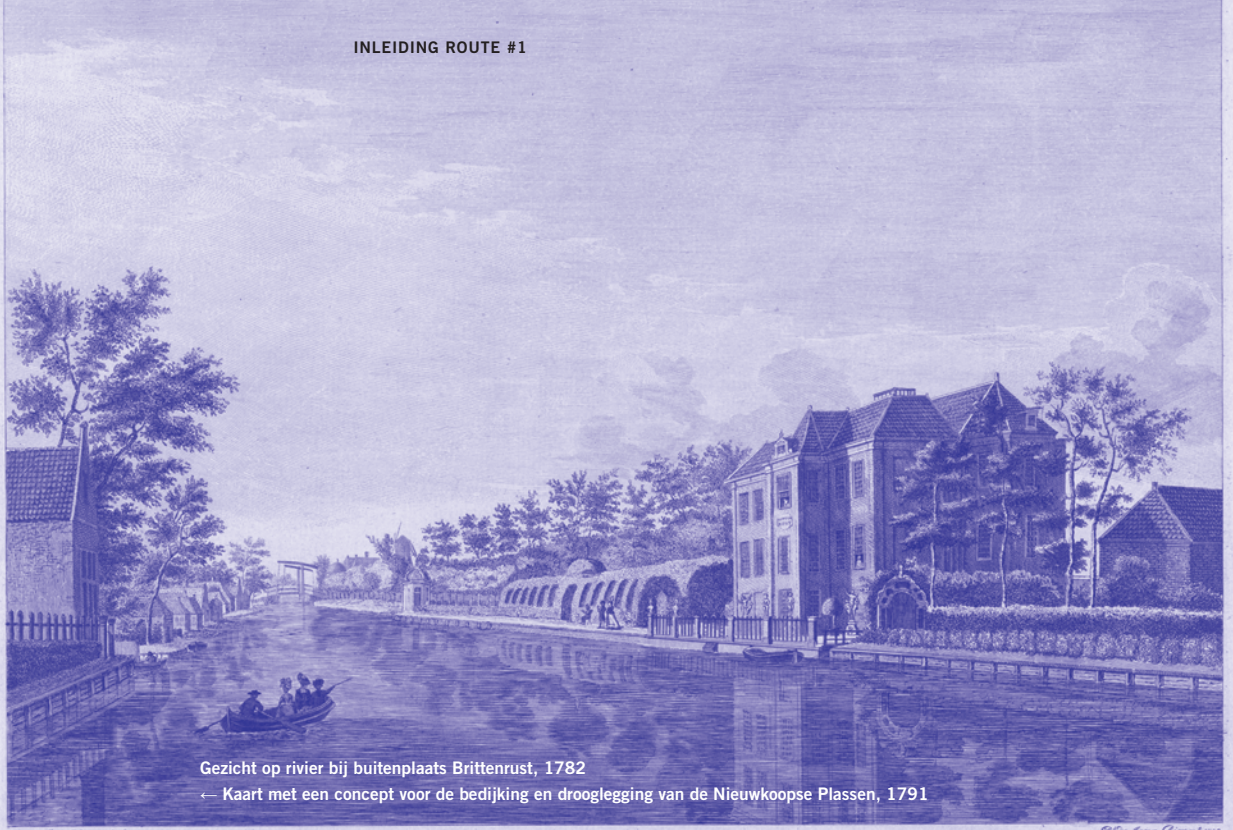
Nieuwveen → Alphen aan den Rijn

GRAND TOUR DOOR HISTORISCH LANDSCHAP

ROUTE #1



Gezicht op rivier bij buitenplaats Brittenrust, 1782
← Kaart met een concept voor de bedijking en drooglegging van de Nieuwkoopse Plassen, 1791

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 uitsteek 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 *kwalijke 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 lusthof, 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 herenhuizen 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 hoofdgebouw 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 (*Treckscoot*) 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.

INUNDEREN
Gebied onder water zetten om de vijand tegen te houden

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 veenafgravingscontracten. 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.

TIP!
WATERWOLF
PAG 12

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 (*Treckscoot*) 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

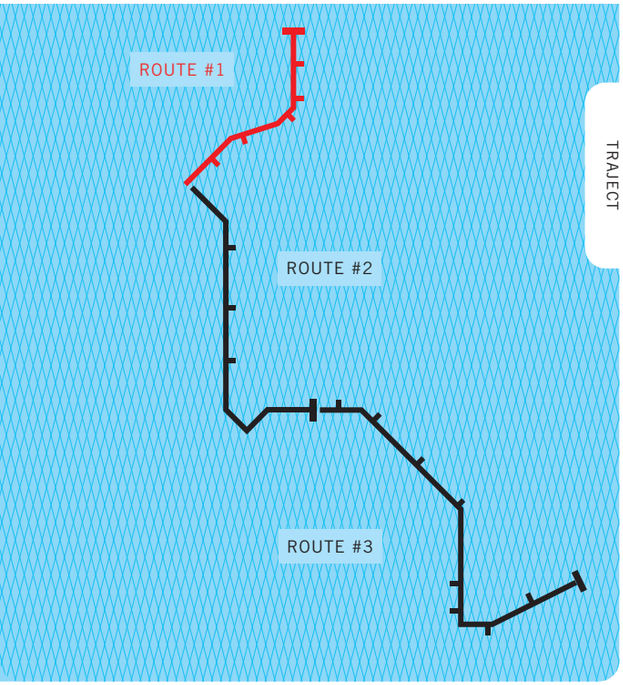
Plaats station W.P. Speelmanweg 39A, Nieuwveen.
Bijzonderheden Spoorwegstation type I, een standaardtype dat destijds door de Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij (HESM) voor de Haarlemmermeerspoorlijnen was ontworpen. Het bestond uit een dienstwoning en enkele lokalen. Er zijn in Nederland 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.l 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 gesloten[1].



TRAJECT

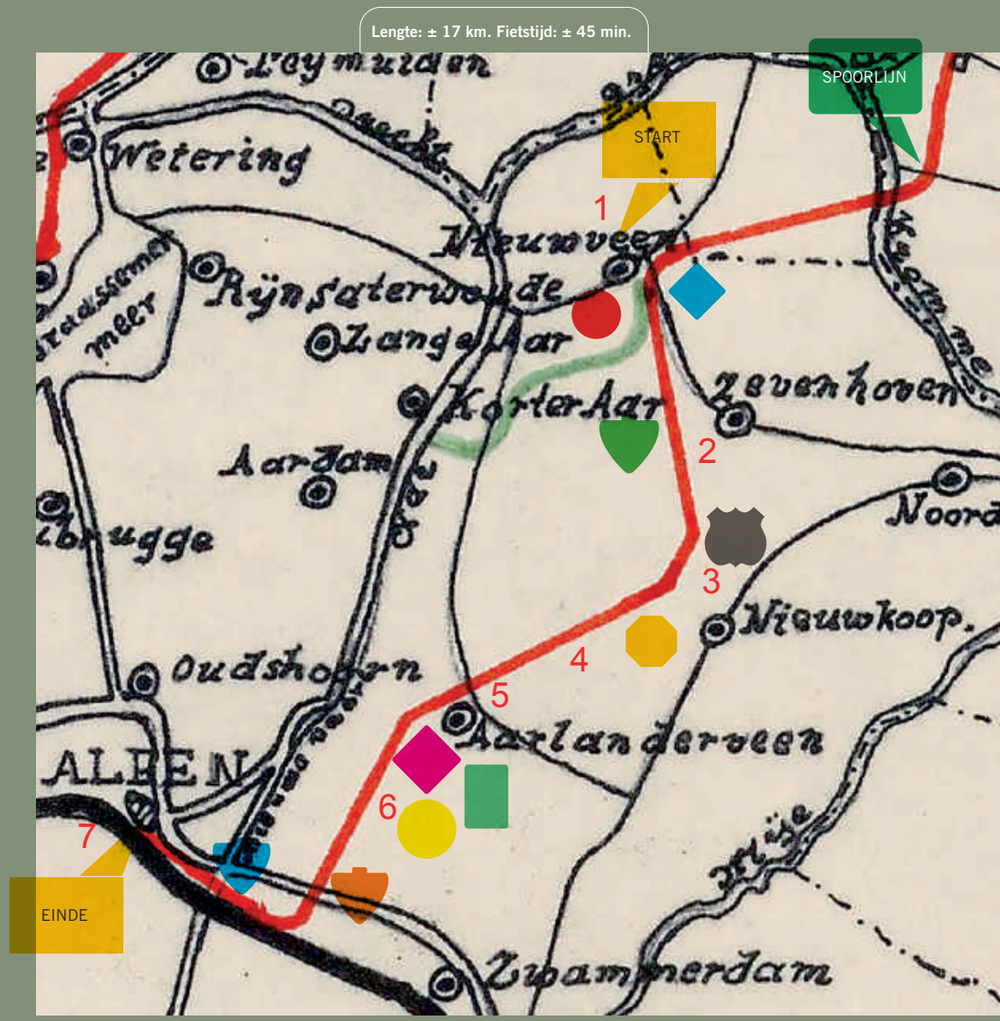
Uit het isolement[2] Op 2 januari 1918, een koude wintermorgen, vertrok de trein tegen zes uur 's ochtends vanaf Uithoorn naar Ter Aar. Het was de laatste lijn binnen de Haarlemmermeerspoorlijnen. Het leek net alsof de trein al jaren reed. Doordat de kolen door de Eerste Wereldoorlog schaars waren, werd 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 Electrische 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 gulden[3]. 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

ROUTE #1 TOPICS

Lengte: ± 17 km. Fietstijd: ± 45 min.



