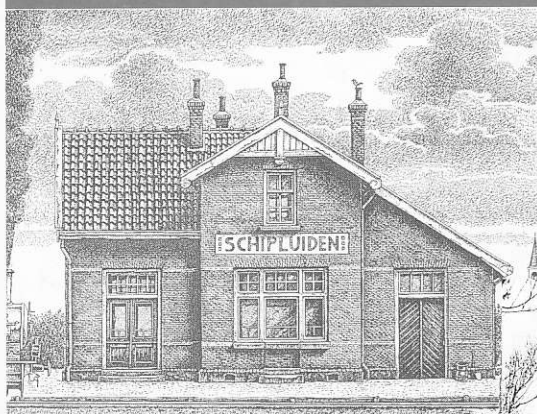
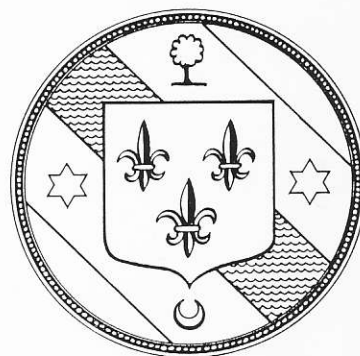


J A A R V E R S L A G

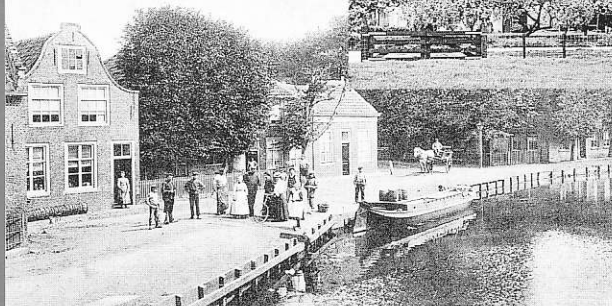
1992 - 1993



Museum Het Tramstation Schijpluiden



Kerkdorp 't Woudt



Den Hoorn, prentbriefkaart 1905

INLEIDING

De Historische Vereniging Oud-Schipluiden is het verenigingsjaar 1992-1993 begonnen met een heroriëntering. Na het in gebruik nemen van het Museum Het Tramstation Schipluiden zijn er al heel wat tentoonstellingen gehouden. Een groeiend aantal leden is nauw betrokken bij de voorbereidende activiteiten van de exposities. Enkele leden zorgen voor het beheer van de bibliotheek en het archief. Verschillende leden houden zich bezig met het verzamelen van genealogische en andere archiefgegevens. Een klein groepje restaureert vondstmateriaal. Daarnaast is het onderhoud van het gebouw een onderwerp van permanente zorg.

De heroriëntering van de vereniging betreft vooral de groep vrienden. Oud-Schipluiden is altijd druk bezig geweest met de actieve geschiedbeoefening. Hoewel de waardering voor ons werk in brede kring wordt gehoord, uitte zich dat niet in een constante groei van vrienden. Een voorname reden hiervan is, dat de vereniging nooit echt actief aan vriendenwerving heeft gedaan. Steeds waren er andere prioriteiten. De komst van een nieuwe folder in april 1992 bood ons voor het eerst de mogelijkheid om een groot publiek op een beknopte en verzorgde wijze kennis te laten maken met ons werk. Een groeiend vriendental is een voorwaarde om als vereniging, met de zorg voor een eigen museum, te kunnen blijven overleven. Daarnaast vinden we het ook bijzonder prettig om een grotere groep personen deelgenoot te maken van onze activiteiten.

Dit gebeurt onder meer door het jaarverslag, dat de laatste jaren steeds meer de status heeft gekregen van een echt boekwerkje. Naast verenigingsnieuws wordt hierin ook aandacht besteed aan één of meer historische onderwerpen. In het jaarverslag 1992-1993 staan de bruggen centraal. Verschillende leden hebben een bijdrage geleverd over de geschiedenis van één of meer bruggen in Schipluiden en Den Hoorn. Ook worden weer een aantal activiteiten van Oud-Schipluiden apart belicht. De kroniek van Schipluiden is een vast onderdeel van het jaarverslag geworden. Hopelijk geeft de bundeling artikelen, gebonden in een nieuw en professioneel jasje, de lezer veel plezier. Het bestuur dankt een ieder voor de steun en de medewerking en hoopt ook in het nieuwe jaar weer velen bij het werk van Oud-Schipluiden te betrekken.

H.A. Geerars, secretaris,
J.W. Moerman, voorzitter,

Historische Vereniging Oud-Schipluiden.

INHOUD

Inleiding	3
Verslag van de secretaris	5
Museum Het Tramstation	8
Genealogie	11
Het archief en de bibliotheek van de Vereniging	13
De herbouw van het zuidwesttorentje van kasteel Keenenburg	16
De 1992 kroniek van Schipluiden	17
Bruggen in en om Schipluiden	21
Bruggen en heulen in Zouteveen	25
De trambrug	27
De bruggen van Schipluiden volgens Beelaerts	29
De Korpershoekse brug en de Schout Jansheul	30
De Kerkbrug. Een brug zonder eigenaar?	33
Hoornse bruggen	38

VERSLAG VAN DE SECRETARIS

H.A. Geerars

Bestuur, leden en vrienden

Het bestuur van de vereniging is als volgt samengesteld:

- J.W. Moerman, voorzitter,
- O. Spinnewijn, vice-voorzitter,
- H.A. Geerars, secretaris,
- W. Olsthoorn, penningmeester.

De coördinatoren van verschillende activiteiten zijn:

- Bibliotheek, O. Spinnewijn,
- Genealogie, L.M. Varekamp,
- Museumgebouw, D. Jonker,
- Restauratie, J.W. Moerman,
- Tentoonstellingen, A.A. Olsthoorn.

De vereniging is vertegenwoordigd in het bestuur van de Stichting Tramstation door A. van de Engel, M.L. ten Horn-van Nispen en A.A. Olsthoorn; in het Anjercomité door M.L. ten Horn-van Nispen en in de Monumentencommissie door J.W. Moerman. De contacten met het Centrum voor Streekhistorie in Honselersdijk werden verzorgd door L.M. van Velzen en O. Spinnewijn.

De vereniging telde op 31 augustus 1993 25 leden, 85 vrienden en 3 erevrienden. Het aantal leden is met 2 gestegen en het aantal vrienden met 12. Door de folderacties vanaf 1 september 1993 hoopt de vereniging op een snelle toename van het aantal vrienden.

Vergaderingen en werkbijeenkomsten

Het verenigingsjaar liep van 1 september 1992 tot 31 augustus 1993. De leden zijn zes keer op vrijdagavond voor een vergadering bijgeweest. Naast de vaste agendapunten over de exposities en de diverse commissies werd er uitvoerig nagedacht over de mogelijkheden om de financiële middelen van de vereniging uit te breiden. Ook de samenstelling van de nieuwe folder en de inrichting van het museum vroegen de nodige aandacht. De andere vrijdagavonden waren veelal werkavonden, waarin werd gerestaureerd, gedocumenteerd en bijgepraat. De uitwisseling van gegevens vormt nog steeds een belangrijk onderdeel van deze avonden.

Lezingen, excursies en andere activiteiten

Op 23 oktober 1992 hield de heer S.H. Hoogstraate in de Hoornbloem een lezing over de Westlandsche Stoomtramweg. Zo'n 65 personen kwamen luisteren naar deze goede verteller. Hij oogstte veel bijval.

Op 7 april 1993 hield de heer E.J. Bult, stadsarcheoloog van Delft, in de Hoornbloem een lezing over recente opgravingen in Delft. De avond werd bijgewoond door zo'n 50, zeer geïnterseerde, personen.

Op 3 oktober 1993 bezochten 22 leden en vrienden van Oud-Schip-luiden in Delft het museum Tetar van Elven en de Oud-Katholieke

Kerk in Delft. Tussen deze twee bezoekjes dronken de deelnemers een kopje koffie of thee in de Nonnerie. Het was leuk bij het gezelschap een vriend uit Deventer aan te treffen, namelijk de heer Van Gent, zoon van een vroegere burgemeester van Schipluiden. Zowel in het museum als in de kerk werden we bijzonder gastvrij ontvangen.

Op 15 mei 1993 brachten zo'n 20 deelnemers een bezoek aan het nieuwe Streekmuseum van het Westland in Honselersdijk en het museum 'De Korenschuur' in Loosduinen. Conservator T. Immerzeel vertelde ons in Honselersdijk het een en ander over de invulling van het nieuwe streek- en tuinbouwmuseum. In Loosduinen werd onder meer de vaste collectie van het museum bekeken. Dit museumbezoek werd afgesloten met een drankje, dat ons door de gastheren werd aangeboden.

Onze voorzitter verzorgde het afgelopen jaar weer diverse lezingen voor verenigingen in de regio. Een nieuwe lezing van hem betreft het werk van Jan Jansz. Potter, een landmeter en kaartmaker die in de 16de eeuw veel in Midden-Delfland heeft gemeten en getekend.

Op 3 september, 8 januari en 1 mei werden Nieuwsbrieven verstuurd. Door middel van deze brieven worden de leden en vrienden op de hoogte gehouden van de belangrijkste activiteiten.

Dit verenigingsjaar startte de vereniging met de invoering van acceptgirokaarten ten behoeve van de contributie-inning. Uit de uitgaven van Oud-Schipluiden blijkt, dat de computer een onmisbaar middel is geworden.

Op 12 september 1992 was de Nationale Open Monumentendag. Op deze dag werd door de Stichting Heropbouw Toren Keenenburg het zuidwesttorentje aan de gemeente overgedragen.

Op 30 april 1993 vonden op het plein achter Albert Hein diverse festiviteiten plaats i.v.m. Koninginnedag. Oud-Schipluiden had een stand op de 'Verenigingsmarkt'. Een rode draad verbond onze stand met het museum, waar o.a. Oranjabitter werd geschonken. Zo'n 262 personen bezochten op deze dag het museum.

Ook ter gelegenheid van het Nationaal Museumweekend was het museum de gehele dag open. Als extra activiteit kon men op deze dag in het museum terecht voor de determinatie van munten, aardewerk en pijpekoppen.

Contacten bestaan er met zusterverenigingen in Delft, Vlaardingen, Maasland, Maassluis en Rijswijk. Er vinden uitwisselingen plaats tussen ons museum en de musea in Maasland, Overschie, Vlaardingen (Jan Anderson), Loosduinen en Honselersdijk.

Oud-Schipluiden heeft daarnaast banden met de Midden-Delfland Vereniging, de Federatie voor Musea, de Historische Vereniging Holland, het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en de Archeologische Werkgemeenschap Nederland.

Onze activiteiten zouden niet mogelijk zijn zonder de extra bijdragen van de leden, vrienden en begunstigers. In het afgelopen jaar ontvingen wij subsidie van de gemeente Schipluiden, de Rabobank en de Stichting Gemeenschapshuis te Den Hoorn.

De leden van de vereniging spreken zich jaarlijks uit over de besteding van de financiën en de begroting. De gemeente ontvangt elk jaar een financiële verantwoording.

In het afgelopen jaar verschenen er twee publicaties van Oud-Schipluiden, namelijk: 'Door de wind gedreven. Molens in en om Schipluiden', december 1992 en '1993, Jaar van de verzamelaars', mei 1993.

Beide uitgaven begeleidden gelijknamige exposities in Museum Het Tramstation, maar kunnen ook los hiervan gelezen worden. De teksten werden verzorgd door een aantal leden van Oud-Schipluiden. Sinds kort werkt de tentoonstellingscommissie met een vaste lay-out voor de titelpagina van de syllabi bij de tentoonstellingen. De verkoop van deze publicaties is ongeveer kostendekkend. De aanvraag naar oude syllabi neemt de laatste tijd toe. De teksten zijn prettig leesbaar en vaak voorzien van passende illustraties.



Den Hoorn, de weg naar Schipluiden, 1833 (G.A. Den Haag).

MUSEUM HET TRAMSTATION

A.A. Olsthoorn

Inleiding

Eén van de activiteiten van de Historische Vereniging "Oud-Schipluiden" is het beheren en laten functioneren van het museum. Hiervoor is een werkgroep gevormd, die zich als doel heeft gesteld om per jaar twee of drie tentoonstellingen in te richten. Al het werk dat hiervoor nodig is, wordt gedaan door vrijwilligers. Op deze wijze kan het museum zich, ondanks een uiterst beperkt budget, toch waarmaken. Tweemaal per week, woensdag en zaterdag, van 14.00 tot 16.00 uur, is het museum voor bezoekers geopend. Bovendien is het mogelijk om voor andere tijden een afspraak te maken. Deze voorziening is er speciaal voor scholen, verenigingen en andere groeperingen. Het adres van het museum is Otto van Zevenderstraat 2. Telefonisch is het bereikbaar via nummer 01738-8630.

Collectievorming

Wanneer we bij de vraag "Wat is een museum?" enkele punten uit een officiële definitie lichten, dan valt daarbij de volgende omschrijving op, die geldt voor elk museum, groot of klein.

"Een museum is een instelling, die de materiële getuigenissen van de mens en zijn omgeving verwerft, behoudt, onderzoekt, presenteert en hierover informeert voor doeleinden van studie, educatie of genoegen." Bij deze definitie leggen we de nadruk op twee basisbegrippen, namelijk collectievorming en presentatie van de collectie.

Collectievorming is voor ons museum, dat nog maar enkele jaren als zodanig functioneert, een onderwerp waar veel aandacht aan besteed moet worden. Dank zij enkele opgravingscampagnes op het terrein van het voormalige slot de Keenenburg kan het museum beschikken over de Keenenburg-collectie. Deze bestaat uit bodemvondsten in de vorm van bouwfragmenten, gebruiks aardewerk, glas, sieraden, munten en nog veel meer. In combinatie met oude prenten, foto's en archiefmateriaal is van de Keenenburg-collectie enige malen een tentoonstelling ingericht, waarvoor veel belangstelling bleek te bestaan.

Er is ook een collectie in aanleg die gericht is op de geschiedenis van de Westlandse Stoomtramweg Maatschappij. Deze bestaat uit foto's, archiefstukken en voorwerpen, die met de W.S.M. te maken hebben. Deze laatste zijn over het algemeen door schenking verworven. Voor deze schenkingen is het museum uiteraard zeer erkentelijk. Ideaal zou zijn, wanneer met behulp van dergelijke schenkingen op den duur een representatieve collectie tot stand zou komen.

Een lokaal museum behoort zeker ook te streven naar het vormen van een historische collectie, die verband houdt met de eigen gemeente. Ook op dit gebied zijn enkele schenkingen verworven. Er moet echter veel materiaal bij elkaar gebracht zijn, voordat een dergelijke collectie voldoende volume heeft om voor een expositie in aanmerking te komen. Hoe woonde en leefde men in Schipluiden? Wat voor soort kleding droeg men? Wat werd er gegeten en welke hulpmiddelen gebruikte men in de huishouding en in het bedrijf? Hopelijk zullen vele gemeentenaren in de nabije toekomst, bij het opruimen van kasten, zolders of schuren, geïnspireerd worden om overbodig materiaal aan het museum te schenken of in bruikleen te geven. Hierbij plaatsen we de

aantekening dat, in verband met de beperkte ruimte, heel grote voorwerpen zoals wagens en vaartuigen niet in het museum ondergebracht kunnen worden.

Presentatie

Bij het bepalen van een thema voor een expositie wordt uiteraard gezocht naar een onderwerp, dat voor de inwoners van de eigen gemeente interessant kan zijn. Wanneer er in het verleden of heden relaties te leggen zijn tussen het onderwerp en de bevolking, zal dit een bezoek aan het museum zeker stimuleren. Aan het kiezen van een thema wordt dan ook veel aandacht en zorg besteed. Actuele gebeurtenissen, historische feiten of belangrijke herdenkingen kunnen de basis zijn, waar omheen een tentoonstelling wordt uitgewerkt. Daarbij moet de vraag beantwoord worden of er voldoende voorwerpen zijn, die in de vitrine kunnen dienen als illustratie bij het onderwerp of als sfeerbepalend element. Vervolgens wordt getest of het mogelijk is over dergelijke voorwerpen te beschikken voor de geplande duur van de expositie.

In de praktijk blijken vele particulieren en ook andere musea in de regio bereid te zijn bedoeld materiaal in bruikleen af te staan. Een andere bron waaruit geput wordt bij het samenstellen van een tentoonstelling is archiefmateriaal en foto's. Behalve officiële instellingen zijn het ook op dit gebied vaak particulieren die materiaal beschikbaar stellen. Een gevolg van deze werkwijze is mede, dat de betrokkenheid van buitenstaanders bij het museumwerk gunstig wordt beïnvloed.

