

HISTORIE VLAKBIJ HUIS



Jaargang 2014

2014	januari	Van school tot rijwielzaak	Warner Veltman
2014	februari	Het oorlogschip "Leyderdorp"	Edward Sodderland
2014	maart	De stoepalen van Leiderdorp	Willem Hovestreydt
2014	april	De stem van het volk spreekt	Edward Sodderland
2014	mei	"Oskar" Duitse erfenis in de polder 1	Jan Snatersen
2014	juni	"Oskar" Duitse erfenis in de polder 2	Jan Snatersen
2014	juli	De Doesbrug	Warner Veltman
2014	augustus	De Spanjaardsbrug	Jan Snatersen
2014	september	De Leiderdorpse brug 1	Jan Snatersen
2014	oktober	De Leiderdorpsebrug 2	Jan Snatersen
2014	november	De groei van ons dorp 1	Bob Reidsma
2014	december	Natte voeten , droge voeten	Arjaan Wit/Youri Poslowsky

Na diverse verbouwingen is het nauwelijks meer te zien, maar in de panden Hoofdstraat 98 t/m 104 was rond 1900 de Christelijke Nationale School gevestigd. Toen werd de straat overigens nog Dorpsstraat genoemd. De panden, waarvan de middelste twee groter waren, hadden elk een klokgevel met een karakteristiek rond venster op de eerste verdieping. Deze vorm is nog terug te vinden in Hoofdstraat 104 dat inmiddels met 106 is samengevoegd. Het afwijkende pand op nummer 106 was de oorspronkelijke woning van de bovenmeester. Op 31 mei 1862 werd de "Vereeniging der Christelijke School te Leijderdorp" opgericht en op 1 september van dat jaar werd de school geopend met o.a. 42 leerlingen van de openbare lagere school. In 1873 werd hier ook de christelijke "bewaarschool" (kleuterschool) ondergebracht. De school werd steeds verder uitgebreid en bereikte voor 1900 de bovengenoemde vorm. In het begin van de twintigste eeuw werd de school te klein en werd aan de overkant van de Hoofdstraat de "School met den Bijbel" gebouwd, die in 1907 haar deuren opende. De gevelsteen van die afgebroken school, staat in het Leiderdorps Museum. In 1947 werd in de oude woning van de bovenmeester een Christelijke ULO school gevestigd op initiatief van meester Wissel. Ook bleef in een gedeelte van de oude school tijdelijk de bewaarschool gevestigd. In 1957 verhuisde de ULO naar de Van Geerstraat en verdween ook de bewaarschool.

De panden Hoofdstraat 98 t/m 106 werden opgesplitst en kregen een andere bestemming. In 1962 zat op nummer 98 het "Architectenbureau Kees Bik" met daarnaast de "Coöperatieve Raiffeisenbank". Op nummer 102 zat "Garagebedrijf W. Schneider" (later Autoverhuur en Taxibedrijf Prangers) en op nummer 104/106 waren de werkplaats en de showroom van Rijwielhandel Steef van Rossum gevestigd. Deze rijwiel- en bromfietszaak heeft overigens ook een lange geschiedenis. Al rond 1900 begon Piet Vromesteijn een zaak in rijwielen in Leiderdorp. Op 1 juli 1919 werd deze zaak overgenomen door Trip & Schneider (Rijwielen Motoren Reparatie Inrichting). Oorspronkelijk zat men aan de Dorpstraat 4 en in 1921 verhuisde het bedrijf naar het eerder genoemde pand, toen nog Dorpstraat 78. Enkele jaren later nam W. Schneider het bedrijf geheel over en in het begin van de jaren 50 trad de toen nog in Zoeterwoude Dorp wonende Steef van Rossum in dienst voor de rijwielhandel. Zelf ging dhr. Schneider zich toeleggen op taxivervoer en de verhuur van auto's. In 1955 nam Steef van Rossum de Rijwielhandel over en deed goede zaken mede door de opkomst van de bromfiets. Op bijgaande foto uit 1961 is het pand (feitelijk 2 panden) nog te zien, zoals het oorspronkelijk was.

In 1964 werd het pand grondig verbouwd en kwam er in het linker gedeelte een grote etalage voor de showroom. De nieuwe naam werd "Tweewielercentrum Steef van Rossum". Inmiddels was er ook een tweede man. In 1959 kwam Leiderdorper Aat van Meeteren op 14-jarige leeftijd binnen als vakantiekracht en hij ging nooit meer weg. Hij heeft 26 jaar voor Steef van Rossum gewerkt tot dat laatstgenoemde om gezondheidsredenen moest stoppen. Per 1 november 1985 nam Aat van Meeteren de zaak over en zou deze nog 27 jaar voortzetten. Het vak van rijwielhandelaar/reparateur was intussen wel veranderd met de komst van allerlei nieuwe soorten fietsen en scooters. Ook veranderde de Hoofdstraat, doordat steeds meer detaillisten naar de nieuwe winkelcentra verhuisden en de Hoofdstraat haar centrumfunctie verloor. Nadat hij in 2009 nog zijn vijftigjarig jubileum in de zaak aan de Hoofdstraat vierde, moest Aat van Meeteren zijn bedrijf op 23 maart 2012 om gezondheidsredenen sluiten. Er kwam geen opvolger en het pand werd gekocht door een particulier, die er een fraai woonhuis van maakte.

Warner Veltman



Het oorlogsschip “Leiderdorp”

(februari 2014)

Hoe kan er een oorlogsschip hebben bestaan met de naam “Leiderdorp” ?