ROUTE #2

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

N

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 tweeënhalf 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 ongekende modernisering, die naar men dacht, zeker een verbetering van de economie zou gaan betekenen.

↑ Hele kaart van de Haarlemmermeerspoorlijnen

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. 0,10[5] 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.'

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 Nuevene, zoals Nieuwveen in 1248 werd genoemd, beloofde 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.

TIP! ONTGINNINGEN PAG 97

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 *nieuwst*e 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 turfwinnen. 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 werd. 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.

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]

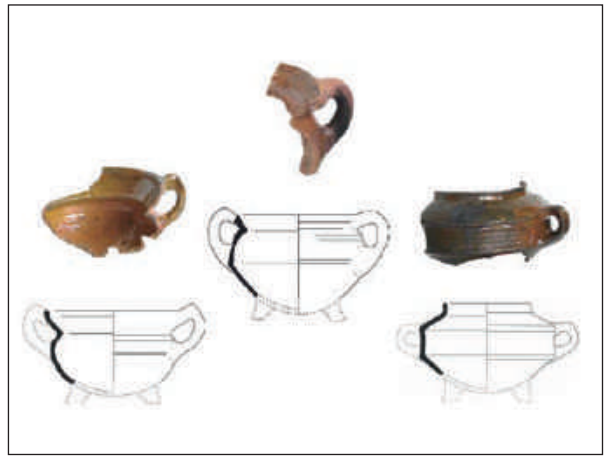
Huizenbouw Vanaf 1200 werden er al wel huizen van baksteen gebouwd, maar alleen rijke families konden dat betalen. Het gewone volk woonde in houten huizen, met wanden van rietwerk, bestreken met leem vanwege de brandwerende functie. Riet was een goedkoop bouwmateriaal, omdat het makkelijk te verkrijgen was. Iets duurdere 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.

TIP!
DROOGMAKERIJEN
PAG 21
WATERWOLF
PAG 12

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 Nieuwveen 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 veiling[6]. 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]

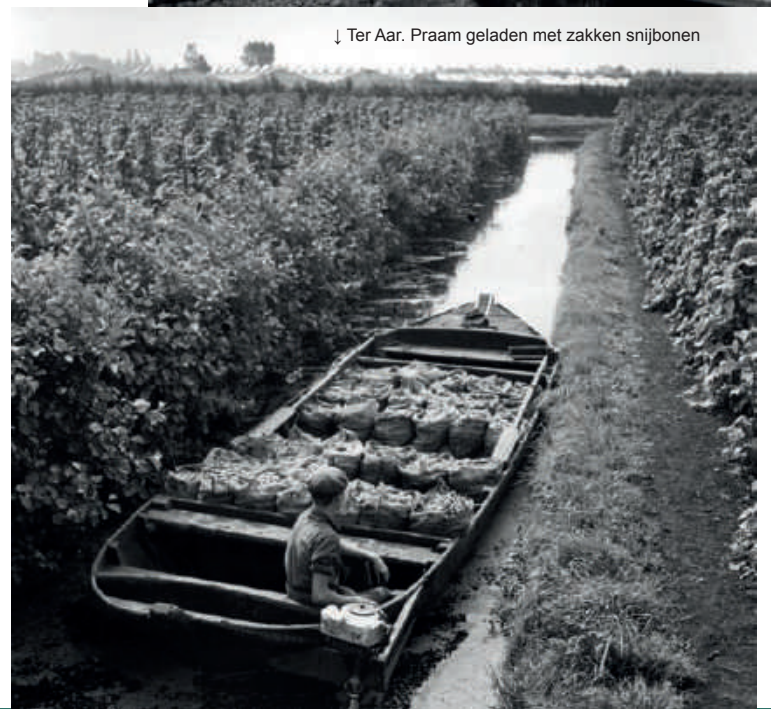
'IN DE BONEN ZIJN'
IN DE WAR ZIJN

'JE EIGEN BOONTJES DOPPEN'
JE EIGEN PROBLEMEN OPLOSSEN

← Groenteveiling Ter Aar met het afmijntoestel

↑ Wachten op transport

↓ Ter Aar. Inzouterij Piet van Vliet



↓ 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 bestaan[8]. 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 bloementeelt. 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

Groenerwtensoep 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 dezelven
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; hetzelve wordt
aan tafel in de soep gedaan

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

Nederland van de Verdrukking 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 erebogen 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 Verdrukking 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 Nieuwveenscheweg 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 Nieuwveen en Zevenhoven in de polder
Adres: Ter hoogte van de Zevenhovenseweg
Kenmerken: Geheel verdwenen in de diepten van de Zevenhovensche plas.

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

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 IJzertijd. Toen was het veenpakket een bron voor zout dat anders vanuit verre orden 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.

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

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 octrooien. 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.

TIP!
ONTGINNINGEN
PAG 97
DROOGMAKERIJEN
PAG 21
OCTROOI JA/NEE
PAG 89

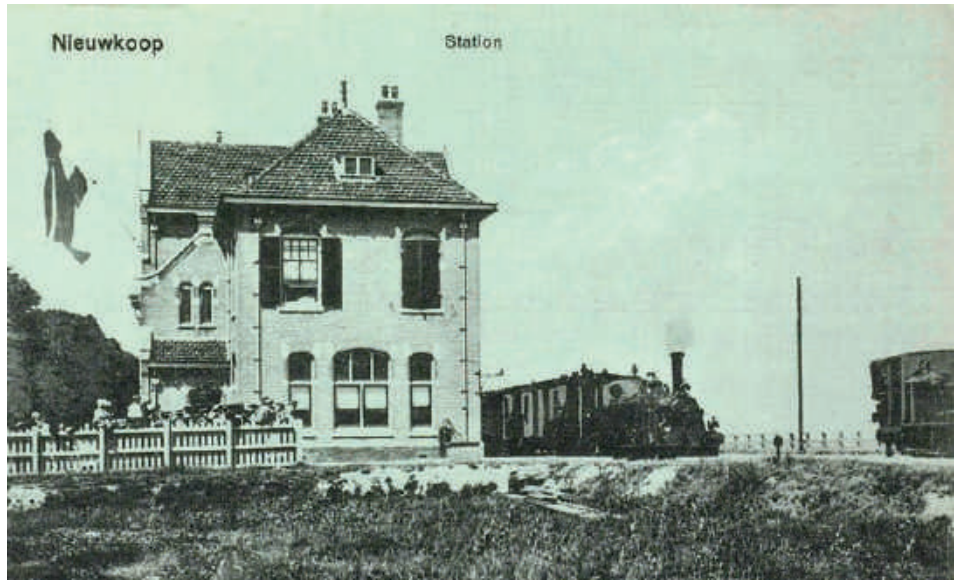
Alternatief De ontginningen van het veenlandschap hadden er in de polders toe geleid dat het landschap steeds verder inklonk en het veen oxideerde. Het landschap kwam steeds dieper te liggen. Het gevolg was een natte bodem, die enkel nog geschikt was voor het houden van enkele runderen. En hoe meer men 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 verhandeld[2].

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 rijkeren 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.

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 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 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.
↓

Negentiende-eeuwse rietsnijder aan het werk.

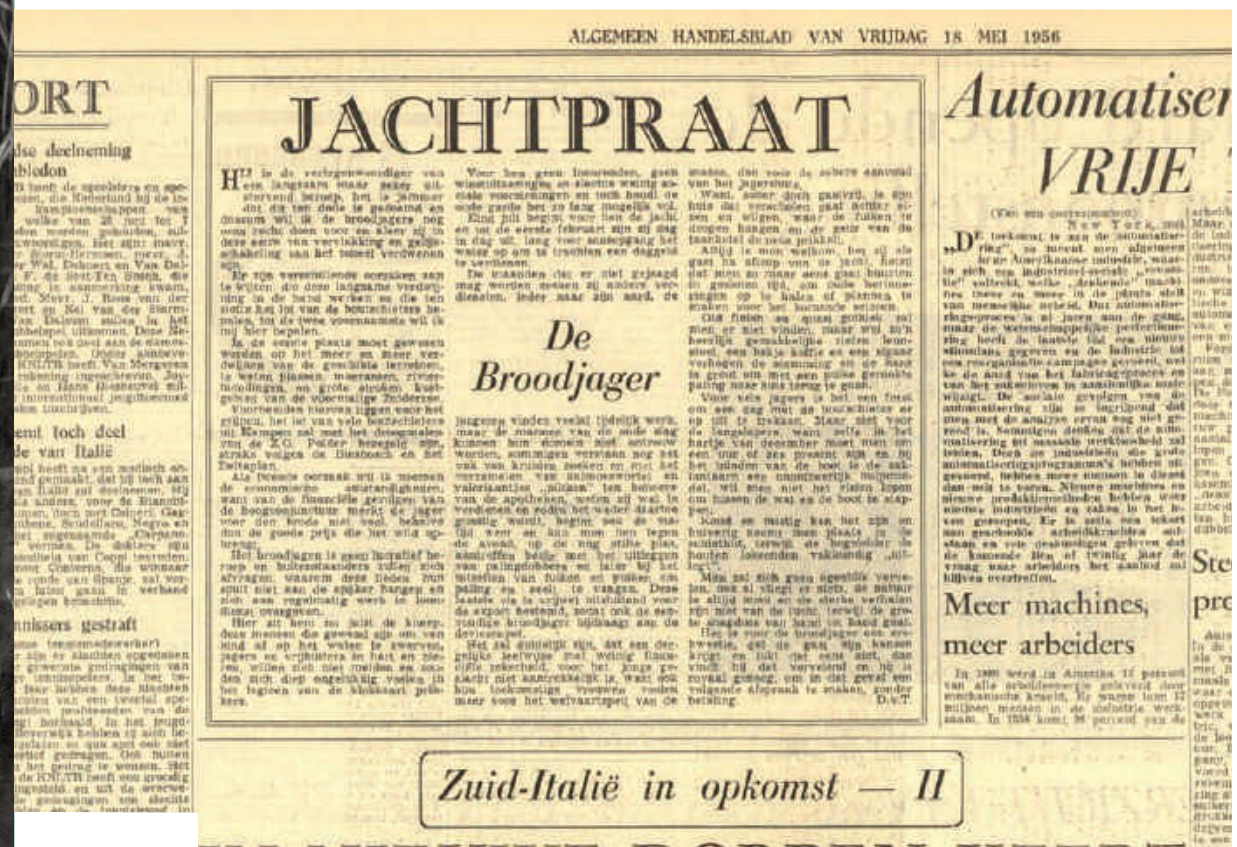
Algemeen Handelsblad 18 mei 1958, *De broodjager* →

