

# DE PROOSDIJKOERIER

September 2008 jaargang 24



*Boerderij "Van Oostveen"*

## Inhoud

- 04 *Dorpsgenoten en het autoverkeer.*
- 09 *Dit zijn geen boeren uit Oudhuizen.*
- 10 *Hobbyrubriek Gille: Verzamelen als hobby.*
- 12 *Woonwagengewoners in De Ronde Venen.*
- 16 *Rookverbod.*
- 16 *Vakantienieuws.*
- 17 *De Kruiskerk in de Amstelhoek.*
- 21 *Breken met het verleden. Voorstanders van het nieuwe bouwen.*
- 25 *De Stelling van Amsterdam en Schiphol.*
- 31 *Monumenten in De Ronde Venen.*

## GEZOCHT:

Gemotiveerde  
schrijvers voor de  
Historische Vereniging.

•  
*Meer informatie?*

e-mail: john.driedonks@hu.nl

# Op de cover

Deze editie wordt op de voorpagina gesierd door een afbeelding van de boerderij "Van Oostveen" aan de Oudhuijzerweg 28 in Wilnis. De eigenaresse, mevrouw Riet van Oostveen, heeft deze voormalige boeren hofstede gedurende het afgelopen jaar zowel intern als extern volledig en voorbeeldig doen restaureren. Zonder overheidssubsidie is een en ander tot stand gekomen. Dit particuliere initiatief wordt gelukkig nog veel aangetroffen. De betrokkenheid met hetgeen door eerdere eigenaren en bewoners met veel zorg en harde arbeid tot stand is gebracht is bij vele bezitters van monumenten nog steeds aanwezig. Opgemerkt moet echter wel worden dat de gemeente De Ronde Venen het behoud van ons aller culturele erfgoed helaas maar minimaal subsidieert.

Deze boerderij is een gemeentelijk monument dat in 1924 door de grootvader van de huidige eigenaresse, de heer Cornelis van Oostveen, is gebouwd. Aannemer W. Mulckhuijse nam de bouw voor zijn rekening. De op deze plaats staande zeventiende-eeuwse boerderij, waarin de polderkamer van de polders Beosten en Bewesten Bijleveld was ondergebracht, was bouwvalig geworden en werd afgebroken.

De boerderij wordt als gemeentelijk monument omschreven als beeldbepalend en waardevol. Karakteristiek is het op burgerwoonhuis-architectuur geïnspireerde, symmetrisch ingedeelde woonhuis en is belangrijk vanwege de plaats in de agrarische en ook de scheepvaart geschiedenis van de Ronde Venen. De plaats van vestiging was in het verleden erg belangrijk. De watergang de Bijleveld werd in 1421 gegraven ten behoeve van de waterlozing van een aantal polders ten zuiden van de Oude Rijn ten oosten van het dorp Harmelen. Er ontstond hierdoor binnendoor een scheepvaartverbinding voor kleinere schepen. De gevaarlijke vaart via de Vecht en de Zuiderzee werd hiermee vermeden. Daarbij moet worden bedacht dat schepen in die tijd met menskracht werden voortbewogen. Op de plek waar de Bijleveld de Oudhuijzerweg kruist ontstond een aanlegplaats waar de schippers enigszins op verhaal konden komen. Op deze plaats staat het nu gerestaureerde pand.

Door de restauratie is het voortbestaan van deze boerderij verzekerd want in de toekomst worden de gebouwen onder andere gebruikt voor het verzorgen van kinderen uit probleemgezinnen. Het is verheugend dat ook deze boerderij, na de hoeve Bethlehem aan de Amstelkade (de boerderij van het jaar 2008), weer een goede bestemming krijgt en dat minder gelukkigen in deze wereld hier een tehuis kunnen vinden.

De foto op de voorzijde is van de hand en de camera van Nico van Eijk.

*Door Piet Grundman*

Inleverdatum kopij decembernummer 2008: 16 november 2008

### Doelstelling van de vereniging

De vereniging stelt zich tot doel belangstelling te wekken voor de geschiedenis van De Ronde Venen en een stimulerend aandeel te leveren in de ontwikkeling van de regionale en plaatselijke geschiedenis in de ruimste zin.

# Van de vice-voorzitter...

*De afgelopen periode is voor het bestuur van onze vereniging een periode geweest, waarin belangrijke beslissen moesten worden genomen. Allereerst moest een aantal taken van de bestuursleden, van wie wij de afgelopen ledenvergadering afscheid hebben genomen, tijdelijk tussen de overige bestuursleden worden verdeeld. Daar kwam nog bij dat onze secretaris Peter van Golen enige tijd in het ziekenhuis moest worden opgenomen. Wij zijn blij dat de operatie goed geslaagd en hij inmiddels een aantal taken binnen het bestuur weer op zich heeft genomen.*

In verband met het 25-jarig bestaan van onze vereniging moest een aantal beslissingen worden genomen, die geen uitstel duldden. Ofschoon de Proosdijkoerier nog steeds het visitekaartje van onze vereniging is, moeten wij er toch rekening mee houden, dat met het oog op de toekomst aanvulling van redactie en schrijvers nodig is om de continuïteit te handhaven. Vandaar dat het bestuur in overleg met de huidige redactieleden een aantal wijzingen heeft besproken waardoor de taak van de huidige redactie wordt verlicht. De voormalige redacteurs kunnen zich nu meer met historisch onderzoek en het schrijven bezighouden. Een woord van dank spreek ik uit voor de teruggetreden redactieleden die een groot aantal jaren deze zware klus hebben geklaard.

Een nieuwe redactie (zie colofon) geeft leiding aan de productie van de Proosdijkoerier. Grafisch ontwerper Sandra Loogman tekent voor de vormgeving.

Het bestuur wil ons 25 jarig bestaan niet ongemerkt voorbij laten gaan. In het kader van dit jubileum wordt er volgend jaar maart een serie DVD's uitgebracht, met unieke en nooit publiekelijk vertoonde oude films uit De Rondevenen is opgenomen. In het decembernummer wordt meer aandacht besteed aan deze serie. U kunt daarna deze serie ook bestellen.

Zoals u ziet wordt er hard achter de schermen gewerkt om ons 25-jarig bestaan op een bijzondere manier te vieren. Veel vrijwilligers zijn hiermee bezig.

Maar u kunt ook wat doen. Door leden aan te brengen voor onze vereniging.

Het moet toch mogelijk zijn om in dit jubileumjaar het 1000ste lid te kunnen inschrijven.

Propagandamateriaal om leden te werven kunt u aanvragen door te bellen: 06-22498073. In onze ledenvergadering kom ik hierop terug.

## Ledenvergadering

Op woensdag 19 november a.s. houden wij onze ledenvergadering in het Hervormd Verenigingsgebouw Herenweg 207 in Vinkeveen. Aanvang: 20.00 uur. Op deze vergadering moeten maar liefst vier nieuwe bestuursleden worden gekozen. Noteer deze datum vast in uw agenda. Als u geschikte kandidaten weet voor ons bestuur, pols ze dan of stel u zelf beschikbaar als u dit een uitdaging vindt. Kandidaten voor deze functies kunt u indienen tot uiterlijk 15 november a.s. Na de huishoudelijke agendapunten volgt er nog een lezing over archeologie.

## Tenslotte

Ik ben mij ervan bewust dat ik veel van uw leeskunst heb gevraagd. Zelden is de rubriek "Van de vice voorzitter" zo lang geweest. Ik weet, dat het "Wel en Wee" van onze vereniging u ter harte. Daarom geef gehoor aan onze oproep om het 1000ste lid te noteren en doet u best om goede kandidaten te werven voor ons bestuur.

*Door Ed Swaab*

## GEZOCHT:

**Gemotiveerde  
schrijvers voor de  
Historische Vereniging.**

*Meer informatie?*

e-mail: [john.driedonks@hu.nl](mailto:john.driedonks@hu.nl)

# Dorpsgenoten en het autoverkeer

*De bereikbaarheid van en naar de Ronde Venen, geschiedde tot midden achttiende eeuw voornamelijk over water. De enige buitenwegen waar gebruik van werd gemaakt waren de Mijdrechtse -, ter Aasche -, Wilnisse en de Baambrugse Zuwe.*

Van oorsprong waren deze Zuwen de eerste dijken, die moesten voorkomen dat droog gevallen polders niet opnieuw volledig onder water zouden lopen. Het bood tevens een mogelijkheid om enigszins met droge voeten de omliggende woonkernen te kunnen bereiken. Maar, veel stelde het niet voor. Om een eerste aanzet of enige structuur te kunnen ontdekken in de beginfase van "Neerlands Rijkswegennet" begint deze ten tijde van de Bataafse Republiek. In 1798 zag het Bureau van Waterstaat hier het levenslicht, dat zich bezig zou gaan houden met het waterbeheer. Toen enige jaren later Nederland werd ingelijfd door Napoleon, werd deze waterstaatsdienst gereorganiseerd en kwam onder directe leiding te staan van de Franse "Service des Ponts et Chaussées". Een organisatie van ingenieurs die verantwoordelijk waren voor de totale opzet en bouw van de infrastructuur in het keizerrijk. Het bestaande Nederlandse netwerk bestond slechts uit 450 zand- of kleiwegen, die in een niet al te beste staat verkeerden. In 1810 begon men met het vaststellen van een rijkswegenplan, waarbij ook de lagere overheden werden betrokken. Dit plan voorzag hierin dat de wegen in diverse klassen werden ingedeeld. Het Rijk zou de wegen der 1e en 2e klasse voor zijn rekening gaan nemen en de kaarsrechte Amsterdamse Straatweg tussen Maarssen en Utrecht is daar nu nog een sprekend voorbeeld van. Na de herwonnen onafhankelijkheid in 1813 bleef de bestaande Waterstaatsdienst bestaan en zou tot op de dag van vandaag bekend blijven als Rijkswaterstaat. Een beheersorganisatie die haar bemoeienissen niet alleen zou laten gelden voor het Rijkswegennet, maar later ook invloed verwierf in de provincies. Tot het eind van de negentiende zou deze klasse indeling en structuren zijn vruchten af gaan werpen en zou er toe leiden dat er in 1850 al zo'n 500 kilometer rijksweg van bestrating was voorzien. Beperken we ons tot het dorp Mijdrecht zelf, dan valt uit overlevering op te maken dat het hier nu niet bepaald veel beter gesteld was dan elders.

## Van zandpad naar klinkerweg

De enige weg die het lintdorp rijk was, stond bekend als de Heereweg en verbond Driehuis met Liefkenshoek. De weg zelf was niet veel meer dan één langgerekt smal zandpad, dat in het midden was bestraat met klinkers die lagen ingebed in een laagje klei, kortweg



*Sigmarine wegenverf voor meer veiligheid op de wegen.*

aangeduid als het paardenpad. Oude rekeningen echter tonen aan dat er, bijvoorbeeld in 1755, giften werden ingezameld om in het dorps hart van Mijdrecht een "steenstraat" aan te laten leggen. Bozenhoven en Hofland daarentegen, zouden hier echter van verstoken blijven. De lokale overheid was namelijk van mening dat onderhoud van deze wegen niet hun voornaamste verantwoordelijk was. Onbegrijpelijk, omdat men geweten moet hebben dat Mijdrecht altijd al een belangrijke schakel heeft gevormd in de verbinding tussen Haarlem naar Utrecht.

In 1815 wordt verslag gedaan van "een goed gepuinde weg, 24 voeten breed, die van Mijdrecht naar Uithoorn liep". Verder twee wegen, één naar Waverveen en Vinkeveen, de andere naar Wilnis, "beiden 20 tot 24 voeten breed en altoos passabel". De Zuwe naar ter Aa die een belangrijke schakel vormde in de verbinding naar Utrecht, was in beheer bij een zestal gemeenten/waterschappen. Maar, omdat het onderling nog al eens aan coördinatie en/of samenwerking ontbrak, voelden sommigen zich niet direct aangesproken om onderhoud te plegen en hulde zich in stilzwijgen.

## Auto verstoort de rust

In het dorps hart van Mijdrecht zal over het algemeen weinig reden tot klagen zijn geweest, want in 1818 wordt opnieuw een herstel bestrating aanbesteed dat gekoppeld wordt aan een zesjarig onderhoudscontract. Het zal ongetwijfeld een zelfde klinkerstraat zijn geweest, waar van tijd tot tijd een paard en wagen, het

geklepper van klompen wist te overstemmen. Bijna een eeuw later is het echter gedaan met de rust in het dorp.

Vanaf 1896 gaat de automobiel heel dominant zijn plaats in het Nederland straatbeeld opeisen, iets waar Nederland nog lang niet klaar voor was. Zoals reeds aangegeven waren de buitengebieden tot aan de negentiende eeuw, voor zowel het Rijk als de Provincies, Gemeenten en Waterschappen een soort niemandsland en beperkte elke gemeente zich tot noodzakelijk onderhoud binnen haar eigen grenzen. Naast de noodzakelijke regelgeving die slechts mondjesmaat beschikbaar was, ontbrak het de bestuurder vaak aan rijvaardigheid, gezien de talrijke ongevallen. (een verplichte rijproef werd pas verplicht vanaf 1 november 1927) De meeste zullen net zoals fabrikant Nol Doesburg, wel geweten hebben dat men moest proberen zo veel mogelijk rechts moest houden.

### Bestuurlijk gehakketak

Men beseft al gauw dat groei en vooruitgang heel nauw verweven was met deze grens overschrijdende vorm van mobiliteit, dat tenslotte veel specifiek en veelzijdig bleek te zijn dan de trein. Om dit ook in Mijdrecht te kunnen realiseren was een plan van aanpak nodig. Directe aanleiding daartoe was de openstelling in 1914 van de Ter Aasche Zuwe voor gemotoriseerd verkeer en aansluit op de Heereweg, die al het doorgaande verkeer dwars door Mijdrecht en Wilnis loodste. Een jaar later voert de ANWB hier onderzoek naar uit en de uitslag ligt er niet om. Burgemeester Fernhout voelt zich hierdoor kennelijk aangesproken en "reageert" door zowel het paardenpad op Bozenhoven als op Hoffland aan te besteden. Maar omdat de Mijdrechtse Zuwe ook gemeentelijk eigen-

dom is, krijgt opzichter Brouwer opdracht, een plan uit te werken om de slechte toestand van deze weg te verbeteren. Zijn calculatie kwam uit op Fl. 13.000,-, dat onttaarde in een jarenlang getouwtrek over een bijdrage in de kosten. De Provincie wilde wel máár alleen als het Rijk ook bij zou dragen. Deze laatste hield echter de hand op de knip omdat men van mening was dat de Mijdrechtse Zuwe slechts een lokaal belang diende. Mijdrecht bleef staan met lege handen, zette de tering naar de nering en gaf "Straater" G. Woudenberg uit Ameide opdracht om slechts de hoogst noodzakelijke reparaties uit te voeren.

Het uitblijven van een gecoördineerde aanpak door zowel de provincie als het Rijk leidt er toe dat op 30 maart 1920 op initiatief van de vereniging van Nederlandse Gemeenten een vergadering wordt belegd. De Staten van Utrecht worden daarin opgeroepen zo snel mogelijk een provinciaal wegenplan vast te gaan stellen, hetgeen nog zeven jaar zou gaan duren. Dit naar aanleiding van toenemend vrachtverkeer dat steeds meer schade veroorzaakte aan de gemeentelijke wegen, vanwege de veelal aanwezige slappe veenbodem. Maar vragen om regelgeving kan soms ook heel anders uitpakken. Buiten de bebouwde kom stuitte men over het algemeen op weinig weerstand wanneer er afspraken gemaakt moesten worden over de wenselijkheid van wegen. Binnen de bebouwde kom lag dat veel moeilijker, omdat men te maken kreeg met persoonlijk bezit zoals rooilijnen, stoepen, hekken, leibomen en heggen. Een wettelijk aangegeven breedte kon ertoe leiden dat deze zaken deel uit gingen maken van de openbare weg. En dat dit wel eens problemen zou gaan geven stond bij voorbaat haast vast, de vraag was alleen wanneer.



Een der eerste vrachtwagens in Wilnis van de firma Arie van Vliet 1925.

We schrijven 10 november 1921 en de raadsvergadering die om 14.00 was begonnen was aanbeland bij punt 11 van de vergadering. "Vernieuwing en verbreding van de Dorpsstraat".