Wat was de relatie met Leiderdorp? In de 18e eeuw hebben twee schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) met de naam “Leiderdorp” de wereldzeeën bevaren. In tijden van oorlog werden ze door de VOC ter beschikking gesteld aan de oorlogsvloot. Over de “Leiderdorp” zijn een aantal gegevens terug gevonden.

In 1741 werd de eerste “Leiderdorp” van 600 ton gebouwd op de VOC-werf in Amsterdam. Het had een bemanning van 82 koppen, maakte vele reizen en werd in 1748 in Batavia uit de vaart genomen. In 1770 werd de volgende “Leiderdorp” van 600 ton gebouwd op dezelfde werf. Dit schip had een bemanning van 169 koppen en werd in 1776 verkocht in Batavia. Over dit schip zijn geen gegevens gevonden. Beide schepen voeren diverse keren voor goederenvervoer via Kaap de Goede Hoop naar Batavia. Door vermeldingen in boeken en kronieken komen we meer aan de weet over bestemmingen en taken.

De “Leiderdorp” bij de oorlogsvloot

Tijdens de Oostenrijkse-Successieoorlog (1740-1748) werden VOC-schepen tijdelijk als oorlogsschepen uitgerust.

De “Leiderdorp” kreeg surveillancetaken in Indië, Curaçao en Suriname. In 1744 werd het schip op een patrouilletocht gestuurd naar wat nu Papoea-Nieuw-Guinea heet om smokkel tegen te gaan. Smokkelaars werden niet gevonden, maar men was wel veel Europeanen 'kwijtgeraakt'. Er was dus grote sterfte aan boord geweest. Met dezelfde “Leiderdorp” werden dat jaar behalve een lading sandelhout ook 22 mannelijke en 12 vrouwelijke slaven vervoerd. Het betrof een reis binnen de Indische archipel. Militaire (surveillance) taken en commerciële belangen sloten elkaar dus niet uit. De bemanning van dit schip bestond grotendeels uit Duitsers en Scandinaviërs. Slechts een kwam er uit Leiderdorp en vijf uit Leiden. Het was regelmatig het armenhuis dat jongens naar de VOC stuurde. Begin 1747, aan het eind van de oorlog, hadden officieren van de “Leiderdorp” bij de admiraliteit geklaagd dat hun kapitein “wederom in den drank” was geraakt toen het schip op de Noordzee kruiste. De admiraliteit handhaafde de kapitein maar machtigde de commandeur, { de tweede man aan boord van een oorlogsschip, om tijdens de reis naar Curaçao een krijgsraad te beleggen als hij zich weer aan drank te buiten ging en het commando over het schip gevaar liep. Als het nodig was konden ze de kapitein opsluiten. Kennelijk is dat niet nodig geweest want hij is niet in arrest genomen. Een andere bron noemt “ ’s Lands Oorlogsschip Leiderdorp” dat in november 1747 arriveerde in de monding van de Surinamerivier in Suriname. Mogelijk is dit het eerder genoemde schip dat tijdelijk als oorlogsschip werd gebruikt voor surveillancetaken.”

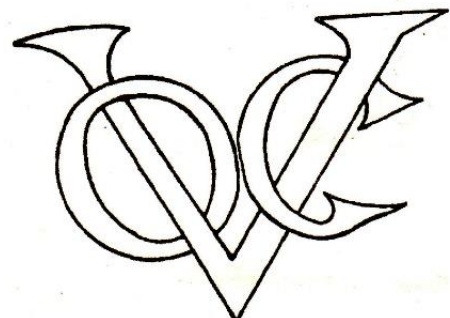
Naamgeving

Hoe kwamen VOC schepen aan de naam “Leiderdorp”? In ieder geval heeft het ambacht Leiderdorp hier niets mee van doen. Dus geen onbekend groots en heroïsch scheepvaartverleden voor Leiderdorp. Het is waarschijnlijk de ambachtsheer van Leiderdorp, de stad Leiden, met een bewindhebber in de VOC-kamer van Amsterdam, die enkele schepen uitrustte en noemde naar zijn ambachtsheerlijkheden. Er zijn ook schepen met de naam “Oegstgeest” geweest, maar weer niet van Zoeterwoude, eveneens een ambachtsheerlijkheid van Leiden. Leiden gaf zijn eigen naam aan de grootste schepen. In 1718 is de “Stad Leiden” van 1140 ton gebouwd met een bemanning van 220-300 koppen. Dit schip maakte vele reizen naar Batavia. In totaal zijn er vanaf 1600 zes schepen gebouwd met de naam “Leiden”.

Bronnen: Nationaalarchief archiefnr. 1.04.02 en vocsitenl

Edward Sodderland,

Historicus



De stoeppalen van Leiderdorp

(maart 2014)

In het atrium van de Sterrentuin staat naast de deur van het Leiderdorps Museum een fraai gebeeldhouwde stenen paal die uit twee stukken bestaat. Buiten, voor de ingang van de Sterrentuin, is een soortgelijke paal in het plaveisel geplaatst. Van die paal ontbreekt de bovenste helft maar hij laat ook zien dat van de andere paal het onderste deel ontbreekt.

Hoewel de twee palen voor veel bezoekers wat geheimzinnig zijn is het niet moeilijk vast te stellen waar ze voor dienden. Het zijn stoeppalen, ook wel stoepstenen genoemd, van een type dat in vroeger eeuwen werd gebruikt om de stoepen van privéhuizen af te bakenen. In de Leidse binnenstad is nog op tal van plaatsen te zien hoe stoepen werden afgegrensd door hekken of palen met kettingen of metalen stangen. De meeste bewaard gebleven stoeppalen zijn rond, maar die in Leiderdorp hebben een rechthoekige doorsnede. Dit type dateert uit een tijd toen de stoepen nog niet over de hele breedte van het huis afgesloten waren. Vooral in de zestiende en zeventiende eeuw stonden zulke stenen vaak aan weerszijden van de toegang tot het huis, meestal verbonden met de voorgevel door een muurtje dat ook wel als bank kon dienen. De steen links van de toegang werd gemarkeerd door een 'mannelijk' wapenschildje, en die aan de rechterkant door een 'vrouwelijke' ruit. De steen in de Sterrentuin is inderdaad voorzien van zo'n wapenschildje.