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 rietoogst, 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 Kruipend 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 valeriaan 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



ALGEMEEN HANDELSBLAD VAN VRIJDAG 18 MEI 1956

ORT

dse deelneming
bbedon

ent toch deel
de van Italië

nissers gestraft

JACHTPRAAT

De Broodjager

Automatiser VRIJE

Meer machines, meer arbeiders

Zuid-Italië in opkomst — II

IN NIEUWE DORPEN KEERT

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 vissen verboden. De keur werd ook opgesteld om te voorkomen dat alle vis werd weggevist, 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 huit 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 scoon 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 drie- tot 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 geconcurreerd 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

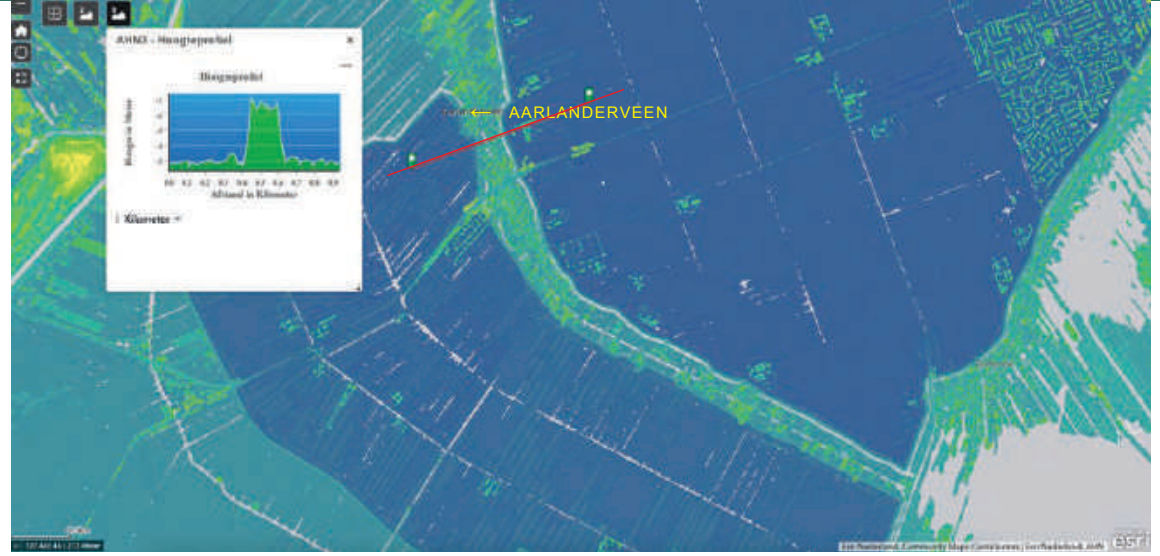
Plaats: Aarlanderveen
Adres: Hoek Zuideinde/ Achttienkavels en Dorpsstraat Aarlanderveen
Kenmerken: Diepe weilanden en hooggelegen wegen en dorpslinten

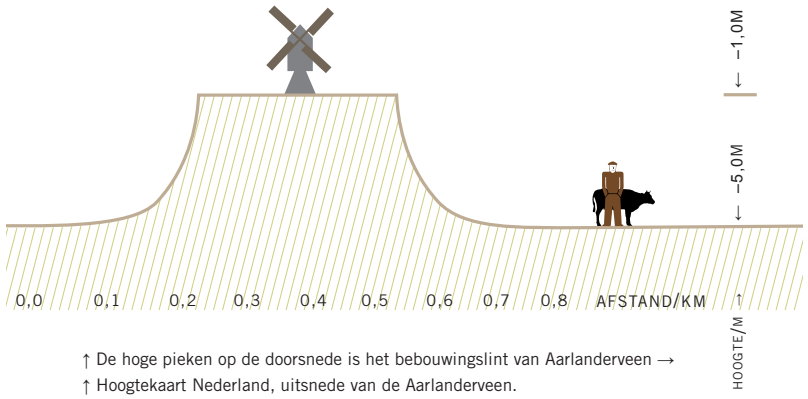
Nederland bevat meer fietsen dan inwoners, wat iets zegt over onze liefde voor fietsen. We zijn gewend aan ons platte landschap met sloten en meren, en van een dijk meer of minder kijken we niet echt meer op. En moet je opeens toch extra hard trappen, omdat je een helling op fietst, dan balen we hiervan. Eigenlijk is dat jammer, want een hoogteverschil heeft soms alles te maken met een verleden waarin we het natuurlijke landschap hebben omgetoverd 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 hoge pieken op de doorsnede is het bebouwingslint van Aarlanderveen →
↑ Hoogtekaart Nederland, uitsnede van de Aarlanderveen.

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 uitvenen 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.

TIP!
SCHOOT EN DE WATERWOLF
PAG 12
MOLENS
PAG 27
OCTROOI JA/NEE
PAG 89
ONTGINNINGEN
PAG 97

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.

→ 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 Kerkvaartsweg. ↓

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 Kerkvaartsweg 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..

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

→ 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. →

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. Ingenieus 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 getijdeverschillen 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 gebouwd[1]. 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.

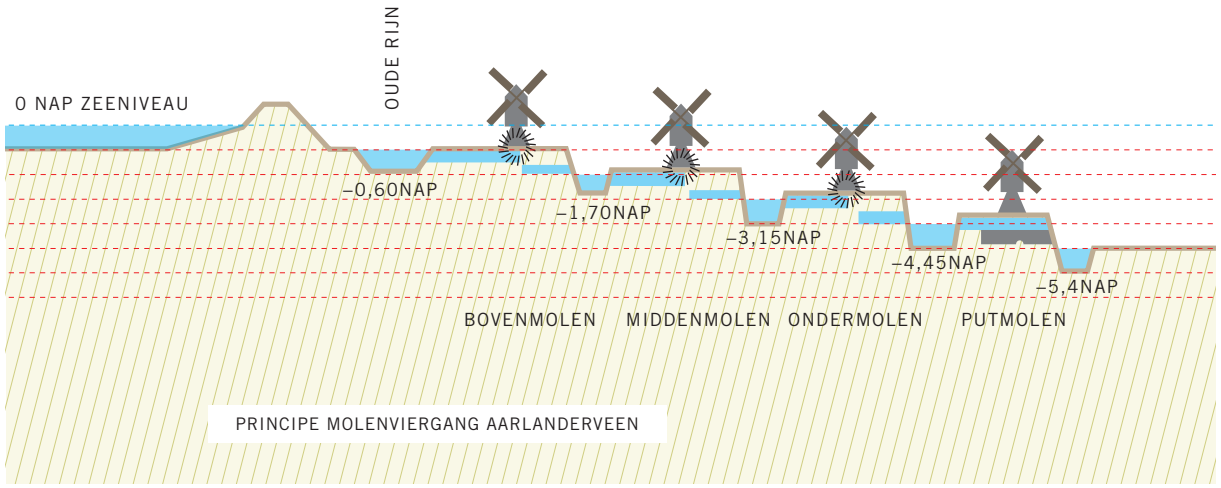
TIP!
DROOGMAKERIJEN
PAG 21

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

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, diepst 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.



PRINCIPE MOLENVIERGANG AARLANDERVEEN

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

TIP!
OCTROOI JA/NEE
PAG 89

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 moderniseringen 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 Kerkvaartsweg. 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 Alphense 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 pannenbakkerijen. Dit aantal werd aangevuld met fabrieken in onder andere Oudshoorn, Aarlanderveen-Rijnbuurt, Gnephoek en Koudekerk aan de Rijn. De pannenfabrieken 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 pannenbakkers 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 wegenkwaliteit 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 pannenfabrieken, 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 pannenfabrieken aanwezig waren. De opkomst van de pannenfabrieken 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.

TIP!
WATERWEGEN
PAG 83

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 kruiwagen 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 dakpannenindustrie 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 kleikoeken. Deze vormden de basis voor de dakpan. De kleikoeken 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 her 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.

