie. De inundatiegebieden liepen tot aan de noordelijke zijde van de Oude Rijn en ook Zwammerdam kreeg in deze periode een schans.² De strategische ligging van Alphen aan den Rijn aan de rivier en dicht bij de grote steden had er door de eeuwen heen dus toe geleid dat Alphen in de oorlogslinie kwam te liggen. Dat werd in de Tweede Wereldoorlog voortgezet.

Linie In Alphen aan de Rijn is tijdens de Tweede Wereldoorlog niet heel zwaar gevochten, maar verscheidene incidenten hadden wel impact. De Duitse bezetters hadden een invasie van de geallieerden vanuit de westkust verwacht. Daarom werd langs de kust een verdedigingslinie aangelegd, de *Atlantikwall*.³ Deze verdedigingslinie liep van Noorwegen naar de grens van Spanje en een besloeg de gehele westkust van Europa.⁴ Tegelijkertijd werden binnenlands, zo'n dertig tot vijftig kilometer achter de duinen, ook verdedigingswerken aangelegd door de Duitse bezetters, de *Vordere Wasserstellung*.⁵ Deze eerste verdedigingslinie achter de Atlantikwall liep zo ongeveer van Amsterdam naar Rotterdam.⁶ De kustverdedigingslinie als geheel was een grote operatie en een bijzonder knap verdedigingswerk. De geallieerden kwamen alleen niet vanuit het westen, en we weten allemaal hoe de oorlog is afgelopen.

Landschap Voor de Tweede Wereldoorlog was het landschap in Alphen al drastisch veranderd door de ingrepen van mensenhanden. Dit is duidelijk te zien aan de rechte slootjes, de haaks daarop gelegen weteringen en de kades tussen de weteringen. Bij de aanleg van de Vordere Wasserstellung hebben de Duitse bezetters gebruik gemaakt van de toen al aanwezige waterlopen in het gebied. In Alphen kwam een brede tankgracht. Dit was een brede en diep uitgraven strook, met aan beide zijden houten palen met prikkeldraad. Hierdoor was het voor tanks, maar ook voetvolk, lastig om de linie te doorbreken.⁷ Voor de aanleg hebben de Duitsers gebruik gemaakt van de Alphenese wetering, die ter plaatse van de Afrikalaan en de Archeonlaan loopt. Op topografische kaarten van voor de Tweede Wereldoorlog is deze wetering al aangegeven. Ten zuiden hiervan lag voor de oorlog nog een tweede wetering, de Zaanse wetering geheten. Tussen de twee weteringen, die zich ter

→ Ga onder het station door in zuidwestelijke richting en volg de straat De Verbinding. Sla rechtsaf richting de Aziëlaan. Neem de derde afrit op de rotonde richting het Oslopad. Sla direct rechtsaf richting de Kopenhagensingel. Sla linksaf de Afrikalaan op en sla bij de rotonde rechtsaf de Evenaar op. Sla direct linksaf de Herfstlaan op. Sla op de kruising linksaf het Kroospad op. Vervolg het Kroospad tot aan het Rietveldsepad. ↓



hoogte van wijk Kerk en Zanen splitsten, liep een kade. Voor de realisatie van de tankgracht werd de kade tussen de twee weteringen weggegraven. De vrijgekomen grond werd in de Zaanse wetering gestort. Zo werd de Alphense

gedeelte van de tankgracht archeologisch onderzocht. Hieruit bleek dat de gracht ongeveer acht meter breed was.¹⁶ Bij een ander onderzoek, ook in Waddinxveen, bleek dat de tankgracht 11,5 meter breed en zo'n 1,8 meter diep was.¹⁷



wetering breder en verdween de Zaanse wetering gedeeltelijk.⁸

Onderdelen De Vordere Wasserstellung liep dwars door het grondgebied van Alphen aan de Rijn, compleet met pantserafweergeschut, tankgracht en prikkeldraadversperring.⁹ Het was onderdeel van een groot verdedigingssysteem. Langs de tankgracht werden namelijk ook mijnenvelden aangelegd. Zo zou in de Rietveldpolder, ten zuiden van Alphen aan den Rijn, in december 1943 een mijnenveld zijn aangelegd.¹⁰ Aan de oostzijde van de tankgracht, over het grootste gedeelte van de lengte, werden loopgraven met mitrailleuropstellingen aangelegd.¹¹ Op plekken waar wegen de linie van west naar oost doorkruiste, werd zware verdediging aangebracht.¹² Los van het plaatsen van defensievoorwerpen, gebruikten ook de Duitsers technieken om polders met ongeveer zestig centimeter water te inunderen.¹³ Daarnaast waren de bruggen in Alphen van strategisch belang om naar de overkant van het water te komen. Hier werd dan ook het nodige verdedigingswerk aangelegd. Aan de noordzijde van Alphen betekende dit dat er een aantal huizen werden gesloopt om plaats te maken voor de verdediging van de Lagewaardse brug. Betonblokken met een camouflagekleur werden gebruikt als wegversperring.¹⁴ Aan de zuidoost kant van Alphen werd de brug en de spoorlijn over de Oude Rijn gesloopt, zodat deze niet verdedigd hoefden te worden. Bij de Gouwsluis werd wel een verdedigingssysteem aangelegd van loopgraven met mitrailleuropstelling, prikkeldraadversperring en mitrailleurstenen.¹⁵

Archeologie In Nederland wordt veel archeologisch onderzoek gedaan naar de archeologische resten van de Tweede Wereldoorlog. In Waddinxveen, ten zuiden van Alphen en een paar kilometer ten noorden van Gouda, is bijvoorbeeld een

Het is aannemelijk dat dit ook de afmetingen waren van de tankgracht in Alphen, aangezien dit in hetzelfde tracé lag.

Tastbaar In Alphen zijn nog slechts enkele tastbare herinneringen uit de Tweede Wereldoorlog. In de wijk Kerk en Zanen is nog een bunker van vier bij vier meter zichtbaar. Deze bunker ligt langs het spoor en werd gebruikt om de spoorlijn te beschermen. Zo'n bunker wordt ook wel een *kazemat* genoemd. Het specifieke model heeft ook een naam, namelijk een *Tobruk* bunker. Vermoedelijk heeft een FLAK, een *vliegtuigafweergeschut*, op de ronde geschutsopening gestaan.¹⁸ Dat de Vordere Wasserstellung verder doorliep richting Rotterdam, blijkt ook uit een vondst in Moordrecht, zo'n 25 kilometer ten zuiden van Alphen. Daar zijn *drakentanden* teruggevonden. Dit zijn piramidevormige blokken van beton, die moesten vijandige tanks langs de Vordere Wasserstellung tegenhouden.¹⁹

Ruimen Over het ruimen van de tankgracht in Alphen is niet veel bekend, behalve dan dat het eerder genoemde mijnenveld in juni 1945 door Duitse krijgsgevangenen is geruimd.²⁰ Uit Waddinxveen is bekend dat men na de oorlog niet graag werk verzette voor de Duitsers.²¹ Het is goed voor te stellen dat dit een algemene houding was van de inwoners van het gebied. Behalve de bunker naast het spoor en de brede wetering in de stad, is in Alphen aan den Rijn niet veel meer van de tankgracht te zien. De verhalen, foto's en historische bronnen moeten we juist daarom koesteren, zodat het verleden nooit wordt vergeten. En wie een volgende vrije dag weer op avontuur gaat in een onbekende omgeving mag het volgende advies niet vergeten: houd je ogen open en blijf je verwonderen. Misschien loop je ongemerkt (en misschien ook wel letterlijk) tegen ergoed aan.

← Fietsende Duitse soldaten verlaten Alphen aan den Rijn
↓ Kaart Alphen/Moordrecht van de ligging van verdedigingslijnen in WOII.

↓ Luchtfoto 1945 Alphen waarop de tankgracht zichtbaar is.



GEEN BOOM TE VEEL

Plaats: Boskoop

Adres: De polders rondom Boskoop en andere agrarische gebieden.

Kernmerken: Erfbeplanting, pestbosjes, geriefhoutbosjes.

Er was een tijd waarin er geen boom te veel of te weinig stond in het landschap. Behalve een natuur- of schoonheidswaarde hebben de meeste bomen tegenwoordig geen functie meer. Ooit hadden al die bomen en struiken een rol in het leven en de bedrijfsvoering van mensen. Of het nu gaat om de oude ontginningen of de jonge droogmakerijen, overal waren de inwoners voor een deel afhankelijk van de houtopstanden. De reden hiervoor was eenvoudig: Airconditioning, plastic en bouwmarkten bestonden nog niet. Onze voorouders moesten alles zelf uitvinden en bedenken. Hoe kwamen ze aan een nieuwe steel voor een bezem of hamer, houtskool voor een lang brandend vuur of schors voor een leerlooierij? Bomen en struiken bleken zeer nuttig om veel van deze problemen op te lossen. Hout was daarmee een kostbaar en veel gevraagd product. Het werd niet alleen gebruikt als materiaal voor producten, maar het had ook in de inrichting van het landschap en het erf een belangrijke functie. De resten hiervan kunnen nog dagelijks in het landschap worden waargenomen.

Hakhout Elzen, iepen, wilgen, eiken en essen, allemaal bomen die werden gebruikt als hakhout. Hoe diverser de aanplant, des te beter. De ene houtsoort was stug en sterk, het andere flexibel en taai. Voor ieder product en iedere grondsoort was er wel een boomsoort die geschikt was. Er waren verschillende manieren waarop dit hout verzameld kon worden. In de meeste gevallen werden de takken van de bomen laag bij de

grond afgezaagd. In de jaren daarna kon de boom weer vanaf de overgebleven *stobbe*, de boomstronk, opnieuw opgroeien. Dat gebeurde met veel vertakkingen. Hierdoor ontwikkelde zich veel bruikbaar hout aan de boom. Iedere paar jaar werd het proces opnieuw herhaald. Hierdoor ontstonden eeuwenoude stobben. Anders was het als er vee in de buurt stond, dat de ontwikkelende takken van de bomen kon eten. Dan werd er niet



→ Sla rechtsaf en steek de Archeonlaan over en volg het Rietveldsepad. Vervolg de weg over het Polderpad en ga na de tunnel onder de N11 recht door op het Rietveldsepad.





↑ Voorweg 73, Hazerswoude-Dorp

bij de grond afgezaagd, maar werd er geknot. De bekende knotwilgen langs de rand van weilanden zijn op deze manier ontstaan. Het hakhout of *geriefhout*, zoals het ook wordt genoemd, kan op verschillende plaatsen in het landschap staan.¹ Vaak was er vlak bij de boerderij een bosje of lag het ergens op de landerijen op een goed bereikbare plek. Vaak liggen de bosjes langs een weg of sloot om het hout makkelijk te kunnen vervoeren. Deze hakhoutpercelen zijn goed te herkennen langs het Rietveldsepad en bij de Spijkerboorsche kade, die haaks op de Compierekade staat. Opvallend is ook dat de bomen langs een weg vaak eigendom waren van de afzonderlijke aanwonenden. Iedereen had een stukje van de berm in eigendom. De bomen, die daarop stonden, werden door de eigenaren ook gebruikt als hakhout. Langs het Rietveldsepad zijn nu nog verschillende boomtypen te zien, zoals elzen en wilgen. Een restant van het ooit zo belangrijke geriefhout.

Houtakker Een speciale Boskoopse versie van de geriefbosjes zijn de *houtakkers*. Ze hebben een dubbele functie. Ze hebben net als de geriefbosjes een functie voor het winnen van hout.² Maar de houtwinning was kleinschaliger omdat de houtakkers ook een belangrijke rol speelden in het breken van de wind tussen de kwekerijtuinten in de vlakke polders. De houtakkers bestaan uit kleine eilandjes van tweehonderd tot vijfhonderd meter lang die tussen de kwekerijen in liggen. Ze liggen nu voornamelijk langs de Biezen, het Reijerskoop, De Zijde en Laag Boskoop³.

Windvang Het platte polderlandschap was gevoelig voor harde wind. De ruige westen- en

Hakhoutbosje aan de Spijkerboorsche kade →

de gure noordenwind joegen door alle kieren van de boerderij. De afwezigheid van goede verwarming of isolatiemogelijkheden leidde ertoe dat onze voorouders deze wind maar al te graag uit huis wilden weren. Rondom het huis en de aangrenzende boomgaarden werden daarom *houtsingels* aangelegd. Deze bestaan uit op een lijn geplaatste bomen en struiken. Ze vormen zo een wand of windscherm, die de wind breekt. Daarnaast werd het hout ook wel gebruikt als geriefhout. Door deze houtsingels waren de boerenerven vaak goed te herkennen in het overwegend lege veenweidelandschap. Ook in een houtsingel stonden verschillende soorten bomen, afhankelijk van de grondsoort.

Schaduw Zonder goede verwarming of koeling moet ook hiervoor naar de natuur gekeken worden hoe je dit op kan lossen. Voor een aangename kamertemperatuur werden ramen op het zuiden geplaatst. Een koele melkkelder daarentegen ontstond door deze aan de noord- of westzijde van een boerderij aan te leggen. Maar het kon toch, zeker 's zomers, nog steeds te warm worden in een boerderij. Om dit te voorkomen werden voor de voorgevel van de boerderij of aan de zijde van de melkkelder bomen geplaatst. Vaak waren dit (lei)linden, beuken, kastanjes en in de negentiende eeuw ook populieren. In de winter, wanneer de bomen kaal zijn, kon de zon de boerderij verwarmen. 's Zomers zorgde het gebladerte ervoor dat de boerderij koel en de temperatuur in de melkkelder constant bleef. Maar de bomen hadden nog een andere functie. De wortels onttrokken veel vocht aan de bodem. Hierdoor hielpen de bomen voor de boerderij tevens bij de waterhuishouding rondom het huis en bleven kelders beter droog.



Pestbos Soms ligt er midden in een weiland een klein bosje. Dit zijn *pestbosjes*. Hoewel ze erg op hakhoutbosjes lijken, moet men ze er niet mee verwarren. Dit bosje was namelijk bedoeld voor het begraven van dood vee. Vroeger was er nog geen dienst om dood vee op te halen en moest de boer hier zelf voor zorgen. De dieren overleden aan een ziekte, zoals de runderpest of miltvuur, en werden daarom ver weg van de andere dieren en de boerderij begraven. Men moest voorkomen dat de ziektekiemen van het dode dier alsnog op de andere dieren of mensen werden overgedragen. Daarom werd er rond zo'n begraafplaats een ringsloot gegraven. Hierdoor konden de andere dieren er nooit bij komen. Er werd daar niet meer gemaaid en ook jonge boompjes kregen een kans. Zo ontstonden er bosjes.

Meerwaarde Al dit historisch groen heeft een grote ecologische meerwaarde voor het landschap. Door de ondergroei en de diversiteit van de beplanting ontstaat in deze gebieden een grote soortenrijkdom aan beplanting. Dat biedt ook weer schuil- en broedplaatsen voor veel verschillende dier- en insectensoorten. Hoewel het op een goede manier in stand houden van deze landschappelijke elementen veel inzet vraagt, biedt het ook kansen. Niet alleen versterkt het de kwaliteit en de ecologische waarde van de omgeving. Het kan ook een bijdrage leveren in de huidige klimatologische opgave. Door de externe factoren, zoals wind en zon, te verminderen, kunnen de inpandige oplossingen, zoals airco's, ook minder noodzakelijk worden.

→ leestekensvanhetlandschap.nl

→ website gemeente Alphen aan den Rijn, cultuurhistorische waardenkaart



Meloenkraal Dit is een meloenkraal uit de Romeinse tijd, gevonden in Alphen aan de Rijn.¹ De kraal is waarschijnlijk een importproduct uit de tijd dat er in Alphen een Romeins castellum stond.² Meloenkralen werden gedragen omdat men dacht dat deze een onheilafwerende functie hadden. De kralen werden verwerkt in bijvoorbeeld armbanden of als versiering aan teugels van paarden. Door de ribben aan de buitenkant lijkt de kraal op een meloen, vandaar de naam. De kralen werden gemaakt van glas of kwartskiezelkeramiek. De blauwe kleur ontstaat door de toevoeging van kobalt.³ Glas was in eerste instantie alleen voor de elite bedoeld. Vanaf de eerste eeuw na Chr. werden voorwerpen van glas alledaagse gebruiksvoorwerpen.⁴

Landarbeiders aan het werk, 1918/1938 →

2 STATION BOSKOOP

Plaats station Parklaan 2, Boskoop

Bijzonderheden Het station werd in 1933–1934 naar ontwerp van de architect H.G.J. Schelling gebouwd. Deze architect was in dienst van de Nederlandse Spoorwegen (NS) en ontwierp tussen de jaren twintig en zestig van de twintigste eeuw veel verschillende stations voor de NS. In 2017 is een tweede station in Boskoop geopend. Dit is station Snijdelwijk en ligt ten zuiden van station Boskoop.

OP ZOEK NAAR WERK

Plaats: Boskoop/ Alphen aan den Rijn

Adres: Rietveldsepad

Kenmerken: Polderlint met agrarische bebouwing (oostelijk deel) ten westen van de Compierekade daggelderswoningen aan weerszijden van de vaart



→ Vervolg de weg over het Rietveldsepad. Sla op de T-splitsing met de Compierekade linksaf richting het zuiden de Compierekade op.



Aan de tafel van het piepkleine huisje, niet meer dan een kamer eigenlijk, zat hij voor zich uit te staren. Hij was moe van de hele dag werken op het land. Van de boer moesten ze al bij zonsopgang beginnen en doorgaan tot het donker werd. De oudste kinderen gingen mee naar het veld om te werken, net als zijn vrouw. Nu ze zwanger was van hun tiende kind, viel het werk haar zwaar. Maar veel kon hij er tegen de boer niet over zeggen. Het huis waarin ze woonden, het aardappelveldje en de baan op de boerderij stonden op het spel. Hij wilde niet weer verhuizen. En dan was er ook nog eens de onzekerheid of er nu wel werk te vinden was.

