

## **VOORWOORD**

De oktober staat volop in de kleuren! De wintermaanden komen er weer aan en dat betekent dat de NVO ook weer op hoogtoureën gaat lopen. We hebben een paar leuke vaste uitjes in de vaste planning, maar ook een paar spontane uitjes. Ik wil iedereen dus aanraden om de homepage en de emails in de gaten te houden.

Wij van het bestuur verheugen ons op de komende donkere maanden, waar we gezellig met elkaar kunnen zijn.

Groeten Barbara

## **AGENDA voor 2014**

**11 oder 12.10.14** Wandeling langs de Thur

**12.11.14** Onze traditionele boerenkoolavond

Wij hebben dit om organisatorische redenen van vrijdag naar woensdag verschoven.

Het kan zijn, dat we Zuid Afrika iets beter leren kennen?

**In december** komt Sinterklaas

in samenwerking met onze collega's in Liechtenstein organiseren we weer een leuke middag

**09.01.15** Nieujaarsborrel in Stadhof aansluitend gaan we kegeln

## VOORUITZICHT

### Boerenkool

Op Woensdag 12.11.14 is onze traditionele boerenkool avond. Wij verwachten iedereen om 19:00 in het Restaurant Stadthof in Rorschach.

De eigen bijdrage van sfr 10,- word ingenomen door de kassier op de avond zelf. Het is wat makkelijker voor hem als iedereen het passend mee kan nemen.

Iedereen is hartelijk welkom om te komen proeven, te kijken te luisteren en met elkaar van gedachte te wisselen.

Aanmeldingen graag in de doodle of aan het Restaurant onder het telefoonnummer 071-841-1090 tot en met zaterdag 08.11.14.

Ons bestuurslid Leen is een uitgesproken Zuid-Afrika fan en kenner. Hij bezoekt regelmatig het Krügerpark en besteedt daar veel tijd in het observeren van de daar levende dieren. Zonder camera gaan Leen en Doris daar niet heen. Door de jaren heen hebben ze een indrukwekkende verzameling van fotos over het Krügerpark en zijn bewoners gemaakt. Op de boerenkoolavond zal Leen een selectie van zijn beste fotos laten zien en zal ons over zijn belevenissen in Zuid-Afrika vertellen.

# Sinterklaas

Samen met de Nederlandse vereniging in Liechtenstein zouden wij graag sinterklaas welkom willen heten.

Wij moeten nog even op een feedback van sinterklaas wachten, wanneer hij gedenkt de Nederlandse kinderen in Zwitserland te willen bezoeken.

Daarom zullen wij, zodra er meer bekend is, dit per email op onze homepage [www.nvost.ch](http://www.nvost.ch) en per doodle bekend maken.

Wij verheugen ons op de leuke samenwerking met Liechtenstein, op vele enthousiaste kinderen en belangstellende NVOers.

(op de melodie van `zie ginds komt de stoomboot`)

Zwarte Piet ging uit fietsen, toen klapte zijn band.

Toen moest hij gaan lopen, met de fiets aan zijn hand.

Hij kwam in 'n dorpje, en zei tegen de smid:

"Ik geloof dat er in mijn achterband een pepernootje zit."

De smid begon te lachen en plakte zijn band.

Toen kon Piet weer fietsen door heel Nederland.

Hij fietste en fietste met de wind in zijn rug.

Hij fietste en fietste naar Spanje weer terug.

# TERUGBLIK

## Bezoek bij de Nederlandse Ambassade in Bern

De Nederlandse ambassadeur had alle Nederlandse verenigingen uitgenodigd voor een audiëntie in de Nederlandse ambassade. Elke club mocht 3 afgevaardigden sturen. Barabara had na ruggespraak haarzelf, Leen en Gerard opgegeven. We kregen daarvoor onderstaande uitnodiging in het Frans. Ik dacht dat de diplomaten taal Frans tot de verledentijd hoorde, maar kennelijk niet.



Na wat overleg besloten we met de auto te rijden, omdat we dan flexibeler waren als met de trein. Ik (Gerard) stelde voor zelf te rijden en dat Barbara en Leen konden meerijden. Ik kwam gelukkig op het goede idee de

ambassade te vragen welke de beste dichtsbijzjnde parkeer-garage was. Ik had van de ambassade het adres in mijn hoofd voor de verlenging van de paspoorten. De vriendelijke man aan de telefoon maakte me duidelijk dat de ontvangst in de residentie en niet in de consulaire afdeling was! Geluk gehad.