TIP!
ARBEIDERS
PAG 55

‘AFTICHELEN’
HET AFGRAVEN VAN KLEILAGEN

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

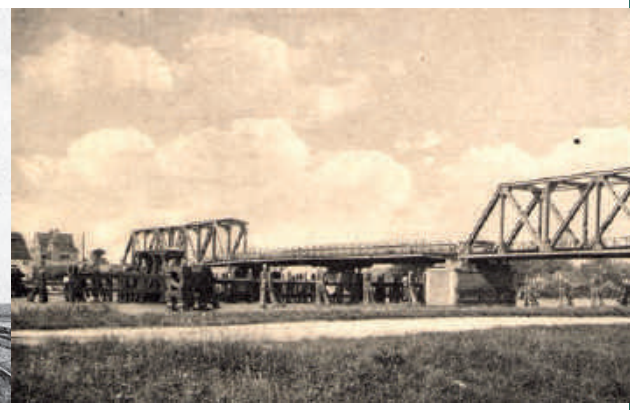
Motto bij artikel Van Oordt in: *Nederland's grootste bedrijven van uit de lucht, p. 98.*

:-)

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 *oxideren*, 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]

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 reaal*.[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...

! VONDST NIEUWKOOP



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 onderheid 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.

UNIVERSITY OF ALASKA
88985
HERBARIUM

FLORA EN FAUNA

← ↓ 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 schapenhaar.
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.

University of Alaska Herbarium (ALA)
Museum of the North
H1155160

ГЕРБАРИЙ БОТАНИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА АН СССР

Западный Таймыр. Правый берег р. Пясины (в среднем течении) окр. пос. Тарея.

28 VII 1966 г.

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

↑ 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 egaler.
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.

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 Rijnoever 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 bouwmateriaal, 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.

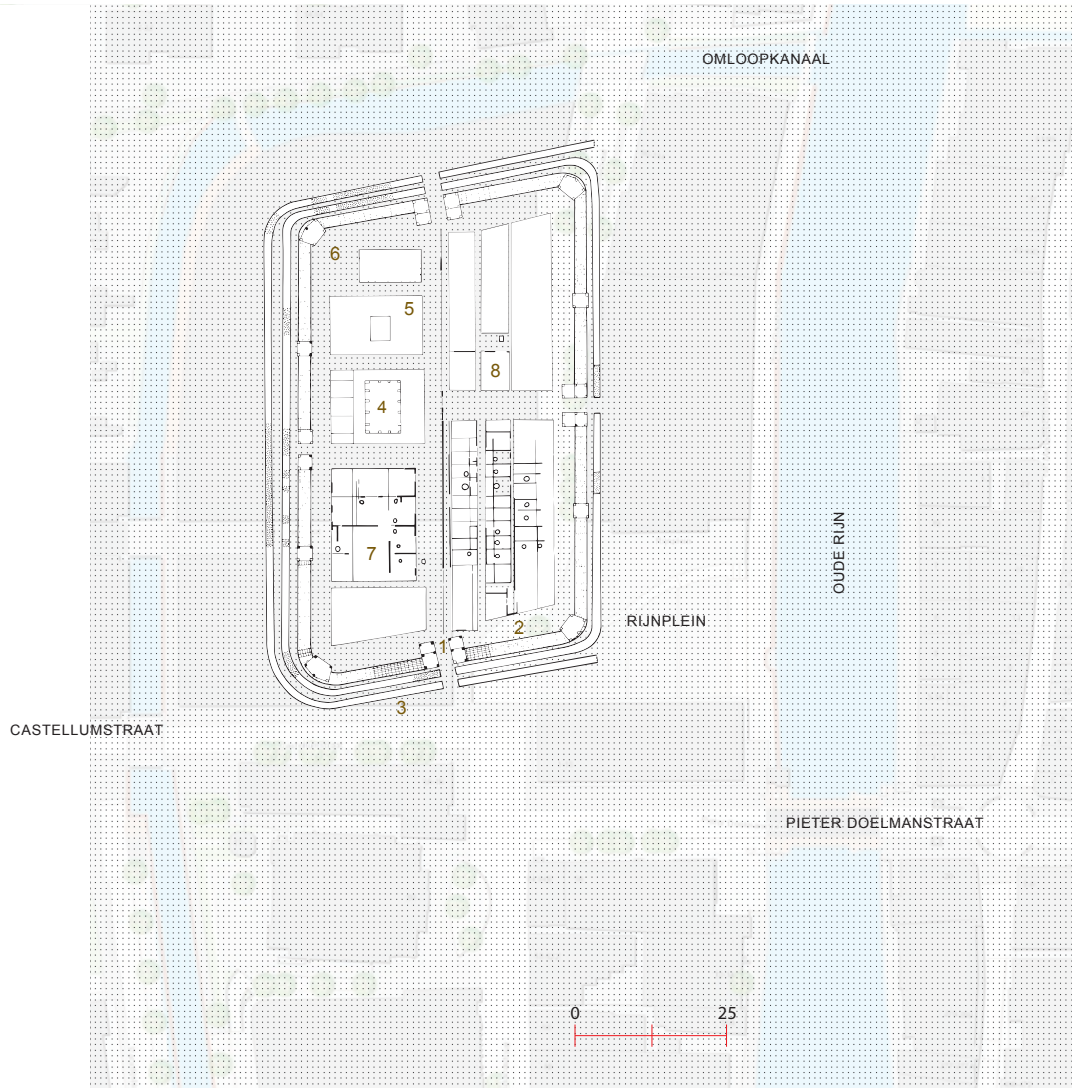
Castellum De soldaten bouwden een houten fort tussen het Rijnplein en het huidige Omloopkanaal, dat er bij aanvang van de bouw nog niet was. Het was zo groot als een voetbalveld (vijfenzeventig bij honderdtwintig meter) en omgeven door twee tot drie grachten van zo'n anderhalve meter diep. Het fort werd eerst in hout gebouwd en kreeg een vijfenhalve 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 bouwfase 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 beleven. 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.

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.

TIP!
OUDE RIJN
PAG 45

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.

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.

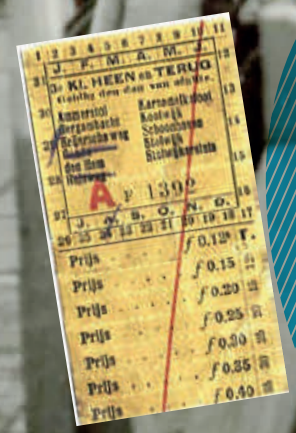
ALBANIANA

↓ Houten vloerresten van een deel van de manschapsbarakken uit de eerste bouwfase 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

TIP! PAG 18 OM EEN SAUSE OP PALINGHEN



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

TIP!
ROMEINEN
PAG 36

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.

HEERWEG
Verharde weg voor lange afstanden.

TIP!
ROMEINEN
PAG 36
POLDERGODEN
PAG 44

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 verdedigingslinie liep van Muiden in het noorden tot Gorinchem in het zuiden. De

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, *geïnundeerd*, 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 geïnundeerd om een Frans leger buiten Holland te houden, zette de winter in. Een aantal Franse troepen kon daardoor over het ijs op de geïnundeerde 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 verzwaarde aarden wallen en de gracht van de verdedigingswerken ook nog steeds tastbaar aanwezig. Ten noorden van Schoonhoven, aan de Vlist, ligt de Koeneschans. Een klein verdedigingswerk dat onderdeel was van de Oude Hollandse Waterlinie en de ten oosten ervan gelegen Slangeweg moest verdedigen.

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

TIP!
WO II
PAG 49
VESTINGEN
PAG 121

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 beschermd tegen invallende vreemdelingen of boze buren, 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).

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 onderheid 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.

→ Sla op de Castellumstraat linksaf naar de Paradijslaan. Sla aan het einde van de Paradijslaan rechtsaf naar de Hoflaan. Ga driekwartrond 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 schoonste 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.

TIP!
PANNEN-INDUSTRIE
PAG 32
BOOMKWEKERS
PAG 58

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 krijgd na verdienste en na haar sin**

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

Buitenplaats Rust en Werk (nr. 19)

Brittenrust (nr. 15)

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 kalkbranderij van de Firma Wernink. De eerste ovens werden hier waarschijnlijk als rond 1550 gebouwd[2]. In de achttiende eeuw kwam het enkele malen voor dat buitenplaatsen werden verkocht voor de kleiwinning. De verkoop ten behoeve van sloop en het afti chelen 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 pannenbakkerijen 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 duydlijck 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 Ontzet[1]. 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.

→ 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. ↓

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 Alphense 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 Zaansche wetering geheten. Tussen de twee weteringen, die zich ter

TIP!
ROMEINEN
PAG 36
WATERWEGEN
PAG 83

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 Zaansche wetering gestort. Zo werd de Alphense

wetering breder en verdween de Zaansche 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 verdedigingssyteem. 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 mitrailleursnesten.[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 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]

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 erfgoed aan.

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

→ 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 rechtdoor op het Rietveldsepad.
↓

TIP!
BOOMKWEKERS
PAG 58

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

↑ 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 kwekerijtuinen 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 Boskoop[3].

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 huiserf 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

MEER WETEN

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]

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, zaaien, 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.

Landarbeiders aan het werk, 1918/1938 →

↓ Rugstreeppad

Latijnse naam: Epidalea calamita.
Soort: Amfibie.
Herkennen: Droog, wratachtig 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 1903[1]. 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.

TIP!
PANNENINDUSTRIE
PAG 32

Daggelders Naast de vaste landarbeiders waren er ook losse landarbeiders, die het werk per dag volgden. Dit zijn de *daggelders*. In geval van werkeloosheid 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.

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

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 geld[5]. 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 maaien[6]. Soms zorgden ze met hun werkwijze en lage looneisen ook voor werkeloosheid 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 malaria[7]. 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 werkeloosheid 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 kwekerijen[1]. 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 *Dole*, Kan. A-
un
uik bij *Aaltien Boone*,
Ellen.
en Kantore van voor-

Raalte, zal ten huize
eine, op *Zaterdag* den
12 uren, doen inzetten
3den Mei, ter zelfder
aanvaarden:
root 1 Bunder 39 Roe-
Lure, aan de *Scholler-*
e, Gemeente *Zwoller-*

den, gelegen als voren,

groot 27 Roeden en 90
et een hoekje over den
Ellen, No. 533 en 533a.
t.
door G. BUIJS in de
en zijn te bekomen ten

Diezerstraat N°. 27, te *Zwolle*.