De onderwerpen die tijdens dit verslagjaar in het museum belicht werden, waren de volgende: "Schepen en Schippers", handelend over het vervoer te water in Delfland. Hierbij werd extra aandacht besteed aan het scheepstype, dat 'westlander' genoemd wordt. "Door de wind gedreven" was een tentoonstelling waar foto's en historische gegevens getoond werden van de 21 molens, die in het verleden op het grondgebied van het tegenwoordige Schipluiden te vinden waren. Tenslotte "1993 - Jaar van de Verzamelaars". Bij deze expositie werd aan inwoners van de eigen gemeente die verzamelen als hobby hebben, gelegenheid gegeven om een gedeelte van hun collectie in de vitrines van het museum uit te stallen.

Bezoekers

Het museum bestond eind '93 vier jaar. Na de 2000 bezoekers van het eerste jaar was er de verwachting dat dit aantal elk jaar zou toenemen. Dit is niet gebeurd. Er was slechts een geringe toename. In het afgelopen jaar brachten ruim 2200 geïnteresseerden een bezoek aan het museum. Bij een klein lokaal museum is het de bedoeling dat elke nieuwe tentoonstelling een aantal personen opwekt tot een hernieuwd bezoek. Uit het gastenboek blijkt dat dit voor een bepaalde categorie inderdaad het geval geweest is. Sommige inwoners van de gemeente slaan geen tentoonstelling over. Deze groep zou echter belangrijk uitgebreid kunnen worden. Het streven om het bezoekersaantal te doen toenemen, kan op verschillende wijzen ondersteund worden. De praktijk heeft geleerd dat van speciale activiteiten in het museum steeds een wervende werking uitgaat. Als voorbeeld noemen we Koninginnedag, Museumdag, Landelijke Fietsdag en Open Monumentendag. Op zulke dagen is er veel belangstelling, zowel uit de eigen gemeente als uit de regio. Het aantal bezoekers is dan een veelvoud vergeleken met de normale dagen.

Het museum biedt ook de mogelijkheid om met verenigingen of andere groeperingen een bezoek te brengen op andere dan de normale openingstijden. Hiervoor kan telefonisch of op andere wijze een afspraak gemaakt worden. Van deze extra voorziening wordt steeds meer gebruik gemaakt. Bij een jubileum, een reünie of een verjaardag wordt vaak voor de gasten een uurtje museum in het programma ingelast.

Het is duidelijk dat museum-bezoek bewust gestimuleerd moet worden. Het komt niet vanzelf. Thema's die aanspreken en tentoonstellingen die op een suggestieve wijze die thema's in beeld brengen, zijn niet voldoende. De ondervinding heeft geleerd, dat speciale activiteiten steeds als resultaat hebben, dat nieuwe bezoekers de weg naar het museum vinden.

Medewerkers

Doordat een aantal vrijwilligers zich beschikbaar heeft gesteld om het museum te helpen runnen, is het mogelijk om met zeer beperkte financiële middelen rond te komen. Behalve het aanwezig-zijn tijdens de openingsuren, het rondleiden van bezoekers en gesprekken en discussies met meer-geïnteresseerden, is het schoonhouden van het gebouw eveneens een taak van de groep. Naast deze werkzaamheden is er periodiek het inrichten en afbreken van een tentoonstelling met alles wat daarbij hoort. Omdat de werkgroep vorig jaar is uitgebreid, kan er aan bepaalde details meer zorg worden besteed. De "specialisten" van de groep zijn in staat om zekere onderdelen met professionele deskundigheid te verzorgen. Dit komt het totaalbeeld van een expositie zeer ten goede. Ook de administratieve werkzaamheden, die nodig zijn om de in bruikleen verworven voorwerpen te begeleiden, komen steeds beter tot hun recht. Tenslotte worden kleine werkzaamheden, die eigenlijk bij het onderhoud van het gebouw horen, dikwijls door de doe-het-zelvers van de groep uitgevoerd. Het is begrijpelijk dat voor al dit werk veel tijd vereist wordt. Door alle leden van de werkgroep, in bepaalde gevallen geassisteerd door andere leden van "Oud Schipluiden", wordt dan ook een groot aantal uren aan deze werkzaamheden besteed.

GENEALOGIE

L.M. Varekamp

De werkgroep genealogie is al enkele jaren bezig de Burgerlijke Stand van de gemeente Schipluiden te bewerken. Bij het noteren van de gegevens komt men soms bijzondere dingen tegen. In het jaar 1813 zijn in de gemeente Schipluiden negen huwelijken gesloten.

Het zijn de volgende huwelijken:

acte 1, 24 januari 1813

Jan Barend Stilman, 45 jaar, landbouwer, geboren Funen, canton Freren, departement Oppereemst, wonende te Schipluiden, weduwnaar van Maria Stoker, zoon van Jan Berend Stilman en Margareta Lubbers, beiden overleden te Funen en

Gesina Maria Schnieders, 28 jaar, dienstbaar, geboren te Funen, canton Freren, dep. Oppereemst, dochter van Lucas Schnieder, overleden te Funen en Teela Spekker.

acte 2, 2 mei 1813

Wilhelmus Ammerlaan, 28 jaar, bouwman, geboren en wonende te Schipluiden, zoon van Klaas Ammerlaan, bouwman en Pleuntje van der Arch en

Maria van der Kruk, 22 jaar, boerendochter, geboren te Wateringen en wonende onder 't Woudt, dochter van Leendert van der Kruk en Elizabeth van der Poel, beiden te Schipluiden overleden.

acte 3, 9 mei 1813

Petrus Vonk, 28 jaar, landbouwer, geboren en wonende te Zegwaard, zoon van Jan Vonk, bouwman en Adriaantje van de Sloot, overleden en

Theodora van Koppen, 28 jaar, geboren en wonende te Schipluiden, dochter van Jan Jansz van Koppen en Jannetje van Zijl.

acte 4, 13 mei 1813

Joris Koppert, 30 jaar, bouwman, geboren en wonende te Schipluiden, zoon van Cornelis Koppert en Maria van Schie, beiden overleden en

Beatrix zich noemende Adriana van Leeuwen, 21 jaar, boerendochter, geboren Poeldijk (Maire Loosduinen) wonende te Schipluiden, dochter van Pieter Cornelisse van Leeuwen, overleden te Loosduinen en Cornelia van Bellecom, wonende te Delft.

acte 5, 14 mei 1813

Jan Kleyne, 31 jaar, bouw knecht, geboren te Lengerik en wonende te Schipluiden, zoon van Jan Hendrik Kleine en Maria Kleine, bouwlieden te Lengerik, canton Lingen, departement Oppereemst en Helena Maria Hollen, 35 jaar, boerendochter, wonende te De Lier dochter van Gerrit Hollen en Engel Konings, wonende te Freren, canton Freren, dep. Opper Eemst.

acte 6, 21 mei 1813

Frank van den Bosch, 39 jaar, bouwman, geboren en wonende Schipluiden, zoon van Jan Jansz van den Bosch, bouwman en Geertje Willemsd. Bredero overleden en

Catharina Maria van Pomeran, 32 jaar, geboren te Voorburg, wonende te Schipluiden, dochter van Jan van Pomeran en Marytje van Pomeran, beide overleden te Voorburg.

acte 7, 20 juni 1813

Pieter van Tol, 26 jaar, boomkweker, geboren en wonende te Boskoop, zoon van Hendrik van Tol, boomkweker en Maria van der Wolff, wonende te Boskoop en

Maria Droppert, 30 jaar, naaister, geboren en wonende te Schipluiden, dochter van Bernardus Droppert, verver en glazenmaker en Neeltje Du Pon, wonende te Schipluiden.

acte 8, 29 oktober 1813

Jaques Weissier, 27 jaar, koperslager, wonende te Kethel, zoon van Jaque Weissier en Cornette Charlanne, wonende d'Ally, canton Pleaux, Arrond. de Moriac, canton du Cantal en Jannetje van Es, wonende te Schipluiden, dochter van Antonie van Es en Susanne Groenewegen, wonende te Wateringen.

acte 9, 29 december 1813

Johan Jacob Kuyk, 34 jaar, boerenknecht, wonende te Schipluiden zoon van Johan Kuyk en Catharina Villens, bouwlieden wonende te Funen, canton Freren Arrond. Oppereemst en

Maria Catharina Gosse, 28 jaar, dienstbaar, wonende Schipluiden geboren in de Maire Lingerich, canton Lingen, dep. Oppereemst, dochter van Gerrit Gosse en Anna Engel Grunering, bouwlieden te Lingerich.

Van deze negen huwelijken zijn er drie waarvan zowel de bruid als de bruidegom in Duitsland zijn geboren. Van één huwelijk komt de bruidegom uit Frankrijk. Van de vijf overige huwelijken zijn zowel de bruid als de bruidegom Hollander. Bij geen van de huwelijken zijn beiden in Schipluiden geboren en getogen. Van de achttien personen die in dat jaar getrouwd zijn, zijn er slechts vijf geboren in de gemeente Schipluiden. Zelfs zeven mensen zijn uit het buitenland afkomstig. Dit is meer dan eenderde van de trouwlustigen. Van de overige zes komen er vier uit het Westland en Voorburg, terwijl de laatste twee uit Zegwaard resp. Boskoop afkomstig zijn.

HET ARCHIEF EN DE BIBLIOTHEEK VAN DE VERENIGING

O. Spinnewijn

In voorgaande jaarverslagen is een begin gemaakt met de uitleg, hoe het archief van de vereniging is opgebouwd. Doel is het archief gemakkelijker toegankelijk te maken voor ieder wie informatie over onze streekhistorie zoekt.

Van de tien hoofdrubrieken, elk aangeduid met een hoofdletter, is al ingegaan op de inhoud van rubriek A, te weten de algemene informatie, niet betrekking hebbend op onze streekhistorie, maar wel van belang voor de activiteiten van de vereniging als zodanig.

Nu dus rubriek B, waarmee we wel informatie omtrent achtergronden van onze directe omgeving kunnen gaan navorsen. Rubriek B richt zich op de geografische factoren, factoren die het natuurlijk aanzien van de streek bepalen. Dit onderwerp is weer zo uitgebreid, dat rubriek B moest worden onderverdeeld in vijf subrubrieken, B1, B2, enz.

B1 gaat in op bodemonderzoek. Hiermee wordt niet het archeologisch aspect bedoeld, maar hier kunt U informatie verwachten over de ontstaansgeschiedenis en de opbouw van onze natuurlijke omgeving. Dat betreft dan wel hetgeen millennia geleden gebeurde. De invloed van de mens op de landschapsvorming in een meer recent verleden, komt in volgende subrubrieken aan bod.

B2 laat in het platte vlak, de kaart, de ontwikkeling van het oppervlak en het landschap zien. De geografie van de kaart dus in al haar boeiende verscheidenheid, vier eeuwen kartografie in onze omgeving vindt hier haar weerslag: domeinbezit, polderkaarten, topografische kaarten, enz. Ook de moderne luchtfoto's behoren tot deze categorie. Ze hebben alle dit gemeen, dat ze in een enkele oogopslag meer vertellen dan een heel verhaal vaak kan doen. Men ziet waar men woont en dat alleen al is vaak de grote aantrekkingskracht van de kaart.

B3 omvat al wat wetenswaardig is over het ons zo vertrouwde polderlandlandschap, het beheer, de flora en de fauna. De veiligheid van de bewoners in deze niet natuurlijke omgeving heeft steeds een waakzaam oog nodig gehad en maatregelen waaraan men zich diende te houden. Zo vindt U hier al een keurenboekje uit 1440, een eigen wetboek van strafrecht van het hoogheemraadschap van Delfland, waar de polderbewoners in konden zien wat van hen verlangd werd.

B4 houdt zich bezig met de recente ontwikkelingen van Delfland, dat in de nabije toekomst uit moet groeien tot een re-creatiegebied voor de verstedelijkte gebieden rondom. Het oorspronkelijk agrarisch karakter zal voor een groot deel plaats moeten maken voor een meer natuurlijke begroeiing, waar men zich zal kunnen verpozen. Die ontwikkeling gaat intussen gepaard met talrijke tegenstrijdige wensen, welke de oorspronkelijke doelstellingen bedreigen. Derhalve, lektuur te over, zodat het onderbrengen in een afzonderlijke subrubriek gerechtvaardigd is.

B5, de laatste subrubriek, verzamelt informatie over de geschiedenis van het Hoogheemraadschap Delfland, één van die machtige bestuurslichamen waarmee een ieder in het westen van ons land rekening te houden had en nog heeft.

U ziet, rubriek B is al direct een topper voor streekhistorisch werk en omvat welhaast onmisbaar voorlichtingsmateriaal voor het beschrijven van de plaatselijke historie.

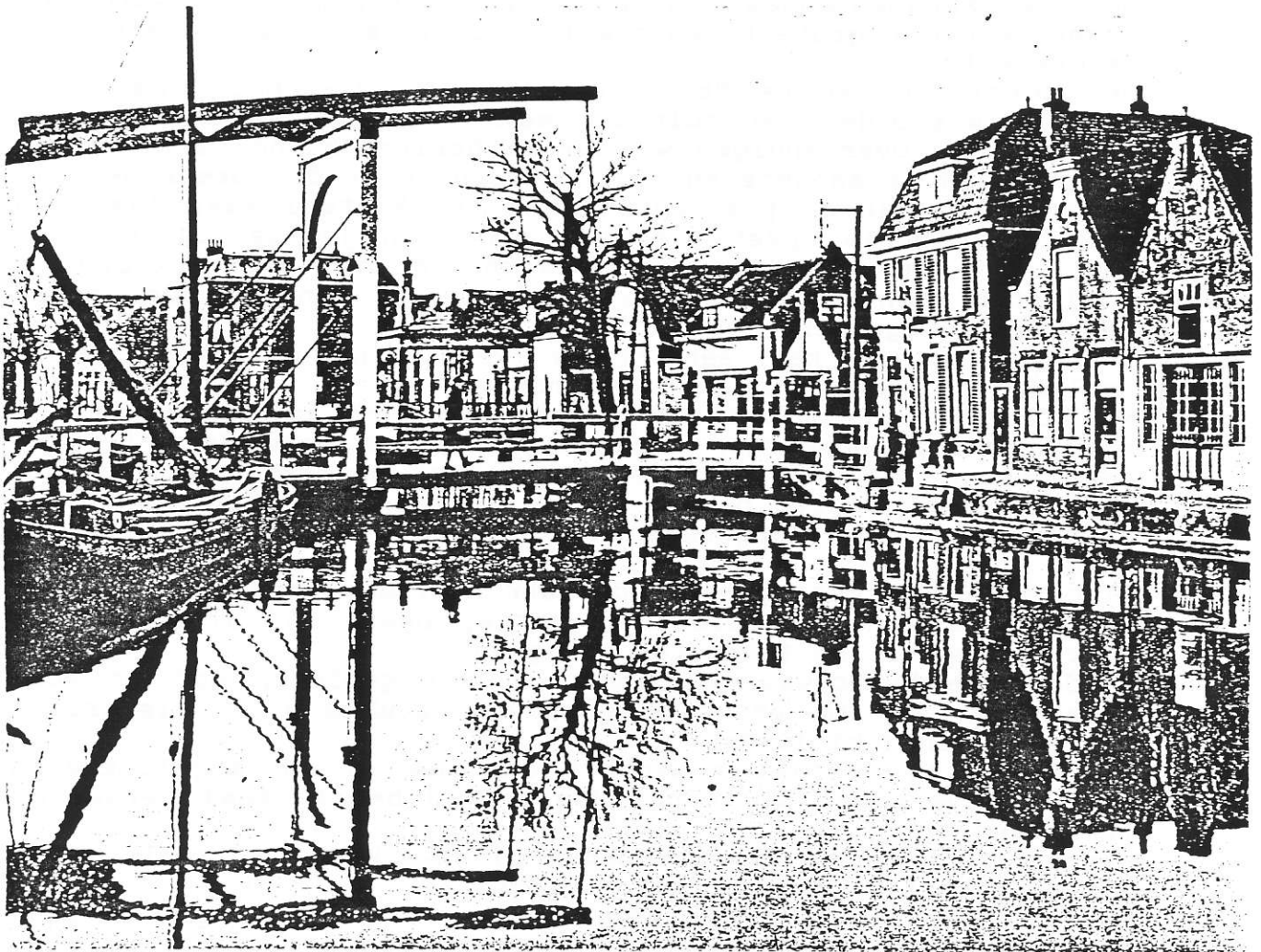
Zoals ieder jaar tot nu toe, heeft het archief ook nu talrijke aanwinsten te melden. Niet minder dan 42 nieuwe stukken zijn dit seizoen toegevoegd over uiteenlopende onderwerpen. Natuurlijk is niet alles even belangrijk of omvangrijk, maar iedere aanwinst draagt toch weer een steentje bij als het er om gaat streekhistorische vragen te kunnen beantwoorden. Enkele voorbeelden? Hier volgen er tien, min of meer willekeurig gekozen:

