

**OPEN
MONUMENTEN
DAG**

14 EN 15 SEPTEMBER 2024

De paden op, de lanen in...

**Over wegen, wagens
en verbinding in Warmond**

Tekst: Eppo van Bolhuis

Redactie: Clara Leenstra



Inleiding	3	Uitspanningen	23
Eerste wegen	4	De tol en andere wegen	26
Middeleeuwen	8	De trein	28
Herenweg en buitenplaatsen	12	Post, telegraaf en telefoon	32
VOC	14	De fiets	34
Paard en wagen	17	De auto	36

Betekenis en oorsprong (etymologie) van straatnamen:

baan	<i>vrijgemaakte plek of doorgang</i> , baan kan ook verwijzen naar kaatsen, een soort handtennis op overdekte banen, vooral in de 17 ^e eeuw populair (tennis in Engeland)
dam	<i>waterkering, verhoogde weg door nat gebied, door uitgegraven grond opgeworpen dijk</i> , veel aangelegd om een waterloop af te sluiten van getijdenwerking, voor de tijd van dijkaanleg. Het woord dam komt in vele Europese talen voor
dijk	<i>dam, wal</i> , oorspronkelijk moeras of poel, verwant met dig = graven
glop	<i>smalle doorgang, nauwe steeg, kier of tochtgat</i> , denk aan gluipe, glippen en gleuf
gracht	<i>weg langs een gegraven waterloop</i> , vergelijkbaar met graf van graven
kade	<i>kaai, weg op een oeverwal</i> , zelfde oorsprong als haag: <i>afscheiding of omheining</i>
laan	<i>zijweg</i> , pas veel later <i>weg met bomen</i> . De precieze herkomst is onduidelijk
pad	<i>smalle weg</i> , oude herkomst terug te herkennen in vele (oude) talen
plein	<i>open vlakke</i> , denk aan plain in het Engels of plaine in het Frans
steeg	<i>nauw straatje, voetpad</i> , oorspronkelijk steile weg of trap.
straat	van via strata = Latijn voor <i>verharde weg</i> , sternere = plaveiden
wal	<i>langgerekte versterking van opgeworpen grond</i> , in Nederland vaak aan de waterkant
weg	<i>straat, pad</i> heeft Indo-Europese wortels, wegen betekende oorspronkelijk vervoeren of rijden, een lijtweg of menneweg is een weg waar een paard met wagen kan rijden
wei	<i>plaats waar het vee voedsel kan zoeken</i> , oorspronkelijker: plaats waar dieren vrij rondlopen (en bejaagd kunnen worden)

De paden op, de lanen in...

Inleiding

De reis in dit Warmondse boekje begint te voet in de prehistorie en eindigt al zittend in de auto.

Hoe zijn een vuurstenen dolk uit Scandinavië en 18 bronzen bijlen uit Noord-Wales in Voorhout beland? En hoe zijn vuurstenen uit Noord- en Zuid-Nederland in Warmond gekomen? Al vroeg in de prehistorie is er een levendige uitwisseling van mensen en goederen uit verre streken. Waartegen de handelaren ruilen met de lokale bewoners hier? We weten het niet. Misschien tegen aardewerk, koeienhuiden en levensmiddelen of een goed maal met onderdak. Het is in ieder geval een aanwijzing dat er al heel lang een wegennet van voetpaden zal zijn geweest om al die streken te verbinden.



Vorig jaar hebben we iets over vervoer te water verteld. Dit jaar kijken wij naar de landwegen en hun gebruikers, naar wagens en treinen, naar fietsen en auto's. En we maken een reis naar het oosten. Heel veel leesplezier!

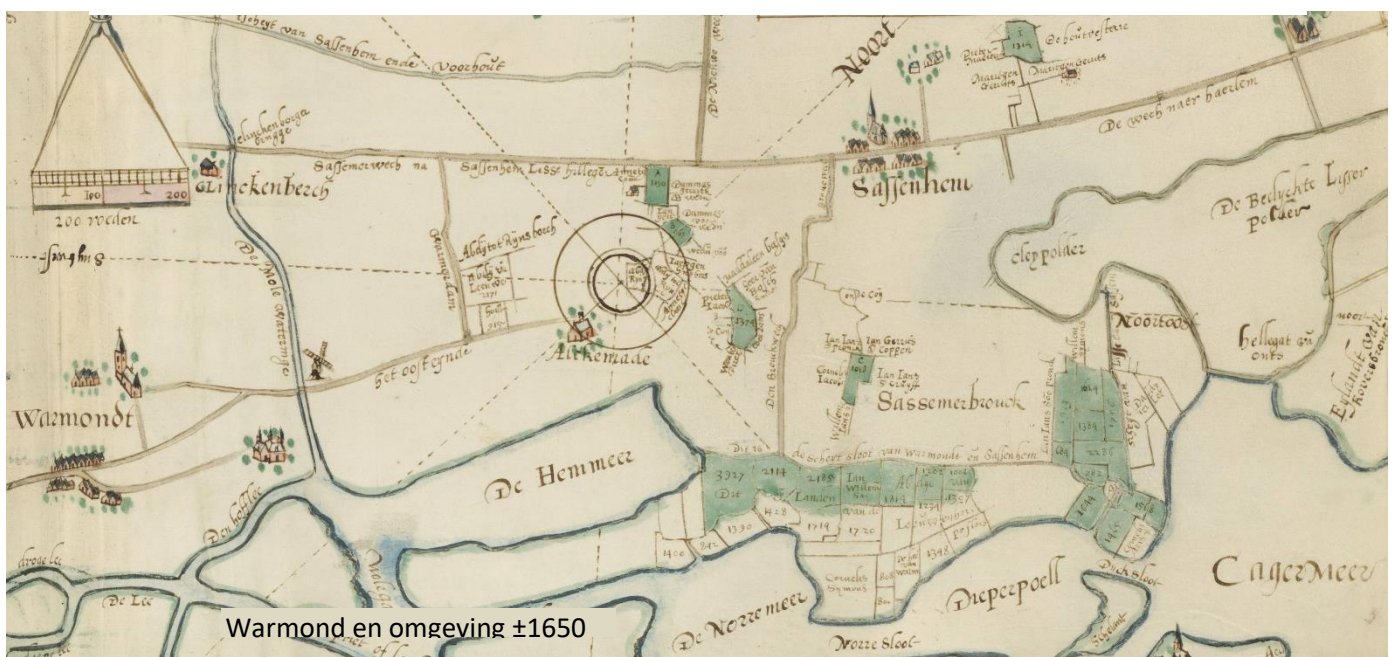
Comité Open Monumentendagen Warmond,

Eppo van Bolhuis (tekst)

Henny Langenberg

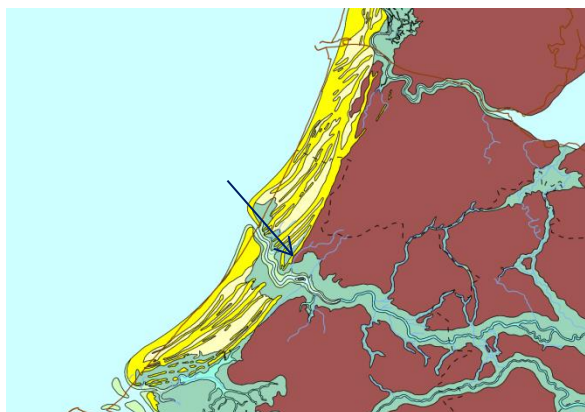
Clara Leenstra (redactie)

Ruud van der Loos



Warmond en omgeving ±1650

Strandwallen en veenmoeras



Zo'n 7000 jaar geleden liggen de duinen en de zee nog ter hoogte van Warmond. Langzaam trekt de zee zich in de volgende eeuwen terug en laat duinenrij na duinenrij achter, die we nu strandwallen noemen. Warmond ligt op één van de oudste strandwallen.

Tussen de strandwallen ontstaat een veenpakket met veenrivieren en krekens die uitmonden in de Rijn. De rivier stroomt bij Katwijk alleen bij eb de zee in. Hij is onderhevig aan eb en vloed. Bij vloed

stroomt de zee landinwaarts en loopt regelmatig tussen de strandwallen de krekens in. In dit dynamische en woeste landschap komen 7500 jaar geleden de eerste mensen wonen.

De eerste wegen

De spontane paden die vroegere bewoners van onze streken bewandelen kunnen we de eerste wegen noemen. Die paden lopen vooral parallel aan de kust over de strandwallen. De vondst van een boomstamkano bij Vlaardingens is een indicatie dat ook, of misschien vooral, vervoer over water plaatsvindt.



Op de Warmondse strandwal wonen 4500 jaar geleden, in het stenen tijdperk, een aantal families in eenvoudige houten boerderijen. Tijdelijk, want naast granen en groenten telen en het houden van vee, blijven zij ook jagers, vissers en verzamelaars. Ze eten zowel zeevis als zoetwatervis en doen aan wildplukken. Om zich van de ene strandwal naar de andere te kunnen verplaatsen leggen zij verhoogde paden aan door het veenmoeras, de

zogenaamde *veenwegen* of *veenbruggen*. Dat moeras is voornamelijk bedekt met veenmos, dat enorm veel vocht kan vasthouden. De kortste weg is daarom niet altijd de makkelijkste weg. Tacitus noemt de veenmoerassen niet voor niets "water waarover men niet kan varen en land waarover men niet kan lopen". (Foto: Veenweg bij Smilde, www.vries.nu)

Door een pad te maken van dwarsliggende boomstammen of takken kunnen de eerste bewoners droger gelegen gebieden met elkaar verbinden. Voorbeelden van zo'n veenweg zijn gevonden bij de Stevenshof in Leiden en mogelijk bij Lisse. Dit soort paden zijn tot in de middeleeuwen aangelegd. Ook de Oude Dam lijkt een veenweg te zijn. Hoe oud dit voetpad is weten wij niet, misschien bestond een voorloper al in de prehistorie. De huidige Oude Dam is aan de Warmondse kant zo'n 10 m breed en omgeven door sloten, maar is richting Oegstgeest en Rijnsburg helaas verdwenen. Ook de noordelijk gelegen Warmonderdam is mogelijk zo'n veenweg.

Alle wegen leiden naar Rome

De Romeinen zijn bekend om hun uitgebreide netwerk van bestrate wegen, die als spaken van een wiel vanuit Rome naar de rest van het Romeinse Rijk lopen. Zo'n geplaveide weg loopt ook over de zuidelijke oeverwal van de Rijn (de Hooge Rijndijk), vanuit Utrecht naar het fort bij Leiden (Matillo) en via de legerplaats bij Valkenburg naar het *castellum* (de Brittenburg) in Katwijk. In Utrecht kun je de Rijn oversteken (Utrecht komt van *traiectenum ad Rhenum*, wat oversteekplaats bij de Rijn betekent).

Deze rivier vormt een moeilijk te nemen barrière om het Romeinse Rijk binnen te komen. Niet voor niets is de Rijn de grens van het Romeinse Rijk, *de Limes*. Langs deze Limes liggen meerdere forten met in de buurt vaak kleine dorpjes waar familie van soldaten, maar ook ambachtslieden en handelaren wonen. Voedsel en goederen worden via de Rijn naar deze forten vervoerd. Dat is de meest efficiënte weg, ondanks dat de Rijn soms teveel of te weinig water bevat.

De grootste Romeinse stad in onze buurt is Forum Hadriani, het huidige Voorburg. Warmond ligt aan de andere kant van de Rijn, dus buiten het Romeinse Rijk. Wel lopen in de duinen de Romeinse *kustlimes* tot aan Texel. Dit uit angst voor aanvallen door de Chauken, de oosterburen van de Friezen. Dus de Romeinen zijn ook aan onze kant van de Rijn te vinden.



Legerplaats Matilo, Mikko Kriek Romeinen.nl

Hoe hard de culturele grens is weten we niet, maar vermoedelijk gedragen de *barbaren*, de Germanen, aan deze kant van de Rijn zich behoorlijk Romeins. Dat komt ook omdat sommige Germaanse mannen meevechten met de Romeinen en Romeinse gewoonten en gebruiken mee terug nemen naar hun gebied boven de Rijn. Hier leeft de Germaanse stam van de Frisii, de Friezen. Bij hen vind je geen steden zoals in het Romeinse Rijk en geen grote boerenbedrijven, maar kleine nederzettingen met een aantal boerderijen.

Warmond

Twee van deze nederzettingen liggen ten zuidwesten van de Oude Dam, waar nu De Bosrand in Oegstgeest is, en op de Warmondse geestgrond vlakbij station Sassenheim. Hoewel de bodem hier door de bollenteelt behoorlijk verstoord is, hebben archeologen onlangs vier waterputten met daarin aardewerk en houten voorwerpen blootgelegd. Als fundering voor twee van de putten zijn oude wagenwielen gebruikt.

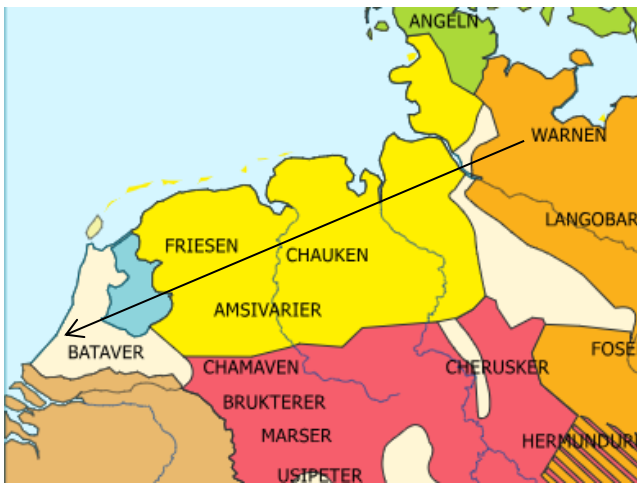


S. Jongma archeologie Delft

De naam Warmond

Velen hebben zich gebogen over de etymologische of toponymische oorsprong van de naam Warmond. De allereerste vorm die tenminste teruggaat tot 885-896 is Warmelde of Warmelda. De naam Warmond zou volgens de deskundigen verwijzen naar een riviertje.

Nu wij ons dit jaar buigen over de verschillende wegen naar Warmond, zijn wij ons gaan verdiepen in de naam Warmerdam, die afkomstig zou zijn van de *Warmonderdam*, de noordelijke toegang naar Warmond vanaf de Herenweg in Sassenheim. En daar viel ons iets op, want zou Warmelda niet een verschrijving kunnen zijn van Warmeldam, oftewel Warmerdam? Het veranderen van een *l* in een *r* zien wij ook terug bij bijvoorbeeld Amsteldam - Amsterdam. Omdat wij van vrij associëren houden, willen wij dit jaar de stelling poneren dat Warmond een "luie" verbastering is van het woord Warmerdam dat we terug kunnen herkennen in de naam Warmelde of Warmelda.