G. J. ALBERTS, *BOOMKWEEKER* te *Boskoop*, berigt zijne geëerde begunstigers, dat de bestelde GOEDEREN in't begin der volgende week zullen aankomen en met den meesten spoed bezorgd of van de aankomst 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 blijvende GEWASSEN, beste 2jarige ASPERZIEPLANTEN, enz. Belovende eene prompte en civiele bediening. Adres bij de Wed. H. REIRINK, op den Dijk te *Zwolle*.

H. OTTOLANDER & ZONEN Boomkweekers te *Boskoop*, zijn alhier gearriveerd met BOOMEN, PLANTZOEN enz. Bevelen zich in de gunst hunner geëerde begunstigers. Adres H. VAN GRONINGEN aan de Rondtoren te *Zwolle*.

TE KOOP; Eene ligte nieuwe elegante BARROUCHETTE voor zes personen, 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 hoofdinkomen. 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 Reijnsburgerweg. 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-

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 Compierekade 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

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

BEZOEK TIP
BOOMKWEKERIJ
MUSEUM
REIJERSKOOP 52/54
BOSKOOP

RECEPT

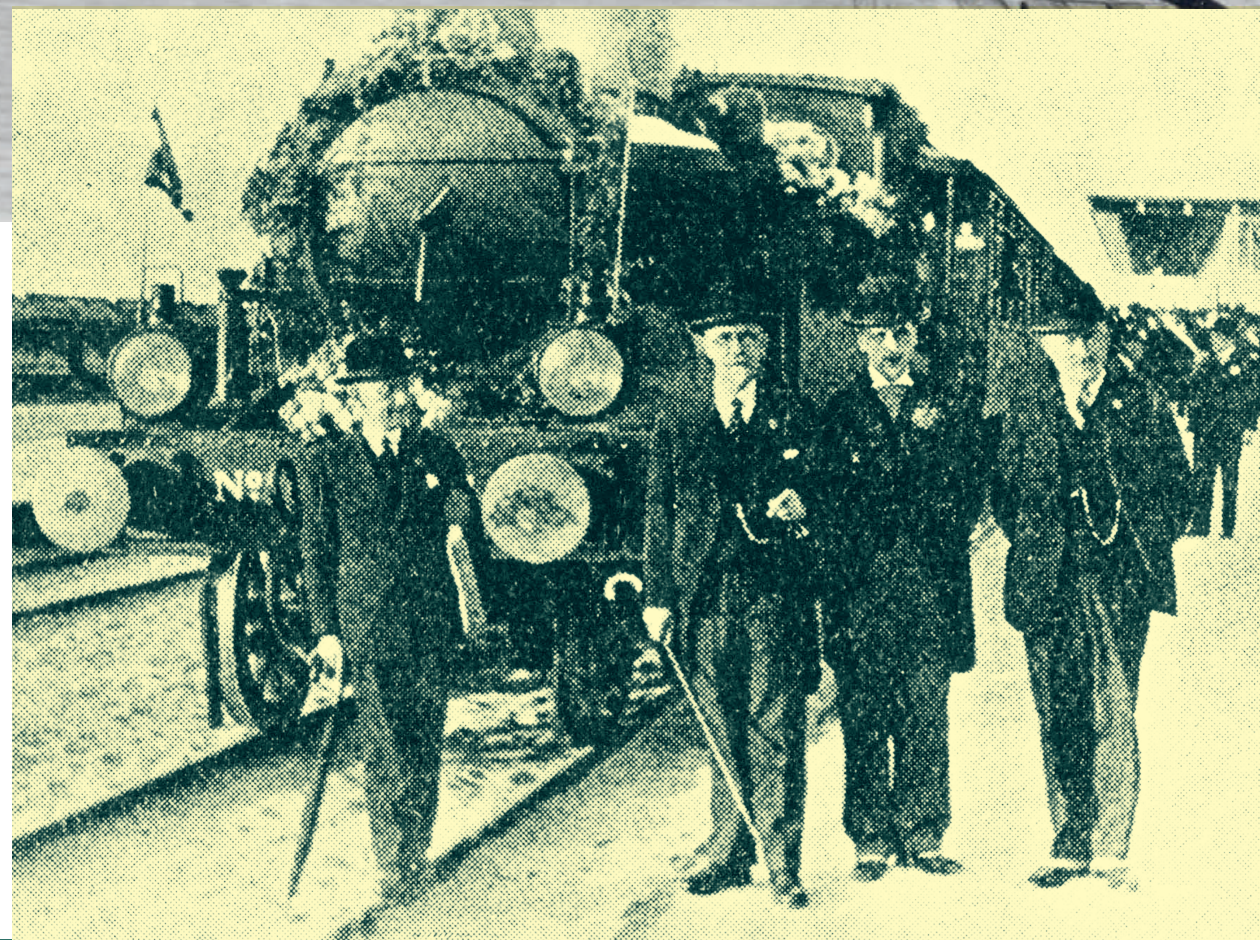
APPELENSOEP

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.



dooven van den kruik van den ijsberg moet herbergen.

Een beroemde steen, de „Goinonin" bleef nog langen tijd in het bezit van den antiquair Joseph, die op zijn goed in Hongarije woonde. Maar van dezen is thans ten verkoop aangeboden, Benjaminiar is een Engelsche trust, die thans koopers voor den 70 karaats steen zoekt. Een amateur van 4 millioen frankon, dat als Parijs kwam, werd afgewezen, omdat het juweel op driemaal meerdat geschat is. Maar ongetwijfeld zal ook voor dit stuk nog wel een koper gevonden worden, zoodat met den beroemden „Goinonin" de laatste van de Hatenpergsche kroonsschatten in vreemde handen overgaat.

Avontuurlijk lot.

Prinses Kekelonga van Griekenland, als kind van een armen schamperder geboren, liet deze dagen aan een klooster in Jerusalem 2 millioen gulden na.

Het lot van deze prinses, wier machtigmaker Caroline Frak is, was wel zeldzaam rijk aan avonturen. Als wasschkind liep zij weg van haar pleegouders en ging naar Triest, waar zij talineren werd.

Door handel in idanke slavinnen naar Cairo gestoopt, gemaakte zij in handen van een Dalmatischen schelder, die haar huwde, Iwan Tomtsch.

Zeeklelhandel maakte hem rijk en bij zijn dood liet hij zijn vrouw bijna een millioen na.

Enige jaren later verwonderde het gehoele volk en ook de gehele wereld zich over het huwelijk van den jongen Griekschen prins met de veel oudere, rijke weduwe. Nog enige jaren daarna trok een oude, moede vrouw zich in het kloostre terug, waar zij na alleef en haar geld aan de kerk vallet.

Zwart marmer.

In de nabijheid van de Hongaarsche stad Miskolcz vond men onder een kalklaag groote hoeveelheden zwart marmer. Het bleek echter niet, het marmer voor industrieele doeleinden te gebruiken en daarom besloot men het weer maar voor plaveisel van de in de nabijheid gelegen stadjes te bewerken. De Hongaarsche steden Miskolcz, Sosa, Uma en nog enkele andere zijn sedert de eenige in de wereld die er op kunnen beroemen, met marmer gepleefde straten te bezitten.

NUTTIGE WENKEN.

Oude verfvlekken laten zich dikwijls nog zeer goed verwijderen met petroleum of even verwarmde terpentijn.

* * *

Kopergroen laat zich veer goed verwijderen met een kort zeep van groene zeep, of een mengsel van gelijke deelen zuiga en citroensap.

Zie de wereld en blijf jong!

is het devies van den 76-jarigen Amerikaan Julian Brittleback, die zijn vijftiende verzekering maakt, die hedenen dag tweemaal zwemt en elken avond danst, als hij in de gelegenheid is!...

Het is er in de wereld het
Toch alles voor een snelt!
Wat jammer, dat wat ouder wort
Driedlle malen wordt!
Want den heelend een an af ons
Gien onderdeen voor hier,
En heelten alle ondjes lieten
Alleen voor hen plezier!
Toch lykt me 't zeldzt ideal,
Hier aan de hemel gelaten,
En ik heb verbied en ontzag
Voor deez' Amerikaan!
Hete ziffilen rond de wereld rend,
En zorlen daarbij, en ideas...
Wie ons en bij de taaltige is,
Heeft hier z'n laatste land!
De Diesel stond al voor U klaar...
Stap in dan... morgenlch!...
Het is de beste methode
Voor jijn en rheumatiek!
'k Zag mij eens: 't rond het theatt,
En, werd ik oud en teenen,
Dan doe 't als Mr. Brittleback
En reis de wereld rond!
Dan gaan mijn gene duiten niet
Aan doktereverkering...
Maar aan... Kolele en exhereis
En reisverzekering!
Dan reize ik aan de Noordpool, en
Te dansd met door Japan,
En teer naar Noord-Amerika
En naar Afghanistan!
Maar... oddeej neem ik mij een proef
Eerst met..., m'n sekommaat!
En zij verderft mij dize werk
Van hier naar Afrika!
Te gaa haar immers al te groag
Nog jaren, jaren tijd!...
En... ben dans onderhanden hier
Een... aardig jeugje kerel!!!

