

# HISTORISCHE ACHTERGRONDINFORMATIE

## BRETTEN NATUURPAD

### INHOUD

Inleiding	1	I.	Haven Amsterdam	9
A.	Amsterdam tot de Gouden Eeuw	J.	Noordzeekanaal	9
B.	Vervoer	K.	De IJpolders	10
C.	Watermanagement	L.	Molens	11
D.	Strijd tegen water	M.	Droogmakerijen	11
E.	Boerengemeenschap en boerderijen	N.	Banpalen	12
F.	Volkstuinen	O.	Halfweg	12
G.	Oud-Sloterdijk	P.	Gemalen	13
H.	Algemeen Uitbreidingsplan (AUP)			

© Nemo – zonder toestemming niet kopiëren

### INLEIDING

Dit stuk omvat historische achtergrondinformatie voor de Walkabout Bretten. Het betreft aandachtspunten die niet direct te verbinden zijn met concrete plaatsen op de wandelroute, en een paar relevante concrete plaatsen net buiten de route. De wandelaar die zich verder wil verdiepen in een onderwerp of het grotere geheel, vindt hier een mogelijkheid daartoe. De achtergrondinformatie volgt hierbij het routekaartje. Als binnen een onderwerp een verbinding is met de korte tekst, is de verbinding hier aangegeven.

Deze informatie was niet mogelijk geweest zonder bijvoorbeeld 'Het Geheugen van West', Stadsdeel West, het Stadsarchief Amsterdam, het IISG en Wikipedia. Een speciale dank is er voor kunstenaars en dichters uit bijvoorbeeld de achttiende eeuw die met hun prenten en gedichten het beeld van de Haarlemmer Trekvaart uit hun tijd hebben doen overleven.  
*Hayo van de Werf*

### A. AMSTERDAM TOT DE GOUDEN EEUW

Recent onderzoek toont aan dat er rond 15 na Christus misschien al nederzettingen in het gebied waren dat nu Amsterdam is. De stad wordt echter pas vanaf de elfde eeuw beschreven. In deze eeuw werd het moerassige Amstelland in naam van de Bisschop van Utrecht vanuit het Gooi ontgonnen. In 1103 stelde hij Wolfgerus als schout aan, en de schout wist vervolgens zijn macht te vergroten. Hij werd daarmee stamvader van de Heren van Amstel, lokale machthebbers die laverend tussen wisselende leenheren het gezicht van Amstelland wisten te bepalen.

De ontginningen, stormen en zee hadden het moeras inmiddels in een monding veranderd. Vanaf het einde van de twaalfde eeuw waren aan beide kanten terpen en dijken ontstaan waarop boeren en vissers hun hutten bouwden. De dijken werden verbreed tot straten die later de Nieuwendijk en Warmoesstraat zouden worden, de eerste straten van Amsterdam. Rond 1350 gaf de Bisschop van Utrecht toestemming de delen een honderd meter in de monding met een dam te verbinden. De dam kreeg een spuisluis die ook geschikt werd gemaakt voor scheepvaart. Voor de dam was een haven aan het ontstaan waar schepen van de Zuiderzee goederen konden overladen. Door de verbinding met Dordrecht en de Noordzee kwam deze nieuwe overslagplaats centraal op een handelsroute te liggen die rijke handelsnederzettingen in Oost-Europese en Hanzesteden met de rijke Vlaamse steden verbond. Deze route binnendoor was populair omdat schippers de open zeeroute te gevaarlijk vanwege de stormen en piraten niet durfden te nemen. De vrijheid, kennis van schepen en ervaren Friese schippers zetten de overslagplaats uiteindelijk defini-

tief op de kaart. Zowel de graven van Holland als de Bisschoppen van Utrecht maakten aanspraak op de nederzetting, waardoor deze nu en dan van eigenaar wisselde. De Heren van Amstel wisten slim op de situatie in te spelen en vergrootten hiermee de zelfstandigheid van deze gemeenschap aan het IJ. Aan het begin van de veertiende eeuw overspeelde Gijsbrecht van Amstel echter zijn hand nadat de gemeenschap als Amsteldam voor het eerst stadrechten kreeg.

De nederzetting kreeg pas in 1306 stadrechten, nadat de bisschop Gijsbrecht definitief buiten spel had gezet en het gedaan was met de invloed van de Heren van Amstel. In 1317 ging Amsteldam definitief over in de handen van de Graven van Holland. De nieuwe leenheren zagen het belang van de haven en probeerden de nederzetting te controleren met privileges en zachte dwang. Voor het bestuur stelde de toenmalige graaf een schout en schepenen aan die bij belangrijke onderwerpen de elite raadpleegden. Het succes trok echter vele migranten waardoor de schout het werk niet meer alleen aan kon. Hij kreeg burgermeesters ter ondersteuning, maar zij kregen al snel de feitelijke macht doordat de stedelijk elite van vooral rijke kooplieden vroedschappen begonnen te vormen om hen te ondersteunen. De stad was nu van de regenten, en het grootste deel van het volk had het nakijken. De regenten maakten van Amsterdam een handelsstad met een haven, en de kosten werden grotendeels verhaald op het volk. Dit leidde onder andere tot stadsuitbreidingen en de aanleg van de oude Waal, de haven uit 1377.