- * Een catalogus van de Jongkind-tentoonstelling in 1982 te Dordrecht. Deze schilder werkte veel in onze omgeving en in deze catalogus vindt U derhalve reproducties van dat werk.
- * Een boekje waarin de geschiedenis en de verklaring van de Delftse straatnamen uit de doeken wordt gedaan. Wij, als Vereniging "Oud Schipluiden" hebben een dergelijke uitgave voor onze gemeente op stapel staan. Ook Schipluiden telt vele straat- en buurnamen, welke teruggrijpen naar het verleden. U kunt dat dus tegemoet zien.
- * "Door de maalstroom van de tijd", geeft de geschiedenis van de Westlandse Drinkwatermaatschappij. Meer dan honderd jaar heeft de W.D.M. borg gestaan voor de kwaliteit van dat kostbaar vocht in het Westland. Een afgesloten periode nu de W.D.M.haar taak dit jaar beëindigde.
- * "Was het water te breed". Een titel die slaat op een typisch Schipluidense situatie, het is dan ook een boekje van eigen bodem, geschreven door de heer S. v.d. Berg. Hij heeft de ontwikkeling van het hervormd-gereformeerd onderwijs in de kern Schipluiden uitgeplozen en beschreven. Dat onderwijs is zo'n honderd jaar oud, dus alle nu levende generaties kunnen er hun schooltijd in herkennen.
- * Een boekje dat het resultaat beschrijft van een onderzoek, dat pater D. v.d. Akker uit Delft uitvoerde naar het voorkomen en de herkomst van de IHS emblemen op boerderijen in Delfland. Een typisch gebruik, juist in onze omgeving.
- * "Zeven lokale baljuwschappen in Holland", een recent proefschrift, geschreven door O.v.d. Arend. Die zeven baljuwschappenbetreffen onze directe omgeving en behandelen een stuk historie van 1200 tot 1600 in een nogal lijvig boekwerk. De baljuw was een welgeborene en werd oorspronkelijk door de graaf aangesteld in zijn functie, waarin hij, buiten de steden onder andere de rechtspraak beoefende. Onder die zeven baljuwschappen vindt U die van Maasland, waar al in 1317 een baljuw bekend is, verder De Lier-Souteveen, Honderdland en Naaldwijk.
- * "Onze" dichter Poot heeft, behalve de zijne, al vele pennen in beweging gezet. Hier gaat het om een boekwerk uit 1968, dat nog in onze collectie ontbrak en geschreven werd door Dr. Maria Schenkeveld van der Dussen. Het kreeg als titel mee: "Het dichterschap van Hubert Korn. Poot". Het gaat om een vergelijking in de ontwikkeling van het werk van Poot, met name een vergelijking tussen zijn eerste bundel en de laatste. Dat draagt weer bij tot onze informatie over de dichter en hoort derhalve thuis in ons archief.
- * Het Historisch Jaarboek 1992 van onze grotere broer Vlaardingen. Het is 120 bladzijden dik en prachtig gedrukt. De inhoud omvat tien verhalen over de oude stad Vlaardingen, die dikwijls toch ook raakvlakken hebben met de omgeving en bij ons dus ook een plaats krijgen op de boekenplank onder de rubriek H, uitgaven van aanverwante verenigingen.
- * "Rotterdam Papers". U zou dat misschien van een stad als Rotterdam niet verwachten, maar daar verschijnt regelmatig een zeer goed verzorgd boekwerk over de vroeg-middeleeuwse

geschiedenis, gewoonlijk naar aanleiding van een symposium. De voordrachten zijn dan gebundeld. Dit jaar verscheen nummer zeven in de serie, die ingaat op het handeldrijven in onze contreien in die vroege periode. Maasland, Witla en Vlaardingen maken dat boek voor ons zonder meer al interessant.

- * Als laatste aanwinst dan nog een bijdrage uit eigen kring. Het jaarboek voor Geschiedenis van Bedrijf en Techniek gaat in op het Rijkswegenplan van 1927, een bijdrage welke is geschreven door mevr. M.L. ten Horn van Nispen. Het heeft bij ons plaats gevonden onder algemene informatie, dus rubriek A.

Tien boeken, een willekeurige keuze, oude munten catalogi, spokerijen in het Westland, het werk van de Delftse stadsarcheoloog, handschriften, enz., 't blijft hier onbesproken, maar U kunt er wel kennis van nemen. Het vergt een bezoekje aan het archief in Museum "Het Tramstation", waar U voor informatie welkom bent, dat is bekend!



Weerspiegelingen in Schipluiden.

DE HERBOUW VAN HET ZUIDWESTTORENTJE VAN KASTEEL KEENENBURG

Rina Visser-Rotgans,
secretaris Stichting Heropbouw Toren Keenenburg.

In mei 1991 werd de Stichting Herbouw toren Keenenburg in het leven geroepen. Vanaf dat moment is door enkele werkgroepen hard gewerkt om een en ander zo snel mogelijk van de grond te krijgen.

Er zijn akties gestart en vele sponsors gezocht en gevonden. Zoals reeds vermeld in het jaarverslag 1991/1992 is de herbouw eind augustus 1991 gestart.

In de zomer van 1992 konden de herbouwwerkzaamheden worden afgerond.

Tijdens de Zomerfeesten werd opnieuw een wijnaktie gestart. Velen maakten van deze nieuwe gelegenheid gebruik om Keenenburgwijn te bestellen zodat ook deze aktie een groot succes kan worden genoemd.

Op Open Monumentendag, zaterdag 12 september 1992, werd het torentje onder grote belangstelling officieel overgedragen aan de Gemeente.

De voorzitter van de Stichting, dhr. P. Verschoor, deed dit door de wethouder van cultuur, mevr. van Paassen-Dessens een tekening te overhandigen waarop de herinrichting van o.a. de kasteeltuin is aangegeven. Dit ontwerp volgt de oorspronkelijke indeling van de plattegrond van het kasteel maar laat een zeer funktionele opzet zien met o.a. een jeu-de-boules-baan. Mevr. Van Paassen toonde zich verheugd over het ontwerp en zegde toe zich er sterk voor te maken dat een en ander daadwerkelijk uitgevoerd zou worden.

'Op deze wijze kan een fraaie verbinding ontstaan tussen verleden en heden', aldus de wethouder.

Na afloop van dit officiële gebeuren werd in de Dorpshoeve koffie met Keenenburger geserveerd. Tevens werd de prijswinnaar van de bouwplatenwerdstrijd bekend gemaakt. Notaris mr. Th.J.M. Dröge maakte bekend dat de jury unaniem Lizanne Visser als winnares had aangewezen. Zij kreeg een kadobon overhandigd.

Alhoewel de Stichting hiermede haar hoofddoel had bereikt, nl. de herbouw van het zuidwesttorentje, heeft zij toch gemeend niet tot opheffing te moeten overgaan.

Tijdens de herbouwwerkzaamheden is wel gebleken dat er veel belangstelling is ontstaan voor dit stukje rijk historisch verleden van Schipluiden.

De Stichting bekijkt momenteel dan ook of er mogelijkheden zijn om eventueel nog een gedeelte van het kasteel verder op te bouwen.

Wanneer de plannen daartoe nader uitgewerkt zijn, zullen deze aan de gemeente gepresenteerd worden.

Ook de reconstructie van het tuingedeelte met de jeu-de-boules-baan heeft de aandacht van de Stichting.

Wij hopen u in een volgend jaarverslag hierover verder te kunnen informeren.

DE 1992 KRONIEK VAN SCHIPLUIDEN

O. Spinnewijn

Deze kroniek neemt in ons jaarverslag langzamerhand een vaste plaats in. Een jaar is om, voordat men het weet, maar toch, of misschien wel juist daardoor, er spelen zich ook in een dorp als het onze vele dingen af, waarvan men zich later af moet vragen: "Gebeurde dat toen allemaal?". Zoals de titel weer-geeft, het gaat hier niet om de wereldpolitiek of andere rampen en zelfs niet speciaal om wat Nederland bezig hield. Het gaat om ons eigen wereldje, dat misschien ook wel eens aandacht kreeg van de buitenstaanders, dan timmerde Schipluiden aan de weg! Volledigheid is niet de opzet, 't is een keuze uit dat wat even opviel.

- * De gemeente Schipluiden start het jaar met 8461 geregistreerde inwoners, waarvan de mannen een opmerkelijke meerderheid vormen : 4378 mannen tegen 4083 vrouwen.
- * De eerste koninklijke onderscheiding in Schipluiden gaat dit jaar op 15 januari naar de heer S.F.T. Zimmerman. De burgemeester reist daarvoor naar Schiphol: Ridder in de Orde van Oranje Nassau. De heer Zimmerman was ooit nog gemeenteraadslid voor de KVP, hij heeft nu 't voornemen het wat rustiger aan te gaan doen.
- * Reikhalzend zagen de schaatsliefhebbers weer uit naar het echte natuurijs. Op 15 januari was er zonder ijs al een zeer geslaagde schaatsenbeurs in de "Dorpshoeve". Nagenoeg alle aangeboden schaatsen verwisselden van eigenaar en alsof ze 't voorzien hadden, op 23 januari is 't zover. De splinternieuwe ijsbaan aan de Zouteveense weg wordt ingewijd door de burgemeester met z'n wethouder. Na twee rondjes verzorgt Tineke Dijkshoorn de prijsuireiking. Het begin van 4 dagen spectaculair ijsplezier, met een topdag van 5000 mensen op de baan. De aloude vernieuwde IJsclub Vlietlanden ziet haar ledental verdriedubbeld.
- * De politiek ziet de verhuizing van de Hoornse sportvelden naar Kerkpolder nog wel 10 jaar duren. De eigenaren van de beoogde grond zien die sport kennelijk niet zo zitten. Uit diezelfde raadsvergadering blijkt dat de raadsleden het democratisch principe bij het beslissen over verkeersmaatregelen wel graag gehandhaafd zien, je kunt alles wel aan B & W overlaten. Tenslotte verslikt de VVD zich nog in een opmerking van de PvdA-fractie uit de Delftse raad, die aan wil sturen op annexatie van Schipluidens grondgebied.
- * 18 februari: gejuich bij het Westlands bedrijfsleven en een zwarte dag voor H. Tetteroo. De Raad van State verwerpt de protesten tegen de aanleg van Rijksweg 19. Niettegenstaande die tegenslag voor de werkgroep "Stop Rijksweg 19", ze zullen zich blijven verzetten. Misschien gloeit er weer een sprankje hoop als minister May, op grond van Europese richtlijnen, besluit om voor de zekerheid de milieu-effecten nog eens te laten onderzoeken.
- * Op 20 maart gaat de eerste paal de grond in voor een "Zorgcentrum" in Den Hoorn. Een project dat een dienstencentrum op gaat leveren met totaal 54 seniorenwoningen.
- * Geloven of niet, op 1 april viert mevr. J.M. Haring-Dobbe haar honderdste verjaardag, een unieke gebeurtenis. De burgemeester vertolkt met een aangeboden grote fruitmand de wens dat 't met de gezondheid voorlopig goed mag gaan.

- * Wat minder oud, maar toch gedenkwaardig is het feit dat op 1 april de kerk van St. Antonius en St. Cornelius 75 jaar bestaat. De pastoor relateert zijn aandeel rond die kerk met de woorden: "Ik ben maar een begeleidend verschijnsel". Het kerkkoor, "Laude Sion Salvatorum", luistert even lang de erediensten op. De parochianen vieren samen hun feest met een plechtige eucharistieviering op 24 mei.
- * Wel honderd jaar ook kent Schipluiden een Gereformeerde kerkgemeenschap. De wederwaardigheden heeft de heer P. Vermeulen vastgelegd in een gedenkboekje, dat daarmee een interessant stukje dorpsgeschiedenis bevat en dat op 12 april, na een feestelijke dienst, aangeboden wordt.
- * Intussen heeft een Hoornse automobiliste geprobeerd haar wagen in de huiskamer te parkeren. De buitenmuur was daar niet op berekend, evenmin de auto, maar zelf kon ze zonder beschadiging thuis uitstappen.
- * De 24-jarige Hoornaar Ben v.d. Burg, in 1990 tweede bij het W.K. schaatsen in Innsbruck, meent dat de heupblessure die hij opgelopen heeft, het eind van zijn carrière moet betekenen. Hij hangt zijn schaatsen aan de wilgen en gaat uitzien naar een beurs van Ritzen nu het nog kan.
- * Inmiddels krijgen de langere zomerse avonden ons weer in de ban. Op 11 april al het eerste van de serie zomeravondconcerten in 't Woudt. Deze avond biedt liturgische Paasmuziek, passende muziek in een verrukkelijke sfeer.
- * De scouting Den Hoorn neemt op 25 april bezit van een geheel gerenoveerd onderkomen.
- * 26 april, afscheid van dominee van 't Maalpad, die naar Heiloo vertrekt, na zes jaar Schipluiden. Als belangrijke erfenis laat hij in Schipluiden het oecumenisch initiatief "Samen op weg" achter.
- * Op de vooravond van Koninginnedag bieden Otto van Egmond en zijn gemalin de gemeenteraadsleden na de vergadering 'Chateau Keenenburg' aan. De start van een nieuwe actie ter financiering van de wederopbouw van hun kasteel.
- * 30 april, Koninginnedag, opnieuw koninklijke onderscheidingen. Onze burgemeester mocht er twee opspelden: één voor de oud-wethouder en sportvoorzitter J. Knijnenburg, de ander voor mevr. W.M. Alsemgeest-Haring, die er gedurende dertig jaar voor zorgde dat de Schipluidense sporters steeds in schoongewassen kleding aantraden. De Schipluidenaren verorberden die dag niet minder dan 7500 moorkoppen!
- * De politie meldt dat ze in de voorbije periode een kwart van de behandelde misdrijven oploste. Een mooi resultaat, maar normaal gesproken zou dat toch een onvoldoende betekenen. Overigens, een modeverschijnsel bij de zaken die het licht niet mogen zien, lijkt een groeiende belangstelling voor de assimilatieverlichting van de tuinders. Gelukkig kan de politie in oktober melden dat het korps Westland-Oost met 65 man op sterkte is.
- * Bij de behandeling van de voorjaarsnota op 26 mei, stapt de VVD-fractie eensgezind op. Reden: 't Is mooi weer spelen met onze voorstellen.
- * Na twee maanden intensief voorbereiden is de Schipluidense bibliotheek op 1 juni opgenomen in het net van geautomatiseerde bibliotheken. Mevr. van Paassen leent zelf het eerste boek via de geautomatiseerde balie.
- * Uit de krant van 9 juni vernemen we dat het wethouder Leerdam menens is iets te doen aan de Hoornse verkeersproblemen; in 't 10 jaar bestaande Zuydmade 't speeltuintje

"'t Zuydmaetje" in bedrijf te stellen. Hij doet dat samen met zijn zoon Jonathan op de glijbaan, maar de zesjarige bedenker van de naam mag de openingshandeling verrichten. Dat andere, van die verkeersproblemen weet U wel, zullen tenslotte weer loze beloften blijken.

- * Deze maand blikst de sportvereniging Den Hoorn ook alweer terug op 40 jaar activiteiten en de Schipluidense handbalafdeling beoefent die sport 25 jaar.
- * Tegen het bouwplan Voordijkshoorn kwamen 300 bezwaren binnen. Je zou zo zeggen, ergens moet er toch wel iets schorten aan de procedure van het plannen maken.
- * Op 25 juni heerst er grote verontwaardiging onder de Schipluidense tuinders vanwege de jacht op illegale werknemers en de werkwijze die de politie daarbij hanteert. De kloof tussen de burgerij en haar beste vriend zal er ook niet smaller door worden als vanaf 1 juli die burgerij in Den Hoorn geen bureau meer vindt om aan te kloppen bij Herman-dad.
- * Per 1 juli heeft de gemeente ook haar medezeggenschap in het zwembad "Kerkpolder" afgekocht. Een teken des tijds.
- * Een beter bericht voor de recreanten is dat de Midden-Delfland pont weer in de vaart is genomen. Dit dankzij een drietal vrijwilligers, die de vaste pontbaas willen vervangen zolang hij herstellende is van een operatie.
- * In augustus wordt de woonboerderij op de resten van het voormalig Huis te Dorpe, voor f 846.000,- te koop aangeboden. Het gaat om een hoekje Schipluiden met een zeer oude bewoningsgeschiedenis.
- * Op 4 juli is Schipluiden in de ban van de 14e kadelloop. Met prachtig weer starten 924 deelnemers voor een vlekkeloze prestatie. Peter van Marrewijk schrijft hem bij de heren voor de tweede maal op zijn naam; bij de dames wint zeer overtuigend Joke Kleiweg.
- * De altijd weer spectaculaire Schipluidense zomerfeesten beleefden we van 1 tot 10 augustus.
- * IJsbrand Chardon presteerde het om voor de tweede maal wereldkampioen vierspanrijden te worden. Een mooi cadeautje voor zijn ook op 24 augustus jarige burgemeester.
- * Na 1600 km wandelen naar 't verre Santiago de Compostella wordt mevr. Noort feestelijk ingehaald. Eigenlijk was ze helemaal niet van plan om zo ver te gaan, maar eenmaal onderweg heeft ze er maar een stuk aangeplakt.
- * Monumentendag 12 september. Vandaag is er weer een stukje Keenenburg zichtbaar in Schipluiden, maar elders kunt U lezen hoe!
- * Op de jaarvergadering van de RABO bank "Schipluiden" toont de burgemeester zich optimistisch over de toekomst van Schipluiden, hij heeft daarover geen zorgen. Niet iedereen deelt die mening. Als teken aan de wand moet helaas de krant van 8 september al melden, dat de slechte orderportefeuille Dalsem kassenbouw dwingt 19 werknemers te ontslaan en er nog 47 werknemers de wacht is aangezegd. De ontwikkelingen in de tuinbouw zijn bepaald niet geruststellend.
- * In september, na 55 jaar missionaris te zijn geweest, neemt pater Tom Tetteroo afscheid van zijn volkje aldaar. Zijn neef heeft ter plaatse een uiterst interessant filmverslag van dat afscheid gemaakt, dat heel Nederland op TV heeft kunnen zien. De inmiddels tachtigjarige Franciscan werkt nu zijn levensverhaal uit, maar heeft tussendoor nu natuurlijk regelmatig gelegenheid voor familiebezoekjes in onze gemeente.