De oudst bewaard gebleven stoepstenen zijn gedecoreerd in laat-gotische stijl. Stoepstenen van het type dat we in Leiderdorp hebben zijn kenmerkend voor de Hollandse Renaissance, een architectuurstijl die in de loop van de zestiende eeuw opkwam en ook gedurende de eerste helft van de zeventiende eeuw nog veel werd toegepast. Elementen van de decoratie van de Leiderdorpse stenen zijn o.a. terug te vinden in het beeldhouwwerk van de gevel van het Leidse stadhuis, daterend uit 1596.

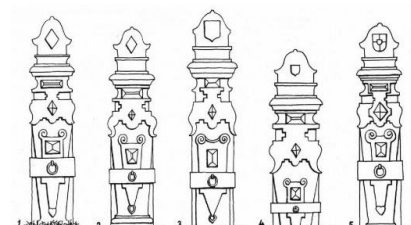
Geleidelijk aan raakte het gebruik van dit type stoepstenen uit de mode en werden ze voor andere doeleinden gebruikt, bv. als grafzerk of als hekpaal bij een boerderij, ook wel als schuurpaal voor het vee of schamppaal op de hoek van een straat.

De stoepstenen van het Leiderdorps Museum zijn gevonden in Leiderdorp en maken daarom terecht deel uit van de collectie. Toch is de werkelijke herkomst onzeker. De steen in het atrium, naast de ingang van het museum, is ca. 1986 gevonden op het terrein van de voormalige boerenhofstede 'Agthoven' aan de Achthovenerweg. De twee stukken maakten deel uit van de vulling van een dam in een van de sloten, op zo'n 250 meter achter het huis. In de jaren '50 was deze dam verstevigd met puin om het rijden met tractoren mogelijk te maken. Helaas is de herkomst van het puin niet meer te achterhalen en het is dus ook niet bekend waar de steen oorspronkelijk gestaan heeft. De tegenwoordige eigenaar van 'Achthoven', Bastiaan Blok, heeft de steen na de ontdekking geschonken aan het Leiderdorps Museum. Overigens is 'Achthoven' sinds enige tijd weer in het gelukkige bezit van de landgoedstatus.

De halve stoepsteen bij de ingang van de Sterrentuin zou oorspronkelijk gestaan hebben in de buurt van boerderij Engelendaal, op de hoek waar het vroegere Kerkepad en de Munnikenweg bij elkaar kwamen. Waarschijnlijk is hij ook een tijd opgeslagen geweest op de gemeentewerf. Later is de steen verplaatst naar de hoek Essenlaan - Plantage. Daar werd hij echter beklad en om hem te 'redden van vandalen' is hij door de toenmalige voorzitter van de Oudheidkamer, de onlangs overleden Ed ten Hoove, naar de Oudheidkamer overgebracht. Dit is waarschijnlijk eind jaren 1980 of begin '90 geweest, toen de Oudheidkamer (nu Leiderdorps Museum) nog gevestigd was in de Hollandsche Tuin.

In Delft is een steen van hetzelfde type nog op zijn oorspronkelijke plaats te zien, voor 'Het wapen van Savoyen', Oude Delft 169.

Willem Hovestreydt.



OSKAR, Duitse erfenis in de polder. (deel 1)

(mei 2014)

Deze maand is het 69 jaar geleden dat in Nederland de tweede wereldoorlog eindigde. Een van de restanten uit de oorlogstijd in Leiderdorp is de nog altijd aanwezige bunker Oskar, gelegen in de Munnikkenpolder in de nabijheid van de Does. Deze standaardbunker is in 1942 door 'Organisation Todt' gebouwd in opdracht van de Duitse Wehrmacht. Veel Nederlanders werkten vrijwillig, maar meestal gedwongen bij deze organisatie.

De bunker, met de door de Duitse soldaten gegeven naam Oskar, was onderdeel van een verdedigings- en telefoonlinie, aangesloten op de Atlantikwall die liep langs de Noordzeekust. De bunker werd gebouwd in een weiland van boer de Graaf nabij de Does. Het was een standaardbunker van gewapend beton, met bovenin een opening voor de vuurmond van het afweergeschut. De Duitsers camouflerden de bovenzijde met graszoden. In de bunker was er, behalve een aparte ruimte voor kanon en munitie, voor enkele militairen een verblijf, gemeubileerd met kasten, matrassen, stoelen en een tafel. Tegen de buitenkant leunde een eenvoudige keuken. Een stukje verderop in de wei stond een muurtje van gasbeton wat gebruikt werd voor de schietoefeningen.

De bunker was bereikbaar vanaf de Hoogmadeseweg over de Boomgaardlaan, het laantje werd in die tijd ook wel het bunkerpad genoemd. Dit pad bestaat gedeeltelijk nog, het loopt tussen de wijk Holtlant en het zusterhuis van het Rijnlands ziekenhuis. Via een hek gaf dit entree tot de weilanden in de polder. Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren sommige afgezet met prikkeldraad (spergebied), waardoor enkele boeren hun land niet konden gebruiken.