Aan de Baltische zee ligt het stadje Warnemünde aan de monding van het 155 km lange kronkelende riviertje de Warnow of Warne. De naam kan *raaf* of *zwart als een raaf* betekenen. Water in veenrivieren kleurt zwart. En dat brengt ons weer bij de mythische Germaanse stam van De Warnen*, die rond 550 bij de monding van de Rijn zou hebben gewoond en vernoemd zijn naar de rivier waarlangs zij oorspronkelijk woonden, de Warne. Volgens sommigen zouden zij afkomstig zijn van het Zweedse eiland Öland.

Dit betekent *eiland of land van het eiland* (Ö). Dat doet ook wel wat denken aan de naam Holland.

Wij hebben eerder over de Warnen geschreven. Een volk beroemd om zijn wapensmeedkunst. Wat hun komst naar de monding van de Rijn plausibeler maakt, is dat na de ineenstorting van het Romeinse Rijk allerlei volksverhuizingen plaatsvinden. Friezen en Angelen gaan naar Brittannië. Andere Germaanse stammen, de bekendste zijn de Goten, Vandalen, Franken en Saksen, trekken naar het westen en het zuiden van Europa, opgejaagd door de Hunnen, die in 451 zelfs tot aan Bretagne komen. Een verhuizing van de Warnen naar onze streek klinkt niet zo gek in een tijd waarin soms door hele stammen noodgedwongen enorme afstanden te voet worden afgelegd!

En tussen de Friezen in het noorden en de Franken in het zuiden ontstaat in onze streek, na het vertrek van de Romeinen, een leeg gebied. Er wordt nergens gesproken over een ander volk dat hier woont. Dus is het niet ondenkbeeldig dat de Warnen hier echt zijn neergestreken. Dus samenvattend komt Warmond volgens ons van *Warnedam*, een naam die mogelijk terug verwijst naar de Warnen of op zijn minst naar een dam bij een veenriviertje met deze oude riviernaam Warne. En zoals elk jaar is hier geen enkel bewijs voor.

Warne als waternaam zien we ook terug in Engeland. De naam betekent *es-stroom of es-moeras*. Hij komt al voor in het Doomsday book uit 1086, waarin alle bezittingen en eigenaren van Engeland zijn vastgelegd. Ook twee plaatsen, in Somerset en Devonshire, zijn naar een riviertje Warne vernoemd.

De familie Warmerdam/van Warmonderdam

We kennen in Warmond dus twee oude veenwegen. De Oude Dam, die voor een deel terug te herkennen is bij de kinderboerderij en de Warmonderdam een stuk noordelijker, de weg van motel Sassenheim naar Warmond. De naam suggereert dat de Oude Dam ouder is. De Oude Dam begint vlakbij de prehistorisch nederzetting; de Warmonderdam ligt dicht bij de Romeinse nederzetting, maar dat zegt misschien niets over welke het oudste is.

De naam Warmerdam komt al in 1332 voor en is de naam van de boerderij aldaar. De familie(s) Warmerdam of Van Warmonderdam wonen oorspronkelijk in Sassenheim aan de Warmonderdam. Het is leuk dat er zoveel nazaten in Nederland zijn en dat die nog steeds in de buurt wonen, vooral rond de Haarlemmermeerpolder. Een deel woont in het buitenland. We vinden zo'n 2700 Warmerdammers in Nederland, 460 in de Verenigde Staten en 120 in Canada. En als we gaan kijken welk beroep deze emigranten hebben, dan zijn zij voornamelijk boeren, net als hun voorouders.



De familienaam gaat terug tot de 16^e eeuw. Leuk is dat Aaltje en Jan trouwen. Zij zijn kinderen van twee mannen die zich van Warmonderdam gaan noemen, maar waarvan de families oorspronkelijk uit Poelgeest (Oegstgeest) komen. Vermoedelijk wonen ze dus bij elkaar in de buurt aan de Warmonderdam. Cornelis van Warmerdam wordt geboren en sterft in Oegstgeest. Noemt hij zich dan naar de Oude (Warmonder)dam? Jan Cornelisz. is de eerste echte Warmerdam. Het duurt tot de 19^e eeuw voor een Warmerdam zich ook in Warmond vestigt, op kaasboerderij de Sophiahoeve.

Drie boerderijen, een kapel en een heer

Na het ineenstorten van het Romeinse Rijk nemen de Franken de heerschappij over in onze streek. In 600 trekken zij ten strijde tegen de Friezen en nemen het gebied boven de Rijn in. Zo ontstaat aan beide zijden van de Rijn de *Gouw Rijnland*, die opgaat in het *Graafschap Holland*. De Rijn is niet meer de grens, maar komt centraal te liggen. We zien in deze tijd een verschuiving in de infrastructuur: belangrijke plaatsen liggen niet meer langs landroutes, maar langs de waterwegen. De veenrivieren de Leede, de Mare en de Zijl verbinden Warmond met andere nederzettingen. Een mooi voorbeeld geeft de vondst van een grote Merovingische (500-750) nederzetting met boerderijen en werkplaatsen aan de Rijn in Oegstgeest. Oude eikenhouten brugpijlers bewijzen dat je hier zelfs een brug was. Samen met Merovingische nederzettingen en grafvelden in Rijnsburg, Valkenburg en Katwijk wijst dit op heel wat bedrijvigheid rond de monding van de Rijn.



Onder de Franken ontstaan grote hoven of boerenbedrijven, later *mansi* genoemd. Mansus komt van maneo = *ik blijf*. Tenminste drie van deze mansi liggen in Warmond; elk zo'n 10-15 hectare groot. Waar deze boerderijen lagen, bij de kerk of aan de Leede, weten wij niet.

De eerste monniken proberen in de 7^e eeuw voet aan de grond te krijgen. Het machtige bisdom van Utrecht is het centrum van het missiewerk (665). Lokale edelen doneren aan de kerk om bij het Frankische gezag in het gevlei te komen. De edelman en zijn versterkte huis zijn er meestal eerder dan de kerk of kapel. De monnik Willibrord sticht in 739 een kerk in Oegstgeest, van waaruit ook de Warmondse kapel ontstaat. De Vikingen komen daarna niet alleen om te plunderen en handelen, maar ook om zich hier te vestigen. Onze streken zullen zelfs een tijd geregeerd en beschermd worden door een Viking, graaf Gerulf, in naam van de Frankische koning. Hij is een voorloper van de graaf van Holland.

Afb. Boerderijen D. Claessen, erfgoed Utrecht

Warmelde

De naam *Warmelde* wordt eind 9^e eeuw voor het eerst genoemd. De eerste heer van Warmont verschijnt tenminste eind 10^e eeuw. En de Warmondse kapel dateert tenminste van begin 11^e eeuw. Wanneer verschijnt de eerste kapel? Voor of na de eerste vermelding van Warmond in 885? We weten dat, net voor of net na de eerste vermelding, Warmond al een ambacht is van een heer met nauwe banden met de graaf van Holland. De oudst bij naam bekende heer heet Frank en zijn versterkte huis staat in 1200 achter de kerk. Het is nog niet gelukt de eerste heer en de kapel te dateren voor 885.

Achter de protestantse kerk zijn weefgewichten en restanten van een houten gebouwtje gevonden uit eind 9^e eeuw-begin 11^e eeuw. Misschien staan er dan boerderijen op de centraal gelegen geest tussen de Herenweg en de kapel. Later is de Warmonder geest onbebouwd en bijna iedereen woont aan de Leede.

De Dammetjes

Opmerkelijk is dat in Nederland eigenlijk nergens een ander dorp te vinden is met zoveel dammetjes of beter gezegd met zoveel stratennamen die eindigen op -dam. Daarin is Warmond echt uniek. Volgens Mathieu Fannee zijn de dammetjes langs het water ontstaan, toen de oorspronkelijke boerderijkavels waren volgebouwd en de huizen alleen nog langs de slootkanten bereikbaar waren.



Ontstaan

De nederzetting bij Oegstgeest dateert uit de vroeg middeleeuwse Merovingische tijd (500-750). We zien langs een zijtak van de Rijn over een lengte van enkele 100 meter boerderijen en werkplaatsen staan, op een gebied zo groot als de halve Leidse binnenstad. De erven liggen haaks op de rivier op lage terpen met greppels ertussen. Soms met één gebouw, soms met twee gebouwen achter elkaar. Mogen wij veronderstellen dat Warmond op een zelfde wijze is ontstaan? Ook langs de Leede liggen de boerderijen haaks op het water, op de zogenaamde dammetjes. Voor een Merovingische oorsprong zijn geen bewijzen gevonden. De Oegstgeester nederzetting is overigens vrij snel verdwenen, waarschijnlijk te vaak overspoeld door Rijnwater. Is daarna de Warmondse nederzetting ontstaan? Wie weet.

In het huidige dorp langs de Leede zijn wel materialen uit de latere Karolingische tijd (750-1000) gevonden. Dat sluit aan bij het Warmelde van voor 885-896. Anderen opperen dat de dammetjes begin van de middeleeuwen zijn ontstaan om het vele zand op de geestgrond af te voeren over water, wellicht om de bouw van Leiden mogelijk te maken. Het één sluit het ander overigens niet uit.








Stratenplan

In 1915 maakt de gemeente een groot *uitbreidingsstratenplan* om de dammetjes beter toegankelijk te maken en tegelijk een stankprobleem op te lossen. De sloten op veel dammetjes zijn een open riolering. Alle huizen aan de dammetje lozen erop en ze zijn daardoor zwaar vervuilde *riekende slootjes*. Het stratenplan slaat 3 vliegen in 1 klap: de bereikbaarheid verbetert, de stankoverlast vermindert én werkloze Warmonders kunnen f 3 per dag verdienen met sloten dempen. De werkloosheid in Nederland is in die tijd namelijk schrijnend hoog. Met kruiwagens zand rijden de mannen af en aan. Met hun hulp veranderen de dammetjes in straatjes. Veel dammetjes krijgen dan hun definitieve naam. Vroeger werden ze eenvoudigweg genoemd naar de belangrijkste bewoner of bedrijf en die veranderden nog wel eens.

De Middeleeuwen

In de middeleeuwen ligt op de strandwal langs de Leede een lang lint van vaarboerderijen. Het grootste gedeelte ligt langs *de Buurweg*, de huidige Dorpsstraat. Het andere deel in het Oosteinde ligt aan het hoge pad. Ter hoogte van het dorp liggen, naast elkaar tot aan de Leede, langgerekte percelen haaks op de Herenweg. De percelen zijn afgebakend met sloten. Tussen de Herenweg en de boerderijen bevinden zich de geestgronden, waar tuinbouw en akkerbouw met rogge en gerst plaatsvindt. Aan de achterzijde van de boerderijen in de polders ligt het broekland, de veenweiden voor koeien en andere vee.



-  kasteel Abspoel
-  kasteel Oud Teylingen of Lokhorst
-  huis Endepoel
-  Dirks Steenhuis en later het kloosterterrein van Mariënhaven
-  kasteel Huys te Warmont

Kasteel Oud Teylingen ligt strategisch bij de afslag naar de Buurweg in het dorp. Dirks Steenhuis controleert de Oude Dam. Het Huys te Warmont ligt gunstig tussen de Warmonderdam en de Leede.

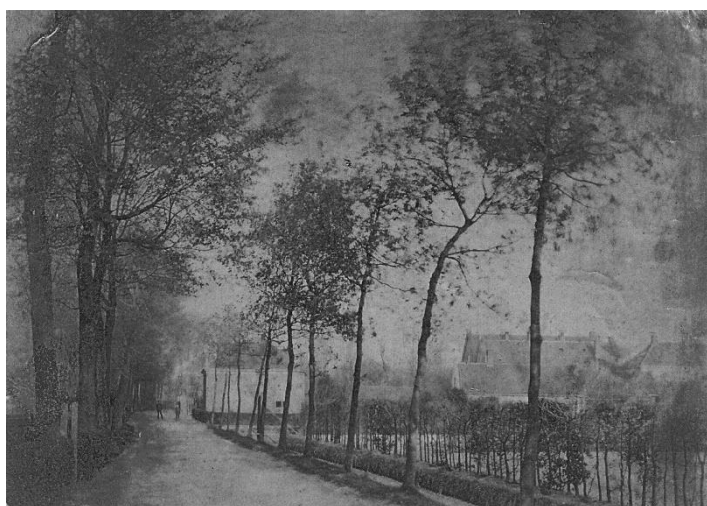
Vanuit Warmond lopen waarschijnlijk een pad langs de oostzijde van de Mare vanaf het oude veer, en een pad, vanaf het nieuwe veer, over de westelijk Maredijk. Dit is nu het fietspad in de Leidse Hout, zoals wij vorig jaar al in ons boekje bespraken. In Leiden is het vanaf de middeleeuwen mogelijk om de Rijn over te steken via de Sint Jansbrug en de Vischbrug ten westen van de Burcht. Het meeste verkeer naar Leiden zal over het water zijn gegaan. Verkeer over land naar Sassenheim kan via de Warmonderdam of via een voetpad door het Oosteinde.

De Herenweg

De belangrijkste weg in Warmond is de Herenweg. Deze stamt tenminste uit 1291 en zal vast veel ouder zijn. De Herenweg loopt precies over de rug van de oude strandwal, van de Warmonderdam door het dorp naar de Poel en het veer. De naam bestaat al sinds 1430. Verwarrend genoeg wordt een andere belangrijke weg in de buurt, de weg van Oegstgeest naar Sassenheim en Lisse over een westelijker strandwal, ook Herenweg genoemd. Hoe zit dat precies?

Het blijkt dat de naam Herenweg in heel veel dorpen en steden voorkomt. Alleen de spelling is soms anders: Herenweg, Heereweg, Heerenweg, Heerweg, Herenstraat of Heirweg. Die laatste spelling komt het dichtst in de buurt van de betekenis, want *heir* is een oud woord voor leger. Denk aan de Romeinse heerwegen, die van Rome naar alle delen van het rijk liepen/lopen. Zij geven het leger de mogelijkheid om zich snel te kunnen verplaatsen en koeriers te sturen.

In onze steken liggen die heerwegen over de strandwallen van zuidwest naar noordoost. Het zijn waarschijnlijk de oudste wegen en vormen al heel lang de verbinding tussen de dorpjes en boerderijen op deze hoger gelegen strandwallen. De latere betekenis van herenweg is dan ook de openbare weg. Alternatieve namen zijn: de weg, de brede weg, de grote weg en de Warmonderweg.



De oudste foto van Warmond uit 1863: de Herenweg richting het noord-oosten ter hoogte van waar nu (rechts) garage Vink ligt



De Herenweg ter hoogte van Albert Heijn, rechts, toen nog de Nicolaasschool, en aan beide zijden van de Herenweg sloten

In 1815 wordt slechts f 25 per jaar uitgegeven aan onderhoud van de wegen. Veel geld was er blijkbaar niet. De ambtsvrouw van Warmond heeft De Herenweg pas in 1843 laten bestraten. Om dit te kunnen bekostigen moet tot 1913 ook bij het Oosteinde tol worden betaald. In 1912 neemt de gemeente de Herenweg over, omdat de nieuwe eigenaar van het Huys te Warmont, de heer Krantz, een Leidse textielhandelaar, weigert onderhoud plegen. Het is met de weg niet best gesteld.