- * Op 16 oktober is, ten behoeve van de recreatiemogelijkheden, gestart met het onder water zetten van de Foppenpolder. Watersporters krijgen daarmee de beschikking over 30 hectare wateroppervlakte. De omwenteling van het denken doet zich in allerlei aarden voelen. Zo zijn er ook pessimistische noten ten aanzien van het recreatiegebied. De toenemende neiging uitsluitend om economische motieven te handelen en te denken doet de druk van bouwplannen, die het groene hart van deze oase in het verstedelijkt gebied bedreigen, toenemen, terwijl op de budgetten voor het uitvoeren van de plannen bekknibbeld wordt.
- * Eind oktober zat Schipluiden door een langdurige en herhaalde stroomstoring uren in het duister.
- * Op 9 november vond de derby Schipluiden-Den Hoorn plaats. Uitslag 0 - 1 en als gewoonlijk veel spektakel, maar geen wedstrijd om in de annalen bij te schrijven.
- * 7 november meldt nog een spectaculaire autodiefstal uit een showroom aan de Dijkshoornseweg. De onverlaten ramden met een wagen de showroom en verdwenen met twee nieuwe wagens. Ze zijn later wel gevat.
- * Wethouder van Leerdam slaat op 6 november de eerste paal voor fase 1 in het plan Voordijkshoorn. Het is voorlopig zijn laatste eerste paal, per 1 december trekt hij zich tussentijds terug uit het College en de Raad. U kunt zich de speculaties over zijn opvolging voorstellen! Dat weten we op:
- * 2 december. De PAK-man Keijzer zal zijn plaats in het College gaan innemen. Een werkelijke doorbraak in het politiek denken te Schipluiden.
- * Nog in december gaat de raad accoord met flats van 7 verdiepingen in Voordijkshoorn. Een minder positieve doorbraak.
- * De gemeente Schipluiden sluit het jaar op 31 december af met 8504 inwoners, precies honderd meer dan waarmee men het jaar begon. De getallen zijn nu verdeeld over 4412 mannen en 4092 vrouwen, die daarmee iets van hun achterstand hebben ingelopen. Gedurende dit jaar zijn 39 huwelijken gesloten en 7 echtscheidingen uitgesproken. Met het einde van het jaar wordt ook een grenswijziging met Delft, in het Hof van Delft park effectief.

BRUGGEN IN EN OM SCHIPLUIDEN

Marie-Louise ten Horn-van Nispen

'Denkend aan Holland, zie ik brede rivieren
traag door oneindig laagland gaan...'

Dat schreef de dichter Marsman, kort voor de Tweede Wereldoorlog. Holland is een gebied, waar water -kanalen, plassen, rivieren, vaarten en sloten- een dominante plaats inneemt. Eeuwenlang werd hiervan voor het vervoeren van mensen en goederen dankbaar gebruik gemaakt. Per boot kon men vrijwel overal komen en bijna alles vervoeren. Voor zover er al van landwegen sprake was, waren ze, tot aan de Tweede Wereldoorlog, doorgaans slecht en delen van het jaar onbegaanbaar.

Vormden de waterwegen voor het transport een bijna ideale situatie, voor de voetgangers en het landverkeer lag er wél een probleem: hoe kom ik aan de overkant? Van de breedte van het water hangt af, wat de verschillende mogelijkheden zijn.

Zo kan men op zoek gaan naar een doorwaadbare plaats (voorde) en daar eventueel wat stenen leggen. In dit deel van het land lukt dat echter niet, vanwege de zachte, modderige ondergrond. Is een sloot niet te breed, dan kan er gesprongen worden. Maar wie is er niet eens in, in plaats van óver de sloot terecht gekomen? Een plank kan uitkomst bieden; de voeten blijven droog en daar gaat het immers om. Maar een plank buigt door als de afstand te groot is of het gewicht te hoog. En behalve mensen, kippen, katten en honden kan het vee er niet over. Een paar planken naast elkaar met een steuntje eronder leveren een simpele oplossing.

Als er geen boten door een sloot hoeven, maar die alleen voor de afvoer van water is, kan een aarden dam worden gelegd, met een duiker of buis voor de doorstroming. Zo'n dam kan met hout of stenen afgewerkt worden. Moet er wel gevaren kunnen worden, dan is een brug nodig.

Bij het bredere boezemwater is er geen sprake van springen of een plank. Ook een dam is hier onmogelijk. In zo'n geval moest men met veerboten rivieren of vaarten oversteken. Koeien, schapen, karren, koetsen en mensen werden overgezet. Dat het niet altijd goed ging, bewijst het trieste einde van Johan Willem Friso op het Hollands Diep. Op erg drukke plaatsen en in steden en dorpen werd naar het alternatief gegrepen: een brug. Dat kon dan een vaste of een beweegbare brug zijn.

Eeuwenlang werden bruggen van hout of steen gemaakt. De vorm veranderde niet zoveel, die hing nauw samen met de eigenschappen van het materiaal. Hout was overal makkelijk te krijgen, goed verwerkbaar en niet duur. Een paar boomstammen die aan één kant vlak gemaakt waren, voldeden vaak. Al van voor de jaartelling dateren de veenbruggen in de moerassige streken. (Deze gingen niet over water, maar door het veen.) Een wat beter afgewerkt exemplaar over een sloot, eventueel met leuning, was het werk van de plaatselijke timmerman. In tijden van onraad kon zo'n brug gemakkelijk onklaar worden gemaakt, of, zoals bij een kasteel, worden opgehaald waardoor het water weer een natuurlijke barrière vormde. Herstellen was ook weer vrij snel gebeurd. Van Caesar is bekend dat hij houten bruggen, onder andere over de Rijn legde. Hout heeft echter nadelen: het is nogal vergankelijk (behalve het -omstreden- hardhout) en het buigt gemakkelijk door. Bij grotere overspanningen moeten er

dan ook pijlers onder, of men verkleint de afstand door de landhoofden verder het water in te leggen. Kwakels, ophaalbruggen en polderbruggetjes werden van hout gemaakt. Steen (baksteen of natuursteen) was een duurder bouw materiaal. Het was niet overal gemakkelijk te krijgen en moeilijker te verwerken. Een stenen brug moet een boogvorm hebben om alle krachten op te vangen. Maar steen is duurzamer, heeft veel minder onderhoud nodig en kan zwaarder belast worden. Voor een druk bereden weg lag een stenen brug meer voor de hand. Pas in de vorige eeuw werd in Nederland gietijzer gebruikt voor de bruggenbouw, onder andere als pijlers en leuning. Ook gietijzer was vrij duur en de eigenschappen zijn vergelijkbaar met die van steen. Pas in deze eeuw kwamen materialen als staal en gewapend beton in gebruik voor bruggen. Ze kunnen een veel grotere belasting hebben dan hout of steen. Staal wordt ook op die eigenschappen ontwikkeld. IJzer en staal zijn echter duurder dan hout, steen of gewapend beton. Daarom komen al deze materialen nog steeds in allerlei combinaties voor bij bruggen.

Het materiaal bepaalde eeuwenlang de vorm van een brug. Een houten brug had een rechte onderkant, een stenen brug had een boogvorm nodig. Om die te kunnen bouwen moest een houten mal gebruikt worden, als basis voor het metselwerk. Stalen bruggen konden weer een rechte onderkant en een rechte of boogvormige bovenbouw hebben. De vakwerkmethode was de meest gebruikte (Moerdijk spoorbrug). Met de intrede van het gewapend beton in vele soorten en de combinatie van materialen, kon van de klassieke brugvormen worden afgeweken. Bruggen konden ofwel 'onzichtbaar' in het landschap worden, zoals de Moerdijk verkeersbrug, ofwel zeer opvallend ontworpen zijn, zoals de nieuwe Erasmusbrug in Rotterdam moet worden.

Er werden in de loop van de tijd bruggen gebouwd om mensen, wagens en vee naar de overkant te helpen. Maar de afvoer van water en het transport daarover mochten er geen last van hebben. De binnenscheepvaart speelde in West-Nederland een grote rol. De boten werden geroeid, gezeild, geboomd of gejaagd en voor die beide laatste categorieën waren ook aan land voorzieningen nodig: een pad, dat dicht langs het water loopt. Vanuit Delft vertrokken vanaf ca. 1650 tot in het begin van deze eeuw trekschuiten naar onder andere Vlaardingen en Maassluis. Het trekpad moest tal van sloten en waterwegen oversteken, waarvoor speciale bruggetjes waren ontstaan: met één hoge en één lage leuning. Helaas zijn er daar maar enkele van overgebleven, onder andere bij de Vlaardingse schouw. De route van de trekschuit naar Maassluis ging dus niet langs de Oostgaag, vanwege de vele bruggen die er lagen. Hoe die er uitzagen is niet duidelijk, maar ze vormden een belemmering voor de scheepvaart. Nog steeds is het geen echte vaarroute. Een viertal ophaalbruggen op Schipluidens grondgebied houden een druk verkeer over water tegen, maar ze leveren een fraai beeld op in het landschap.

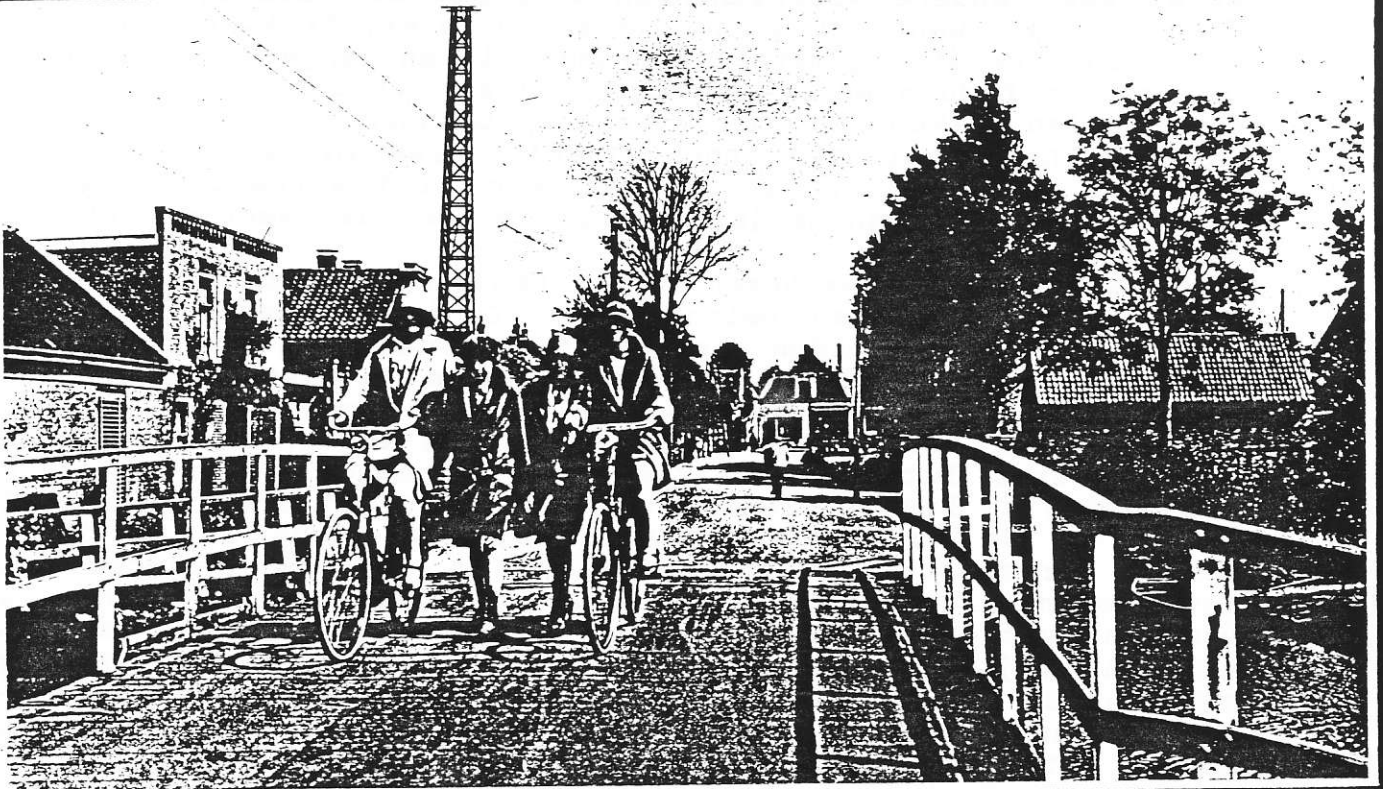
Hoe groot het economisch belang was van de scheepvaart kan blijken uit het bruggeld van de Valbrug in Schipluiden. In 1905 moest per boot 5 cent per keer worden betaald. De gemeente inde dat jaar f 300,-, wat betekent dat er zo'n 6000 schepen de brug passeerden! Het vervoer over water gejaagd, geboomd, zeilend of met motor bleef tot de Tweede Wereldoorlog belangrijk.

Een nieuwkomer voor het vervoer in het begin van deze eeuw, was de stoomtram, die Delft met het Westland verbond. Hiervoor waren weer andere voorzieningen vereist: een stevige dijk en dito bruggen, want het ging om zwaar vervoer. Er kwamen grotere en kleine, meestal gemetselde bruggen in en langs de spoorlijn. De grotere hadden een betonnen rijvloer, al dan niet gesteund door stalen balken. De rode bakstenen bruggen en 'duikers' zijn langs de hele route te vinden. Toen de tram in de jaren zestig verdween, bleven dijk en bruggen een tijd werkeloos liggen. Vanaf het midden van de jaren zeventig doet het weer dienst als fietspad.

Scheepvaart en railvervoer in het Westland liepen terug, auto en vrachtwagen werden belangrijker. Opnieuw moesten wegen en bruggen aangepast worden aan de nieuwe eisen. Het toenemende en steeds zwaarder wordende verkeer belastte de bestaande bruggen zozeer dat ze vervangen moesten worden. Veel smalle stenen heultjes naar boerderijen en tuindersbedrijven werden vervangen door moderne betonnen opritten. De tuinbouw die zich sterk uitbreidde en het veilingwezen in het Westland brachten zoveel drukte op de Woudseweg met zich mee, dat deze in de jaren dertig gereconstrueerd moest worden. De weg was inmiddels op het provinciale wegenplan opgenomen. In 1932 kwamen de nieuwe bruggen over de Zijde en de Monsterwatering tot stand. (Bij de Hogeheul lijkt het erop of een verdere verbreding van de weg mogelijk is.) Ook de andere doorgaande wegen kwamen successievelijk aan de beurt, inclusief de bruggen. Behalve baksteen werden beton en stalen balken gebruikt. Van de oorspronkelijke bruggen bleef niets dan de naam over: Suikerheul, Rijstuinheul, Knuitsbrug enzovoort. Alleen de bruggen die uitsluitend voor voetgangers waren bedoeld, zoals die bij Hodenpijl, en wat kleinere bruggen en heultjes overleefden.

Bruggen zijn uit economisch oogpunt noodzakelijk. Het vervoer van mensen en goederen moet immers zo snel mogelijk gebeuren: tijd is geld! Maar bruggen vervullen vaak ook een sociale functie. Bejaarden, jongeren en mensen in leeftijden ertussen in, staan, zitten of hangen er wat rond, praten met elkaar of kijken naar wie er langs komt en wisselen er nieuwtjes uit. Het is een plaats waar mensen met elkaar afspreken, waar scholieren op elkaar wachten. Al eeuwen lang is dat zo, tekeningen en schilderijen laten dat zien. Vroeger vond men op bruggen dan ook vaak kooplieden, die allerlei waren te koop aanboden. Schipluiden en omgeving zijn rijk aan bruggen, groot en klein, in velerlei vorm, gemaakt van verschillende materialen. Voor voetgangers en fietsers, koeien en auto's. Als toegang naar het land, huis of boerderij, of als onderdeel van een verkeersweg. Elke brug heeft een verhaal, een historie die langer of korter is.

