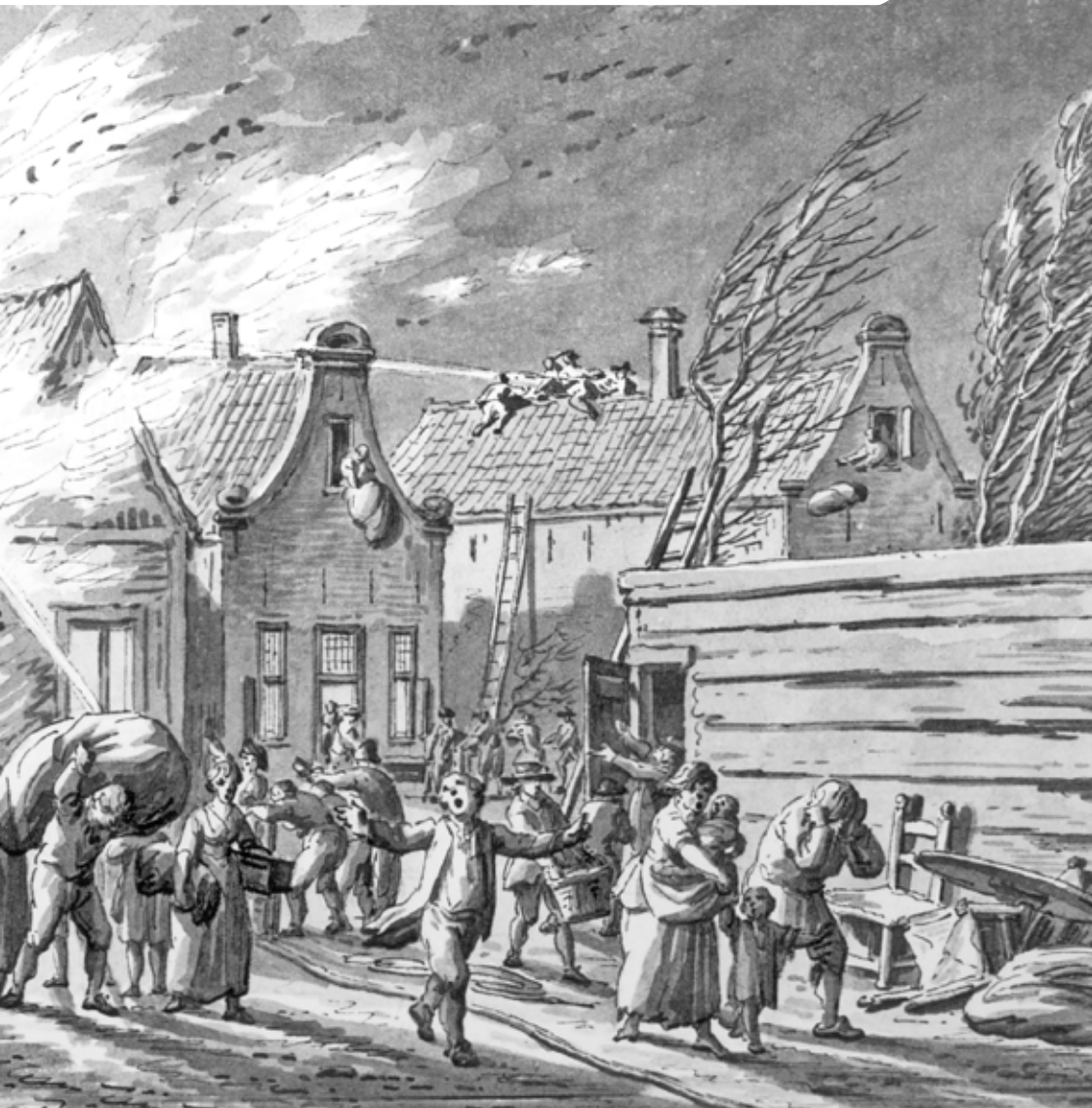


ERF GOED NIEUWS

“Uit de puinhopen kwam
een mooiere Venestraat”



Colofon

Erf Goed Nieuws is een uitgave van de Vereniging Erfgoed Leidschendam en verschijnt minimaal twee keer per jaar. Het wordt gratis toegezonden aan leden. Advertentietarieven op aanvraag.

Redactie Erf Goed Nieuws

Voor suggesties, op- of aanmerkingen over Erf Goed Nieuws kunt u zich richten tot de redactie: telefoon 070-2300746 of e-mail: redactie@erfgoedleidschendam.nl

Druk

OK2Press, Den Haag

Lay-out

OK2Press, Anton Beuse

Vereniging Erfgoed Leidschendam**Bestuur**

Voorzitter: drs. H.R. Grootenhuis
 Secretaris: drs. C.A.F. Siermann
 Penningmeester: drs. H. Athmer
 Bestuurslid: dhr. J.H.M. Teunissen
 Bestuurslid: dhr. I.J. Bosman

Adviseur bouwhistorie:

P. Jansen

Adviseur bouwtechniek:

Ing. J.J. van Vliet

Website

www.erfgoedleidschendam.nl

E-mail

info@erfgoedleidschendam.nl

Adres

Vereniging Erfgoed Leidschendam, postbus 3027 DA Leidschendam.

Telefoon

Secretaris: (06) 53717333

Wilt u het werk van de vereniging steunen, doe dat dan door lid te worden. U kunt zich aanmelden via www.erfgoedleidschendam.nl. De minimum bijdrage bedraagt 15 euro per jaar.

INHOUDSOPGAVE

De enige weg is de
weg onder je voeten

5



Uit de puinhopen kwam
een mooiere Venestraat

19



Vandaag gebracht,
morgen klaar

22



Tegels uit 17e eeuw
in Venestraat

30






Erfgoed
podium
Leidschendam-
Voorburg



DE ENIGE WEG IS DE WEG ONDER JE VOETEN

In 1928 begon Antoon van den Brink in Stompwijk met het bouwen van zeilboten. Hij bouwde er honderden en bedacht een - nog steeds - geheime methode om voorgevormde rompen te maken. Van het jachtje Kolibri 560 werden er meer dan duizend verkocht. De werf werd naar dit ontwerp vernoemd.

Mijn vader, Antonius Nicolaas ofwel 'Toon', werd op 10 mei 1904 in Vleuten geboren in een arm gezin. Zijn vader overleed al voor zijn geboorte. Op zijn elfde ging Antoon aan het werk bij een bouwer van kleine scheepjes voor boeren in de buurt. Antoons werk was onder andere het teren onder de voorplecht en onder het achterdek. Omdat hij klein was, kon hij daar mooi onder kruipen. Dat was bepaald geen pretje, vanwege de randen van de spanten en de ongezonde teerlucht. En dat alles voor 25 centen per week. Op zijn 13-de overleed ook zijn moeder. Hij stond er voortaan alleen voor.

Een andere baas nam hem in de kost. Diens vrouw had medelijden met het weeskind van 13 jaar en kocht nieuwe kleren voor hem. Waarschijnlijk is hij in deze tijd ook begonnen met roken, want vaak kregen 12 à 13-jarige jongens een pakje shag of sigaretten voor hun verjaardag. Op die leeftijd hoorde je immers

bij de mannen. Zijn baas maakte grotere, ijzeren schuiten die onder meer gebruikt werden voor goederenvervoer over het water.

