

De geschiedenis van Haarlemmermeer wordt weergegeven via **vijf periodes**:

1. **1250-1839 Hoofdvaarweg door Holland**
2. **1839-1852 Droogmaking**
3. **1852-1894 Kolonisatie**
4. **1894-1945 Toegankelijkheid van het nieuwe land**
5. **1945-heden Economisch hart van de Randstad**

1. In de eerste periode kenmerkt het Haarlemmermeer zich als een kruispunt van de Hollandse waterwegen.

2. Vlak voor de droogmaking van het Haarlemmermeer worden zowel in noordelijke als in zuidelijke richting gemiddeld 14.000 schepen per jaar geschut. Het Haarlemmermeer blijft tot de droogmaking een druk bevaren waterweg. De periode van de droogmaking is uniek in de wereldgeschiedenis, want voor het eerst wordt een meer van zo'n omvang met stoomgemalen leeggepompt.

3. De periode van kolonisatie in de Haarlemmermeer is er een van vele tegenslagen geweest. In de eerste jaren is er weinig of geen ondersteuning van de overheid. Het gevaar van het water is bezworen maar aan een verdere inrichting van het land wordt nog niet gedacht. In scherp contrast hiermee speelt de Haarlemmermeer een paar jaar later een voortrekkersrol bij de landbouwmechanisatie.

4. De periode van ontsluiting begint met de opening van de sluis bij Fort Aalsmeer. In 1912 worden de spoorlijnen door de Haarlemmermeer aangelegd. In 1916 wordt Schiphol als militair vliegveld in gebruik genomen. Voorwaarden voor economische groei zijn inmiddels aanwezig, maar oorlog en crisis vertragen deze ontwikkeling.

5. Na 1945 zet in de Haarlemmermeer de economische groei door. Met bedrijven als Vicon en Fokker is er een goede basis voor industrialisatie. De verplaatsing van Schiphol in 1967 garandeert een verdere groei van de luchthaven. De aanwezigheid van de luchthaven trekt op haar beurt weer allerlei bedrijven aan. De woningbouw moest worden aangepast aan de toegenomen werkgelegenheid. De Haarlemmermeer is momenteel nog steeds één van de grootste VINEX-locaties. Ten gevolge van de vele nieuwbouw, aanleg van infrastructuur, HSL en Floriade verandert het gezicht van de polder in snel tempo.

Geschiedenis van Haarlemmermeer

1250-1839 Hoofdvaarweg door Holland

Vanaf 1250 stromen delen van Nederland onder water. Door de eb- en vloedbeweging ontstaat een landschap met kleine meren. Het latere Leidsche Meer, Spieringmeer, oude Haarlemmermeer en Oude Meer. Deze vier meren liggen tussen Leiden en Amsterdam.

Ze zijn van elkaar gescheiden door kilometers brede stroken goed bouw- en weiland

met een paar welvarende dorpen. De meren zijn visrijk. Rond 1250 hadden ze een gezamenlijke oppervlakte van ongeveer 9.100 hectare.

Omstreeks 1530 liggen in en rond het Haarlemmermeer dorpjes en gehuchten als Vijfhuizen, Beinsdorp, Burgerveen, Nieuwerkerk, Rijk en Abbenes. De Waterwolf

slaagt echter steeds weer toe. Nieuwerkerk en Rijk verdwijnen in de golven. De meren groeien bij elke Zuidwesterstorm: de laaggelegen oevers kalven door de golfslag steeds verder af. Een van de oorzaken van de lage oevers is het illegaal turfsteken door de boeren. Uiteindelijk vloeien de vier meren in de 16de eeuw ineen. Zo ontstaat het Haarlemmermeer.

Door de vele stormen wordt het Haarlemmermeer in een paar eeuwen tijd zo'n 7.000 hectare groter. De overheid krijgt veel klachten over de voortdurende wateroverlast. In januari 1616 veroorzaakt een hoge watervloed verschillende dijkbreuken langs het IJ. Grote gebieden lijden schade. In deze periode komen de eerste voorstellen tot droogmaking van het Haarlemmermeer tot stand. Er zijn drie perioden waarin actief droogmakingsplannen zijn beraamd: van 1615-1676, van 1720-1778 en van 1807-1855.