Gelijk na het vertrek bij het Stadthof gaf ik een proefje van mijn rijkunst. Ofschon de palen voor het Stadthof er al jaren staan, heb ik het gepresteerd de eerste paal te raken. De garage was er goed mee. Dat was echter nog niet alles. Kort nadat we Zürich waren gepasseerd, melde zich de computer met een waarschwingsgeluid en met het oplichten van enkele lampjes. De mededeling kwam “ABS sy-steem funktioneert niet meer”. We zijn daarop de eerst volgende parkeerplaats opgereden en het

instructieboekje gepakt. Het lezen van instructieboekjes is ook een vak apart. Nadat ik eindelijk had gevonden wat ik zocht, kwamen we daarmee niet veel verder. Er stond: "niet verder rijden en met lage snelheid direct een garage opzoeken". Dat rijden met een lage snelheid op de autobahn leek me ook geen goed voorstel. Ik besloot maar mijn garage op te bellen. Na enkele vragen en uitleggen wat de auto precies nog deed en wat niet besloten we met het okay van de garage eenvoudig door te rijden tot..... Gelukkig verliep alles goed en kwamen we nog op tijd voor de audiëntie. We werden één voor één door de ambassadeur en zijn vrouw ontvangen. Als er niet te veel wachtende stonden, ging hij met elke bezoeker een kort gesprek aan. Het was een aangename kennismaking echt op zijn Nederlands met beide voeten op de grond. Omdat het goed weer was, vindt de verdere afloop in de tuin van de ambassade plaats.

We werden verwelkomd met een glas champagner. Daarna hield de ambassadeur een welkoms- en openingstoespraak, daarin liet hij tot uitdrukking komen, dat de Nederlandse regering het belangrijk vindt om contact te houden met de Nederlanders in het buitenland. Na de toespraak konden we ons tegoed doen aan een rijkelijk buffet. Het eten van het buffet konden we tot ons nemen in de tuin aan bistro tafeltjes. Er waren ongeveer 40 gasten. Ze kwamen uit Tessin, Wallis, Basel en de clubs uit de omgeving Bern en Zürich. Ook onze vrienden van de club Liechtenstein waren aanwezig en de Nederlandse Consul in Liechtenstein had ook de moeite genomen om te komen. Het was interessant met de andere gasten over hun clubs en het clubleven van gedachte te wisselen. Ook heb ik met een economisch medewerker gesproken over begrenzing van de Zuwanderung door Zwitserland. De Nederlandse bedrijven in

Zwitserland zijn daardoor veron- zekerd vertelde hij mij. De am- bassade krijgt veel aanvragen die dit thema betreffen. Ook was er een student die aan de univer- siteit in Groningen economie en politieke wetenschappen studeert en bij de ambassade stage loopt.



universiteit is men de mening dat dit negatieve gevolgen zal hebben voor de economische ontwikke- ling van Zwitserland.

Het was een gezellige avond met al die landgenoten uit verschil- lende streken van Zwitserland en Nederland in een buitenge- woon mooie ambiance.



Ook onder de studenten is de begrenzing van de Zuwanderung een gespreksthema. Aan de

## **Ze kunnen het niet laten**

De Nederlanders hebben Nederland weer een stukje groter gemaakt.

Het is de voortdurende strijd met het water. En gezien de verandering van het klimaat en de daarmee samenhangende stijging van de oceanen zal deze strijd nog wel voortduren.

Ja Nederland is weer om 2000 hectare gegroeid. Dat zijn 2500 voetbalvelden. Het nieuwe stuk land ligt aan het eind van de Maasmond aan het eiland Voorne Putten en heeft de naam gekregen 2 Maasvlakte. De landwinning was nodig om de haven van Rotterdam te vergroten en klaar te maken voor de grote toekomstige goederenstromen die van uit Asien richting Europa komen.