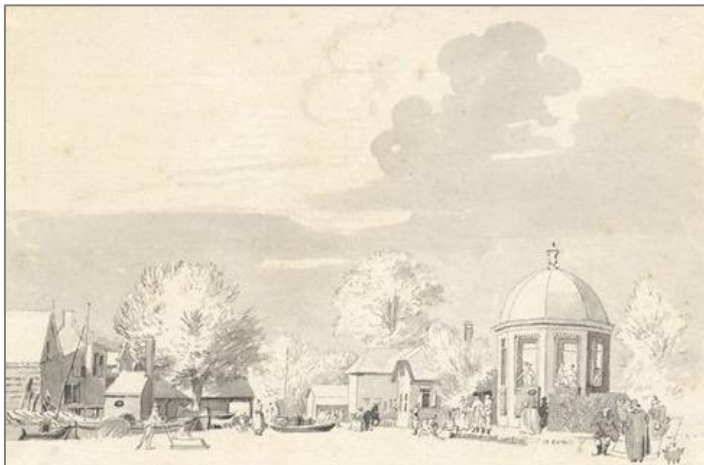
In 1988 besluit de gemeente de Herenweg te asfalteren, ondanks het felle protest en de 1150 handtekeningen daartegen. Het zou ten koste gaan van *het landelijke karakter*. Klinkers zijn duurder en snel glad, zo onderbouwt de gemeente de beslissing. Het zijn vooral mensen die langs de Herenweg wonen die blij zijn met asfalt, want het zwaarder wordend verkeer zorgt voor veel trillingen in hun huizen.

Buitenplaatsen

Vanaf de 16^e eeuw is Warmond in trek bij adel en gegoede burgerij. We zien boerderijen veranderen in buitenplaatsen, bijvoorbeeld de buitenplaatsen Oostergeest, Leerust, Middendorp en Leevliet. De buitenplaatsen houden vaak een agrarische functie, want een buitenplaats bewonen is kostbaar. Langzaam wordt het dorp voller en voller met huizen, werkplaatsen en buitens, waardoor de boerderijen op steeds smallere erven komen te staan. In 1732 heeft het dorp 212 huizen en een korenmolen en in 1815 al bijna 50 boerderijen.

De meeste buitenplaatsen vinden wij vanaf de 17^e eeuw tussen de Herenweg en de Leede. De bereikbaarheid via het water zal daar een grote rol bij hebben gespeeld en later ook de bestrating van de Dorpsstraat en Jan Steenlaan. Tegenwoordig vinden wij ook een aantal mooie buitenplaatsen en villa's langs de Herenweg. Deze zijn voornamelijk in de 19^e eeuw en 20^e eeuw gebouwd, toen de Herenweg eindelijk ook bestraat is. Pas dan wordt op de geestgrond tussen de Herenweg en Oude Toren gebouwd. Denk aan de beide kerken met hun pastorieën en aan buitenplaats Vroenhof.

Koepels



De meeste van deze buitenplaatsen hebben in de 17^e en 18^e eeuw één of meerdere theekoepels langs de weg of het water staan. *Coupels*, *coepels* of *speelhuysen* worden ze genoemd. Het zijn een beetje de voorlopers van de buitenkeuken, veranda en loungeplek. Ze zijn een enorme rage, soms van hout of beter nog van steen. Hier wordt plezierig geconverseerd, thee gedronken en een spelletje gespeeld. En vanuit de

koepels heb je prima zicht op wie en wat er zo al langs loopt en vaart en dat geeft een beetje reuring in een tijd waarin wij ons als 21ste -eeuwse mensen waarschijnlijk heel snel zouden vervelen.



De bekendste koepel in Warmond en het beeldmerk van ons dorp is "het theekoepeltje" in Park Groot Leerust. Dit zou dateren uit 1815, maar in 1735 heeft Leerust al een *fraay speelhuys*. Het huidige zeskantige koepeltje is gebouwd door Johannes Siberg (1740 - 1817). Siberg is, slechts drie jaar, gouverneur-generaal van Nederlands Indië. Het is niet verrassend dat hij zo snel al wordt ontslagen, want Johannes Siberg is "driftig, heerszuchtig en onbetrouwbaar". Hij vult op allerlei dubieuze manieren zijn eigen zakken. Siberg trekt zich in 1804 een paar jaar terug met zijn vrouw Pieterella Alting op Leerust en kijkt uit over de Leede in zijn theekoepeltje voor hij weer naar Batavia reist. Een nare man met een mooi koepeltje.

In het dorp ritselt het op dat moment van de koepeltjes, vooral langs de Leede: bij Leevliet staat een *speelhuis*, bij Meerrust een *stenen koepel*, bij Zijlzicht een *koepel* en bij Middendorp een *extra ruime koepel*. Ruimzigt, voorloper van Vroenhof, had oorspronkelijk een *stenenkoepel* bij het huis aan de *bestraten binnenweg* en twee houten koepels aan de Herenweg en aan de Leede. Oostergeest heeft nu nog een houten prieel uit 1901 naast het huis. En in de Engelse landschapstuin een 8-kantige bakstenen “koepel op het duin” met rieten dak uit 1862 en een houten met bamboe beklede tuinkoepel uit tenminste 1839, ook “tent” genoemd (foto).



De rage van koepels is een typisch Nederlands verschijnsel gebleven. Het zegt iets over de rijkdom, het verlangen om buiten te zijn en de toegenomen vrije tijd van de gegoede burgerij.

Schuitenhuisen

Dicht bij het huidige koetshuis van het Huys te Warmont ligt in 1669 een groot *schuitenhuis*, vlak naast de plaats waar de Hoflaan op de Leede stuit. Daar is een hoge brug over de Leede naar de Hofpolder. Dit schuitenhuis is te zien op een kaart van J. Dou. Waarschijnlijk is het gebouwd voor de boot of de boten van de Heer van Warmond. Ook buitenplaats Ruimzicht, Leerust en Middendorp hebben zo'n schuitenhuis. Natuurlijk hebben meer schuitenhuisen langs de Leede gelegen.



Te koop tot Warmond een glase trek-jagt, met een vuurste, sekreet (wc) en kas, lang 33 ½ voet en wyt 9 voet, Rijnlandsche maat: te bevragen tot Warmont by Ary van Lenten. Leydse Courant 1747

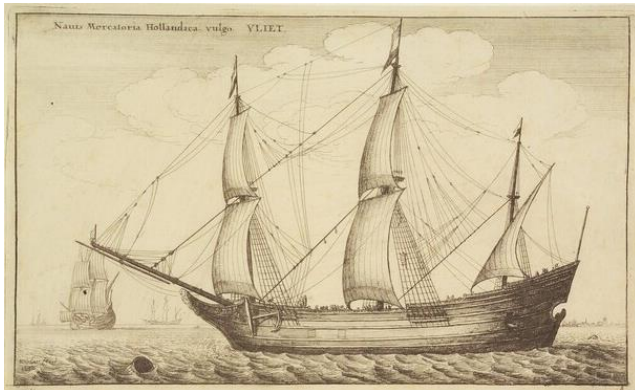
Het is dezelfde Ary van Lenten die scheepswerf de Leede in 1735 koopt van de familie Van Leeuwen.



Het mooiste schuitenhuis in Warmond was het houten Paviljoen de Leede. Dit huis is in 1918 gebouwd door de Rotterdamse fabrikant Cornelis Diederik. Het had oorspronkelijk een inpandig botenhuis. Vanaf 1921 deed het een tijd dienst als hotel-restaurant. Helaas is het gebouw in zo'n slechte staat dat sloop helaas (bijna) onvermijdelijk is.

Het fluitschip Warmond

Het komt nauwelijks voor dat de VOC haar schepen vernoemt naar personen. Het zijn meestal plaatsnamen die aan de schepen worden gegeven. De naam van het uit 1629 daterende fluitschip Warmond is dus waarschijnlijk geen eerbetoon aan admiraal Johan II van Duivenvoorde, Heer van Warmond. Aan boord van het schip zijn een bemanning van 70 koppen en een onbekende vracht (laadvermogen 300 ton). Het is het 484^e VOC schip dat van stapel loopt.



In februari 1630 zeilt het fluitschip Warmond, onder leiding van schipper Abraham Claesz, van Texel via Kaap de Goede Hoop naar Batavia, het huidige Djakarta waar het in juli aankomt. Nog geen twee maanden later meert schipper Abraham Claesz het schip aan bij het eiland Hirado ten noorden van Nagasaki in Japan, waar de VOC een handelskantoor (factorij) heeft.

De Nederlanders zijn de enige Europeanen die handel mogen drijven met Japan en leven daar geïsoleerd van het vasteland. Later verhuist het handelskantoor naar het schiereilandje Deshima. Het schip Warmond blijft in Indië en het vaart zeker tot 1633 verscheidene keren met handelswaar op en neer tussen Hirado en Batavia, waarbij het ook Taiwan en Siam, het huidige Thailand, aandoet.

De affaire Pieter Nuyts



De Hollandse factorij in Hirado

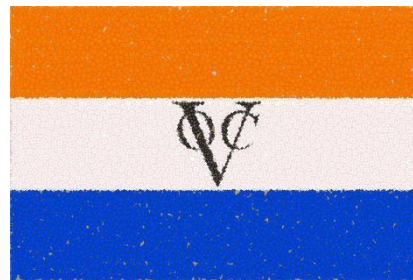
In 1632 is de Warmond een zelfstandige onderneming en vaart niet meer onder de VOC-vlag. Waarom? Aan boord van het schip dat onderweg is van Batavia naar Hirado is de in ongenade gevallen voormalig gouverneur van Formosa (Sri Lanka), Pieter Nuyts. Hij heeft de VOC en de Republiek zoveel ellende bezorgd met China en vooral Japan dat hij uitgeleverd wordt aan dit land. De VOC-rechtbank beschuldigt hem van:

een dubbele boekhouding, privéhandel, onterecht gijzelen van de Chinese admiraal zelfverrijking, bigamie en de moord op 66 VOC-militairen.

Na drie jaar wordt hij door de Japanse autoriteiten vrijgelaten. Bijzonder is dat door zijn ontdekking van de zuidwestkust van Australië in 1627 zijn naam eeuwig aan dit deel van Australië verbonden blijft. Het is een merkwaardig idee dat het fluitschip Warmond de naam van ons kleine dorp naar deze verre streken brengt en verbindt met zo'n onverkwikkelijke geschiedenis.

Warmonders in de VOC

De VOC, 's werelds eerste multinational, heeft een vloot en een eigen leger, waarmee zij handelsposten van de Portugezen veroverd, Britten te lijf gaat en helaas ook veel onnodige en onschuldige slachtoffers maakt onder de lokale bevolking. De VOC heeft bijna 5000 (gewapende) handelsschepen in gebruik genomen. De meeste zijn driemasters met een lengte van 40 m. Reizen overzee is zeker niet ongevaarlijk. De sterfte onderweg door scheurbuik, ziektes en ongelukken is hoog. Gemiddeld 6% van de opvarenden overleeft de zware reis in de kleine volle schepen niet. Maar ook het verblijf in Azië is voor velen uitputtend. Van alle bemanningsleden die scheep zijn gegaan naar Azië keert slechts een derde levend terug.



Sinds kort is het VOC-archief gedigitaliseerd. Daarin vinden wij ook mannen en jongens uit Warmond terug, die aanmonsteren op één van de schepen richting Kaap de Goede Hoop en de Aziatische koloniën. Tussen 1699 en 1794 gaan 28 jongens en mannen uit Warmond, de meeste van eenvoudige afkomst, de verre reis naar de Oost maken. Het is een reis met een ongewisse uitkomst, want van hen overlijden er 19 op zee of in Azië. In Azië aangekomen overlijden ook veel Europeanen. Slechts 9 Warmonders keren heelhuids terug.

Een derde tot een vijfde deel van de mannen op de VOC-schepen bestaat uit soldaten. Ze hebben geen functie aan boord, maar maken de lange overtocht naar Azië om daar de forten en handelsposten te verdedigen of te veroveren. Soldaten en matrozen verdienen zo'n f 10 per maand, en dat is niet veel. Vandaar dat de bemanning van de schepen probeert wat handelswaar mee terug te nemen. De schipper krijgt zo'n f 50 per maand. De gouverneur-generaal van Indië, zoals Jan Siberg, heeft een vorstelijk inkomen zo'n f 1200 per maand. De koopmannen van de VOC verdienen een fortuin.

De adelborst

Het komt weinig voor dat we wat meer informatie vinden over een gewone Warmonder in de 17^e en 18^e eeuw. Alewijn Vlaenderen is al 36 wanneer hij zich aanmeldt bij de VOC. Hij is de zoon van Gerrit en Annetie Vlaenderen, herbergiersechtpaar tot 1701 van *herberg Roomen*, de Stad Rome. Alewijn



reist in 1705 twee jaar als soldaat mee op de *Wassenaar*, een nieuw jacht met een capaciteit van 200-250 man. Een behoorlijk groot schip voor die tijd. In 1714 gaat hij, dit keer als adelborst (officier), voor 3 jaar richting de Oost. De naam adelborst stamt uit de tijd dat alleen jongens van adel tot de officersopleiding worden toegelaten. Alewijn Gerritsz. Vlaenderen is zeker niet van adel. Eenmaal terug trouwt hij met de Amsterdamse Marretje van der Straaten.

In 1721 monstert hij voor een derde reis aan op het nieuwe fluitschip Theodora, met ruimte voor 150-180 mannen aan boord. Het schip komt aan met 73 man. Alewijn overlijdt tussen Kaap de Goede Hoop en Batavia en krijgt een zeemansgraf. Het schip is later vergaan in de Indische Oceaan.

De matrozen en soldaten



Rede van Batavia, A. Willaerts, scheepvaartmuseum, A'dam

De meeste matrozen varen maar één keer mee, maar de Warmondse matroos Cornelis Gerritz gaat drie keer op reis, de laatste twee keer als bosschieter, dat is een matroos die een kanon afvuurt. Helaas wordt ook zijn derde missie hem noodlottig. Van de 10 matrozen uit Warmond keren er 6 terug, maar alle 7 soldaten en bosschieter's komen te overlijden. Je vraagt je af of deze cijfers ook bekend zijn bij de mannen die aanmonsterten op de schepen van de VOC.

De scheepstimmerman

Anderen doen vakwerk aan boord. Opperscheepstimmerman Huijbert Claesz van Leeuwen overlijdt in 1713 op zijn tweede reis richting Batavia. Hij laat zijn vrouw Marretje en dochter Geertje achter. Huijbert is waarschijnlijk een zoon van Claes Engelsz van Leeuwen, eigenaar van de scheepswerf De Leede in Warmond. Deze grote werf lag in de Zwanburgerpolder (tegenover het Theekoepeltje). Huijbert's broer Engel neemt de werf over. Als deze in 1735 overlijdt verkoopt zijn zoon de werf aan Ary van Lenten. In totaal varen 6 timmermannen uit Warmond mee naar Batavia, waarvan niemand het er uiteindelijk levend vanaf brengt. Van timmerman Gerrit Nieuwerkerk weten wij, dat hij een vrouw en twee dochters achterlaat. Ondertimmerman Jan Harkes monstert op zijn 16^e aan en zal 20 jaar in dienst blijven voor hij in Azië overlijdt. Metselaar Engel Burgers keert wel terug.