Dit had een scene kunnen zijn uit het leven van een landarbeider rond 1900. Het was een bevolkingsgroep die ver onder de armoedegrens leefde en afhankelijk was van de boer, waar ze in dienst waren. Samen met de daggelders en Duitse arbeidsmigranten zochten ze werk bij boerderijen in West-Nederland. Of het nu ging om koeien melken, zaaïen, oogsten, maaien of hooi opschudden: het hele jaar door was er wel wat te doen op de boerderij. Maar het werd slecht betaald en de concurrentie was groot.



↓ Rugstreeppad

Latijnse naam: Epidalea calamita.

Soort: Amfibie.

Herkennen: Droog, wrachtig lijf. Opvallende gele streep over het midden van de rug. Geelgroene ogen met horizontale pupil.

Grootte: Tot ca. 10 centimeter lang.

Voorkomen: In de polder in Noord- en Zuid-Holland, Zeeland en de Noordoostpolder. Verder in de duinen en het rivieren-gebied.

Voedsel: Allerlei soorten kleine insecten.

Activiteit: Vooral nachtactief. Aanwezigheid herkenbaar aan de harde roep.

Bijzonderheid: Kan slecht zwemmen, waardoor de pad voor ondiepe poelen en plassen kiest. Hierdoor warmt het water ook snel op.

Dit is positief voor de ontwikkeling van de eieren naar volwassen dieren. Dit gaat bij deze dieren erg snel.



↑ Groene Glazenmaker

Latijnse naam: Aeshna Viridis.

Soort: Glazenmakers.

Herkennen: Borststuk helemaal groen met dunne zwarte naadstrepen. Groen en breed gestreepte schouderstrepen. Op het kopschild een zwarte T-vormige vlek met dunne steel. Op het achterlijf een mozaïektekening met lichte vlekken. Vleugels geel. Mannetje heeft meer blauw in de kleurstelling.

Grootte: 6,5 – 7,5 centimeter lang.

Voorkomen: Op rietlanden, bosranden en ruigten. Pas in de middag actief in de periode eind juni tot en met september.

Voedsel: Kleine vliegjes en muggen. Wordt al vliegend op gejaagd.

Bijzonderheid: Zetten alleen eitjes af op Krabbenscheer.



← Krabbenscheer

Latijnse naam: Stratiotes aloides.

Hoofdgroep: Water- en moerasplanten, waterkaardefamilie.

Herkennen: In bloei drijven de roze rozetbloemen op het wateroppervlakte. De plant heeft lancetvormige, getande bladeren met stekels. In de oksels van de bladeren komt een korte afgeplatte steel. De twee schutbladeren lijken op de scharen van een krab. De plant bloeit met één witte bloem.

Hoogte: 10 tot 30 centimeter.

Bloeiperiode: Mei – juli.

Bijzonderheid: Waardplant van de Groene Glazenmaker.



↓ Het gedicht van J. LUYKEN, 1649–1712 die het landleven verheerlijkt, vormt een sterk contrast met het leven als landarbeider.

Gelukkig mensch, wien 't is gegeven. Bij 't vreedzame en onnooz'le vee,

Landarbeiders Het hierboven geschetste beeld van het leven van een landarbeider is gebaseerd op een omschrijving door K.C. Brock in 1903¹. Hij schetst een beeld van lange werkdagen, slechte huisvesting en zwaar werk. De vaste landarbeiders zaten vaak in een moeilijk pakket. Ze kregen als deel van hun loon een woning aangeboden door de boer, vaak werd dat aangevuld met een stukje eigen land voor het verbouwen van wat groente en aardappelen, wat boter en een schamel geldelijk loon. Wanneer de landarbeider de boer tegensprak, liep hij het risico zijn werk en huis kwijt te raken. Bij indiensttreding bij een boerenbedrijf werd het hele gezin aangenomen. Ieder lid was verplicht gedurende het hele jaar mee draaien in het werk. De vrouw en de kinderen werden daarbij minder betaald dan de man des huizes. Er werd daarom regelmatig gevraagd naar een landarbeider met een groot gezin. Hoe meer kinderen, hoe meer goedkope arbeidskrachten een boer in huis haalde. Deze werkwijze werkte het schoolverzuim in de hand. Kinderen gingen slechts een korte periode naar school en soms zelfs helemaal niet meer. De vrouw had het overigens het zwaarst van alle gezinsleden. Zij moest niet alleen werken voor de boer, maar ook zorgen voor het eigen huishouden, de kinderen en het avondeten.² En ergens op de dag moest er dan ook nog voor gezorgd worden dat het eigen landje bewerkt werd voor het aanleggen van wintervoorraden. Het vaste werk bood slechts beperkt zekerheid. Er werden zelden contracten opgesteld tussen de boer en de landarbeider. Al het werk was

gebaseerd op mondelinge overeenkomsten. Wel werd er rekening gehouden met een minimale wettelijke opzegtermijn van zes weken. In Boskoop was dit in sommige gevallen zelf zes maanden. Een landarbeider hoorde dan begin van de zomer, dat hij na kerst niet meer nodig was.³ Het was een leven dat uit niets anders dan werken bestond, wat ook vrije dagen bestonden niet. Op christelijke feestdagen was men wel vrij, maar er werd niet uitbetaald. Soms kon men zich laten vervangen, maar de landarbeider was dan zelf verantwoordelijk voor het betalen van de vervanging. Zelfs wanneer men zijn eigen vrouw, kind of ouders moest begraven, werd het loon in de meeste gevallen niet doorbetaald.⁴ Vanwege deze slechte positie van de landarbeider en de machtspositie van de boer, spreekt Brock over een vorm van slavernij.

Daggelders Naast de vaste landarbeiders waren er ook losse landarbeiders, die het werk per dag volgden. Dit zijn de *daggelders*. In geval van werkloosheid of vanwege de slechte omstandigheden bij een baas, kozen landarbeiders er (verplicht) voor om niet in vaste dienst te treden. Ze huurden dan zelf een huisje met wat land voor de teelt van groente en aardappelen. Net als de vaste landarbeiders was het een zwaar en armoedig bestaan. Het voordeel was wel dat men niet afhankelijk was van de wensen van de boer. Daar stond tegenover dat een daggelder nooit wist of hij morgen weer werk had. Geen inkomen, betekende geen geld voor de huur.



Landarbeiders op een pad met karren en gereedschap, 1887–1914
← Het werk op de boerderij.

Dat nooit noch kwaad, noch inrecht dee, In 't veld zijn dagen te leven

J. LUYKEN

Hollandgangers Tegenwoordig wordt veel arbeid verricht door arbeidsmigranten uit Oost-Europa. Hoewel bij het lezen van het nieuws soms lijkt of dit een nieuw fenomeen is, is niets minder waar. De Nederlandse land- en veenarbeiders hadden in ieder geval vanaf de zestiende tot en met het begin van de twintigste eeuw veel concurrentie van Duitse *Hollandgangers*. Deze arbeiders kwamen uit het noordwesten van Duitsland, uit de buurt van Osnabrück en Hamburg. De grote economische bloei van het westen van Holland lokte. Er was genoeg te verdienen in tegenstelling tot de plek waar ze vandaag kwamen. Het betekende overigens niet dat ze zelf in het eigen land geen klein boerenbedrijfje meer hadden. De werkzaamheden op hun eigen land waren goed te combineren met de werkzaamheden in Holland. Zo begonnen ze met het zaaien van graan op hun eigen landerijen. De mannen vertrokken na dit werk naar West-Holland waar ze de keuze hadden om op de velden bij de boer te werken of turf te steken. Sommige arbeiders kozen voor beiden omdat het ook goed te combineren was.⁴ Na het hoogtepunt van de werkzaamheden op de boerderij, ging het turfsteken nog enkele maanden door. Zeker in het turfsteken was goed geld te verdienen. Zelfs zo goed dat er ook Hollandgangers waren die hier een eigen huis konden kopen met het verdiende geld⁵. Na de werkzaamheden in Nederland keerden de arbeidsmigranten weer huiswaarts, waar ze precies op tijd aankwamen om het graan op hun eigen land te oogsten. In juni kwamen de *Hannekemaaiers*, zoals

de migranten werden genoemd. Zij waren gespecialiseerd in het maaien van het hooilanden. Zij werkten in grote groepen en maaiden met een zeis. Op deze manier was er meer geld te verdienen, want het werk werd afgerekend op een stuksprijs. Daardoor was het inkomen afhankelijk van hoe snel ze een bepaald stuk land konden maaien⁶. Soms zorgden ze met hun werkwijze en lage looneisen ook voor werkloosheid onder de binnenlandse arbeiders. Geheel ongevaarlijk was het niet om naar Nederland te komen. De reis was lang en gevaarlijk, en ging gedeeltelijk over zee. Onderweg kon er van alles gebeuren. Ook het verblijf in Nederland was niet geheel zonder gevaar. Het werk in de veenplassen was koud en nat. Menige arbeider bezweek aan longziekten, maar ook aan malaria⁷. Deze ziekte kwam destijds nog veel voor in Nederland.

Verslechtering Voor het midden van de negentiende eeuw waren de arbeidsomstandigheden lang niet zo slecht als daarna. De komst van stoommachines en een verslechterde economie zorgden ervoor dat er minder arbeiders werden gevraagd. Daardoor nam de werkloosheid toe en werd de arbeidersgroep steeds armer. De arbeidsmigratie vanuit Duitsland kwam zelfs begin twintigste eeuw geheel tot een einde. Pas met de opkomst van belangenorganisaties en de verbeterde sociale wetgeving, werd ook de positie van de landarbeiders verbeterd.

EEN HOLLANDS TUINCENTRUM

Plaats: Boskoop

Adres: Polder Laag Boskoop

Kenmerken: kwekerijen op de cope-ontginningen



Mogelijk had één woord van de abdis van Rijnsburg de geschiedenis van Boskoop kunnen veranderen. Als zij akkoord was gegaan met het vervenen van de gronden rondom Boskoop, dan hadden er nu waarschijnlijk geen kwekerijen gelegen. Hoewel de grond niet uitermate geschikt was, werd door de aanvoer van aarde de bodem verbeterd. Uiteindelijk leidde dit tot een unieke door mensenhanden gemaakte grondsoort, die ideaal was voor de kwekerijen¹. De keuzes voor het landgebruik en de slimme aanpassingen in het landschap hadden tot gevolg dat Boskoop zich kon ontwikkelen tot het grootste aaneengesloten kwekerijengebied in de wereld.

nd door Dots, Kaag, A. en
nik bij Aaltien Boone,
Ellen.
en Kantore van voor-

Raalte, zal ten huize
rino, op Zaterdag den
12 uren, doen inzellen
3den Mei, ter zelfder
aanvaarden:
roet 1 Bunder 39 Roe-
Lure, aan de Scheller-
e, Gemeente Zwolle.

den, gelegen als voren,
groot 27 Roeden en 90
et een hoekje over den
Ellen, No. 533 en 533a.
l.
loor G. BUIJS in de
en zijn te bekomen ten

HENDRIKUS

Diezerstraat N°. 27, te Zwolle.

**G. J. ALBERTS, BOOMKWE-
KER** te Boskoop, berigt
zijne geeerde begunstigers, dat de bestelde **GOE-
DEREN** in't begin der volgende week zullen
aankomen en met den meesten spoed bezorgd of van de aan-
komst kennis gegeven worden, terwijl er alsdan bij hem
tegen zeer billijke prijzen zullen te verkrijgen zijn: schoone
VRUCHTBOOMEN in soorten, extra mooi Plantsoen
van **ELST, ESSEN, IJPEN, HAAGDOORN,
POPULIEREN**, enz., differente Bloem en Groen blij-
vende **GEWASSEN**, beste 2jarige **ASPERZIEPLAN-
TEN**, enz. Belovende eene prompte en civiele bediening.
Adres bij de Wed. H. REIRINK, op den Dijk te Zwolle.

H. OTTOLANDER & ZONEN
Boomkwekers te Boskoop, zijn
alhier gearriveerd met **BOOMEN, PLANT-
ZOEN** enz. Bevelen zich in de gunst hun-
ner geeerde begunstigers. Adres **H. VAN GRONINGEN**
aan de Rondtoren te Zwolle.

TE KOOP: Eene ligte nieuwe elegante
BARROUCHETTE voor zes per-
sonen, met achter Bak en Bok, voor een of

Rijnsburg Boskoop wordt voor het eerst in 1222 genoemd en is dan onderdeel van de bezittingen van de Abdij van Rijnsburg, een invloedrijke abdij in de buurt van Katwijk. Rondom de abdij lagen grote boomgaarden met de beste fruitgewassen en enkele rozen voor medicinaal gebruik. De abdis, de vrouwelijke leider van de abdij, voerde naast het beheer van het klooster ook de wereldlijke macht uit over de bij het klooster horende gebieden. Onder de wereldlijke macht valt ook de hoogste rechtspraak en het innen van belastingen.² In het midden van de vijftiende eeuw kwam de abdis één keer per jaar naar Boskoop. Dat was meestal in de oogsttijd op het moment dat de belastingen in natura werden geïnd. In deze periode kocht de abdis ook vaak nieuwe bomen en stamgewassen voor de kloostertuinen.³ De abdis behoorde hierdoor tot een van de grootste en vroegste afnemers van de producten van de boomkwekers in Boskoop.

Omstandigheden Na de Grote Ontginning van het woeste land bleef er een kaal landschap over. Het landschap moest opnieuw worden ingericht. Er waren bomen nodig om schaduw te creëren en boerderijen te beschermen tegen de wind. Daarnaast moest er in het eigen voedsel worden

voorzien. Men had van hun voorouders en de natuur geleerd hoe men bomen kon vermeerderen door middel van zaad, het afzetten van takken of door het zetten van enten. Niet alleen het klooster was afnemer van de boomproducten. Er werd ook verscheept naar andere afnemers, zoals andere boeren of voor stadstuinen en er waren bomen voor het eigen gebruik.⁴ De boom- en houtgewassen werden in die tijd nog niet geteeld als hoofdkomen. Het was een bijproduct van de landbouw. Er werden onder andere appel- en perenbomen, kersenbomen, wilgen, eiken, essen, iepen en notenbomen gekweekt. Vanwege de hoge vraag naar hout werden er voor die tijd flinke bedragen uitgegeven. In verhouding tot de andere landbouwproducten bracht dit veel meer geld op.⁵ In de rondom Boskoop liggende polders werd bij de vernatting van de bodem door de landheren toestemming gegeven om de rijke aarde af te graven voor de turfwinning. De abdis van Rijnsburg heeft nooit toestemming willen geven.⁶ Vanuit deze incidentele teelt en het niet verkrijgen van toestemming voor vervening, groeide de Boskoopse kwekerijen uit tot gespecialiseerde bedrijven.

Kwekerijen De eerste echte kwekerij wordt vermeld in 1561 tussen de Biezenweg en de Reijers-

TIP! Smeer uw jonge bomen tot op een ruime meter hoogte in met oud robbenspek of levertraansmeer. De stank van dit middel zal vraat van reeën en konijnen tegengaan. Zestiende-eeuwse boomkwekerstip, in: Vuyck (1966), p. 53.

→ Vervolg de Compieriekade langs de vele kwekerijen tot aan de kruising Loetweg/Paddegat. Sla linksaf naar het Paddegat. Volg het Paddegat in zuidelijke richting en vervolg de weg over de Parklaan tot aan Station Boskoop, het Floragebouw en het rosarium.



Tekening van de abdij van Rijnsburg met al haar boomgaarden in, 1595

← Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant / staats-, handels-, nieuws- en advertentieblad 18 april 1845

kopweg. Begin van de zeventiende eeuw waren dat er zelfs meerdere. Als gevolg van de Tachtigjarige Oorlog en de Reformatie verdwijnen de kloosters aan het begin van de zeventiende eeuw als afnemers van bomen. De handel verplaatste zich echter naar andere afnemers.⁷ Boeren, stedelingen en de eigenaren van buitenplaatsen zorgden voor een vernieuwde vraag naar bomen. Daarbij kwam ook de vraag naar siergewas op om de tuinen van de rijke handelaren en stedelingen te verrijken. Dit betekende een nieuwe opbloei van de kwekerijen tot aan de Franse overheersing en daaropvolgende afsplitsing van België. Beide gebeurtenissen hadden aan het begin van de negentiende eeuw een negatief effect op de economie. Daar hadden de Boskoopse kwekers ook last van.⁸ De sierteelt nam af en zou pas weer vanaf het midden van de negentiende eeuw een rol spelen. De opmars van de economie onder invloed van de industrialisering speelde daar een belangrijke rol in. Met de toename van het aandeel siergewassen in Boskoop, nam ook de vraag naar rozen toe.⁹ Bij deze ontwikkeling was er een belangrijke rol weggelegd voor de mode in de tuin- en parkarchitectuur, waarin ook rozenperken een rol gingen spelen.

Landschap Bij de ontwikkeling van de boomkwekerijen tot echte kwekerstuinen, werd de landschappelijke structuur aangepast. Er werden sloten rondom de tuinen gegraven, zodat deze beter bereikbaar werden. Op de eilanden tussen de kwekerijen werden akkers met essen-, wilgen- en elzenhakhout aangelegd als windscherm. Het water speelde een belangrijke rol bij de ontwikkeling. De grond lag maar net boven het waterpeil. Een situatie die voor veel beplanting veel te nat was. De sloten droegen dus niet alleen bij aan transportmogelijkheden, maar de uitgekomen grond werd tevens gebruikt voor het ophogen van de akkers.¹⁰

Export Tot in de negentiende eeuw teelden de kwekers overwegend voor binnenlands gebruik. Om de bomen aan de man te brengen, gingen de handelaren per trekschuit naar verschillende steden. In het lokale nieuwsblad lieten ze een advertentie plaatsen om hun aanwezigheid kenbaar te maken. Zo konden geïnteresseerde kopers bij de handelaren langs om een bestelling te doen of om hun bestelling op te halen. De export naar het buitenland kwam in het midden van de negentiende eeuw op gang toen handelaren lucht kregen van de interesse uit Duitsland. Daarna vol-

gen onder andere België en Frankrijk. Tegen het einde van de negentiende eeuw komen daar ook de oostelijke staten van de Verenigde Staten bij.¹¹ De geïsoleerde ligging van Boskoop maakt het exporteren van de producten lastig. De producten werden vervoerd per schip en in andere steden overgezet op treinen. Vanaf het tweede kwart van de twintigste eeuw kon door de komst van de autobus en de stoomtrein de export zich toch ontwikkelen. Dat is ook de reden dat de kwekers één van de grootste voorstanders waren van de aanleg van een spoorlijn.