De Rotterdamse haven is de toegangspoort voor goederen naar Europa. Per vrachtwagen of binnenvaartschip worden de goederen tot diep in het Europese vasteland vervoerd. Met deze uitbreiding wordt de capaciteit

van de haven met 20 % vergroot. 1000 hectare wordt gebruikt voor de infrastructuur, zoals zeekeringen, scheepvaartwegen, havens, spoorwegen en wegen. 1000 hectare wordt gebruikt voor de bedrijven welke de activiteiten in de haven uitvoeren, laden lossen, opslaan etc. De 1000 hectare verdeelt zich in 600 ha voor container, 300 ha voor de chemie en 100 ha voor transport en logistiek. Zo moest voor de beveiliging van de nieuwe haven een nieuwe zeekering worden gebouwd met een lengte van 11 km. Ook zijn er duizende tonnen zand opgespoten en getransporteerd om deze nieuwe haven te bouwen. De nieuwe haven is wat diepgang en faciliteiten betreft, geschikt gemaakt voor de nieuwe generatie containerschepen en tankers. 2008 zijn ze met de werkzaamheden begonnen. Een intensieve planning is daar aan voorafgegaan. 2006 lagen de eerste kostenschattingen voor deze bouw op tafel. In 2013 is het eerste gedeelte in gebruikgeno-



men. Passend in deze tijd wordt in de haven een groot gasterminal gebouwd voor vloeibaar aardgas. Het aardgas wordt hier in vloeibare vorm met gastankers aangeleverd. Hierdoor kan Nederland zijn gas betrekken van landen uit

de hele wereld die aardgas exploiteren. Met dit terminal wordt Nederland en Europa onafhankelijker van Russisch aardgas. Het project is binnen de geplande tijd en binnen de gebudgetteerde kosten gerealiseerd.



## Bouwkundige hoogstandjes

### Afsluitdijk Deel 2

#### Vorbereiding

Aanvankelijk kostte het Lely en zijn medestanders in de Zuiderzeevereniging veel moeite om anderen van het nut en noodzaak te overtuigen. Het was tenslotte een ongekende ingreep, waarvan in die tijd de technische, maatschappelijke en financiële aspecten moeilijk te overzien waren. Lely was echter, naast een creatief en gedurfd ingenieur op meerdere terreinen, tevens een goed diplomaat, gezegend met veel geduld en doorzettingsvermogen. Aanvankelijk ontraadde de regering dit initiatief tot planvorming herhaaldelijk, maar het uiteindelijke plan werd in 1892 door een staatscommissie overgenomen en in 1918 tijdens het derde ministerschap van Lely, door hem zelf, tot wet verklaard en de dienst:

### Zuiderzee Werken ( ZZW)

werd opgericht.

Lely leverde in zijn acht Technische Nota's de technische mogelijkheden van het project en toonde daarbij dat hij ook goed zicht had op de maatschappelijke en ruimtelijke gevolgen.

De belangrijkste argumenten waren:

- de veiligheid tegen overstromingen en de besparing van kostendijkonderhoud;
- de verbetering van de waterlozing en de waterverversing in een uitgestrekt omliggend gebied, wat de landbouw en dus ook de leef-situatie in het Zuiderzeegebied zeer ten goede zou komen;
- betere voorzieningen voor de scheepvaart en communicatie tussen Noord-Holland en het noorden van Nederland;
- de aanwinning van vruchtbaar land door gedeeltelijke inpoldering. Deze argumenten werden door een aantal gebeurtenissen extra kracht bijgezet.

De stormvloed van 1916 trof het Zuiderzeegebied. Daaruit bleek weer eens de kwetsbaarheid van de Nederlandse kustverdediging. Ook de voedselschaarste in Nederland tijdens die oorlogsjaren 14 – 18 speelde een rol.

Een doorslaggevend argument bij goedkeuring van het plan door de Staten-Generaal in 1918, was het nationale gevoel.

Het plan was in die roerige tijden van de Eerste Wereldoorlog een uitgelezen kans om 'Nederlandse volkskracht' te tonen. Door landaanwinning als vreedzame annexatie konden wij de wereld laten zien tot iets groots in staat te zijn. Nederland kreeg een groots bouwproject omhanden, op het moment dat er na de oorlog in de omliggende landen forse investeringen nodig waren voor de wederopbouw.

Ofschoon De Hydrografische Dienst van de Rijkswaterstaat vanwege de ervaring in het beheer van de bestaande waterbouwkundige werken intussen al praktijkonderzoek naar water- en

bodembewegingen in het plangebied verrichtte, kreeg in 1918 een regeringscommissie onder leiding van Prof. dr. H.A. Lorentz echter de opdracht tot een gerichter uitvoering van praktijk wetenschappelijk onderzoek naar de gesteldheid van de zeebodem, de waterbewegingen van eb en vloed tijdens de wisselende weersomstandigheden en de daarmee gepaard gaande grondverplaatsingen onder water. Aanvankelijk gebeurde dit in samenwerking met het waterstaatkundig laboratorium in Karlsruhe, later met het opgerichte laboratorium te Delft. Er werden vele duizenden grondboringen verricht en waterbewegingen opgemeten om het juiste verloop, de constructie van de dijk en ook de capaciteit van de sluizen te bepalen.