Door B en W was een voorstel gedaan om de Dorpsstraat vanaf het Raadhuis tot aan de dorpsbrug (Bruggesloot) te vernieuwen en tevens te verbreden tot 5 meter, hetgeen

te verwezenlijken was door de aanwezige (voornamelijk) leibomen te rooien. De kosten hiervan waren begroot op circa Fl. 10.000,- die "gevonden moesten worden" in eigen middelen. Voorzitter Padmos zal in zijn nopjes zijn geweest, dat de Raad zonder enige discussie of hoofdelijke stemming machtiging werd verleend om deze werkzaamheden uit te laten voeren. De enige die bedeesd zijn vinger opstak was raadslid van Dijk, die terloops vroeg of er al overleg was geweest met betrokkenen en/of eigenaren van bewuste bomen. De burgervader antwoordt ontkennend, maar vond het nu niet meer zo nodig omdat de Raad inmiddels machtiging voor uitvoering had verleend. En konden de benodigde aanschrijvingen voor het rooien van deze bomen dus per direct worden verzonden. Maar zonder slag of stoot ging het niet. Het merendeel van de aangeschreven eigenaren had namelijk met een gezamenlijk ondertekende protestbrief laten weten hier geen genoegen mee te willen nemen. In de daarop volgende vergadering van de Raad werd met geen woord gerept over de vele protesten die waren ingediend. Men had echter wel in de gaten dat er nogal wat schortte aan de bestaande gemeentelijke Algemene Politie Verordening, die dan ook per direct

"pasklaar" werd gemaakt om de ontstane problematiek enigszins te kunnen pareren. Zo werden de artikelen 8 en 9E gewijzigd in: ... dat bevolen kan worden, dat stoepen langs wegen en straten, geheel of ten dele mogen worden afgebroken.

Het werd al snel duidelijk om wiens stoep het ging. Notaris J.F.W.J. van der Heijden had geëmotioneerd moeten toezien hoe zijn hardstenen stoep, nota bene op zijn eigen grond, werd weggehaald. Vermoedelijk slaagde hij er niet in om tot een schikking of gesprek te komen met B en W en bleef hem niet anders over dan een rechtszaak aan te gaan spannen.

Om zijn gram te halen, had hij tevens enige "pittige" ingezonden brieven laten plaatsen in het weekblad "De Drie Provinciën", dat door de Raad als een slag onder de gordel werd ervaren. Om hun autoriteit nog eens duidelijk weer te geven werd een motie aangenomen waarin men unaniem stelde dat een dergelijke handelswijze niet paste bij een notarisambt ... maar wij moeten dit den heer van der Heijden niet al te hard aanrekenen. Vermoedelijk is het aan zijn zenuwgestel toe te schrijven, dat hij sommige eigenschappen van zijn karakter niet voldoende kan beheerschen. En



*Maar het ging ook wel eens mis, zoals hier in Vinkeveen.*

dan is het veel meer reden enig medelijden met hem te hebben. (citaat)

Máár er waren nog een paar "dwarsliggers". Dorpsgenoten A. Gille en Jac. Broerse sr. hadden toe moeten zien hoe hun leibomen ondanks ingediend bezwaar door de gemeente werden verwijderd en vervolgens ook nog eens geconfronteerd werden met het betalen van de gemaakte onkosten. Broerse sr. pikt het niet en dagvaardt net als buurman van der Heijden de gemeente Mijdrecht, waar beide partijen uiteindelijk hun "recht" weten te halen. Broerse echter moet de gemeente wel de gelegenheid bieden de voorgenomen bestratings werkzaamheden uit te laten voeren, máár.... hoeft niet de kosten te betalen van het rooien. Notaris van der Heijden wint eveneens het rechtsgeding maar neemt genoegen met een schikking van de plaatselijke overheid. De gemeente biedt aan de verwijderde stoep in aangepaste vorm terug te zullen plaatsen, terwijl de onbestrate grond gegrind zal worden en zijn eigendom blijft. Bovendien zullen de gemaakte kosten van zijn advocaat (fl. 140,-) door de gemeente worden vergoed.

### Stratemakers uit Laren

Intussen is de aanbesteding van de Dorpsstraat in gang gezet. Een van de uitvoerders die waren uitgenodigd om op 24 januari 1922 offerte uit te komen brengen zijn de Gebrs. G. en L.B. Hogenbirk uit Laren. Helaas voor hen zou dat wat anders uit gaan pakken, want op de bewuste dag valt er een beduimelde briefkaart op de gemeentelijke deurmat.

*Weledelachtbaren Heeren,*

*Daar wij heeden beiden ongesteld zijn konden wij onmogelijk op de door Uw gewenschte tijd ten Gemeentehuiuze aanwezig zijn. Zoodra een van ons beiden weer op de been is zullen wij Uw direct berichten opdat Uw ons dan kan ontbieden. Met hoogachting Gebrs. Hogenbirk.*

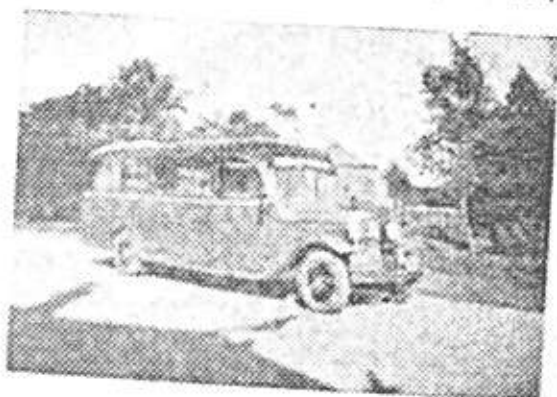


Kentekenbewijs T. Boer 1922.

INGAANDE 3 OCTOBER 1937

## DIENSTREGELING VERHOEK'S AUTOBUSDIENST

Mijdrecht-Wilnis-Vinkeveen-  
Ter Aa-Utrecht (vice-versa)



Autobussen voor gezelschappen beschikbaar  
Officieele Ford Sub-Dealer  
Auto-Garage  
VINKEVEEN, Tel. 17  
De ondernemer H. VERHOEK

De dienstregeling van autobusonderneming Verhoek

Een week later laten ze weten weer hersteld te zijn en na enige samenspraak willen ze in acht weken tijd de 1560m2 bestrating uit gaan voeren voor fl. 8840,- en blijken veruit de laagste inschrijvers te zijn. Máár, mogelijk door toedoen van hun ongesteldheid, komen ze er niet veel later achter dat zij zich verrekend hebben en moeten met het schaamrood op de kaken toegeven dat de aanneemsom duizend gulden hoger had moeten zijn. In Mijdrecht heeft men begrip voor de situatie en wordt het werk hen alsnog gegund. Wel een reden om maar eens te informeren bij de gemeente Bussum over hun handel en wandel. Het antwoord zorgde voor geen enkele ongerustheid, want beide Heren waren van onbesproken gedrag en leverden goed werk.

### Geluidsoverlast

Het als maar toenemende vrachtverkeer was er debet aan dat deze opgeleverde kwaliteit binnen korte tijd weer aan het verdwijnen was. De grote diversiteit en vele verkeersdeelnemers zal van tijd tot tijd nog wel eens irritaties hebben opgeroepen. Want dat er werd gemopperd, getoeterd óf wel eens gevloekt heeft Jac. van der Helm in een brief aan het gemeentebestuur voor ons nagelaten. Hij had er kennelijk veel moeite mee dat het luidruchtige verkeer zó dicht langs de voorgevel van zijn woning kwam en doet dan ook het

verzoek om op eigen grond een paar hekken te mogen plaatsen. In zijn brief spreekt hij de wens uit om naast het ongerief, verlost te worden ... "van de onhebbelijke taal, dien daar geuit wordt en door ons aangehoord moet worden".

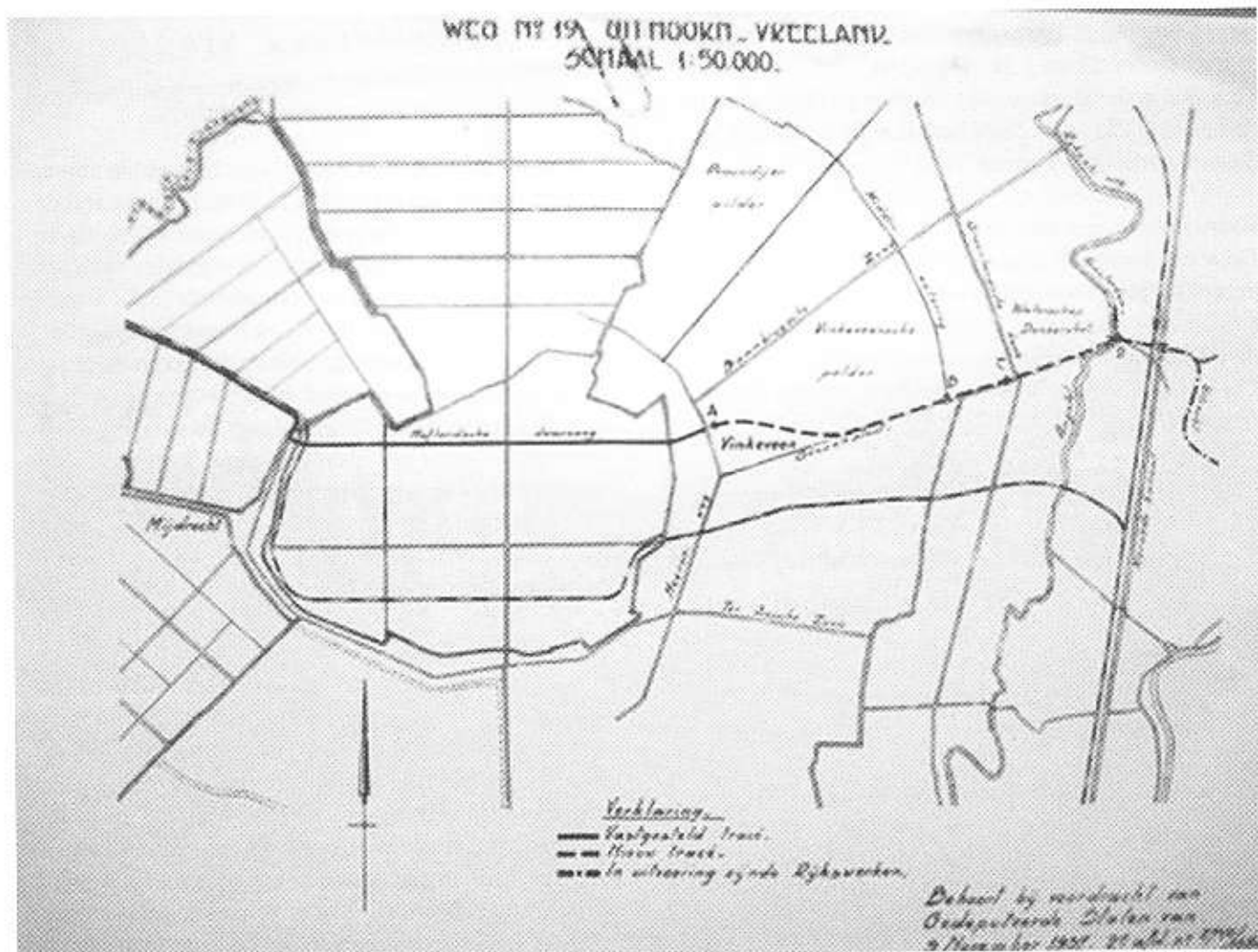
### Paard voor de wagen

Het autoverkeer, met name de steeds groter wordende vrachtauto, bracht dus nogal wat te weeg in Mijdrecht. Net als vele omliggende dorpen was Mijdrecht ingedeeld in klasse 3 van het Provinciaal wegenplan. Kort gezegd kwam dat hier op neer, dat er beperkingen golden t.a.v. het gewicht (max. 2400 Kg) en de wielbelasting van het vrachtverkeer, omdat bijvoorbeeld de aanwezige bruggen nu eenmaal beperkingen hadden. Maar zij, die meenden dat zij (inkomens) afhankelijk waren om op deze plaatselijke wegen te rijden konden ontheffing aanvragen. Deze werd vervolgens na advies en oordeel van de gemeente doorgespeeld naar Provinciale Staten. Het is dan ook beslist geen toeval dat plaatselijke ondernemers in de meeste gevallen zo bevoordeeld werden. Zo kon het gebeuren, dat de vrachtauto van koekfabriek "De Lindeboom" die geen ontheffing had verkregen om in de gemeente Zevenho-

ven te mogen rijden, bij het naderen van de gemeentelijk grenzen daar de motor uit moest zetten. Een ingehuurd paard ervoor zorgde dat doorgang alsnog mogelijk was. Een telling uitgevoerd door de gemeente Mijdrecht in 1928 wees uit dat er destijds al 22 vrachtwagens in bedrijf waren en 30 ingezetenen in het bezit waren van een personenauto.

Met name de ANWB opgericht in 1883 had zich in de achterliggende jaren een voortrekkers rol toegeëigend, om o.a. via bebording iedere verkeersdeelnemer meer duidelijkheid te verschaffen. Op 9 maart 1928 werd op hun advies door de gemeente, twee waarschuwingsborden besteld bij de firma J.A. Elkerbout in Zoetermeer à Fl. 16.25 per stel, waarop stond aangegeven dat binnen de bebouwde kom van Mijdrecht niet harder gereden mocht worden dan 20 Km. per uur. De bebouwde kom zou het echter tot 1934 nog zwaar te verduren krijgen, voordat de huidige N 201, toen aangemerkt als "weg no. 19" van het Provinciaal wegenplan, een aftakking kreeg en de bestaande Hoflandse Dwarsweg werd verbreed.

Door Stef Veerhuis



Het voorgestelde tracé van de huidige N 201 in 1937.



# Dit zijn geen boeren uit Oudhuizen

*Nevenstaande foto gepubliceerd in het juni-nummer 2008 bij het artikel "Oudhuizen en Wilnis, een paar apart" probeerde een beeld te geven van de rijke boerenstand in Oudhuizen. De foto komt uit de lade 'Wilnis' van het fotoarchief van de gemeente De Ronde Venen. Maar zoals vaak bij foto's het geval is, ontbreekt ook bij deze foto elke referentie naar het afgebeelde. Geen datum en geen beschrijving. Wel moet iemand ooit bepaald hebben dat het afgebeelde relatie met Wilnis moet hebben gehad.*

Gelukkig kent de Proosdijkoerier een groot lezersbestand en af en toe reageert iemand. Zo ook dit keer. De twee afgebeelde mannen hebben helemaal niks met Oudhuizen te maken. Het zijn Gerard van Beek, ooit kroegbaas van 'Het Rode Hert' op Holland te Mijdrecht. Na de oorlog verruilde hij dat café voor het Rechthuis aan de Raadhuislaan. De man links is schoenmaker Bram Schoe. Hij woonde vlak bij genoemde kroeg op Holland. Ooit was hij voorzitter van de voetbalvereniging VVM. De foto moet volgens zegsman gemaakt zijn in Zeeland toen beiden zich hebben laten verleiden te poseren in klederdracht.

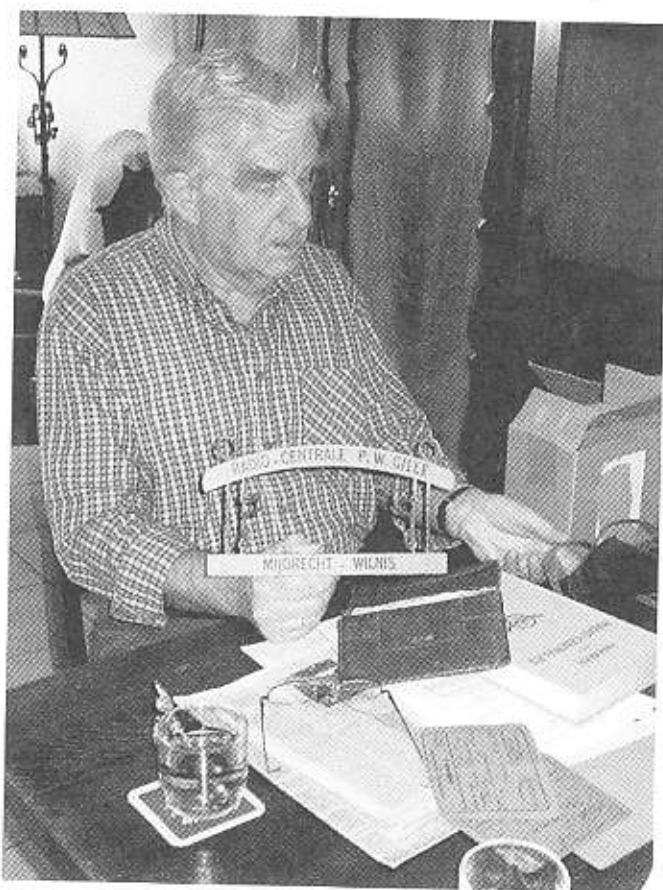


# Verzamelen als hobby

Hobby-  
rubriek  
Gille

*Een groot aantal inwoners in De Ronde Venen heeft 'verzamelen' als hobby. Uit die verzamelingen is vaak een heel stuk geschiedenis af te lezen. Af en toe belichten we in de Proosdijkoerier zo'n hobbyist. Dit keer Henk Gille. Hij heeft meerdere historisch verantwoorde hobby's. In dit nummer vertelt hij over zijn vader, Piet Gille, die in 1929 met de ontwikkeling van een Radiocentrale begon en op enig moment ook eigen uitzendingen verzorgde van verzoekplatenprogramma's, waardoor feitelijk een eigen Mijdrechtse omroep ontstond.*

De contributieboeken, de paalklim-attributen, oude radiolampen, 78 toerenplaten, reclame-acties: Henk Gille heeft alle spullen bewaard die zijn vader Piet Gille nodig heeft gehad voor de radiocentrale die vanaf 1930 in Mijdrecht functioneerde. „Meer dan 60 kilometer draad heeft mijn vader over de daken van de huizen gespannen!”, aldus Henk over de draadomroep die onder de naam 'Radiocentrale P.W.Gille' op enig moment 300 abonnees telde. De centrale bestond uit ontvangsttoestellen met versterkers, waarmee honderden luidsprekers aangesloten konden worden. De aangeslotenen hadden alleen maar een luidspreker nodig en hoefden daardoor geen dure radio te kopen.