In de 17de eeuw komen alle initiatieven op dit terrein van particulieren. Het bekendste plan is van **Jan Adriaansz. Leeghwater** uit 1629. Geen enkel plan wordt echter uitgevoerd.

De onderlinge belangenstrijd speelt daarbij een grote rol. Het Hoogheemraadschap van Rijnland biedt krachtig tegenstand. Het vreest verlies van een grote waterboezem.

De totale oppervlakte van Rijnlands watergebied bedraagt dan 22.700 hectare.

Het Haarlemmermeer alleen is in 1840 al 16.850 hectare groot. Ook Haarlem is geen voorstander: men is voor een groot deel afhankelijk van de scheepvaart. Deze bereikt de stad via het Haarlemmermeer en het Spaarne. Leiden is eveneens tegen droogmaking.

Dit vanwege de zogenaamde vronrechten op het Haarlemmermeer.

Deze rechten zijn voor de stad de belangrijkste bron van inkomsten uit de visserij.

De strijd tussen voor- en tegenstanders heeft nog lang voortgewoed: tot 1839!



1839-1852 Droogmaking

De stormen van 1836 brengen het water tot aan de poorten van Leiden en Amsterdam. Koning Willem I benoemde een staatscommissie met de opdracht een droogmakingsplan en een kostenbegroting te maken. Op 22 maart 1839 wordt de wet Droogmaking Haarlemmermeer door de koning ondertekend. De wet is mede onder invloed van Koning Willem I tot stand gekomen.

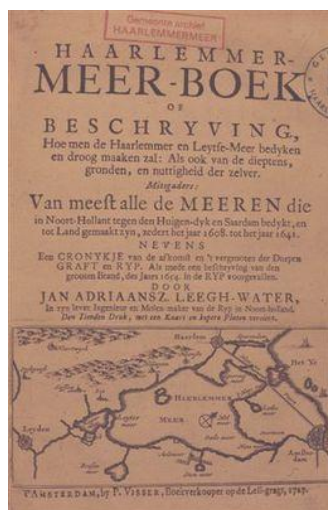


Op 22 mei 1839 wordt de Staatscommissie van Beheer en Toezicht over de droogmaking benoemd. Hierin zit onder andere ingenieur M.G. Beijerinck als één van de deskundigen. De commissie houdt zich bezig met het verbeteren van de afwatering. Verder voert ze de vele onteigeningen uit die noodzakelijk zijn om de Ringvaart te kunnen graven. Op 5 mei 1840 wordt de eerste spade voor het graven van de Ringvaart in de grond gestoken. Dit gebeurt achter hoeve Treslong bij Hillegom. Het is de officiële start van de droogmaking. Duizenden arbeiders zijn vanaf dat moment aan het werk. Met schop en spade zullen ze de ruim 60 kilometer lange Ringdijk en Ringvaart aanleggen. Bij het graven van de Ringvaart wordt zoveel mogelijk de bestaande oever gevolgd. Soms zijn uitsnijdingen noodzakelijk, zoals bij de Lisserbroekpolder, de Huigsloterpolder en bij Vijfhuizen.

Koning Willem II besluit dat de Haarlemmermeer door middel van stoomkracht drooggemaakt zal worden. Dit met behulp van de zogenaamde "Cornish Engine".

De "Cornish Engine" is een stoomwerktuig dat in de tinmijnen van Cornwallis, Engeland gebruikt werd. Dit machinetype combineert een hoog rendement met grote zuinigheid.

Er worden drie stoomgemalen van elk 360 paardenkrachten aangeschaft. Ze krijgen de namen "De Leeghwater", "De Cruquius" en "De Lijnden".



Ingenieur J.A. Beijerinck, de jongere broer van M.G. Beijerinck, maakt het bestek voor het gebouw van de drie stoomgemalen in neogotische stijl. Als eerste wordt begonnen met de bouw van "De Leeghwater". Dit gebeurt aan de zuidzijde van de Ringvaart bij het dorp De Kaag. Daar kan het uitgeslagen water het snelst wegvloeien naar het Katwijkse Kanaal. In 1845 is de Ringvaart gegraven en de Ringdijk opgeworpen. Het Meer kan drooggelegd worden. Juni 1848 start De Leeghwater met de droogmaking van het Meer. Vanaf april 1849 assisteren de stoomgemalen De Lynden en De Cruquius. In het voorjaar van 1852 komt de bodem van het Meer in zicht. Op 1 juli is het Meer droog.