In 1944 veranderde het bij de boerderij Sterkenburg van 'Kleine' Dries Rijnsburger in een vesting. In de lus van de Hoogmadeseweg kwamen mitrailleursposten, stellingen voor geschut, tankvallen, loopgraven en schuttersputten, onder meer ter plekke van het huidige parkeerterrein van het kerkhof. Bij boerderij lagen schuttersputten langs de voorsloot en bij boerderijen verderop in de bocht werden Duitsers ingekwartierd. Vanuit de bunker in de polder moest een goed zicht- en schootsveld worden verkregen naar de Hoge Rijndijk en de Zoeterwoudse polders daarachter, de Hoge Rijndijk was toentertijd nog de belangrijke doorgaande weg van Den Haag naar Utrecht. Om dat mogelijk te maken werden door de bezetter enkele huizen langs de Oude Rijn, op Zoeterwouds grondgebied gesloopt. In Leiderdorp moest hiervoor de aan de Hoofdstraat gelegen Pannenfabriek van de firma Koning en een boerderij langs de Rijn worden gesloopt. Ook het in 1904 door de firma A.G. van Osnabrugge gebouwde verenigingsgebouw 'Irene', van de Gereformeerde Kerk, moest verdwijnen. Na de oorlog werd in het kader van de 'herbouwplicht' het huidige gebouw 'Irene' gebouwd door het bedrijf van zoon H.D. van Osnabrugge.

Jan Snatersen



Deel 2

Het verzet ook in Leiderdorp groeit. Er werden verschillende illegale verzetsblaadjes gedrukt, o.a. in de kluis van het gemeentehuis, en rondgebracht. Dit was best gevaarlijk, veel mannen werden gezocht en opgeroepen voor de arbeidseinsetz. Er werden razzia's en klopjachten gehouden. Mannen tussen de 17 en 55 jaar moesten zich schuil houden. Het platteland in en rond Leiderdorp blijkt hiervoor een goede omgeving, veel vonden bij boerenfamilies een gastvrij onthaal. Joop van de Bosch zat ondergedoken op de boerderij Sterkenburg van Dries Rijnsburger. Zijn vader had een café, daar kwamen de in de bunker gelegerde soldaten regelmatig iets drinken. Later nam Joop de zaak over en vestigde een wijnhandel op Dr. de Bruijnstraat 7.

Bij de aanleg van Rijksweg A4 eind jaren vijftig werd een tunneltje gebouwd om de weilanden en het tankstation 'Bospolder' langs de oostelijke rijbaan te kunnen bereiken. Vanaf 2005 werd deze onderdoorgang ook benut voor het bereiken van de ijs- en skeelerbaan van de Schaatsvereniging VIJL, het CIOS, het Scoutingterrein van de Van der Does – Liethorp Groep en de Kanovereniging Rijnland. Met de werkzaamheden voor de verdieping en verbreding van de A4 is dat tunneltje weer verdwenen. De Boomgaardlaan begint nu bij de Mauritssingel, en wordt de toegangsweg naar het recreatiegebied 'Weteringpark'. Er komen nog twee aansluitingen op het recreatiegebied. De bouw van de fiets- en voetgangersbrug, de 'Munnikkenoversteek' bij het Gemeentehuis is reeds voltooid, aan de op- en afritten wordt nog gewerkt. Tevens zal er langs de Dwarswating, een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers worden gerealiseerd, eind van dit jaar zullen alle werkzaamheden voltooid zijn.

In het naoorlogse Leiderdorp werd de bunker letterlijk een vrijplaats en speelplek. De jeugd speelde er veelvuldig en maakte van de gelegenheid gebruik om 's zomers in de Does te zwemmen. Eind jaren tachtig kreeg de gemeente het verzoek van een Leiderdorpse kunstenaar, die vijf dagen (van 1 tot 5 mei 1990) in de bunker wilde verblijven (Leidsch Dagblad 27-11-'89). Hij wilde ervaren hoe het was om opgesloten te zijn, verstoken van alle luxe en zou alleen stro, water en brood en zijn schildersspullen meenemen. De gemeente gaf echter geen toestemming. In de nabije toekomst zal de bunker worden ingepast in het polderpark, op welke manier en of hij werkelijk een functie krijgt is op dit moment nog niet duidelijk.

Het voorlopig ontwerp van het Weteringpark kenmerkt zich door de aanwezigheid van veel water en een weideverkaveling. Het ontwerp is tot stand gekomen door samenwerking en afstemming met de Grondstoffenbank ZH (ontwikkelaar gebied), de gemeente, de al genoemde verenigingen, Comité Doesbrug, de Rijnlandse Molenstichting, de Provincie Zuid Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Jan Snatersen

De Doesbrug

(juli 2014)

De Does is een gegraven watergang die dateert van rond het jaar 1200.

Wanneer er voor het eerst een brug werd gebouwd, weten wij niet precies maar zeker is dat er reeds in de zestiende eeuw een houten brug lag in de Hoofdstraat (toen nog Lage Rijndijk).

In 1591 werd de houten brug door het Hoogheemraadschap van Rijnland vervangen door een stenen brug; een eenvoudige gemetselde brug van baksteen met twee bogen voor de doorvaart en een stenen borstwering. Met de komst van de trekschuit werd er langs de Oude Rijn een jaagpad aangelegd en hiervoor was het nodig dat er nog een tweede brug over de Does werd aangelegd. Dit was een zogenaamde "kwakel" met een doorvaarthoogte van 2.80 meter, die met een grote boog beide zijden van het Jaagpad met elkaar verbond. Deze brug, die tot 1937 heeft bestaan, had geen leuning aan de Oude Rijn, in verband met het touw van de trekschuit.

De gietijzeren Doesbrug in de huidige vorm dateert van 1887.