Pas in 1920 kon de Commissie Lorentz met de feitelijke berekeningen beginnen. Deze werden in 1926 afgerond en gepubliceerd met onder andere de woorden:

"Het is ondoenlijk om de formules door de commissie gebruikt of

gevonden zelfs slechts in uittreksels mee te delen, wie alleen al de grondslag wil nagaan heeft er meer dan een jaar van zijn leven aan te geven".

De sluizen in de Afsluitdijk werden terecht naar Lorentz vernoemd. Prof. dr. H.A. Lorentz (1853-1928), Nobelprijswinnaar in 1912, was eveneens de ontwerper van de basis onder de relativiteitstheorie van Einstein. Mede door zijn kunde en vernuft ontstond de huidige waterbouwkundige wetenschap. Dit leverde in samenwerking met Lely een uniek product, waar Nederland vanuit haar waterbouwkundige traditie wereldfaam mee verwierf en nog heeft.

Door het welslagen ervan werden de Afsluitdijk en de eerste inpolderingen het symbool van het moderne Nederland. Het was in velerlei opzicht een enorm innovatief project. Hoezeer men zich daar toen van bewust was, blijkt wel uit de bekende spreuk op het monument:

"Een volk dat leeft bouwt aan zijn toekomst"

Na de totstandkoming van de wet in 1918 ging het onderzoek voort.

Er verschenen meer opmerkelijke rapporten van technische en maatschappelijke aard. Het gehele project werd in die tijd ook om andere redenen van belang en het aantal argumenten nam toe:

- de bevordering van de werkgelegenheid;
- de totstandkoming van een groot zoetwaterreservoir en de betekenis daarvan voor de drinkwatervoorziening en terugdringen van verzilting;
- het grondgebied van de nieuwe polders kon de verstedelijking opvangen (jaren 50)
- de ecologische betekenis van het zoetwatermeer en het nieuwe land (jaren 70)

Omdat er op dit gebied gedurende meerdere eeuwen een geringe ontwikkeling plaats gevonden had werd hiermee een be-

langrijke nieuwe impuls aan de ontwikkeling van de waterbouwkundige kennis en kunde gegeven. Deze ervaring kwam goed van pas na de Watersnood in 1953, bij het herstellen van de schade aan de zeedijken onder andere in Zeeland. De ZZW had daar toen een belangrijke inbreng. Het plan voor de Deltawerken kon mede vanuit deze opgedane kennis en ervaring heel gericht worden ontwikkeld door Rijkswaterstaat.

### **Aanleg Amsteldiepdijk en Afsluitdijk**

In juni 1920 werd het eerste deel van het werk aanbesteed: De aanleg van de 2,5 kilometer lange Amsteldiepdijk of Korte Afsluitdijk van Noord-Holland naar het eiland Wieringen. Bij dat project werden nuttige ervaringen opgedaan, die later van pas kwamen bij de aanleg van de Afsluitdijk. De aanleg van de eigenlijke Afsluitdijk begon in januari 1927.

Er werd gewerkt vanuit vier locaties:

- de beide oevers en
- twee speciaal aangelegde werkeilanden Breezand en Kornwerderzand.



Bij de aanleg van de 30 km lange dijk werd voor het eerst keileem toegepast, dat taaier was gebleken dan zand of klei. Dit materiaal is in Noord-Nederland ruim voorhanden. Het werd hier afgezet tijdens de Saale-ijstijd en kon in de nabijheid van de aan te leggen dijk eenvoudig worden opgebaggerd. De dijk is gefundeerd op zinkstukken van gevlochten wilgentenen die werden afgezonken door er steenblokken op te deponeren. Op 28 mei 1932, om 13.02 uur, werd de Vlieter, het laatste gat in de Afsluitdijk, gesloten.



Helaas overleed Dr. Lely in 1929 en kon de opening van dit bouwwerk niet meer beleven.