*Henk Gille laat het kapstokje zien dat zijn vader op enig moment cadeau deed aan nieuwe abonnees. Op tafel liggen verder het Handboek Radiocentrale, de tas waarin de contributie opgehaald werd, contributiekaarten en jaarboekjes.*

Tussen de centrale en de aangesloten abonnees moest natuurlijk een draadverbinding zijn en om de radiocentrale aan te leggen waren vergunningen nodig van het Rijk, provincie, gemeenten, waterschappen en niet te vergeten van particulieren. „Daarom stuurde mijn vader, toen de plannen gereed waren aan alle bewoners een formulier waarop zij konden invullen of zij wel of geen bezwaar hadden dat er draden over hun dak zouden lopen.” Volgens de overlevering hadden de meeste bewoners geen bezwaar. Een enkeling wilde er profijt van hebben en stelde dat Gille, die in 1926 begonnen was met een elektrotechnisch bedrijf, gratis moest komen repareren als bij hem de elektriciteit hapert. Na enig praten, zo schrijft Piet Gille in zijn memoires, liet zo'n persoon die onacceptabele eis vallen. Andere werden over de streep getrokken door te stellen dat de bejaarde buurvrouw anders niet de kerkelijke uitzendingen kon volgen en iemand die nota bene al vier keer geweigerd had om mee te werken bleek bij toeval een oude kennis van de vader van Piet Gille en gaf na die ontdekking alsnog meteen toestemming. Na die vergunningenprocedure plaatste Piet Gille een oproep in de krant waarin hij mensen opriep zich op zaterdagmiddag bij hem aan te melden als zij zich wilden laten aansluiten. Aangezien gedacht werd dat een radiocentrale alleen voor arme mensen was, kwamen er slechts drie gegadigden. „Niet lang daarna, toen men hoorde dat ook bijna de gehele elite aangesloten was, werd dat snel anders”, aldus Henk. „en liep het aantal aansluitingen op tot 300”. De contributie bedroeg 50 cent per week, later door het groeiend aantal abonnees verlaagd naar 40 cent, en werd opgehaald door een knecht van Piet. De aansluitingskosten bedroegen 5 gulden en de luidspreker kostte 8 gulden. Deze bedragen kon ook in wekelijkse termijnen worden afgelost. Ook mensen die zelf al een radiotoestel hadden, hebben dit opgeruimd en sloten zich aan bij de centrale. Want Piet maakte in zijn reclameberichten ook gewag van de extra kosten die zo'n radio met zich meebracht, zoals kapotte lampen, stroomverbruik en de afschrijving: kosten die de draadomroep niet had. In een huis-aan-huis-schrijven stelt Piet: “Vroeger had ie-

der zijn eigen lichtbron, de petroleumlamp, maar thans komt het licht van een centraal punt, van de elektrische centrale. Eveneens had ieder zijn eigen waterbron, maar nu komt het water van een centraal punt, van een watertoren. Laat daarom uw radio zijn van de Radiocentrale. Wat brengt radio toch vele leerzame uren en wat is het niet een uitkomst voor zieken en ouden van dagen, die dag in dag uit thuis moeten blijven."

Het radiocentralenet bestreek de toenmalige bebouwing tussen de provinciale weg in Mijdrecht via Hofland-Dorpsstraat-Bozenhoven en Herenweg-Dorpsstraat-Oudhuyzerweg in Wilnis. Het geheel was via daken en palen eigenhandig door Piet Gille aangelegd. Als door bijvoorbeeld zware ijzel een draad brak, dan moest Piet het gladde dak op of de paal in om de verbinding te herstellen. Subsidie was er niet en Piet moest overal zelf voor zorgen. Als de draden de openbare weg kruisten, dan moest hij per wegkruising 50 cent per jaar aan de gemeente betalen. Voor een spoorwegkruising betaalde hij 11 gulden en Nozema (Nederlandse Omroep en Zender Maatschappij) ontving jaarlijks 800 gulden van Piet.

In 1937 begon de vader van Henk met de eigen grammofoonplatenuitzendingen. Men kon toen verzoekplaten aanvragen, bijvoorbeeld 'Voor Jan op Bozenhoven die vandaag 38 jaar wordt' of 'Een plaat van Kees voor Annie die de verloving verbroken heeft. Graag zou Kees willen dat zij zich bedacht en de verloving weer herstelt'. Volgens de overlevering is dat laatste ook gebeurd is en heeft het stel begin jaren 80 een 40 jarig huwelijksfeest gevierd. De uitzendingen waren op dinsdag en vrijdag van 19.00 tot 20.00 uur. Volgens Henk was het programma op enig moment zo populair dat mensen zeiden 'we gaan gauw eten want om 19.00 uur komt Piet'. Als volleerd dj zat Piet achter twee draaitafels!

Het eerste radiostation dat geopend werd op 6 februari 1930, en waarvoor toen 2 aansluitingen waren, was 'Hilversum'(AVRO en VARA). Op 20 februari kwamen daar nog twee stations bij, te weten 'Huizen'(KRO en NCRV) en een 'Buitenlandse zender, waarvoor ook de eigen verzoekplatenuitzending gebruikt werd, die op 31 oktober 1937 startte. Ook gaf Piet af en toe een Engelse zender door, maar dat werd volgens Henk al gauw te gevaarlijk.

„In een hoekje van de maalterij van mijn opa A.Gille. Daar is mijn vader met de radiocentrale begonnen. Dat is waar nu het einde van de passage aan de Molenhof is. Daar stond de molen van Gille", aldus Henk. Aan de Kerkvaart (achter Dorpsstraat A276, later nummer 63) werd op 7 juli 1937 de nieuwe radiocentrale in gebruik genomen. Het ging niet alleen om een verhuizing, maar ook om een 'modernisering'. De nieuwe centrale kreeg een directe telefoonverbinding naar de Nederlandse studio's, waardoor muziek en gesproken woord 'zeer zuiver en zonder storing' ontvangen kon-



*Hulpstukken waarmee Piet Gille de houten palen in krom om de verbindingsdraden aan te leggen of te repareren.*

den worden. Luchtstoringen, die 's zomers een naderend onweer aankondigen zijn ook niet meer hinderlijk voor de radiocentrale-luisteraar. Een andere nieuwigheid zijn de ultrakortegolfzenders (Indië Afrika, enz.) die doorgegeven gaan worden. Een en ander schrijft Gille in de aankondiging van de nieuwe centrale, waarmee hij tevens weer nieuwe klanten wil werven.

„In december 1940 werd de centrale door de Duitsers onteigend (P.W.Gille werd beheerder). „Gevolg was 247 afzeggingen. Er bleven er 46 over. Na de oorlog heeft hij de centrale nooit meer teruggehad", zegt zoon Henk. In 1946 is de centrale overgenomen door de P.T.T (Draadomroep) en op 19 juni 1948 heeft de centrale voor het laatst dienst gedaan.

Het installatiebedrijf dat Piet Gille in 1926 startte, en dat later ook radio- en tv's verkocht, bestaat nog steeds. Henk herinnert zich nog dat zijn ouders de eerste waren in Mijdrecht die een televisietoestel hadden. „Het werd door Philips zelf gebracht", weet Henk. „De oudjes van Avondlicht kwamen bij ons kijken. Eerst één of twee, later zat het hele huis vol. Ook ik ben heel wat keren het dak op gegaan om de antenne op het dak recht te zetten".

*Door Marian Sterenberg*

**De historische vereniging houdt zich aanbevolen voor foto's, brieven, kranten of ander historisch oud materiaal, dat dan een plaatsje kan krijgen in het archief van de vereniging of waarvoor de leden verzamelaars weten. Dus voor wie opruimt: denk eerst even aan de Proosdijlanden.**

# Woonwagengbewoners in de Ronde Venen

*Tot ongeveer 1982 waren doortrekkende woonwagengbewoners een bekend verschijnsel op het platteland en in de steden. Met hun woonwagens trokken zij rondreizend door heel ons land om op diverse manieren de kost te verdienen.*

Zij deden dat door klusjes te verrichten waarin de plaatselijke inwoners geen brood zagen en waar ook weinig empoel voor was. Zo kwamen zij langs voor het slijpen van scharen en messen, en het verkopen van kleine spulletjes waarom men toch verlegen zat. De speciale beroepen, die zij uitoefenden, waren dus dat van scharenslijper, stoelenmatter en ketellapper. De woonwagengbewoners leefden vaak in armoedige omstandigheden. Hun wagens waren krakkemikkig en de paarden, die de wagens voorttrokken, hadden het niet altijd best. De wagens waren zo klein dat de overheid in 1919 zich hiermee ging bemoeien en de wagens minstens 2,25 meter breed, 2,25 meter hoog en 4 ½ meter lang moesten zijn. De verhouding tussen de woonwagengbewoners, de landelijke overheid en de plaatselijke overheden is niet altijd even vriendelijk geweest. Men zag de rondtrekkende woonwagengbewoners te vaak als lastpakken, die men liever kwijt dan rijk was. Men probeerde ze zo spoedig mogelijk door te schuiven naar een andere gemeente die dan met de problemen werd opgezadeld, die woonwagengbewoners vaak veroorzaakten. De woonwagengbewoners kan men onderscheiden in twee categorieën: de Roma en Cinti, van oudsher nomadische groepen, die in de volksmond Zigeuners worden genoemd, en omstreeks 1868 in ons land kwamen, en de van oorsprong Nederlandse woonwagengbewoners. Vooral de zigeuners waren niet populair. In 1903 rapporteerde een staatscommissie dat zij een ware plaag waren. Het waren dieven en ze stuurden zelfs hun kinderen op pad om te stelen. De oorsprong van de Nederlandse woonwagengbewoners

Bij het begin van de industrialisering omstreeks 1850 raakten veel banen in de landbouw overbodig. Landarbeiders werden werkeloos, konden in hun woonplaats geen werk meer vinden en gingen aan het zwerven om elders de kost te kunnen verdienen. Deze nieuwkomers werden, evenals de Zigeuners, met wantrouwen bekeken waardoor ze geen aansluiting konden verkrijgen met de toenmalige plaatselijke samenleving. Dit leidde nog al eens tot botsingen tussen de overheden en de woonwagengbewoners, die zich aangetast voelden in hun vrijheden en hen vaak betichtten van discriminatie. Zo verbood de overheid hen in 1982 rond te trekken en dwong hun in speciale daarvoor aangelegde centra te gaan wonen, waar volgens de bewoners de voorzie-



ningen veel te wensen overlieten. Maar voor die gebeurde het nog wel eens dat ze ook door onze gemeente trokken en dat leidde dan vaak tot problemen die uitvoerig in de pers werden beschreven. Hier volgt een zeer uitvoerig en met veel fantasie geschreven verslag dat ik gelezen heb in het toenmalige blad "Het Vaderland" van 27 februari 1939.

## Veldslag tussen woonwagengbewoners en automobilisten

Op de Ter Aarse Zuwe onder de gemeente Vink is zaterdagmiddag een formele veldslag geleverd tussen enige woonwagengbewoners en een aantal automobilisten, waarbij aan beide zijden enige gewonden zijn gevallen. Een paar woonwagens werden zwaar beschadigd en ook enige auto's kwamen niet heel uit de strijd. De oorzaak van de vechtpartij lag erin dat de woonwagengbewoners weigerden de achtbaan komende automobilisten gelegenheid te geven te passeren. De Ter Aarse Zuwe is een smalle weg die Ter Aar met Vinkeveen verbindt. Doordat deze aansluiting geeft op het al gereedgekomen gedeelte van de nieuwe weg op de Haarlemmermeer richting Haarlem, is er tamelijk veel verkeer van auto's, die zaterdagmiddag reed er een zevental woonwagens in de richting van Vinkeveen, waardoor de gehele weg in beslag werd genomen. Er achter vormde zich al spoedig een file van auto's die geen kans zag om het karavaan voorbij te komen, namelijk enige veertien portwagens en een autobus van de dienst Vinkeveen-Utrecht. Door luid claxongejoel gaven de bestuurders te kennen, dat zij wilden passeren, maar de woonwagengbestuurders bleven onverstoort en toonden

de minste neiging om op zij te gaan. Nu is de breedte van die weg inderdaad zodanig dat het passeren zeer moeilijk, zo niet onmogelijk is. Daarom zijn er op deze weg op verschillende punten uitwijkplaatsen gemaakt en met enige welwillendheid over en weer is het inderdaad mogelijk het verkeer zonder al te veel oponthoud te passeren. Aan de welwillendheid ontbrak het echter bij de woonwagenbewoners want zij gingen met onveranderlijke traagheid verder en negeerden de uitwijkplaatsen volkomen. De automobilisten zagen zich in het vooruitzicht gesteld de hele weg van vijf kilometer achter de woonwagens te moeten voortsukkelken. Dat werd de bestuurder van de eerste auto te bar. Bij de eerstvolgende wijkplaats zette hij zijn auto wat aan met het gevolg dat de auto in aanraking kwam met de achterzijde van de laatste woonwagen. Deze liep enige schade op maar de woonwagenbewoners lieten zich er niets aan gelegen liggen en reden door alsof er niets gebeurd was. Toen de chauffeur van de auto deze manoeuvre herhaalde, kwam de klap nog wat harder aan en plotseling stonden alle woonwagens stil. Enige chauffeurs maakten van deze gelegenheid gebruik om zelf het paard van de achterste woonwagen naar de uitwijkplaats te leiden. Het paard werd echter schichtig en liep zo hard achteruit dat de wagen met flinke vaart

tegen een langs de weg staande boom aan reed. Met als gevolg dat die aan de achterzijde geheel in elkaar werd gedrukt en de ruiten sneuvelden. Vrouwen begonnen te gillen en er ontstond een algemene consternatie waarbij de mannelijke woonwagenbewoners met boxbeugels, sabels en knuppels kwamen aanrennen. Het werd een compleet gevecht, waaraan niet alleen de mannen deelnamen maar waarbij ook de vrouwen en de kinderen zich niet onbetuigd lieten en probeerden, overal waar zij konden de vrachtwagen te beschadigen. Er vielen rake klappen en de automobilisten zagen al spoedig dat zij het onderspit moesten delven. Enigen sloegen op de vlucht en anderen zochten bescherming in de autobus waarvan de bestuurder met mannenmoed zijn bus verdedigde. Uiteindelijk werd de strijd gestaakt toen de woonwagenbewoners zich terug trokken. Toen kon ook de balans worden opgemaakt. Van de automobilisten waren er vijf min of meer ernstig gewond. Een had er een gebroken duim, een ander had wonden aan zijn hoofd, en anderen hadden kwetsuren aan armen en benen opgelopen. Van de woonwagenbewoners waren twee vrouwen niet ernstig gewond geraakt. Twee vrachtwagens en twee woonwagens waren zwaar beschadigd. De woonwagenbewoners gingen toen maar opzij en het achterliggende verkeer kon toen



passeren. In Vinkeveen werd bij het gemeentehuis aangifte gedaan van het gebeurde. Toen de woonwagenbewoners daar aankwamen, werden zij opgewacht door de politie. Zij wilden echter geen enkele inlichting geven en deden of ze van niets wisten en niemand van hen had aan de vechtpartij deelgenomen. Enige vechtersbazen hadden echter al op de fiets de benen genomen zodat het moeilijk was de raddraaiers aan te houden. Omdat de automobilisten zich ook niet geheel onschuldig voelden werd uiteindelijk besloten maar van het indienen van een klacht af te zien. De regeling van de schade verliep al even voorspoedig. Omdat zowel twee auto's als twee woonwagens belangrijke schade hadden opgelopen werd overeengekomen dat ieder de schade voor eigen rekening zou nemen. De woonwagens trokken verder in de richting van Uithoorn nadat ze de politie beloofden het verkeer in het vervolg niet meer te hinderen. De gewonde chauffeurs werden door een dokter verbonden, waarbij bleek dat twee hunner tamelijk ernstige kwetsuren hadden opgelopen. De woonwagen-

bewoners hebben hun gewonden zelf verzorgd.