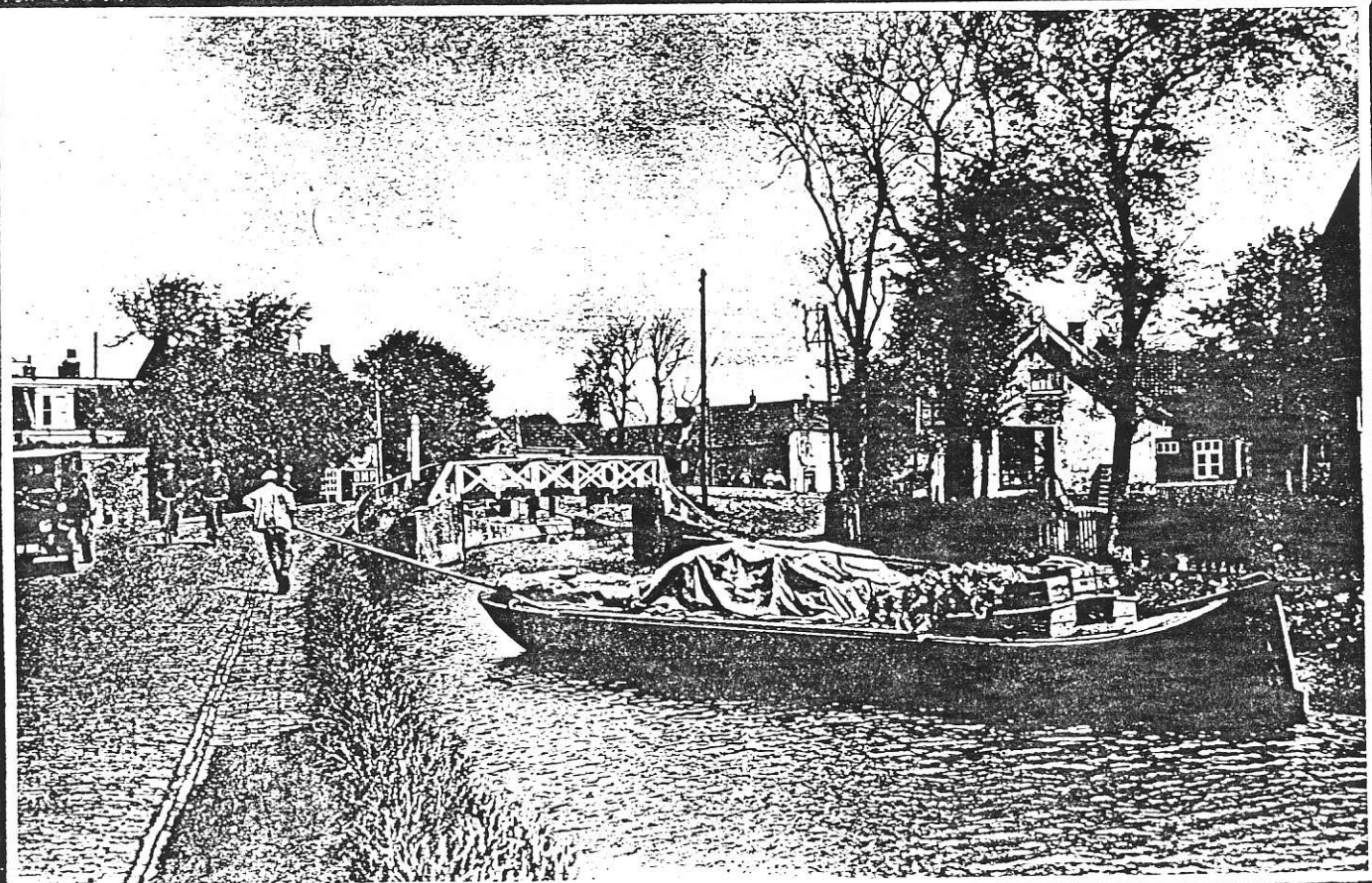
Bruggen zijn niet weg te denken uit het landschap. Ze bepalen, naast kerken en huizen mede het beeld van een plaats. Wat zouden Parijs of Delft zijn zonder bruggen? Datzelfde geldt zeker ook voor Schipluiden.



Een meetal aardige kiekjes uit Den Hoorn, een plaatsje uit de nabijheid van

DEN HOORN

Delft. Hierboven: Een kijkje in het dorp. Hieronder: Aan de Trekpliet.



BRUGGEN EN HEULEN IN ZOUTEVEEN

A.A. Olsthoorn

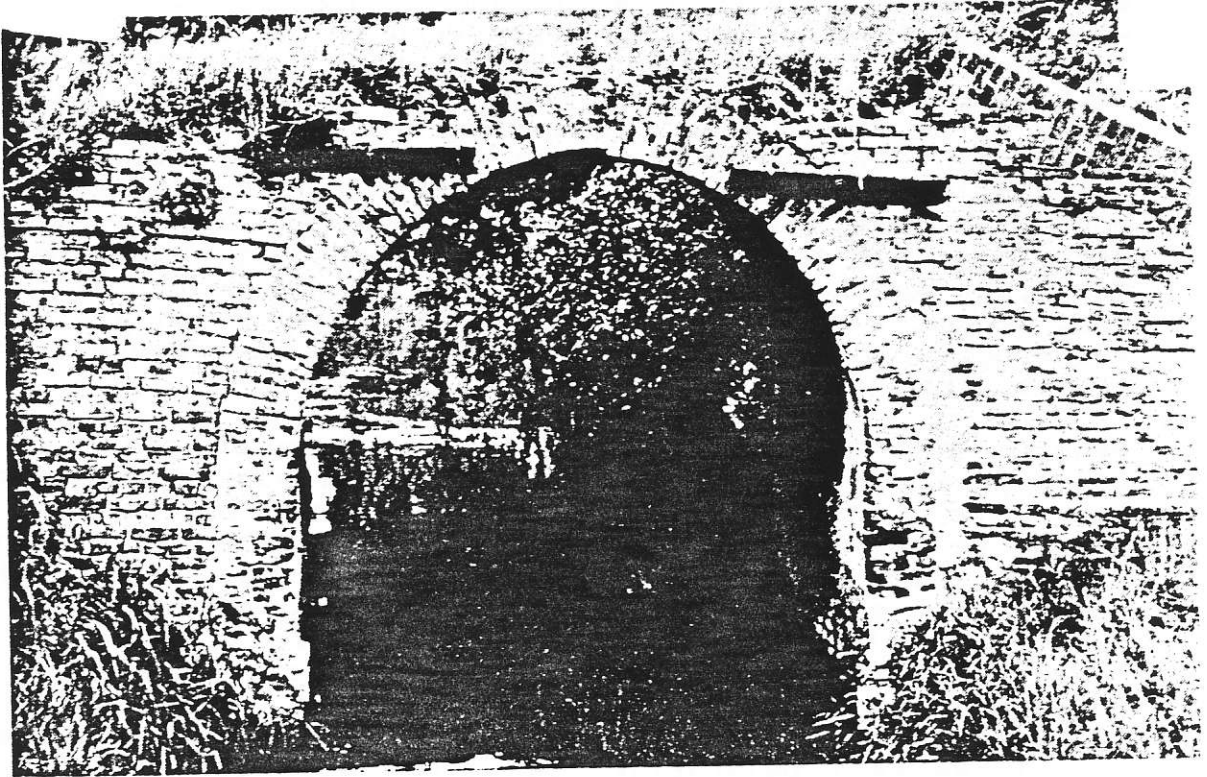
In een nog niet zo ver verleden bevonden de wegen en paden op het platteland zich in een zeer primitieve staat. In perioden met veel regen waren ze gewoonlijk onbegaanbaar. Wat een weg genoemd werd, was niet meer dan een met klei en veengrond enigszins verhoogde baan tussen de weilanden, die aan beide zijden door een sloot werd begrensd. Langzamerhand was die weg een weinig verhard door enig zand of puin, dat hier en daar werd uitgestrooid. Van deze wegen werd in de droge tijd gebruik gemaakt door rijtuigen van allerlei soort, ruiters te paard en verschillende boerenwagens, zoals mestkarren en hooiwagens. De paden waren vaak louter grondpaden, die zich door de weilanden slingerden. In de zomer werden ook de koeien van de diverse boerderijen langs deze paden voortgedreven. Om laarzen, schoenen of klompen niet te zeer te besmeuren kon de voetganger beter door het gras lopen dan op het pad zelf, waar koeien het resultaat van hun spijsvertering overvloedig hadden achtergelaten. In het winterseizoen veranderden zowel wegen als paden in modderbanen, die voor hun oorspronkelijke doel nauwelijks meer te gebruiken waren.

Behalve door een net van zogenaamde wegen en paden werd het polderland ook doorsneden door een aantal kleine en grote sloten. Deze sloten boden de mogelijkheid om zich op een andere manier te verplaatsen, namelijk met een bootje over het water. Hiervan werd heel veel gebruik gemaakt. Soms met behulp van roeispanten, maar gewoonlijk met een vaarboom werd zo'n bootje naar z'n bestemming gevoerd. Op deze wijze ging men naar het 'Rechthuis' om een geboorte, een huwelijk of een sterfgeval aan te geven, naar een vergadering, boelhuis of verkoping, op familiebezoek of naar de kerk. Ook voor de bedrijven waren die voersloten heel belangrijk. Ze werden door de boeren gebruikt om veevoer, mest en soms ook het vee zelf naar de plaats van bestemming te brengen. Dit vervoer te water maakte het noodzakelijk, dat er vele kleine bruggen waren om van de ene sloot in de andere te kunnen varen.

In een archiefstuk van 1843 zien we dat er in de Zouteveense polder tien bruggen of heulen waren. Een brug kennen we allemaal; een heul was een speciaal soort brug die van steen was opgebouwd met een boog over het water. In de tijd dat Kruikius zijn kaart van Delfland tekende (1711) geeft hij bijna uitsluitend "heulen" aan. Later werd de stenen heul gewoonlijk vervangen door een ander soort brug. In 1843 werden er voor de Oostveenseweg vier bruggen genoemd, onderscheiden in: Polderheul, heul Olsthoorn, heul Pieter van Vliet en brug bij de weduwe Zonneveld. De Polderheul en de heul Pieter van Vliet bestaan niet meer, maar de heul Olsthoorn is nog steeds als stenen boogbruggetje te zien.

Bij de sloten was er onderscheid tussen sloten die bij een boerenbedrijf hoorden en zogenaamde "poldersloten". Van de laatste was het onderhoud voor rekening van het polderbestuur; de eerste kwamen ten laste van het boerenbedrijf. Met de bruggen was het evenzo. De bruggen die speciaal waren gemaakt om de doorgang in de voersloot van een boerderij mogelijk te maken, moesten eveneens door dat bedrijf onderhouden worden. In de

tijd van het 18de en 19de eeuwse vervoer leverde dat geen problemen op. De rijtuigen waren smal en licht en de snelheid was gering. In onze tijd is het wagenpark van dien aard, dat het niet meer geschikt is om van de kleine bruggetjes gebruik te maken. Steeds meer "heulen" zijn vervangen door andersoortige bruggen. Voor het verkeer is dat gunstig, maar het wegvallen van de schilderachtige boogbruggetjes betekent een verarming van het landschap.



Gemetselde heulen komen niet veel meer voor.

DE TRAMBRUG

Marie-Louise ten Horn-van Nispen

Een van de opvallendste bruggen binnen de gemeente Schipluiden is zonder twijfel de Trambrug. Vrijwel op dezelfde plaats -wat meer naar de molen toe- lag in de zeventiende en een groot deel van de achttiende eeuw ook een brug. Op de kaart van Cruquius uit 1712 staat die vermeld als 'Lange Brugge'; op de kadastrale kaart uit het midden van de negentiende eeuw is ze weer verdwenen.

Het archief van het Hoogheemraadschap van Delfland heeft maar een paar gegevens over de Lange Brugge. In oktober 1618 gaf het Hoogheemraadschap toestemming voor het maken van een kwakelbrug over de vaart bij de Schipluidense korenmolen. (Een kwakel is een hoge smalle voetbrug, die met trappen of schuine planken aan weerszijde omhoog gaat en in het midden volledig vlak is.) Een paar maanden eerder was al 'consent' verleend om 'op 't buitenland op de Vlaardingervaart tot gerief van de nieuwe kwakelbrugge aldaar een caetgen te leggen'. Een pad over een kade dus om naar de brug toe te kunnen. De volgende gegevens waarin de naam Lange Brug voorkomt dateren uit 1742 en 1754. Beide keren moeten er een paar palen onder de brug worden vernieuwd. Wanneer de brug verdwenen is (nog) niet bekend.

De Trambrug kwam ten opzichte van de verdwenen Lange Brug wat meer naar de Vlaardingse kant. Ze werd gebouwd in opdracht van de WSM, in de lijn Delft - Schipluiden - Maaslandse Dam en verder. Het was met haar zestig meter overspanning de grootste brug die de WSM moest bouwen in haar hele net. Het ontwerp en de berekeningen voor de brug werden gemaakt door Dirk P. van Ameyden van Duym, die aan de Polytechnische School in Delft zowel het diploma voor civiel-ingenieur als voor bouwkundig ingenieur haalde. In 1900 werd hij door de WSM aangetrokken om ontwerpen, bestekken en begrotingen te maken en toezicht te houden op de uitvoering van de uitbouw van het tramwegennet in het Westland. Toen hij in 1907 overleed, was een deel van de plannen verwezenlijkt en lagen de ontwerpen en berekeningen voor andere onderdelen klaar. De trambrug was een van die projecten.

Op 4 juli 1910 werd de brug aanbesteed. De bovenbouw werd gegund aan de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel te Amsterdam (het latere Werkspoor) voor f 35.800,-. De onderbouw ging naar de Hollandsche Maatschappij voor het maken van werken in gewapend beton voor f 16.855,-. Voor men met de onderbouw begon werd een aantal grondboringen gedaan. Daarna heeft men het beton gestort, laten aanzakken, opnieuw gestort enzovoort, tot de gewenste diepte en hoogte bereikt was.

De bovenbouw, een stalen vakwerk boogligger, werd gemaakt in de fabriek en daar volledig in elkaar gezet om goedgekeurd te worden door de directie van de WSM. Daarna werd alles naar Schipluiden verscheept en opnieuw gemonteerd. Nu werden de onderdelen geklonken. Voor de bouw van de brug werd het nodige steigerwerk gezet, waarbij voor de scheepvaart een opening moest blijven bestaan.

In oktober 1912 kon de brug in gebruik worden genomen. Het was een bijzondere brug geworden: 60 meter lang, ca. 5 meter breed, in het midden bijna 10 meter hoog, ruim 2 meter boven Delflands Peil en zo'n 178 ton zwaar. Er werden ruim 173 ton gewalst en geklonken ijzer en ruim 4,5 ton staal voor gebruikt. De brug had één spoor in het midden en aan beide zijden een voetpad. Aan de

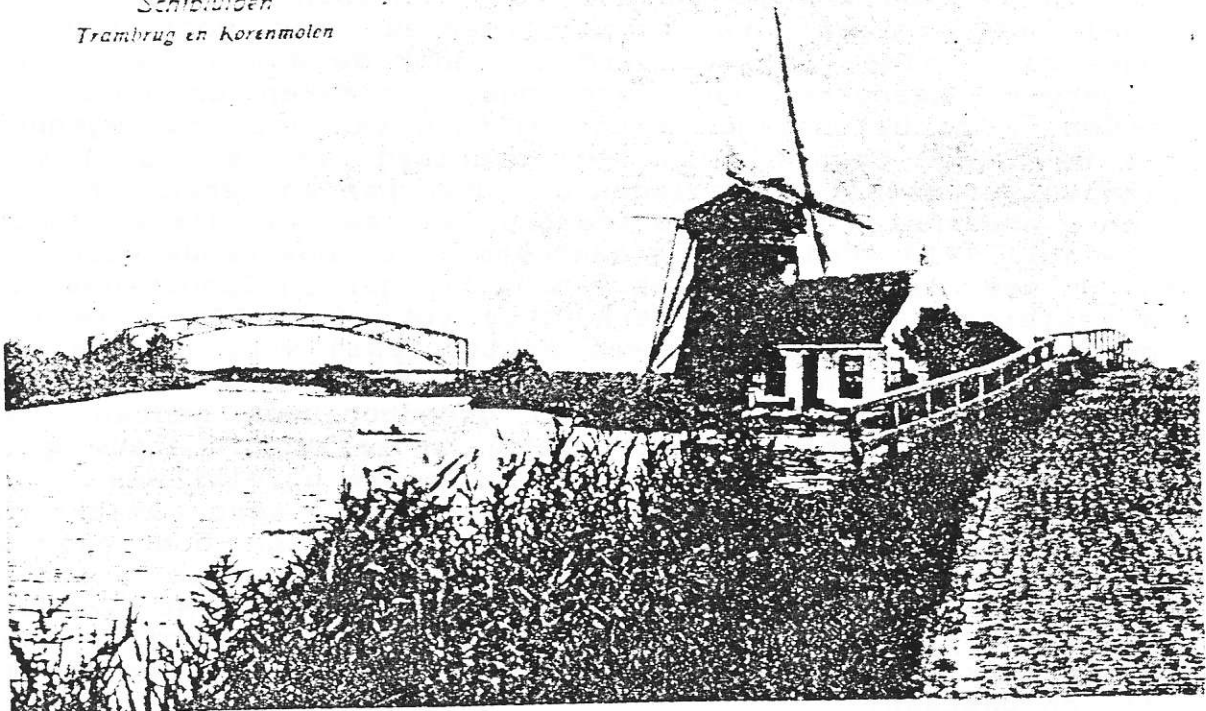
westelijke kant (Duifpolder) is de brug vast opgelegd, aan de andere kant op grote rollen van gesmeed gietstaal. Op deze manier is het mogelijk dat de brug werkt, tengevolge van temperatuur of belasting.