In december 1886 werd de bestaande brug door het Hoogheemraadschap van Rijnland overgedragen aan de gemeente Leiderdorp, die vrijwel direct besloot om de brug te vernieuwen.

Het ontwerp van de brug was van architect J. Goldberg te Hazerswoude.

Onder andere door een advertentie in het Leidsch Dagblad van 31 januari 1887 gaven B&W van Leiderdorp aan, voornemens te zijn om op donderdag 17 februari een aanbesteding te doen. De opdracht was: het gedeeltelijk afbreken en verlagen van de Doesbrug, alsmede het leveren en stellen van een ijzeren ophaalbrug, met dito vast gedeelte en het vernieuwen en herstellen der kei- en klinkerbestrating. Ook moest aangegeven worden welke fabrikant het ijzerwerk zou leveren. In totaal 18 aannemers dienden een offerte in, variërend van 4.333 gulden tot 6.927 gulden. Omdat de laagste inschrijver niet kwam opdagen, werd het werk gegund aan P.C. Dessing uit Stompwijk, die voor een bedrag van 4.893 gulden had ingeschreven.

De gietijzeren ophaalbrug werd geleverd door IJzergieterij "De Prins van Oranje" in 's Gravenhage.

Op 7 juni 1887 werd de nieuwe Doesbrug voor het algemeen verkeer opengesteld.

De Doesbrug heeft in de loop der jaren veel brugwachters gekend. Vaak waren het bekende Leiderdorpers, die een zaak hadden in de omgeving van de Doesbrug, zoals Anton Hoogervorst, de kastelein van Café Doesbrug en Roel Marbus met zijn "Winkel van Sinkel" op Hoofdstraat 202.

In april 1970 werd de Doesbrug zwaar beschadigd door een vrachtauto die zichzelf klem reed; er zat een knik in een van de dragers en de poort bovenin was stuk. De fraaie bijna honderd jaar oude brug werd provisorisch hersteld maar had zijn glans verloren. In de jaren die volgden ging de brug nog verder achteruit. De brug moest vaker open voor de pleziervaart en de gemeente vond de bedieningskosten te hoog. In 1989 kwam de gemeente met het plan om de Doesbrug af te breken

en te vervangen door een vaste hoge voetgangersbrug. Dit leidde tot felle protesten van de bewoners van het Doeskwartier en het Comité Doesbrug '89 voerde actie voor het behoud van de brug, die beeldbepalend is voor de oude dorpskern.

De onzekerheid zou feitelijk nog tot januari 1994 duren; toen nam de gemeenteraad het besluit om de historische brug op te knappen met behoud van de karakteristieke bovenbouw. Besloten werd om de brugwachter te behouden en bewegingsmechanisme en elektrische installatie te vernieuwen.

De bestaande gietijzeren ophaalbrug werd gerestaureerd en op een nieuwe betonnen onderbouw geplaatst. De brug is wat hoger en de doorvaartopening is van 3,80 m. op 5.00 m. gebracht. De brug is voorzien van een hydraulisch systeem en wordt niet meer met de hand bediend.

De renovatie, waarmee een bedrag van ca. 1,7 miljoen gulden was gemoeid, duurde een half jaar.

Op zaterdag 10 juni 1995 werd de gerenoveerde Doesbrug feestelijk geopend door de heer Ted Jansen, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland.

De festiviteiten begonnen met een brunch voor de buurtbewoners in kleiwarenfabriek "Ginjaar" en door het slechte weer in de ochtend, moesten ook de kinderspelen naar binnen worden verplaatst.

Voorts was er onder andere een creatieve markt en 's avonds een disco en een rad van avontuur. Gelukkig behoud Leiderdorp na ruim 125 jaar nog steeds deze historische gietijzeren ophaalbrug, waarvan er nog maar enkele in Nederland te vinden zijn.

Warner Veltman

De Spanjaardsbrug

(augustus 2014)

Leiderdorp was vroeger in zekere zin een eiland, om het dorp binnen te komen moest je een brug passeren. In het noorden de Munnikkenbrug of de Driegatenbrug, beide over de Dwarswatering, in het westen de Doesbrug over de Does, in het zuiden de (oude) Leiderdorpse brug, over de Oude Rijn, en in het oosten de Spanjaardsbrug, over de Zijl. Al eerder (juli 2012) heeft u in deze rubriek kunnen lezen over de geschiedenis van de rivier de Zijl en het Zijlsluisje. In "De oudste bestuursregisters van het Hoogheemraadschap van Rijnland (1444-1520)" is te lezen dat op 10 maart 1444 de Hoogheemraden aan Willem van der Meer opdracht geven om de Zijlbrug en het Zijlsluisje, die in slechte staat verkeren, te vernieuwen vóór midden mei 1445.

De naam Spanjaardsbrug herinnert aan de strijd in de 80-jarige oorlog en speciaal aan de belegering van Leiden door de Spanjaarden in 1574. In die tijd was de naam van de brug nog Zyllbrugge, welke naam is terug te vinden op de "Kaart van de belegering van Leyden" van Bilhamer uit 1573. Het is niet duidelijk wanneer de naam Spanjaardsbrug officieel is gegeven aan de brug. Het zal wel zo gegaan zijn dat door de het vele gebruik in de volksmond, de naam door de officiële instanties is overgenomen.