Zo gingen zijn jeugdjaren voorbij: van de ene baas met kosthuis naar de volgende. Een van zijn bazen was een wagenmaker van wie hij veel leerde over houtbewerking. In dat bedrijf maakten ze houten kruiwagens, boerenkarren voor mest en hooi, lamoenbomen (waar een paard tussen loopt) en ook dissels (waarmee het paard met touwen en een riem voor zijn borst de kar voortrekt). Ook kon hij al helpen met het maken van houten wielen, compleet met spaken en naaf, voor de kruiwagens en de boerenkarren.

Alles moest met de hand gebeuren: zagen, boren en het hout mooi rond en glad afwerken met een haalmes en schaaft. Planken van wel 10 cm dik moesten met de hand gezaagd worden. Dat gebeurde met een trekzaag die verticaal op en neer

gehaald moest worden en dan ook nog precies haaks. Machines als een lintzaag en schaafmachine waren er niet.

Bij een volgende baas werden luxe-rijtuigen gemaakt, de zogenaamde koetsjes. Die werden gebruikt met één paard ervoor, o.a. om met de familie naar de kerk te gaan en voor het uitgaansleven



Antoon tweede van links. Lamboo was al een flink bedrijf, gezien het aantal medewerkers.

in de stad. Ongeveer zoals er nu taxi's rijden. Dat was heel ander werk dan aan die grove boerenkarren. Die koetsjes hadden luxe gestoffeerde banken en werden voorzien van deuren met ramen die open en dicht konden. De koetsen werden blank of zwart gelakt en moesten dan glimmen als een spiegel.

Via nog wat andere bazen kwam hij al wat meer in de buurt van Stompwijk terecht, namelijk bij het carrosseriebedrijf Lamboo. Nu in Zoetermeer gevestigd, maar

destijds in Pijnacker. Daar bouwden ze vrachtauto's op een chassis. Zo'n chassis bestond dan uit twee stalen balken met daaraan de achterwielen, de twee voorwielen en tevens het stuur en de motor. Daar werden dan de cabine en de laadbak op bevestigd volgens de wensen van de koper.

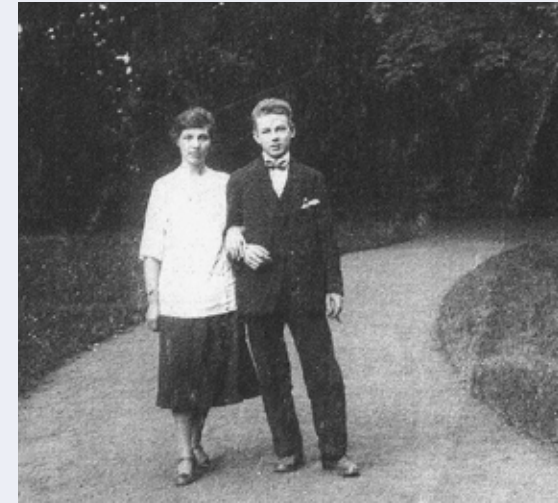
Ook maakten ze daar luxeauto's op chassis. Eerst kwam er een houten frame van staande en liggende stijlen op het chassis. Daarna werden de carrosseriedelen op dat frame gemaakt van speciale, gemakkelijk te vervormen staalplaten. Die platen werden waar nodig voorzien van de nodige uitsparingen voor de ramen. In de deuren kwamen zowel vaste als naar beneden draaibare ramen. Antoon was handig genoeg om dat na enig oefenen voor elkaar te krijgen. Later zou die ervaring hem goed van pas komen.

Hij leerde daar veel over zowel vrachtauto's als luxeauto's. Er was daar een meesterknecht die schik had in de leergierigheid van Antoon. Deze liet hem zien hoe je een uitslag moest maken voor carrosseriedelen met een dubbele ronding erin, bijvoorbeeld de spatborden. Op aanraden van die man ging hij naar een cursus technisch tekenen, waar hij veel leerde over het tekenen van gebogen en ronde vormen.

In 1920 kwam hij op 16-jarige leeftijd terecht bij Willem Vader, een wagenmaker die zijn bedrijf had in de Venestraat in Leidschendam. In die tijd leerde hij zijn latere echtgenote Wilhelmina kennen, zij woonde naast het bedrijf van de wagenmaker.



Wilhelmina Hooijmans



Antoon en Wilhelmina, beiden op hun zondags gekleed aan de wandel in een park langs de Vliet in Voorburg. In zijn linkerhand heeft Antoon een sigaar.

In 1921 ging Toon werken in Nieuwkoop. Daar werd al langer gewerkt met machines, zoals een lint- en cirkelzaag en een schaaf- en freesmachine. Het bijzondere was dat die allemaal aangedreven werden door een windmolen. Die kon door middel van aandrijfriemen over poelies de diverse machines onafhankelijk van elkaar laten draaien.

Voor Antoon brak vanwege zijn leeftijd de militaire diensttijd aan. In die tijd, het zal waarschijnlijk 1922 geweest zijn, was de diensttijd 6 maanden. Op een foto uit die tijd hadden ze wijduitstaande knickerbockers met beenwindsels of rijlaarzen aan. Antoon staat rechts. 'Er is geen andere weg dan de weg onder je voeten' werd zijn van nuchterheid getuigende levensmotto.



Als wagenmaker/carrosseriewerker vond hij nieuw werk bij Arie Zuijdwijk in Koudekerk a/d Rijn. Eén van diens kinderen was dochter Tine, toen ongeveer zestien jaar en stapelverliefd op Antoon. Maar Antoon had dat niet zo in de gaten. Die sjeesde elke vrije zondag op de fiets naar z'n geliefde Wilhelmina in Leidschendam. Het wonderlijke is dat Antoon, na het overlijden van zijn tweede vrouw (Corry Starrenburg) op 71-jarige leeftijd Tine Zuijdwijk weer ontmoette en met haar trouwde.

De zondagen bij Wilhelmina waren een feest voor hem. Hij kon goed overweg met zijn aanstaande schoonzussen en zwagers. Die zwagers werkten allemaal in tuinderijen. Maar zondags, hun enige vrije dag, maakten ze muziek. Ze waren namelijk lid van de fanfare in Leidschendam.



Tine Zuijdwijk op ca. 18-jarige leeftijd.

EEN EIGEN BEDRIJF

Antoon werd het heen en weer fiet-sen tussen Koudekerk aan de Rijn en Leidschendam op den duur een beetje zat. Bovendien wilde hij een eigen bedrijf beginnen en daarom was hij in de omgeving van Leidschendam volop aan het rondkijken waar hij zich kon vestigen als wagenmaker annex carrosseriebouwer.

Het lot was hem dit keer gunstig gezind. Van een notaris kreeg hij het bericht dat een oom van hem was overleden en hem 1200 gulden had nagelaten. In die tijd een enorm bedrag. In Stompwijk vond hij een schuur aan de Dr. van Noortstraat, tussen de huisnummers 30 en 32. Op nr. 30 was destijds een buurtcafé van Van der Lubbe, 'De Nieuwe Schenkan', ge-



Café 'De Nieuwe Schenkan' aan de Dr. van Noortstraat.

vestigd en op nr. 32 het kappersbedrijf van Jac. Kappetein.