1852-1894 Kolonisatie

“Het Meer is droog!” Onder deze kop staat in de Staatscourant van 2 juli 1852 een sober bericht over de droogmaking van het Haarlemmermeer. Vanaf dat moment kan het gehele gebied gekoloniseerd worden. De eerste bewoners hebben zich echter al vanaf 1851 in de nieuwe polder gevestigd, nog voor het hele gebied droog is. Zij strijken neer aan de polderranden langs de Ringvaart, die het eerst droogvallen. Deze eerste bewoners zijn de "polderjongens": de arbeiders voor het grondwerk. Ze bewonen eenvoudige onderkomens precies tegenover dorpen aan de overkant van de vaart. Zo ontstaan Bennebroekerbuurt, Aalsmeerderbuurt en Hillegommerbuurt. Alle vaarten, tochten en sloten zijn door hen met de schop gegraven. Sommigen van hen blijven in de Meer en vinden een bestaan als landarbeider. De mensen van het eerste uur die mee hebben geholpen het gebied te ontginnen en bewoonbaar te maken worden de pioniers genoemd. Pioniers worden gekenmerkt door een sterk karakter, een groot doorzettingsvermogen en een krachtig gestel. Alleen met deze eigenschappen is men tegen de problemen van de nieuwe omgeving opgewassen. Uit alle delen van het land zijn “emigranten” naar de nieuwe polder getrokken. Alleen echter degenen met het juiste “pionierskarakter” redden het. Haarlemmermeer wordt niets voor niets ‘klein Amerika’ genoemd.



Vanaf 1851 komen grote groepen migranten hun geluk beproeven. Het zijn voornamelijk landbouwers. Velen zijn op zoek naar de boer die hen in dienst zal nemen en anderen zijn op zoek naar het stuk grond dat zij voor de eigenaar zullen gaan verbouwen. Deze laatsten waren onderverdeeld in twee groepen: pachters en zetboeren. De pachters werken voor eigen rekening en betalen een vaste huurprijs voor het land in tegenstelling tot de zetboeren die voor rekening en risico van de eigenaar werken. Het zijn meest jonge boeren die in hun geboortestreek door landtekort weinig kansen hebben zelf een bedrijf op te bouwen. De woonomstandigheden van de arbeiders en boeren zijn in de eerste jaren weinig beter dan die van de polderjongens. De eigenaren van het land hebben zelden de bedoeling hier te gaan wonen en het land zelf te gaan bewerken. Zij verpachten het zo vlug mogelijk nadat het ‘zwart’ is gemaakt. Hieronder verstaat men het verwijderen van de begroeiing en het graven van greppels. Het zwart maken kost de eigenaren zo’n 70 tot 100 gulden per ha., het graven van greppels en sloten inbegrepen. Daarna kan het land verpacht worden en de pachter vindt dan kaal land zonder huis of stal en wordt vaak contractueel verplicht deze zelf te bouwen of te doen bouwen. Het gebouw wordt door de eigenaar als onderpand beschouwd voor het regelmatig binnenkomen van de pacht.

De Haarlemmermeerpolder heeft voor een pachtovereenkomst een model-pacht-contract gemaakt. Vele eigenaren gebruiken dat model. Artikel 3 van dat contract luidt: “De huurder is verplicht voor 1 mei 18.. op het door hem gehuurde en hiervóór omschreven land, een gebouw te doen daarstellen, geschikt tot uitoefening van het boerenbedrijf en dus onder meerderen met woning en veestalling”. Verder wordt in het contract gesteld dat: “Dit gebouw, met al hetgeen de huurder verder op de gehuurde grond mogt brengen, bouwen, planten enz. zal den verhuurder strekken tot onderpand voor de richtige en prompte betaling der huurpenningen”. In de eerste jaren van de polder is het onderpand weinig meer dan een rieten keet of houten schuur. In de begin periode wordt 86% van de grond door pachters of zetboeren bewerkt. In 1860 telt de Haarlemmermeer 32 eigenaren met meer dan honderd hectaren grond; van die 32 wonen er vier in de polder.