De huidige groene basculebrug (een brug die tot 90 ° open kan) is met het brugwachtershuisje nu een Rijksmonument. Deze brug werd in 1933 gebouwd naast de oude dubbele klapbrug en werd, "zonder officieel vertoon", opengesteld voor het verkeer op 18 mei 1934. Dat was wel een hele verbetering: het wegdek meet nu 6 meter met aan beide zijden een fiets[voetpad van De oude brug had een rijdek voor alle verkeer van niet meer dan 2,90 meter. De doorvaarthoogte bleef gelijk op ca. 2,50 meter, de doorvaartbreedte werd met 10,50 meter 50 cm minder. De oude dubbele klapbrug dateerde uit 1891. Daarvoor was er een enkele ophaalbrug, die middels kabels en katrollen met de hand omhoog gedraaid moest worden. De toegangsweg tot de oude brug vanuit Leiden is naast de Lage Rijndijk nog duidelijk aanwezig.

Tot 1931 moest er tol betaald worden om over de Zijldijk te gaan, hiervoor was direct naast de Spanjaardsbrug een tolhek, het Zijlhek, en een huisje voor de tolgaarder gebouwd. Veedrijvers die over de weg van de Leidse markt kwamen sjoemelden wel eens met het aantal dieren in hun kudde. In de Tweede Wereldoorlog was er een geheime en uitgebreide instructie voor de 'Commandant - wacht Spanjaardsbrug'. In augustus 1944 heeft de brug op last van de bezetter maandenlang open gestaan. Het doel hiervan: minder bemanning voor de controlepost, dus meer soldaten beschikbaar voor het front.

Tolheffing rond 1900 op de Zijldijk:

Persoon, niet ingezetene	½ cent		
Kalf, schaap, varken	½ cent	Paard of ezel	2½ cent
Koe of Stier	5 cent	Rijtuig - 2 wielen - met paard	5 cent

Jan Snatersen



*De bouw van de nieuwe basculebrug in 1933, naast de oude klapbrug.
Foto vanuit Leiderdorp gezien.
(Bron: Beeldbank Gemeente Leiderdorp)*



"ao den maij quamen de spanjaerden over de haerlemmermeer, met veel scheepen en schuyten aen de spanjaerdsbrug

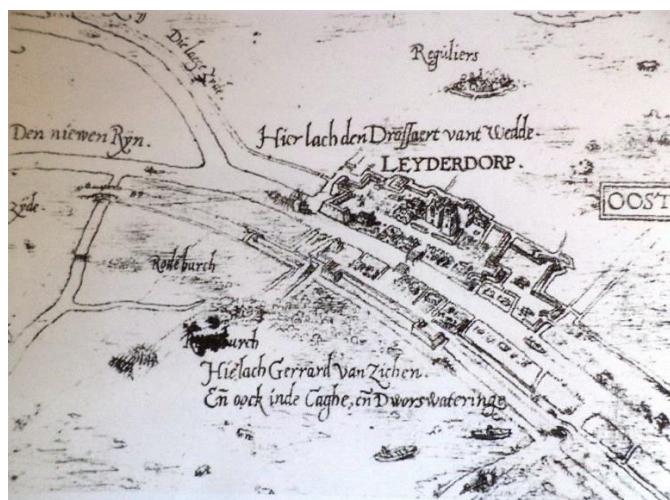
De naam 'Leiderdorpse brug' bestaat nog steeds, maar vrijwel iedereen kent de huidige brug alleen bij zijn bijnaam "De Stierenbrug". Zijn voorganger lag iets meer naar het oosten en heeft een uitgebreide geschiedenis. De Bruggestraat en de brughoofden aan beide zijden zijn nog herkenbaar.

De eerste en oudste Leiderdorpse brug over de Rijn verbond de Hoge Rijndijk in Zoeterwoude met de Lage Rijndijk Leiderdorp. In "De oudste bestuursregisters van het Hoogheemraadschap van Rijnland (1442-1520)" leest men dat op 2 oktober 1452, (anno 52, opten anderden dag van october) is besloten toestemming te verlenen voor het bouwen van een brug, ik citeer: "De hoogheemraden geven de gemeen buren van Zoeterwoude en Leiderdorp toestemming om naast de kerk een brug over de [oude] Rijn te maken, op voorwaarde dat deze zo hoog wordt als de Zijlbrug en zo breed als het nuttig dunkt. Tot wederzeggen".

Kort daarvoor op 25 september 1452 had Zoeterwoude al overeenstemming bereikt met Johan van Wassenaar, de burggraaf van Leiden en tevens ambachtsheer van Leiderdorp, om het veer te vervangen door een brug. Dit zou, na toestemming van de hoogheemraden, direct kunnen plaatsvinden. Er worden, volgens oud-gemeentesecretaris Bertram G. Corts in zijn geschiedkundige studie "De eerste, echte Leiderdorpse brug", twee voorwaarden gesteld: 'ten 1e dat als de brug zou worden vernietigd door oorlog of anderszins er weer een veer mocht komen, ten 2e dat de brug zou zijn gemaakt tussen 25 september 1452 en eind mei eerstkomende'.

Er was echter een heftig geschil gerezen over de uitleg van het verdrag. De burggraaf van Leiden, immers ook ambachtsheer van Leiderdorp werd uit dien hoofde eigenaar van de brug. Hij was gewoon het veer te verpachten en wilde ook tol heffen op de brug, de inkomsten hoorden bij de ambachtsheerlijkheid en dus bij de ambachtsheer. Het gesteggel over veer- en brugrecht duurde totaal 40 jaar. Pas in 1492 was men er uit, de genoemde twee voorwaarden werden "geschuerd, vernietigd en verder gehouden van onwaarde" en de brug werd gebouwd. Er was wel bedongen dat "ook op de brug, van Leiderdorpse ingezetenen geen bijdrage mocht worden gevorderd". Anderen, ook de Zoeterwoudse 'onderzaten', die in Leiderdorp voor hun godsdienstige plichten en gebruiken in de dorpskerk ter kerke en voor begrafenissen naar de Leiderdorpse begraafplaats gingen, moesten 'brugrecht' (tol) betalen, gelijk als voorheen voor het veer. Er werd (zeer waarschijnlijk) een eenvoudige, vaste houten oeververbinding gebouwd. Het is bekend dat als de Spanjaarden in 1574 de schans in de dorpskern van Leiderdorp verlaten, zij het dorpshart met de dorpskerk en de brug in brand gestoken en in puin achterlieten. (word vervolgd)

Jan Snatersen.