Ook Mijdrecht kreeg regelmatig bezoek van woonwaggebewoners. Een gepensioneerd ambtenaar van de gemeente Mijdrecht stuurde mij uit zijn herinnering het onderstaande verslag toe.

### **Kosten van woonwaggebewoners en passanten**

In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw kwam het nog al eens voor dat we in de gemeente Mijdrecht bezoek kregen van woonwaggebewoners. Ze vroegen natuurlijk om geld, maar het hoofd van de afdeling Bevolking, Burgerlijke Stand en Sociale Zaken gaf ze dan vaak een door hem getypt briefje waarbij ze bij een levensmiddelenwinkel wat voorraad konden inslaan. Maar niet te veel natuurlijk. Afhankelijk van de grootte van het gezin kregen ze dan een tegoed-

bon van bijvoorbeeld 10, 15 of 25 gulden. Soms gaf hij ze ook wel eens een benzinetegoedbon met de bedoeling dat ze zo gauw mogelijk uit de gemeente konden verdwijnen. We leefden toen nog onder de Armenwet. Er stond in hoofdstuk IX van de begroting (Sociale Zaken) wel een post voor dit soort uitgaven, namelijk "Kosten van woonwaggebewoners en passanten" of woorden van die strekking. De woonwaggebewoners waren vaak familie van elkaar en volgens mij gaven ze elkaar de resultaten van het gemeentebeszoek door. Op het gemeenteterrein achter het oude gemeentehuis namen ze hun posities in. De familie Van Asselen, die in het gemeentehuis woonde kon vanuit hun woonkamer zo op de wagens kijken. Natuurlijk kwamen ze bij hen ook om water vragen. Of ze ook elektriciteit kregen weet ik niet meer, maar hij kwam bij die mensen ook wel eens in de wagen en vertelde ons dat alles daar er "pico bello" uitzag. Op een bepaald moment



stonden er op het parkeerterrein drie of vier woonwagens en weer water tappen bij de gemeente en uitkeringen aanvragen. Kortom het bekende ritueel. Die ene keer bleven ze een paar dagen staan en werden steeds brutaler. Burgemeester Mr Dr J. Van der Haar (geen punten achter Mr en Dr; dat mocht niet van hem) begon er genoeg van te krijgen, dat snap je wel. Toen ik op een morgen op het gemeentehuis kwam stond de hal vol met politiemensen van de Rijkspolitie. In de Stationsstraat tegenover de toenmalige brandweerkazerne stond een grote dieplader van een transportbedrijf. De woonwagenbewoners kregen de aanzegging om direct te vertrekken, zo niet dan zouden ze onder politiegeleide gedwongen worden om naar elders te gaan. De wagens zouden eventueel met de dieplader worden afgevoerd. Waarschijnlijk naar de Huppeldijk te Utrecht. Zo ver is het niet gekomen en ze zijn op eigen gelegenheid vertrokken. Daarna hebben we een hele tijd geen last meer gehad.

Ook in Wilnis waren er regelmatig problemen met woonwagenbewoners. Vanuit het geheugen van inmiddels gepensioneerde ambtenaren mocht ik eveneens een paar voorvallen noteren.

### Woonwagen in brand

In de zestiger jaren van de vorige eeuw stonden regelmatig een aantal woonwagens voor het Wilnise gemeentehuis. De woonwagenbewoners wilden de burgemeester spreken over een uitkering. De desbetreffende ambtenaar meldde dit aan burgemeester Van der Haar, die eveneens burgemeester van Mijdrecht was. Die had echter geen zin om ze te ontvangen en ontvluchtte de burgemeesterskamer via een achterdeur. Toen de woonwagenbewoners dit vernamen waren zij razend en ledigden hun emmers met afval en uitwerpselen op het plein voor het gemeentehuis. Nadat de kalmte weer enigszins was teruggekeerd, maakte een ambtenaar de woonwagenbewoners erop attent dat, als zij de burgemeester van Wilnis wilden spreken, zij beter naar Mijdrecht konden vertrekken want de burgemeester van Wilnis was ook burgemeester van Mijdrecht. De bewoners vertrokken hierop naar Mijdrecht en Wilnis was van het probleem af. Hoe het in Mijdrecht is afgelopen is niet bekend.

In diezelfde periode vroeg ook in Wilnis een woonwagenbewoner om geld. Als hij het niet kreeg, zou hij zijn auto slopen. Men was in Wilnis voorzichtig met het geven van geld want veel woonwagenbewoners waren familie van elkaar en binnen korte tijd kwamen dan hele families zich in Wilnis melden. Het geven



van geld werd dus geweigerd maar men had wel werk voor hem. De volgende morgen moest hij zich op de Oudhuizerweg melden voor graafwerk. Maar hij kwam veel te laat opdruven en kreeg te horen dat hij nu niet meer nodig was. Dit nam hij niet en bedreigde zelfs de directeur openbare werken die daar ook aanwezig was. Toen had hij het bij de gemeente helemaal verbeurd. Ook kwam er een groep van ongeveer zeven woonwagens die bij het gemeentehuis om geld aanklopten. Men dacht toen van ze af te zijn maar even later werd die groep gesignaleerd op Veenzijde, dat toen in aanbouw was. Hier ging een woonwagen in vlammen op. Men kon niet bewijzen dat dit was aangestoken maar de vermoedens waren er wel vanwege de petroleumlucht. De bewoner wilde toen onmiddellijk onderdak maar die was niet direct voorhanden. Hem werd toen met zijn gezin tijdelijk een onbewoonbaar verklaarde woning aangeboden aan de Amstelkade maar deze werd niet geaccepteerd omdat die niet aangesloten was op water en licht. Via het ministerie werd de getroffen toon een nieuwe wagen verstrekt en vertrok de hele groep woonwagenbewoners naar de Huppeldijk in Utrecht waar een nieuw woonwagencentrum was gevestigd.

De hiervoor genoemde problemen met woonwagenbewoners komen nu niet meer voor. Er zijn andere problemen voor in de plaats gekomen zoals het veelvuldig voorkomen van illegale wietplantages op de woonwagencentra. Maar ook weer zijn er conflicten met de overheden in steden en dorpen. De woonwagencentra zijn indertijd gesitueerd op plaatsen, die men nu weer graag wil gebruiken voor de woningbouw en daarvan worden de woonwagenbewoners opnieuw het slachtoffer en moeten zij vertrekken naar andere plekken. Ver weg van het centrum en de scholen van hun kinderen.

*Door Fred de Wit*

# Rookverbod

*In 1949 trekt raad trekt geld uit voor een cadeau aan militairen. De cadeaukeuze betreft een asbak of een sigarettenkoker.*

Terwijl in Nederland inmiddels in alle openbare ruimten een rookverbod geldt en fanatiekelingen ook zelfs vinden dat er buiten op straat niet meer gerookt mag worden, was men in de jaren net na de Tweede Wereldoorlog nog een heel andere mening toegedaan. Zo kon het gebeuren dat de gemeenteraad van Vinkeveen en Waverveen in de raadsvergadering van 29 november 1949 zich boog over een cadeau voor de gedemobiliseerde militairen uit Indonesië, waarbij de keuze viel op een asbak. In de notulen staat het volgende.

Punt 10. Aanschaffing souvenirs ten behoeve van gedemobiliseerde militairen. Vervolgens bespreekt de voorzitter het uitgetrokken crediet ten bedrage van f. 400,- en bestemd voor de aanschaffing van souvenirs, uit te reiken aan gedemobiliseerde militairen uit Indonesië. De voorzitter laat proefexemplaren van een portefeuille-portemonnaie en van een koperen kunstasbak met geglazuurde vorstellingen circuleren. De asbakken, vervaardigd door een Maastrichtse firma, zullen duurder zijn en kosten circa f. 9,-. Met ongeveer 90 stuks zal dus een bedrag van f. 800,- gemoeid zijn. B. en W. laten de beslissing aan de Raad over. Op een vraag van de heer J.A. Honkoop, hoeveel gedemobiliseerde militairen al terug zijn, antwoordt de voorzitter: vandaag komen er drie terug en de volgende week één; met deze mee zijn er reeds 30 terug, terwijl er nog 57 in Indonesië verblijven.

De heer G. van Schaik stelt voor de keuze aan de jongens zelf over te laten.

Wethouder Van Wijk zou een gegraveerde sigarettenkoker mooier vinden. De heer J.J. Bakker beveelt aan, een ringetje aan de asbak te laten maken, teneinde deze eventueel als wandversiering te kunnen ophangen. De meeste raadsleden geven de voorkeur aan een asbak.

In verband met deze beslissing wordt op de begroting voor de dienst van 1949 een bedrag van f. 800,- voor dit doel uitgetrokken.

*Door Marjan Sterenburg*



## VAKANTIENIEUWS

*Gedurende de vakantieperiode is er over het algemeen weinig plaatselijk nieuws te melden. De weekbladen verschijnen met minder pagina's en ook het aantal advertenties is minder omdat het kooplustige publiek het geld elders uitgeeft. Vandaar dat er juist in deze periode berichten in de weekbladen komen en anders de voorpagina's nooit zouden halen.*

*Zo'n bericht vond ik in de toenmalige Dorpsstem van 20 augustus 1964 en ik wil u dit niet onthouden omdat het een aardig voorbeeld is uit de tijd van toen.*

## Terug met een paard

De wachtmeester van Vinkeveen werd 's nachts door een zeer alarmerend belgerinkel genoodzaakt zijn alreeds behaaglijke verwarmde sponde te verlaten. Toen hij slaperig enigszins uit zijn humeur en in pyjama de deur ontsloot, stond daar voor hem een tamelijk nerveuze man met in de ene hand een halve kip en in de andere hand een paard, een grote flinke knol met wijdopende en snuivende neusgaten, kortom een hengst.

De man was voor zijn vrouw en voor zichzelf even uitgegaan om een half kippetje te halen. "En mijnheer" zo vertelde hij, "laat ik dat paard nu tegen komen". "Weet u", zo vervolgde hij "van wie dat paard is?" Nee, dat wist de wachtmeester ook niet. Samen hebben ze toen, de wachtmeester in pyjama en de verbouwereerde man met halve kip, het paard vastgebonden in het plantsoen bij het politiebureau. De volgende morgen waren paard en halve kip verdwenen.

Zou dit nu echt in Vinkeveen gebeurd zijn?  
Ik heb zo mijn twijfels.

*Door Fred de*

## GEZOCHT:

**Gemotiveerde schrijvers voor de  
Historische Vereniging.**

*Meer informatie?*

e-mail: [john.driedonks@hu.nl](mailto:john.driedonks@hu.nl)



# De Kruiskerk in de Amstelhoek

*Op 21 maart 1924 heeft de Gemeenteraad van Mijdrecht ingestemd met de verkoop van 3800 m2 land en water in de Amstelhoek aan de Gereformeerde Kerk van Uithoorn voor de som van 6.000,- gulden. De kerkelijke gemeente kwam toen samen in de kerk aan de Mennonietenbuurt, maar de kerkelijke gemeenschap groeide dusdanig, dat het gebouw te klein werd. Voor 21 maart 1927 moest er een kerk met pastorie gebouwd zijn, anders had de gemeente Mijdrecht het recht om de grond terug te kopen voor f 1.40 per m2.*

De Piet Heinlaan heette toen nog Nieuwe weg. De kerkelijke gemeente kon nu aan de slag. De vraag doet zich voor, waarom de kerk in de Amstelhoek is gebouwd en niet in Uithoorn. Er werd eerst gezocht naar een perceel in Uithoorn. Maar in Uithoorn werd nogal in bedekte vorm tegenwerking ondervonden van de plaatselijke overheid, terwijl de verhouding met de burgerlijke gemeente Mijdrecht juist optimaal was (de heren P. Engel en burgemeester Patmos kenden elkaar goed). Ook zal meegeteld hebben dat ongeveer tweederde van het aantal gemeenteleden in de Amstelhoek, Mennonietenbuurt en Kromme Mijdrecht woonde en eenderde in Uithoorn. Uithoorn als vestigingsplaats viel dus af.

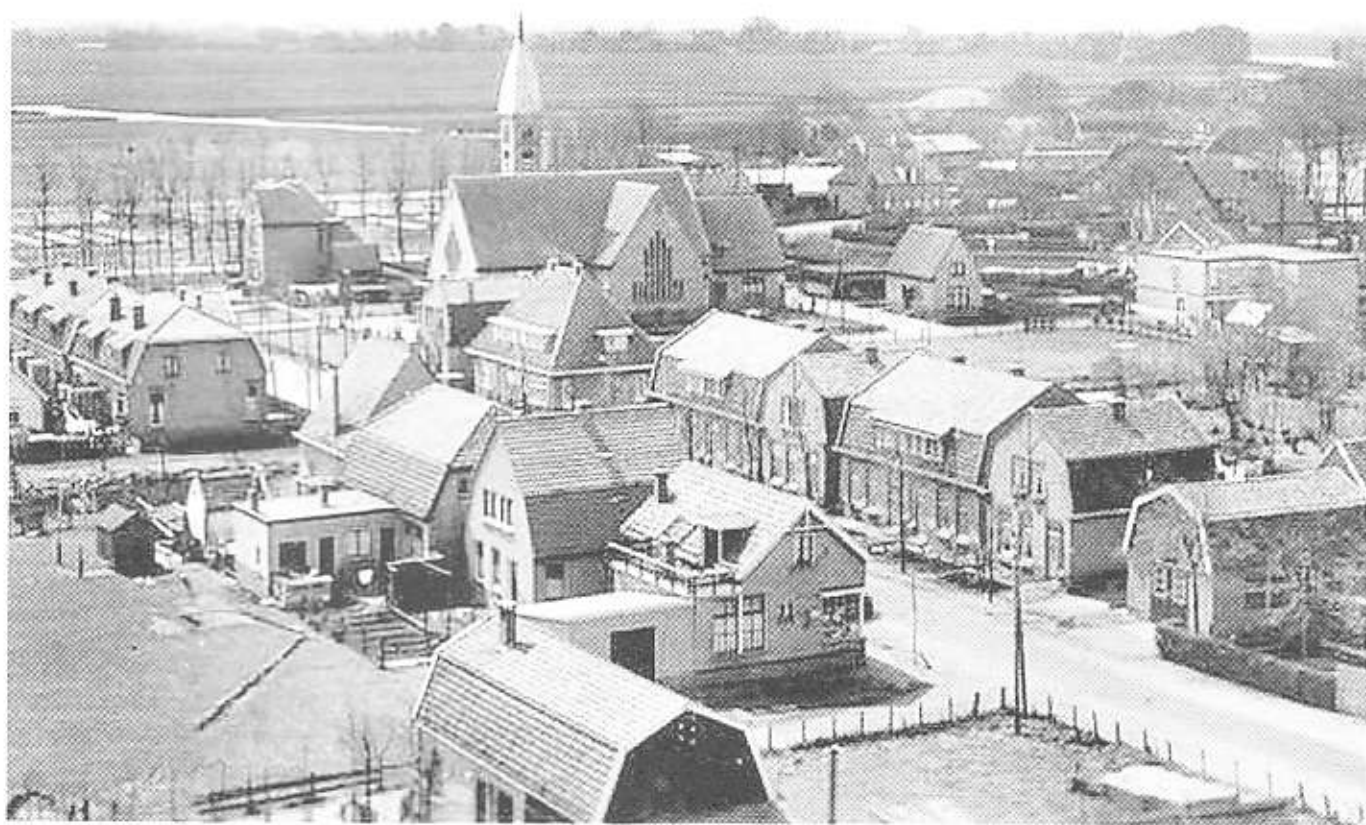
## Pastorie

Allereerst werd een pastorie gebouwd. Het is het pand dat staat op de hoek van de Piet Heinlaan en de Mijdrechtse Zuwe en doet nu dienst als accountants-

kantoor. De architectuur werd opgedragen aan de heer J.v.d.Berg, in het dagelijks leven bouwkundige bij de spoorwegen. Als we de stijl en bouwtrant van dit pand bekijken en dat vergelijken met de stationsgebouwen van de Haarlemmermeer spoorlijnen, dan is zijn achtergrond bij de spoorwegen goed te zien. De bouwsom was f 12.396,39. Op 17 augustus 1925 werd ds H. Boswijk beroepen en daarmee de eerste bewoner van de pastorie.