Op 1 februari 1857 telt de polder 387 burgerwoningen, 164 boerderijen en 724 keten. De boerderijen liggen verspreid langs de lengte- en dwarswegen van de Haarlemmermeerpolder. Er wordt gebouwd naar het voorbeeld van de streek van herkomst. Zo bevinden zich in de Haarlemmermeerpolder onder meer Noord-Hollandse stolphoeven, Friese greidboerderijen, Gelderse dwarshuizen, Brabantse langgevelhuizen, Zeeuwse en Zuid-Hollandse boerderijen. Tevens ontstaat er een ‘Haarlemmermeerstype’ dat zich onderscheidt door een aangebouwde schuur met gelicht dak.



De boeren gebruiken de landbouwwerktuigen uit de streek van herkomst, maar die vaak voor deze grond ongeschikt blijken. Zij telen gewassen die in hun streek ook geteeld worden. Het zal nog jaren duren voordat tradities uit de streek van herkomst in het werken worden vervangen door betere inzichten. Het landbouwwerk in Haarlemmermeer is zwaar. Daarom worden er in de polder hogere lonen betaald dan elders in het land. Onder deze omstandigheden worden de boeren gedwongen naar andere werkmethoden te zoeken. Dit zal leiden tot de mechanisatie van de landbouw. Voortrekkers zijn pioniers als mr. J.P. Amersfoort, baron B.A. Verschuier en de importeur van landbouwmachines J. Boeke, Zij hebben kennis van de laatste ideeën over de landbouw, moderne bedrijfsvoering en (stoom)machines en ze hebben geld. Amersfoort zoekt zijn heil niet in de verbetering van bestaande werktuigen, maar importeert bijna al zijn fabriekswerktuigen uit Engeland. In 1855 koopt hij een rijenzaaimachine voor paardentraction. Waarschijnlijk is hij daarmee de eerste in

Nederland. Het apparaat wordt spoedig populair in heel Nederland. In 1858 gaat Amersfoordt zijn machine ook in Haarlemmermeer verhuren. In 1856 koopt Amersfoordt als één van de twee eersten in Nederland een stoomdorsmachine. Het is een combinatie van de locomobiel en de dorsmachine. Tezamen vormen ze de stoomdorsmachine. De locomobiel met zijn stoomkracht zorgt voor de aandrijving van de dorsmachine. Het jaar daarop koopt een tweede grote landeigenaar in Haarlemmermeer B.A. Baron Verschuer de derde stoomdorsmachine van Nederland. Deze aanschaf is voornamelijk te danken aan de jonge rentmeester van het bedrijf Jacob Boeke (1836-1908). Boeke adviseert zijn baas wat betreft de aanschaf van Engelse en Amerikaanse landbouwwerktuigen en krijgt daarbij steun van Mr. Amersfoordt. Later zal hij in de agrarische wereld in Nederland naam maken als importeur van moderne landbouwwerktuigen. Hij is van grote betekenis voor de landbouwmechanisatie in Nederland. De stoomdorsmachine van Amersfoordt en baron Verschuer worden ook aan andere boeren in Haarlemmermeer verhuurt. Amersfoordt verhuurt zijn stoomdorsmachine met bediening aan pachters van aangrenzende landerijen. Heel langzaam overwinnen de boeren hun afkeer van stoommachines. Sinds 1863 reizen zulke machines regelmatig langs de boerderijen in de jonge polder. Volgens het Provinciaal Verslag van 1868 maakt de stoomdorsmachine een opmars in Haarlemmermeer. Het is met name “de dorsmachine van Hornsby met locomobile”. De machine werkt vlugger, maar ook goedkoper; met de hand dorsen kost één gulden per Hectoliter; met de machine is dit slechts 30 tot 40 cent. Van de 10 stoomdorsmachines die in de jaren 1860 in Noord-Holland zijn, worden er 6 gebruikt in Haarlemmermeer. De Haarlemmermeerpolder heeft daarmee een voorsprong genomen in de landbouwmechanisatie in Nederland. Keerzijde van deze mechanisatie is de werkeloosheid. Er is minder vraag naar arbeidskracht. In de winter van 1863 is dit voor het eerst het geval in Haarlemmermeer. Het resulteert in de winter van 1867 zelfs tot de oprichting van een vereniging tot werkverschaffing in Nieuw-Vennep.