Afsluiting laatste gat in de afsluitdijk

Victor de Blocq van Kuffeler, directeur-generaal der Zuiderzeewerken, verrichtte de openingshandeling.

### **Spoorlijn ja of nee**

Het was de bedoeling, dat na voltooiing van de dijk een spoorlijn Noord-Holland en Friesland zou verbinden, van Anna Paulowna naar Harlingen. Daar toe werd al rekening gehouden bij de aanleg van de Amsteldiepdijk. De geologische opbouw van Wieringen, als hoog gelegen keileembult, maakte het mogelijk om vlot in de lengterichting van het toenmalige eiland een kaarsrecht tracé voor de spoorlijn af te

graven. Dit gebeurde tot op het niveau van de beide afsluitdijken. De uitgegraven keileem werd gebruikt voor de aanleg van de Amsteldiepdijk. Van de spoorlijn is afgezien, omdat een rendabele exploitatie destijds onmogelijk bleek. De sleuf waarin de spoorlijn zou komen te liggen is vanaf de richting Amsteldiepdijk nog eenvoudig te herkennen. Een deel van het oorspronkelijke spoortracé vult het tracé van de huidige autoweg, die Wieringen in tweeën deelt.

*Die kerf zeggen de Wieringers, is als een wond in het landschap.*

Ook op de Afsluitdijk zelf werden al voorzieningen getroffen voor een mogelijke spoorlijn. Naast de oorspronkelijke enkelbaansweg werd op de dijk een strook grond gereserveerd voor de spoorlijn en bij de sluzen werden funderingen voor draaibruggen gelegd, die tientallen jaren ongebruikt bleven. Toen in de jaren zeventig de autoweg werd verbreed tot autosnelweg A7 werden de funde-







ringen alsnog gebruikt voor extra draaibruggen voor het autoverkeer. De voor de spoorlijn bedoelde strook is in gebruik genomen als tweede rijbaan.

Nu de Afsluitdijk waarschijnlijk verhoogd moet worden (en dus ook verbreed) wordt er gekeken naar extra mogelijkheden om de dijk beter of op andere, aanvullende wijze te benutten.

### **Enkele profieldetails**

Het dijklichaam van de Afsluitdijk is 30 km lang, gemeten van kust tot kust, en ongeveer 90 meter breed. De verkeersweg over de Afsluitdijk is 32 kilometer lang, gemeten tussen de afslagen Den Oever en Zurich. De aansluiting op de grondlichamen van de binnendijken op beide oevers werden tegelijk met het buitendijkse gedeelte aangelegd.

Daardoor wordt de lengte van de Afsluitdijk vaak opgegeven als 32 kilometer, hoewel het waterkerende gedeelte slechts 30 kilometer lang is.

## ***Waterbouwkundige (on)begrippen***

Het woord 'dijk' betekent doorgaans een scheiding tussen land en water. De naam 'Afsluitdijk' zou technisch correct zijn, als het hele IJsselmeer werd drooggelegd. Echter, door de verandering van de plannen is het een dam geworden: een scheiding tussen twee wateren. Eigenlijk is er dus sprake van een *afsluitdam* of "aansluitdijk", welke Friesland met Noord-Holland verbindt.

Tenslotte nog een gedicht

ode aan de dijk

De bus rijdt als een kamer door de nacht  
de weg is recht, de dijk is eindeloos,  
links ligt de zee, getemd maar rusteloos,  
wij kijken uit, een kleine maan schijnt zacht.  
M.Vasails

*In deel 3*

*Aktiviteiten over, op en om de afsluitdijk*

*Met veel plezier gerechercheert  
Leen Wilderom*

**Kent u nog het AVRO  
radioprogramma  
KOPSTUKKEN  
met Karel Jonkheere**

**en**



Godfried Bomans

***Hier werden de meest  
uiteenlopende vragen van de  
aanwezigen beantwoord en  
vele citaten zijn bewaard  
gebleven en bevatten heel  
veel realiteit o.a.***

- De kracht van een man is het pro of contra te zien, die van de vrouw het te zijn

- Alle sprookjes hebben dit met elkaar gemeen, dat zij zich bezighouden met het verlangen en niet met de vervulling.
- Alleen mensen die het goed hebben, lezen thrillers. Zij die in nood verkeren lezen rustige boeken.
- Alleen zwakke persoonlijkheden smaken ten volle de vreugde van het flink zijn. Omgekeerd zijn het de doortastenden voor wie het melancholisch weifelen een feest is.
- Als de mensen geweest waren wat hun graf-schriften vermelden, zouden zij reeds veel eerder gestorven zijn: van ver-veling.
- Als een Hollander gek wordt, dan voelen de mensen dat het vakwerk is.