Hendrik de jongen

Dan is er nog de Warmondse Hendrik van Houten die als zogenaamde *jongen*, een hulpje en manusje-van-alles, in 1735 op de hekboot Haamstede mee naar Batavia vaart. Hij is dan jonger dan 17 jaar. Na drie jaar komt hij terug met fluitschip Goidschalxoord, waar meer dan 300 man op meekunnen, maar waar slechts 113 man aan boord zijn. De VOC komt door sterfte mannen tekort. Het zijn uiterst riskante reizen naar Indië, waar de omstandigheden zo slecht zijn, dat velen sterven. Met welke verhalen komen de opvarenden die het overleven terug in Warmond?

De chirurgijn-generaal

Willem de Baudou is in Warmond geboren als zoon van Philip de Baudous, chirurgijn van Warmond, die op Dorpsstraat 65-67 (voormalige bakkerij Oudshoorn) werkt en woont. Begin 18^e eeuw is Willem de chirurgijn-generaal van de Nederlandse oorlogsvloot. Hij vaart mee op het vlaggenschip van de admiraal en levert daar heelkundige zorg. De admiraliteit en de VOC hadden aparte vloten.

Paard en Wagen

De komst van de Romeinen en hun verharde wegen stimuleert het gebruik van karren en wagens. De oude wagenwielen die gevonden zijn in de waterputten uit de Romeinse tijd zijn hier het bewijs van.



In de 17^e eeuw neemt het aantal koetsen en wagens sterk toe. Naarmate de wegen beter worden, lopen de wielen van de voertuigen niet meer vast. De wagens kunnen groter en zwaarder zijn en meer kilo's meenemen.

Tweewielige snellere rijtuigen met opklapbare kap, zoals de sjees en de tilbury komen in de mode. Hierin heb je zelf de teugels in handen. In 1811 heeft

Warmond welgeteld 52 paarden. Rond 1900 heeft Nederland 5 miljoen inwoners en zo'n 300.000 trekpaarden, rijtuigpaarden en rijpaarden, 1 paard op 16 mensen! Er rijden veel verschillende voertuigen rond met allerlei toepassingen. De bekendste willen we kort toelichten:

Handkar	tweewielig voertuig, vaak gebruikt door middenstand, postbode en ambachtslieden, getrokken of geduwd
Hondenkar	tweewielig voertuig, getrokken door een hond voor of onder de kar
Wagen	vierwielig voertuig, vaak gebruikt door boeren en voor goederentransport
Brik	vierwielig wagen voor het platteland, getrokken door twee of vier paarden en geschikt voor meerdere personen, later is een brik een gammele oude wagen
Karos	gesloten, vierwielig rijtuig aan leren banden, met één of meerdere paarden
Koets	gesloten, vierwielig rijtuig op veren, met één of meerdere paarden
Sjees	licht open rijtuig aan leren banden met twee grote wielen, één paard en evt. een vouwdak (<i>chaise</i> =stoel), zelf bestuurd, 18 ^e en 19 ^e eeuw
Tilbury	tweewielig rijtuig op veren met twee grote wielen geschikt voor slechte wegen en platteland met eventueel een vouwdak, zelf bestuurd, 19 ^e eeuw
Landauer	een geveerde koets cabriolet, aan voor en achterkant kan de kap opklappen



Koetshuizen

De buitenplaatsen bezitten hun eigen koetshuis met koetsen, paarden en koetsier. Afgaande op de hoeveelheid paarden die op stal staan, lijken het adellijke huis Alkemade aan het Oosteinde (acht paarden) en het Huys te Warmont het voornaamst te zijn. Maar wat te denken van buitenplaats *Overdorp* met een koetshuis en stallen voor zes paarden én een bassin met heuse “springende fontein”, gelegen ten zuiden van de kerk en met een tuin aan de Leede? Leerust heeft een *wagen- en chesenhuis* en stalling voor vier paarden. Een kleiner buitenplaatsje als *Stad-en Kaagzigt* heeft slechts stalling voor twee paarden. Ook buitenplaats Middendorp, tevens een boerderij, heeft slechts plaats voor twee paarden, maar wel ruimte voor 34 koebeesten.

In 1764 verkoopt Jacob van Wassenaar, de nieuwe heer van Warmond en luitenant-kolonel van de cavalerie, het Warmondse wagenpark van zijn vader Willem van Wassenaar.

Volgens een advertentie uit 1764: *“zal men ... op den Huyze van Warmond verkoopen twee schoone koetspaarden alsmede twee koetsen van vieren, waarvan één met geel en één met wit tryp gevoerd; nog een chais met groen tryp gevoerd; als ook een dito chais voor twee paarden, een open wagen met alle tuygen en gereedschappen daar toe behoorende; nog enig goed paardenhooy; mitsgaders drie extra hazewindhonden met of zonder de hokken”.*

Als Jacob overlijdt in 1774 koopt Cornelis baron van Leyden het kasteel en laat het verbouwen naar de huidige staat.



Een aantal koetshuizen is nog terug te vinden in het dorp:

- **Huys te Warmont:** het late 18^e eeuwse koetshuis bij het Huys te Warmont was oorspronkelijk groter (boven links).
- **Buitenplaats Oostergeest:** Ook Oostergeest heeft een groot koetshuis uit 1765 met aan de noordzijde een paardenstal. Tegen de zuidkant stond oorspronkelijk de Warmondse schoolmeesterswoning (boven rechts).
- **Buitenplaats Vroenhof:** Het witte koetshuis annex koetsierswoning van buitenplaats Vroenhof uit 1865 is vrij recent van de sloop gered en staat nu in de nieuwbouwwijk bij de Krusemanstraat (voorheen tuincentrum van Winsen).
- **Huize Gerto**
- **Malgré Tout**

Stalhouderijen

Niet iedereen zal een stal bij zijn huis hebben of voor paarden willen zorgen. Voor paarden en rijtuigen met een professionele koetsier kun je terecht bij stalhouderijen. Deze bezitten meerdere wagens en koetsiers, voor personen-, pakket- en vrachtvervoer. De helft van de werktijd op de stalhouderij gaat op aan het verzorgen van de paarden.

Er zijn ons drie stalhouderijen bekend:

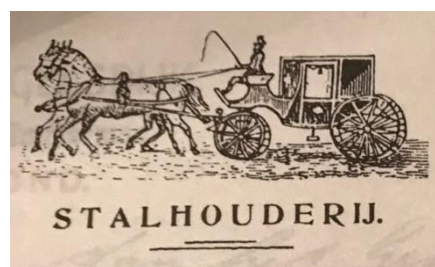
- De stalhouderij van De Stad Rome op Baan 4. Kastelein Van Rijn heeft naast het hotel café restaurant een stalhouderij "Waer de stad Romen uythangt", zie foto.



- De stalhouderij H. Beck en Th .Bol, van Henry Beck ligt op Baan 2a en heeft telefoonnummer 9. Henri Beck is getrouwd met Agatha Bol. Het bedrijf adverteert met:
Levering van complete maandequipage (het huren van rijtuig met paard voor een maand), pension voor paarden. Tevens transportbedrijf en vrachtrijder.

De stalhouderij was eerst onderdeel van de stalhouderij van De Stad Rome. Henry begint vanaf 1922 een dagelijkse bodedienst tussen hotel De Stad Rome en Leiden. Hij is ook agent voor De Oude Zwolsche Algemene Paarden- en Veeverzekering. Daarnaast behaalt hij bij het internationaal concours in Den Haag de eerste prijs op zijn zwarte merrie Bebbi. Henri Beck gaat in 1925 failliet. De stalhouderij wordt overgenomen door autobedrijf AVRO van Willem van Dijk, de eerste Warmondse garage van de familie Van Dijk.

- De stalhouderij L. van den Berg en vanaf 1902 van zijn broer J.A. van den Berg op Herenweg 7 ligt strategisch vlakbij het Warmondse station. De stalhouderij gaat in 1912 failliet. Jac. G. van Tongeren, die al een stalhouderij had op nummer 8, neemt het bedrijf over. Later komt hier elektronicabedrijf Valenzo.



Vanaf begin 20^e eeuw worden paarden en rijtuigen ingeruild voor auto's. Vaak zal een stalhouderij veranderen in een autogarage en/of taxibedrijf:

te koop wegens aanschaffing van automobielen een wagen voor 6 personen en een landouwer, beiden goed onderhouden J.G. Van Tongeren, stalhouder, Warmond

Haarlemsche Courant van 1915

Ongelukken met paard en wagen

Dat niet alleen auto's nu, maar ook paarden en wagens vroeger tot gevaarlijke situaties kunnen leiden laten de volgende berichten zien. Zoals wij het over een auto-ongeluk hebben, heeft men het over een rijtuig-ongeluk:

Door het woeste rijden van een landbouwer, die van de markt te Warmond kwam en een rijtuig van den vleeschhouwer v.d. Voorn, waar voor een jong paard gespannen was, niettegenstaande diens waarschuwing voorbij joeg, schrok het paard van genoemden v.d. Voorn, zoodat het rijtuig te water raakte. Drie personen kwamen in de vaart terecht en werden met moeite gered. Het paard verdronk. De landbouwer, door wien het onheil veroorzaakt werd, is in volle draf doorgereden, zich nergens om bekommerende.

Leeuwarder Courant, 28 oktober 1902



Dorpsdokter C.H.C. Machen bij zijn koets achter zijn huis op Dorpsstraat 68-70.

Te Sassenheim sloegen de paarden van den heer B. uit Lisse, voor een meelwagen gespannen, op hol en liepen langs hun gewone route naar Warmond, waar het gerij zonder koetsier aankwam. Over den geheelen weg, ook bij den ingang van het dorp, ging het goed, doch bij het afdraaien liep de wagen vast tegen een uitgebouwde etalage van de rijwielhandel v. H. (Van Hulst). Zo kwamen de paarden tot stand en konden worden gegrepen zonder dat er een ernstig ongeval was veroorzaakt.

Nieuwe Haarlemsche Courant 1922

De wagenmakerij van Steenkamp

Door de industriële revolutie worden met stoomtreinen en stoomschepen steeds meer goederen aangevoerd en over de weg verder getransporteerd. Nooit eerder zijn er zoveel wagens, karren en koetsen in gebruik als rond 1900.

Wagenmaker Anthony Steenkamp (1802-1863) begint met zijn kersverse vrouw Clasina een wagenmakerij op Dorpsstraat 79 en start op nr. 81 in 1849 ook een smederij. Antony verkoopt allerhande vrachtwagens: platte vrachtwagens met zijboorden met een draagvermogen van 1500 kg, bakwagens of vrachtbrikken met een draagkracht van 1000 kg. En bakwagens voor het vervoer van vee. Hij bouwt zelfs speciale flessenbier-wagens, waar zo'n 300 à 400 stuks flessen bier of mineraalwater in passen. Hij verkoopt ook wagens voor personenvervoer, zoals omnibussen, landauers en tilbury's. Of hij alle wagens zelf bouwt weten we niet zeker. Zijn dochter Clasina (1842-1887) en haar man Adrianus Hekker uit Wassenaar (1845/46-1891) zetten de wagenmakerij voort.

De nieuwe rijtuigmakers verkopen oliewagens en vrachtwagens, zoals een vrachtbrik speciaal voor groentehandelaars, een melkslijtershandwagen, waarop drie bussen melk passen en een brikje geschikt voor vlees- en kruidenierswaren. Maar ook een "luxe zomerbrikje" voor vier personen. Bovendien zijn de gebroeders Hekker vanaf 1892 de enige leverancier van de handwagens voor De Rijkspostdienst in Nederland.



PTT Handkar (museum De Wemme)

De Herengracht met rechts Dorpsstraat 79 en links 81 wordt heel toepasselijk de Wagemakersdam genoemd. Daarvoor heet deze straat de Visschmarkt(dam). Het bedrijf Hekker verkoopt als één van de eerste rijwielen en rijwielonderdelen. Johannes Hekker (1877) zet het bedrijf voort tot 1910. Uit advertenties blijkt dat Antonius Hekker (1878) nog *luxewagens, vrachtwagens en handwagens* aanbiedt tot 1935 en smeedwerk, kachels en loodgieterswerk. Want met de komst van de auto zullen de wagenbouwers zich moeten aanpassen. Daarnaast runt zijn vrouw een manufacturenwinkeltje. Eén van hun vele kinderen is de bekende arts en professor Virologie Anton Hekker (1928-1988) werkzaam bij het RIVM. Hij speelt een belangrijke rol bij het rijksvaccinatieprogramma.

In de 19^e eeuw kende Warmond nog een wagenmakerij. Op Dorpsstraat 51 bevindt zich van 1896 tot de jaren 70 de wagenmakerij *Wagen en Carrosseriebouw Jaap van Beek*, voortgezet door zijn zoon, Dirk van Beek. Het pand is in 1954 gesloopt en is nu de huisartsenpraktijk. Na de WO II zien wij nauwelijks nog karren en wagens rijden, op een liefhebber of voddenboer na.



De hoof-, huis- en gereedschapssmederij De Nie

Bij de verkoop van een smederij op Dorpsstraat 35 (nu woonstudio Verkaik) in 1745, wordt gesproken over een *smitterij met twee smidsen: een slijpsteen, twee blaasbalgen, het aambeeld met blokken en speerblokken, de kraanen so van hout als ijzer, ende ijsere schroef met de werkbanken*. De *travalje* is van deze verkoop uitgesloten. Een hoefsmid heeft achter zijn smederij de *travalje*, een open noodstal voor meerdere paarden. Daar wachten de paarden op hun beurt om beslagen te worden. Ze krijgen hoefijzers, omdat op harde ondergrond de hoeven van de paarden slijten.



Sommige Warmonders kennen smederij de Nie nog, achter in het dorp op Dorpsstraat 85. Op dit adres stond al voor 1644 een smederij. Nadat de familie Lipman en de familie Hoes de smederij hebben gerund, komt deze in 1883 in handen van de Leidse smid Leendert Hendrik De Nie (1860-1927). Hij leerde het vak in de smederij van zijn vader op de Lockhorststraat in Leiden. En zoals veel handwerkslieden en middenstanders in die tijd beperkt

Leendert zich niet tot één terrein. Hij noemt zichzelf: *Huis-, hoof- en gereedschapssmederij, én Magazijn voor haarden, kachels, fornuizen en huishoudartikelen, én Handel in brandstoffen*.

Hij maakt ook speciale holmesjes voor bollenkwekers, ontworpen door de bekende kweker en dorpsbankbestuurder Henri Marie Louis Machen. Daarnaast verkoopt Leendert de Nie soms rijwielen (fietsen) en landbouwmachines.