Na nauwelijks vier jaar in gebruik te zijn geweest bleek de brug wat verzakt te zijn en verschoven. De fa.W. Bijker in Utrecht kreeg in maart 1917 de opdracht de brug 25 cm omhoog en 11 cm oostwaarts te leggen.

Op 25 oktober 1913 hield de directeur van de WSM, Jhr. ir. Verspijck een voordracht voor de afdeling Spoorwegbouw en Spoorwegexploitatie van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI). Daarbij gaf hij een overzicht van de historie en ontwikkelingen van zijn bedrijf. Het stuk over de constructie van de trambrug liet hij aan ir. P. Joosting over, die deskundige was op gebied van bruggenbouw. Hij noemde de brug 'een waardig gedenkteken voor den ontwerper'. Na de voordrachten vertrok het hele gezelschap vanuit Delft, per 'extra-tram naar Maassluis en van daar naar 's-Gravenhage' om de 'onderscheidene werken aan de lijn in oogenschouw' te nemen.

Na vele jaren dienst als trambrug kwam daaraan in 1968 een einde. Enkele jaren had de brug geen functie, maar in 1974 werd ze opnieuw opgenomen in een netwerk, nu als deel van het fietspad. Het is nog steeds een opvallend en beeldbepalend element in het landschap. Voor veel fietsers en wandelaars is het een rustpunt, dat de mogelijkheid biedt de hele omgeving te overzien.

*Schiedamschen
Trambrug en korenmolen*



Uit: Beschrijving van de Gemeente Schipluiden (daaronder begrepen de voormalige dorpen of ambachten Hodenpijl, St. Maartensregt en het ambacht van Dorp).
Opgesteld in den jare 1879 en voorzien van eenige latere bijvoegingen door P.M. Beelaerts, Oud Rijks Ontvanger van Maasland, Schipluiden en de Lier, tevens Oud Gemeente Ontvanger van Schipluiden.

Beelaerts schrijft over DE BRUGGEN VAN SCHIPLUIDEN het volgende:

"Over de Vaarten, die de rigting de Groote Rijksweg te Schipluiden doorsnijden, heeft men bruggen en heulen tot verbinding. Deze worden even als de Vaarten, door het Hoogheemraadschap van Delfland onderhouden en zijn:

1. de Brug aan den Hoorn, op de Grensscheiding van Schipluiden, waar de Gaagvaart begint;
2. de Knuitsbrug of Bleyeheul, over het water de Look;
3. de Brug aan den Hodenpijlschen Watermolen of de Windaasheul, over het Harnaswater;
4. de Karper- of Korperhoeksche brug over de Zijde (vroeger de Groote en Kleine Zijde).

Over de Gaag heeft men de verbinding van de Rijksweg met de voetpaden of wegen aan de overzijde van dat water de nage-noemde bruggen in de Gemeente, als:

1. de lange IJzere brug, welke bijna regt over de Roomsche Katholyke kerk ligt en op kosten dier kerk in den jare 1859 is gemaakt, zoomede word onderhouden;
2. de Schout- Jansheul of brug, die reeds bestond in het jaar 1562, blijkens een nog voorhanden kaartje van dien tijd, opge-maakt door Jacob Koensz., gezworen landmeter van Delfland. Men heeft haar aan de Rijksweg, tegenover een perceel weiland en regte rigting loopende na de diep landinwaarts staande bouw-manswoning, van ouds genaamd de Huize Hodenpijl.
Aan de kade of overzijde heeft de brug zijn op- en afrij tegen-over de gronden, waar achterwaarts de Hofstede Abbestee staat. Eerst schijnt die brug alleen door zekere grondeigenaren onderhouden te zijn, tot later ook de stad Delft daarin aandeel genomen heeft.
3. de Hofbrug, tegenover Keenenburg aan de eene en de Hervormde Kerk aan de andere zijde, kan alleen door Voetgangers worden gebruikt. Zij ligt tegenwoordig ten laste van de Gemeente Schipluiden en zij is door haar in het jaar 1865 bijna geheel vernieuwd, waarvan de Kosten hebben belopen f. 1093.-, terwijl daarvan f. 600.- door het Hoogheemraadschap van Delfland is bijgedragen, om de waterloop onder dezelve te verbreed en bestaande hindernissen deswege op die wijze op te ruimen.
4. de Zouteveensche brug in de kom van Schipluiden, welke onderhouden wordt door het Hoogheemraadschap van Delfland.
5. een brug (de Paardenbrug), geheel aan het Westeinde van de kom der Gemeente is in 1870 door Schipluiden daargesteld, nadat de stad Delft daarin voor f 430,- en de schippers van de vaste veerschuiven te zamen voor f 215,- hadden bijgedragen. De bouwing dier brug heeft gekost f 850,-. De brug is geheel van hout, slechts gangbaar voor menschen en paarden en alle binnen-landsche vaartuigen kunnen er onder door."

DE KORPERSHOEKSE BRUG EN DE SCHOUT JANSHEUL

L.M. Varekamp

De Korpershoekse brug

De Korpershoekse brug ligt zoals de naam al zegt in de buurtschap Korpershoek, een kleine woongemeenschap ten zuidwesten van het dorp Schipluiden. De brug ligt over het begin van de Zijde, een water dat zich van de Gaag afsplitst.

Hoe lang daar al een brug ligt, is niet bekend. Wel weten we dat er vóór 1611 al een brug is geweest. In het archief van het Hoogheemraadschap van Delfland bevindt zich een bestek van een brug die maart 1611 klaar moest zijn. Onder dit bestek staat: "Besteck ende opneming van de brugge over de Bredevaerte in Cerpershoeck, XIX marty anno 1611". De naam van de brug wordt niet genoemd, maar we weten dat het over de Korperhoekse brug gaat.

Hierin staan de voorwaarden genoemd, waaraan de nieuwe brug moet voldoen. Letterlijk staat er: "Besteck en de voirwaarden waerna dat d'ambochtsbewaerders van de Lijer ende Naeltwijck ende 's Gravenzandt met advijs van de gemene buyren ende ingelanden van dezelffdn ambochte willen besteden te maecken ende te leveren het houerck tot een nieuwe heul, op zulcke manieren hiernaer volcht:"

In dit bestek worden 21 punten genoemd. Uit punt één blijkt dat het over de Korpershoekse brug gaat, hoewel de brug toen die naam nog niet had. Er staat n.l. ten eerste dat deze brug gelegd zal worden op de plaats waar nu de oude brug ligt bij de Schipluidense korenmolen. Ook wordt beschreven dat de wanden waarop de brug zal komen te liggen tien voet (dit is ongeveer drie meter) uit elkaar moeten liggen. De breedte van de brug moet twaalf voet worden. De constructie van de wanden wordt duidelijk omschreven. Het hout dat gebruikt moet worden, moet "goet Wesels ofte Deventer houdt, zonder spindt, rooden ende witten ollem ofte reetschalich ofte onredelijke wancant" zijn. De aannemer zal geen hout mogen verwerken dat niet door de ambachtbewaarders gecontroleerd is. De maten die gebruikt worden zijn Delflandse maten, d.w.z. twaalf duim voor één voet, uitgezonderd de planken, die worden gemeten met de Dordtse maat, waar elf duim één voet zijn.

De wanden werden aan de landzijde aangevuld met grond, die door kloeke mannen aangestampt moest worden.

Wanneer het bestek precies is opgesteld weten we niet, maar één van de voorwaarden was dat de brug half maart daarna klaar moest zijn. Zij was op tijd klaar, want op 19 maart 1611 gaat de Groot Heemraad met zijn secretaris met een schuit op verzoek van de ambachtsbewaarder van De Lier naar de brug om te controleren of het bestek goed is uitgevoerd. Bij de brug staan de aannemers en ook de ambachtbewaarder van Naaldwijk. De laatste verklaart dat al het hout door de ambachtsbewaarders is gecontroleerd.

De brug is sindsdien nog diverse malen vernieuwd. Zij is eeuwenlang eigendom van het Hoogheemraadschap van Delfland geweest. In die periode was de brug in de kleuren van het Hoogheemraadschap geverfd n.l. blauw-wit.

De hoogte van deze brug is ook belangrijk, vooral toen er nog veel scheepvaart was. Wanneer schepen die op weg zijn naar het Westland onder deze brug door kunnen varen, kunnen ze alle bruggen in het Westland passeren, omdat deze hoger moeten zijn dan de Korpershoekse brug.



KENNISGEVING.



DIJKGRAAF en HOOGHEEMRADEN van DELFLAND
maken bekend:

**dat het verkeer over de
Zouteveensche brug onder de
Gemeente Schipluiden, ten ge-
volge van herstelling aan die
brug, van den**

**30 Juli tot en met den 4 Augustus a.s.
zal zijn AFGESLOTEN,**

**dat in het verkeer voor voet-
gangers, losse paarden, vee
en ongeladen voertuigen, door
middel van een pont, kosteloos
zal worden voorzien.**

DELFT, den 30 Juli 1906.

De Secretaris-Rentmeester,

De Dijkgraaf,

Ook heeft de brug een beschermende functie, want bij eventuele dijkdoorbraak kan de brug zodanig afgesloten worden dat er geen water onderdoor kan stromen. De brug wordt nu door het rijk onderhouden.

De Schout Jansheul

Als men het dorp Schipluiden verlaat en richting Delft rijdt, passeert men na circa 200 m een brug. Volgens een kaartje van 1562 lag er op deze plaats toen al een brug. Op de kaart van Kruikius staat de naam van de brug "Schout Jans Brugge". Uit stukken van het Delftse gemeente-archief blijkt dat deze brug is genoemd naar schout Jan van IJssel (of van Isel). Wie deze schout was of van welk ambacht hij schout is geweest, is niet bekend.

De brug was het eigendom van de gebruikers en eigenaars van de Kerkpolder. In de veertiger jaren van de zeventiende eeuw is er een trekkpad tussen Delft en Maassluis aangelegd. Dit trekkpad liep van Den Hoorn naar Schipluiden langs de Kerkpolder, maar al gauw bleek dat het trekkpad langs de Kerkpolder van de 'Schouwseheul', zoals de brug in de volksmond wordt genoemd, tot aan de Zouteveense brug (de Valbrug) veel overlast bezorgde. Er werd een afspraak gemaakt dat de trekpaarden over de Schout Jansbrug naar de andere zijde van de Gaag zouden gaan. Uit een memorie van 1646 komt de aantekening voor: "De voorsz. heul (van Schout Jan v.d. Isel) wordt de stadt voor d'een helft ende eenige gebuyren ende ingelanders voor de andere helft jaerlijks onderhouden". Uit een stuk van 3 december 1648 blijkt, dat er een accoord is gesloten tussen de burgemeester van Delft en verschillende ingelanden: "Delft zal repareren en ten eeuwige dagen onderhouden de Schoutjansheul aan deze zijde Schipluiden, voor de helft en die aangelanden voor de wederhelft".

Die eeuwige dagen duren niet lang, want op 1 januari 1666 wordt tussen Delft en de ingelanden van de Kerkpolder een nieuw contract gesloten voor twaalf jaar. We lezen in dat contract: "Dat de ingelanden over Schoutjansheul zullen hebben en behouden een vrije overgang 't zij met wagens, karren, paarden of anderzins, mist zij nagedane kavelingen, de voorsz. heul aan de WZ voor de eene helft zullen moeten houden in goede behoorlijke reparatie en de andere helft aan de OZ door Delft, gedurende 12 jaar ingaande 1 januari 1666, hetgeen door het passeren van de schuitpaarden of anderzins aan die heul ontramponneerd zoude mogen worden, zouden onderhouden."

De brug is vroeger veel kleiner geweest. Aan beide zijden was een dam gemaakt waarop de brug was gebouwd. De afstand van de dam was blijkbaar zo smal, dat het water niet voldoende onder de brug door kon stromen. In opdracht van het Hoogheemraadschap van Delfland moest deze afstand in de zeventiende eeuw groter gemaakt worden. De brug is oorspronkelijk een heul geweest. Een heul is een houten of stenen boogbrug. Waarschijnlijk zal het oorspronkelijk een houten brug zijn geweest. Nu is het een betonnen brug met ijzeren leuningen.

DE KERKBRUG

Een brug zonder eigenaar?

O. Spinnewijn

Halfweg Schipluiden - Den Hoorn wordt het uitzicht over het water onderbroken door een rustieke brug, die als een aangekleed cirkelsegment beide oevers van de vaart met elkaar verbindt. Behalve dat hij zich met een zekere elegantie als een Narcissus in het water spiegelt, lijkt schijnbaar de enige opdracht nog een schakel te zijn voor de bewoners van het buurtschap Hodenpijl, die zich ter weerszijden van het water nestelden. Gerekend naar het aantal woningen die de gemeenschap daar telt dus een bescheiden taak, maar in alle bescheidenheid is 't toch een oeververbinding die binnenkort terug kan blikken op tweehonderd jaar eigen wederwaardigheden. Natuurlijk Schipluiden bezit oudere of prestigieuzer bruggen, maar ook deze "Kerkbrug" heeft z'n verhaal. Dat verhaal start overigens met een duik in een nog wat verder verleden: Kerstnacht 1722. Onder Hodenpijl teistert een uitslaande brand het onopvallende Roomse schuilkerkje, dat tevens onderdak biedt aan de pastoor van deze missiestatie. Het gaat om een wat achteraf liggende schuur met rieten dak op de oostelijke oever van de Gaag, waar katholieken uit weide omgeving oogluikend mogen kerken. Voor die knipoog moeten de kerkgangers overigens wel steeds diep in de buidel tasten. De kerk wordt herbouwd, maar voor de pastoor kopen de parochianen nu een bescheiden optrekje met tuin aan de westkant van de Gaag, tegenover de heropgebouwde kerk. Om bij zijn kerk te komen beschikt de pastoor over een bootje, waarvan hij uiteindelijk alleen op zon- en feestdagen gebruik maakt. Voor de overige dagen richt hij in z'n nieuwe pastorie een kleine dagkapel in, waar hij, zij het zeer beperkt, ook een aantal parochianen kan ontvangen. Het water tussen de kerk en de pastorie blijft lange tijd een groot ongemak. Pas als aan het eind van de achttiende eeuw de ideeën van de "Franse Revolutie" ook in de Nederlanden resoneren en de toepassing van de plakaten versoepelt, krijgt het "Paapse" volksdeel wat meer armslag. Als het kerkbestuur in 1796 een verzoek richt aan het Hoogheemraadschap van Delfland voor de bouw van een brug, krijgen ze op 2 juni van dat jaar nog toestemming om tot de aanleg over te gaan. Voor iets meer dan tweeduizend gulden wordt de brug in 1797 gebouwd, waarbij Delfland als enige voorwaarde stelt dat het onderhoud van de brug geheel ten laste komt van de kerk. De brug dient intussen niet alleen het gemak van de pastoor, maar ook voor de parochianen betekent de brug een uitkomst, omdat de tamelijk goed onderhouden rijksstraatweg aan de westkant van de Gaag de gang naar de kerk een stuk eenvoudiger maakt. In 1822 wordt bij de inmiddels verfraaide en van een toren voorziene kerk een eigen kerkhof aangelegd, waarmee het belang van de brug verder toeneemt. Daar komt evenwel verandering in, wanneer in 1839 de oude schuilkerk wordt ingewisseld voor een, pal naast de pastorie gelegen, nieuwe kerk, dus ook aan de westzijde van de vaart. Hoewel als zodanig nu niet meer in gebruik, is haar voorgevel in de stijl van een Griekse tempel, nog altijd een direct opvallend gebouw in het polderlandschap. Omdat deze kerk, vergeleken met de oude, iets meer naar het zuiden ligt en wat minder logisch t.o.v. de brug, verzoekt de toenmalige wethouder Dirk Jacobszn Ammerlaan in 1859 het Hoogheemraadschap deze brug een eindje te mogen verplaatsen tot tegenover de ingang van de nieuwe kerk. Dat ver-

zoek wordt ingewilligd, maar de betekenis van de brug voor de kerkgangers is inmiddels natuurlijk sterk afgenomen. Burgemeester/wethouder Ammerlaan daarentegen, die aan weerszijden van de vaart uitgestrekte landerijen bezit en juist tegenover de kerk in Huize Hodenpijl woont, heeft toenemend belang bij het bestaan van de brug. Verder is hij sinds vele jaren een zeer gewaardeerd en toegewijd lid van het kerkbestuur, zodat vele financiële zaken onderhands in der minne geregeld zullen zijn, zoals bijvoorbeeld het beschikbaar stellen van grond voor de nieuwe kerk. Als die welstand door foutief speculeren hem op de rand van een faillissement brengt en hij op 1 mei 1880 plotseling overlijdt ontstaan de vraagtekens, want op papier is er over de brug niets geregeld. Alvorens de goederen nu voor de erven in openbare verkoop kunnen worden aangeboden, wordt in een op zeer korte termijn opgestelde onderhandse akte ten aanzien van de brug bepaald dat vanaf dan het kerkbestuur met het beheer belast blijft en voor een vierde deel zal bijdragen in de kosten van het benodigd onderhoud. De resterende driekwart wordt bundersgewijs omgeslagen over de toekomstige, tijdelijke eigenaren van het onroerend goed aan de oostzijde van de vaart. Het gaat om 52 ha. land, toebehorend hebbend aan wijlen burgemeester Ammerlaan. Die eigenaren hebben dan het recht gebruik te maken van de brug met hun paarden en hoornvee. Mocht er in de toekomst door stichting of exploitatie van bijvoorbeeld een fabriek bijzonder veel gebruik worden gemaakt van de brug, dan heeft het kerkbestuur het recht het gebruik van de brug voor deze doeleinden op te zeggen (maar niet voor de anderen). Voetgangers behouden te allen tijde recht van passage.