Drie charmante blouses voor ons tafelleven. Ze hebben alle drie een vooruitgaande kraag met strik, lange mouwen en ruffles hang over de huifle. De kleur kiest men harmonieerend bij de huifloes.

De behandeling der batterij.

Enige praktische wenken.

Van de goede en zorgvuldige behandeling der batterij hangt niet alleen haar levensduur af, maar ook de kwaliteit van de radio-ontvangst. De accumulator moet wel de weg weten gelaten worden, ook wanneer hij in dien toestandelijk niet wordt gebruikt. Wanneer hij voortdurende lang ongebruikt moet staan, dient hij tevoorzien van bronnen goed opgeladen te worden. De kleine zorg kosten in het bedrijf daardoor uit dien grooten. Een goed behandelde accu bedraagt minstens 150 ladingen en ook ladingen. Daarnaast van voorgelijke onbruikbaar worden zijn o.a. te sterke stroomsterkte, laden met te sterke stroomsterkte, lang ongeladen laten staan en verwijdering der poten bij het laden. Kortsluiting verwoestet de levensduur aanzienlijk. Een goed geladen accu heeft een dichter electrolietsoortelijk gewicht dan een half geladene accu.

De platen van een accu worden steeds met electrolyt bedekt zijn. Wanneer de electrolietgehalte daalt, mag uitsluitend met gedistilleerd water worden bijgevuld. Een vulgaten der platen is het gevolg van verkeerd opladen of van kortsluiting en te sterke stroomtoevoer. Extra per jaar moet ook de vloeistof uit de accu laten vervangen en bent vullen met nieuw zuur-vrij. Dit werkje kan een ieder best doen zelf, als er een goede lij de hand is; anders helpt van de dealer.

Bij werkje verdient een verschillende zeilen groote voorzichtigheid. Wij zetten er een lijf bij op en te voorkomen, dat er spatten zuur in de oogen komen. Gebeurt dit toch, dan moet het oog zorgvuldig met schoon, laue water worden ingespoeld. Spatjes op de kleeren worden uitgewassen met ammoniak of een sterke soda-oplossing. Gek bij het laden van de accu worden wij voorzichtig zijn: wij kunnen toevallig knoppen in de gaatjeden of in een anderen afvoer, aangezien de lucht daar bij zuur worden ingeperst. Voorkomt moet zeer gelet worden, dat er geen zuur in wondjes aan de handen dringt.

Bij het zelf laden van accu's wegen wij met het oog op ontploffingsgevaar zoolt met open licht in zijn nabijheid komen. De ongelukkig, dat zoodanig het op- en afladen geschiedt, is een hoofdvoorwaarde voor een langen levensduur. Een 6 Volt-accu moet zoolt worden dan tot 8.4 Volt worden opladen. Al naar het merk moeten de accu's zeer verschillend worden behandeld; men lette dus op de gebruiksaanwijzing. Als een accu verkeerd opgeladen is, kan men kan redden door langzaam opladen en langzaam weer opladen, welke werkwijze meermalen achtereen wordt herhaald.

Bij het laden van een accu moeten de platingetoppen gespeist worden, zoolat de zich ontwikkelende gassen gemakkelijk kunnen wegtrekken. Is zulk een stop ontbrekt gegaan, dan moet wij geen kurk, doch een rubber gummistop, die doorboord moet zijn en de gassen te laten ontwijken.

De platen van de accu mogen nooit aan de lucht worden blootgesteld. Vuile aansluitingsklemmen kunnen met een stukje soda-oplossing worden gereinigd, terwijl men deze klemmen schoon kan houden door ze te bestrijken met vaseline. Een van de ernstst voorkomende oorzaken van storingen is een slechte batterij-aansluiting. Voorzichtig wij hier in die richting, dan worden wij de kleinste ontstoringen en de schroeven vast aandraaien. Er moet steeds op gelet worden, dat de aansluitingsmoeren van de batterij (die op de accumulator liggen), omdat zij andere gaandeweg door het vuur worden vertoerd.

Normaal uitgevoerde accu's moeten zoon in kosten kosten of reparaties worden gepleegd, aangezien de meerdampen op den duur in het best stringen en het verteren. De accumulator kan niet tegen harde stooten, terwijl een accumulator- of andere batterij steeds door bij een kortsel of verwarmingsradiator, in de nabijheid van een andere warmtebron mag staan.

Anode-batterijen mogen inwendien nooit op een vochtige plaats staan.

Een anode-batterij wordt niet gebruikt zoo haar oorspronkelijk uit gaan gebruiken. Men maakt een anode-batterij onbruikbaar, wanneer men door het spreuken van voorkon tracht vast te stellen, of zij nog spanning heeft. Wij letten steeds op een vast contact van de anode stekkers, aangezien er anders storende geladen optreden. Gebruikte batterijen verwerken een flinke grijzel in kookketels of kolenpoeier. Een oude en een nieuwe batterij mogen nooit met elkaar gebruikt worden.

De anode-batterij moet steeds op een plek staan, waar er geen vuurwerpen op kunnen vallen, die een verontrustende kortsluiting veroorzaken. Zenuwachtige mensehen of hartpatiënten, die met invoet veelvige vingers tegelijkertijd de knoppen en de knoppen van de batterij aanraken, kunnen daardoor onaangename gevolgen ondervinden voor hun gezondheid.

De laatingen kunnen anode-batterij er ontvanger meeten zoo kort mogelijk zijn, dik gevaag en zeer gelaceerd. Bij onvoldoende weten verschijnen in een uitvanger meeten alle verbindingen met de batterijen langzaamst mogelijk. Hierom letgrissen wij bij de batterijen en met bij den ontvanger, en kortsluiting te voorkomen.

Bij een oplaadbatterij is de lange toestelling de negatieve pool en de korte de positieve. Een e.g. degenereerde batterij brengt, enige anode-batterijen is praktisch onmogelijk. Bij een groote aandoogaanvang heeft men een groote anode-stroomverbruik, doch ook een groote geluidstrante. Hoe langer de aangelegde spanning van de anode-batterij is, hoe langer ook de zendertoevoer ning moet zijn. Is deze te lang ingesteld, dan wordt de levensduur van de batterij en van de betrokken lampen in den ontvanger verkort.

Na Schooltijd.

Over zelfschaatsen en een tunnelvervoerstelling.

door LISE HAVELIJERS.

Roep en haar broertjes Ton en Hans waren voor hij hen de vacantie en was er nij wat gezegd naar school gingen. Na twaren er bij, dat er alle drie verborgd waren en dat zij alle drie bij een onderwijzer in de klas zouden, die zij graag mochten. Toch, die er in de hoogste klas zat, had zoowel ook een tiendeen jongen, Bokingen, die zat al indie was gekomen en tot wien hij zich erg aangetrokken voelde.

Het gebeurde dan ook vaak, dat Ton 's morgens naar Bart — zoo heette zijn vriend — ging, en samen hun huiswerk in maakten, terwijl natuurlijk meteen evenden Bart bij Ton kwam.

Ook bij Roep en Hans waren verschillende nieuwe kinderen in de klas gekomen, zoodat de eerste maand alweer om was voordat ze het wisten.

En op een morgag en schoolfijt zagen ze, dat een van de kinderen zijn schaatsen had meegenomen en na al rijdende rond hals ging. Dat trachtte een dreutel op een ijsje, want op zulker lijg van leder ook een paar schaatsen. Thangekomen gingen ze de meeste kinderen naarstaan, maar lieve hallo, wat zagen die schaatsen er verwilderd uit. De banden waren stuk, de zolletjes stijf gerand, terwijl er helemaal geen beweging, en te krijgen was. Het eenige wat er aan te zien was, was de leerbrand in petroleum te bepoer, zoodat de zeest erg werkte. Ton hoed herschaffing aan dat deze werkjje voor zijn rekening te nemen, dan moest Hans er later een aan lappen droogeryven en Roep moest de nieuwe banden gaan koopen.

Voor het eten waren de schaatsen in te werk gebogd en dadelijk na het eten werden ze onder ander banden genomen en toen de kinderen eindelijk naar hee gingen, waren alle drie de paren weer prachtig in orde. Doch zonder alles er niet van hevren, dat ze rollend naar school zouden gaan, want dan raad en, dat er wel weer de school voorbij moeten rollen, inplaats van erin!

Den volgende middag echter, toen Roep met de jongens stag en zatjes de koffiebeet had afgewasschen, zagen de schoolmeesters om en een paar straten verder, op een groot plein, kunden ze eens hun kart ophalen.

Fidel, die grappenmaker was, was natuurlijk ook van de partij. Na zich goed gesmeerd te hebben, reed hoor allen, toen achter elkaar, prakeerden zij, of ze de kunden, die zij vroeger gemaakt hadden, zag konden. Ze sprongen bunnjeeren, wakelen, maakten mooie figuren, tot opeens Ton achteraan wilde rijden. Hij maakte een verkeerde beweging, met het gevolg dat het land van zijn linkerschaats brak. Hij kwam zoodanig valt terecht met zijn gezicht in de ijsbaan, dat hij onmiddellijk tot grote pret van de andere kinderen.

De vertooning.

De schaatsenrijpers was echter gauw afgelopen, want het begon dagen achteren te regenen. Daardoor konden zij hier buiten spelen en meenen hun lol hebben. Maar ze vervelden zich nooit. Ook na weer had het den geheelen dag gegoten en sneeuwt zij, zij schoei gekomen, eerst hun huiswerk klaren gemaakt, hoeiden zij na tafel voor vader en moeder een mooie voorstelling te geven van een speelt, dat volgens een verhaal, dat zij zoo gelezen hadden, in een groot hotel voor de gasten lag, en tegen de donker aanslapte.