NS Begin van de jaren dertig van de twintigste eeuw, tegelijkertijd met de aanleg van de spoorlijn, start de bouw van het Floragebouw tegenover het station Boskoop. Dit gebouw siert tegenwoordig nog steeds het straatbeeld en was bedoeld voor het houden van plantententoonstellingen. Ter gelegenheid van de opening van de spoorlijn legden de kwekers bij het Flora-gebouw een rosarium aan. Het gebouw zelf werd grotendeels betaald door de Nederlandse Spoorwegen (NS). En niet voor niets! De NS was in de veronderstelling dat de tentoonstellingen veel mensen zouden trekken uit binnen- en buitenland en daarbij gebruik

zouden maken van de trein. De NS zat er niet ver naast. Voordat de Tweede Wereldoorlog roet in het eten gooide, werden drie grote tentoonstellingen gehouden in het Flora-gebouw. De eerste twee trokken inderdaad veel (inter)nationale bezoekers. De laatste tentoonstelling in 1935 had daarentegen tegenvallende bezoekersaantallen. In de oorlog werd het gebouw eerst door het Nederlandse leger en daarna door het Duitse leger in beslag genomen. Daarbij werd het interieur erg beschadigd. Daarna heeft het nooit meer als tentoonstellingsgebouw dienstgedaan.¹²

Bolwerk Na de Tweede Wereldoorlog kon de welvaart gedurende de Wederopbouw langzaam weer toenemen. Als gevolg hiervan kwam ook de binnenlandse en buitenlandse plantenhandel weer op gang. In 1958 werd zelfs een nieuw beursgebouw met hotel, Florida, gebouwd als vervanging voor het in de oorlog zwaar beschadigde Flora-gebouw. Hierin werden nieuwe tentoonstellingen gehouden.¹³ De groei heeft standgehouden en tot op de dag van vandaag bevinden zich in het gebied de meeste en beste kwekers van Nederland.

TIP! TUINBONEN PAG 8
BEROEPEN PAG 15
BOMEN PAG 51
DE OUDE RIJN PAG 45
UITSLAANDER ROUTE #2



BOOMKWEKERIJ
MUSEUM
REIJSKOOP 52/54
BOSKOOP

RECEPT



APPELENSOEP

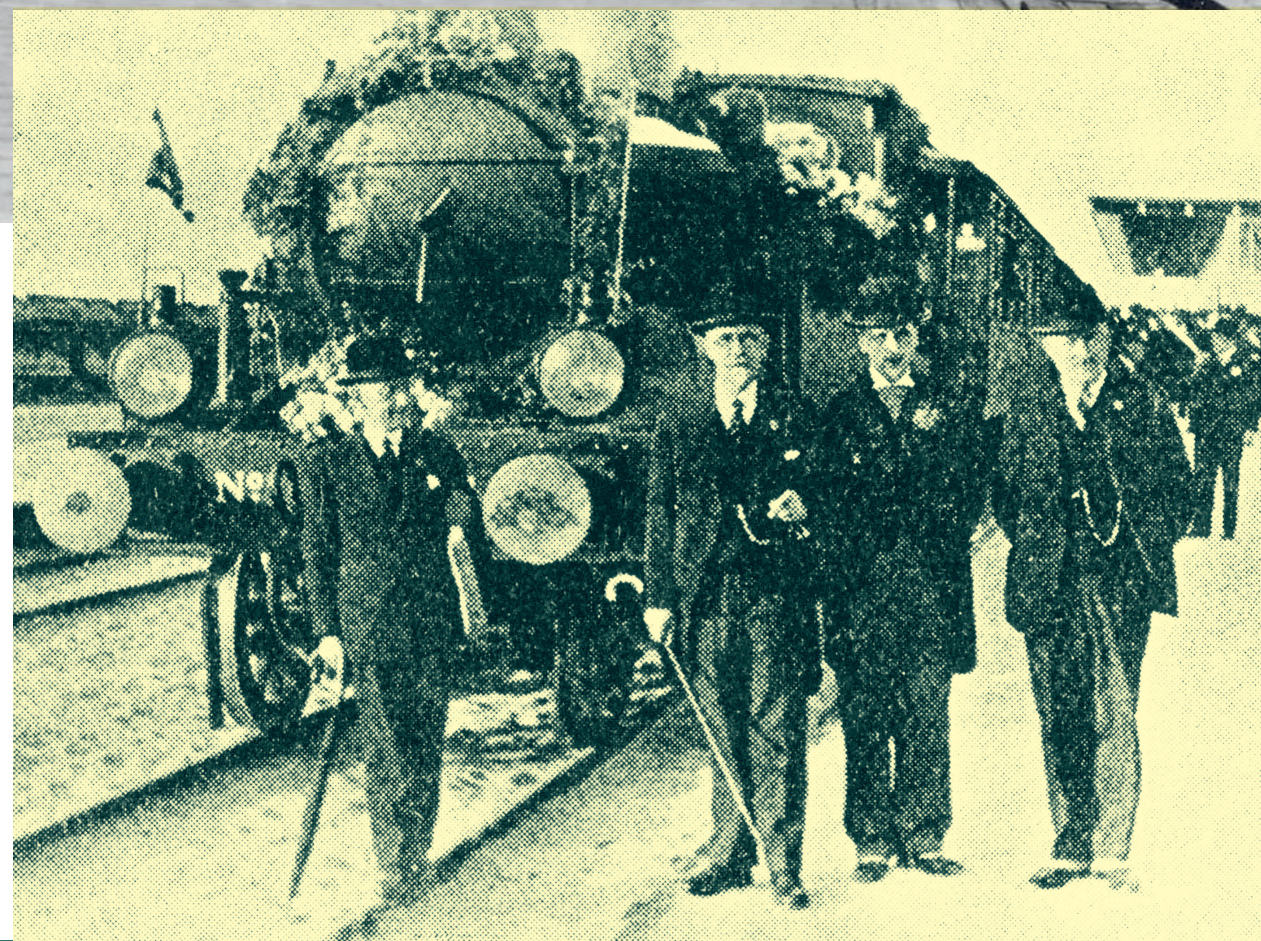
Neem een **half vierde vat** goede renetten, schil ze, snijd ze aan kleine stukjes, en doe er de klokhuizen uit. Doe ze dan in eene aarden pan, met een weinig water, en laat ze fijn koken. Giet er voorts Rijnschen wijn en water op zooveel gij verkiest, maar van ieder de helft, en doe er een stukje kaneel, zoo groot als gij verkiest, 3 blaadjes foelie, en suiker naar uw' smaak in; laat het tezamen koken, en wrijf het door eene zeef: snijd alsdan tarwebrood aan dobbelsteentjes, leg ze in eenen schotel, na ze in boter bruin gebraden te hebben; giet er de soep overheen, en zet het eenige oogenblikken op een komfoor met wat vuur.

Uit: *Aaltje de volmaakte en zuinige keukenmeid*, 1828. p.29/30

3 STATION WADDINXVEEN

Plaats station Ter plaatse van het huidige station Waddinxveen. Het gebouw is in 2004 gesloopt.

Bijzonderheden Het station werd in 1933–1934 naar ontwerp van de architect H.G.J. Schelling gebouwd. Deze architect was in dienst van de Nederlandse Spoorwegen (NS) en ontwierp tussen de jaren twintig en zestig van de twintigste eeuw veel verschillende stations voor de NS. In 2004 was er geen functie meer voor het stationsgebouw en het aangrenzende emplacement. Dit was aanleiding voor sloop. Ten noorden van het station Waddinxveen, ligt ook het station Waddinxveen-Noord. Dit station werd in 1973 gebouwd.



doornen van den kroon van den Hel-land moet herbergen.

Een beroemde ateen, de „Golconda“ bleef nog langen tijd in het bezit van den aartsbischop Joseph, die op zijn goed in Hongarije woonde. Maar ook deze is thans ten verkoop aangeboden. Bemiddelare is een Engelsche trust, die thans koopers voor den 76 karaats steen zoekt. Een aanbod van 4 miljoen franken, dat uit Parijs kwam, werd afgewezen, omdat het juweel op driemaal zooveel geschat is. Maar ongetwijfeld zal ook voor dit stuk nog wel een koper gevonden worden, zoodat met den beroemden „Golconda“ de laatste van de Habsburgsche kroonschatten in vreemde handen overgaat.

Avontuurlijk lot.
Prinses Kokolanaria van Griekenland, als kind van een armen schap-herder geboren, liet dezer dagen aan een klooster te Jeruzalem 3 miljoen gulden na.

Het lot van deze prinses, wier meis-jeennaam Caroline Frak is, was wel zeldzaam rijk aan avonturen. Als weeskind liep zij weg van haar pleeg-ouders en ging naar Triëst, waar zij kolleerin werd.

Door handel in slaafte slavinnaam naar Cairo geleekt, geraakte zij in handen van een Dalmatische arbeider, die haar huwde, Iwan Tomitich. Smokkelhandel maakte hem rijk en hij zijn dood liet hij zijn vrouw bijna een miljoen na.

Zwart marmer.
In de nabijheid van de Hongaarsche stad Miskolez vond men onder een kalklaag groote hoeveelheden zwart marmer. Het loonde echter niet, het marmer voor industriële doeleinden te gebruiken en daarom besloot men het moets maar voor plaatsel van de in de nabijheid gelegen stadjes te be- nutten. De Hongaarsche steden Miskolez, Sasa, Uzsa en nog enkele an- dere zijn zeker de eenige in de wereld die er op kunnen beroemen, met mar- mer geplaveide straten te bezitten.

NUTTIGE WENKEN.
Oude verflieken laten zich dik- wils nog zeer goed verwijderen met petroleum of even verwarmede terpentijn.

Kopergroen laat zich zeer goed verwijderen met een heet sop van groene zeep, of een mengsel van ver- ijdele deelen azijn en citroensap.

Zie de wereld en blijf jong!
is het devies van den 76-jarigen Amerikaan Julius Brittlebank, die zijn... vijftiende wereldreis maakt, die iedereen dag tweemaal zwemt en elke avond danst, als hij in de gelegenheid is!

Het is er in de wereld hier Toch alles maar een weel! Wel jammer, dat niet ieder met Dezelfde maten meet! Want dan bestond van nu af aan Geen onderdom meer hier, En leefden alle oudjes thans Alleen voor hun plezier! Toch lijkt me 't middel ideaal, Hier aan de hand gedaan, En ik heb erbij en ontzag Voor dees' Amerikaan!

Reis vijftien maal de wereld rond, En zwem daarbij, en dans... Wie om en bij de tachtig is, Heeft hier 'n laatste kans! De Diesel staat al voor U klaar... Stap in dan... energie!... Het is de beste medicijn Voor pijn en rheumatiek! 'k Zeg nog eens: 'k vind het ideaal, En, word ik oud en krom, Dan doe 't als Mr. Brittlebank En reis de wereld om! Dan gaan uw geene datten niet Aan dokterwoning... Maar aan... hotels en cabarets En reisverzekering!

Dan neem ik aan de Noordpool, En dwaal wat door Japan, Ik toer naar Noord-Amerika En naar Afghanistan! Maar... óóóóf neem ik nog een proef Eerst met... m'n schoonmaats! En zij vertrekt nog deze week Van hier naar Afrika! Ik gun haar immers al te graag Nog jaren, jaren dien... En... ben haar onderzassen hier Een... aardig poosje kwijt!!

Het noodlot.

lijken stand ingeschreven als man en vrouw. In het begin waren zij zeer getalukig. Doch allengs liet zijn vrouw ook de andere kant haar karakter zien. Haar exotische buien ver- slonden sommen gelds. Haar man kon dat onmogelijk meer bolwerken. Dik- wils berispte hij haar, doch alles was tevergeefs. Zij beheerschte hem ge- heel.

Den volgenden dag kwam er een brief voor mij. Zij was van Torrence. De inhoud luidde:

... Ik ga weer weg van hier... alles is zo veranderd! En ik piker teveel. Als een schim volgen nog altijd mijne herinneringen... Ik kan niet... Ik heb het al zoo dikwijls geprobeerd, maar altijd faal ik weer! En dan nog wat. Ik heb je gisteren niet de waar- heid verteld. Ik ben n.l. niet naar Jemelle en Co. gegaan, maar naar Ri- chard du Chevette, Sucre en gros.

teug uit zijn glas en betaalde.
Bij het afscheid nemen zei hij nog tot mij: — Ja, zoo zie je, beste vriend, het leven hangt dikwijls aan een be- lachelijke kleinigheid, men weet al- len op het juiste moment met wat men doet.

Men moet niet aarzelen!!!

Den volgenden dag kwam er een brief voor mij. Zij was van Torrence. De inhoud luidde:

... Ik ga weer weg van hier... alles is zo veranderd! En ik piker teveel. Als een schim volgen nog altijd mijne herinneringen... Ik kan niet... Ik heb het al zoo dikwijls geprobeerd, maar altijd faal ik weer! En dan nog wat. Ik heb je gisteren niet de waar- heid verteld. Ik ben n.l. niet naar Jemelle en Co. gegaan, maar naar Ri- chard du Chevette, Sucre en gros.

John Torrence nam een fikschen

VOOR DE JEUGD.

Na Schooltijd.
Over robschaatsen en een toneelvoorstelling.
door LISE HAVELBERG.

Rosy en haar broertjes Ton en Hans wa- ren weer bij toen de vakantie om was en zij weer terug naar school gingen. Nu kwam er bij, dat ze alle drie verhoord waren en dat zij alle drie bij een onderwijzer in de klas kwamen, die zij graag mochten. Ton, die nu in de hoogste klas zat, had naast zijn een nieuwen jongen Bekker, die pas uit India was gekomen en tot wien hij zich erg aangetrokken voelde.

Het gebeurde dan ook vaak, dat Ton 's avonds naar Bert — zoo heette zijn vriend — loog, om samen met hem huiswerk te ma- ken, terwijl natuurlijk andere avonden Bert bij Ton kwam.

Ook bij Rosy en Hans waren verschillen- de tijden kinderen in de klas gekomen, zoodat de eerste maand alweer om was, voordat ze het wisten.

En op een middag na schooltijd zagen ze, dat een van de kinderen zijn robschaatsen had meegenomen en nu al rijdende naar huis ging. Dat bracht ons direct op een idee, want op solder hing van ieder ook een paar robschaatsen. Tusschenkomst gingen ze die onmiddellijk opzoeken, maar liever heb- wat zagen die schaatser en verwaarloosd uit. De handen waren stief, de rolletjes stief zwaart, terwijl er heeskelingen geen beweging in te krijgen. Het enige wat er nog was, was de open was, was ze heeskelingen in petroleum te leggen, zoodat de roest eraf wekte. Ton hooft bereidwillig aan dat vroege voor- schied, zoodat hij met de roest eraf wekte. Het later met oude lappen drooggraven en Rosy moest de nieuwe handen gaan kopen.

Voor het eten werden de schaatser in de was gelaten en dadelijk na het eten werden ze verder onder handen genomen en toen de kinderen eindelijk naar bed gingen, wa- ren alle drie de paren weer piekfit in orde. Doch moeders wilde er niet van hooren, ze rullend naar school zonden gaan, want dan vond ze, dat op wel eens de school voorbij zouden rollen, implanta van er!

Den volgenden middag ochter, tocht aan met de jongens vlieg en netjes de koffieboel had afgewaschen, gingen de robschaatsen aan en een paar straten verder, op een groot plein, konden ze een hun hart ophalen.

Fidel, die grappenmaker was, was natuur- lijk ook van de partij. Na zich goed gemee- ned te hebben, eerst ieder alleen, toen samen, begonnen zij, of in de kanten, die zij vroeger gemaakt hadden, nog kenden. Ze sprongen haasje-aver, wisten, maakten mooie figuren, tot opeens Ton achteruit wilde rijden. Hij maakte een ver- keerde beweging met gevolg dat het hand van zijn linkerachste brak. Hij kwam sodoende vrij onzacht met den grond in aanraking, natuurlijk tot groote pret van de andere kinderen.

De behandeling der batterij.
Enige praktische wenken.

Van de goede en zorgvuldige behandeling der batterij hangt niet alleen haar levens- duur af, maar ook de kwaliteit van de radio-ontvanger. De accumulator moet en de vier weken geladen worden, ook wan- neer hij in dien toestand niet wordt ge- bruikt. Wanneer hij mogelijk is, moet lang ongeladikt moet staan, dient hij teminste van tevoren goed opgeladen te worden. Te kleine accu's kunnen in het bedrijf duurder uit dan grootere. Een goed behoudende accu bedraagt minstens 150-ladingen en ont- ladingen. Oorzaken van voortdijf onbruik- baar worden zijn o.a. te sterke stroomaf- name, lading met te sterke stroomen, lang ongeladikt laten staan en verandering der polen bij het laden. Kortsluiting veroorzaakt de levensduur nammerlijk. Een goed geladen accu heeft een donker chroomchloride positieve plaat en een lichtgroen negatieve. De platen van een accu moeten steeds met vloeistof bedekt zijn. Wanneer de vloeis- tof opgeeft, dan is het uitlaten met ge- distilleerd water worden bijgevolgd. Een ver- buigen der platen is het gevolg van ver- keerd opladen of van kortsluiting en te sterke stroomafname. Een paar jaar moet met de vloeistof uit de accu laten weg- loopen en hem vullen met nieuw accu-zuur. Dit werktje kan men het best door een vak- man laten doen, als er een goet bij de hand is; anders leidt op de droogst.