## Architect

De kerkenraad besloot op 13 januari 1926 een bouwcommissie in te stellen met de opdracht om de mogelijkheden van kerkbouw te onderzoeken. De bouwcommissie bestond uit de heren van Meetelen, burgemeester van Uithoorn, P.Engel, de financiële man, H.Zuidervaart, J. v.d. Berg, W.Burggraaf en B. v.d. Mik.



Allereerst werd een financieel bijdrage plan opgezet.

- Bij een jaarinkomen van f 1.801,- tot f 2.400,- werd een bijdrage gevraagd van 1.5% en bij een jaarinkomen van f 3.001,- tot f 4.000,- werd de gevraagde bijdrage 2%.
- Bij de rondgang door de gemeente zou tenminste f 12.000,- toegezegd moeten worden wilde kerkbouw mogelijk zijn. Dit werd f 15.000,-! Men kon dus aan de slag gaan.

Na een aantal gesprekken met gerenommeerde architecten, die te duur werden bevonden, kwam de bouwcommissie in contact met de heer B.W. Plooiij. Een nog jonge architect uit Amersfoort, maar die op het punt van kerkbouw nog niets had laten zien. Hij kwam met een bouwplan dat de bouwcommissie erg aansprak en een kostenbegroting, die de kerk kon opbrengen. Op grond van deze gegevens werd een gemeenteavond gehouden, waar de leden met het plan instemden, waarna de kerkenraad opdracht heeft gegeven tot het bouwen van de kerk. Voor f 28.832,- werd de kerk door aannemer de Bruin uit Mijdrecht gebouwd. Het interieur was hierbij niet inbegrepen.

Op 17 februari 1927 werd de kerk in gebruik genomen. De gemeente had toen 450 leden. De kerk was die avond tot in alle hoeken gevuld. Ds H. Boswijk preekte naar aanleiding van Habakuk 2:20. Deze tekst staat op een tableau in de hal van de kerk. Dat tableau is ook uitgevoerd met typisch Amsterdamse School elementen.

### Amsterdamse School

Of men toen beseft heeft dat architect Plooiij een aanhanger was van de Amsterdamse School valt te

betwijfelen. In geen van de stukken die ik gevonden heb over de kerkbouw wordt de naam van die school genoemd. Toch heeft hij naam gemaakt met dit kerkgebouw, want overal in het land vind je kerken van zijn hand. Waarschijnlijk spraken de financiën daarbij een woordje mee. De lage bouwkosten zullen menige bouwcommissie hebben aangesproken.

Kerken onder zijn architectuur tot stand gekomen staan bijvoorbeeld in Monster (Geref.kerk) - Ommen (Geref.kerk) - Zoetermeer (Pelgrimskerk) - den Haag (Laakkerk - afgebroken) - Voorthuizen (Geref.kerk) - Maarssen (Open hof) en een kerk van na de oorlog: Utrecht (Bethelkerk)

In het boekje "Kruiskerk - Amstelhoek - 1927-2002" schreef de heer Hugo Scherer Jansen over de architectuur van de kerk het volgende:

"Men ging er van uit dat de vorm bepalend is voor de constructie en het materiaal en niet andersom, zoals tot nu toe gebruikelijk was. Kenmerkend voor de Amsterdamse School is de decoratieve wijze van bouwen met baksteen en het toepassen van decoraties door middel van siersmeedwerk, sculptuur en glas in lood. Deze kenmerken heeft dus de Kruiskerk. Met veel fantasie is er met baksteen gebouwd. De verhoudingen zijn wisselend en expressief. Let op de glas in lood ramen - het prachtige beslag van de toegangsdeuren - de details van de dakgoten en ramen. Bijzonder is de campanile of klokkentoren, die tegen de kerk is aangebouwd. Mooi van vorm zijn de onderdelen gestapeld. Om de kerkzaal ruim te houden heeft de architect een soort neogotisch stijl toegepast. Het wordt geaccentueerd door de ribben die in de viering in de kerk elkaar kruisen en afgewerkt zijn met een bijzonder gevormde sluitsteen. De vorm van deze sluitsteen zien we terug in vele onderdelen van de kerk, zoals het doopvont, de

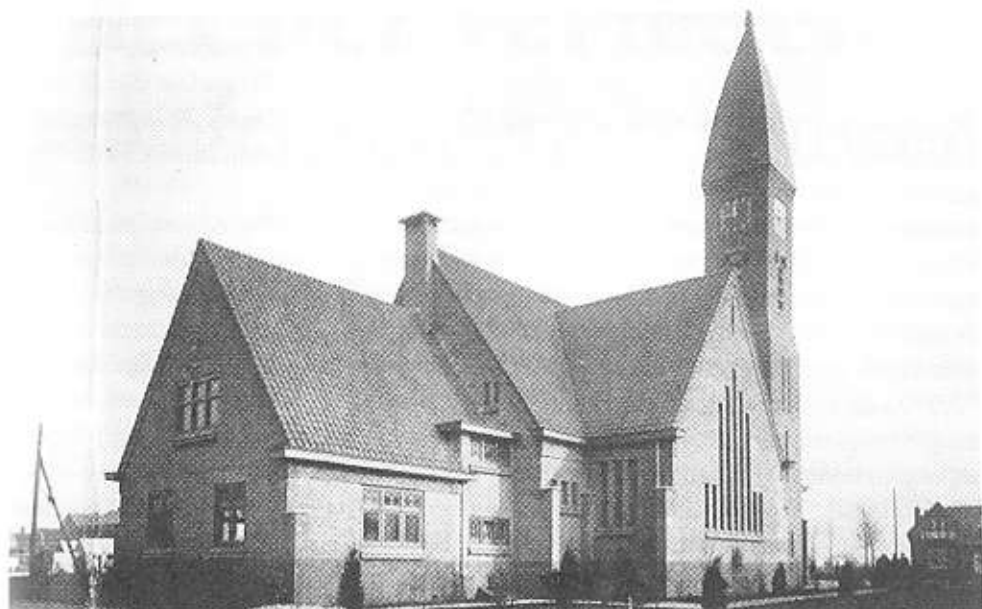
kansel en in de zijkanten van de kerkbanken. De fors lijkende ribben zijn niet massief maar bekleed met panelen."

Op twee details wil ik in dit verband nog wijzen: In de eerste plaats het smeedijzeren beslag op de deuren van de hoofdingang en de zij ingangen. Ze zijn speciaal gemaakt voor deze deuren en de scharnierbladen hebben sierlijke bevestigingen en zijn nog steeds - na 80 jaar - in hun oorspronkelijke staat. In de tweede plaats het uurwerk op de toren. De wijzerplaat



bestaat uit groene tegeltjes. Daarboven bevindt zich een verbreding van gestapelde bakstenen onder de spits van de toren. Zo staat de smeedijzeren torenspits als het ware op drie gestapelde blokken.

Overigens, het uurwerk werd aangeboden door de bewoners van de Amstelhoek, terwijl de gemeente Mijdrecht in de raadsvergadering van 29 oktober 1926 besloot om twee derde van de kosten tot een maximum van f 750,- daaraan bij te dragen.



### Rijksmonument

In 1997 besluit de gemeenteraad van de "De Ronde Venen" de Kruiskerk voor te dragen als rijksmonument. Op 8 juni 2000 besluit de staatssecretaris dit verzoek in te willigen. Samengevat zijn er 3 redenen die dit besluit motiveren:

- Het is de eerste "Plooi kerk". Hij heeft daarna van nog veel kerken de architectuur gehad, allen gebouwd in de stijl van de kerk in de Amstelhoek. Het is dus een eerbetoon aan architect Plooi.
- De stijl van de "Plooi kerk" is typisch voor de bouwstijl van de Amsterdamse School.
- De kerk heeft waarde als "landmark en herkeningspunt" voor de Amstelhoek. Anders gezegd: de kerk is gezichtsbepalend voor Amstelhoek.

Het monumentale karakter betreft overigens alleen de buitenkant van de kerk. Aan het oorspronkelijke interieur is bij onderhoudsbeurten in 1958 en 1965 teveel schade toegebracht.

Het betekent in de praktijk dat aan de buitenkant van de kerk geen wijzigingen mogen worden aangebracht zonder toestemming van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Daarvoor zijn regels vastgelegd in de Monumentenwet 1988 (Staatsblad 1988 nr. 638).

Aan de andere kant kan nu voor het onderhoud subsidie worden aangevraagd om het gebouw in stand te houden. Verder heeft de burgerlijke gemeente de verplichting om het uiterste te doen om het monument in stand te houden. Ook bij een veranderende bestemming van het pand.

### Interieur

Het interieur is apart aanbesteed. De heer M. Klinkenberg was de laagste inschrijver en kreeg de opdracht. Hij woonde toen in Amstelveen, was toen 23 jaar en dit was zijn eerste grote opdracht. Waarom hij die opdracht kreeg? "Omdat ik zo stom was om te laag

in te schrijven." was zijn antwoord. Uiteraard was het interieur ook ontworpen door architect Plooi. De opdracht bestond uit de banken - de kansel - het orgelfront en het doopvont. Het materiaal is van grenen en europees eikenhout. De banken waren donkerbruin geschilderd, terwijl de zijkanten van de banken van blank eikenhout waren met daarin kleine zwarte geverfde holtes als versiering. Diezelfde blank eikenhouten panelen met zwarte inkepingen kwamen terug in de panelen van de kansel, die verder met beige ribfluweel bekleed was en ook min of meer in het orgelfront. Het totale interieur - dus inclusief andere zaken - heeft f 9.838,17,- gekost.

### Orgel

Aanvankelijk deed men het nog met het orgel uit de oude kerk, maar er was intussen wel een commissie gevormd, bestaande uit de heren B. de Hoop, A. van Hilten (mijn vader) en de beide organisten Fl. Gortemulder en G. Engel, met als doelstelling gelden te verzamelen voor een nieuw orgel. Op 30 september 1926 gaf de orgel commissie aan de fa Valek en Van Kouteren uit Rotterdam de opdracht tot het bouwen van een één klaviers orgel volgens het rein-pneumatisch kegellade systeem met de volgende dispositie:

#### Voor het manuaal:

- prestant, voix celeste, bourdon, roerfluit, woudfluit, trompet amabile, fluit dolce, vilola di gambe, aeoline, octaaf, mixtuur, tremulant.
- De pijpen in het front waren een gedeelte van de prestant.

#### Voor het pedaal:

- subbas
- en verder koppelingen en combinatieknoppen.

Te samen 10 sprekende stemmen en 636 sprekende pijpen.

De windvoorziening was elektrisch, maar in geval van nood kon er ook mechanisch gepompt worden. Dat was maar goed ook, want bijvoorbeeld in de laatste oorlogsperiode was er geen elektriciteit en kon het orgel toch gebruikt worden. Het orgelfront was ook ontworpen door architect Plooij.

De aanschafprijs voor het orgel was f 4.320,-. Het oude orgel werd ingenomen voor f 1.250,- zodat voor f 3.070,- de kerk een nieuw orgel had. Na de bestemmingsverandering van het gebouw zijn onderdelen van het orgel verkocht via een hobbyhandelaar in orgelpijpen. Zo is het "Viola di Gamba" en het "Voix celeste" register gegaan naar een kerk in Noorwegen. Het "Boerbon" register naar een protestantse kerk in Brazilië. Het "Trompet Amabile" en een deel van het "Prestant" register naar de Julianakerk in Veenendaal. Het "Octaaf" register ging naar iemand met een huisorgel. En tot slot: een deel van de pijpen van het "Prestant" register zijn als orgelfront in de kerk gehandhaafd.

### Tot slot

Er werd ook nog een relatief kleine kosterswoning gebouwd. Kosten f 3.000,-. Een paardenstal en rijwielstalling maakten de uitrusting compleet. Kosten

f 2.705.06,-. Een paardenstal was noodzakelijk omdat er boeren met paard en wagen naar de kerk kwamen. Tijdens de dienst werden de paarden op stal gezet. De totale investering van grond en gebouwen was samen f 65.841.62,-.

Twee grote onderhoudsbeurten heeft de kerk gehad. In 1958 is de elektrische bedrading en de centrale verwarming vervangen en kwamen er nieuwe lampen in de kerkzaal. Totale kosten f 20.000,-.

In 1965 is het dakbeschot vernieuwd - is de hele kerk opnieuw geschilderd - zijn de preekstoel en het doopvont opnieuw bekleed kwam er dubbel glas voor de ramen.

Totale kosten - mede door veel vrijwilligers werk - slechts f 30.000,-. Het interieur - met zijn typisch Plooij-karakter in de Amsterdamse School stijl - heeft toen wel een deuk opgelopen. In 1958/1959 is een nieuw jeugdgebouw "Het Trefpunt" naast de kosterswoning neergezet, waarbij de kosterswoning uitbreiding kreeg. De begroting was f 44.000,-.

In 2005 is de Kruiskerk in particuliere handen overgegaan en in 2008/2009 zullen op de plaats van de kosterswoning - het jeugdgebouw - voorheen de paardenstal en rijwielstalling enige woningen verrijzen.

*Door Anton van Hil*



# Breken met het verleden.

## Voorstanders van het nieuwe bouwen.

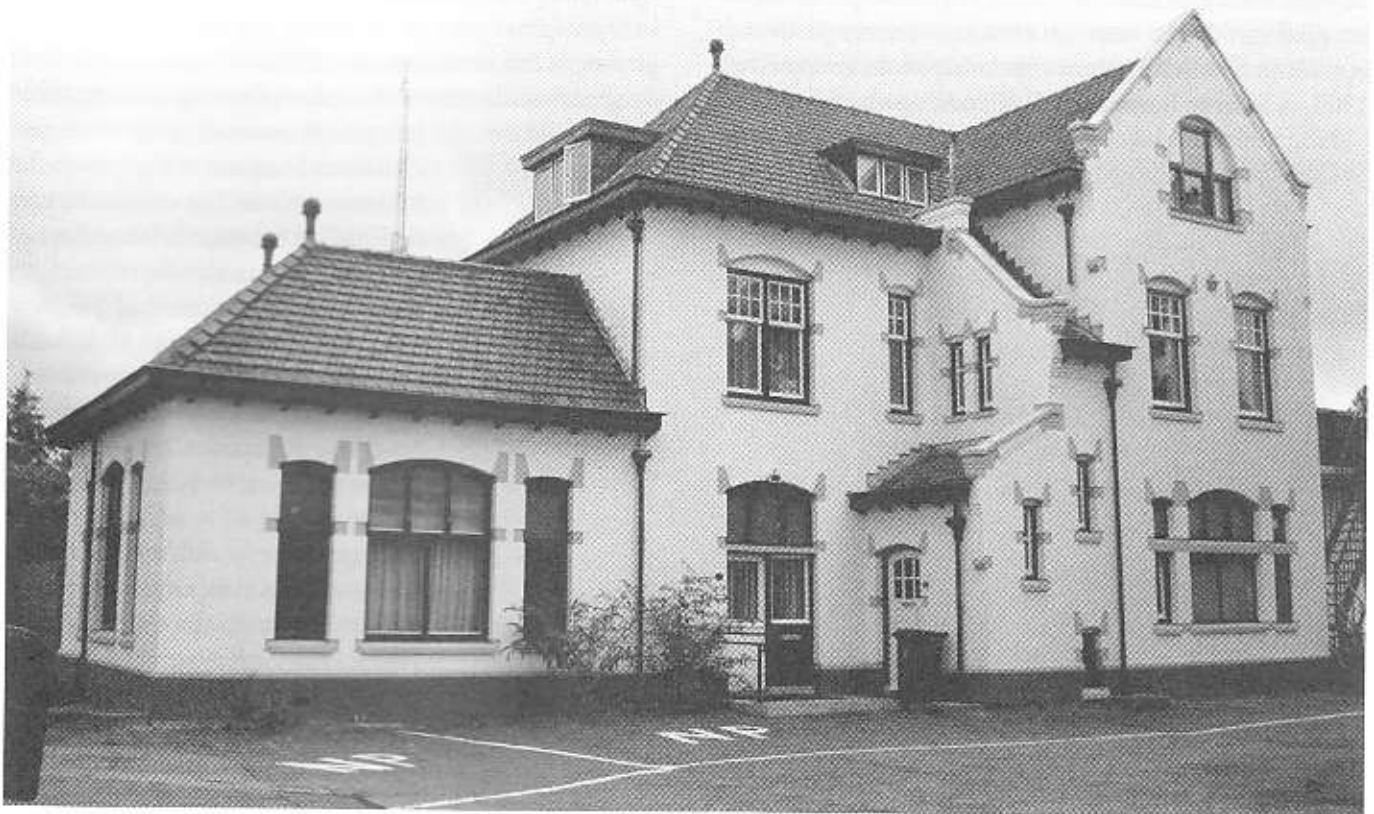
*Eerder dit jaar heeft Jos Burger - geboren en opgegroeid in Mijdrecht - de resultaten gepresenteerd van een onderzoek naar de stationsarchitectuur langs de Haarlemmermeerlijnen. (1) Daarin besteedt hij aandacht aan het stationsgebouw in Mijdrecht. Inmiddels is de 25-jarige Jos Burger afgestudeerd aan de Technische Universiteit van Delft. Centraal in het onderzoek staat de vraag of het stationsgebouw Mijdrecht alleen maar architectonisch interessant is door de vroegere functie of dat het pand vanwege de toegepaste bouwstijl een blijvende architectonische waarde heeft.*

De Haarlemmermeerspoorlijn, zoals de spoorlijn officieel heet, beleeft z'n glorie-dagen in het begin van de vorige eeuw. De aanleg begint in 1906 en tot in de Tweede Wereldoorlog komen er rails bij. Het eerste traject, dat in 1912 in gebruik wordt genomen, is Leiden-Haarlem. Later ontwikkelt het net zich in oostelijke richting. Ook in plaatsen als Uithoorn, Mijdrecht, De Hoef, Wilnis, Vinkeveen en Nieuwersluis wordt een station gebouwd. (2)

Het station Mijdrecht maakt deel uit het spoorlijnverbinding Aalsmeer-Nieuwersluis-Loenen, waarop vanaf 1 december 1915 een dienstregeling geldt. Het gedeelte tussen Aalsmeer en Uithoorn is dan al anderhalf jaar in gebruik (3). Langs de hele spoorlijn liggen - over een totale lengte van 22 kilometer - 10 stations en halteplaatsen. Het station Mijdrecht - origineel opgeleverd

zonder witte pleisterlaag - ligt globaal halverwege het tracé.