Stilletjes gingen zij naar beven en maakten daar van karton een zaaltje in den vorm van een groote zoopjes, waarin zij een gordijn maakten. Een laken moest als opschuivend dienen.

De kinderen waren opgehogen over het offiet. Eiken zijn zijn steek op van glimmend rood papier gemaakt, en nog iets om driehal naar beneden de huishouse ideeen. Ton, die voor speelt speelde, liegte eerst hard aan de deur, ging toen naar binnen, groetd over de heer anderen, en tot spraak maakte zulke geheimzijn gebaren, die Fidel er niets van begreep en zoor zoor begon te janken.

Roep riep Fidel bij zich, maar hij moet gezien, dat er een vriendje in hem was en wilde niet komen. Schiet Ton zelf in zijn eigen eters legen het deur uit. Toen hij Tot's plan hoorde, was hij zoo blij, dat hij het liefdoed een hoog hoed opzetag en zelfeen hier in het hallen hagte en er aan trok, want hij wilde natuurlijk ook aan de voorstelling medehelpen.

Het was dan ook een heerlijk gezicht, als Ton met zijn hokkenstrepen en zijn malle manieren voor.

De kinderen gaven na een voorstelling van den avond tusschen het spook dat de jonkvrouw wilde ontvoeren, die jonkvrouw was natuurlijk Roep, en een ridder die de jonkvrouw kwam redden. Die redder was Hans. Eerst leek het erop dat het spook de overwinnaar zoud. Hij had de jonkvrouw bijna weder zijn haken onzichtbaar gemaakt, en daar een er vrets meer aan te doen geweest zijn, toe trad en zapper de ridder ook vorbij, kwa speear Fidel, die van dat rare opdelijke niets begreep en Roep wilde helpen. Ton in zijn been hagte, waardoor deze Roep liet. Het gelukte hem te gaan de jonkvrouw bij de arm en Roep vlug met haar in kamer uit.

Een daverend applaus volgde en de kinderen moesten verschillende malen terugkomen om te buigen, maar ook Fidel kon steeds weer, alsof hij negen weer: „Het is dat na niet zelfs in ons gebruikt!"

Hij zorgt trouwens een extra haakje en de kinderen ieder een stukje chocolade.

Het moeilijst.

— Ik ben dronken verliefd geweest en alle teenen is het nu gewoon.

— Hoe zoo?

— De eerste gaf mij spoedig den laag, de tweede zinnet... en met de derde ben ik getrouwd! (Meggendorfer - Blaetter.)

Een plichtgetrouwe.

De gevangenbewaarder met vacantie aan zee. (Jugend - München.)

lijken stand ingeschreven als man en vrouw. In het begin waren zij zeer gelukkig. Doch allengs liet zijn vrouw ook de andere kant van haar karakter zien. Haar exotische buien vervielen sommen gelds. Haar man kon dat onmogelijk meer bekwerken. Dikwijls beraadde hij haar, doch alles was tevergeefsch. Zij beheerschte hem geheel.

Met bevrijdingsverlangen moest hij het aanzien zag drijvende beelden, trots alle geldzorgen. Toen kwam eindelijk het einde.

De buren wisten het allang dat zij hem bedroeg. Alleen hij vermoedde niets. Toen hij den avonds doodmoe thuiskwam, was zij met een ander er vandoor... En den volgenden middag ging de Firma Richard Chevette failliet...

* * *

John Terrence nam een flinchen teug uit zijn glas en betaalde.

Bij het afscheid nemen zei hij nog tot mij: — Ja, zoo als je, beste vriend, het leven tangt dikwijls aan een bedachtelijke kleinigheid, men moet zijlern op het juiste moment weten wat men doet.

Men moet niet aarzelen!!!

* * *

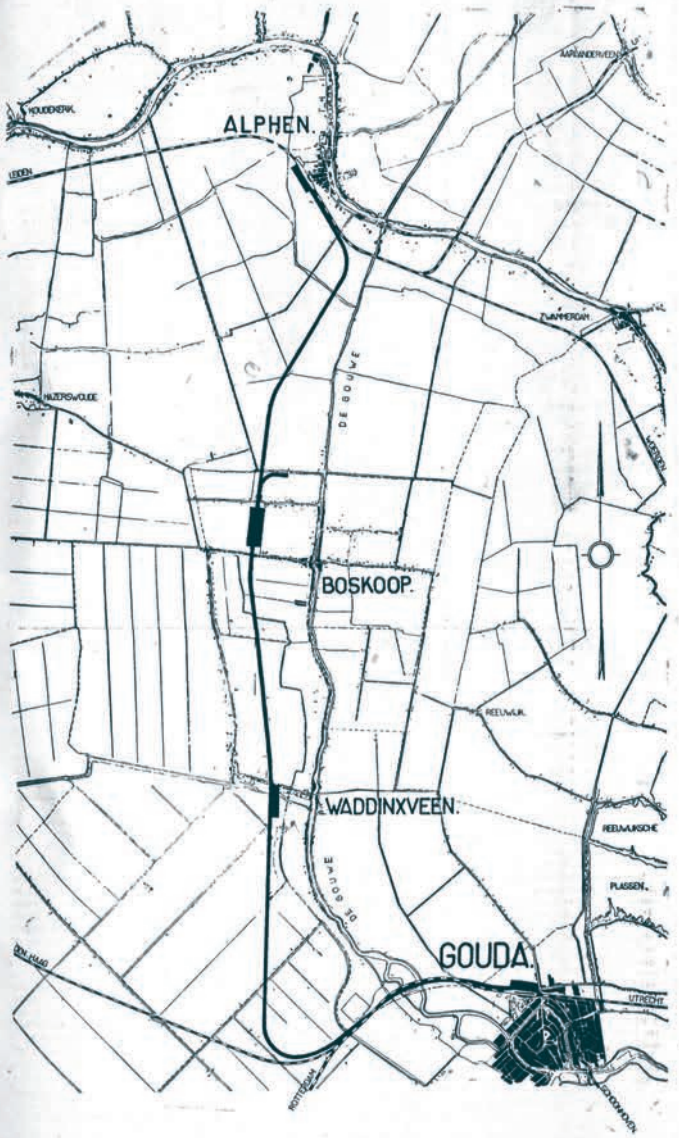
Den volgenden dag kwam er een brief voor mij. Hij was van Terrence. De inhoud luidde:

...Ik ga weer weg van hier... alles is nog veranderd! En ik ga weer bevel. Als een schim volgen nog altijd mijne herinneringen... Ik kan er eenvoudig niet overheen komen. 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 waarheid verteld. Ik ben n.l. niet naar Jamelle en Co. gegaan, maar naar Richard du Chevette, Sucre en gros.

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

wordt op 7 OCTOBER 1934

VOOR HET VERKEER OPENGESTELD.



Zaterdag 6 October zal de officiëele opening plaats hebben van den nieuwen spoorweg Gouda-Waddinxveen-Boskoop-Alphen a. d. Rijn.

Te 13.45 zal op uitnoodiging van het voor deze opening in het leven geroepen Comité, waarvan Burgemeester Gaarlandt voorzitter is, een groot gezelschap waartoe behooren de autoriteiten van Rijk, Provincie, de 4 Gemeenten, de Nederlandsche Spoorwegen en meerdere colleges welker belangen met deze lijn verbonden zijn, zich per specialen trein, welke daarvoor door de Directie der Nederlandsche Spoorwegen beschikbaar is gesteld, naar Boskoop begeven, na eerst het geheele traject tot Alphen te hebben gereden, waarbij aan de stations Waddinxveen, Boskoop en Alphen a. d. Rijn nog meerdere gasten zullen worden opgenomen.

De openingsplechtigheid zal plaats hebben in de voor de ontvangst der talrijke genoodigden ingerichte nieuwe goederenloods, welke voor dezen openingsdag aan zijn dagelijkschе bestemming wordt onttrokken.

Hoewel de tijdsomstandigheden van zeer grooten invloed zijn op de wijze waarop de opening van deze spoorlijn zal geschieden, zal toch een eenigszins feestelijke ontvangst niet ontbreken.

Al zullen de Nederlandsche Spoorwegen zich geen illusies mogen koesteren omtrent de financieele resultaten van deze nieuwe onderneming, voor de streek van Gouda tot Alphen en ook voor het achterland aan alle zijden van deze lijn is de totstandkoming dezer nieuwe spoorverbinding van niet geringe beteekenis. Ongetwijfeld zal door deze lijn een nauwer contact ontstaan tusschen de gemeenten onderling en ook tusschen de bevolking van deze geheele streek, die zich meer dan tot nu toe gemakkelijker kan verplaatsen.

Volgens de dienstregeling onder de teekening, welke een duidelijk beeld geeft van de lijn en de daarbij aansluitende verbindingen, zullen op werkdagen 17 treinen rijden op het traject Alphen-Gouda en 16 in de richting Gouda-Alphen; op Zon- en Feestdagen is dit aantal in beide richtingen 10.

Er zijn aanvankelijk nog wenschen onbevredigd gebleven; vooral het ontbreken van een lateren trein uit Gouda dan 21.15 is als een tekortkoming beschouwd. Van meerdere zijden is de Directie der Ned. Spoorwegen daarop reeds gewezen. Het resultaat daarvan is dat bij wijze van proef een trein zal worden ingelegd, welke te 22.46 van Gouda vertrekt naar Alphen en daarna naar Gouda terugkeert. Aankomst te Gouda 23.35.

Indien mocht blijken dat het passagiersvervoer voor dezen trein onvoldoende is, zal deze late dienst weder komen te vervallen.