Dit werktje verduist om verschillende redenen groote voorzichtigheid. Wij zetten er een brief bij op om te voorkomen, dat af spaties naar de noemen komen. Geboort dit tuch, dan moet het oog dadelijk met schoon, lau water worden nagespoeld. Spijtelop de kleeren worden slijtgewaachen met ammoniak of een sterke soda-oplos- sing. Ook bij het ledigen van de accu moe- ten wij voorzichtig zijn; wij kunnen hem niet heergroen in de gaten, of in de andere afvoert, aangestien de buizen door het naar worden aangestien. Voorblaren moet erop gelet worden, dat er geen accu- zuren laten doen als er een goet bij de hand is; anders leidt op de droogst.

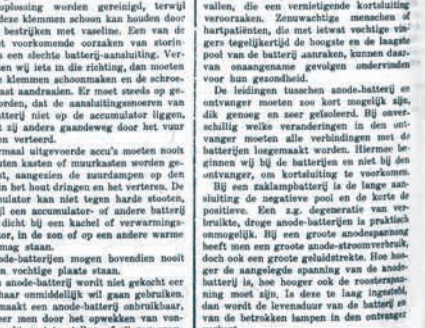
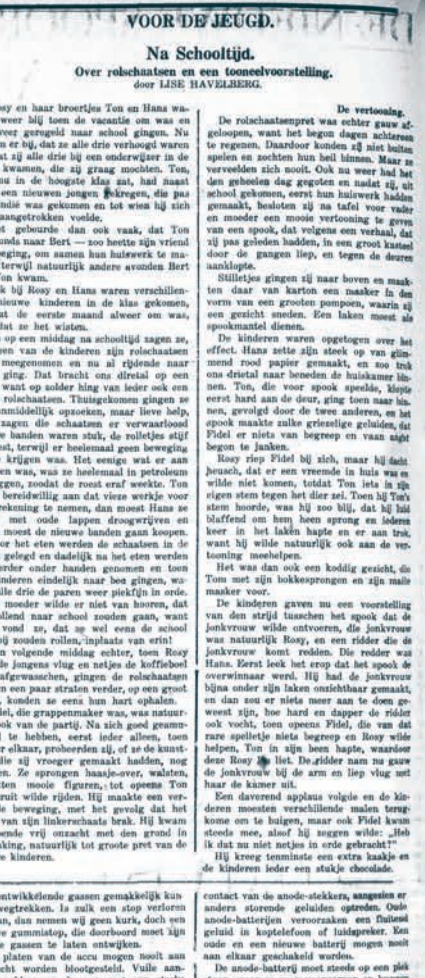
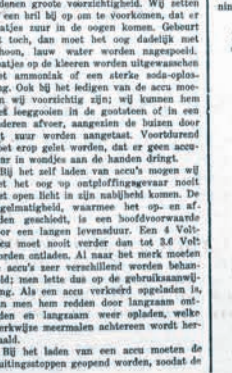
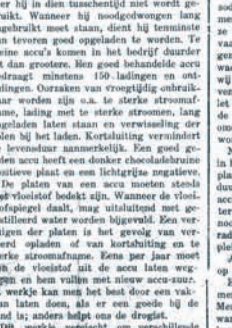
Een anode-batterij wordt niet gekocht er- men haar onmiddellijk wil gaan gebruiken. Men maakt een anode-batterij onbruikbaar, wanneer men door het openmaken van ven- ken tracht vast te stellen, of zij nog span- ning heeft. Wij laten steeds op een vast

Enige praktische wenken.
Van de goede en zorgvuldige behandeling der batterij hangt niet alleen haar levens- duur af, maar ook de kwaliteit van de radio-ontvanger. De accumulator moet en de vier weken geladen worden, ook wan- neer hij in dien toestand niet wordt ge- bruikt. Wanneer hij mogelijk is, moet lang ongeladikt moet staan, dient hij teminste van tevoren goed opgeladen te worden. Te kleine accu's kunnen in het bedrijf duurder uit dan grootere. Een goed behoudende accu bedraagt minstens 150-ladingen en ont- ladingen. Oorzaken van voortdijf onbruik- baar worden zijn o.a. te sterke stroomaf- name, lading met te sterke stroomen, lang ongeladikt laten staan en verandering der polen bij het laden. Kortsluiting veroorzaakt de levensduur nammerlijk. Een goed geladen accu heeft een donker chroomchloride positieve plaat en een lichtgroen negatieve. De platen van een accu moeten steeds met vloeistof bedekt zijn. Wanneer de vloeis- tof opgeeft, dan is het uitlaten met ge- distilleerd water worden bijgevolgd. Een ver- buigen der platen is het gevolg van ver- keerd opladen of van kortsluiting en te sterke stroomafname. Een paar jaar moet met de vloeistof uit de accu laten weg- loopen en hem vullen met nieuw accu-zuur. Dit werktje kan men het best door een vak- man laten doen, als er een goet bij de hand is; anders leidt op de droogst.

De behouding van de accu.
Een anode-batterij wordt niet gekocht er- men haar onmiddellijk wil gaan gebruiken. Men maakt een anode-batterij onbruikbaar, wanneer men door het openmaken van ven- ken tracht vast te stellen, of zij nog span- ning heeft. Wij laten steeds op een vast

De behouding van de accu.
Een anode-batterij wordt niet gekocht er- men haar onmiddellijk wil gaan gebruiken. Men maakt een anode-batterij onbruikbaar, wanneer men door het openmaken van ven- ken tracht vast te stellen, of zij nog span- ning heeft. Wij laten steeds op een vast

Bij het laden van een accu moeten de aansluitingstoppes gespeld worden, zoodat de

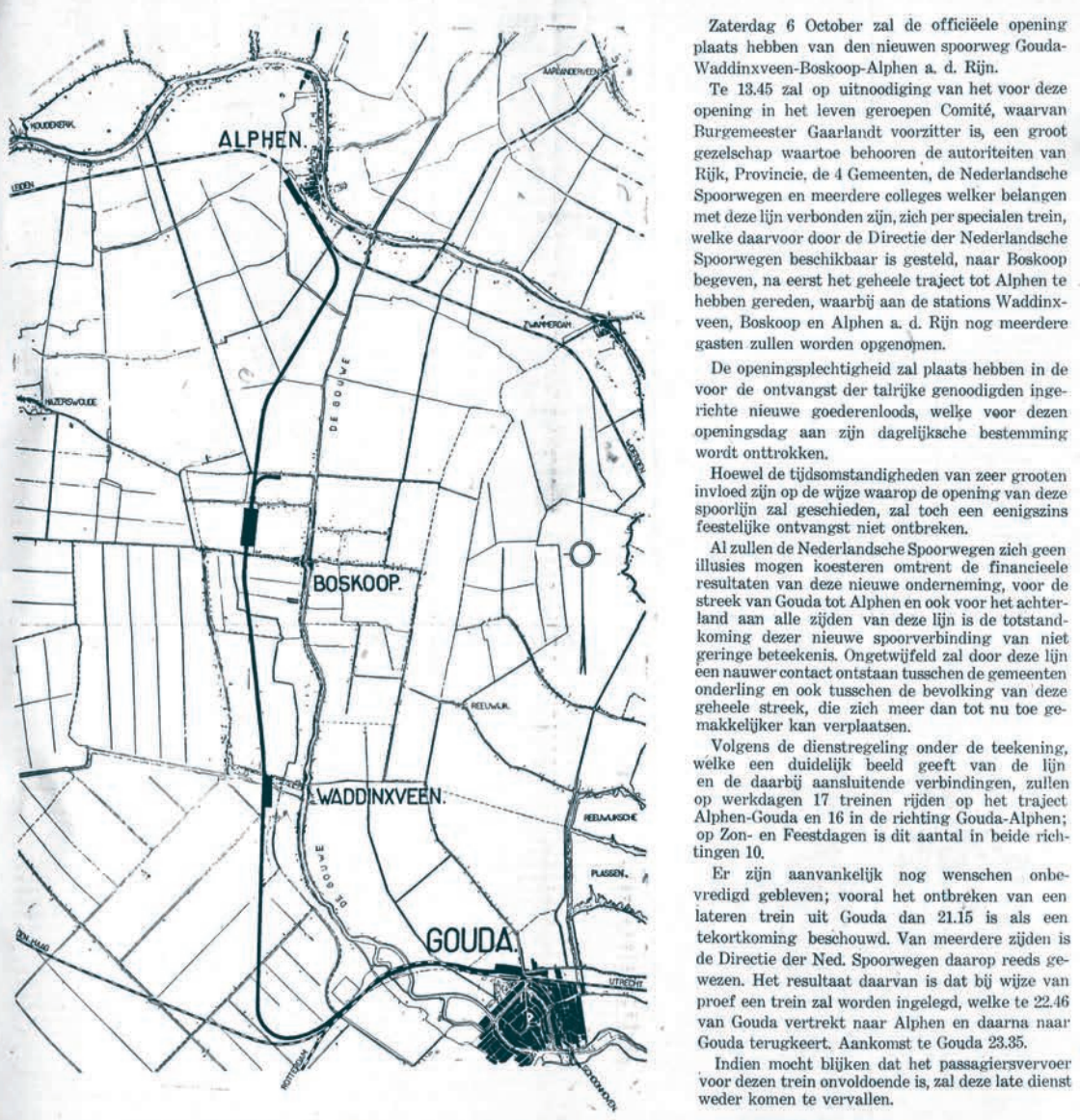


De vergangenwaarder met vakantie aan een. (Jugend - München.)

DE NIEUWE SPOORLIJN Gouda - Waddinxveen - Boskoop - Alphen aan den Rijn

wordt op 7 OCTOBER 1934

VOOR HET VERKEER OPENGESTELD.



DIENSTREGELING INGAANDE 7 OCTOBER 1934

GOUDA-ALPHEN a. d. RIJN.												
	V	6.50	7.56	8.47	9.17*	† 9.45	10.44	11.44	12.44	13.44	† 14.44	15.44
GOUDA												
Waddinxveen		6.59	7.06	8.07	9.26*	† 9.54	10.54	11.54	12.54	13.54	† 14.54	15.54
Boskoop		7.05	8.13	9.04	9.32*	† 10.01	11.01	12.01	13.01	14.01	† 15.01	16.01
ALPHEN a. d. RIJN	A	7.12	8.20	9.10	9.39*	† 10.07	11.07	12.07	13.07	14.07	† 15.07	16.07

ALPHEN a. d. RIJN-GOUDA.												
	V	7.22	8.27	9.55	10.52	11.52	12.52	† 13.52	14.52	15.52	† 16.52	17.56
ALPHEN a. d. RIJN												
Boskoop		7.29	8.33	9.03	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	† 17.00
Waddinxveen		7.35	8.38	9.09	10.06	11.06	12.06	13.06	14.06	15.06	16.05	† 17.05
GOUDA	A	7.44	8.47	9.18	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.14	† 17.15

De met † geteekende treinen rijden niet op Zon- en Feestdagen. De met * geteekende treinen rijden alleen op Zon- en Feestdagen. Voorloopig zal bij wijze van proef nog een latere trein Gouda-Alphen vice-versa rijden dan op bovenstaande dienstregeling is aangegeven. Deze trein vertrekt van Gouda te 22.46 naar Alphen en arriveert weer te Gouda te 23.35.

DE SCHEIDING VAN WATER EN MACHT

Plaats: Waddinxveen

Adres: Jan Dorrekenskade/ Dorrekade/ Kerkweg

Kenmerken: Verhoogd dijklichaam aan de Jan Dorrekenskade.

Wie het station Waddinxveen van noord naar zuid passeert, passeert ook een grens: de grens tussen de Hoogheemraadschappen Rijnland en Schieland. Deze twee hoogheemraadschappen hebben al eeuwen de taak de waterhuishouding te regelen binnen bepaalde delen van Holland. Ze ontstonden in de dertiende eeuw, aan het einde van de Grote Ontginningen. Voor die tijd regelde iedere polder of ambacht zijn eigen waterbeheer. Naarmate de bodem verder begon in te klinken, werd de noodzaak van een verenigd bestuur belangrijker. Niet alle peilmaten waren immers gelijk aan elkaar, waardoor de verschillende polders last van elkaar kregen. Door samen te werken, kon de waterhuishouding beter worden beheerd. Vooral grote kwesties als afwatering van de Oude Rijn en de Maas en het aanleggen van waterkerende dammen vroegen een gezamenlijk en bovenlokaal besluit. Het eerste hoogheemraadschap dat ontstond, was dat van Rijnland. Het Hoogheemraadschap van Schieland volgde enkele decennia later. De huidige hoogheemraden zijn nog steeds gebaseerd op het oude bestuursstelsel en dienen nog steeds eenzelfde doel: Holland droog houden.



↑ Penning uitgereikt aan iedere verschenen kiezer bij de verkiezing van de hoofdingelanden van het Hoogheemraadschap Rijnland, 1818.

Waterbeheer Als gevolg van de sterke inklinking werd het in de dertiende eeuw al snel noodzakelijk om dijkes en sluisen aan te leggen om het land droog te houden. De verantwoordelijkheid voor het waterbeheer lag daarbij bij lokale *ambachten*, de besturen van een bepaald gebied. Hierbij speelden nog wel eens tegenstrijdige belangen tussen verschillende ambachten. In die gevallen werd er op incidentele basis overleg gepleegd met de buurgemeenten om het probleem gezamenlijk op te lossen. Het onderhoud van de dijken lag bij de *ingelanden* van de betreffende polder. Zij waren allemaal verantwoordelijk voor het onderhoud aan hun eigen deel van de dijk. De toekenning van een stuk dijk wordt *verhoefslagen* genoemd. Het onderhoud werd geregeld door middel van onderhoudsregels. Ieder ambacht of polderbestuur legde deze vast in verordeningen, *keuren* genaamd. Bij nalatigheid van een ingelande kon men dwingend optreden. Zo kon er een geldboete worden opgelegd of kon de dijk op kosten van de ingelande worden onderhouden.

Vaak werd er dan beslag gelegd op het onroerend goed van de ingelande¹. Toch gebeurde dat niet altijd, want nog tot ver in de achttiende eeuw gebeurt het met regelmaat dat dijken doorbraken als gevolg van slecht onderhoud.

Rijnland Het ontstaan van het Hoogheemraadschap Rijnland hangt samen met de verzanding van de monding van de Oude Rijn. Deze rivier speelde in de twaalfde eeuw een cruciale rol in de afwatering van de polders tussen Utrecht en Leiden. Door de verzanding stagneerde de waterafvoer en kampte de regio Leiden met grote waterproblemen. Men probeerde het op te lossen door ter hoogte van Zwammerdam een dam te bouwen. Dit belemmerde de doorvoer van Utrechts water naar het Hollandse deel van de Oude Rijn. Het probleem loste hierdoor niet op, maar verplaatste alleen naar het Utrechtse deel ten oosten van de dam. De dam moest verwijderd worden. Pas na 1200 zou er een definitieve oplossing worden gevonden in de aanleg van nieuwe watergangen richting het noorden,

INGELANDE

Eigenaar van grond, water en/ of een gebouw binnen een waterschap.



↑ Verguld zilveren beker van het Hoogheemraadschap van Schieland door Hans Coenraet Brechtel, 1656

↓ Gevelbord van het pand Korte Hoogstraat 3, Rotterdam, waar het Hoogheemraadschap Schieland gevestigd was van 1842 tot 1923



→ Vervolg de route op de Parklaan en sla op het kruispunt met de Zijde linksaf de Zijde op. Sla op de rotonde rechtsaf de Boezemlaan op. Volg de Boezemlaan in zuidelijke richting en neem de bocht mee op de Wilhelminalaan. Sla na de bocht rechtsaf op de Mendelweg. Ga rechtsdoor bij de Snijdelwijklaan en volg de Mendelweg in zuidelijke richting tot aan de Linnaeusweg. Sla linksaf de Linnaeusweg op. Volg de Linnaeusweg in oostelijke richting en sla na 350 meter rechtsaf het Wiigenlaantje op. Vervolg de weg tot aan de kruising met de Staringlaan. Sla rechtsaf de Staringlaan op in westelijke richting. Sla voor de flat linksaf het fietspad op en vervolg de weg over de Tesselschadelaan. Fiets recht door over het fietspad en ga tussen de flats door naar het Zuiveringspad. Fiets door in zuidelijke richting. Sla aan het einde van het Zuiveringspad linksaf op het fietspad langs de Willem de Zwijgerlaan en steek deze (rechtsaf) over naar het fietspad langs de Prinses Beatrixlaan. Volg de weg tot aan de Stationsstraat. Steek het spoor over in westelijke richting en sla linksaf het fietspad op. Rechts van het fietspad ligt de Jan Dorrenskade.



aangevuld met dijken en dammen in het Spaarne en bij het IJ.

De oplossing kon tot stand komen door samen te werken. Hiervoor was een politieke structuur ontwikkeld binnen de ambachtsgebieden. Ieder ambacht had een *heemraad*, een raadsman, aangesteld. Uit de acte van privilege die door graaf Willem II van Holland in 1255 is uitgegeven, blijkt dat er dan al heemraden binnen het gebied bestaan.² Deze acte kan beschouwd worden als de vaststelling van het Hoogheemraadschap Rijnland.