- Alvorens zich te beklagen is het nuttig zich deze vraag te stellen: zou ik een ander willen zijn?
- Bezie uw werk als de krullen van de plank, die ge had willen schaven.
- De dingen die u terloops opmerkt, dromend over iets anders en zonder te weten dat u ze ziet, die obserserveert u het best. Ziedaar de reden waarom de herinneringen uit uw kinderjaren onuitwisbaar zijn.
- De drang om te schrijven moet men wantrouwen, maar de drang om te formuleren niet.
- De enige lectuur die spoedig verveelt, zijn banketletters.
- De geschiedenis is het heden, gezien door de toekomst.
- De grondtrek van elke schooljongen is conformisme. Hij wil tot geen enkele prijs opvallen of anders zijn dan anderen.
- De grootste ziekte van onze beschaving is de mening dat zij ziek is.
- De ideale liefdadigheid is die, welke totaal anoniem blijft. Anoniem óók tegenover de bedeeden.
- De knusheid hangt onverbrekkelijk samen met de stellige zekerheid dat het buiten niet knus is.

Uw Godfried Bomans

“Fan “

Leen

# Nederland Hoera

Niet alleen het polderlandschap, de Nederlandse scheeps- en weg & waterbouw zijn interessante geschiedkundige themas ook onze **tabakshistorie**.

## Deel 1: De ontwikkeling van de tabaksindustrie in Nederland



Op Koninginnendag 2011 bezocht de koninklijke familie de gelderse vallei en werd er het sigaren maken van tabaksblad tot sigaar gedemonstreerd.

Omdat ik, bij het opruimen van ons huis (1972), een houten sigaarenkistje uit de vooroorlogse jaren was tegen gekomen, heb ik dit opgezocht en er staat een bekend merk op n.l. Bolknak.

Dit gaf mij de inspiratie naast de bekende bovenstaande themas

iets over de tabakshistorie van en in Nederland te vertellen.

Om deze fascinerende ontwikkelings geschiedenis tot aan het heden toe 'recht' te doen, kan men er een boek van minstens 1001 pagina's mee vullen. Ik zal me hier beperken tot een paar zijden

Ik wens k U veel leesplezier toe en hoop dat, wanneer U het onderstaande heeft gelezen, U ook de tabakshistorie als levende cultuurhistorie hebt ervaren.

### Tabaksteelt in Nederland

Ook in Nederland werd bijna vierhonderd jaar geleden al de eerste tabak geteeld! Een der eerste plaatsen was het „ Hanze-stadje“ Veere.

De Middelburgse arts Casper Pelletier maakt in het jaar 1610 melding van het feit, dat de teelt van tabak voor het eerst werd waargenomen rond het handelsplaatsje Veere. Niet onlogisch als men bedenkt dat Zeeuwse kooplieden samen met Engelsen,

onder meer handelsbetrekkingen hadden met het Amazone-gebied en de gehele Venezolaanse kust, waar aan de diverse riviermondingen eveneens tabak verbouwd werd. Tabak bracht niet alleen een goede prijs op maar was ook een geliefd ruilmiddel. Het vervoer bracht vele risico's met zich mee en wellicht is men vanuit die optiek op Walcheren zelf met de tabaksteelt begonnen.

### **Amersfoort**

Binnen enkele jaren bleek de zanderige ondergrond in de streek rond Amersfoort toch beter geschikt voor de tabaksteelt.

Waren er in 1636 nog 50 tabakstelers rond Amersfoort gevestigd, in 1670 waren het er al 120 en tien jaar later zelfs 200. De teelt in de gebieden rond Nijkerk, Elst, Wageningen, Amerongen en Arnhem groeide bijzonder voortvarend. Ook in andere delen van de provincies Utrecht, Gelderland in Overijssel en zelfs tot in Gaasterland toe, werd tabak verbouwd.

### **Ondernemerschap en durf**

Amersfoort was niet toevallig de eerste plaats waar tabaksteelt van enige omvang kon ontstaan. De boeren beschikten over voldoende en vruchtbare grond, hadden de durf om iets nieuws te beginnen. Bovendien waren de grote steden Amsterdam en Utrecht als afzetgebied in de buurt, en zij konden ook exclusief beschikken over kennis, die toen nog (heel) zeldzaam was, van een in Amsterdam wonende Engelman, Christoffel Perry.