Amersfoordt verwerft de meeste bekendheid in landbouwkringen en daarbuiten door de aankoop en invoer van een Engelse stoomploeg. De ploeg wordt aangedreven door een locomobiel, die aan de rand van de akker staat. De locomobiel wordt regelmatig verplaatst zodat de gehele akker omgeploegd wordt. De ploeg is speciaal ontworpen voor deze manier van werken en heeft meer scharen dan een paardenploeg en werkt dieper. In 1860 reist Amersfoordt naar Engeland om demonstraties bij te wonen van stoomploegen op een tentoonstelling in Leeds. Een van de gedemonstreerde stoomploegen is van John Fowler en had de belangstelling van Amersfoordt. In oktober 1861 volgt een bezoek van een van de vertegenwoordigers van Fowler aan de Badhoeve. Hij verklaart dat de stoomploeg rendabel zou kunnen zijn voor gebruik op de Badhoeve. Op 16 augustus 1862 vertrekt Amersfoordt opnieuw naar Engeland met drie van zijn arbeiders en bestelt daar een stoomploeg van Fowler. Zijn arbeiders raken langzamerhand gewend aan het nieuwe apparaat. Amersfoordt realiseert zich, dat de Engelse ploeg niet geschikt is voor de grond in Haarlemmermeer. Om deze reden neemt hij een Hohenheimer ploeg naar Engeland mee om door Fowler een groter ploeglichaam te laten maken dan de normale standaard.

Na de overtocht naar Amsterdam en problemen met lossen in de haven en tijdens transport op het terrein van de Badhoeve werkt de eerste stoomploeg in Nederland op 15 oktober 1862. Amersfoordt ploegt eerst zelf, waarna één van zijn arbeiders het overneemt.

Amersfoort beschouwt de aanschaf van een stoomploeg als een belangrijke stap voor zijn bedrijf, maar ook voor de toekomst van de landbouw in Nederland. Hij kondigt nadrukkelijk aan dat het om een beproeving ging. Er moeten nog vele aanpassingen aan het apparaat gemaakt worden voordat het geschikt is. Eind november van datzelfde jaar stelt Amersfoort tevreden vast dat: "...de stoomploeg is beproefd goed voor Nederland".

De kranten en de vakpers staan vol met berichten over de machine. Amersfoort stimuleert deze publiciteit waar hij maar kan. Bezoekers uit het gehele land komen naar de Badhoeve om deze nieuwe machine te bekijken.

Ook de Hollandse Maatschappij van Landbouw houdt zich actief bezig met kwaliteitsverbetering. Dit door middel van cursussen, publicaties en demonstraties. De ruime en rechthoekige perceelindeling in de Haarlemmermeer is zeer geschikt voor technische vernieuwingen. De grootste groep van kleine pachters blijft desondanks traditioneel werken. Het ontbreekt hen aan financiële middelen om deze vernieuwingen door te voeren.

1894-1945 Toegankelijkheid van het nieuwe land

Na de droogmaking is de Ringvaart de belangrijkste verbinding met het omringende land. “Binnenslands” zijn de wegen smal, onverhard en vaak onbegaanbaar. Bij slecht weer veranderen ze in modderpoelen. Pas vanaf 1925 gaat men wegen verhard en vanaf 1936 worden ze verbreed. Als de Stelling van



Amsterdam vernieuwd wordt, krijgt Haarlemmermeer een nieuwe militaire linie dwars door de polder: de Geniedijk en drie forten.

Van groot belang is de bouw van een schutsluis bij Fort Aalsmeer in 1894. Parallel aan de Geniedijk liggen twee kanalen. Het Achterkanaal, aan de zuidzijde, dient als inundatiekanaal. Van hieruit kan het zuidelijk deel van de polder onder water gezet worden. Via het Voorkanaal, aan de noordkant, zijn de verschillende verdedigingswerken ook per schip bereikbaar. De schutsluis bij Aalsmeer vormt de verbinding tussen de Ringvaart en het Achterkanaal. De sluis is een impuls voor de scheepvaart en de handel in de polder. Met name bietenschepen maken dankbaar gebruik van deze nieuwe verbinding. Dit sluizencomplex is een belangrijke stap naar de ontsluiting van de polder.