Zo begon Antoon van den Brink in juni 1925, op 21-jarige leeftijd, zijn eigen bedrijf als wagenmaker/carrosseriebouwer. In Stompwijk was toen al jarenlang één wagenmaker gevestigd: het bedrijf van de heer P. Wensveen, even buiten het dorp. Die was daar natuurlijk niet zo blij mee en probeerde zijn positie te versterken door in het dorp rond te vertellen: 'Zou dat jonge ventje wel wat kunnen presenteren als wagenmaker?' Bovendien had Wensveen het voordeel dat hij er al jaren zat en een klantenkring had opgebouwd. In het begin was het daardoor voor Antoon moeilijk om in het dorp en omgeving voldoende werk te krijgen. Reparatiewerk pakte hij voor weinig geld aan. Al gauw ontdekten de Stompwijkers echter dat dat jonge ventje meer kon dan zij dachten. Zeker toen bleek dat hij ook een houten wiel met houten spaken en een houten naaf kon maken. Spoedig klopten de Stompwijkers ook voor het grotere werk bij hem aan.

In die periode maakten hij en zijn verloofde plannen om in het huwelijksbootje te stappen. Dit was nog een extra stimulans om zoveel mogelijk te verdienen voor de trouwerij en voor de inrichting van een huis. Daarbij begon Antoon in de verloren uren en 's avonds, naast zijn werk, aan het maken van meubilair. Hij maakte een mooie eikenhouten linnenkast, een bijbehorend 2-persoonsledikant en nog wat meubels voor in de woonkamer.



Zo trof Antoon Stompwijk aan in die tijd. Een Ansichtkaart uit 1928 met een blik op de Dr. van Noortstraat. Toen nog een onverharde weg. Over de Stompwijksevaart een enkele kwakel (loopbrug, zoals op de foto hierboven) of een draaibrug. Op de achtergrond de kerk.



Op 4 augustus 1927 trouwden ze. Antoon was toen 23 en Wilhelmina 24 jaar.

In het begin konden ze een huis huren aan de Delftsekade nr. 38 in Leidschendam. Maar al na een jaar konden ze in Stompwijk, van Piet van Bohemen, een huis huren aan de Dr. v. Noortstraat 77. Op 30 Mei 1928 werd hun eerste dochter, Tonny, geboren. De tweede dochter, Gerda, werd 3 juni 1929 geboren en op 9 oktober 1930 de eerste 'stamhouder', met de naam Antoon. Op 14 augustus 1932 kwam de tweede zoon Leo en 22 april 1934 dochter Ineke. De laatste zoon, Arnold, werd 6 mei 1936 geboren. Zo werd in negen jaar een gezin gesticht met zes kinderen.

Mijn vader maakte met zijn werk steeds meer naam en faam in en rond het dorp. Dit leverde hem zijn eerste grote opdracht op. Rond 1928 kwam een zekere heer Van den Berg bij het informeren of hij belangstelling had voor een kleine vrachtauto waarop grote 40 liter melk-

bussen met een aftapkraan konden worden geplaatst. De vrachtauto was bedoeld om in Den Haag en omgeving melk te verkopen. Aan Antoon werd gevraagd of hij dat kon maken. Dat was de kans waarop hij steeds hoopte.

'Antoon, ik zou jou het werk zo graag gunnen, maar je concurrent is 15 gulden goedkoper... als jij het nou ook voor die prijs wilt doen, dan kan je morgen beginnen.'



De eerste door Antoon van den Brink gebouwde auto (1928).

In die tijd kochten autodealers een kaal chassis aan de klant. De carrosserie, bijv. een cabine met laadbak, werd vervolgens aangepast aan de wensen van de klant. De fabricage hiervan werd door de autodealer uitbesteed aan een carrosseriebouwer. Tussen hen werd dan een prijs afgesproken. Met de klant werd dan natuurlijk onderhandeld over een totale prijs voor een chassis met opbouw. Die dealers waren uitgekookte jongens die erop uit waren bij de carrosseriebouwer een zo laag mogelijke prijs te bedingen om er zelf zoveel mogelijk aan te verdienen. Ze gingen zelfs zover dat ze bij Antoon kwamen met het volgende verhaal:

Nu lijkt 15 gulden niet zoveel, maar in die tijd kon een gezin met een paar kinderen daar een week van leven. Antoon pakte het werk aan, ook al was het voor 15 gulden minder.

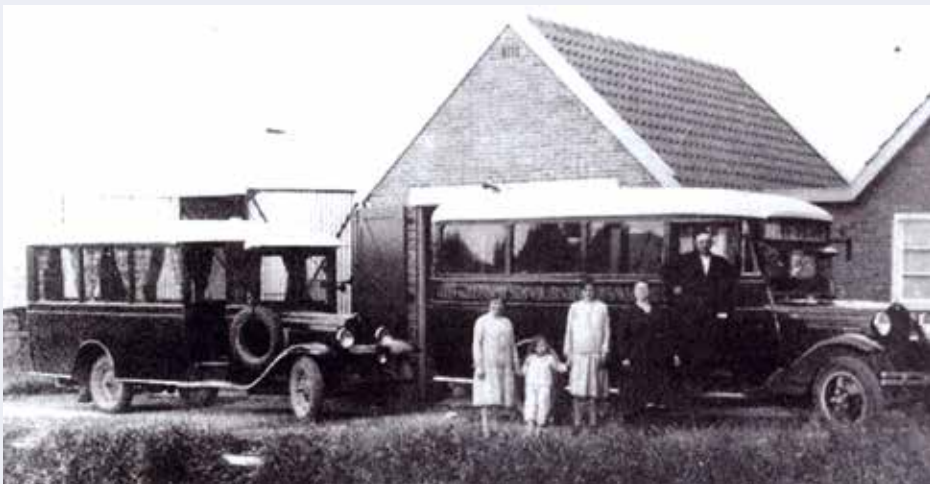
Samen met zijn vriend Toon Borst speelde hij in S.N.A. (Sport Na Arbeid), de voetbalclub van Stompwijk. In 1947 werd de naam S.N.A. veranderd in Stompwijkse Boys. Elk jaar speelden ze een wedstrijd tegen S.J.Z., de voetbalclub uit Zoeterwoude. Dat was altijd de spreekwoordelijke strijd op leven en dood. Als het weer zover was, werd er in Stompwijk gesproken over 'de wedstrijd met bloed aan de



Het elftal van S.N.A., Antoon ligt links vooraan.

paa'. Stompwijk en Zoeterwoude waren als water en vuur in die tijd. Je moest het als Stompwijker bijvoorbeeld niet wagen verkering te hebben met een meisje uit Zoeterwoude; andersom kon evenmin.

Van busondernemer A.G. Bonekamp kreeg Antoon opdracht voor de bouw van een bus. De bus die hij moest bouwen was bedoeld voor circa 10 personen en reed een busdienst van Stompwijk via Zoeterwoude naar de Doezastraat in Leiden en vice versa. Ook was er een dienst



De twee bussen die diensten onderhielden naar Leiden en Leidschendam. Een van de twee is de 'Rode Slak'.