Burger betreft in zijn onderzoek het standaardwerk voor de liefhebbers van Nederlandse stations van dr. H. Romers. (4) Romers heeft systematisch onderzoek gedaan naar de bestektekeningen van Nederlandse stationsgebouwen. Het hoge deel van het Mijdrechtse stationsgebouw is getypeerd als asymmetrisch, d.w.z. vanuit het middengedeelte vormen de linker- en rechtergevel van het gebouw geen spiegeling van elkaar. Verder constateert Romers: "De beide langgevels hebben aan de tegenover elkaar staande zijden (dus aan spoor- en straatzijde, jr) een identieke puntgevel. De lage vleugel die zich aan de rechterzijde bevindt (vanaf het voorterrein gezien, jr) en die tot goederenloods dient, heeft twee identieke gevels aan de straat- en



*Stationsgebouw vanaf de straatzijde.*

de perronzijden. Het station Mijdrecht is uitgevoerd in spiegelbeeld en heeft aan de linkerzijde (vanaf het voorterrein gezien, jr) een lage aanbouw, waarin zich de wachtkamer 3de klasse bevindt."

Burger merkt op: "Het dak van de lage gevel die voorheen als goederenloods heeft gediend is verdwenen en op deze vleugel is een betonnen schijf verschenen, die tevens dienst doet als buitenruimte (balkon/dakterras)."

In de jaren voorafgaand aan de opening van het spoortracé wordt een aantal stations gebouwd. Vanwege tijdsdruk en het aantal te bouwen stations - het gaat om een dicht net van lokaalspoorwegen ten zuiden van de lijn Amsterdam-Haarlem - ontwerpt het bouw bureau van de Hollandsche Electriche Spoorweg Maatschappij (HESM) een aantal standaard- of basistypes: HESM I, II en III, met binnen elk type enkele wisselende uitvoeringen.

Station Mijdrecht behoort tot het type HESM I, evenals Uithoorn. Dat type wordt uitgevoerd in een rode steen en een dak met een rode pan. In Vinkeveen wordt het kleinere type HESM-II gerealiseerd en in Wilnis verrijst het type HESM-III, dat door Romers omschrijft als "(...) een klein gebouw, niet veel groter dan baanwachterswoningen, echter met enkele lokalen voor de stationsdienst."

Burger haalt ook de kunsthistoricus V.M. Lansink aan. Die typeert de stijl van het type HSEM-I als een stationsbouw, met architectonische kenmerken, die geënt zijn op rationalisme, op art-nouveau en Duitse villabouw. (5) Daarnaast zou er sprake zijn van invloeden uit de hoek van de bekende architect H.P. Berlage, die aan het eind van de 19e eeuw de toon zet voor een nieuwe bouwstijl. Het Beursgebouw in Amsterdam, gebouwd in 1903, is hiervan het eerste opvallende voorbeeld.



*Villa in Bussum gebouwd door Berlage.*

Berlage is wars van overdadige decoraties en kostbare materialen. (6) Hij wordt beschouwd als belangrijke pionier in de opkomst van het rationalisme en realisme. Eind 19e eeuw wordt nog veel ontworpen volgens de schoonheidsidealen van de Gouden Eeuw. Tegen die onwerkelijke en sentimentele uitingen in de bouwkunst komt een reactie: het realisme. Die stijl stelt zich tegenover de schijnarchitectuur, die uitgaat van de 17e eeuw en zich kenmerkt door nodeloze versiering, door de rommel van misvormde oude motieven en door nuttelose torentjes en balkons. Die oude bouwstijl zou - zo schrijft ingenieur J. Gratama in 1925 - verburgerlijkt en decadent zijn. (7)

Daar tegenover ontwikkelt zich een richting, die nuchter en reëel de vraag stelt: Wat is een gebouw en waarvoor dient het? Het bouwwerk moet namelijk voor alles doelmatig zijn. Men beschouwt het als verkeerd wanneer ter wille van het uiterlijke effect, van de buitenarchitectuur, het inwendige van het gebouw wordt verwrongen.

"Een stijl (die) alle overbodigheden achterwege laat. Eind 19e eeuw leefde deze nieuwe gedachte bij tal van architecten, maar het was vooral Berlage die met deze nieuwe vorm van bouwen aan de slag ging. In het begin nog moeizaam."

Berlage hangt als architect dus het rationaliteitsbeginsel aan. In zijn verslag heeft Burger een illustratie opgenomen van een woonhuis in Bussum. Direct vallen overeenkomsten op met het Mijdrechtse stationsgebouw: de hoogte, de positie van de raampartijen en de wit gepleisterde wanden. Dat laatste lijkt in tegenspraak met de opvatting van Berlage die de gevoegde bakstenen muur esthetisch hoger plaatst dan de gepleisterde muur. Maar de opdrachtgever - en die

betaalt - is waarschijnlijk meer gecharmeerd van een wit gepleisterde buitenmuur naar het voorbeeld van de Engelse "cottage". Maar dan wel in de betekenis van villa en zeker niet als arbeidershuisje. Zo krijgt het witte stucwerk blijkbaar voorrang boven het esthetische argument van de architect, die meer heeft met bakstenen. (8) De villa is een vroeg werk van de architect.

Berlage ontwerpt het huis in Bussum - villa Dennekamp - voor de huisarts en psychiater Frederik van Eeden. Van Eeden betreft de villa in 1893. Later is hij vooral bekend als de auteur van het verfilmde boek "Van de koele meren des doods". Het ontwerp van de villa komt uit een tijd waarin zich in de architec-

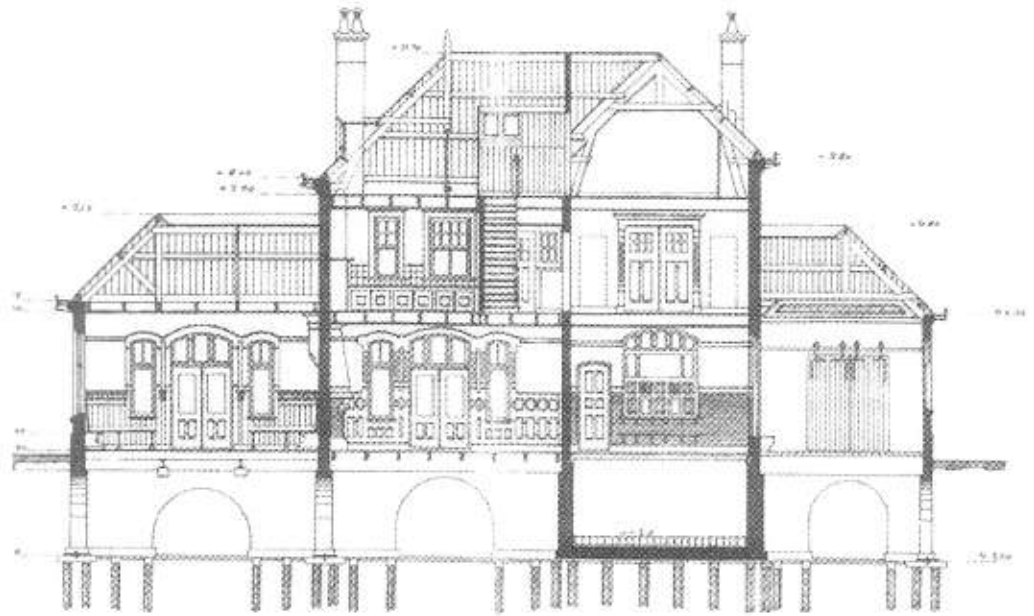
tuur en kunst ingrijpende ontwikkelingen voordoen. In 1893 breekt de nieuwe kunst door, de zogeheten art nouveau, ook wel Jugendstil genoemd. En Berlage breekt in zijn bouwkundige ontwerpen met het verleden.

Een architect die enorm geïnspireerd is door de bouwwerken van Berlage begint zijn loopbaan als bouwkundig tekenaar. Het is ir. J.G. Wattjes, die in 1902 afstudeert in Delft en daar in 1918

hoogleraar wordt. Een groot deel van de tussenliggende 16 jaar werkt Wattjes bij de Hollandse Spoorwegmaatschappij (HSM), die de aandelen van de eerder genoemde HESM weet over te nemen. Wattjes werkt vanaf 1908 als architect mee aan het ontwerpen van stations, werkplaatsen en diverse kantoorgebouwen. Hij heeft geen eigen, uitgesproken stijl ontwikkeld, waaraan zijn ontwerpen te herkennen zijn. Wel staat vast dat hij het station van Aalsmeer heeft ontworpen. Niet alleen is Wattjes gecharmeerd van de nieuwe, functionele bouwstijl, hij heeft ook grote belangstelling voor de Engelse "cottage" stijl.

Door literatuuronderzoek slaagt Burger er in om enkele belangrijke architectonische invloeden te duiden, die van toepassing (kunnen) zijn op het Mijdrechtse stationsgebouw. Vervolgens verricht hij eigen onderzoek naar het gebouw. Zijn de vermoedens van de diverse bronnen gerechtvaardigd? Zijn er in het ontwerp van het stationsgebouw invloeden te zien van Berlage, Wattjes. Zijn er elementen van het rationalisme en art nouveau te zien?

Voor de beantwoording van die vragen raadpleegt Burger de bouwtekeningen, die zich in het archief van de gemeente De Ronde Venen bevinden. Het gaat om plattegronden, gevelaanzichten en een doorsnede. Volgens Burger is de plattegrond vrij eenvoudig. De reiziger betreedt het stationsgebouw vanaf het voorterrein en bevindt zich dan in een vestibule. Tegenover de zijde met de toegangsdeur is een kantoorruimte. Het loket voor de verkoop van kaartjes bevindt zich op de scheiding van beide ruimten. Rechts van beide ruimten is het goederen- en bagagelokaal. Aan de linkerzijde staat de hal in verbinding met een corridor. Die geeft toegang tot de wachtkamer 2de klas - gelegen naast het kantoor - en aan het eind van de gang is de wachtkamer



Tekening doorsnede stationsgebouw met kelderruimte en helpalen.

mer 3de klas. Het zijn dus allemaal ruimten die essentieel zijn voor een stationsgebouw. Het gebouw vormt zich naar die plattegrond. En dat is een kernpunt van het realisme. Voor alles gaat het om de werkelijkheid, d.w.z. de doelmatigheid en zakelijke opbouw. Van een historische stijl-namaak is niets waar te nemen.

De gevels zijn ook van dezelfde eenvoud. Geen overdreven franjes, geen torentjes. Maar juist wel vrij stevige raampartijen en deuren op plekken die vanuit de plattegrond nodig zijn. Op de gevel aan de perronzijde constateert Burger "wat onbeduidend tegelwerk" met de plaatsaanduiding "Mijdrecht". Het is een belangrijk detail uitgevoerd in een art nouveau stijl van een type dat Burger ook heeft waargenomen bij een door Wattjes ontworpen gebouw in Den Haag.

Het stationsgebouw laat dus niets zien van romantiek, het is een eenvoudig gebouw en zonder meer onder rationalisme te scharen.

Aannemend dat ir. Wattjes op het moment van ontwerpen werkzaam is bij het bouwteam van de HSM, kan gesteld worden dat hij invloed heeft op het ontwerp. Omdat de nieuwe spoorwegmaatschappij in zeer korte tijd een groot aantal stations neer moet zetten, acht Burger het logisch dat deze gebouwen in serie zijn geproduceerd. De belangrijke stations - op het knooppunt van enkele spoorlijnen - krijgen een meer individuele benadering en zijn daardoor stuk voor stuk verbonden aan de naam van een architect zoals Wattjes bij Aalsmeer. Dat station is in augustus 1912 geopend. Burger acht het waarschijnlijk dat de "gewone" stations zijn ontworpen door het bouwteam van de HSM - hoofdaandeelhouder van de HESM - en dat bureau staat destijds onder leiding van Wattjes.

Het stationsgebouw Mijdrecht is in de eerste plaats

binnen het dorp een belangrijk overblijfsel uit de historie. Het staat - zo schrijft Burger - symbool voor een tijd waarin het dorp per trein bereikbaar is, voor het complete leven van die tijd.

Maar naast die historische waarde is het stationsgebouw ook een belangrijk overblijfsel uit een tijd die architectonisch bijzonder interessant is. In Mijdrecht zijn niet veel gebouwen te vinden die het rationalisme goed weergeven. Voor Burger is het stationsgebouw verbonden met de namen van mensen die veel betekend hebben in de architectuurgeschiedenis, met mensen die hebben willen breken met het verleden en die beschouwd moeten worden als grondleggers van het nieuwe bouwen. Grondleggers van het modernisme, grondleggers van een nieuwe periode in de architectuur. Voor een dorp als Mijdrecht is het stationsgebouw dan ook van zeer grote architectonisch historische waarde.

Burger besteedt in de afsluiting van zijn onderzoek aandacht aan de nu zo ondergeschoven positionering van het stationsgebouw en aan het witte pleisterwerk van het pand.

Met de definitieve beëindiging van het personenvervoer op de lijn Aalsmeer-Nieuwersluis - medio 1950 - raakt de rol van het stationsgebouw binnen de dorpskern uitgespeeld. (9) Een verbinding met het dorp is vanaf dat moment niet meer zo noodzakelijk. Dit is nog versterkt door het besluit de lijn vervolgens te gebruiken voor zware goederentreinen. Het is in dat verband juist gunstig om het station en dorpskern strikt van elkaar te scheiden. En omdat het stationsgebouw aan de rand van het dorp gebouwd is, ontstaat de mogelijkheid om aan de achterliggende perronzijde van het gebouw een industriegebied te ontwikkelen. In 1946 huurt de firma Koek het station met omliggend terrein van de Nederlandse Spoorwegen. Ter plekke worden oude treinstellen gesloopt. Het is de firma Koek die het stationsgebouw van een witte stuclaag heeft voorzien, zo stelt Burger. Op basis van enkele foto's trekt hij de conclusie dat de bepleistering in de jaren '60 heeft plaatsgevonden.

Het spoor is gesloten voor het goederenvervoer op 30 mei 1986 (10). In 2002 heeft de NS het huurcontract met de firma Koek opgezegd. Vervolgens heeft de NS de bodem van het stationsgebied laten saneren voor een geschatte 2,5 miljoen Euro.

Het stationsgebouw is na de oorlog als onderdeel van een sloopbedrijf niet in volle luister zichtbaar geworden. Veel eerder is het gedurende lange tijd verpauperd. Na redelijk herstelwerk doet het stationsgebouw nu dienst als huurwoning. Door de aanleg van de Rondweg is het stationsgebouw nog meer geïsoleerd van de dorpskern.