Het eigendom van de brug is daarmee niet geregeld en blijft de volgende honderd jaar steeds inzet voor een juridisch steekspel, ook al omdat de brug op de kadasterkaart van 1880 zelfs niet voorkomt en eigenlijk dus niet bestaat.

In de zomer van 1883 neemt de Provinciale Waterstaat voor Zuid-Holland het besluit de vaart tussen Delft en Vlaardingen meer geschikt te maken voor de scheepvaart. Voor de "Kerkbrug" houdt dat in dat de doorvaarthoogte tot 2,05 m boven Delflands peil moet worden verhoogd, wat wil zeggen dat het brugdek 40 cm omhoog moet, met behoud van de middenbreedte van 3,10 m. De werkzaamheden daarvoor worden in 1886 uitgevoerd, waarbij het uiterlijk van de brug onveranderd blijft. Volgens bestek bedragen de kosten zeventienduizend gulden, met de bepaling dat het dek van de brug dient te zijn opgebouwd uit een laag van 5 cm dikke eikenhouten planken, waarop weer een 4 cm. dik grenenhouten rijdek. Het loon van de vaklieden staat vastgesteld op 25 ct per uur, voor de sjouwerlieden 17 ct per uur. Pas in 1910 wordt voor de eerste maal, en zonder problemen, een beroep gedaan op de onderhoudsclausule van 1880, wat aantoont dat het werk destijds degelijk is uitgevoerd. Een groot deel van het land is op dat ogenblik in handen van de Radboud-Stichting, opgericht in 1905 met tot doel het verzamelen van fondsen voor het oprichten van een katholieke universiteit in Nijmegen, waarvoor men overal in het land beleggingen neemt. In 1908 zijn de landerijen onder Hodenpijl daarvoor overgenomen van de N.V. Vigilantia te Den Haag.

De betekenis van de brug voor de kerk is inmiddels overigens vrijwel nihil, omdat ook het oude kerkhof aan de oostzijde van de vaart sinds 1883 een nieuwe pendant heeft, direct achter de nieuwe kerk. Men speelt alleen nog met de gedachte om op de oostoever van Hodenpijl een parochieel scholencentrum te

verwezenlijken, compleet met klooster voor de nonnen die daar bij horen. Daar is 't nooit van gekomen.

Een bron van veel getwist ontstaat er rond de brug als die in 1930 wordt aangevaren en een pijler is ontzet. Een herstelling wordt uitgevoerd, uiteraard niet voor rekening van de beheerder. Al na enkele jaren, in 1932, blijkt groot onderhoud noodzakelijk. Door een scheefgezakte steunpilaar is ook het wegdek mee gaan zakken, wat ernstige gevolgen zal kunnen hebben. Merkwaardig is dat, noch de toenmalige pastoor, noch de andere belanghebbende, de Radboud-Stichting, bekend was met de consequenties van de akte uit 1880. Aanvankelijk ging het geschil nog over de vraag of de kerk ofwel een kwart dan wel de helft van de kosten moest bijdragen, maar begin 1934 schrijft de pastoor de Stichting te betwijfelen of er wel een verplichting bestaat en dat hij ook niet bereid is dat te erkennen zolang een wettelijk bewijs niet is geleverd. Overigens vindt hij de omstandigheden volkomen gewijzigd sinds zware vrachtwagens regelmatig gebruik maken van de brug, vrachtwagens die niets van doen hebben met het bedrijf van de heer Ammerlaan aan de overzijde, maar van de brug gebruik maken omdat de Schoutjansheulbrug enkele honderden meters verderop in zo deplorabele toestand verkeert dat hij voor dat verkeer is afgesloten. Bovendien heeft de kerk hoegenaamd geen belang meer bij de Kerkbrug. Zo er al een contract bestaat, zou men dat liever grondig herzien. Wellicht valt te overwegen dat de Radboud-Stichting de brug zal overnemen! Uiteraard komt de akte te voorschijn, maar intussen verklaart een gemeenterapport van december 1934, dat de brug gevaarlijk is voor het verkeer en verzoekt daarop Gedeputeerde Staten toestemming de brug voor verkeer te mogen afsluiten.

De Radboud-Stichting intussen kan men zich de argumenten van de pastoor wel voorstellen en wil men nadenken over een aangepast contract. Het voorkomt niet dat de brug op 12 februari 1935 wordt afgesloten voor verkeer, tot ongerief van de huurders van de Radboud-Stichting. Om uit de impasse te raken stelt de Stichting het kerkbestuur voor de brug te herstellen conform de akte van 1880. Wanneer dat naar genoegen zal zijn geregeld, is de Stichting bereid de 1/4 verplichting af te kopen voor een bedrag van f 400,- door het kerkbestuur te betalen. De reactie van de pastoor is positief, hij zal de herstellingen laten uitvoeren, wat op 500 tot 600 gulden neerkomt, waarvan 1/4 ten laste van de kerk, maar de f 400,- als afkoopsom komen hem als zeer onbillijk over. In juli is het karwei geklaard voor f 442,- waarvan 3/4 dus voor rekening van de Radboud-Stichting. Deze erkent dat de reparatie naar behoren is uitgevoerd, maar meent dat ook het plaatsen van vier stootpalen in de vaart, die aanvaring moeten voorkomen tot de herstelwerkzaamheden behoren. Ook het kerkbestuur ziet de wenselijkheid van de stootpalen in, maar is niet bereid hiervoor kosten te betalen. Een zeer slepend, jarenlang durend geharrewar volgt.

Intussen neemt het oneigenlijk gebruik van de kerkbrug door niet gerechtigden toe, ofschoon de boeren die door de slechte staat van de Schoutjansheulbrug gedupeerd worden, zich wel bereid tonen bij te dragen in het onderhoud van de Kerkbrug. Eind 1937 geeft het gemeentebestuur te kennen de Schoutjansheulbrug aan het openbaar verkeer te willen onttrekken en af te breken, omdat de eigenaar, Delft, niet bereid blijkt het benodigde onderhoud uit te voeren. Volgens de nieuwe legger van Schipluiden zal de kerkbrug dan de brugfunctie overnemen.

Kerkebestuur en Radboud-Stichting komen dan gezamenlijk in het geweer en stellen in een bezwaarschrift, dat zij gebruik van de brug voor openbaar verkeer niet zullen gedogen. Ze wijzen erop, dat de brug als openbare weg alleen toegankelijk is voor voetgangers en de nieuwe wegenlegger dient conform te worden aangepast. Zij menen bovendien, dat Delft als onderhoudsplichtige gehouden moet worden aan herstel van de Schoutjansheulsebrug. Zelfs tijdens de oorlogsjaren blijft het gekizzebiz over het lot van de Kerkbrug op een zacht pitje aan de orde, maar na afloop, in 1947, wil de Radboud-Stichting toch spijkers met koppen gaan slaan, ze wil van de moeilijkheden met het kerkebestuur af. In opdracht van de Stichting wordt de brug in november 1948 van een nieuw wegdek voorzien en komen er de vier aanvaarpalen. Dat kost inmiddels f 3.400,-! De Radboud-Stichting wil nu de onderhandelingen starten en een eerste ontmoeting met pastoor Andreoli wordt vastgesteld voor 10 februari 1949. Het is een vergadering, die voor de Stichting wat teleurstellend verloopt, doordat de eigen deelnemers niet op dezelfde lijn zitten. Niettemin laten de onderhandelingen toch lichtpuntjes zien voor een overname. Een bekend, maar bijkomend probleem blijft steeds, dat ook de gemeentelijke legger geen uitsluitel geeft omtrent eigendom van de brug, maar de Stichting formuleert toch een nieuw voorstel. Dit voorstel vindt genade in de ogen van het kerkebestuur en heeft ook de instemming van de bisschop, zodat na 20 jaar touwtrekken in 1950 de Radboud-Stichting alle rechten van beheer op de "Kerkbrug" verwerft en daarmee ook het kerkelijk deel van de onderhoudsplicht op zich neemt.

Is de Radboud-Stichting nu gelukkig? Vermoedelijk niet, want de verdere geschiedenis laat zien dat de brug voor hen een voortdurend blok aan het been vormt.

Als de kerk aan Hodenpijl in 1964 als zodanig niet meer in gebruik is, wordt het gebouw verkocht aan de firma "VUGA"NV, een papiergroothandel, die het kerkgebouw op haar beurt, in 1969, overdraagt aan de firma D. Prins B.V., groothandel in apotheek- en laboratoriumbenodigdheden.

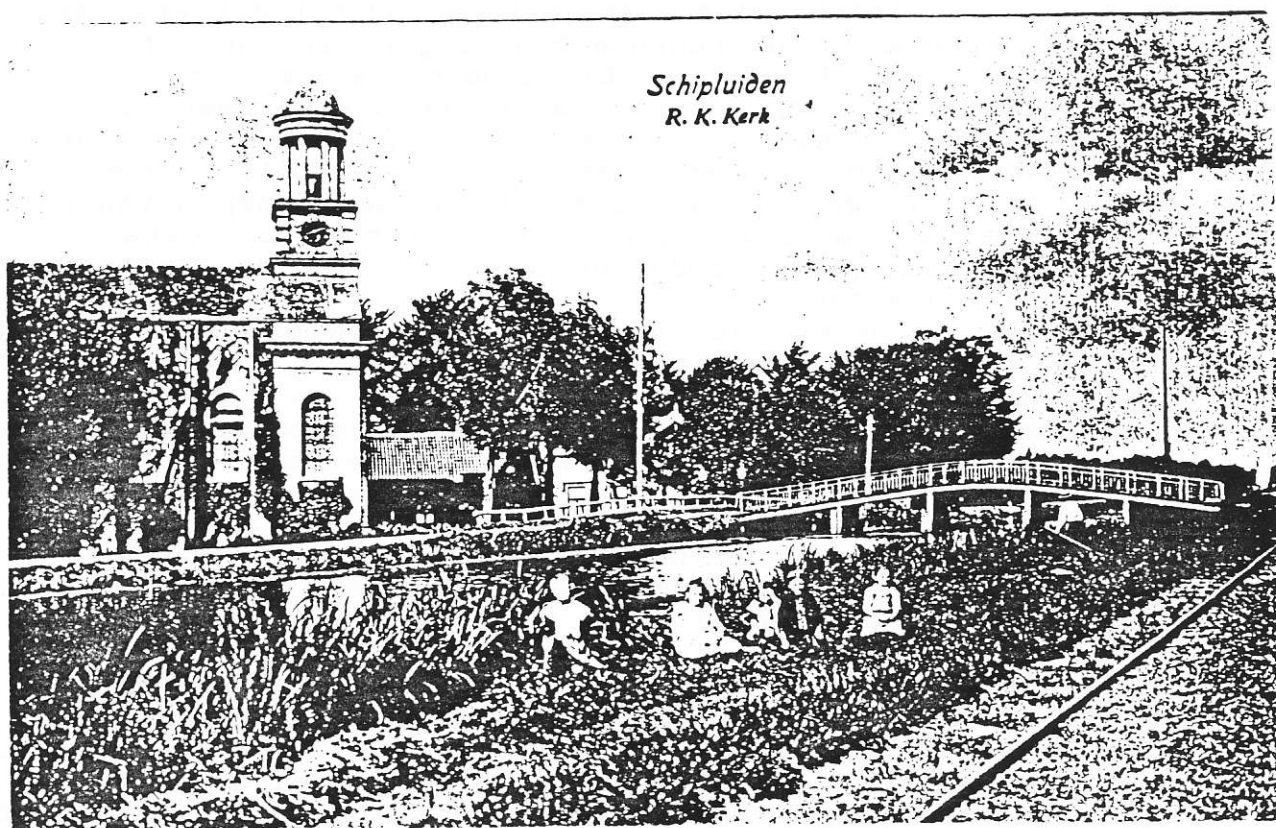
De Radboud-Stichting op haar beurt ziet haar taak in 1974 als afgesloten en brengt 't vermogen onder in een nieuwe stichting: de Stichting Reinier Post, waarin ook de brug en de landerijen in Schipluiden weer zijn opgenomen. Wanneer de brug in 1977 opnieuw aan een dringend onderhoud toe is, spreekt de gemeente de Stichting daar als onderhoudsplichtige op aan. De Stichting sommeert dan de fa. Prins B.V. tot uitvoering van het werk en betalen van de kosten. Deze brengt de zaak voor de rechter, die de Stichting in het ongelijk stelt. Ook in hoger beroep krijgen ze niet het gelijk en moeten binnen drie maanden overgaan tot herstel van de brug op straffe van een dwangsom van f 50.000,-. De fa. Prins wordt tegelijkertijd gemachtigd, zonodig de brug op kosten van de Stichting te laten herstellen en te onderhouden. Het is weer het eigendomsrecht waarop men zich verkeken heeft.

De Stichting Reinier Post heeft er evenwel nog altijd geen vrede mee. In 1987 start ze een nieuw onderzoek, wie nu feitelijk de brug toebehoort, wie is de eigenaar? Het Hoogheemraadschap van Delfland kan niet anders dan al bekende feiten op tafel leggen of het moet zijn, dat Delfland geen eigenaar is van het water waarover de brug gebouwd is (dat behoort toe aan een zekere heer H. Borst). Wel is Delfland eigenaar van de oostelijke oever, terwijl de westelijke oever provinciaal eigendom is.

Een onderzoek naar de jurisprudentie omtrent eigendomsrechten over bruggen komt tot merkwaardige conclusies. Afhankelijk van de constructie kan een brug eigendom zijn van de eigenaar van het water wat er onder ligt of van de eigenaar van de oevers die de brug verbindt. De kerk was destijds noch eigenaar van het water, noch van de oevers en kon op juridische gronden ook nooit eigenaar van de brug zijn. Ze had wel het beheer en de onderhoudsplicht. De Radboud-Stichting en de Stichting Reinier Post zijn om dezelfde redenen ook nooit eigenaar geweest, maar hebben van de kerk wel de verplichtingen overgenomen.

Ook voor de Stichting Reinier Post is de onderhoudsplicht voor de Kerkbrug een niet logische last geworden. Sinds de jaren zeventig is praktisch het hele grondbezit in dit gebied afge-stoten. Daarmee ontvalt ook voor haar het belang voor het bezitten van de Kerkbrug. Diverse malen heeft de Stichting de brug aan de gemeente aangeboden om daarmee de mogelijkheid te krijgen de brug af te breken, maar de Stichting heeft daarbij steeds nul op rekwest gekregen.

Tot op de dag van vandaag worstelt de Stichting Reinier Post met het probleem van een brug zonder eigenaar, die niet voor- komt op de kadasterkaart noch op de provinciale legger.



HOORNSE BRUGGEN

L.M. van Velzen

In een door vaarten en sloten doorsneden gebied als Den Hoorn en omgeving was het landschap rijkelijk gestoffeerd met bruggen, heulen en andere waterovergangen: van de belangrijke Hoornse brug tot een simpele kwakel aan het eind van de Woudse laan.