### **Kennis uit Engeland**

Zonder de landbouwtechnische en zakelijke kennis die ervoor nodig was om aan dit 'avontuur' te beginnen, was deze succesvolle start nooit gelukt. Gelijk met de fabricage van de kleipijpen, waren het de Engelsen die een aantal jaren voor ons, ook dit vakgebied van tabaksteelt waren begonnen en van wie onze voorouders het vak hebben geleerd.

Amsterdam is van begin af aan de

belangrijkste plaats gaan innemen in de tabakshandel en inlandse teelt. Vanuit Amsterdam werd de tabaksteelt in Utrecht en Gelderland gestimuleerd en begeleid. Het gebruik van broeibakken en droogschuren waren Nederlandse uitvindingen en kregen navolging in het buitenland. Steeds meer boeren maakte de ommezwai naar de tabaksteelt. Deze arbeidsintensieve bedrijfstak zorgde voor werkgelegenheid en bracht meer geld op dan de traditionele landbouwproducten.

### **Einde inlandse teelt**

Tegen het einde van de 18e eeuw was er van de eens zo beroemde "Amersfoortse" tabaksteelt echter nog maar weinig over. De inlandse tabaksoorten leenden zich minder voor het mengen met tabak voor pijp en sigaar, maar wel perfect voor het maken van arotten' (zagen eruit als wortels, (hier in Zwitserland bekend als Brisago) en voor de snuiftabak. Daarvan daalde het gebruik echter na 1800 weer sterk.

### **Amateurtabak tijdens de Tweede Wereldoorlog**

De Tweede Wereldoorlog zorgde voor een kleine opleving vanwege de schaarste van tabak uit het buitenland. Half Nederland probeerde met eigen teelt voldoende tabak te produceren die in de nog draaiende kerverijen en fabrieken tot 'amateur-tabak' en sigaretten werden omgetoverd. Het smaakte niet echt, maar beter iets dan niets!

Onze vaders en grootvaders denken nog met tranen en trots terug aan deze moeilijke tijd.

### **Schimmelziekte**

De schimmelziekte " Blue Mold" heeft vanaf 1959 definitief een einde gemaakt aan de Neder-



landse tabaksteelt. Tussen de 150 en 200 kleinschalige tabaksverbouwers waren toen nog actief in Nederland waarvoor het van de meeste toch nog het hoofdmiddel van bestaan was. 1959 was al een rampjaar omdat naast het uitbreken van deze ziekte ook de droogte voor een slechte oogst zorgde. In 1960 breidde de ziekte zich nog verder uit. Geheel West-Europa heeft onder deze schimmelziekte geleden. Tabakstellers kregen, dit in tegenstelling tot hun collega's in België en Duitsland, geen steun of subsidie van de nationale overheid. De landbouwminister beschouwde de tabaksteelt, net als de fruitteelt, als een risicoteelt. Fruit kan met allerlei middelen bespoten worden, dat was met deze schimmel echter niet te

doen, kregen de toen verbolgen tabakstellers te horen. De tijd (drie tot zes jaar) die nodig is om nieuwe planten te kweken, via kruisingen, die dan resistent zijn, was te lang om de Nederlandse tabaksteelt er nog boven op te helpen.

Wordt vervolgt met deel 2:  
Tabakshandel in Nederland

Graag gerechercheerd door “niet”  
roker Leen



## Heer Herfst



Vrouwe zomer is heengevaren  
Over de blauwe zee:  
Wel honderdduizend vogeltjes  
Namen vrouwe Zomer mee.

Zag je haar henenreizen  
Tussen haar zangersvolk?  
Zag je haar hand nog wuiven  
Blank door een spreeuwenwolke?

Nu komt heer Herfst gereden  
In snelle, woeste galop,  
Een oliejas om de schouders  
En een grote zuidwester op.

Waar is de goud-zijen mantel,  
Die hij andere jaren had ?  
Waar is de krans om zijn slapen  
Van roodbruin eikenblad ?



Hij jaagt zo donker daarhenen:  
Een grimmige grauwe held  
'Heer herfst, wie heeft je verslagen,  
Ginds in het oktoberveld ?'