A. N. v. d. BRINK - STOMPWIJK

CARROSSERIE EN WAGENMAKER

ALLE SOORTEN VRACHT-, BESTEL- & LUXE CARROSSERIEËN, AUTOBUSSSEN

STOMPWIJK, *April* 1932

REKENING VOOR *Deen Heer G. Ennis*

TE *Stompwijk*

DEBET AAN A. N. v. d. BRINK.

1932		ZEGEL . . . F	0	1	0
<i>Juni</i>	<i>een rijs</i>				<i>495</i>
<i>"</i>	<i>voorstijl vastgezet.</i>				<i>30</i>
	<i>deurste buffet gemaakt.</i>				<i>50</i>
<i>Aug</i>	<i>een rijs pas gemeden en ingezet</i>				<i>160</i>
	<i>voorstijl vastgezet</i>				<i>70</i>
<i>De 3 stalen gepaneeld.</i>					

Deze factuur zegt genoeg over de bedragen waar het in die tijd om ging.

van Stompwijk naar het spoorwegviaduct in Leidschendam en vice versa. De bus stopte overal waar dat was gewenst en de chauffeur was zelfs bereid om te wachten tot opa en oma reisvaardig waren. In die tijd (1928) kon dat allemaal nog. De bus kreeg al gauw de bijnaam 'De Rode Slak', want hij was knalrood geschilderd en de topsnelheid was maar 50 km per uur.

Het maken van de bus was een enorme klus. Antoon was toen pas 24 jaar en moest alles in zijn eentje maken. Of hij er veel aan verdiende vertelt de geschiedenis niet. Wel vond ik in een oud kasboek dat de prijs voor de bus 1600 gulden bedroeg. Dat was in die tijd redelijk veel geld, maar de bouw van de bus was

dan ook erg veel werk. Busondernemer A.G. Boonekamp heeft deze busdiensten gereden tot begin '39, daarna zijn ze opgeheven.

Enkele namen uit een oud kasboek van 1936 tot '42: Boonekamp, Bohemen, Belt, van Es, P. en J. Huisman, Van Haasteren, Arie Janson de boterboer en Arie Janson de melkboer, gebr. Oudshoorn, Stijman (de bakker), Rien, Cor en A. Waaijer, Cor van Zanten, maar ook de gemeente Stompwijk, die in januari 1936 vermeld staat voor: een carrosserie volgens bestek en tekening op een Chevrolet chassis voor f 4.400,00. Een mega-order voor die tijd.

OVERSTAP NAAR JACHTBOUW

Een paar jaar later gebeurde er iets waardoor Antoons bedrijf een heel andere wending kreeg: de wereldwijde economische crisis. Een moeilijke tijd brak aan voor iedereen en dus ook voor kleine zelfstandige ondernemers als Antoon. Gelukkig kwam daar voor hem een eind aan toen een schoonzus van Antoon verkering kreeg met ene Eef Verlaat. Die had een goede baan als schipper bij Provinciale Waterstaat en daardoor geen last van de economische recessie. Verlaat had al gauw door dat Antoon een goede vakman was, die niet alleen goed was in carrosseriebouw en wagenmakerij maar ook goed met hout kon omgaan. Hij kwam een week later met een tekening van een houten zeilboot van 4,75 meter lengte, met de vraag of Antoon die kon maken. Antoon moest toen nog veel leren over de jachtbouw want hij had nog nooit een zeilboot echt goed gezien, laat staan gebouwd.

Antoon maakte de boot en toen die klaar was werd hij te water gelaten en onder alle bruggen door van de Stompwijkse Vaart naar de Nieuwe Vaart gepeddeld om daar proef te zeilen. Dat werd een hele belevenis voor mijn vader. Verlaat bestelde bij Antoon een tweede boot, dit keer een 'Zestienkwadrater' met een lengte van zes meter. Mijn vader stond paf van die goede handel in het bouwen en verkopen van zeilboten. Dat ging heel wat makkelijker dan in de wagenmakerij of carrosseriebouw. Maar het meest opmerkelijke vond hij toch wel dat je een werkstuk (een zeilboot dus) kon maken

en verkopen zonder tussenkomst van dealers die, zoals in de carrosseriebouw, grote invloed hadden op de prijs en dus op de verdiensten. Ook zag hij de mogelijkheid om in rustige tijden boten op voorraad te maken.

In die tijd was er een boek te koop: 'De zeilsport', geschreven door ing. H.C.A. van Kampen. Daarin stond alles over de verschillende types zeiljachten en de bouw hiervan. Dat werd dus direct aangeschaft en elke avond serieus bestudeerd. Hierdoor leerde Antoon alle ingewikkelde benamingen van de onderdelen kennen. Tevens bestudeerde hij de beschrijvingen van de diverse types schepen en hoe ze gebouwd werden. Ook stond er het nodige in over de achtergrond en de theorie van de verschillende scheepsvormen en het ontwerpen van nieuwe schepen. Kortom, er ging een geheel nieuwe wereld voor hem open.

Al snel bouwde Antoon op eigen risico boten op voorraad. Die legde hij in de Stompwijksevaart voor de werkplaats met een bordje 'Te koop' erop. Binnen een paar weken was zo'n boot dan verkocht voor een redelijke prijs. Steeds weer was hij verbaasd hoe simpel het was om die scheepjes te verkopen. En dat ondanks de crisisjaren '29 en '30 en de grote werkloosheid. En zo kreeg Antoon steeds meer ervaring en plezier in het bouwen van zeilboten, waardoor de boerenwagens meer en meer op de achtergrond raakten.

Op dit punt kwam de constructeur in Antoon naar boven. Hij ging zelf boten ont-



Het te water laten van een boot in de Stompwijksevaart. Hier nog met een onderstel met maar twee steunen.

werpen. Zijn eerste zelfontworpen boot - een open zeilboot van 6.20 m lang - gaf hij de naam 'Forel'. Hij gebruikte daarbij zijn ervaringen uit de carrosseriebouw, zijn feeling voor hout, zijn gevoel voor mooie lijnen en natuurlijk de theorie uit het eerder genoemde boek.

Mijn vader heeft nooit vermoed hoe groot het succes zou worden van zijn eerste zelfontworpen zeilboot. De verkoop van de in de Stompwijkse Vaart afgemeerde bootjes overtrof zijn stoutste verwachtingen.

Het te water laten van de boten is nog een verhaal apart. De Stompwijksevaart lag aan de overkant van de weg, gezien vanuit zijn gehuurde schuur. Om de boten te vervoeren en te water te laten werd er dus een kar gemaakt van een as met twee

houten wielen. Op die as was een frame bevestigd waar twee verstelbare steunen op gezet konden worden. Bovenop die steunen natuurlijk een vierkant plaatje hout ter ondersteuning van de romp van de boot. Later kwam er op die as een horizontaal vierkant frame met op elke hoek een steun. Eigenlijk zoals het nu in modernere uitvoeringen nog steeds wordt gebruikt in veel jachthavens. Zo kon de boot met kiel en al daarop gezet worden en naar de overkant van de weg worden gereden.