Schieland Het Hoogheemraadschap Rijnland was de opmaat voor andere hoogheemraden, zoals die van Schieland. Ook daar kampte men regelmatig met waterproblemen, die een bovenlokaal karakter hadden. In 1273 regelt Floris V daarom in een acte de bovenlokale dijkzorg langs de Nieuwe Maas en de Hollandsche IJssel. Anders dan bij Rijnland ontstonden de problemen die voor samenwerking pleitten pas na de oprichting van een verenigd heemraadschap. De zeven ambachten onder Schieland waren het daarom niet eens met het in de acte opgenomen verplichte bovenlokale dijkonderhoud. De ambachten waren al jaren gewend dat op lokaal niveau te doen en dwongen af dat dit zo bleef. In 1281 kwam Floris V met een nieuwe acte, waarin de verantwoordelijkheid voor onderhoud bij de ambachten bleef. Maar in datzelfde jaar was er een grote overstroming. Deze gebeurtenis maakte de noodzaak tot het oprichten van een hoogheemraadschap met bovenlokale dijkzorg pijnlijk zichtbaar. Naar verwachting hebben de ambachten het dijkonderhoud hierna tussen 1281 en 1299 gezamenlijk opgepakt. Een werkwijze die vervolgens door Graaf Jan van Holland en Zeeland in 1299 wordt vastgesteld bij de oprichting van het Hoogheemraadschap Schieland.³ Het Hoogheemraadschap Schieland als zodanig bestaat tegenwoordig niet meer. In 2005 is Schieland samengegaan met het Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard.

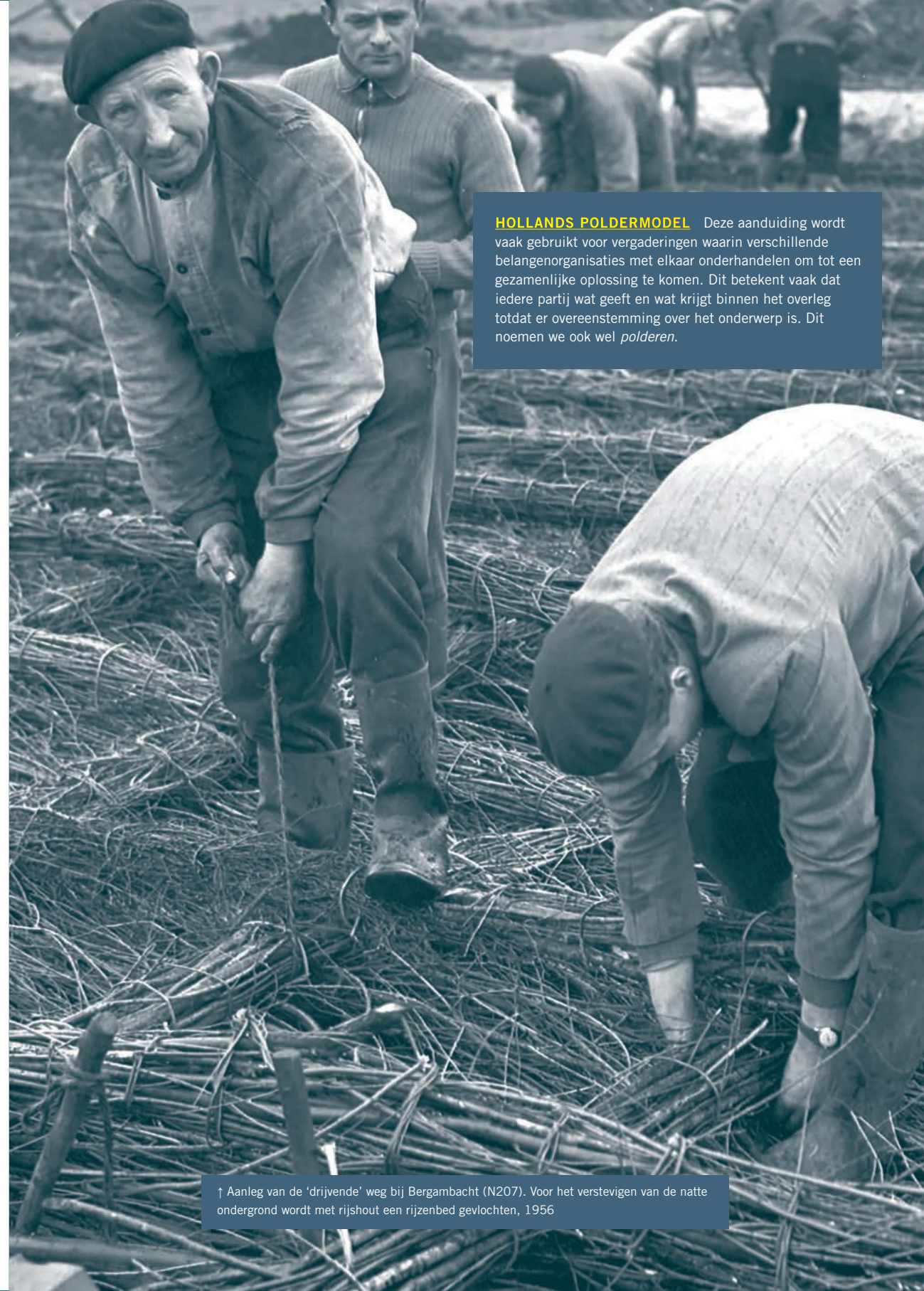
Bestuur Het hoogheemraadschap werd bestuurd door een *baljuw*. Omstreeks 1400 verandert deze naam in *dijkgraaf*. Floris V benoemde de eerste dijkgraaf bij het Hoogheemraad Rijnland. De functie ging gepaard met bevoegdheden van bestuur en rechtspraak binnen het toebedeelde gebied. De dijkgraaf deelde deze macht met het *college van heemraden*, invloedrijke mannen uit de steden in het gebied. Uit ieder ambacht onder het heemraadschap werd hiervoor één

man afgevaardigd. De benoeming van een baljuw of dijkgraaf betekende een versterking van de macht van de hoogheemraden ten opzichte van de *vroosheemraden*. Deze laatste waren de lokale heemraden, die het lokale waterbeheer regelden. De dijkgraaf werd gekozen door de graaf van het betreffende gebied. Later gebeurde de benoeming door de Staten van Holland, soms op voordracht van een stad. Naast een dijkgraaf zaten er heemraden in het bestuur. Deze werden niet gekozen, maar werden door de heemraden zelf aangewezen uit een groep van welgestelde heren in hun eigen omgeving. Meestal was dat pas bij overlijden. In Rijnland waren er zeven heemraden, in Schieland zes. Hoewel de dijkgraaf de belangrijkste persoon in naam was, namen de heemraden de beslissingen. De dijkgraaf mocht zelf niets doen zonder een onderliggend besluit van de heemraden. Zij waren dus eigenlijk de machtigste personen binnen het hoogheemraadschap. Tot de belangrijkste taken behoorden de schouw van bestaande en het aanleggen van nieuwe dijken en sluizen, en het opstellen van keuren. Hierin stonden de rechten en plichten van de ingelanden met betrekking tot de waterstaatswerken binnen het gebied. Geleidelijk breidde de macht zich uit naar een controlerende en corrigerende rol ten opzichte van de ambachten en polderbesturen in het gebied. Tot in de zestiende eeuw was er geen controle op de werkzaamheden van de dijkgraaf en de heemraden. Pas toen er onvrede hierover ontstond, werd aan begin van die eeuw een *College van hoofdingelanden* ingevoerd. Dit college was weer een eliteclub van edelen, notabelen en kerkbesturen, waarin de gewone man niet vertegenwoordigd was.⁴

Actueel De oorspronkelijke politieke inrichting van de hoogheemraadschappen hadden een feodaal karakter. Niet alle ingelanden hadden door de kiescriteria (minimale hoeveelheid grondbezit of financieel bezit) evenveel invloed binnen het hoogheemraadschap. Toch is het de oudste vorm van een democratisch bestuursstelsel binnen Nederland. Er hebben sindsdien wel modernisering plaatsgevonden, waarvan de eerste in 1851. Daarna volgden meerdere Waterstaatswetten, waarvan die van 1995 de laatste is. Inmiddels is de inrichting van het bestuur verder gedemocratiseerd, maar het werk van de hoogheemraden is als gevolg van de huidige klimaatverandering minstens zo actueel als bij hun oprichting.



Vervolg de weg over het fietspad naar de Eikenlaan. Vervolg deze weg tot aan de Dreef. Steek recht over naar de Fazantdreef. Na het plantsoen met wetering de weg vervolgen over de Gerstakker. Volg de weg mee naar links en sla aan het einde van de weg naar rechts en steek de Zuidplaslaan over. Maak een knik naar links en volg de Schaepehoeve in zuidwestelijke richting. Sla aan het einde van de weg rechtsaf de Troelstrahoeve op en fiets door tot aan het kruispunt met de Mina Druckerhoeve. Links aan de overzijde van de weg ligt de Vergeten plek.



HOLLANDS POLDERMODEL Deze aanduiding wordt vaak gebruikt voor vergaderingen waarin verschillende belangenorganisaties met elkaar onderhandelen om tot een gezamenlijke oplossing te komen. Dit betekent vaak dat iedere partij wat geeft en wat krijgt binnen het overleg totdat er overeenstemming over het onderwerp is. Dit noemen we ook wel *polderen*.

↑ Aanleg van de 'drijvende' weg bij Bergambacht (N207). Voor het verstevigen van de natte ondergrond wordt met rijshout een rijzenbed gevlochten, 1956



ALGEMEENE KAART

omvattende de Grote Zuidplas en verdere naastgelegen plassen.

DE VERGETEN PLEK

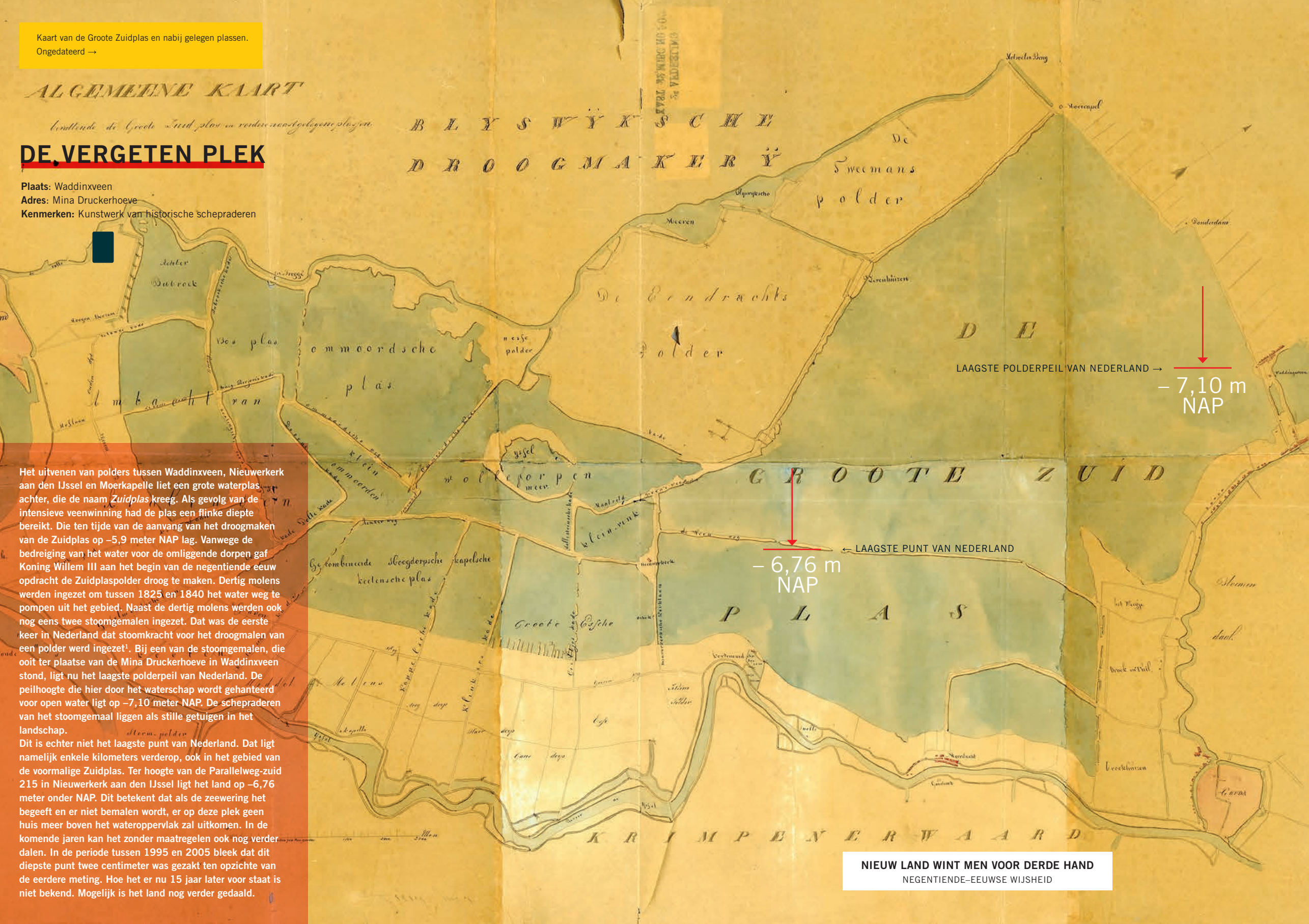
Plaats: Waddinxveen

Adres: Mina Druckerhoeve

Kenmerken: Kunstwerk van historische schepraderen

Het uitveenen van polders tussen Waddinxveen, Nieuwerkerk aan den IJssel en Moerkapelle liet een grote waterplas achter, die de naam Zuidplas kreeg. Als gevolg van de intensieve veenwinning had de plas een flinke diepte bereikt. Die ten tijde van de aanvang van het droogmaken van de Zuidplas op $-5,9$ meter NAP lag. Vanwege de bedreiging van het water voor de omliggende dorpen gaf Koning Willem III aan het begin van de negentiende eeuw opdracht de Zuidplaspolder droog te maken. Dertig molens werden ingezet om tussen 1825 en 1840 het water weg te pompen uit het gebied. Naast de dertig molens werden ook nog eens twee stoomgemalen ingezet. Dat was de eerste keer in Nederland dat stoomkracht voor het droogmalen van een polder werd ingezet¹. Bij een van de stoomgemalen, die ooit ter plaatse van de Mina Druckerhoeve in Waddinxveen stond, ligt nu het laagste polderpeil van Nederland. De peilhoogte die hier door het waterschap wordt gehanteerd voor open water ligt op $-7,10$ meter NAP. De schepraderen van het stoomgemaal liggen als stille getuigen in het landschap.

Dit is echter niet het laagste punt van Nederland. Dat ligt namelijk enkele kilometers verderop, ook in het gebied van de voormalige Zuidplas. Ter hoogte van de Parallelweg-zuid 215 in Nieuwerkerk aan den IJssel ligt het land op $-6,76$ meter onder NAP. Dit betekent dat als de zeevering het begeeft en er niet bemalen wordt, er op deze plek geen huis meer boven het wateroppervlak zal uitkomen. In de komende jaren kan het zonder maatregelen ook nog verder dalen. In de periode tussen 1995 en 2005 bleek dat dit diepste punt twee centimeter was gezakt ten opzichte van de eerdere meting. Hoe het er nu 15 jaar later voor staat is niet bekend. Mogelijk is het land nog verder gedaald.



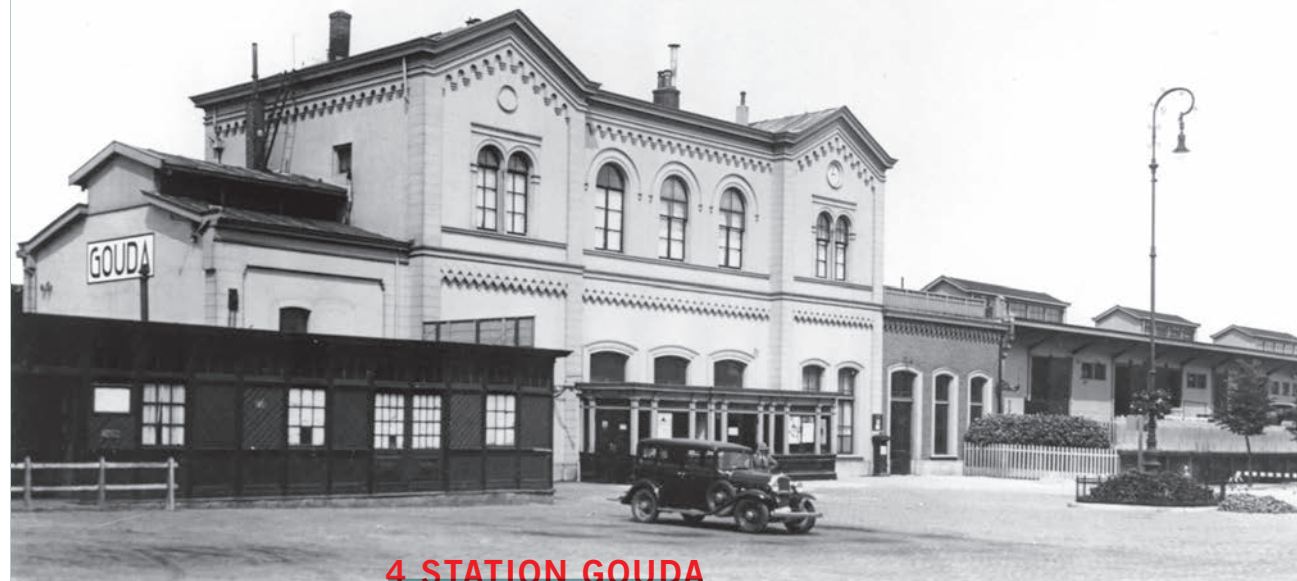
NIEUW LAND WINT MEN VOOR DERDE HAND
NEGENTIENDE-EEUWSE WIJSHEID

Metaaldetectie Veel mensen vinden het leuk om met een metaaldetector naar archeologische voorwerpen te zoeken. Wat zij niet weten is dat het op veel plekken verboden is, zoals op een beschermd archeologisch monument. Op plekken waar je wel mag komen met een metaaldetector, mag je nooit dieper dan 30cm graven of zonder overleg op de grond van iemand anders zoeken. Hoewel het natuurlijk leuk en spannend is om met een metaaldetector op pad te gaan, is er een reden voor de strenge regels. Er kan onherstelbare schade aan ons erfgoed ontstaan doordat de bodem wordt verstoord en vondsten zomaar verdwijnen. Maar ook veiligheid is een belangrijk punt. Het gebeurt regelmatig dat iemand een explosief uit de Tweede Wereldoorlog vindt. Ga je toch op pad en vind je iets? Noteer dan altijd de exacte locatie van de vondst. Meld daarna jouw vondst bij de gemeentearcholoog en registreer je vondst op portable.antiquities.nl



→ SIKB.NL
→ PORTABLE-ANTIQUITIES.NL/PAN/#/PUBLIC

- Gezicht op het N.S.-station Gouda te Gouda, ca. 1934/1939
- Gezicht op het NS-station Gouda te Gouda, ca 1957
- ↓ Interieur van het NS-station Gouda te Gouda/ hal met loketten, 1957



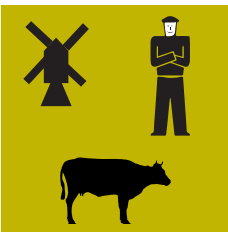
4 STATION GOUDA

Plaats station Stationsplein.