DIENSTREGELING INGAANDE 7 OCTOBER 1934

GOUDA—ALPHEN a. d. RIJN.

GOUDA	V	6.50	†7.56	†8.47	9.17*	† 9.45	10.44	11.44	12.44	13.44	†14.44	15.44	†16.44	17.44	†18.44	19.48	21.15
Waddinxveen		6.59	†8.06	*8.57	9.26*	† 9.54	10.54	11.54	12.54	13.54	†14.54	15.54	†16.54	17.54	†18.54	19.58	21.25
Boskoop		7.05	†8.13	†9.04	9.32*	†10.01	11.01	12.01	13.01	14.01	†15.01	16.01	†17.01	18.02	†19.01	20.05	21.32
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	†17.07	18.08	† 9.07	20.11	21.38

ALPHEN a. d. RIJN—GOUDA.

ALPHEN a. d. RIJN	V	†7.22	8.27	†8.55	9.52	†10.52	11.52	12.52	†13.52	14.52	15.52	†16.52	17.56	†18.52	19.56	†20.36	21.49	22.46
Boskoop		†7.29	8.33	†9.04	10.00	†11.00	12.00	13.00	†14.00	15.00	16.00	†17.00	18.03	†19.00	20.04	†20.42	21.55	22.52
Waddinxveen		†7.35	8.38	†9.09	10.06	†11.06	12.06	13.06	†14.06	15.06	16.05	†17.06	1809	†19.06	20.10	†20.47	22.00	22.57
GOUDA	A	†7.44	8.47	†9.18	10.15	†11.15	12.15	13.15	†14.15	15.15	16.14	†17.15	18.18	†19.15	20.19	†20.56	22.09	23.06

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 bestuurssysteem 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 dijkjes en sluizen 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 buurgebieden 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 ingelande[1].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.

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

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,

↑ 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 Wilgenlaantje 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 rechtdoor 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 *kroosheemraden*. 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 bestuurssysteem binnen Nederland. Er hebben sindsdien wel moderniseringen 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.

TIP!
MOLENS PAG 27
ONTGINNINGEN PAG 97
WIELEN PAG 11

→
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 Schaepmanhoeve 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

Kaart van de Groote Zuidplas en nabij gelegen plassen.
Ongedateerd →

DE VERGETEN PLEK

Plaats: Waddinxveen
Adres: Mina Druckerhoeve
Kenmerken: Kunstwerk van historische schepraderen

Het uitvenen 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 ingezet[1]. 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 zeewering 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.

LAAGSTE POLDERPEIL VAN NEDERLAND →
– 7,10 m NAP

← LAAGSTE PUNT VAN NEDERLAND
– 6,76 m NAP

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 gemeentearcheloog en registreer je vondst op portable.antiquities.nl

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

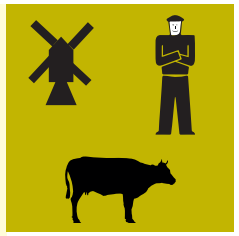
MEER WETEN

→ 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 Zuidplaslaan. Volg de Zuidplaslaan 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 Zuidplaslaan. Volg de Zuidplaslaan 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 Schoorl, p. 19 - 21 en 24 - 26.
5. Omgerekend naar euro's zou dit bedrag ongeveer uitkomen op €1,10 per m^3. 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 omrekentool 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-%20bm%2018.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/faillisement-voor-koeleman-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/faillisement-voor-koeleman-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: *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 Diamantbewerkersbond (30 juli 1909)
7. Overijsselsch Dagblad, 15 maart 1958, p. 5

Bronnen

- Auteur onbekend, *Handelsindustrie*, in: De metaalbewerkerorgaan van de Metaalbewerkersbond 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 Diamantbewerkersbond, 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-molen, 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 staanders*, 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 Rijnoever 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

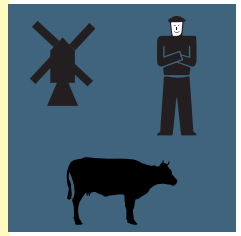
ELO - Erfgoed Leiden en omstreken
GAR- Gemeentearchief Alphen aan den Rijn
HHSK - Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard
HVAR - Historische Vereniging Alphen aan den Rijn
HVTA - Historische vereniging Ter Aar
MR - Museum Rotterdam
NA - Nationaal Rijksarchief
ODMH - Omgevingsdienst Midden Holland
PAN - 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

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 nieuwkoop, 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 [MIN08135A02].
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 dorpbeschrijver, 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, veilingmedewerkers 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, Eeuwfeest 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.corral.tacc.utexas.edu via wilde-planten.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 Gouwelijn. 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 Herculesheiligdom 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 TWEEDE 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, alphenaandenrijn.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.

Bronnen

- Vuyck sr, A., *Boskoop. Vijf eeuwen boomkwekerij*, Boskoop 1966.
- hvboskoop.nl/Historie-van-Boskoop/8122, geraadpleegd 24 juli 2020.
- floraboskoop.nl/historie-flora/, geraadpleegd 27 juli 2020.

SCHEIDING VAN WATER EN MACHT

Auteur: Linda Driesen - Van der Male

Noten

1. archieven.nl, Inleiding archief Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard. Geraadpleegd 27 juli 2020.
2. rijnland.net, geschiedenis en canon van het hoogheemraadschap. Geraadpleegd 27 juli 2020.
3. Idem noot 1.
4. 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

1. 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 benden: 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 klokhuizen 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 Groote 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
PRINS BERNHARD CULTUURFONDS
Streekarchief Midden-Holland
provincie ZUID HOLLAND
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

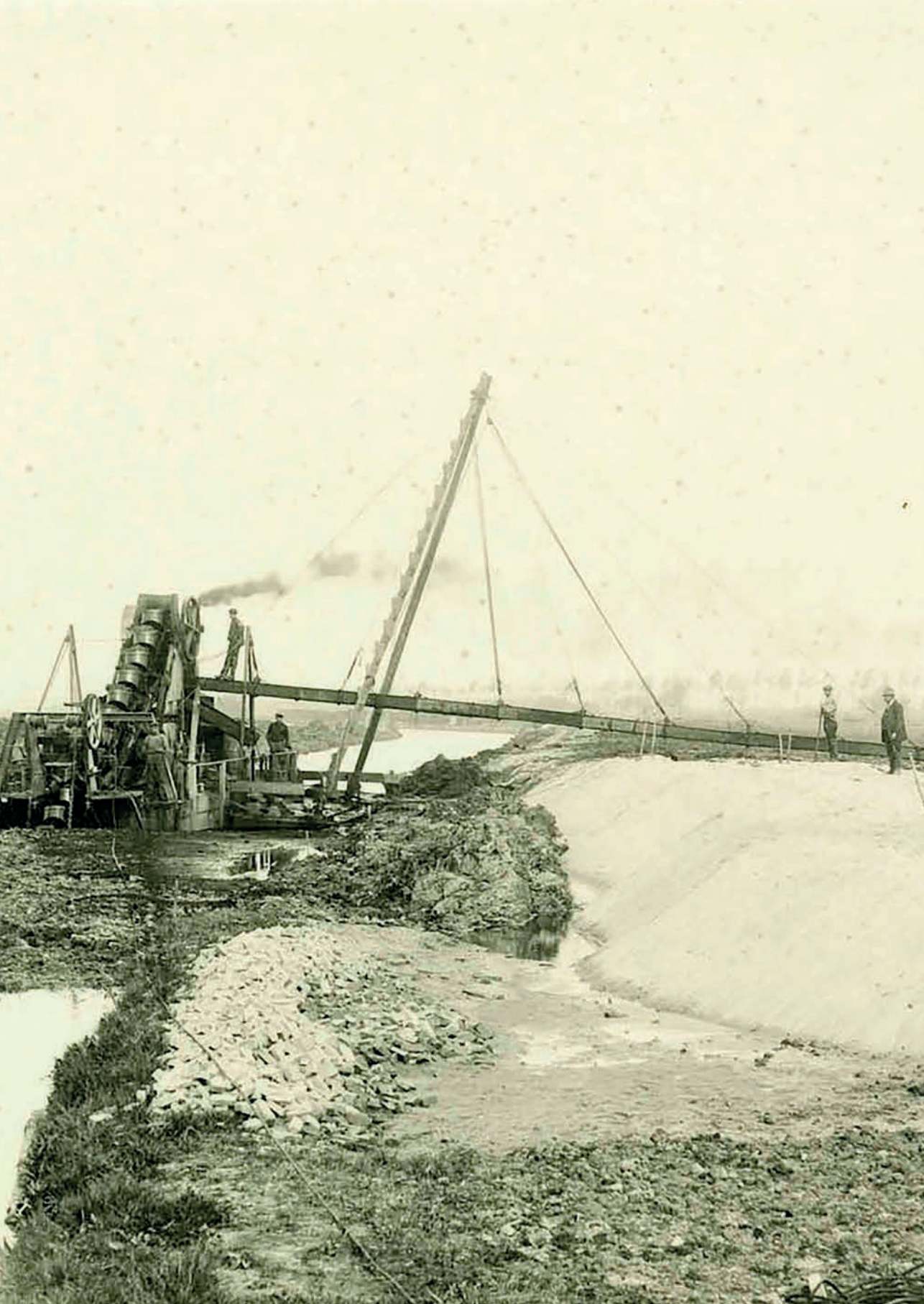
MET DANK AAN

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.

DOE 21 | toenannonu

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.



**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 krijgd na verdienste en na haar sin**

ADRIAAN PARS
Eigenaar Villa Vredelust, 1714

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