In zijn eentje zou zoiets natuurlijk nooit lukken, maar in de avond waren er altijd wel wat burens die wilden helpen. Want wat die 'Toon Brink' (zo noemde iedereen in het dorp hem) steeds weer maakte was voor de Stompwijkers toch wel mooi en geweldig. Vooral de hulp van zijn buurman, kapper Jac. Kappetein, was onontbeerlijk bij de iedere keer toch weer spannende gebeurtenis van het te water laten.

De specialiteit van kapper Kappetein was om te zorgen dat de boot niet aan de overkant tegen de kade kwam. Natuurlijk moest hij wel zoveel ruimte aan het touw geven dat de spiegel van de boot (de achterkant) niet op de straat zou komen als de boot met kar en al van de hellingplanken reed.

Als de boot dan eenmaal dreef konden de kar en de hellingplanken weer uit het water worden getrokken. Er kon helaas geen vaste scheepshelling gemaakt worden want de Stompwijkse Vaart werd in die tijd nog regelmatig door schippers bevaren.

Kappetein bleef overigens nog tot ver in de jaren zestig de 'bedrijfskapper'. Hij kwam regelmatig met zijn knipspullen langs en op een stoel, die ergens in een hoek van de werkplaats werd neergezet, nam ieder personeelslid om beurten plaats voor een knipbeurt. Terwijl de mannen keuvelden, vielen de afgeknipte haren dan tussen stof, zaagsel en houtkrullen. Later werd de boel samen met ander houtafval achter de werkplaats verbrand.

De botenhandel van Antoon ontwikkelde zich voorspoedig. Als er een koper kwam hoefde er niet te worden onderhandeld want de prijs stond vast. Hooguit werd er nog een peddel bij cadeau gegeven. Buitenboordmotoren waren er toen nog maar zelden, dus die peddel had je nodig om door de Stompwijksevaart - met al zijn draai- en kwakelbruggen - op de Nieuwe Vaart te komen. Vanaf daar kon

je dan al zeilend via de Jan Bakker-sloot op de Vliet komen, die dan weer een verbinding gaf met onder meer de Kagerplassen.

Op een goede dag in het voorjaar halverwege de dertiger jaren kwam er een zekere Jan Dekkers op bezoek bij Antoon. Rijdend door Stompwijk, op zijn motorfiets met zijspan, had hij al meerdere keren de zeiljachtjes, zachtjes wiegend door de wind, in het water zien liggen. Jan Dekker deed in verzekeringen en vroeg aan Antoon of hij adressen kon krijgen



Lou van Nuien bij zijn raceboot (de linker) met op het voordek een rijtje gewonnen bekens. De foto is op een zonnige dag genomen bij restaurant 'de Knip' aan de Vliet ter hoogte van Voorschoten.

van de eigenaren van de verkochte zeiljachtjes. Hij kon die mensen dan benaderen voor een verzekering. Daar was mijn vader na wat overwegingen niet tegen.

Er ontstond na enige tijd overigens een goede samenwerking want Jan Dekker bracht ook nog weer kopers mee uit zijn eigen kennissenkring en hij was daarbij zelf ook gek op zeilen. Dat liep allemaal zo goed en Jan Dekker was zo enthousiast dat hij 'de Forelclub' oprichtte. Hij kreeg het voor elkaar om aan de Kaag een eigen startoren te bouwen om zeilwedstrijden te organiseren. De startoren bestond uit een houten stelling van ca. 10 meter hoog met bovenin een plateau, natuurlijk met een hekwerk er omheen, vanwaar je start en finish goed kon overzien. Volgens mijn vader werden er vaak op zondagen wedstrijden gevaren met de eenheidsklasse 'de Forel'. Een van hen was Lou van Nuien. Deze Lou was eigenlijk meer een motorbootfanaat en deed daarnaast mee aan wedstrijden met raceboten op de Vliet in Leidschendam. Deze werden gehouden op het brede gedeelte bij de sluis en voor de houtzaagmolen van Arie Koers.

Via deze weg kreeg pa de vraag om een lichtgewicht maar sterke raceboot te bouwen volgens bepaalde afmetingen en voorschriften, en wel zo goedkoop mogelijk. Ook toen werd er al onderhandeld over sponsoring omdat er niet altijd genoeg geld was voor dit soort dure sportevenementen. Antoon had daar wel schik in en zo bouwde hij een race-

boot, geschikt voor aandrijving door een buitenboordmotor. Ze hadden er groot succes mee, want er werden veel prijzen gewonnen.

Over sponsors en reclame gesproken. Pa vertelde over een meneer, Piet Smit genaamd, die een watersportzaak had in Den Haag. Deze werd een soort dealer voor de door Antoon gebouwde zeiljachtjes. Smit kreeg het voor elkaar dat er in de etalage van de Bijenkorf in Den Haag een showmodel van de Forel kwam voor de verkoop. Of dat ook bijdroeg aan de verkoop vertelt de geschiedenis niet.

Leo van den Brink

Dit artikel is een bewerking van enkele hoofdstukken uit het boek dat Leo van den Brink en zijn zoon Ton schreven over hun vader en opa Antoon van den Brink, de grondlegger van het bedrijf Kolibri Jachtbouw en Interieur in Stompwijk. Het boek werd onder de titel 'Er is geen andere weg dan de weg onder je voeten' uitgegeven bij uitgeverij Eigen Boek BV in Hoofddorp en is voor € 30,- te koop bij Leo van den Brink, telefoon 071-5801829 of 06-12050932.

Afbeeldingen in dit artikel zijn afkomstig uit het familiearchief van Van den Brink.

ZWART & PARTNERS



Zwart & Partners Network Notarissen
Van Ruysdaellaan 41
2264 TK Leidschendam-Voorburg

T (070) 320 05 00
kantoor@zpnn.nl
www.zpnn.nl

 **OK2PRESS**
HUISSTIJLEN | PRE-PRESS | DRUKWERK



WWW.OK2PRESS.NL | 070 413 00 30

UIT DE PUINHOPEN KWAM EEN MOOIERE VENESTRAAT

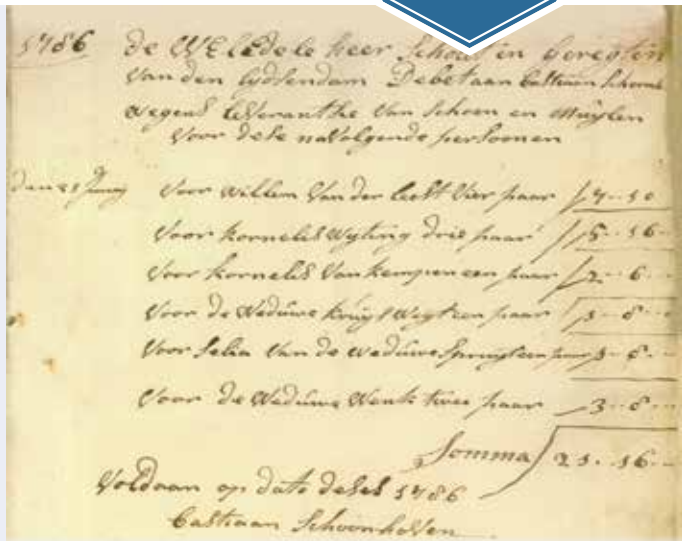
Vlammen slaan wild om zich heen tijdens de brand in de Venestraat in 1786: een van de grootste branden uit de geschiedenis van Leidschendam. 'Schadeformulieren' - uit een tijd zonder brandverzekering - geven een levendig beeld van de woon- en werkstraat die de Venestraat toen was.