Bijzonderheden Het stationsgebouw is viermaal vernieuwd. Het eerste station werd in 1855 gebouwd als onderdeel van de spoorlijn Utrecht – Rotterdam Maas. Daarna werd in 1869 een nieuw station gebouwd bij de opening van de spoorlijn Amsterdam – Harmelen – Breukelen. Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog werd het station gebombardeerd, waarna wederom een nieuw station werd gebouwd. Het huidige station dateert uit 1984.



→ Fiets naar het noordoosten op de Mina Druckerhoeve. Sla rechtsaf naar de Zuidplaspiaan. Volg de Zuidplaspiaan tot aan de rotonde. Ga rechtdoor en neem het fietspad naast de Parklaan. Blijf het fietspad volgen en kruis de Parklaan en vervolgens het spoor. Blijf het fietspad volgens langs de Coenecoop en sla voor de Zuidelijke Rondweg linksaf op het fietspad. Fiets tot aan de rotonde en sla rechtsaf op het fietspad langs de Kanaaldijk. Sla voor het viaduct rechtsaf en maak een bocht naar links om over het viaduct te gaan. Volg het fietspad tot aan de rotonde en sla hier linksaf over de Nieuwe Gouwe O.Z. Volg de weg en steek bij de Goudse Poort recht over naar de Burgemeester Jamessingel. Vervolg de weg tot aan station Gouda. Dit is het eindpunt van route #2. Sla rechtsaf naar de Zuidplaspiaan. Volg de Zuidplaspiaan tot aan de rotonde. Ga rechtdoor en neem het fietspad naast de Parklaan. Blijf het fietspad volgen en kruis de Parklaan en vervolgens het spoor. Blijf het fietspad volgens langs de Coenecoop en sla voor de Zuidelijke Rondweg linksaf op het fietspad. Fiets tot aan de rotonde en sla rechtsaf op het fietspad langs de Kanaaldijk. Sla voor het viaduct rechtsaf en maak een bocht naar links om over het viaduct te gaan. Volg het fietspad tot aan de rotonde en sla hier linksaf over de Nieuwe Gouwe O.Z. Volg de weg en steek bij de Goudse Poort recht over naar de Burgemeester Jamessingel. Vervolg de weg tot aan station Gouda. Dit is het EINDPUNT van ROUTE #2. ●



ROUTE #1 NIEUWVEEN → ALPHEN A/D RIJN

UIT HET ISOLEMENT

Auteur: Linda Driesen – Van der Male
Noten

1. Lezing Cock Willers over de spoorlijn Uithoorn - Alphen aan den Rijn, 13 april 2011 in 't Trefpunt te Zevenhoven.
2. Dit artikel is gebaseerd op Russer (1984) en de Leidsche Courant 8 mei 1915 en 3 januari 1918
3. Tegenwoordig zou dit vergelijkbaar zijn aan een bedrag van circa €84.000 (iisg.nl)
4. Het interview is fictief en gebaseerd op tekst van Russer, G.A., *Sporen door de Haarlemmermeer. De geschiedenis van de Haarlemmermeerspoorlijnen*, 1984
5. Omgerekend naar euro's zou dit bedrag ongeveer uitkomen op €1,10 per m³. Bron: iisg.nl.

Bronnen

- Auteur onbekend, Uit de omgeving, Ter Aar. Opening nieuwe spoorlijn Uithoorn – Nieuwveen – Ter Aar, Leidsche Courant, 3 januari 1918, p.2
- Auteur onbekend, *Uit stad en omgeving: Nieuwkoop. Aan de Spoorlijn*, Leidsche Courant, 8 mei 1915, p.2
- Russer, G.A., *Sporen door de Haarlemmermeer. De geschiedenis van de Haarlemmermeerspoorlijnen*, Schoorl 1984
- iisg.nl, Internationaal instituut voor sociale geschiedenis omrekeningtool de waarde van de gulden/euro

EEN LANDSCHAP VAN PLOETEREN EN PLEZIER

Auteur: Evert Verhoeven

Bronnen

Regt, W.M.C., *Alphensche Buitenplaatsen*, in: Leidsch Jaarboekje, 1920.

HET HOOFD BOVEN WATER

Auteur: Rianne (G.M.) Averink
Noten

1. historischekringliemeer.nl/index.php/publicaties/nieuws/20-geschiedenis-liemeer?showall=1, geraadpleegd tussen 1 juni en 30 juni 2020
2. Diepeveen-Jansen en Klerks (2007), p. 10.
3. Grinsven (2017), p. 11.
4. Idem noot 1.

5. Idem noot 2.
6. Idem noot 1.
7. Koopstra (2003), p. 11 – 30.
8. Grinsven (2017), p. 12.
9. Idem noot 1.
10. Idem noot 7.
11. Meischke en Zantkuijl (1969), p. 34 – 37.
12. Idem noot 7.
13. Grinsven (2017), p. 27.
14. Idem noot 11.
15. Koopstra (2003), p. 43.
16. Grinsven (2017), p. 53.
17. Idem noot 2.
18. Grinsven (2017), p. 28
19. Idem noot 1.

Bronnen

- Diepeveen-Jansen, M. en Klerks, K., *Huize Ursula te Nieuwveen, gemeente Liemeer. Een bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek door middel van boringen en een veldverkenning*, Amersfoort 2007.
- Grinsven, P., *Archeologisch onderzoek in Nieuwveen, locatie Muggenlaan*. Een opgraving in Nieuwveen in 2012 door de vrijwilligers van de AWN-afdeling Rijnstreek en van de Historische Kring Liemeer, AWN afdeling Rijnstreek ,Renus reeks 7, Alphen aan de Rijn 2017.
- Koopstra, C.G., *Een Definitief Archeologisch Onderzoek aan de Muggenlaan te Nieuwveen, gemeente Liemeer (Z.-H.)*, Groningen 2003.
- Meischke, R en Zantkuijl, H.J., *Het Nederlandse Woonhuis van 1300-1800. Vijftig jaar Vereniging 'Hendrick de Keyser'*, Zwolle 1969
- historischekringliemeer.nl/PDF/Liemeer%20-%202018.pdf
- historischekringliemeer.nl/index.php/publicaties/nieuws/20-geschiedenis-liemeer?showall=1

TUINBONEN EN ZUUR

Auteur: Linda Driesen – Van der Male
Noten

1. Den Boer, e.a. (jaartal onbekend), p. 77.
2. Van Ingen e.a. (1991), p. 4.
3. Zie noot 2
4. Den Boer, e.a. (jaartal onbekend), p. 78.
5. Habermehl (2013), p. 106.
6. Den Boer, e.a. (jaartal onbekend), p. 80/81
7. edepot.wur.nl/367291, geraadpleegd 3 juli 2020, p. 4.
8. distrifood.nl/fabrikanten/nieuws/2009/01/kuhne-sluit-augurkenfabriek-in-ter-aar-10111458?_ga=2.149704630.1608328353.1593785162-1693477805.1593785162 en distrifood.nl/fabrikanten/nieuws/2009/01/faillissement-voor-koelman-augurken-10110536, geraadpleegd 3 juli 2020.

9. Van Ingen e.a. (1991), p. 9.

Bronnen

- Boer, A. den, Bruijn, J.de, Van, J, van en Riet, A. van 't (red.), *De geschiedenis van het Groene Hart*, Zwolle
- Ingen, M. van en anderen, *Jongere bouwkunst en stedebouw, 1800 – 1945. Deel Ter Aar*. Den Haag 1991
- Habermehl, N., *Nieuwveen, dorp van Land en Water*, Waddinxveen 2013
- distrifood.nl/fabrikanten/nieuws/2009/01/kuhne-sluit-augurkenfabriek-in-ter-aar-10111458?_ga=2.149704630.1608328353.1593785162-1693477805.1593785162, geraadpleegd 3 juli 2020.
- distrifood.nl/fabrikanten/nieuws/2009/01/faillissement-voor-koelman-augurken-10110536, geraadpleegd 3 juli 2020.
- edepot.wur.nl/367291, geraadpleegd 3 juli 2020

SCHOOT EN DE WATERWOLF

Auteur: Linda Driesen – Van der Male
Noten

1. Swildens (1781), p. 26.
 2. Battjes (2005), p. 236
 3. Stulp (2012), p. 133 - 137.
- ### Bronnen
- Battjes, H., *Tien eeuwen Nieuwkoop. Nieuwkoop, Noorden, De meije en Woerdense Verlaat tussen 1000 en 2000*, Noorden 2005.
 - Stulp, B., *Verdwenen dorpen in Nederland. Deel 2, West- en Zuid-Nederland*, 2012
 - Swildens, J.H., *Vaderlandsch A-B boek voor de Nederlandsche jeugd*, 1781

UIT HET OOG....

Auteur: Linda Driesen – Vander Male
Noten

1. Moerasbeheer.nl/historie, geraadpleegd 7 juli 2020.
2. Post (2005), p. 299.
3. Idem noot 1.
4. Leidsch Dagblad 1 oktober 1910, p. 1.
5. Algemeen Handelsblad 18 mei 1958, p. 12.
6. Vork (2005), p. 229 – 230
7. Idem noot 7, p.229.
8. Jansen Sieben en Van der Molen-Willebrands (1994), p. 34.

Bronnen

- Auteur onbekend, Leidsch Dagblad 1 oktober 1910.
- Auteur onbekend, *Jachtpraat*, in: Algemeen Handelsblad, datum 18 mei 1958
- Jansen Sieben, R. en Molen-Willebrands, M. van der (ed.), *Een notabel boecxken van cokeryen*, Amsterdam 1994
- Post, B., *Rietsnijders en Rietteelt*, in: *Tien eeuwen Nieuwkoop. Nieuwkoop*,

Noorden, De meije en Woerdense Verlaat tussen 1000 en 2000, Noorden 2005

- Vork, K., *De visserij, in: Tien eeuwen Nieuwkoop. Nieuwkoop, Noorden, De meije en Woerdense Verlaat tussen 1000 en 2000*, Noorden 2005
- moerasbeheer.nl/historie, geraadpleegd 7 juli 2020.

HETE VUREN

Auteur: Linda Driesen – Van der Male
Noten

1. Overijsselsch Dagblad, 15 maart 1958, p. 5.
2. Den Boer (jaartal onbekend), p. 72 en Overijsselsch Dagblad
3. idem noot 2, p. 74.
4. De metaalbewerker (14-08-1909), p. 131.
7. Groot Rotterdam (22-01-1932), p. 1042 - 1043.
6. Weekblad van den Algemeenen Nederlandschen Diamantbewerdersbond (30 juli 1909)
7. Overijsselsch Dagblad, 15 maart 1958, p. 5

Bronnen

- Auteur onbekend, *Handelsindustrie*, in: De metaalbewerkerorgaan van de Metaalbewerdersbond in Nederland, jrg 16, 1909, no 33, 14-08-1909, p.130 - 131.
- Auteur onbekend, *De smeden van Nieuwkoop*, in: Rotterdams Weekblad. Geïllustreerd weekblad voor Zuid-Holland, jrg 9, 1932, no. 45, 22 jan 1932 p. 1042 - 1043
- Auteur onbekend, Tentoonstelling van huisindustrie, in: Weekblad van den Algemeenen Nederlandschen Diamantbewerdersbond, jrg. 15, 1909, no 31, 30 juli 1909.
- Boer, A. den, Bruijn, J.de, Van, J, van en Riet, A. van 't (red.), *De geschiedenis van het Groene Hart*, Zwolle (jaartal onbekend)
- Overijsselsch Dagblad, 15 maart 1958.

LEVEN OP DE RAND VAN EEN BADKUIP

Auteur: Rianne (G.M.) Averink
Noten

1. Kosian (2017), p. 8.
2. Barends, e.a. (2010), p. 96 – 102.
3. Idem not 2.
4. Raczynski-Henk (2019), p. 13
5. Idem noot 2.
6. Van Aesch e.a. (2004), p. 106.
7. Nijhuis, Pouderoijen, Reh en Steenbergen (2009), p. 63.
8. Kosian (2017), p.9.
9. Nijhuis, Pouderoijen, Reh en Steenbergen (2009), p. 64.

Bronnen

- Aesch, F.H.J. van, Dekker, J., Ewijk, L.A.M. van, Guilijamse, W., Heuvelman, W., Hoogerdijk, W., Ouweneel, L.P.,

Someren, C. van, Ven, G.P. van den en Wal, H. van der., *Mensen in een waard vol wind en water: de geschiedenis van de waterhuishouding in de Krimpenerwaard*, Hilversum 2004.

- Barends, S., Baas, H.G., Harde, M.J., Renes, J., Rutte, R., Stol T., Triest, J.C. van, Vries, - R.J. de, Woudenberg, F.J. van., *Het Nederlandse Landschap. Een historisch-geografische benadering*, Utrecht 2010.

- Kosian, M., *Droogmakerijen*, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort 2017

- Nijhuis, S., Pouderoijen, M.T., Reh, W. en Steenbergen, C.M., *De polderatlas van Nederland. Pantheon der lage landen*, Bussum 2009

- Raczynski-Henk, Y., *Dorpsstraat Nieuwveen (Gemeente Nieuwkoop) Een archeologische begeleiding*, ADC Rapport 4688, Amersfoort. 2019.

OP WEG NAAR DE KERK

Auteur: Linda Driesen – Van der Male
Noten/ Bronnen:

AFGEKLEIDE OEVERS EN DAKPANNEN

Auteur: Linda Driesen – van der Male
Noten

1. De Standaard (30-04-1936), p. 4.
2. Van Ingen (1991), p. 10.
3. Den Boer, e.a. (jaartal onbekend), p. 119.
4. Keunen en Frank (2018), p. 138 - 139.
5. Zeischka (2007), p.53 – 54.
6. Den Boer, e.a. (jaartal onbekend), p. 128.
7. Feith (1925), p. 98.
8. Idem noot 7.
9. Idem noot 7.

Bronnen

- Auteur onbekend, *Hoe wordt een dakpan gemaakt?*, in De Standaard, 30 april 1936, p. 4.
- Boer, A. den, Bruijn, J.de, Van, J, van en Riet, A. van 't (red.), *De geschiedenis van het Groene Hart*, Zwolle
- Feith, jhr. J. (red.), *Nederland's grootste bedrijven van uit de lucht*, Amsterdam 1925.
- Ingen.M. van en anderen, *Jongere Bouwkunst en Stedebouw 1800 - 1945*, Monumenten Inventarisatie Project, Den Haag 1991.
- Keunen, ir. L.J. en Frank, drs. C.J., *'... een uitnemend schoon en ruim uitzigt op Alphen, over den Rijn ...' Een cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Alphen aan den Rijn*, RAAP rapport 3332, Weesp 2018.
- Kloes, J.A. van der, "Onze bouwmaterialen, deel II, Van der Endt, [1908]. Geraadpleegd op Delpher op 14-07-2020.

- Zeischka, S., *Minerva in de polder. Waterstaat en techniek in het Hoogheemraadschap van Rijnland (1500 – 1856)*, Hilversum 2007.

POMPEN OF VERDRINKEN

Auteur: Pedro Germes

Noten/ Bronnen

1. rijnland.net/over-rijnland/erfgoed/artikelen-geschiedenis-en-canon/1408-de-eerste-molenen, geraadpleegd 30 juni 2020.

KLEUR BEKENNEN

Auteur: Pedro Germes

Noten/ Bronnen:

IJS, FRIET EN EEN ROMEINS FORT

Auteur: Julia Chorus, Archeoloog, gespecialiseerd in de Romeinse Limes: onderzoek, publiekseducatie en visualisering (Chorus archeologie).

Bronnen

- Chorus, J.P., *Romeinse forten in de Rijndelta. Over stammetjes en standers*, in: Bergmans, M. et al. (red.) SOJA-Bundel 2007, Symposium voor Onderzoek door Jonge Archeologen, Groningen, 2008, p. 7-16.
- Chorus, J.P., *De forten langs de Rijn in Romeins Nederland*, in: Lampas 53, 2 (Themanummer De Romeinse Limes in Nederland), 2020, p. 157-173.
- Chorus, J. P., *Romeinse houten forten op de West-Nederlandse Rijnsoever in de eerste en vroege tweede eeuw (voorlopige titel)*, dissertatie, in voorbereiding, Radboud Universiteit Nijmegen.
- Haalebos, J.K., Franzen, P.F.J. et al., *Alphen aan den Rijn – Albaniana 1998-1999. Opgravingen in de Julianastraat, de Castellumstraat, op het Eiland en onder het St. Jorisplein*, Libelli Noviomagenses, 6, Nijmegen 2000.
- Polak, M., Kloosterman, R.P.J. & Niemeijer, R.A.J. et al., *Alphen aan den Rijn - Albaniana 2001-2002. Opgravingen tussen de Castellumstraat, het Omloopkanaal en de Oude Rijn*, Libelli Noviomagenses 7, Nijmegen 2004.