In 1927 neemt Mark De Nie (1899-1948) de smederij over. Hij gaat elektrisch smeden. Daarna volgt Mark's zoon Leo. In 1960 krijgt de huishoudwinkel meer ruimte en gaat de smederij naar achter. Leo is nog steeds hoefsmid. *Miniwarenhuis de Smidse* heet de winkel toepasselijk. Van huishoudelijke artikelen, die overgrootvader Leendert verkocht, naar boeken en cadeautjes is niet zo'n grote stap.

En als loodgieter-installateur staat kleinzoon Mark De Nie ook niet ver van de hoefsmeden in de familie.

Een andere smederij lag op Straat ter Leede 1 (tegenover Snackresto 't Pleintje). Deze straat werd vroeger Oude Waagdam of, naar de smid, Breuninghoffdam genoemd.

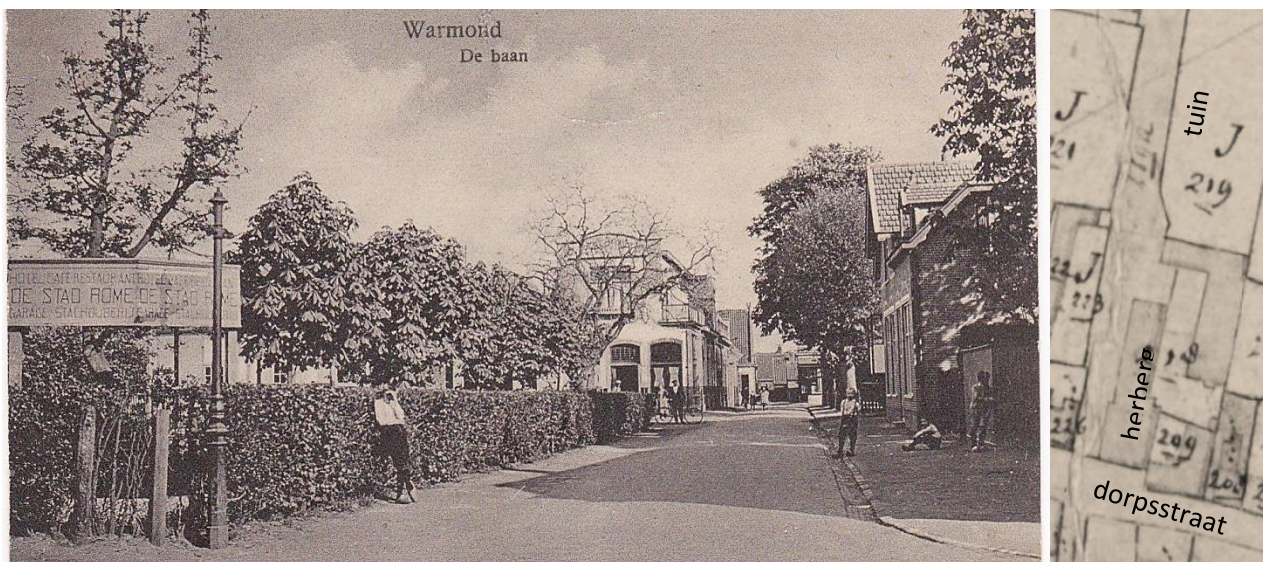
Breuninghoff neemt de smederij over in 1871. In 1925 is het pand gesloopt, omdat de Dorpsstraat ter plekke veel te nauw was geworden.



Herbergen of uitspanningen

Wat ligt er langs Herenwegen? Herbergen, plaatsen waar het leger onderdak vindt. En het woord herbergen (heer + bergen) betekent dus *onderdak verschaffen, veiligheid bieden*. Het is buiten de stad niet altijd veilig 's nachts. De Fransen leenden dit woord, *auberge* van ons. Herbergen hebben vaak een *uitspanning* en dit woord is een synoniem van herberg of logement geworden. Een uitspanning is oorspronkelijk een plaats waar vermoeide paarden kunnen uitrusten en/of frisse exemplaren voor de wagen worden gespannen. Een paard heeft om de twee of drie uur rust of aflossing nodig. Heb je zin in een hapje of drankje als je onderweg bent, dan moet je hier zijn, in de gelagkamer! En slapen kan in een gemeenschappelijke ruimte, later in afzonderlijke kamers. Het zijn eigenlijk een soort wegrestaurants annex motels. De twee bekendste uitspanningen zijn:

Herberg Roomen of De Stad Rome



Tussen de Herenweg en de Dorpsstraat ligt eeuwenlang herberg De Stad Rome. De uitspanning speelt een grote rol in het sociale leven van Warmond. Het is een *vermaarde en neringrijke herberg* met verschillende gastenvertrekken, een paardenstalling, een *boelhuis voor 30 koebeesten*, een wagenhuis, twee kaatsbanen, een kolfbaan en een tuin. De straatnaam Baan verwijst naar de kolf of kaatsbaan.

Op de foto: boven links ligt, onzichtbaar achter de bomen, de stalhouderij met het wagenhuis en achter de heg de theetuin. Rechts de protestantse school.

Op het bord links staat: Hotel café restaurant De Stad Rome garage stalhouderij.

De herberg maakt niet alleen reclame als uitstekende plek voor bruiloften en maaltijden, *andere dan anders*, maar ook voor *kooplieden doende in vee*, die hun vee willen verkopen in het boelhuis. Een boelhuis is een veiling, met name van een inboedel (al dan niet in het huis zelf). De stad Rome is lange tijd de plaats voor openbare verkopeningen en veilingen van onroerend goed en huisraad. De herberg dient tevens als vergaderplaats van het dorpsbestuur en de vierschaar en is daarmee het rechthuis, waar recht wordt gesproken. Een heel enkele keer is hier de doodstraf uitgesproken. De veroordeelde werd bij de stad Rome aan een tijdelijke galg opgehangen en later opnieuw aan de galg bij de Poel, goed zichtbaar vanaf de weg en de trekvaart.

Herberg het Warmonderhek

In 1819 is de herberg aan het Warmondse tolhek te huur: *een van oudsher gerenommeerde, succesvolle herberg*. Hij heeft diverse kamers en boven een grote nieuwe *gelagkamer*; een overdekte kolfbaan; een grote koepel; een koetshuis,; koe- en paardenstalling en een grote tuin. De huur is inclusief de heffing en ontvangst van de tol (gabel).

Voor een dag van landelijke genot biedt het Warmonderhek alle een mogelijke gelegenheid. Vlak aan den Rijn gelegen, is het een dorado van den liefhebber van visschen en menig geschubde bewoner uit den "vorst der stroomen" is aan het Warmonderhek buit gemaakt. Bovendien heeft genoemde uitspanningsplaats een heerlijken en lommerijken tuin in de nabijheid schoone wandelwegen,



ruime luchtige zalen voor partijen, diners en dejeuners, kortom alles wat men in eene dergelijke zaak kan wenschen, terwijl consumptie en bediening niet te wenschen overlaten. Voor de zomer-uitstapjes houden men dus het Warmonderhek in gedachten. *Dagblad van Zuid-Holland 1889*

Op de foto: rechts een hek voor fietsen, links een houten hek voor het stallen van paarden of vee.

De grote herberg is een bekend uitje bij Leidse studenten. Dorpelingen vieren er huwelijken en jubilea. Reizende boeren en veehandelaren kunnen hun dieren stallen. Er zijn veilingen en concerten van de (militaire) fanfare; vogelschietwedstrijden en harddraverijen met mooie prijzen. Eerst bestaan de prijzen uit bijvoorbeeld een gebronsde hanglamp of verzilverd schoorsteenstuk, later zijn het geldprijzen van f 15 tot f 75. Kortom het Warmonderhek klinkt als een bruisende tent voor alleman.

Dat ook dan alcoholmisbruik tot problemen leidt blijkt uit een bericht over drie dronken huzaren: Een brigadier, een trompetter en een gewone militair maken op een zondag kabaal in het dorp.

....toen zij aan het koffiehuis bij het Warmonderhek kwamen, weigerde de kastelein hen binnen te laten, welke weigering door den brigadier als zulk eene belediging werd opgevat, dat hij zijne sabel trok en aldus zich met geweld door de ramen toegang wilde verschaffen. Door de wijze van optreden der aanwezigen gelukte hem dit niet. Zijn sabel werd hem, niet zonder heel veel moeite en na een krachtig verzet, afhandig gemaakt, welk wapen gisteren aan de superieuren in zijn garnizoen door de veldwachter werd ter hand gesteld. *Bron: Haagsche Courant 1887*

In zijn reisboek "Wandelingen door Nederland in pen en papier" (1882) schrijft de doopsgezinde predikant Jacob Craandijk over: *...de ouderwetsche herberg bij het tolhek van Warmond, door zwaar geboomte overschaduwde, met zijn aangename ligging en liefelijke uitzicht. En een ieder die bestelt, is vrijgesteld van tol. Voorheen werd de herberg goed bezocht, maar nu zou hij minder in trek zijn en de inrichting in verval.* De eeuwenoude herberg lijkt moeite te hebben met zijn tijd mee te gaan. De heer Meddens van de modezaken koopt de herberg en de tuin in 1916 en bouwt daar een landhuis.

De Tol

In de 16^e eeuw is op de plaats van de tolbrug slechts een voetveer. Eigenlijk twee voetveren, want de Bernardijnen van Marienhaven baten het Warmondse veer uit, de abt van Egmont, eigenaar van kasteel Abspoel, het Oegstgeester veer. Na de Reformatie is het veer geheel in handen van de Heer van Warmond. Hij past deze zo aan dat ook een paard en wagen mee kunnen. Aan de Oegstgeester zijde is al sprake van een echte weg, aan de Warmondse zijde nog van een voetpad. In 1637 laat heer Jacob van Wassenaer een stenen brug bouwen en begint de tolheffing.



Voor de kasteleinen van Herberg Warmonderhek (Papôt en daarna Feun) brengt de tol weinig op. Een rijtuig met vier wielen betaalt f 0,20, een sjees, kar of hondenkar f 0,10, een paard, koe en rijwiel f 0,05. Een bewoner van Warmond f 0,01 en één van buiten f 0,015. In 1901 verkoopt de Vrouwe van Warmond de herberg en het tolrecht aan de Haagse slager Leenen voor f 21.000, gelijk aan de jaaropbrengst. Door het groeiende verkeer met fietsen en auto's (20 cent) is de tol

voor Leenen een prima verdienste. *Koning Leenen* wordt zijn bijnaam.

Wij voelen veel voor historische dingen, maar tolhekken, al zijn ze zo oud als Methusalem, kunnen we in onze tijd niet meer waarderen. En-de eigenaars uitgesloten-zal wellicht niemand veel sympathie gevoelen voor deze verkeersobstakels. Erkend moet echter worden, dat de Herenweg goed wordt onderhouden.

Leidsch Dagblad schrijft in 1930

De tol roept steeds meer weerstand op. Het is vanaf Oegstgeest geen doen om via de slecht onderhouden Warmonderdam te rijden. En het pad van de Oude Dam is voor velen ook geen optie. Warmond koopt zelfs een stuk grond westelijk van de tol voor een nieuwe brug, die er nooit komt. Op oudejaarsavond 1953 eindigt ook deze laatste tol van Nederland, afgekocht voor een bedrag van f 70.000? In 1954 is de feestelijke opening van de bijna twee keer zo brede nieuwe brug. Agenten hebben het opengeklapte oude ijzeren hek met kettingen vastgezet. De commissaris van de Koningin opent symbolisch een daartussen gebouwd houten tolhek. Een vrolijke stoet van historisch en moderne voertuigen, waaronder boerenkarren, fietsen, een historische brandspuit en een oude auto uit 1904, rijdt Warmond in. 's Avonds worden de houten hekken feestelijk in brand gestoken. Rond middernacht komen mannen met ijzerzagen opdagen en het scheelt weinig of het oude vervloekte hek was omgezaagd en verwijderd. Gelukkig zijn de agenten nog aanwezig om hen tegen te houden.

Tot slot een "fantastisch" verhaal over de tol: *Mijn grootvader en rechter Peereboom rijden in de auto richting Den Haag, op weg naar de Hoge Raad. Bij de tol aangekomen moeten de heren helaas concluderen dat zij geen geld op zak hebben. De tollenaar Leenen eist dat er toch echt betaald wordt en zegt dat de heren anders maar naar huis terug moeten om geld te halen. Rechter Peereboom wordt kwaad en zegt: "Weet u wel wie ik ben? Ik ben de rechter Peereboom!" De tollenaar antwoordt: "Al was u de linker appelboom in het paradijs, u komt er niet door!"*

De buurwegen en andere wegen



Volgens oude beschrijvingen is een Buurweg een weg die van alle burens is en door alle burens gebruikt mag worden. Ook Warmond kent meerdere buurpaden en buurwegen. De Jan Steenlaan, De Dorpsstraat, en burgemeester Ketelaarstraat, worden samen lange tijd met *Buurweg* aangeduid. De weg doorsnijdt over de hele lengte van het dorp de landerijen van de naburige boerderijen. Later wordt de Buurweg de Buurstraat of *het Stenenpad*

(17^e eeuw) genoemd. Dat betekent dat de weg dan al enige vorm van verharding of bestrating heeft gekregen. Deze bestaat mogelijk uit kinderkopjes van natuursteen met stoepen van gebakken klinkers. De burgemeester Ketelaarstraat heet zelfs tot in de 20^e eeuw nog Buurpad.

...Een geplaveide weg gaat langs een half dozijn buitens die naast elkaar liggen. Het laatste, dat mijn broer erg bevalt, Lockhorst of Oud Talingen is een kasteel, er is een heel sober bos en er zijn mooie lanen aangelegd naar het buiten...
Dagboek van Mattie van Schinne, 1788

In 1910 schampert Van Loenen over de Dorpsstraat dat:

...het plaveidseel waarschijnlijk zijn jaren kan tellen van kort na den zondvloed, daarom waarschijnlijk als antiquiteit in begrijpelijk hooge eere gehouden wordt, en inderdaad een hoogst merkwaardig staaltje vormt van het summum van verval waartoe eene klinkerbestrating het wel brengen kan...
Gids en kroniek van Warmond 1910



t Hogepad/het pad/het gangpad (verdwenen, tenminste 1359 tot 1608)

Dit voetpad liep parallel tussen Herenweg en Dorpsstraat tot in het Oosteinde. Het liep door wat nu het bos van Huys te Warmont is. Daar is deze nog herkenbaar door de twee parallelle sloten naast het verhoogde pad. Zo loopt het pad langs boerderij Weltevreden, langs de poort van het Huys te Warmont en langs de voordeuren van de boerderijen in het Oosteinde. De vraag is alleen hoe men dan de Molen- of Dinsdagse Wetering overstak.

Langedoelen/ bureensteeg/ doelsteeg (Seminarielaan)

Met de doelen wordt een schietbaan van de schutterij voor boogschutters en kloveniers (zij die met een musketgeweer schieten) bedoeld. De schutterij is een soort ordedienst en hulppolitie. Blijkbaar kende Warmond twee doelen. De lange doelen om van veraf te schieten en de korte doelen om van dichtbij te schieten.