'Brand bij Leemhuis!', roepen bewoners van de Venestraat. Ze wijzen naar het dak van het bedrijfspann van de wagen- en molenmaker. Een vorige keer had Joseph Leemhuis een schoorsteenbrandje nog kunnen doven, maar deze keer is hij te laat. Via het dak slaat het vuur over naar andere huizen. Overste Jan Anthony Prijn en zijn mannen schieten te hulp. Met de plaatselijke brandspuit probeert

dit patriottische Genootschap van Wapenhandel tot Rust en Vrijheid het vuur te blussen en uitbreiding van de brand te voorkomen. Maar dat is niet gemakkelijk: de klinkerweg is glad, het vriest dat het kraakt. Met zout uit de winkel van de weduwe Van Pelt voorkomen de mannen dat de brandspuit vastvriest. Het mag niet baten: een deel van de westkant van de Venestraat - nu de kant met de even

Uitslaande brand in de Venestraat. Het comité van waakzaamheid schiet te hulp.
Getekend door de 18e-eeuwse landschapstekenaar Jan Bulthuis.





Declaratie van schoenmaker Bastiaan Schoonhoven van 25 juni 1786.

Tekst boven in de declaratie luidt:
De Weledele heer Schout en Geregten van den lijdendam Debet aan Bastiaan Schoonhoven wegens leveranthe van schoen en muijlen voor dese navolgende personen.

nummers - brandt af. Prijn stelt onmiddellijk bewaking in om diefstal te voorkomen.

De volgende morgen, als de rook is opgetrokken, wordt de schade opgemaakt. Voor zover bekend geen gewonden, maar wel een enorme materiële schade. Negentien huizen zijn geheel of gedeeltelijk verwoest. En van zeker 24 mensen is de inboedel in vlammen opgegaan.

Waardoor sloeg de brand zo snel om zich heen? De huizen in de Venestraat bestonden voor het merendeel uit hout. En ze stonden dicht op elkaar. Blusmiddelen waren er nauwelijks, buiten de lokale brandspuit. En ook de klapwachter heeft de brand niet kunnen voorkomen. Deze nachtwaker maakte 's avonds en 's nachts zijn ronde door de straten van Veur en de naburige gemeente Stompwijk. Gewapend met een stok en een klepper - een scharnierende houten hamer op een plank - om brand en misdad te voorkomen. Als je hem hoor-

de klepperen, kon je rustig gaan slapen: buurtpreventie *avant la lettre*. Maar de brand in de Venestraat heeft hij niet kunnen verhinderen.

Achter de Venestraat hield in die tijd de wereld zo'n beetje op. De straat liep naar een drassige woestenij waar weinig mensen woonden. Turfstekers staken er veen af, droogden dit tot turf en vervoerden dit per kar via de Venestraat naar binnenschepen op de Vliet. Die vervoerden de brandstof voor kachels weer verder het land in, voor de verkoop. De Venestraat, op de landscheidingsdijk tussen Delfland en Rijnland, was dus wel een belangrijke verkeersader. Aan het einde van de straat stonden eenvoudige arbeidershuisjes. Richting Vliet werd het chiquer. Rond herberg De Stad Amsterdam, het huidige pannenkoekenhuis, meerden trekschuiten af en aan.

Rond de tijd van de brand had de Gouden Eeuw in Nederland zijn glans verloren. De economie ging hard achteruit.

Patriotten omarmden verlichte denkbeelden over gelijkheid en democratie en bewapenden zich in volkscomités. In de gemeenten Stompwijk en Veur verenigden zij zich in het Genootschap van Wapenhandel tot Rust en Vrijheid. Onder leiding van Jan Antonie Prijn (die ook eigenaar was van de nabijgelegen houtzaagmolens De Hoop en de Salamander) probeerde het genootschap de brand in de Venestraat te blussen.

Na de brand kocht het patriottische genootschap nieuwe kleding en huisraad voor de slachtoffers. De schout en schepenen zamelden 'liefdegaven' in, die tot in de wijde omtrek werden gedoneerd. De opbrengst kwam neer op 1470 gulden. Enkele notabelen die schade leden lieten grootmoedig weten de kosten zelf te dragen. Notaris Jacob Kerkhoven zegt 'geene opgave van schade te doen'. Meester-timmerman Dirk van Leeuwen noteert een schade van 1200 gulden 'bedankende voor de giften aan hem geof-



Een klapwachter heeft de brand in de Venestraat niet kunnen verhinderen.

freerd'. Nicolaas van de Bosch en Dirk Velleman geven een schade op van respectievelijk 100 en 150 gulden, beiden 'bedankende de giften te profiteren.' Anderen geven een gedetailleerde beschrijving van de verloren voorwerpen. Zo mist Caroline Lansing onder andere 'een swarte rassemerot japon, een alderbeste hoed met nieuwe voering, twee neteldoekse halsdoeken, een granaatte ketting en een dito carolijne ketting.' Van de totale schade 'zeggende naar haar gedachten te zijn een somma van f 40,-' kreeg zij uiteindelijk ongeveer 27 gulden vergoed.

Schoenmaker Bastiaan Schoonhoven had nog elf paar 'schoen en muijlen' in reparatie. Hij kreeg deze schade van 23,36 gulden volledig vergoed. Handelaar Cornelis Mijting kreeg voor het verlies van bont en katoenen en linnen stoffen 526 gulden vergoed. Molenmaker Joseph Leemhuis zelf, bij wie de brand is begonnen, krijgt een vergoeding van 718,15 gulden 'als aan goed f 14,14 en als aan gelt f 704,01'.

De herbouw en reparatie van de getroffen panden in de Venestraat pakten volgens het toenmalige tijdschrift *De Nederlandsche Stads- en Dorpsbeschrijver* goed uit. De uitgave in 1799 meldt dat de huizen 'in veel schooner orde uit hunne puinhopen verrezen.'

Paul Vieveen

Afbeeldingen in dit artikel zijn afkomstig uit het gemeentearchief Leidschendam-Voorburg.

VANDAAG GEBRACHT, MORGEN KLAAR

Met het einde van de analoge fotografie viel in 1997 ook het doek voor het Leidschendamse fotobedrijf Lubbers en Moolenaar (LUMO). Fotograaf Idsard Bosman bladert weemoedig in een album voor bijzondere fotomomenten.

Op 28 mei 1942 trouwt Laurens Cornelis Evenwel in Den Haag met Clasina Johanna Adrianna Moolenaar. Ze verhuizen met hun dochtertje Beatrix op 19 oktober 1948 van de woonboot tegenover de Veursestraatweg 94 naar het adres Damlaan 26, dat deel uitmaakt van twee winkelpanden met twee bovendiepin-

gen. Deze ruime, vrijstaande en robuuste woningen zijn een ontwerp van de Voorburgse architect G.J.P. Klumper. In het originele ontwerp is aan de achterzijde van het pand ook ruimte voor een bakkerij met wagenshuur en paardenstal. Het geheel is in 1924 in opdracht van de heer L.C. de Koning gebouwd.



De panden Damlaan 22-28 in 1930, beeldbank gemeentearchief Leidschendam-Voorburg.