Op deze uitsnede van de kaart van Lieftinck (1574) is duidelijk te zien dat de brug over de Rijn door de Spanjaarden vernietigd was. (bron: 'Rond de schans van Valdez', uit de historische reeks van het Leiderdorps Museum)

De Leiderdorpse brug (deel 2)

(oktober 2014)

In de al eerder genoemde studie, welke Bertram G. Corts schreef in de dertiger jaren van de vorige eeuw, zegt hij over de situatie bij de oversteek van de Rijn na 1574: "De brug is weggeraakt en vervangen door een schouw". In andere geschriften wordt vermeld dat het veer of de schouw pas in 1597 weer werd ingevoerd, daar is dus enige onzekerheid over. Een schouw is volgens van Dale: "Een langwerpige, vierkante, open riviervaart, geheel vlak met platte iets toelopende voor- en achtersteven". Daarmee kon men, buiten personen en dieren, ook voertuigen overzetten.

Naar alle waarschijnlijkheid heeft er dus tijdenlang weer een veer of schouw gevaren. Pas in 1664 wordt begonnen met de bouw van een nieuwe vaste oversteek, een 'ophalende brug' ten wederzijds met steen hoofden die de naam Schouwbrugge krijgt. Het is een zogenaamde dubbele klapbrug, die dienst heeft gedaan tot 1925. Dan wordt deze brug vervangen door een bascule brug. Een bascule brug is een volledig openende brug, dus tot 90°. Om het veer te nemen en later de brug te passeren moest tol worden betaald. Als de brug geopend moest worden was de scheepvaart ook deze ook tol verschuldigd. In de 19e eeuw was men in Leiderdorp op verschillende plaatsen tolplichtig, zo was er het tolhek op de Zijdijk bij de Spanjaardsbrug en op de Hoogmadeseweg en het tolhek op de Leiderdorpse brug.

Er bestaat een bekende anekdote uit de tolperiode van de Leiderdorpse brug:

Op 18 mei 1820 des avonds om 9:00 uur stond de toenmalige tolgaarder

W. van Benten zijn nood te klagen over de slechte ontvangsten van die dag, toen hij een rijtuig met twee paarden zag naderen. Hij dacht, "dat maakt de dag nog goed", maar tot zijn schrik bleek het een Hofrijtuig te zijn. en bij Koninklijk Besluit van 16 maart 1816 moesten voertuigen behorende bij de Hofhouding gratis doorgang worden verleend. Uit balorigheid besloot hij geen vrije doorgang te verlenen. De toevallig aanwezige dorpsveldwachter P. Marbus gelaste de tolgaarder het hek te openen. Van Benten echter riep: "Ik geef niet om U, nog om de Schout, nog om de Koning zijn gevolg, ik moet geld hebben". De veldwachter besloot de Schout te laten halen, die uiteindelijk de onwillige tolgaarder dwong om het Hofrijtuig vrij te laten passeren. De veldwachter maakte proces verbaal op van deze snode daad en de brutale tolgaarder moest, van de Gouverneur van Zuid-Holland, een zware berisping incasseren. (Uit: Het programmaboekje '1200 jaar Leiderdorp, 779 - 1979', van onze Oranjevereniging). Het tafereel werd op zaterdag 8 september 1979, in de Historische Optocht "Twaalf Eeuwen Leiderdorp" door de Nederlandse Christelijke Vrouwen Bond uitgebeeld.

Op 1 januari 1943 wordt de tol bij de Leiderdorpse brug opgeheven. In 1964 wordt de Leiderdorpse brug vervangen door de "Stierenbrug", de oude brug wordt in 1965 gesloopt en in 1978 worden ook de brughoofden in de Oude Rijn verwijderd, de toeritten aan beide zijden zijn wel nog altijd waarneembaar.

Jan Snaters



Een ansichtkaart uit ca 1905: De dubbele klapbrug over de Rijn bij Leiderdorp

De Groei van ons dorp “Kloppend hart tussen stad en land”. Deel1 (november 2014)

Dit is de titel van de huidige expositie in het Leiderdorps museum en geeft een beeld van de groei van Leiderdorp, in inwoners en woningen, in de laatste 100 jaar. In deze periode vervijfvoudigde het aantal inwoners en verelfvoudigde het aantal woningen. De Groei van Leiderdorp van een lintdorp langs de Oude Rijn tot de huidige forenzen gemeente, is tevens het onderwerp van dit verhaal. Vanaf de verre historie beperkte de bewoning en bebouwing van Leiderdorp zich tot een smalle strook langs de Oude Rijn. Deze strook lag hoger dan het achterliggende polderland en bood zekerheid voor droge voeten. In 1915 werd het “van Leeuwenpark”, gelegen aan de Hoogmadensweg, gebouwd. Die bouw was het voorzichtige begin van wat nu een bloeiende gemeente van 26.500 inwoners is. Waar en hoe heeft deze uitbreiding plaatsgevonden?