Monnikensteeg/Monnikenlaan (verdwenen) weg naar het klooster, nu de tuin van buitenplaats Vroenhof

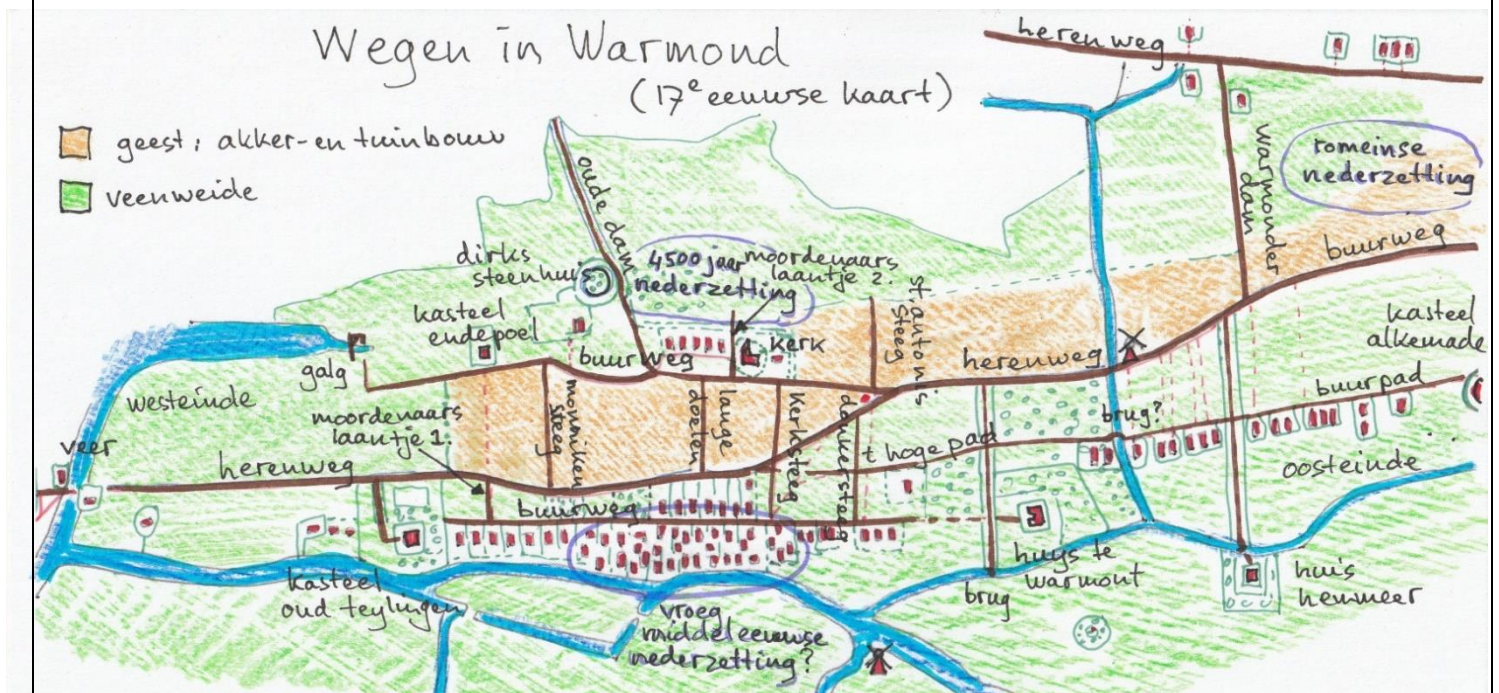
Moordenaarslaantje

1. Verlengde van de Endepoellaan tussen Herenweg en Leevliet, weg naar de galg
2. Tussen de Oude Toren en het seminarie, nu Klinkenberg

Straatnamen en adressen

De meeste straten hebben nog geen naam. We zagen al hoeveel wegen Buurpad of Buurweg genoemd worden. Sommige straten dragen wel een naam. Die is vaak beschrijvend en in de volksmond ontstaan, b.v. 't Hoge Pad, de Kerklaan of de Varkensdam, een verdwenen dam naast Dorpsstraat 63 van *Vleeschhouwer en spekslager* Van der Vooren.

Het moet voor 1800 vrij lastig zijn om post te laten bezorgen, want vaste straatnamen en adressen bestaan nog niet. Vandaar dat de Fransen dan verplichten dat ieder huis een nummer krijgt en dat iedereen een achternaam heeft. Die nummering heeft als bijkomend voordeel dat je makkelijker belasting kunt heffen. Een onhandig systeem is het wel, want bij de bouw van nieuwe huizen moet de nummering worden aangepast.



Pas na de straatnaamverplichting in 1851 ontstaat de gewoonte om straten te vernoemen naar belangrijke personen in de Nederlandse of de lokale geschiedenis. Dat gaat gelijk op met de groeiende trots op ons verleden. Leden van het koningshuis, schilders, zeehelden en staatslieden krijgen de meeste straatnaamvermeldingen. Wij kennen naast straten vernoemd naar leden van het Koninklijk Huis, alleen de Jan Steenlaan, vernoemd naar een bekende schilder. In Warmond houden wij het liever bij de lokale beroemdheden, zoals de heren van Warmond, onze burgemeesters en een paar andere mannen als monseigneur Aengenent, Peerke Donders en Kruseman. Hoeveel straatnamen zijn vernoemd naar een vrouw die géén lid is van het Koninklijk Huis? Wij vinden alleen de Vrouw Bakkersdam, voorheen het Smalle Laantje genoemd.

Doende wat des honds is.

De landbouwer A.O. te Warmond heeft Donderdag per spoor een hond meegenomen naar Tienhoven bij Vinkeveen, prov. Utrecht, en daar bij een familielid achtergelaten. De hond heeft den terugweg weten te vinden en was Zaterdagmorgen weer te Warmond op het erf van den landbouwer present.

De Nederlander 1914

Het spoor en de trein



De eerste Nederlandse spoorlijn loopt van Amsterdam naar Haarlem. In 1842 volgt de verlenging van de lijn via Leiden naar Rotterdam. Nu stoppen treinen in Warmond, want de Vrouwe van Warmond betoogt, dat even stilstaan in Warmond weinig tijd zal schelen. *“De trein heeft toch al zoveel tijd nodig om de brug over de Leede op te rijden”* zegt ze. De burgemeester stelt later dat veel studenten en hun familie van en naar het seminarie, de priestersopleiding, reizen. En dat er ook heel wat deftige mensen in het dorp wonen. En dat daarom Warmond een station hoort te hebben. Dat komt uiteindelijk in 1864. Begin 20^e eeuw stoppen hier 10-12 treinen per dag. De trein vervoert naast passagiers ook vee en bloemen uit Warmond.



Het Stationskoffiehuis en terras met uitzicht over de landerijen aan de Leede voordat deze hoek bebouwd werd.

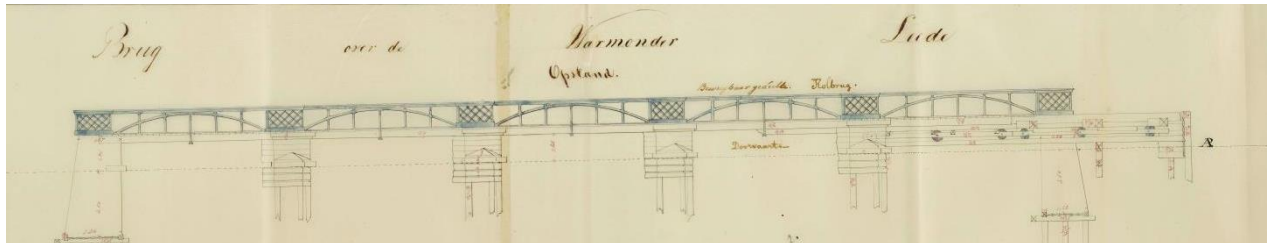
Het stationskoffiehuis, dat in 1885 tegenover het stationnetje is gebouwd, bestaat nog steeds, in tegenstelling tot het station. Bij het koffiehuis liggen oorspronkelijk een tuin en een stal met koetshuis. Hier kunnen reizigers rustig een kopje koffie drinken en de volgende trein afwachten, maar het wordt vooral door “jagers en visschers “ bezocht. Het zal niet bij koffie gebleven zijn.

Treinen kennen oorspronkelijk drie klassen: de eerste klasse voor de upperclass, een tweede klasse en de derde klasse voor het *gemene volk* met houten banken. *Tussen Warmond en Leiden heeft eene vrouw in een 3^{de} klassewagen van een spoortrein het leven geschonken aan een kind.*

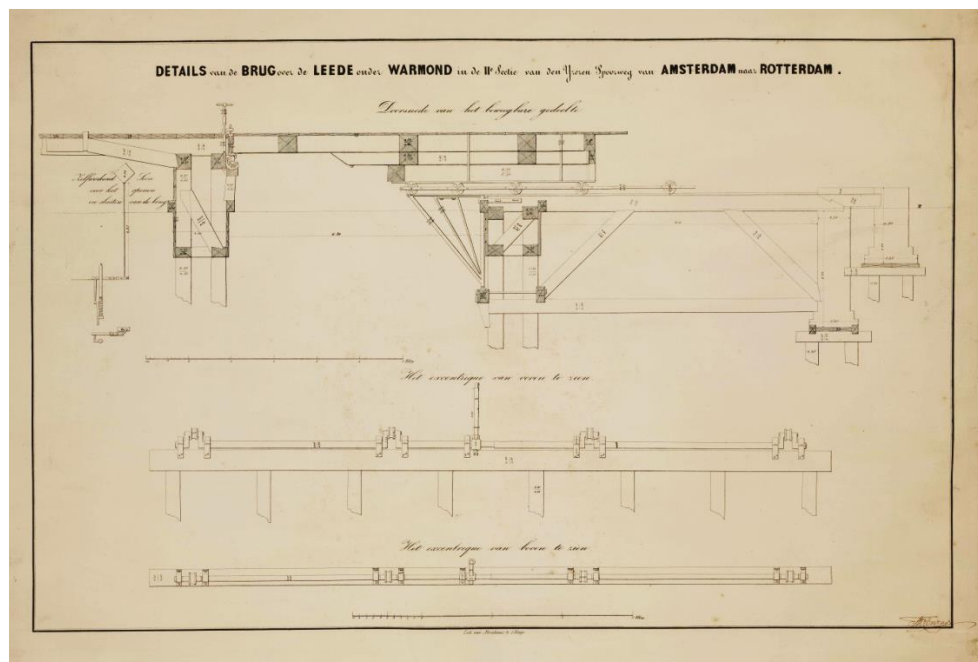
Het Stationskoffiehuis gaat in 1908 failliet en wordt een café. Is het begin vorige eeuw 's zomers nog druk met watersporttoeristen, na 1945 neemt dit af en stoppen de treinen vrijwel niet meer. Het stationsgebouw is in 1964 gesloopt, precies 100 jaar na de bouw.

De eerste spoorbrug

De eerste spoorbrug bij Warmond is een houten rolbrug met vijf overspanningen ontworpen door de grote spoorbruggenbouwer Frederik Willem Conrad, ingenieur bij de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, de HIJSM. Hij is ook betrokken bij de aanleg van de eerste spoorlijn in 1839 van Amsterdam naar Haarlem.



Warmond heeft de twijfelachtige eer dat hier de eerste dode bij een spoorwegongeluk is gevallen. Omdat de houten rolbrug over de Leede niet helemaal dicht was, rijdt de locomotief Vesta bij de proefrit op de terugweg van Leiden naar Haarlem van de brug. De brugwachter is vergeten de rolbrug goed te vergrendelen. Daardoor valt de locomotief van de brug op zijn kop op het brughoofd, waarbij een aspirant-ingenieur het leven laat en tenminste één zwaargewonde valt. De beide brugwachters zijn ontslagen.



Frederik Conrad is niet zomaar een waterbouwkundig ingenieur. Dat kun je zien aan het ingenieuze ontwerp van zijn rolbrug in Warmond. Hij zal later aan het hoofd staan van de commissie die het Egyptische ontwerp voor het Suezkanaal moest beoordelen. Hij heeft tweemaal uitgebreid ter plekke veldwerk gedaan en uiteindelijk een degelijke advies uitgebracht, waarna het Suezkanaal is gegraven. Conrad heeft nog net de officiële opening in 1867 meegemaakt, want op de terugweg is hij overleden. Echt beroemd is hij nooit geworden, ondanks het belang van zijn werk. Zijn Engelse collega Isambard Brunel is in 2002 zelfs verkozen tot de belangrijkste Brit na Winston Churchill!!

De spoorwegstaking

1903 breekt in het hele land een spoorwegstaking uit tegen de slechte werkomstandigheden. Het is de tijd van de eerste vakbonden. Sommige arbeiders mogen geen lid worden van een vakbond en niet staken, anderen zijn juist verplicht om lid te worden. Het conflict breidt zich uit tot een spoorwegstaking in heel Nederland. Hier is men niet op voorbereid. Het leidt tot angst voor revolutie. De regering van Abraham Kuyper stelt wetten op om het staken van spoorpersoneel en ambtenaren voortaan met een aantal jaren gevangenisstraf te kunnen bestraffen. Dit voornemen leidt tot een algehele staking in heel Nederland. De staking bij de spoorwegen wordt met behulp van het leger gebroken, maar het is wel aanleiding voor de oprichting van het Nederlands verbond van vakverenigingen (NVV), het latere FNV, en de christelijke Nationale vakbond (CNV).



Stationschefs

Op het station in Warmond zijn ook soldaten aanwezig en de veldwachter en de nachtwacht draaien overuren. Dirk-Annokke, haltechef van het station in Warmond, is mogelijk bij de staking betrokken. Het verhaal gaat dat hij een bekende spotprent opraapt van het perron, waarop hij moet lachen. Dat komt hem duur te staan, want hij wordt overgeplaatst naar de kleine treinhalte Jellum-Boxum in Friesland (bron: NRC, 2008). Wat zeker ook zal hebben meegespeeld is dat hij secretaris van het Algemeen Nederlandsche Werklieden Verbond afdeling Leiden was. Uiteindelijk raakt 10% van de werknemers van de staatsspoorwegen en de Hollandsche ijzeren spoorwegmaatschappij zelfs zijn baan kwijt.

Gansch het raderwerk staat stil, als uw machtige arm het wil
(spotprent van Albert Hahn)

Stationschef Cornelis Overvliet houdt het veel langer vol. Hij is 25 jaar stationschef in Warmond. Bij zijn pensioen in 1879 krijgt hij als dank een *pendule* (slingerklok) van een aantal dankbare Warmonders, want hij was altijd zo *minzaam en accuraat*. Het lijkt gebruikelijk dat de stationschefs slechts een paar jaar op een post zitten om vervolgens te verhuizen naar een ander station. Stationschef Fray is een andere uitzondering. Hij staat van 1903 tot 1921 op het Warmondse station. Een opvolger heeft het zwaar in 1932:

Donderdagavond kwamen vier werkwillige stukadoors met den trein van een werk te Zandvoort in hun werkplaats Warmond aan. Aan den trein werden zij opgewacht door een 25-tal stakers, die hiervoor met een vrachtauto uit Haarlem waren gekomen. Twee der werkwilligen vluchtten het dienstgebouw binnen van het station. Zij waren daar echter door de stakers achtervolgd, die den stationschef door de ruiten duwden en de werkwilligen te lijf gingen. Er ontstond in het lokaal een formele veldslag, waaraan eerst de komst van de politie die de aanvallers uit elkaar sloeg, een einde maakte. Het bleek, dat de werkwilligen heel ernstig gewond waren. Onder politiebegeleiding zijn zij naar huis vervoerd, waar dr. Walenkamp hun geneeskundige hulp verleende. De politie heeft vijf van de belhamels in arrest gesteld. Tegen herhaling zijn de nodige maatregelen genomen.