'Twee reuzen, slagregen en stormwind,  
Hebben mijn rijk overstroomd;  
Zij hebben mijn hoven geplunderd,  
Ontbladert struik en geboomt'.

'Zij hebben mijn feestkrans gestolen,  
Mijn gouden mantel verstopt;  
Ik heb bij de zon en de sterren  
Vergeefs om hulp geklopt.'

In oliejas en zuidwester  
Rijdt hij verbijsterd door 't woud,  
En zoekt in de ontbladerde lanen  
Vergeefs naar zijn mantel van goud.

# Grüezi mitenand

*Eduard Strang, het verhuisbedrijf met ouderwetse service*

Hoe prettig kan het zijn om in de stress van een verhuizing terug te kunnen vallen op betrouwbaarheid en vakkundigheid? Eduard Strang verhuizing is gespecialiseerd in verhuizingen tussen Zwitserland & Nederland. Bezoek onze website [www.strang.nl](http://www.strang.nl) of bel ons op +31 (0)73-6563300. We helpen u graag verder.



**MONDIAL MOVERS**  
**Eduard Strang Verhuizingen**

 **ERKENDE  
VERHUIZERS**



 **FEDEMAC**  
EUROPEAN MOVERS

## De spreekbuis voor Nederlanders in het buitenland

### BVN, uw TV-zender in het buitenland

#### Achtergrondinformatie

BVN staat voor het beste van Vlaanderen en Nederland is dé televisiezender voor Nederlanders en Vlamingen in het buitenland. In samenwerking met Radio Nederland Wereld omroep, de Nederlandse

Publieke Omroep en VRT wordt de programmering samengesteld uit het televisieaanbod

Vooral ophelderend is de Nederlandse berichtgeving over de gebeurtenissen in de wereld (NOS journaal of nieuwsuur)

BVN is op schotel en kabel te ontvangen

Bent U nieuwsgierig geworden? Neem een gratis abonnement op de tweewekelijkse **BVN TV-gids!** [www.bvn.nl](http://www.bvn.nl)

## Voor de lachspieren

Drie vrienden zitten in een café en praten over de zwangerschap van hun vrouwen.

De eerste zegt:

"Mijn vrouw keek voor ze zwanger werd naar de film 'De Tweeling' en prompt raakte ze zwanger van een tweeling."

"Nou, dat herken ik wel," zegt de tweede man.

"Mijn vrouw las de drie musketiers en 9 maanden later werd onze drieling geboren."

De derde man smooit zowat in zijn bier, vliegt naar de kapstok en duikt als een gek in zijn jas.

"Wat ben je nou ineens gehaast," zeggen de andere twee.

Waarop de man zegt: "Mijn vrouw is net weer zwanger en leest het boek Ali Babba en de 40 rovers!"

Ik denk de meesten van ons moeten in het Stadhof niet naar de kapstok rennen!

# Internationaal verhuizen?

Kuiper De Internationale Verhuizer verzorgt uw internationale verhuizing tot in de puntjes. Met meer dan 80 jaar ervaring is uw waardevolle inboedel bij Kuiper in goede handen. Wekelijks rijden er luchtgeveerde verhuwagewagens naar en vanuit onder meer Zwitserland, Frankrijk, Italië, Spanje en Portugal. Een persoonlijke en professionele beradening garanderen een zorgeloze verhuizing. U pakt uw koffertje...wij de rest!

- Expertise op het gebied van in- en uitklaring van uw inboedel
- Moderne opslagfaciliteiten in Nederland en op de bestemming
- Wereldwijd betrouwbaar en ervaren agentennetwerk
- Tevens frequent op andere Europese en Overzee bestemmingen
- Door combinatielading gunstige en concurrerende tarieven!

 **Kuiper**  
DE INTERNATIONALE VERHUUZERS

Van Houten Industriepark 12 | 3811 MZ Weesp  
T +31 (0)294 418080 E [info@kuiperbv.nl](mailto:info@kuiperbv.nl)  
F +31 (0)294 418157 W [www.kuiperbv.nl](http://www.kuiperbv.nl)

Bel gratis (zonder landcode) vanuit:  
Zwitserland: 0800 555 733 Spanje: 900 993 131  
Frankrijk: 0800 905 909 Portugal: 800 831 458

 ERKENDE  
VERHUUZERS

 IAM

 PORTUGAL

*U pakt uw koffertje...  
wij de rest!*