Fragment uit het adresboek van Rotterdam, periode 1817-1820. Op pagina 29 wordt A(ry) van Goppel vermeld, 'koffy en theew Nieuwemarkt 1 319'.

In 1955 verhuist ook de fotograaf Gerardus Albertus Lubbers naar Damlaan 26. Beide fotografen oefenen op de bovenverdieping als gezamenlijk bedrijf hun vak uit. De naam LUMO is een samenvoeging van de achternamen Lubbers en Moolenaar (de echtgenote van fotograaf Cornelis Laurens Evenwel). Omdat Lubbers in 1958 verhuist naar Blacktown in Australië komt het fotografisch bedrijf LUMO in de verkoop.

Op datzelfde moment is ene Paul Goppel, afgestudeerd aan fotovakschool in Duitsland, op zoek naar de mogelijkheid om een bedrijf te starten. Goppel is 26 jaar

als hij met hulp van zijn ouders het fotobedrijf LUMO in 1958 overneemt. Hij is geboren in Velp, maar zijn vader Ernst, zijn opa Johannes, grootvader Wijnand en bedovergrootvader Ary Goppel zijn geboren Rotterdammers. Zijn bedovergrootvader Ary Goppel (geboren 1781) was winkelier in Rotterdam, zijn overgrootvader Wijnand was pakhuis knecht.

Londen is eind 19e eeuw het centrum van de fotografische wereld en de Amerikaan George Eastman ontwikkelt de eerste handzame fotocamera's voor het grote publiek: met zijn Kodak-camera kan men door middel van rolfilm opnamen maken. Als de film vol is, moet men deze met de camera opsturen naar de Eastman Kodak Company. Vervolgens ontvangt men de afdrucken en de camera retour, voorzien van een nieuwe rolfilm. Dit alles onder de leuze 'You press the button, we do the rest'.

De eerste fotostudio in Nederland was waarschijnlijk die van Wilhelm Ivens. In Nijmegen kon de gegoede burgerij zich door hem 'betaalbaar' laten vereeuwigen. Zijn zoon, de heer C.A.P. Ivens, richtte rond 1894 aan de Houtstraat 23 het 'Phototechnisch Bureau en handel in Photographische artikelen' op. Dit bedrijf - CAPI - is in 1961 Capi-Lux geworden.

De eerste kleinbeeld-spiegelreflexcamera voor de consument komt rond de jaren veertig op de markt.

De jaren vijftig en zestig kenmerken zich door hard werken en zuinig leven.



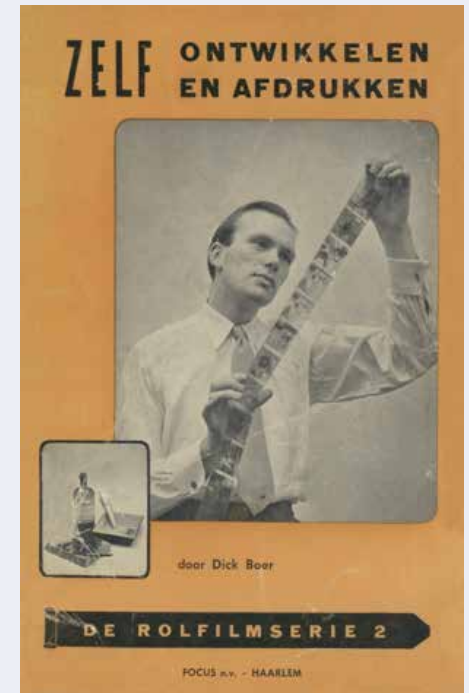
Een oude reiscamera type No 1 autographic Kodak Jr van de Eastman Kodak Company uit de periode 1914-1927. Voor 1892 waren de rolfilms zo lichtgevoelig, dat men ze alleen kon verwisselen in een volslagen donkere ruimte.

Two Kodak advertisements from the 1950s. The left advertisement shows a family in a kitchen setting, with a man in a suit and a woman in a red dress. The headline reads "Big night... snapshot night!". The right advertisement shows a family on a beach, with a woman in a pink swimsuit and a child in a red swimsuit. The headline reads "Your snapshots tell the story best". Both ads feature Kodak logos and images of cameras and film.

Reclame van Kodak in de jaren vijftig.

Maar langzaam gaat het economisch gezien steeds beter in Nederland. Nederland maakt kennis met de vooruitgang en allerlei vormen van welvaart. Eind 1960 wordt de vrije zaterdag ingevoerd. Voor wie het zich kan veroorloven is de Agfa Clack camera van Agfa-Gevaert een uitkomst. Deze kunststof camera was simpel en gemakkelijk in gebruik.

Kodak scoort eveneens goed met zijn Kodak Duaflex II. Je kijkt met deze camera van boven af in een spiegel en ziet dan het geprojecteerde (omgekeerde) beeld van het te fotograferen onderwerp. Maar ook cameramerken als Canon en Nikon doen hun intrede. Steeds meer mensen raken begin jaren zestig geïnteresseerd in de fotografie en leren zelf foto's te ontwikkelen. Menige zolderkamer, kelderkamer of badkamer wordt in de jaren zestig en zeventig omgebouwd tot 'doka' (donkere kamer) en menigeen 'hangt'



1957: een boekje over het zelf ontwikkelen en afdrucken van fotofilms.

An advertisement for LUMO Fotohandel - Fotografie. The text is centered and reads: "LUMO PAUL GOPPEL Fotohandel - Fotografie DAMPLEIN 32 - LEISCHENDAM - TELEFOON 01761-3705". The word "LUMO" is in a large, bold, stylized font. There is a small logo of a camera lens above the "O" in "LUMO".

Advertentie van LUMO in het adresboek van Leidschendam uit 1964.



Damplein in 1965 met links de vestiging van LUMO, beeldbank gemeentearchief Leidschendam-Voorburg.

urenlang boven de bakken met de benodigde chemicaliën.

Sommige foto-chemicaliën zijn dan nog alleen in poedervorm verkrijgbaar. Om de doka zo goed mogelijk stofvrij te houden, moeten de chemicaliën buiten de doka in de juiste verhouding worden aangeemaakt. Jaren later komen de foto-chemicaliën in vloeibare kant en klaarvorm beschikbaar. De magie van het zelf ontwikkelen van zwart-wit fotofilms heeft menigeen betoverd: tijdens het ontwikkelproces wordt het latente beeld steeds meer zichtbaar en komen de dierbare fotomomenten weer naar boven.

In 1962 verhuist foto LUMO naar een nieuw pand aan het Damplein 32. De woningen en winkels op het plein zijn in 1958/'59 gerealiseerd.

In de jaren vijftig en zestig gaan veel mensen trouwen, menige receptie wordt gegeven in 'De witte kaketoef', het 'patroonaatsgebouw' op de Damlaan 36, of in paviljoen Van Dongen aan de Sluiskant. Fotograaf Paul Goppel constateert een toename van het aantal door hem ontvangen opdrachten voor het maken van foto's. Het gaat zelfs zo goed, dat in 1972 een nieuw pand geopend kan worden aan de Berberis 3 in het winkelcentrum

Leidsenhage. Fotohandel LUMO is een begrip geworden op fotografiegebied. Naast huwelijksreportages verzorgt LUMO ook de in- en verkoop van occasions, familiefoto's, pasfoto's, het maken van reproducties en de reguliere verkoop van nieuwe apparatuur en dokabenodigheden. Bekende merken uit die tijd zijn onder meer Ilford, Kodak, Agfa, Fujichrome, Amalco (fotochemicaliën), Canon, Nikon, Olympus en Tokina.