Door de gemeente is op het voorplein van het stationsgebouw een drugsloket geplaatst. Droogjes constateert Burger: "Niet echt een functie die de historische

waarde van het stationsgebouw ruimte geeft."

De afgegeven vergunning voor de vestiging van de coffeeshop heeft een tijdelijk karakter, geldt voor vijf jaar en binnenkort verstrijkt die termijn.

Om de aanwezige historische en architectonische waarden goed te laten uitkomen is het volgens Burger noodzakelijk dat het gebouw zijn plek in het dorp opnieuw "opeist". Het moet dus half verscholen achter een rij coniferen langs de Rondweg blijven liggen. Hij pleit voor een passende, nieuwe functie voor het gebouw, een nieuwe verbinding met de dorpskern, het aanleggen van een mooi voorplein en verwijdering van de coffeeshop.

Het moet een gebouw worden dat toegankelijk is voor de mensen, die in en rond het gebouw de historie beleven. In de optiek van Burger blijven zo de geschiedenis en het gebouw leven. "Slechts in zijn oorspronkelijke baksteen gevels laat het gebouw de bedoelingen van de ontwerpers echt zien en is het met recht een prachtig overblijfsel van een tijdperk, van het rationalisme."

De nieuwe functie van het stationsgebouw die Burger voorstaat, spoort met actuele plannen van het gemeentebestuur om te onderzoeken of het in het stationsgebouw een cultuurhuis gevestigd kan worden voor de kern Mijdrecht.

Door Jan Rouwenhorst

#### Bronnen:

- Jos Burger, *Stationsarchitectuur langs de Haarlemmermeerlijnen. Het stationsgebouw Mijdrecht*; z.p., 2008.
- *Utrechts Nieuwsblad*, 10 december 2003.
- *Overzicht stations en haltes Aalsmeer-Nieuwersluis-Loenen*; <http://www.stationsweb.com/lijnljst.asp?lijn=13> (sept. 2008).
- H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*; Zutphen, 2000.
- V.M. Lansink, *Spoorwegstations in Nederland 1955-1980. Variatie in standaardisatie*; Utrecht, 1998.
- H.P. Berlage, <http://www.gemeentemuseum.nl/index.php?id=033971> (september 2008)
- J. Gratama, *Dr. H.P. Berlage bouwmeester*; Rotterdam, 1925.
- A.L.L.M. Asselbergs e.a. *H.P. Berlage, bouwmeester 1856-1934: Catalogus van de tentoonstelling in het Haags Gemeentemuseum 30 augustus t/m 16 november 1975*.
- Burger noemt 1935 als het jaar waarin het personenvervoer op de lijn Aalsmeer-Nieuwersluis stopt. Dit geldt echter niet voor Mijdrecht. Wel werden al in de jaren '30 de eerste - niet rendabele - baanvakken van de diverse Haarlemmermeerlijnen gesloopt.
- Erik Swiersma, <http://www.stationsweb.com/mijdrecht> (sept. 2008)



# De Stelling van Amsterdam en Schiphol

*Her en der kun je in onze land merkwaardige bouwwerken tegen komen, ogenschijnlijk nutteloze dammen en sluizen, groene heuvels waaronder een fort of bomvrije schuilplaats blijkt schuil te gaan. Het zijn onderdelen van onze voormalige militaire verdedigingslinies, de z.g. "waterlinies", waar "de stelling van Amsterdam" ook eens toe behoorde. Deze linie ligt in een wijde boog rond onze hoofdstad, is 135 km lang, bestaat uit dammen, dijken en sluizen, en niet minder dan 42 forten. Drie van deze forten bevinden zich binnen onze gemeente grenzen, en slechts weinig inwoners van de Ronde Venen zullen weten dat de stelling van Amsterdam tot het Unesco Werelderfgoed behoort.*

## Voorgeschiedenis

De eerste keer dat er een verdedigingslinie rond Amsterdam werd opgericht, was tijdens de Nederlandse opstand tegen de Spaanse overheersers (1568 - 1648) In een poging om prins Frederik Hendrik van het beleg van 's Hertogenbosch af te leiden, trok in 1629 de Spaansgezinde Graaf van den Berg op richting Holland en Amsterdam.

Ook in die tijd werd al gebruik gemaakt van water als verdedigingsmiddel. Het bekendste voorbeeld hiervan is de in 1672 ontstane Hollandse Waterlinie.

In dat jaar viel Frankrijk ons land binnen, door vanaf de Zuiderzee bij Muiden, via de Vecht en langs Woerden, tot voorbij Heusden aan de Maas al het land onderwater te laten lopen (inundatie), kon worden voorkomen dat de Franse troepen Holland veroverden. Maar niet alles kon onderwater worden gezet, hier en daar lagen "accessen",

delen hoger gelegen grond, dijken en wegen. Op die plaatsen legde men versterkingen aan; aarden wallen, waarachter soldaten en geschut werden opgesteld. Deze z.g. accesposten lagen toen op anderhalf tot drie kilometer van de stad.

Toen een eeuw later de Pruisen in 1787 het land bin-

nenvielen, werd het gebied rond Amsterdam opnieuw onderwater gezet. Nu lagen de accesposten op drie tot negen kilometer afstand van de stad. Pruisische troepen staken echter met bootjes het Haarlemmermeer over en vielen de accesposten in de rug aan. Holland werd door de Fransen veroverd, en de Franse tijd brak aan en Nederland ging de Bataafse Republiek heten.

Op 27 augustus 1799 landden Engelse en Russische troepen op de kust bij Callantsoog, in een poging de Fransen te verdrijven.

Op 31 augustus kreeg ingenieur en fortificatiespecialist Cornelius Krayenhoff opdracht Amsterdam in staat van verdediging te brengen. De door hem ontworpen linie van Beverwijk liep van Monnickendam over Purmerend, Krommeniedijk, Uitgeest en Castricum naar Wijk aan Zee. Restanten hiervan zijn ook nu nog terug te vinden. Deze linie werd bewaakt door 2000 manschappen, de Frans - Bataafse hoofdmacht van 22.000 man leverde slag in de duinen bij Castricum, waarna de Engelsen en Russen de aftocht moesten blazen.

Duidelijk werd hierdoor wel dat Amsterdam ook vanuit het noorden en westen aangevallen kon worden. Daarvoor hield men hoofdzakelijk alleen rekening met

een aanval over land vanuit het zuiden en het oosten. In 1805 is dan ook begonnen met de aanleg van een verdedigingslinie rond Amsterdam, onder leiding van Krayenhoff. Deze linie ook wel bekend als de "posten van Krayenhoff", was in 1810 grotendeels voltooid en was de voorloper van de latere stelling van Amsterdam. Door de ontwikkeling van het geschut, dat steeds verder reikte, bleek dat de posten van Krayenhoff niet langer voldoende waren om de hoofdstad te verdedigen. Daarom werden in 1845 de forten Schiphol, Nieuwe Meer en Liebrug gebouwd, waarover later



meer!

Het bleek noodzakelijk een verder van de hoofdstad afgelegen nieuwe verdedigingslinie aan te leggen. In de vestingwet van 1876 werd dan ook de linie van Amsterdam opgenomen.

## Bouw

Onder de minister van Oorlog A.E. Reuter (1879 tot 1883) werd het voorstel in de defensiebegroting voor de stelling aangenomen in 1880. Een jaar later volgde de goedkeuring van het parlement.

Besloten werd voor een tracé: Edam - Purmerend - Beverwijk - Spaarndam- Hoofddorp - Uithoorn - Abcoude - Weesp.

De functie van de stelling was niet alleen het verdedigen van Amsterdam, maar moest ook dienen als Nationaal Reduit. Een laatste toevluchtsoord voor regering en leger, wanneer alle andere linies, waaronder de Hollandse waterlinie, gevallen waren. Het overgebleven veldleger en regering trokken zich dan in de stelling terug, en konden zo een beleg doorstaan en werken aan een politieke oplossing of hulp van bondgenoten.

In 1880 werd alvast begonnen met de bouw van fort IJmuiden ter verdediging van het pas voltooide Noordzeekanaal.

In 1887 werd het beroemde fort Pampus aangelegd. Het eerste fort voor de eigenlijke stelling lag bij Abcoude en kwam in 1885 gereed. Dit fort bestond uit een gemetselde "bomvrije" kaserné en open geschutsopstellingen. Omstreeks dezelfde tijd werd de brisant granaat uitgevonden, die een krachtige explosieve werking had, en waartegen deze gebouwen niet bestand bleken. De bouw van de andere forten werd dus stopgezet, niet alleen door de komst van deze brisant granaat, maar ook door de bezuiniging op de defensiebegroting!

Stelling commandant generaal-majoor J.C.C. den Beer Poortugaal trad in 1891 af, omdat hij geen verantwoording wilde nemen voor verdere uitstel van de bouw! Uiteindelijk werd, in 1897 na schietproeven in de duinen bij Schoorl met brisant granaten, en na toestemming van de tweede kamer, besloten tot de bouw van nieuwe basismodel forten, aan de westelijke kant van de stelling waar de inundaties het smalst waren. Deze forten bestonden uit betonnen, met aarde overdekte kazematten, langwerpige en smal, waardoor de trefkans gering was.

Nieuw in het ontwerp was dat de forten op drie kilometer van elkaar lagen, zodat ze elkaar zonodig ondersteuning of flankerveuur konden geven.

Tussen 1897 en 1906 werden veertien forten van dit ontwerp gebouwd. Voor de bouw van deze forten werd gebruik gemaakt van z.g. "porfier" of "brikken" beton. Dit bleek te duur te zijn, en minder sterk dan verwacht. Toen de bouw werd hervat in 1908, werd

gebruik gemaakt van "grind" beton. In 1914 kwam als laatste fort "Spijkerboor" gereed

## Bewapening

De bewapening van de forten werd bepaald door de accessen (zwakke plekken in de inundaties zoals wegen, dijken en spoorwegen) die zij moesten verdedigen.

De meeste forten waren dan ook uitgerust met 6 cm kanonnen in de hefkoepels, voor de nabij verdediging aan de frontzijde.

Uitzonderingen waren de forten Pampus, IJmuiden, Velsen, Spijkerboor en de kustbatterijen aan de Diemerdam en Durgerdam. Deze lagen op strategisch belangrijke plaatsen en werden van zwaarder (10 tot 24 cm) geschut voorzien.

Naast de hefkoepel kanonnen bevonden zich in de meeste forten, ook kanonnen in de kazematten aan de achter of keelzijde van het fort, voor het geven van ondersteuningsvuur aan de nabij gelegen forten, en accessen tevens mitrailleuropstellingen voor de nabij verdediging.

Ook werden er betonnen mitrailleuropstellingen aangelegd in de frontwal, bestemd voor vier mitrailleurs.

Aarden en betonnen nevenbatterijen werden aangelegd tussen de forten, om het door de terugtrekkende veldlegers meegenomen geschut verspreid op te stellen.

## Bevoorrading

De stelling was bedoeld om een miljoen burgers en militairen een beleg van een half jaar te kunnen doorstaan. Daarvoor werden binnen de stelling centrale depots aangelegd voor o.a. graan, turf, medicijnen en kleding en in 1916 zelfs vliegveld "Schiphol"!

Ook verhuisde de artillerie inrichting van Delft naar Zaandam, en kwam er een kruifabriek bij Ouderkerk. De benodigde levensmiddelen lagen grotendeels opgeslagen in het Gemeentelijk Handelsentrepot.

Voor drinkwater werden er regenwaterkelders aangelegd onder militaire en rijksgebouwen, o.a. onder het Rijksmuseum en het Paleis van Justitie.

Na verschillende proefboringen werd een drinkwaterinrichting aangelegd, nabij fort Nieuwe Meer om het opgepompte grondwater drinkbaar te maken, met een capaciteit van 15.000 liter drinkwater per etmaal.

## Inundaties

Zoals al eerder genoemd, was de stelling een "inundatie" stelling. Het voorterrein van de stelling, bestaande uit polders en laagveengebieden, kon in enkele dagen onderwater gezet worden. Daarvoor diende een ingenieus stelsel van dijken, dammen, sluisen en gemalen.

Afhankelijk van de plaatselijke situatie, moest het waterpeil maximaal anderhalve meter en minimaal vijftig centimeter worden: te diep om door te kunnen waden en te ondiep om er met een boot in te kunnen varen, wegen, sloten en andere obstakels werden zo aan het

zicht onttrokken, zodat de vijandelijke troepen zich niet in het gebied konden begeven.

Er werden zeven liniewallen of geniedijken aangelegd, in de Haarlemmermeerpolder werd de langste geniedijk aangelegd. Ten oosten van Beverwijk werd de voormalige Assendelfter Zeedijk als tweede verdedigingswal ingericht. Deze wal moest in tijd van oorlog worden aangepast en bevatte enkele munitiemagazijnen.

Het grote voordeel van een inundatie linie was dat met relatief weinig manschappen een groot gebied verdedigd kon worden.

Bij strenge vorst zou de inundatie al snel haar defensieve waarde grotendeels verliezen, maar toch is een ijsvlakte een glad, vlak en open terrein, waar de aanvaller goed zichtbaar blijft!

De verdedigers hadden de mogelijkheid, door het beïnvloeden van het waterpeil, de sterkte van het ijs controleren. De vijand en zeker zijn kanonnen zouden dan al snel door het ijszakken. Ook konden de verdedigers stroken ijs weg zagen.

### **Bouwkosten**

Hoeveel de aanleg van de stelling uiteindelijk heeft gekost is moeilijk na te gaan. Het plan om de posten van Krayenhoff te moderniseren, werd begroot op "34 ton gouds" (3,4 miljoen gulden), voor de stelling werd in 1893 al bedragen van 21 miljoen gulden voor de forten en 6 miljoen voor de bewapening vastgesteld. In 1904 was al 20,5 miljoen gulden uitgegeven en acht jaar later was er al 34 miljoen uitgegeven. Daarbovenop zou alweer 11 miljoen benodigd zijn voor het moderniseren van de bewapening.

Uiteindelijk is er 33 jaar aan de stelling gebouwd en naar schatting 40 miljoen uitgegeven. Omgerekend naar het huidige prijspeil zou dat neerkomen op 1,8 miljard euro!

### **Gebruik**

De forten waren in vreedstijd onbezet, en bevatten vrijwel geen inventaris. Bedden, banken en tafels werden, om ze tegen vocht te beschermen, in de genieloodsen bij de forten opgeborgen. Naast deze loods stond een stenen fortwachterswoning, voor de fortwachter en zijn gezin, en vaak ook nog een houtenwoning voor de magazijnbeheerder. Verschil moest er wezen!

In tijden van mobilisatie nam de fortcommandant het bevel over, hij voerde dan het beheer over het fort, de militaire gebouwen, en de inundatiewerken.

De meeste soldaten die in de forten werden gelegerd, waren dienstplichtigen. In het totaal vormden zo'n 10.000 manschappen de bezetting van de stelling, later versterkt door het teruggetrokken veldleger.

Om het fort gevechtsgereed te maken, moest o.a. het schootsveld worden vrijgemaakt. Daartoe was vanaf 1853 de kringenwet van kracht.

Deze kringenwet hield in dat er drie kringen waren rond de verdedigingswerken, waarvoor bouwbeperkingen golden.

In de kleinste kring (tot 300 mtr) mocht alleen in hout worden gebouwd, in de middelste kring (tot 600 mtr) mochten de fundamenten wel van steen zijn, in de buitenste ring (tot 900 mtr) mocht wel gebouwd worden, maar alleen met strenge vergunning.

De kringenwet is tot 1963 van kracht gebleven, en heeft ervoor gezorgd dat de omgeving van de forten tot nu toe redelijk onaangetast is gebleven.

De stelling was onderverdeeld in vijf sectoren, die weer onderverdeeld waren in groepen, en die dan weer in vakken, met daarin de forten.

Vanwege de geheimhouding is er weinig bekend over oefeningen. In 1883 vond de eerste oefening plaats in het deel van Fort Hinderdam en Muiden.

In 1895 werd er daadwerkelijk in de stelling geoefend rond het Fort Aalsmeer.

De allerbekendste oefening vond plaats in september 1912 in de omgeving van Uithoorn, de forten bij Aalsmeer, Kudelstaart, de Kwakel, aan de Drecht en Uithoorn werden op oorlogssterkte gebracht. Een uniek verslag, uit het Algemeen Handelsblad van die tijd, is te vinden op de website [www.stelling-amsterdam.nl](http://www.stelling-amsterdam.nl).

### **Eerste Wereldoorlog 1914 - 1918**

In augustus 1914 brak de eerste wereldoorlog uit, de Nederlandse regering hield vast aan een neutraliteits politiek.