AFBEELDINGENOVERZICHT ROUTE #1 Afkortingen

- ELO - Erfgoed Leiden en omstreken
- GAR- Gemeentearchief Alphen aan den Rijn
- HHSK - Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard
- HVAR - Historische Vereniging Alphen aan den Rijn
- HVTA - Historische vereniging Ter Aar
- MR - Museum Rotterdam
- NA - Nationaal Rijksarchief
- ODMH - Omgevingsdienst Midden Holland
- PAN - Portale Antiquities of the Netherlands
- PZH - Provincie Zuid-Holland beeldbank
- RM - Rijksmuseum

SAMH - Streekarchief Midden-Holland
RCE - Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed,
Amersfoort
SWM - Spoorwegmuseum
UA - Het Utrechts Archief

Omslag voor: UA, Collectie De Pater, Gezicht op de spoorbrug over de Oude Rijn tussen Alphen aan den Rijn en Gouwsluis [162520],1930/ (inzet) Dupondius van keizer Caligula (37-41 na Christus) uit de zone tussen het castellum en de Rijn in Alphen aan den Rijn, foto Provinciaal Archeologisch Depot provincie Zuid-Holland/ (inzet) RM, Landschap met vissers en turfstekende boeren in het laagveen, H.W. Schweickhardt, 1783.
Omslag voor binnenzijde: RM, Kaart met een concept voor de bedijking en drooglegging van de Nieuwkoopse Plassen, Leonardus Schenk Jansz, 1791.
Omslag achter: RM, Turfwinning in het laagveen, fotograaf anoniem, ca. 1900 albuminedruk/ (inzet) NA, Detail van de foto van de Friese siamese tweeling Folkje en Tjitske de Vries (6 jaar), die een bord erwtensoep eten, 1959.
Omslag achter binnenzijde: HVTA, Watermolen De Wip, Aardamseweg datering onbekend.

ROUTE #1

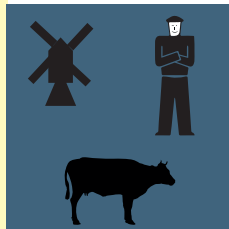
Uitslaander: ELO, (detail en hele) Kaart van de aanleg van de Haarlemmermeerspoorlijnen/ ELO, trein op het station van nieuwoop, datering onbekend.

Pagina's

p.1: RM, Gezicht op rivier bij buitenplaats Hofstede Brittenrust, Dirk de Jong, 1782.
p.3 van boven naar beneden/ links naar rechts: RM, Gezicht op een dijk met een vrouw die naar een trekschuit kijkt, Reinier Vinkeles (I), 1806/ SWM, Station-Nieuwveen Straatzijde, ca. 1917/ HVTA, Opening treinstation Ter Aar.
p.5: RCE, Kadastrale minuut 1813 [MINO8135A02].
p.7 van boven naar beneden: ELO, N. Hervormde Kerk te Nieuwveen 1954, foto Herman Kleibrink/ AWN-afdeling Rijnstreek, Leo den Hollander/ De Nederlandsche stad en dorpbescrijver, Nieuwveen, 1796.
p.9 van boven naar beneden/ links naar rechts: HVTA, Groente wachten om te worden vervoerd bij het perron van station Ter Aar/ HVTA, Groenteveiling, veiligmedewerkers poseren voor de mijnklok/ HVTA, Inzouterij van Piet van Vliet aan de Oostkanaalweg/ HVTA, praam geladen met zakken snijbonen, foto Afd. Voorlichting ministerie van landbouw.

p.10: NA, Detail van de foto van de Friese siamese tweeling Folkje en Tjitske de Vries (6 jaar), die een bord erwtensoep eten, 1959.
p.11: (beide) ELO, Eeuweest in Nieuwkoop, 1913.
p.13: Balthasar florisz, Kaart van het hoogheemraadschap van Rijnland, 1615/ (inzet): RM, Landschap met vissers en turfstekende boeren in het laagveen, H.W. Schweickhardt, 1783.
p.14: UA, Gezicht op de veenderijen te Breukelen, H. van Brussel,1806.
p.15: SWM, Station Nieuwkoop, ca. 1920.
p.16: RM, Rietsnijder, foto Peter Henry Emerson,1885 - 1886.
p.17: Algemeen dagblad 18 mei 1958, via delpher.nl
p.18 van boven naar beneden: RM, Geep, zeenaald, aal en een paling, Pierre Firens naar Adriaen Collaert,1600 -1638/ NA, Een vrouw maakt op straat paling schoon, 1968.
p.19: ELO, Nieuwkoopse smeden op de Jaarbeurs in Utrecht, ca. 1925.
p.20: ELO, Interieur Nieuwkoopse smederij, ca. 1920 - 1930.
Flora en Fauna tussen p.20/21Veenpluis: web.coral.tacc.utexas.edu via wildeplanten.nl (CCO-1 0)/Otter: shutterstock, foto Kris Wikto/ Woudaap: shutterstock, foto Ryzhkov Sergey.
p.21: NA Kaartcollectie Binnenland Hingman, Kaart van de droogmakerijen van Nieuwkoop en Zevenhoven, ongedateerd.
p.22: Uitsnede Actueel Hoogtebestand Nederland, geraadpleegd 15 juli 2020/ infographic Arthur Meyer Ontwerpers.
p.23: Zicht op Aarlanderveen vanuit het zuidwesten, foto Linda Driesen - Van der Male.
p.24: Station Aarlanderveen, foto Linda Driesen - Van der Male.
p.25: Balthasar florisz, Kaart van het hoogheemraadschap van Rijnland, 1615/ (inzetfoto's) Zicht op de voormalige kerkweg end de Kerkvaartweg te Aarlanderveen, foto Linda Driesen - Van der Male.
p.26: Zicht op de molenviergang Aarlanderveen, foto Linda Driesen - Van der Male.
p.28: Infographic Arthur Meyer Ontwerpers.
p.29: Zicht op de molenviergang Aarlanderveen, foto Linda Driesen - Van der Male.
p.30: Grote Molen, Zoeterwoude, foto Linda Driesen - Van der Male.
p.31 van boven naar onder: HVAR, Station Gouwsluis en de brug over de Oude Rijn/ ELO, zicht op de molen in Nieuwveen.
p.33 van boven naar onder: HVAR, werkmannen poseren tijdens het afkleinen, datering onbekend/ (2x) HVAR,

werkmannen op de kleikiepwagens op de Oude Rijn, datering onbekend.
p.35 van boven naar onder/ links naar rechts: PAN, Spaanse munt, gevonden in Nieuwkoop (afbeeldingnummer PAN-00005929)/ HVAR, station Alphen aan den Rijn, eerste kwart 20ste eeuw/ HVAR, Spoorburg over de Gouwe, datering onbekend.
p.37: Plattegrond van de eerste bouwfase van het castellum in Alphen aan den Rijn. Dik gedrukt/gearceerd is opgegraven, overige (delen van) gebouwen zijn aangevuld, tekening: R. Reijnen en auteur, Chorus in voorbereiding.
p.38: Dupondius van keizer Caligula (37-41 na Christus) uit de zone tussen het castellum en de Rijn in Alphen aan den Rijn, foto Provinciaal Archeologisch Depot provincie Zuid-Holland.
p.39 van boven naar beneden/ links naar rechts: Eén van de vijf stukken van de grote stenen (her)bouwinscriptie uit de zuidelijke poort van het stenen fort in Alphen aan den Rijn, foto René Voorburg via vici.org (CC BY 3.0)/ De vijf stukken van de grote stenen (her)bouwinscriptie die boven de zuidelijke poort van het stenen fort in Alphen aan den Rijn moet bevestigd zijn geweest, schaal 1:10, uit: Polak *et al.* 2004, afb. 94/ Houten vloerresten van een deel van de manschapsbarakken uit de eerste bouwfase van het castellum in Alphen aan den Rijn. Voor de arma, de wapenkamer, en achter de papilio, het slaapvertrek, foto Radboud Universiteit Nijmegen.



ROUTE#2 ALPHEN A/D RIJN → GOUDA

DIT IS DE DAG VOOR BOSKOOP

Auteur: Linda Driesen - van der Male
Noten
1. Hamoen (1985), complete tekst.
2. De Rijnbode, 8 oktober 1934, p. 1 -2.
3. De Rijnbode, 8 oktober 1934, p. 1.
4. Het interview is een fictief ooggetuigeverslag op basis van een gesprek met Martinus Luijten in Hamoen 1985, p. 43, het artikel van de openingsrit in De Rijnbode 8 oktober 1934, p.1 en De Rijnbode 21 januari 1933, p.1.
5. Omgerekend naar euro's zou dit

bedrag ongeveer uitkomen op € 255.
Bron: Internationaal instituut voor sociale geschiedenis, omrekentool de waarde van de gulden/euro (iisg.nl).
Bronnen
- Hamoen, R.H.J., *Goud voor de Gouwelijin. Geschiedenis van de spoorlijn Gouda - Alphen*, Alphen aan den Rijn 1985.
- De Rijnbode, 8 oktober 1934, geraadpleegd via website gemeentearchief Alphen aan den Rijn
EEN LANDSCHAP OP DE GRENS
Auteur: Evert Verhoeven
Noten/ Bronnen: -
SYNCRETISME
Auteur: Evert Verhoeven
Bronnen
- Roymans, N., en Derks, T. (eds), *De tempel van Empel. Een Herculesheilgdom in het woongebied van de Bataven* ('s-Hertogenbosch, 1994).
- Roymans, N., "Romeins worden op het Bataafse platteland. Een synthese" in: N. Roymans, Derks, T. en Heeren, S. (eds), *Een Bataafse gemeenschap in de wereld van het Romeinse rijk. Opgravingen te Tiel-Passewaaij* (Utrecht, 2007), 11 - 32
OUDE RIJN, ARBEID EN PLEZIER
Auteur: Linda Driesen - van der Male
Noten
1. Keunen en Frank (2018), p. 140.
2. Gemeentearchief Alphen aan den Rijn, nummer 7.
3. Keunen en Frank (2018), p. 140.
4. Gemeentearchief Alphen aan den Rijn, inleiding.
Bronnen
- Gemeentearchief Alphen aan den Rijn, *Werken langs de Rijn Ronde de eeuwwisseling, brochure Open monumentendag*, Alphen aan den Rijn (datum onbekend).
- Heemskerck, J. van, 't *Geneuchelijke paedtje. Aan eenige Leydtse Nymphjes*, 1626
- Keunen, ir. L.J. en Frank, drs. C.J., '... een uitnemend schoon en ruim uitzigt op Alphen, over den Rijn ...' *Een cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Alphen aan den Rijn*, RAAP rapport 3332, Weesp 2018.
- Oosterom, G. van, *Gronden van vermaak. Een reconstructie van de ontwikkeling van de buitenplaatscultuur en het buitenplaatslandschap langs de Oude Rijn tussen Leiden en Utrecht (1600-1900)*. Rijksuniversiteit Groningen 2015.
SPOREN VAN DE TWEDE WERELDOORLOG
Auteur: Rianne (G.M.) Averink
Noten
1. Keunen en Frank (2018), p. 131 - 132.
2. oudehollandsewaterlinie.nl/routes/de-

prins-willem-iii-vaarroute/, geraadpleegd 20 juni 2020.
3. raap.nl/pages/RAAPnieuws_tentoonstelling_drakentanden_archeologiehuis.html, geraadpleegd 16 juni 2020.
4. geschiedenisvanzuidholland.nl/nieuws/de-atlantikwall-verbinding-met-het-donkere-verleden, geraadpleegd 17 juni 2020.
5. Frank en Keunen (2018), p. 130 - 135.
6. Schute (2013), p. 3.
7. Schute (2013), p. 8.
8. Landschapsbeheer Zuid-Holland (2013), p. 34.
9. Kaart 2e verdedigingslinie Gedeelte Alphen - Moordrecht.
10. Keunen en Frank (2018), p. 130 - 135.
11. Kaart 2e verdedigingslinie Gedeelte Alphen - Moordrecht.
12. Schute (2013), p. 13.
13. tracesofwar.nl/sights/1352/Luchtafweer-Vordere-Wasserstellung.htm, geraadpleegd 16 juni 2020.
14. Keunen en Frank (2018), p. 130 - 135.
15. Kaart 2e verdedigingslinie Gedeelte Alphen - Moordrecht.
16. Kok, Warmerdam en Wijnen (2011), p. 3.
17. Schute (2013), p. 14.
18. waymarking.com/waymarks/WMJ8JW_Bunker_tobruk_in_Alphen_aan_den_Rijn_NL, geraadpleegd 20 juni 2020.
19. raap.nl/pages/RAAPnieuws_tentoonstelling_drakentanden_archeologiehuis.html, geraadpleegd 16 juni 2020.
20. Keunen en Frank (2018), p. 130 - 135.
21. Kok, Warmerdam en Wijnen (2011), p.19.
Bronnen
- Frank, C.J en Keunen, L.J., '... een uitnemend schoon en ruim uitzigt op Alphen, over den Rijn...'; *een cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Alphen aan den Rijn*, RAAP-Rapport 3332, Weesp 2018.
- Kok, R.S, Warmerdam, N.W.T. en Wijnen, N.W.T., *Een tankval van de Vordere Wasserstellung. Gemeente Waddinxveen, plangebied 's Suyt. Archeologisch bureauonderzoek naar sporen uit de Tweede Wereldoorlog*, RAAP-Notitie 3798, Weesp 2011.
- Landschapsbeheer Zuid-Holland, Cultuurhistorische inventarisatie Alphen aan den Rijn. Het Rietveldsepad, Polder Steekt en de Ridderbuurt, Waddinxveen 2013.
- Schute, I.A., *Een tankgracht van de Vordere Wasserstellung, plangebied 't Suyt en Nooitgedacht, gemeente Waddinxveen; archeologisch onderzoek: een opgraving*, RAAP-Rapport 2786, Weesp 2013.
- oudehollandsewaterlinie.nl/routes/de-prins-

willem-iii-vaarroute/, geraadpleegd 20 juni 2020.
- raap.nl/pages/RAAPnieuws_tentoonstelling_drakentanden_archeologiehuis.html, geraadpleegd 16 juni 2020.
- geschiedenisvanzuidholland.nl/nieuws/de-atlantikwall-verbinding-met-het-donkere-verleden, geraadpleegd, 17 juni 2020.
- tracesofwar.nl/sights/1352/Luchtafweer-Vordere-Wasserstellung.htm, geraadpleegd 16 juni 2020
- topotijdreis.nl, geraadpleegd 20 juni 2020.
GEEN BOOM TEVEEL
Auteur: Linda Driesen - van der Male
Noten (tevens bronnen)
1. leestekensvanhetlandschap.nl/hakhout, geraadpleegd 21 juli 2020.
2. leestekensvanhetlandschap.nl/houtakker, geraadpleegd 22 juli 2020.
3. Cultuurhistorische waardenkaart Alphen aan den Rijn, alphaenaanrijn.nl/In_Alphen_aan_den_Rijn/Erfgoed_en_monumenten/Cultuurhistorie_in_kaart4.
OP ZOEK NAAR WERK
Auteur: Linda Driesen - Van der Male
Noten
1. Brock (1903), p. 11 - 14.
2. Brock (1903), p. 12
3. Auteur onbekend (1909), p. 18.
4. Van den Berg (2002), p. 34 -36.
5. Mondelinge toelichting van de heer A. van 't Riet, gemeentearchief Alphen aan den Rijn
6. Van den Berg (2002), p. 37 - 38.
7. Van den Berg (2002), p. 39.
Bronnen
- Auteur onbekend, *Landarbeiders, hun arbeidsduur en arbeidsverhoudingen. Rapport eener enquête gehouden door de sociaal-democratische studie-club*,1909. Geraadpleegd via Delpher.nl
- Berg, T. van den, Arbeidsmigratie in vroeger tijden. De Hollandgangers, in: De Baardman, zomer 2002, nr. 35, p. 34 - 42.
- Brock, K.C., Het Platteland, Groningen 1903
EEN HOLLANDS TUINCENTRUM
Auteur: Linda Driesen - Van der Male
Noten
1. hvboskoop.nl/Historie-van-Boskoop/8122
2. Vuyck (1966), p. 42 - 43.
3. Vuyck (1966), p. 47 - 49.
4. Vuyck (1966), p. 44 - 45.
5. Vuyck (1966), p. 47 - 52.
6. Vuyck (1966), p. 46.
7. Vuyck (1966), p. 62.
8. Vuyck (1966), p. 131 - 135.
9. Vuyck (1966), p. 153 - 161.
10. hvboskoop.nl/Historie-van-Boskoop/8122

11. Vuyck (1966), p. 174 - 176.
 12. floraboskoop.nl/historie-flora/, geraadpleegd 27 juli 2020.
 13. Vuyck (1966), p. 234 - 288.

SCHEIDING VAN WATER EN MACHT

Auteur: Linda Driesen - Van der Male
 Noten

- archieven.nl, Inleiding archief Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard. Geraadpleegd 27 juli 2020.
- rijnland.net, geschiedenis en canon van het hoogheemraadschap. Geraadpleegd 27 juli 2020.
- Idem noot 1.
- Deze alinea is gebaseerd op archieven.nl, Inleiding archief Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard en rijnland.net, geschiedenis en canon van het hoogheemraadschap.

Bronnen

- Giebels, L., Hollands water. Het Hoogheemraadschap van Rijnland na 1857, Utrecht 2002
- Tielhof, M. van en Dan, P.J.E.M. van, *Waterstaat in stedenland. Het hoogheemraadschap van Rijnland voor 1857*, Utrecht 2006
- Zeischka, S., *Minerva in de polder. Waterstaat en techniek in het Hoogheemraadschap van Rijnland 1500-1865*, Hilversum 2008.
- archieven.nl, Inleiding archief Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard. Geraadpleegd 27 juli 2020.
- rijnland.net, geschiedenis en canon van het hoogheemraadschap. Geraadpleegd 27 juli 2020.