Het verzet tegen de Schiphollijn

In de jaren 60 is het stationnetje verdwenen. Alleen het Stationskoffiehuis en de overweg resteren nog, als plannen naar buiten komen voor een nieuwe spoorlijn naar Schiphol. Zo'n lijn zou Schiphol aandoen en meteen de reistijd tussen Amsterdam en Den Haag/Rotterdam aanzienlijk verkorten. Bij Warmond sluit het nieuwe spoor aan op het oude spoor (De Oude Lijn).



Verschillende actiecomités leggen alternatieve tracés voor; ook een comité van inwoners uit Warmond. Hun voorstel is om de spoorlijn parallel te laten lopen aan Rijksweg 4, de huidige A4, in plaats van langs Rijksweg 44. Dat zou veel minder schade opleveren voor het landschap en de natuur. Om nog niet te spreken over de geluidshinder en trillingen door de verhoogde trein in het dorp. De stalen brug zal in ieder geval vervangen worden door een betonnen brug. De man die in 1975 door het actiecomité moet worden overtuigd is minister Westerterp van Verkeer en Waterstaat (CDA). En voor hem duurt het allemaal veel te lang.

Uiteindelijk is het alleen nog Warmond dat dwars ligt. De gemeente is bang voor een lelijk betonnen viaduct midden in het dorp en vrijwel alle Warmonders zijn tegen een verhoogd spoor. Onze gemeenteraad heeft ook een motie aangenomen, dat alleen met de NS/Articon wordt onderhandeld wanneer het tracé verzonken wordt aangelegd. En tja, dat zou meer dan 200 miljoen extra gaan kosten en zeven jaar langer duren. Minister Westerterp peinst er dus niet over, maar is bereid uitleg te geven.

Warmonders zeggen: dan willen we tenminste een station als compensatie voor alle hinder. Helaas. Het enige dat rest is meepraten over geluidsschermen en aankleding. Door zich vervolgens te verzetten tegen de aanleg van de nieuwe 7,7 m hoge aansluiting, met een viaduct over de Oude lijn, blokkeert Warmond de aanleg van de hele Schiphollijn opnieuw. Het dorp houdt moedig stand. Minister en gemeente zijn regelmatig in overleg. Zo loopt de Schiphollijn verdere vertraging op. Steeds minder mensen in Nederland begrijpen de weerstand van Warmond nog. Dat zo'n klein dorpje zo'n groot project kan tegenhouden! Minister Westerterp dreigt alles omwille van het "nationaal belang" door te drukken en de NS komt zelfs met een schadeclaim van f 40 miljoen. Dit is voor de gemeente het moment om alle verzet te staken. De rest is geschiedenis. (Afb. Wikimedia)



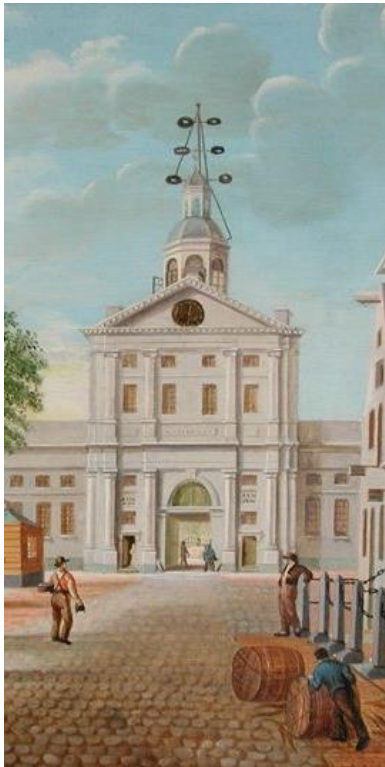
Minister en gemeente zijn regelmatig in overleg. Zo loopt de Schiphollijn verdere vertraging op. Steeds minder mensen in Nederland begrijpen de weerstand van Warmond nog. Dat zo'n klein dorpje zo'n groot project kan tegenhouden! Minister Westerterp dreigt alles omwille van het "nationaal belang" door te drukken en de NS komt zelfs met een schadeclaim van f 40 miljoen. Dit is voor de gemeente het moment om alle verzet te staken. De rest is geschiedenis. (Afb. Wikimedia)

Het is vrij wrang dat de hogesnelheidslijn wel langs de A4 is aangelegd, zoals in het Warmondse plan.

De telegraaf

De optische telegraaf

Antoine Lipkens (1782 – 1847) is een geniale man, een ingenieur en uitvinder. Opgeleid aan de polytechnische opleiding in Parijs richt hij als landmeetkundige een school voor kaartmakers op. Hij vindt ook een duikboot uit en een mechanische rekenmachine. Hij adviseert bij octrooien en is lid van de commissie voor het droogmaken van het Haarlemmermeer met moderne stoomgemalen. Daarnaast is hij directeur van de latere technische Universiteit in de Delft.



De optische telegraaf is zijn grootste uitvinding. Met een ingenieus systeem van zes schijven aan opeenvolgende torens weet hij de snelste optische telegraaf ter wereld ooit te ontwikkelen. Met zes schijven op een toren kunnen berichten worden geseind naar de volgende toren in een binaire taal met 63 tekens (2^6-1 .) Allemaal om zo snel mogelijk berichten van Zeeland, Brabant en Antwerpen naar Den Haag te krijgen en weer terug. Een bericht van Den Haag naar Breda doet er al gauw 25 minuten over. De Telegraaf heeft een jaar of acht dienst gedaan, in de tijd vlak na de Belgische opstand tegen koning Willem I van Nederland..

Antoine Lipkens zou zo beroemd worden dat Delft nog elk jaar een Lipkensprijs uitreikt. Wegens gezondheidsproblemen trekt hij zich terug in Warmond in het huis Zorgvliet (huisnummer 90⁹) met tuin en theekoepel aan de Leede. Met zijn vrouw woont hij hier slechts iets meer dan een jaar, voor hij komt te overlijden. Zijn graf is nog steeds te vinden links van de Oude Toren.

De elektrische telegraaf

Rond 1850 komt de snelle elektrische telegraaf. Deze wordt vooral door particulieren en langs de spoorlijnen aangelegd. Het vereist een heel netwerk van telegraafkantoren en telegrafisten om telegrammen te kunnen versturen. Het volgende bericht zegt iets over de beperkte beschikbaarheid van de telegraaf en de snelheid waarmee berichten zonder telegraaf worden doorgegeven

Door het breken van eene der schroeven van de zoogenaamde stuurstang der locomotief Rotterdam is Donderdag de laatste trein van Rotterdam, op de hoogte van Warmond, genoodzaakt geweest te blijven stilstaan. Men moest per bode van dit ongeval bericht brengen naar Leiden en vandaar naar Haarlem, en vervolgens naar Amsterdam seinen om eene hulplocomotief. Hoezeer deze zo spoedig mogelijk werd gereed gemaakt, ging met het een en ander nogal veel tijd verloren. Even vóór 1 ure vertrok de trein van Haarlem

Dagblad van 's-Gravenhage 1853

Op het station van Warmond is in 1886 een telegraafkantoor opgericht door de Hollandse Ijzeren Spoorweg Maatschappij dat telegrammen ontvangt en verstuurd.

Het postkantoor: post, telegraaf en telefoon

Het eerste hulppostkantoor is omstreeks 1880 op Dorpsstraat 66 te vinden. Het eerste echte post- en telegraafkantoor komt in 1891 op Dorpsstraat 73. Dit huis is vanaf de 17^e eeuw de woning en het kantoor van de baljuw(en) en schout(en), die namens de heer van Warmond verantwoordelijk zijn voor het dagelijks bestuur, de openbare orde en rechtspraak van Warmond.

In 1895 staat het postkantoor in Warmond open voor zogenaamde *telegrafische postwissels*. Gemiddeld verzendt het kantoor twee telegrammen per dag en ontvangt het drie telegrammen. De telegrafist heeft het in deze begindagen niet erg druk.

Het postkantoor fungeert vanaf 1895 ook als telefoonkantoor met vaste diensturen. Een interlokale aansluiting voor f 300 vindt de gemeenteraad te duur, omdat maar weinig mensen gebruik maken van de telefoon. Wie telefoon wil moet zelf een aansluiting vragen en betalen.



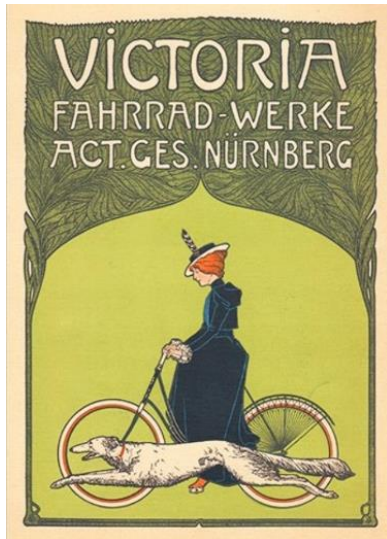
Links het postkantoor, rechts de postbodes Jan Bergman en Mathijs Sikking

In 1902 bestaan de Warmondse telefoonnummers nog uit één cijfer, terwijl Leiden in 1905 al bijna 700 aansluitingen heeft. In de jaren 30 bestaan de Warmondse telefoonnummers nog uit twee cijfers, dus heeft ons dorp minder dan 100 aansluitingen.

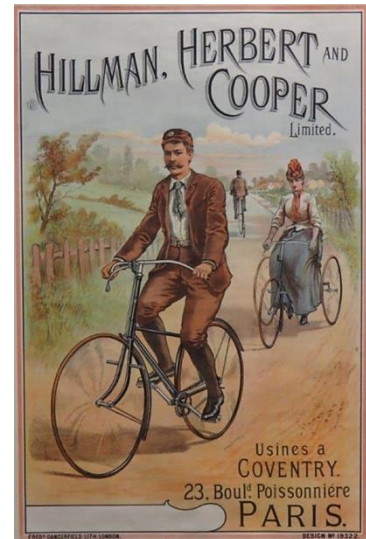
Leuk is te vermelden dat vanaf 1911 een vrouw aan het hoofd van het post- en telegraafkantoor van Warmond staat: directeur mej. P. Kuypers. Dit is voor die tijd zo bijzonder, dat feministen de positie van deze directrice als voorbeeld nemen dat vrouwen prima “mannenwerk” kunnen doen. Maar moet u eens lezen wat er in de vacature staat in het Tijdschrift voor Posterijen en Telegrafie, waar zij op solliciteerde: *“bevolking geschikt; de R.-K. hebben hier de overhand. De antithese heeft te Warmond voorgoed haar zetel opgeslagen; de beide partijen staan niet alleen scherp over elkander, doch de vlag des vredes, welke hier vroeger zoo lustig wapperde, is voorgoed ingehaald en die der onverdraagzaamheid uitgehangen...”*.

Haar voorganger waarschuwt voor wrijving tussen de Rooms-Katholieken en Protestanten. Waar begin je aan? In 1922 vertrekt zij naar Voorschoten.

De fiets



Sommige mensen weten niet, dat al veel eerder wordt gefietst dan auto gereden. In de groeiende vrouwenemancipatie speelt de fiets een grote rol. De Amerikaanse activiste Susan Anthony zegt het treffend in 1896: "Ik denk dat de fiets meer betekend heeft voor de emancipatie van de vrouw dan wat ter wereld ook" en "een vrouw op een fiets staat voor mij symbool voor een onbelemmerde vrouw". Het zal u niet verbazen dat het idee



van fietsende vrouwen vooral veel weerstand oproept bij behoudende mannen. Het zou onzedelijk, ongezond en onfatsoenlijk zijn. De vrouwen komen letterlijk en figuurlijk in beweging.

De eerste fiets met ketting dateert uit 1885 en is een enorm succes. In wezen doet de fiets nauwelijks onder voor de gemiddelde stadfiets van nu. Rond de eeuwwisseling zijn ook in Warmond fietsen te koop, bij Wagenmakerij Steenkamp en Smederij De Nie.

Te koop, voor f 150: eene zo goed als nieuwe vélocipède, Hillman Herbert Cooper, gekost hebbende f 250. Te zien en te bevragen: L.H. de Nie, meester Smid, te Warmond Leidsch Dagblad, 1890



Al in 1888 organiseert vélocipede club Excelsior, op een zondagochtend in oktober, een wegwedstrijd bij herberg Het Warmonderhek. De wedstrijd is uitgeschreven door graaf van Limburg Stirum, burgemeester van Noordwijk. De route van 31 km lang loopt van het Warmonderhek tot aan landgoed Oosterbeek bij het Haagse bos en terug. De winnaar doet er 1 uur en 17 minuten over en gaat 24 km/uur. En voor context en liefhebbers, de eerste voetbalwedstrijd is gespeeld in 1886, de eerste wielervedstrijd is al gefietst in 1885.

In 1899 organiseert de zesjarige Leidsche Wielrijdersvereniging "All Right" op een hete zondagmiddag in augustus ook een wegwedstrijd bij herberg Het Warmonderhek over de weg langs de Haarlemmertrekvaart en

een deel van de straatweg door Warmond (Oranje Nassaulaan). Door de enorme belangstelling, ondanks of juist dankzij de tropische hitte, wordt het parcours voornamelijk gereden op de Haarlemmertrekvaart. Links op de foto huisje Nooit te Klein; rechts achter garage Schrijvers (Vink).

Die zondagmiddag zijn er verschillende wedstrijden:

- 5 km zonder gangmakers: de winnaar finishte in 9 minuten en 39 seconden (=33km/uur)
- 1 kilometer: 200 m lopen en 800 m rijden
- langzaam rijden over 100 m: gedeeltelijk op de straatweg van Warmond, gedeeltelijk in de zaal van herberg het Warmonderhek. Hoe zo'n wedstrijd er precies aan toegaat laten we aan uw fantasie over.

Vrouwen mochten niet met wedstrijden op de openbare weg meedoen. Met hun Fietsvereniging doen zij behendigheidsspelletjes en corso's op de fiets. In de jaren 30 is fietsen door vrouwen volledig geaccepteerd, maar pas in 1965 wordt het eerste Nederlandse kampioenschap voor vrouwen gereden.

Twee advertenties van gebrs. Steenkamp:

1905: Victoria- rijwielen zijn solide.