Het leger werd wel gemobiliseerd en naast de andere linies, werd ook de Stelling van Amsterdam bemand. In de eerste dagen van de mobilisatie waren de militairen druk met het inrichten van de forten en het gedeeltelijk opruimen van bomen, heggen en schuttingen in het voorterrein, die het uitzicht/schootsveld van het fort belemmerden.

Ook werden de onderwaterzettingen voorbereid, pas bij dreiging van een beleg zouden deze ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Op 2 augustus waren alle troepen gelegerd in de forten, en waren de 10.000 soldaten gevechtsklaar.

Na enige maanden, toen bleek dat de acute bedreiging van Amsterdam wel meeviel, werd een deel van de lichte wapens zoals karabijnen en sabels, vanuit de stelling naar andere legeronderdelen overgebracht.

Later volgden ook de zware bewapening, zoals de mitrailleurs (1915) en het kazematgeschut (1916/1917). Wel bleef er een uitvoerverbod van levensmiddelen, brandstoffen en verplegingsmiddelen van kracht, die het gebied van de stelling niet mochten verlaten.

Een verblijf van enkele maanden tot twee jaar in de forten was geen pretje. Wachtlopen, wapenonderhoud, oefeningen en de aanleg van loopgraven, waren de voornaamste bezigheden. Wel ontstonden er hobbyclubs, toneel- en muziekgroepjes.



Fort Waver-Amstel

De grootste vijand van het fort was de verveling. De soldaten waren dat na verloop van tijd zat, en er braken zelfs rellen uit in de oefenkampen op de Veluwe.

In maart 1916 werd een deel van de oudere lichtingen voorlopig met verlof gestuurd, en bleven er per fort slechts enkele tientallen soldaten achter voor onderhoud en bewaking. Deze situatie duurde tot het einde van de eerste wereldoorlog.

De Duitse spionnen waren niet onder de indruk van de organisatie en gevechtskracht van het Nederlandse leger, maar wel van de stelling met haar mogelijkheden tot inundaties.

De Duitse legerleiding ging er van uit dat het voor de Engelsen wel niet interessant zou zijn, om via Nederland, Duitsland binnen te vallen. Mede daarom zagen zij er van af ons land binnen te vallen.

De voormalig militair attaché Ch. à Court schreef in 1917 aan de Britse chef van de Generale Staf veldmaarschalk W. Robertson:

*"... keep out of Low Country Fighting. (...) You can fight in mountains and deserts, but no one can fight in mud and when the water is let out against you, at the best, you are restricted to the narrow fronts on the higher ground, which are very unfavourable with modern weapons."*

"...vermijdt vechten in de Lage Landen. (...) Je kan vechten in bergen en woestijnen, maar niemand kan in modder vechten. En als het water tegen je wordt gebruikt dan ben je, als het meevalt, beperkt tot smalle fronten op de hogere gronden, welke voor moderne wapens zeer ongeschikt zijn."

## Tweede wereldoorlog 1939 - 1945

Rond 1920 werd de bevelstructuur van de stelling vereenvoudigd, en werd ze opgenomen in de zogenaamde "Vesting Holland".

Dit gebied zou in tijd van oorlog hardnekkig verdedigd moeten worden, het omvatte in Noord-Holland de lijn

Edam - Castricum, Zuid-Holland en de westelijke helft van de provincie Utrecht, daarmee verviel de functie van de stelling als Nationaal "Reduit".

In 1921 werd IJmuiden officieel onderdeel van de kustverdediging, waartoe ook Fort Hoek van Holland eveneens deel van uitmaakte.

De overige forten bleven wel als militaire objecten in gebruik, als onderkomen voor personeel en materiaal. In de jaren dertig, toen de oorlogsdreiging in Europa toenam, werd de Vesting Holland op verschillende punten versterkt, o.a. in het oostelijk deel van de Stelling werden beton kazematten gebouwd. Deze dienden als geschutsopstelling, en als bescherming voor de soldaten, tegen beschietingen en luchtaanvallen. De schuilplaatsen hebben een dak van twee meter dik, en zijn voorzien van haken om de camouflage aan te kunnen bevestigen.

Ook de inundaties bleven belangrijke elementen in onze verdediging.

In augustus 1939 besloot de regering tot een algemene mobilisatie, en werd aan het Oostfront van de Vesting Holland en de Grebbelinie overgegaan tot het gedeeltelijk onderwaterzetten van het voorterrein.

In mei 1940 viel het Duitse leger ons land binnen. Omdat er dreiging was van Duitse oversteekpogingen over het IJsselmeer naar Noord-Holland, werd het Noordfront in staat van verdediging gebracht.

Er werden troepen gelegerd en voor het eerst in de geschiedenis van de stelling, werden in dit deel de inundaties ook daadwerkelijk uitgevoerd.

Maar tegen de Duitse "Blitzkrieg", met inzet van tanks, vliegtuigen en luchtlandingstroepen, was ons leger met zijn verouderde bewapening niet opgewassen.

De Duitse bevelhebbers dachten nog een zware klus te hebben aan het doorbreken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De aanval op deze linie ging door de lucht-aanval op Rotterdam,

en de daar opvolgende capitulatie, niet door.

Tijdens de bezettingsjaren werden de meeste forten door de Duitsers gebruikt als magazijn of kazerné, bij de bezetter bestond weinig belangstelling voor de stelling als verdedigingslinie. Het geschut werd verwijderd en naar Duitsland afgevoerd. Ook de gepantserde geschutskoepels werden verwijderd of opgeblazen.

Het opblazen veroorzaakte veel schade aan de forten. Alleen de kustforten werden intact gelaten, en gebruikt als afweer tegen een mogelijke Engelse landing op de Noordzeekust.

Fort Spijkerboor werd gebruikt als gevangenis, en Fort Pampus als oefendoel voor de Luftwaffe. Het hout in dat fort werd, tijdens de hongerwinter, door de burgerbevolking weggehaald om huizen te verwarmen. Aan het einde van de oorlog gebruikten de Duitsers de onderwaterzettingen nog als verdediging tegen onze bevrijders. In het najaar van 1944 werden de inun-

daties voor de "vordere waterstelling" uitgevoerd, waaronder het noordelijke deel van de stelling. Aan het einde van de oorlog werden verschillende forten nog gebruikt door de BS, als gevangenis voor NSB-ers en oorlogsmisdadigers.

### **Naoorlogse periode**

Door de inzet van moderne oorlogsmiddelen, zoals de massale inzet van vliegtuigen en eventueel kernwapens, had de vroegere Stelling zijn betekenis als verdedigingswerk definitief verloren.

Maar verschillende forten werden nog gebruikt voor opslag van grote hoeveelheden munitie en uitrustingsstukken. Ook werden enkele forten gebruikt o.a. door de Bescherming Bevolking (BB), als opslag voor noodvoorraden voedsel, en verbandmiddelen (de forten Abcoude en Spijkerboor). Fort Spijkerboor heeft, tot 1950, ook nog dienst gedaan als gevangenis voor dienstweigeraars.

Door de Nationale Reserve werden er bij de forten Edam en Spijkerboor, in 1952, twee kokerschietbanen aangelegd. Op Fort aan de Ham werd in 1958, lucht-doelgeschut opgeslagen voor de Natres. In 1970 kwam er een waardeopslag, van de Fa. Brink's waardetransporten, in Fort Liebrug. Op Fort Hoofddorp werd in 1951 een luchtwacht uitkijk toren gebouwd, en in 1957 werd het gebruikt als MOB-complex voor de Luchtmacht. Op Fort Aalsmeer was, in 1958, een MOB-complex gehuisvest voor een ziekenauto-companie.

en in 1995 ingebruik genomen als brandweeroefencentrum. Sinds kort is daar de Stichting Crash gehuisvest,

die daar een verzameling vliegtuigen en onderdelen uit WW2 tentoonstelt.

### **De forten binnen onze gemeente**

#### ***Fort Botshol***

In 1895-1896 in dienst gesteld als verdedigbaar aardwerk; dit hield in dat de aarden heuvel op het fort eiland geschikt gemaakt was om er geschut en manschappen verdekt op te kunnen laten stellen. In 1940 waren er een woning en bergloods, waarvan nu alleen nog de woning aanwezig is. In 1957 opgeheven als vestingwerk.

Dit fort is nooit afgebouwd, doordat het terrein in de omgeving zeer ongeschikt was voor eventuele aanvallers. Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog is men nooit aan het afbouwen toegekomen.

Wel zijn hier heel veel grenspalen terug te vinden die het militaire gebied aangaven.

Onder eigendom van Natuurmonumenten, en door de rust en de stilte in dit lange tijd voor burgers verboden gebied, is het een uniek natuurgebied geworden waar veel planten en diersoorten zich konden ontwikkelen. En nu nog meer dankzij het inrunderen van het gebied richting de Botsholse Dwarsweg!

#### ***Fort Waver-Amstel***

In 1887 is het aardwerk opgeleverd, en in 1895 in dienst gesteld als verdedigbaar aardwerk.

In 1912 zijn de bomvrije gebouwen opgeleverd, door aannemer G.J. van Slingerland.

In 1940 stonden er nog een woning, bergloods en wachtgebouw aan de keelzijde van het fort.

De huidige aanwezige woning is niet de originele.

De bomvrije gebouwen waren geschikt om 350 manschappen, 20 Onderofficieren en 5 Officieren te kunnen huisvesten, en nog eens 65 in de bergloods.

Na 1924 zijn bijna alle logiesruimten in gebruik genomen als opslag van materieel.

In 1959 opgeheven als vestingwerk, maar waarschijnlijk in de periode van 1958 tot 1980 nog wel gebruikt als opslag voor explosieven en ladingen voor het Bureau Voorbereiding Voorzieningen aan Kunstwerken van de Landmacht.



*Fort Waver-Amstel*



Fort Uithoorn

Sinds 1980 is er een wijnhandel in gevestigd. De omgeving en interieur is nog zeer authentiek gebleven, ook is er nog een z.g. "kringenwet" woning te vinden, op de kruising Veldweg/ Botsholse Dwarsweg.

### Fort Uithoorn

In 1885 is het aardwerk aangelegd, en in 1894 in dienst gesteld als verdedigbaar aardwerk. Hiervoor moest een van de molens van de Mijdrechtse Droogmakerij plaatsmaken.

In 1911 zijn de bomvrije gebouwen opgeleverd, ook gebouwd door aannemer G.J. van Slingerland. Geschikt om 340 manschappen, 20 Onderofficieren en 5 Officieren te huisvesten, tevens 75 manschappen in de bergloods, volgens opgave uit 1924.

Er bevonden zich behalve de berg of genieloods, ook een stenen fortwachterswoning en een houten woning voor de magazijnknecht. De houten woning is waarschijnlijk in 1936 gesloopt.

De fortwachterswoning is eind 60'er jaren vervangen door de huidige woning. De genieloods is nog aanwezig.

In de Tweede Wereldoorlog door de Duitse bezetters gebruikt t.b.v. de "Vordere Wasserstellung", en voor opslag van munitie, bewaakt door manschappen van Armeense afkomst.

Er was hiervoor een tweede toegangsbrug aangelegd, en het fort was in camouflage-kleuren geverfd, aldus rapporten van verschillende verzetsgroepen.

In juni 1945 is er een dodelijk slachtoffer gevallen. Dit betrof een BSer (Binnelandse Strijdkrachten) die als bewaker van de achtergelaten munitie tewerk ge-

steld was. Bij het oefenen met een handgranaat bleek er een verkeerde ontsteking te zijn gemonteerd, waardoor deze in zijn hand ontplofte, met dodelijke afloop (aldus een krantenbericht uit die tijd).

In 1959 opgeheven als vestingwerk.

In de jaren '60 en '70 is het fort hoogstwaarschijnlijk gebruikt door een geheime organisatie "Operaties" of meer bekend als "Gladio".

Deze organisatie

zou ingeval van een bezetting (door het Oostblok) de sabotage en verzet moeten organiseren.

In dit fort werden ondermeer wapens, munitie en springstoffen opgeslagen en verpakt, om verspreid in het land in containers begraven te worden.

Dit uiteraard in het diepste geheim!

Het fort word nu gebruikt door Brandweer Games, die hier bedrijfsuitjes organiseert, in de vorm van brandweer oefeningen.

Ook werd hier vorig jaar nog de brandweer tentoonstelling georganiseerd door onze vereniging, waarbij wij de rondleidingen deden.

Helaas zijn deze forten normaal niet toegankelijk voor publiek. Alleen in september tijdens de fortenmaand, zijn ze verschillende weekenden geopend.

Houd daarvoor onze websites over de stelling, [www.stelling-amsterdam.nl](http://www.stelling-amsterdam.nl) [www.fortenmaand.nl](http://www.fortenmaand.nl) de website van de provincie [www.stellingvanamsterdam.nl](http://www.stellingvanamsterdam.nl) of lokale pers in de gaten.

*Door Hans Baas, Bestuurslid Stichting Militair Erfgoed Groot Amsterdam*

**Bronnen:** [www.stelling-amsterdam.nl](http://www.stelling-amsterdam.nl), diverse folders "stellingmaand", boek "stelling van Amsterdam", met dank aan Rene Ros auteur van de website.

# Monumenten in de Ronde Venen

*Aansluitend op de ledenvergadering van woensdag 19 november a.s. zal Wiesje Dijkxhoorn, bestuurslid van de Historische Vereniging 'De Proosdijlanden', een presentatie verzorgen over monumenten in De Ronde Venen.*

U wordt meegenomen naar vele rijks- en gemeentelijke monumenten uit de verschillende kernen zoals het oudste huis uit 1600, een houten pioniershuis, privaatgebouw, scheijdtpalen, kerken, boerderijen, ronde veestallen enz...

## Wat zijn eigenlijk monumenten?

Deze objecten en gebouwen spreken tot de verbeelding. Ze maken ook de eigen omgeving herkenbaar. Dit soort monumenten hebben samen met de omgeving een cultuurhistorische waarde. Ze zeggen



iets over het verleden, over een voorbije cultuur.

Vaak ongemerkt verdwijnen deze objecten en pas dan missen we ze. Het vroegere gemeentehuis in Mijdrecht is daar een voorbeeld van.

Waardering van het werk van onze voorouders kan leiden tot bewust omgaan met deze getuigenissen. Duurzaam behoud van ons cultureel erfgoed is van belang om aan huidige en toekomstige generaties het verhaal van de Nederlandse geschiedenis van onze voorvaderen te kunnen vertellen.

Wat doen wij en wat kunnen wij doen om deze prachtige en karakteristieke objecten uit het verleden te onderhouden en/of te restaureren? De verschillende mogelijkheden komen aan de orde.

## Iets monumentaals wat gesloopt is, komt nooit meer terug!

U wordt uitgenodigd om blijk te geven van uw kennis over de getoonde monumenten en hierover mee te praten op deze avond!

**Locatie:** *Hervormd Verenigingsgebouw  
Herenweg 207 te Vinkeveen*

**Datum:** Woensdag 19 november

**Aanvang:** 20.00 uur

*Wiesje Dijkxhoorn*

## Colofon

'De Proosdijkoerier' is een kwartaaluitgave van de Historische Vereniging 'De Proosdijlanden' geregistreerd onder ISSN 1388-7165

### Redactie

John Driedonks (eindredacteur)  
Piet Grundman  
Jan Rouwenhorst  
Marjan Sterenburg

### Vormgeving

Sandra Loogman  
www.graphix-design.nl

### Redactieadres

John Driedonks, Dijkgraaf 42,  
3648 KC Wilnis  
e-mail: john.driedonks@hu.nl

### Drukwerk

Drukkerij Avanti Wilnis

### Bestuur

Voorzitter: Vacant

### Secretaris

Dhr. P.A. van Golen, Herenweg 23,  
3645 DE Vinkeveen, tel: 0297-261672

### Penningmeester

Dhr. A. Schuil, tel: 0297-241827

### Vice voorzitter

Dhr. E. Swaab, tel: 0297-287469

### Werkgroep genealogie

Vacant

### Werkgroep bibliotheek, documentatie en internet

Vacant

### Werkgroep cultuur, publicaties en PR

Vacant

### Werkgroep archeologie, monumenten, excursies en lezingen

Mw. W. Dijkxhoorn, tel: 0297-285373

### Ledenadministratie

Dhr. I.M. Rimmelenkamp, Rozenobel 27,  
3641 NJ Mijdrecht, tel: 0297-286170

### Postadres vereniging

Postbus 65, 3648 ZH Wilnis

### Bankrekeningnummer

36.96.18.505

### Website:

www.histver-pl.nl

E-mail: info@histver-pl.nl

### Lidmaatschap

Lid worden kan door aanmelding bij de ledenadministratie op bovenstaand adres.

### Contributie

€15,00 per jaar of €4,50 per stuk

### Oplage

c.a. 1050