De teelt van bieten krijgt tijdens de landbouwcrisis van 1878 vaste voet aan de grond in de Haarlemmermeerpolder. Dit gewas ontwikkelt zich als een van de drie belangrijkste, naast aardappels en graan. De maanden oktober en november is de tijd van de bietencampagne. Tot 1950 wordt er met de hand gerooid. Met karren worden de bieten van het veld naar schuiten gebracht, die liggen te wachten in de Hoofdvaart en de Ringvaart. Van hieruit gaat het transport naar de suikerfabrieken in Halfweg en Puttershoek.

In 1864 maakt Burgemeester J.P. Amersfoordt een ontwerpplan voor **spoorlijnen** door de Haarlemmermeer. Het is met name bedoeld om de agrarische producten naar de stad te vervoeren. Hiermee hoopt hij de plattelandsgemeente uit haar isolement te halen. Het plan krijgt echter niet de instemming van de rijksoverheid. Pas in 1912 worden er spoorlijnen aangelegd. Deze verbinden de polder met de belangrijkste omliggende steden en dorpen. In 1936 worden ze echter weer opgeheven, omdat ze verliesgevend zijn.

In 1920 wordt het militaire vliegveld Schiphol voor de burgerluchtvaart geopend. Door Schiphol zal de Haarlemmermeer in een nieuwe fase belanden.

1945-heden Economisch hart van de Randstad

Na de Tweede Wereldoorlog begint de wederopbouw. Er valt een ongekend snelle ontwikkeling waar te nemen in economische bedrijvigheid. Veel bedrijven uit de Randstad vestigen zich in Haarlemmermeer vanwege de gunstige expansiemogelijkheden.

Ten gevolge van de verdergaande mechanisatie is er in de landbouw grote werkeloosheid ontstaan. Deze kan echter worden opgevangen door de vraag naar arbeidskrachten in de industrie. In 1949 is de nieuwe vliegtuigfabriek van Fokker gereed bij het vliegveld Schiphol. Een bedrijf als Vicon ontwikkelt zich tot marktleider op het gebied van landbouwmachines. Tot 1950 is de Haarlemmermeer een uitgesproken landbouwgebied gebleven met een bevolking van hardwerkende, vooruitstrevende agrariërs. 60 % van de beroepsbevolking is dan nog werkzaam in agrarische en semi-agrarische beroepen. Hierin komt na 1950 verandering. Het oude Schiphol is te klein geworden. In 1967 wordt de nieuwe nationale luchthaven geopend. Schiphol zorgt voor werkgelegenheid in de Haarlemmermeerpolder. Tegelijkertijd werkt het als een magneet voor de komst van andere bedrijven. De groei van Schiphol heeft dus een uitstralings-effect op het bedrijfsleven. Ook de infrastructuur past zich aan. De belangrijke verkeersader Amsterdam-Den Haag wordt aangelegd. Meer werkgelegenheid betekent ook meer woningbouw. In 1981 krijgt de gemeente Haarlemmermeer de groeikernstatus. Burgemeester van Stam zorgt ervoor dat deze wordt toegewezen. De status van groeikern zorgt voor extra geld van het Rijk om deze groei te verwezenlijken. Er wordt uit gegaan van de bouw van 10.000 tot 15.000 huizen tussen 1980 en 1995. De verwachting bestaat dat het inwoneraantal zal groeien tot 125.000. Het vormt de omslag in het terughoudende woningbeleid van de gemeente Haarlemmermeer. Rijk en provincie willen hiermee het ruimtelijk beleid veranderen. Haarlemmermeer als economisch hart begint vorm te krijgen. Door de bedreigingen van de toenemende verstedelijking van de polder, de groei van de luchthaven en de in het kielzog daarvan toenemende vestiging van bedrijven en verkeersdruk staat het voortbestaan van boerderijen sterk onder druk. Veel boerderijen moeten wijken voor woningbouw of de uitbreiding van Schiphol Haarlemmermeer verliest in snel tempo zijn van oorsprong agrarische karakter.