De historische bebouwing

In periode voor de jaren dertig van de vorige eeuw telde Leiderdorp tussen de 1000 en 2000 inwoners. Het lintdorp langs de Oude Rijn strekte zich van de Spanjaardsbrug tot de Doesbrug. Rond de Hervormde kerk lag een kern van huizen en boerderijen. Vanaf de midden 19de eeuw bood de agrarische sector werkgelegenheid alsmede de diverse steen- en fabrieken.

1915 tot 1940 : Zijkwartier en Kerkwijk

In de dertiger jaren werden voorzichtig plannen gemaakt om de open polderruimte ten noorden van de Oude Rijn te bebouwen. Achter de Hervormde Kerk verrees in de begin jaren dertig de Kerkwijk. De eerste nieuw gebouwde school was de Kastanjelaanschool, die in 1933 werd geopend. De Kerkwijk was het centrum en met de brug over de Oude Rijn, ook de toegangspoort van Leiderdorp. In de Doeswijk werd het Patrimonieumpark gebouwd, de Achthovenerpolder in. Rond 1938 verrezen de eerste woningen in het Zijkwartier. De meeste inwoners vonden nog steeds werk in de landbouw, de industrie, de steenfabrieken en de bouw. Steenfabriek Oudenzorg, stoomoliemolen Weltevreden en kabelfabriek Verto waren belangrijke werkgevers. Maar ook de middenstand met vele winkels in de Hoofdstraat en het Doeskwartier zorgden voor werk. Leiderdorp groeide in deze periode van 2.390 inwoners in 1930 naar 3.652 inwoners in 1940.

1940 tot 1960 : Oranjewijk

De eerste grote uitbreiding van Leiderdorp is de Oranjewijk geweest, gebouwd ten oosten van de nieuwe snelweg A-4. Oude fabrieken en tuinderijen maakten ruimte voor de woningbouw. De Oranjewijk kreeg haar eigen winkelcentrum, de Oranje-galerij en school, de Willem de Zwijgerschool. Naast de Hoofdstraat werd de Mauritssingel de nieuwe toegangsweg naar de wijk. Het aantal inwoners steeg naar 7.430 in 1960 en het aantal woningen verdubbelde bijna van 1.003 in 1950 tot 1.840 in 1960. (Wordt vervolgd)

Bob Reidsma.



Natte voeten, droge voeten

(december 2014)

Dat Holland, dus ook Leiderdorp, bewoonbaar is, danken we aan eeuwenlange inspanningen om het water te keren. In de laatste duizenden jaren is het waterpeil voortdurend gestegen en in de laatste honderden jaren is onze bodem steeds verder gedaald.

Na de laatste ijstijd, ca. 10.000 jaar geleden, heeft de geleidelijke temperatuurstijging de Noordelijke ijskappen doen smelten. Het smeltwater deed de zeespiegel stijgen. Langs onze kust zorgden water en wind voor de vorming van duinen, maar het zeewater brak met tussenpozen door die duinen heen. Zo is Holland afwisselend overstroomd en begroeid geweest. Sporen van begroeiing (moerassen) liggen als dikke veenlagen diep in onze ondergrond. Sporen van overstromingen liggen daar als kleilagen overheen. De grond onder onze voeten bestaat dus uit een opeenstapeling van veen- en kleilagen. De zwaardere kleilagen drukken het water uit onderliggende veenlagen. Veenlagen van tien meter dik kunnen inklinken tot slechts één meter. De voortdurende bodemdaling strekt zich uit over grote delen van Holland.

Niet alleen de natuur, maar ook de mens zorgde voor bodemdaling. Vanaf 800 na Chr. begon men met de ontginning van veenlagen (om de turf te verstoken) en later werden ook kleilagen afgegraven (voor de fabricage van stenen en dakpannen). Zo ontstond de spreekwoordelijke Hollandse badkuip. Hoe diep die badkuip wel kan zijn is bijvoorbeeld duidelijk te zien vanaf de wandel- en fietsdijk langs de Wijde Aa tussen Hoogmade en Woubrugge. Om te voorkomen dat het stijgende water van de zee, maar vooral van de rivier, de steeds verder dalende delen van Holland opvult, moeten dijken worden verstevigd en verhoogd.

Toen de Rijnmond in 1163 bij Katwijk met zand dichtslibde, kwam het gevaar dat de badkuip zou vollopen niet meer van zee, maar van het rivierwater uit het achterland. Men probeerde het water van de Oude Rijn te keren met de aanleg van een dam aan de grens van het graafschap Holland, bij Zwammerdam. Dat leidde tot protesten van de Woerdense zijde van de dam, waar men het rivierwater gevaarlijk zag stijgen. Als oplossing werd het water van de Oude Rijn, dat niet meer bij Katwijk in zee kon stromen, omgeleid in noordelijke richting. Zijl en Does, tot op dat moment natuurlijke kreekjes die vanuit de natte veengebieden afwaterden op de Oude Rijn, werden uitgegraven. Gebruikmakend van de voortdurende daling van de bodem ten noorden van de Oude Rijn, is de stroomrichting van de Zijl en de Does toen *omgekeerd*. Zijl en Does dienden sindsdien niet meer als natuurlijke afwateringen vanuit de veengebieden richting Oude Rijn, maar als afvoerkanalen van het water uit de Oude Rijn via de meren richting Spaarndam, het IJ, de Zuiderzee en uiteindelijk open zee, zie een door ons bewerkte kaart van Gerard van de Ven (Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis, 12, 2003, p. 60). Om het water te keren moesten lokale bestuurders samenwerken. Zo ontstond het Hoogheemraadschap van Rijnland, dat nog steeds zorgt voor onze droge voeten.

Gebaseerd op een lezing tijdens Open Monumentendagen 2014 door
Youri Poslawsky,
Edward Sodderland en
Arjaan Wit