Victoria- rijwielen zijn snel

Victoria- rijwielen zijn voor hun nikkel gegarandeerd

Victoria- rijwielen zijn voor hun emaille gegarandeerd

Victoria- rijwielen hebben een draagvermogen van 1000 pond

Victoria- rijwielen worden gebruikt in het Pruisische en Beierse leger

Victoria- rijwielen zijn de goedkoopste toch beslist de eerste klasse rijwielen

1911: Wij leveren ook de Nelson race-machine met spatborden, Freewheel en bandrem of Free-wheel en terugtraprem en kan dus als toermachine gebezigd worden de voordeelen zijn veel lichtere gang als ieder ander Toerrijwiel, omdat het model geheel afwijkt van de gewone rijwielen



Rijwielhandel Schrijvers gaat in 1912 failliet, maar Jaap Schrijvers en zijn zoon Arie zetten de zaak voort tot 1969. Daarna volgt garage Klerk tot 1979. In 1980 breekt C. Vink het oude gebouw van de fietsenwinkel af en bouwt een nieuwe garage.

Rijwielhandel van Hulst van Hendrik van Hulst op Dorpsstraat 99 is al bekend voor 1924 en zoon Piet zal tot 1984 fietsen en bromfietsen in Warmond verkopen en repareren. Zijn kinderen hebben fietsenwinkels in Oegstgeest 2x, Leiden en Sassenheim.

De auto

In 1896 zien we de eerste *gemotoriseerde koetsen*. In 1910 rijden 1.400 auto's in Nederland rond, in 1920 15.000 en rond 1940 al 90.000. In eerste instantie wordt met argusogen gekeken naar deze duivelse machines. Er zijn boeren die denken dat hun melk van auto's zuur wordt, maar de opkomst van de auto is niet meer te stuiten. Wie heeft de eerste auto in Warmond? Dolf Kamerlingh Onnes, eigenaar van buitenplaats Vroenhof, rijdt als één van de eersten in Nederland in een Amerikaanse luxewagen, een Pierce Arrow. Maar misschien is de eerste Warmondse automobilist de fortuinlijke bloemistarbeider V.K. uit Warmond:

De hoogste prijs (een automobiel) in de loterij, gehouden te 's-Hertogenbosch, is gevallen op no. 34855, welk nummer was aangekocht bij den veldwachter-loterij-collecteur Moor te Warmond, door den daar wonenden bloemist-arbeider V. K., werkzaam op de bloemisterij van den heer Kouwenhoven. De voordien prijs in de plaats te nemen ruim f 1600 zullen zeker wel door hem verkozen worden boven het moderne vervoermiddel. 1909 het De Tilburgse Courant

In 1909 mogen auto's niet harder rijden dan 10 km/h binnen de bebouwde kom en 15 km/h buiten de bebouwde kom. Bedenk dat rijtuigen een snelheid van zo'n 15-18 km/h en de elektrische tram 25-28 km/h halen. Een rijbewijs heb je tot 1927 nog niet nodig, hoewel het nieuwe vervoermiddel al snel tot veel ongelukken leidt.

Het volgende auto-ongeluk zegt ook iets over hoe Nederlanders tussen 1920 en 1930 bijna 30.000 Hongaarse kinderen opvangen om aan te sterken na de Eerste Wereldoorlog. Met de zogenaamde *kindertrein* komen in 1920 de eerste kinderen vanuit Boedapest naar Nederland.



's-Gravenhage- In de Zandsloot, tussen Sassenheim en Voorhout, is bij avond een auto gevallen, waarin acht Hongaarsche kinderen en een dame van het comité uit Warmond gezeten waren. Ofschoon de auto niet geheel kantelde lagen allen in het water, ijlings schoot hulp toe: allen werden levend op den wal gebracht. Door de omwonenden werden kinderen opgenomen en verpleegd. Het onklaar raken van het stuur was de oorzaak van het ongeluk. (De Grondwet, 1921)

De bus en de Rijkswegen

Lange tijd is Warmond te bereiken met de trein, met de stoomboot en met de stoomtram op de Straatweg tussen Leiden en Sassenheim. Deze vervoermiddelen zijn een oplossing voor het toenemende paardenmestprobleem op straat. In 1923 komen twee buslijnen via Warmond: van Leiden naar Noordwijk en van Leiden naar Lisse. Ook nu weer wordt geklaagd over de tol, omdat

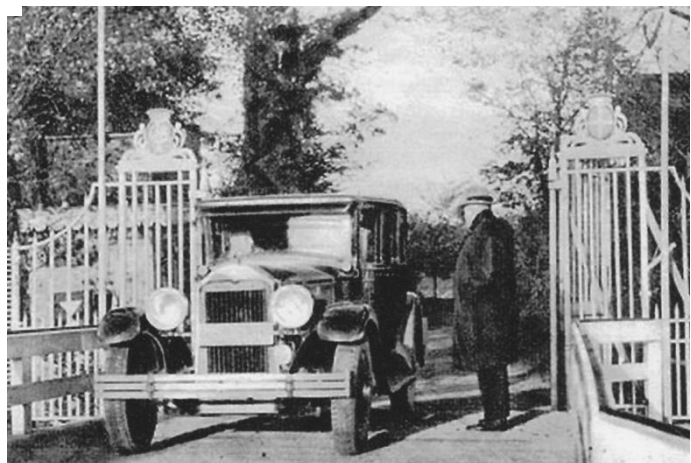
daardoor de gemeentelijke bijdrage aan de lijndiensten jaarlijks honderden guldens hoger uitvalt. Tegenstanders van zo'n bijdrage zeggen: "Mensen kunnen ook prima met de trein of lopend komen"

Gistermorgen omstreeks halfnegen is een autobus, uit Warmond komende, op den straatweg door een van Sassenheim komende stoomtram aangereden, ten gevolge waarvan de chauffeur en drie passagiers van de autobus verwondingen opliepen. De autobus, die eenige meters werd meegesleurd, is zeer gehavend.

vrijwel elke krant in 1923



...De grote verbindingsweg tussen onze beide grote steden laat nauwelijks plaats voor elkaar passerende auto's... Na den zijweg naar Warmond wordt het nog erger. Ofschoon daar vanaf Sassenheim plaats genoeg in de bollentuinen is, ter verbreding...heeft men eraan geprutst door het rijwielpad weg te nemen en... te bestraten. Met het begrijpelijk gevolg, dat de daarop voortrotsende fietsers het snelverkeer nog meer ophouden. De weg slingert er voortdurend, en, als had men ze er moedwillig neergezet om botsingen van wagens (en ook de tram) in de hand te werken... staat er langs den kant hoog uitgeschoten kreupelhout, dat alle uitzicht om de hoeken beneemt. Daar ligt ook weer het voorbeeld, hoe men klinkerwegen niet moet leggen, overdwars naast elkaar. H.C. 1925



Uit deze berichten blijkt hoe druk en gevaarlijk het al is op en rond de straatweg. De eerste plannen voor een rijkswegennet ontstaan in 1927.

B. en W. van Warmond in gevaar:

Gistermiddag is op de Poelgeesterlaan te Oegstgeest een auto, waarin gezeten waren de burgemeester van Warmond, de heer Schöllvinck, de wethouder Oudshoorn, de waarnemende gemeente-sekretaris en de gemeente-opzichter, in botsing gekomen met een auto van den heer Van Dijk uit Warmond. Beide auto's werden totaal vernield. De inzittenden kwamen er zonder verwondingen af. Het gemeentebestuur van Warmond was op weg naar Den Haag voor een conferentie op Waterstaat over het Wegenplan. Het volk, 1927

Na dit plan is Rijksweg 4 (A44) in 1938-39 als één van de eerste snelwegen van Nederland aangelegd.

Gerard Jan van Wickevoort Crommelin

De Warmondse Gerard Jan van Wickevoort Crommelin is volgens meerdere bronnen het eerste burgerslachtoffer van de Tweede Wereldoorlog in Nederland. Hij woont aan de Oranje Nassaulaan met zijn vrouw Marie Louise Teixeira de Mattos, later grootmeesteres van koningin Juliana.

Gerard is op 10 mei 1940 op weg naar Den Haag en komt bij de Haagse schouw in gevechten terecht met Duitse parachutisten. Achter hem rijdt de zwarte Studebaker van de heer Nypels. Deze heeft zijn chauffeur op pad gestuurd om de kinderjuffrouw in Den Haag op te halen en op buitenplaats Vroenhof in veiligheid te brengen. Gerard Jan van Wickevoort Crommelin wordt dodelijk getroffen. Hij zou zich mogelijk verzet hebben bij de vordering van zijn auto en komt om door mitrailleurvuur. De chauffeur van de heer Nypels laat de Studebaker achter met slechts een kogelgat in de claxon en vlucht overstuurd door de weilanden terug naar Warmond. Leo Nypels verstopt zijn Chrysler, een deftige gezinsauto met treeplanken en klapbankjes, in de tuin onder een hoop takken. Hoewel ze hierop hun schietschijf hangen, hebben de ingekwartierde Duitsers de auto nooit opgemerkt.



Gerard Jan van Wickevoort-Crommelin is in 1894 geboren in Heemstede in een ultraconservatief milieu van beroemde paarden- en koeienfokkers. Zijn vader is Heer van buitenplaats Berkenrode en raadslid in Heemstede. Zijn grootvader sterft in 1901 een "hippische dood" bij een ongeluk met zijn dogcart, een open rijtuig voor twee personen rug aan rug.

Van zijn vader en grootvader heeft Gerard zijn liefde voor racen meegekregen. Op een ellipsvormige circuit in de duinen van het nabijgelegen Zandvoort vinden sinds 1844 zeer populaire paardenraces plaats. In 1911 stort de paarden-snelheidssport in na een verbod op het wedden op paarden "ter bestrijding der zedeloosheid".

Gerard Jan van Wickevoort-Crommelin stapt van paarden over op auto's. Hij is sportcommissaris bij de KNAC, de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club, die in 1898 is opgericht, want de eerste automobilisten zijn sportieve rijders. Gerard is grondlegger van circuit Zandvoort en De grote Prijs van Zandvoort, zoals de eerste snelheidswedstrijd voor automobielen op een gesloten circuit wordt genoemd. De eerste race brengt na maanden van voorbereiding, duizenden bezoekers én prins Bernhard op de been en is volgens Van Wickevoort Crommelin "fantastisch geslaagd". Zijn droom is een Grote Prijs van Nederland voor internationale raceauto's. Door de oorlog loopt dit initiatief vertraging op. In 1948 is het circuit in de duinen eindelijk klaar. En de rest is geschiedenis.

Gerard ligt begraven bij de Oude Toren en is één van de 19 mensen op het gedenkbeeld van het oorlogsmonument bij de Laan van Oostergeest. Hij heeft nooit geweten wat een succes zijn initiatief in Zandvoort zou worden met Formule 1-wedstrijden van 1952-1985 en vanaf 2021.

De KNAC in Warmond



Wanneer de posttreinen 1903 staken, zijn het de leden van de K.N.A.C die met hun automobielen de post door Nederland rijden. Ze hebben daarmee de postrijen op het idee gebracht van gemotoriseerd postvervoer.

De KNAC bemoeit zich ook met de kwaliteit van de wegen, want in 1936 verzoekt deze het gemeentebestuur om de noordelijke toegangsweg tot Warmond te verbeteren, zodat watersporters vanuit Den Haag via de nieuwe rijksweg beter Warmond kunnen bereiken en zo ook de 20 cent bij de tol kunnen uitsparen. Met de staat van het wegdek van de Warmonderdam is het droevig gesteld, er wordt al jaren over geklaagd.

De KNAC doet nog meer, bijvoorbeeld autoritten organiseren. Zo is er in 1939 een autorit voor dames. Een bericht hierover begint met het volgende:

De waardering voor de verrichtingen van het zwakke geslacht achter het stuur van een automobiel is over het algemeen niet zoo heel groot bij het mannelijk geslacht. maar wie van de sterke sexe de dames in actie heeft gezien in den vijfden Damesrit van de K.n.a.c., zou ruiterlijk moeten erkennen, dat er veel ongemotiveerds in de critiek schuilt en dat verschillen bij velen nauwelijks bestaan.



Twee der deelnemers aan den damesrit van de K.N.A.C. onderweg in het mooie Hollandsche landschap.

In eerste instantie zou de rit in het oosten van het land gereden worden, maar door de verhoogde militaire grensbewaking, wordt de rit verplaatst naar het westen. De Duitse dreiging is in 1939 al duidelijk voelbaar. De start is bij landgoed Duinrell en het pas geopende familiepark van baron van Zuylen van Nijevelt. Daar vindt na de ochtendthee een terreinrit plaats, waarin baronesse van Haersholte-de Lange het beste scoort. Daarna volgt een rit van tweeënhalf uur langs verschillende controleposten in Rijnland. De finish is bij restaurant Meerrust waar een kopje thee wacht voor de rijdsters en hun kaartlezeressen. Baron van der Goes deelt de eerste prijs uit aan mejuffrouw Bresler. Jonkvrouwe van Vredenburg krijgt de wisselbeker. Het is duidelijk dat autorijden een sport is van de moderne upper class, waarbinnen vrouwen meer kansen hebben om zich te emanciperen.

Tot slot drie garages in Warmond

Garage Van Dijk



Met de eerste auto's verschijnen ook de eerste autoverkopers, -monteurs en -transporteurs.

Het verhaal van de familie Van Dijk begint in 1910 met *Garage Juliana* in Den Haag. In 1920 vindt de verhuizing plaats naar Warmond en de familie zal zich in de loop van de eeuw over verschillende bedrijven opsplitsen. Willem van Dijk start zijn transportbedrijf op Herenweg 2 in een schuur bij het station. Op de foto: het Stationskoffiehuys en links de schuur. Na Van Dijk is Herenweg 2 de garage en het benzinestation

van Jaap Nievaar en later van Jan en Pieter Diemel. Willem verhuist in 1923 tot zijn overlijden in 1943 naar de voormalige stalhouderij van Beck & Bol op Baan 2a als *Taxi- en reparatiebedrijf AVRO*. Dit bedrijf breidt hij uit naar Dorpsstraat 65, de latere taxi-en rijschool van Willem van Dijk. Een ander garage- en taxionderdeel met Henk en Dolf vinden we later op de Schippersdam 10. Piet van Dijk en zonen verhuizen deze garage naar Sassenheim en Piets neef en kinderen zijn nu met Auto van Dijk in de Veerpolder de enige garage Van Dijk in Warmond.

Garage Koppers "De Brandaris"

Op Dorpsstraat 75-77 zit al meer dan 100 jaar Garage Koppers, ook wel "de Brandaris". Hier begint Herman Koppers een jachthaven en een bedrijf in bootmotoren, motoren, fietsen, auto's, oliën en benzine. In de jaren 60 ook verkoper van de merken Morris en MG. Op de foto een Jaguar XK120.



Rijwielhandel Schrijvers/garage Klerk /garage Vink



Herenweg 65 is in eerste instantie de rijwielhandel van Jaap Schrijvers en later garage van zoon Arie in 1969. Daarna volgt C. Clerk. In 1980 is de locatie overgenomen door garage Vink. Aan de achterzijde op Dorpsstraat 22 bevindt zich de showroom. De garage schittert in een commercial van de Staatsloterij uit 2020.

Einde. Wij zien u graag volgend jaar weer terug!