Professionele fotografen kopen hun films (voor sportopnamen) vaak per meter. Canon ontwikkelt speciaal voor de Olympische Spelen van Los Angeles in 1984 de Canon F1. Deze camera heeft aan weerszijden twee grote rollen met daarin een mechanisch filmtransport. Hierdoor kunnen fotografen honderden foto's

achter elkaar maken. Fotorolletjes worden vaak in bulkverpakking gekocht en door professionele fotografen bewaard in de vriezer. Door de films op de manier te bewaren ondervindt het chemische proces bijna geen verandering. Daardoor blijft de kleurintensiteit van de film langer behouden. En door de lage temperatuur is het mogelijk de films zonder nadelige gevolgen nog jaren na de aangegeven vervaldatum te gebruiken. Aan deze methode kleeft echter een nadeel: het ontdooien van een filmrolletje duurt ongeveer één dag. Het is dus raadzaam de film op tijd uit de vriezer of het vriesvak van de koelkast te halen.

Het is de tijd dat (beroeps)fotografen rondsjouwen met een grote foto koffer vol met fotospullen, waaronder zware

FOTO FILM VIDEO

Voordeelprints	
9 x 9 cm	0,49
9 x 13 cm	0,69
10 x 15 cm	0,75
Super kwaliteit	
9 x 13 cm	0,90
10 x 15 cm	0,95

Vandaag gebracht, morgen klaar.
Alle prijzen incl. B.T.W.

FRANS MEIJER
DAMPLEIN 32 2265 AD LEIDSCHENDAM
TEL. 070 - 27 37 05

Advertentie in Het Krantje van 16 oktober 1986.

Is uw schoenendoos nog steeds een kijkdoos?

Sommige mensen bewaren hun foto's op de meest vreemde plaatsen. Zonde van al die leuke en ontroerende momenten, vindt Frans Meyer. Zo'n handig **mini-album** biedt plaats aan maar liefst 38 foto's! Uitgevoerd in skai en met fleurige kleuren. Zodat u overal en altijd met uw foto's voor de dag kunt komen.

Ook uw vakantiedia's kunt u vanavond nog laten zien. Met het **HAMA-DSR**-systeem gaat snijden en inramen aan de lopende band! Snel en eenvoudig.



Mini-album
9 x 13 cm 7.95

Mini-album
10 x 15 cm 8.95

HAMA-inraamsysteem
72.50

Kaiser-inraamsysteem
145,00

Frans Meyer raamt uw
dia's ook graag voor u in.
Inclusief raampjes 6.95



FRANS MEIJER

DAMPLEIN 32 2265 AD LEIDSCHENDAM
TEL. 070 - 27 37 05

Voor snelle ontwikkelingen

staafslitsers gekoppeld aan een grote op-laadbare accu, vergelijkbaar met de accu van de eerste mobiele telefoon uit de jaren tachtig. Vele kilo's worden keer op keer meegezeuld. En dan naar huis om alle filmpjes van 36 opnamen in de doka te ontwikkelen en de volgende dag (als de negatieffilms zijn gedroogd) de foto's af te drukken.

Begin jaren tachtig ben ik zelf ook begonnen met fotograferen. Mijn vader fotografeerde in zijn schaarse vrije tijd met zijn Kodak Duaflex II camera. Ik had zelf een Agfa Isoly I, maar deze werd qua bediening al gauw te simpel. In 1981 kocht ik via via mijn eerste serieuze spiegelreflex: de Yashica FX 3.

Omdat het heen en weer reizen tussen beide filialen op den duur ten koste gaat van de dienstverlening, wordt eind jaren tachtig besloten het pand aan het Damplein 32 af te stoten. Leidsenhage biedt LUMO qua parkeergelegenheid en naamsbekendheid immers genoeg faciliteiten. Maar in de nacht van donderdag 16 februari 1989 gaat het mis. Inbrekers forceren met grof geweld het stalen rol-luik en vernielen de glazen toegangsdeur. De politie is snel ter plaatse, maar kan niet voorkomen dat de hele etalage met kostbare fotoapparatuur wordt leeggehaald.

In de zomer van 1997, als eigenaar Paul Goppel in juli van dat jaar 65 wordt, geeft hij aan te stoppen met LUMO. Wegens het ontbreken van een opvolger, de steeds toenemende concurrentie en het terug-

lopend aantal foto-opdrachten is het voor hem na 39 jaar genoeg geweest. De opheffingsuitverkoop duurt nog tot 23 augustus. De negatieven van reportages en atelierfoto's van de laatste vijf jaar kunnen gratis worden opgehaald. Negatieven die overblijven, worden vernietigd. Voor camerareparaties kunnen mensen voortaan terecht bij Foto Verschuur aan het Koningin Julianaplein in Voorburg.

In haar hoogtijdagen had de Haagsche Courant 17 fotografen in vaste dienst en stond de fototelex dag en nacht aan om het wereldnieuws op de redactie te ontvangen. Foto-iconen als Max Koot, Simon E. Smit en Paul Huf behoren tot de oude generatie fotografen voor wie de liefde voor het fotograferen belangrijker was dan de harde zakelijkheid.

De ouderwetse fotozaak verdwijnt nagenoeg geheel uit het straatbeeld. Van de ooit 2.000 fotowinkels in Nederland zijn er anno 2016 globaal nog 400 over en de trieste verwachting is dat er uiteindelijk nog 150 zullen overblijven.

Aan de vooravond van het digitale tijdperk in 1997, komt er een einde aan LUMO. Een periode van bijna 50 jaar analoge fotografie is voorbij. Wat rest is een album vol met mooie, ontroerende, bijzondere fotomomenten.

Idsard Bosman

Afbeeldingen in dit artikel zijn afkomstig uit het gemeentearchief Leidschendam-Voorburg, het gemeentearchief van Rotterdam en de privé collectie van Idsard Bosman.

TEGELS UIT 17E EEUW IN VENESTRAAT

In het pand Venestraat 43 is onlangs een opmerkelijke vondst gedaan: eigenaar Aad van den Akker trof bij werkzaamheden onder zijn woning brokstukken van twee tegels aan. Onderzoek heeft aangetoond dat het om tegels uit de 17-de eeuw gaat. Het huidige pand dateert vermoedelijk uit 1889 en was oorspronkelijk de kruidenierswinkel van Paul Verlaan en zijn echtgenote Geertij de Haan.

De vondst van de tegels wijst erop dat al in de 17e eeuw in dit gedeelte van de Venestraat sprake was van bebouwing. De tegels zijn van het soort dat vaak wordt aangetroffen in weckelders van boerderijen. Met hulp van Photoshop heeft onze archivaris Idsard Bosman de brokken aan elkaar 'gelijmd'.





ERFGOED LEIDSCHENDAM

Postbus 3027

2260 DA Leidschendam

info@erfgoedleidschendam.nl