DE VERGETEN PLEK

Auteur: Linda Driesen - van der Male
 Noten

- Beenakker (2010), p. 22
- Bronnen**
- Beenakker, J., *Enkele grepen uit de landschapsgeschiedenis van de gemeente Zuidplas*, in: *Thuis in Zuidplas*, Nieuwerkerk aan den IJssel 2010.
 - nl.wikipedia.org/wiki/Laagste_punt_van_Nederland, geraadpleegd 24 juli 2020.
 - mooizuidplas.nl/cultuur-recreatie-en-toerisme/de-vijf-dorpen-in-de-zuidplas/waddinxveen/, geraadpleegd 24 juli 2020.

AFBEELDINGENOVERZICHT ROUTE#2 Afkortingen

- ELO - Erfgoed Leiden en omstreken
 GAR- Gemeentearchief Alphen aan den Rijn
 HHSK - Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard
 HVAR - Historische Vereniging Alphen aan den Rijn
 HVTa - Historische vereniging Ter Aar
 MR - Museum Rotterdam
 NA - Nationaal Rijksarchief
 ODMH - Omgevingsdienst Midden Holland
 PAN - Portable Antiquities of the Netherlands
 PZH - Provincie Zuid-Holland beeldbank
 RM - Rijksmuseum
 SAMH - Streekarchief Midden-Holland
 RCE - Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Amersfoort
 SWM - Spoorwegmuseum
 UA - Het Utrechts Archief
Uitslaander: GAR, (detail) Topografische kaart van Zuid-Holland/ foto veen: ODMH, foto van veen, vers geboord uit de bodem, foto C.F.H. Coppens/ SWM, Station Boskoop, ca. 1935/ Zwart-wit foto boven en onder: SWM, aanleg van het spoor bij Boskoop, 1931
Pagina's
 p.40: UA, het beladen van goederenwagens met planten en heesters op de los- en laadplaats bij het N.S.-station Boskoop te Boskoop [168430]/ (inzet) ELO, Affiche van de tentoonstelling, 1903.
 p.41: HVAR, Spoorbrug over de Oude Rijn/ (inzet): SAMH, treinkaartje Schoonhovens spoor.
 p.42: NA, Romeins schip Zwammerdam, foto Anefo (CC BY-SA 3.0).
 p.43: Romeins vervloekingstablet, wikimedia commons, foto rijksmuseum van oudheden (CC BY-SA 3.0).
 p.45: GAR, Station Alphen aan den Rijn, ca. 1920 - 1930.
 p.46 van boven naar beneden: HVAR, Scheepswerf aan de Steekterweg/ PZH, Ter water van een Schip in Alphen aan den Rijn, 1968/ HVAR, Woellust.
 p.47 van boven naar beneden: Kaart buitenplaatsen Alphen aan den Rijn door Willem Regt, In: het Leidsch Jaarboekje 1920/ GAR, Buitenplaats Rust en Werk, 1900-1910/ RM, Gezicht op vijver van buitenplaats Hofstede Brittenrust, Dirk de Jong, 1782.
 p.49: HVAR, Tobrukbunker, fotograaf onbekend bij de redactie.
 p.50: HVAR, Duitse bezetter trekt zich per fiets terug uit Alphen aan den Rijn, 1945.
 p.51 van links naar rechts: GAR, Kaart van de verdedigingswerken tussen Alphen aan den Rijn en Moordrecht/ HVAR, Luchtfoto RAF van de tankval, ca. 1945.
 P.52: Voorweg 73, foto Linda Driesen-Van der Male.

- p.53: Hakhoutbosje aan de Spijkerboorsche kade in Boskoop, foto Linda Driesen-Van der Male.
 p.54: PAN, Meloenkraal, gevonden in Alphen aan den Rijn (afbeeldingnummer PAN-00045634).
 Flora en fauna tussen pagina 54/55: Rugstreeppad: shutterstock, foto Matthijs Hollanders/ Groene glazenmaker vrouw: wikimedia commons, foto Aiwok (CC BY-SA 3.0)/ Krabbenscheer: wikimedia commons.
 p.55: RCE, Hooien met zeisen door landarbeiders (ku-1766), 1918/1938, foto Klaas Uilkema.
 p.56: HVAR, boeren aan het werk, ca. 1950. Fotograaf onbekend bij redactie.
 p.57: RM, Landarbeiders op een pad met karren en gereedschap, Frank Lauwers naar Frans van Leemputten, 1887 - 1914.
 p.58: Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant, 18 april 1845.
 p.59: ELO, Tekening in kleur door D. Harmsen, 1928, naar het Chaerboek van Rijnsburg in het Algemeen Rijksarchief door mr Symon Arentsz van Buningen, 1595.
 p.60: NA, Nell Langlais snijdt met een appelboor de klokhuisen uit de appels voor de appelbeignets, 1933.
 p.61 van boven naar onder: SAMH, station Waddinxveen, jaren dertig 20ste eeuw/ SAMH, krantenfoto van de openingsrit bij station Waddinxveen, 1934.
 p. 62/63: Goudsche Courant, 5 oktober 1934, via SAMH.
 p. 64: RM, Verkiezing van de hoofdingelanden van het hoogheemraadschap Rijnland, penning uitgedeeld aan elke verschenen kiezer, anoniem, 1818.
 p.65 van boven naar onder: HHSK, Verguld zilver beker van het Hoogheemraadschap van Schieland Hans Coenraet Brechtel, 1656/ MR, Gevelbord van het pand Korte Hoogstraat 3, Rotterdam, waar het Hoogheemraadschap Schieland gevestigd was van 1842 tot 1923, 1842.
 p.67: PZH, Aanleg van de 'drijvende' weg bij Bergambacht. Voor het verstevigen van de natte ondergrond wordt met rijshout een rijzenbed gevlochten, 1956.
 p.68/69: NA, Binnenland Hingman, Kaart van de Grote Zuidplas en nabij gelegen plassen, ongedateerd.
 p.70: UA, Interieur van het NS-station Gouda te Gouda/ hal met loketten [155107], 1957.
 p. 71 van boven naar onder: UA, Gezicht op het N.S.-station Gouda te Gouda [1666653], ca. 1934 - 1939/ UA, Gezicht op het NS-station Gouda te Gouda [150325], ca. 1957.
 p.78: SWM, Aanleg van het spoor bij Boskoop, 1931.

DEZE UITGAVE IS MEDE MOGELIJK GEMAAKT DOOR EEN FINANCIËLE BIJDRAGE

Alphen aan den Rijn



Streekarchief Midden-Holland



provincie HOLLAND
 ZUID

gemeente
 Krimpenerwaard

StreekFonds
 Krimpenerwaard

COLOFON

Idee/concept, projectmanagement/redactie:
 Toen_anno_nu: Linda Driesen_Arthur Meyer
 Tekst: Rianne (G.M.) Averink, Julia Chorus, Linda Driesen - Van der Male, Pedro Germes en Evert Verhoeven.
 Ontwerp/ vormgeving/ tekeningen: Arthur Meyer, Den Haag
 In opdracht/ samenwerking met: Stichting Duurzaam Onderzoek en Educatie voor de 21e eeuw (Doe21)
 Druk en afwerking: Drukkerij Modern



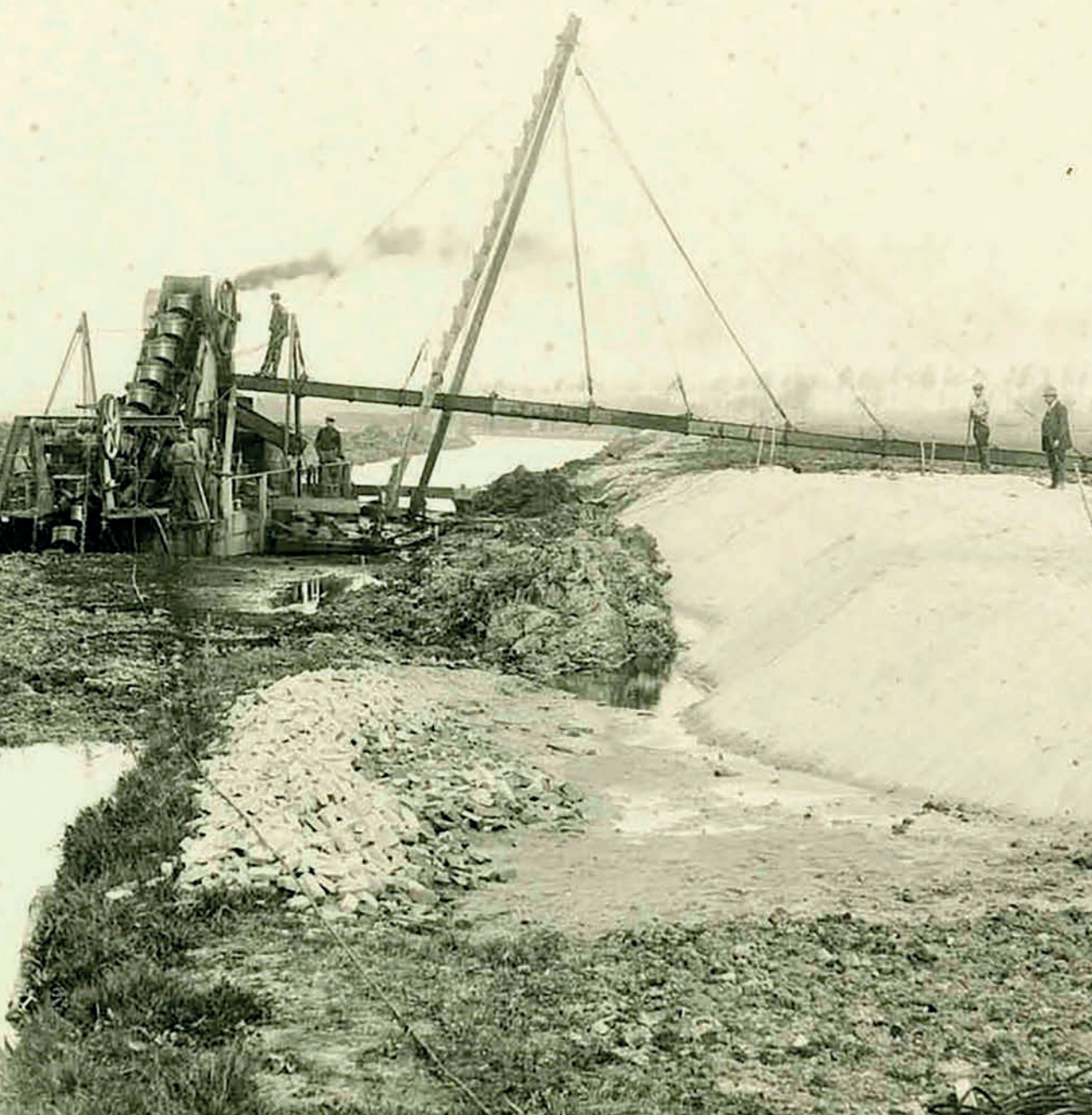
DEZE UITGAVE IS TEVENS GRATIS ALS PDF TE DOWNLOADEN VIA:

- www.alphenaandenrijn.nl
 - www.erfgoedhuis-zh.nl
 - www.krimpenerwaard.nl
- zoekterm: grand tour door historisch landschap

COPYRIGHT Voor de in deze uitgave opgenomen afbeeldingen is gebruik gemaakt van afbeeldingen uit het publiek domein of afbeeldingen waarvan afstand is gedaan van de auteursrechten. In alle overige gevallen hebben we toestemming gevraagd voor het gebruik. Mocht iemand in de veronderstelling zijn aanspraak te kunnen maken op de rechten van een van de gebruikte afbeeldingen, dan kan deze persoon zich richten tot Toen_anno_nu.
 © Niets uit deze uitgave mag worden vermeerderd zonder de nadrukkelijke verwijzing naar de herkomst van de tekst.

MET DANK AAN

Medewerking en ondersteuning aan het project:
 Erik Elshout (AWN) en Evert Verhoeven.
 Coretta Bakker-Wijbrans, Maarten de Gids, Joke Radstaat en Cristel Stolk (Streekarchief Midden-Holland),
 Arjan van 't Riet (gemeentearchief Alphen aan den Rijn),
 Lisa Lucassen (Erfgoed Leiden en omstreken).
 Joke Allaart (de Goudse waarden),
 Mw. W. Nielen-Woudenberg,
 Christo Thanos en C. Coppens (Omgevingsdienst Midden-Holland),
 AWN-afdeling Rijnstreek,
 Historische Vereniging Alphen aan den Rijn,
 Historische vereniging Oud Liemeer,
 Historische Vereniging Ter Aar.





Gelukkig Alfen, als een
fiere dorpsvorstinne,
In 't cierlijkst landgewest,
van buiten en van binnen,
Een pronkstuk aan
de kroon van
Rijlanddijkgravin,
Dat dus een pen krijgt na
verdiense en na haar sin
ADRIAAN PARS
Eigenaar Villa Vredelust,
1714

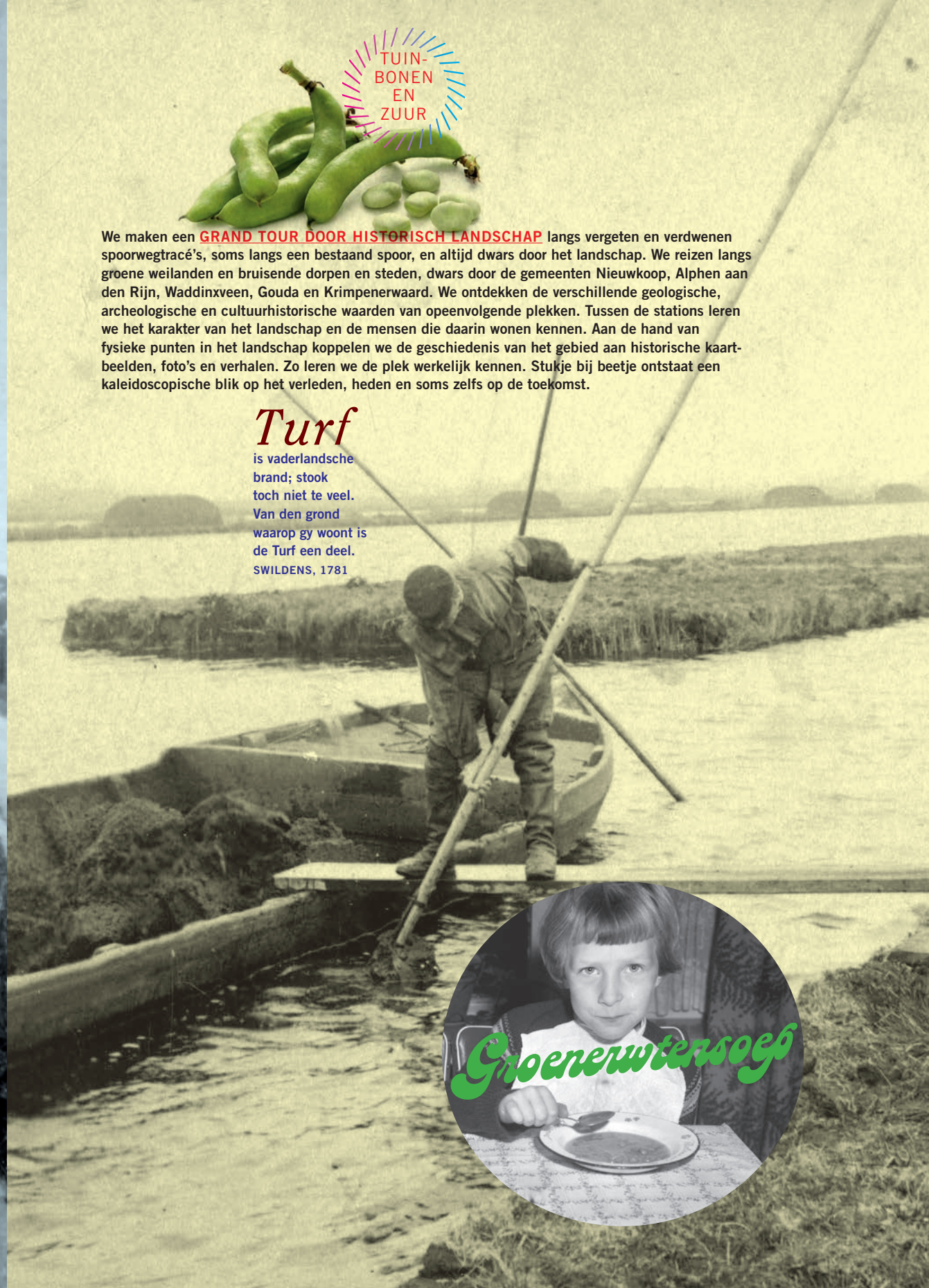


TUIN-
BONEN
EN
ZUUR

We maken een **GRAND TOUR DOOR HISTORISCH LANDSCHAP** langs vergeten en verdwenen spoorwegtracé's, soms langs een bestaand spoor, en altijd dwars door het landschap. We reizen langs groene weilanden en bruisende dorpen en steden, dwars door de gemeenten Nieuwkoop, Alphen aan den Rijn, Waddinxveen, Gouda en Krimpenerwaard. We ontdekken de verschillende geologische, archeologische en cultuurhistorische waarden van opeenvolgende plekken. Tussen de stations leren we het karakter van het landschap en de mensen die daarin wonen kennen. Aan de hand van fysieke punten in het landschap koppelen we de geschiedenis van het gebied aan historische kaartbeelden, foto's en verhalen. Zo leren we de plek werkelijk kennen. Stukje bij beetje ontstaat een kaleidoscopische blik op het verleden, heden en soms zelfs op de toekomst.

Turf

is vaderlandsche
brand; stook
toch niet te veel.
Van den grond
waarop gy woont is
de Turf een deel.
SWILDENS, 1781



Groenerwtensoep