Bruggen, heulen, vlonders en kwakels waren voor onze voorouders zeer belangrijk in het leven van alle dag. Om deze reden hebben we geprobeerd iets meer te weten te komen over de historie van enkele Hoornse bruggen. Hiervoor bezochten we het archief van het Hoogheemraadschap van Delfland. Vooral over de Hoornse brug kwamen interessante gegevens voor de dag. Het is dan ook in hoofdzaak de geschiedenis van deze brug, waarop in dit artikel nader zal worden ingegaan.

De Hoornse brug is ongetwijfeld altijd de belangrijkste brug van Den Hoorn geweest. Niet alleen lag deze brug over een belangrijke scheepvaartroute, maar was zij ook een onderdeel van de belangrijke wegverbinding Delft - Maassluis en de tot ca. 1900 wat minder belangrijke verbinding met het Westland.

De geschiedenis van de Hoornse brug begint in 1602, toen de dam die gelegen was tussen de Dijkshoornseweg en de Tanthofkade werd weggegraven. Tot dan toe maakte het wegverkeer gebruik van de dam om het water over te steken. Schepen en vaartuigen werden d.m.v. een windas over de dam getrokken. Hoewel deze windas tamelijk groot was, konden toch maar schepen van betrekkelijk kleine afmetingen over de dam worden getrokken. Vooral de hoogte was beperkt, omdat de schepen onder de windas doorgehaald moesten worden.

Het is aan te nemen dat de eerste brug min of meer was aangepast aan de afmetingen van deze schepen en vaartuigen. Toch lijkt het alsof de nieuwe brug, althans voor die tijd, vrij hoog was gemaakt. In 1625 bepalen de hoogheemraden van Delfland, dat de doorvaarthoogte van enkele heulen in de vaarroute van Delft op Maassluis te laag is. De heulen voldoen dan ook niet aan de daarvoor vastgestelde keur. Het betreft o.a. de heul van Zouteveen. De hoogheemraden bevelen vervolgens aan, dat deze heulen verhoogd moeten worden tot tenminste dezelfde hoogte als de stenen heul "opte Hooren".

Zoals hierboven reeds het vermeld is, waren het slechts betrekkelijk kleine schuiten die de Hoornse brug passeerden. Het waren overwegend zeilschepen die, als ze niet konden zeilen, soms ook met handkracht werden voortgetrokken. Dit werd anders toen de stad Delft na jaren van onderhandelen in 1654 toestemming kreeg voor de aanleg van een trekpad langs de vaarroute naar Maassluis en naar Vlaardingen. Hierdoor verscheen ook de trekschuit voor de Hoornse brug. Omdat deze schuiten door een paard werden voortgetrokken, was het mogelijk om met veel grotere schuiten te gaan varen. Daar kwam nog bij dat door de toenemende handel en welvaart het personenvervoer steeds belangrijker werd. Dit had weer tot gevolg, dat men de trekschuit ging voorzien van een opbouw, zodat de passagiers ook bij minder goed weer nog enig comfort genoten. Dit alles had ook tot gevolg, dat een andere categorie schippers de bruggen passeerde. Waren het voorheen in hoofdzaak schippers uit de eigen omgeving, nu verschenen er ook schippers uit Vlaardingen

en Maassluis. Zij hadden belang bij brede, maar vooral hoge bruggen. Door constante druk kwamen zij zover, dat verschillende bruggen verbreed en verhoogd werden.

Voor een goed begrip is het nodig, dat wij eerst wat nader ingaan op de vraag welke instanties eigenlijk verantwoordelijk waren voor de bouw en het onderhoud van de bruggen en heulen. We komen dan terecht bij de ambachten. De meeste bruggen in de omgeving van Den Hoorn waren z.g. ambachtsbruggen, zoals de Hoornse brug. Of een ambacht al dan niet moest bijdragen in de kosten van een ambachtswerk hing af van het belang, dat een ambacht had bij het betreffende werk. Dit principe werd al gehanteerd, toen rond 1450 de Hoornse vaart werd gegraven. De mate waarin moest worden bijgedragen in de kosten werd bepaald door de oppervlakte van de ambachten, uitgedrukt in morgen. In het geval van de Hoornse brug ging het over de hoofdambachten Maasland, Vlaardingen en Schipluiden, die respectievelijk voor 3500, 2500 en 2000 morgentalen moesten bijdragen. Voor de ambachten De Lier en Honderdland was dit achtereenvolgens 700 en 100 morgentalen. In totaal ging het dus om 8800 morgentalen.

Duidelijk is dat de ambachten zich opgezaald voelden met deze eeuwenoude verplichtingen. Zij probeerden er dan ook zo goedkoop mogelijk vanaf te komen. Hierdoor kwamen ze uiteraard in aanvaring met de schippers die, zoals we reeds zagen, allerlei voorzieningen wilden die de ambachten veel geld gingen kosten. De schippers hadden in deze strijd evenwel een machtige bondgenoot en wel het Hoogheemraadschap van Delfland, dat als boezembeheerder moest zorgen voor de afvoer van het overtollige oppervlaktewater. Een snelle doorstroming was hierbij enorm belangrijk en de hoogheemraden keken dan ook met afgrijzen naar de insnoeringen ter plaatse van bruggen en heulen, tot soms minder dan de helft van de oorspronkelijke waterbreedte. Daar kwam nog bij dat het hoogheemraadschap de keur vaststelde, waaraan de ambachtswerken moesten voldoen.

Reeds eerder zagen we dat door actie van de schippers van verschillende bruggen de doorvaart verbeterd was. In 1739 was kennelijk de Hoornse brug aan de beurt. In dat jaar stuurden de schippers een brief "op poten" aan "De Weledele Heeren Dyckgraven en Hoogheemraeden van Delflandt", waarin zij hun beklag deden over "de brugge of heul, gelegen op Dijckshoorn over het water genaamd de Kikkert of Hoornsevaart". Zij klaagden over het feit dat deze brug te laag was, waardoor hun vaartuigen vaak vast kwamen te zitten. Hierdoor had het metselwerk veel te lijden, waardoor er zelfs stenen in de boog waren losgeraakt en uitgevallen, hetgeen gevaar opleverde voor rijtuigen en mensen. Dit leidde tot een gevaarlijke en onhoudbare situatie. Zij verzochten dan ook "seer ootmoedelijk" de brug niet alleen te herstellen, maar ook de doorvaart minstens zo hoog te maken als "de stenen heul over het selve water voor de Kruytmolen leggende". Deze brief werd ondertekend door zeventien veer- en marktschippers, waarvan er vijf niet konden schrijven. Ze tekenden met een kruisje (zie hierna).

Begin september 1739 stuurde het hoogheemraadschap een afschrift van de brief aan de ambachtsbewaarders van Maasland, Vlaardingen en Schipluiden. Deze gingen onmiddellijk tot actie over en gaven opdracht aan drie plaatselijke meester metselaars

Deffese Schipper
 Dit merk X heeft gestelt Jan de Waret
 Filip van der Kraij
 Willem Kani
 Willem Kiere

marit. ant. lichte schipper
 Beindrich J. schipper van masten
 Jan jaer 1680
 Floris w. schipper
 Dit merk X heeft gestelt abram J. van der Aar

Dit merk X heeft gestelt Jan de Vries
 Dit merk X heeft gestelt Cornelis Van der Ende

Dit merk O heeft gestelt Jacob van Schie
 Jan. van der Zand

Schipper van Vlaardingen
 Jan van der Veen
 Cornelis berg schippers v. Vlaanderen

Schipper van Schie v. Vlaanderen
 Elias G. van der Veen

Maggijel van der Schippers van der

T. Naamtelijc
 Jan J. van der
 Jan J. van der
 Willem dragen
 Pieter-graen
 Willem van der
 Cornelis van der
 Jan van der
 Klaas van der
 Filip van der
 Simon van der

De veer en Maat schippers van onze omlagte
 onder vraag en geexamineert of die door het
 Laag Zijn van de gemelte Brugge Oet schijnt zij
 geweest daer door te passeren, Maar betuigen alle
 dat zij sich wel met Meer broeg waater door de veer
 Brugge hebben gervaaren, Maar Moet bevonden
 dat de Zelve te laag was, en altoos getuikelijc
 en onbeklemmet wegens de hoogte daer door kom
 varen, en presen teren Zulk des Noods en daer to
 zegt zijnde Met Ede te bevestigen

Op ons onder teken, hiuden den 1 Octob: 1739:

J. G. van der

van der
 Willem doordr schot
 pieter koppert

J. van der

om rapport uit te brengen over de staat van de Hoornse brug. Voor Maasland was dit Huibregt van Duyn, voor Vlaardingen Arend van Duyn en voor Schipluiden de ook als molenbouwer bekend staande Leendert van den Bos. Deze drie deskundigen toogden gezamenlijk naar de Hoornse brug en reeds eind september was hun rapport gereed. Zij verklaarden daarin dat zij de brug:

"Nauwkeurig hebben gevisiteerd en nagezien, zoo van onderen als van boven, of er in den boog van derzelver brugge enig manquement was door losse of uitgevallen steenen, waardoor de brugge in de tijd zoude kunnen instorten."

Zij kwamen eenparig tot de conclusie, dat het enige wat er aan de brug mankeerde, waren enkele door schippershaken en kloeten veroorzaakte losse voegen en naden. Maar dat leverde geen enkel gevaar op en de brug zou nog jaren dienst kunnen doen. Tenslotte verklaarden ze, dat zij: "Bereyd sijn all het gemelde desnoods met goede reedenen te defendeeren."

Ook vroegen de ambachtsbewaarders de mening van een aantal veer- en marktschippers uit hun omgeving. Deze mannen voeren kennelijk met wat kleinere schuiten, want zij verklaarden "dat zij dikwils met zeer hoog waater door de voorsz. brugge wel hebben gevaaren, maar nooit bevonden dat dezelve te laag was en altoos gemaakelijk en onbelemmerd wegens de hoogte daardoor konden vaaren".

Voorts verklaarden zij dat de brug in goede staat was en het helemal niet nodig was om de brug te verhogen, terwille van al die vreemde schippers die met hun "schuiten, hoog van tent en dak" de brug wilden passeren.

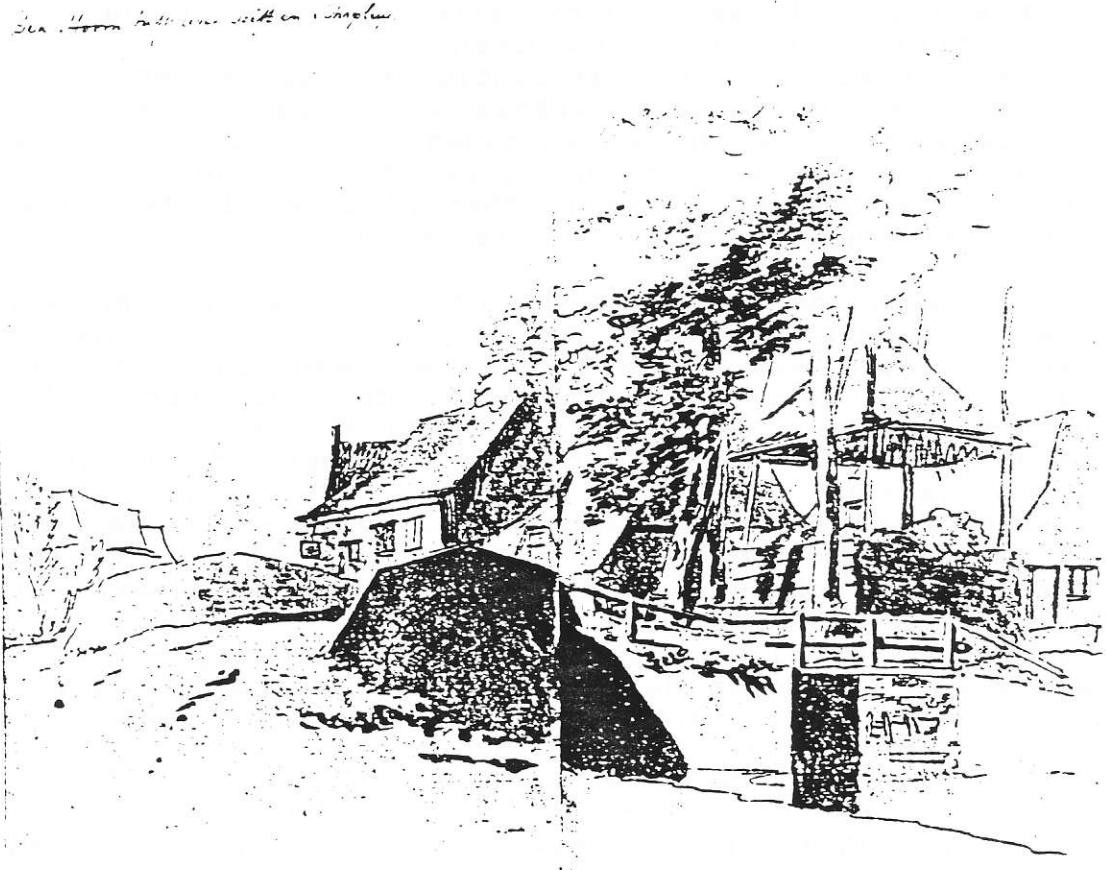
Met hun brief sloegen deze schippers duidelijk twee vliegen in één klap. Zij deden de machtige ambachtsbewaarders een plezier en haalden tegelijkertijd uit naar hun concurrenten. De brief is gedateerd 1 oktober 1739 (zie het fragment).

Het verweer van de ambachten had kennelijk nogal wat indruk gemaakt op het hoogheemraadschap, want het wordt even stil rond de Hoornse brug. Hierbij kwam nog dat het hoogheemraadschap in 1737 de "Souteveense brug" voor eigen rekening had vernieuwd. Ook dit was een ambachtsbrug, in onderhoud en beheer bij de ambachten Schipluiden en Dorp. Het is heel goed mogelijk dat de ambachten hierin aanleiding zagen om met nieuwe moed trachten af te komen van hun eeuwenoude verplichtingen ten aanzien van de ambachtswerken. Zij kwamen nog wat sterker te staan, toen het hoogheemraadschap in 1750 ook het vernieuwen van de Schoutjansheul geheel voor eigen rekening nam. Dit was geen ambachtsbrug. Als onderdeel van het trekpad naar Maassluis en Vlaardingen was deze brug in beheer en in onderhoud bij de stad Delft.

De aanleiding voor het hoogheemraadschap om het vernieuwen van deze bruggen zelf te betalen, lag waarschijnlijk in het feit dat zij hierdoor eindelijk de kans kregen om de doorvaart van deze bruggen een flink stuk breder te maken. Men deed dit niet om de schippers te gerieven, maar om de doorstroming ten behoeve van een goede waterafvoer te verbeteren.

Wat de Hoornse brug betreft slaagden de ambachten erin om tot 1751 de boot af te houden, maar in dat jaar moest er toch wat gebeuren. Op 11 augustus 1751 schreven de ambachtsbewaarders van Vlaardingen, Maasland, Schipluiden en De Lier aan het hoogheemraadschap, dat de brug voor schippers uit hun eigen ambachten nog steeds goed genoeg was. Het waren vooral schippers uit andere plaatsen die een hogere brug wilden. Zij stelden dat het verhogen van de brug ook een algemeen belang was en

verklaarden voorts bereid te zijn om de brug te verhogen, mits het hoogheemraadschap de helft van de kosten zou betalen. Na enig touwtrekken werd de brug tenslotte verhoogd en de doorvaart wijder gemaakt. Het is vrijwel zeker dat deze brug voorkomt op onderstaande tekening uit 1833.



De Hoornse brug in 1833 (G.A. Den Haag).

Hierna kwam de Hoornse brug in wat rustiger vaarwater. Nadat in het midden van de vorige eeuw de ambachten waren opgeheven, kwamen in 1857 de meeste ambachtswerken in beheer bij het Hoogheemraadschap van Delfland. Ook de Hoornse brug viel hieronder. In de vorige eeuw is de brug nog één keer vernieuwd. In 1928 schreef Rijkswaterstaat, dat het rijk de Hoornse brug wilde overnemen, teneinde: "deze brug, die ongeschikt is voor het moderne verkeer en zeer ongunstig is gelegen in het tracé van de weg, in het belang van het verkeer te vervangen door een nieuwe brug van groter sterkte en meerdere breedte". Enkele jaren werd de brug inderdaad aan het rijk overgedragen en vervangen door de huidige brug. Voor de schippers is de brug nu geen probleem meer. Maar door de vrijwel dagelijkse files is de Hoornse brug nog steeds wat ze al eeuwen is geweest, een zeer bekende brug in Delfland.

Bronnen:

Oud Archief Delfland, inv. nr. 2383 t/m 2390.
Nieuw Archief Delfland 1853-1919.

Literatuur:

G. Ottevanger e.a., Molens, gemalen en andere waterstaatkundige elementen in Midden-Delfland. 's-Gravenhage 1985.