In 1433 werd Amsterdam deel van het Bourgondië van Filips de Goede. Het bestuur, de rechtspraak en de belastingen werden nu vanuit Brussel geregeld. Amsterdam groeide onder de vorst, en met zijn hulp veroverde de stad de Oostzeehandel. Met Filips begon ook de hoge belastingdruk om zijn vorstendom te consolideren. De regenten wisten deze handig af te wettelen op een stadsvolk dat al in armoede en honger leefde. Zijn achterkleinzoon Karel V zette dit feodale beleid voort, maar de handelssteden hadden juist vrijheid nodig om zich te ontwikkelen. De regenten botsten daarom ook toen zijn zoon en opvolger Filips II buiten de lokale machthebbers om wilde besturen, en anders gelovigen ging vervolgen. Antwerpen en Brugge zagen dit als inbreuk op hun stadsrechten, en kwamen in opstand.

Het was de aanzet voor de Tachtigjarige Oorlog die uiteindelijk alleen in het noorden tot zelfstandigheid zou leiden. In Amsterdam zaten na slechte ervaringen met eigen religieuze opstanden, Spaansgezinde regenten die pas tijdens de Alteratie in 1578 konden worden afgezet: Er dreigde een isolement die de handelspositie van Amsterdam bedreigde. Amsterdam werd vervolgens direct de leidende stad tijdens de opstand. Gek genoeg bleef men wel goederen en wapens verkopen aan de Spanjaarden. Deze rebellie zou uiteindelijk leiden tot de Republiek van de Zeven Provinciën, een zwakke eenheidsstaat die door Holland werd gedomineerd. De stadhouder was alleen een militair leider die tijdelijk werd aangesteld.

Het was nu de tijd van de Gouden Eeuw. Binnen de Republiek was Amsterdam met 50.000 inwoners de belangrijkste stadsstaat. Twee grote branden hadden hem radicaal veranderd. De stad liep nu via de Klovenierswal, Munt en Singel naar Het IJ, en had een stadsmuur. Het was een nuchtere, Calvinistische handelsplaats die ruimte gaf aan de predikanten, andere religies en het vrije denken zolang deze de handelsbelangen niet bedreigden. De Oostzeehandel bleef de belangrijkste bron van inkomsten, maar de stad was nu ook een belangrijk financieel centrum in de wereld. De Republiek bleek ook ideaal voor de Amsterdamse

handel overzees: Met steun van overheid en marine veroverden de kooplieden routes en havens op de Spanjaarden, stichtten ze wrede en lucratieve koloniën, roofden zij Engelse schepen en dreven ze slavenhandel. Zij richtten hiervoor compagnieën op die voorlopers zouden zijn van de VOC uit 1602 en de WIC uit 1623.

Vlaamse en Portugese joden waren met hun kennis en netwerken hierbij cruciaal. Velen van de 150.000 inwoners uit 1650 waren immigranten. De tienduizenden Antwerpse vluchtelingen maakten de stad bijna Vlaams, maar er waren tevens vijftigduizend Duitsers. Ook kwamen er Portugese en Hoogduitse joden en Hugenoten die voor vervolging waren gevlucht. Amsterdam deed aan een actief immigrantenbeleid als het uitkwam: De rijke Vlaamse en Portugees Joodse kooplieden werden met open armen ontvangen. De vele armen die in hun kielzog kwamen om geen werk te vinden, verging het slechter. Net als alle armen werden zij aan hun lot overgelaten.

De stad was als stapelplaats en financieel centrum van de wereld het bezit van de nieuwe rijke koopliedenklasse. In hun kielzog konden kunst en filosofie opbloeien zolang zij de handel en belangen niet bedreigden. De stad barstte uit zijn voegen, en dus werd de stadsmuur gesloopt voor een enorme uitbreiding met het oostelijke havengebied, de Jordaan en de westelijke grachtengordel. De muur werd vervangen door een gebastioneerd stelsel met poorten als de Haarlemmerpoort (zie nummer 1 uit korte tekst). Tevens was aan de monding van de Amstel een totaal nieuwe haven op palen ontstaan met in paden en velden ingedeelde aanlegsteigers, houten gebouwen op palen, houten kranen. De Dam had nu ook een waag, een koopmansbeurs en een stadswisselbank, sleutelementen van de handel. De uitbreiding was pragmatisch, en puur gericht op de koopvaardij. Het enige collectieve prestigeproject dat van de grond kwam, was het nieuwe stadshuis dat tussen 1648 en 1665 gebouwd werd en vanaf 1808 het Paleis op de Dam zou worden.

## B. VERVOER

De Trekvaart (extra informatie over nummer 3 uit korte tekst)

Tot in de zeventiende eeuw was de kronkelige en moeilijk begaanbare Spaarndammerdijk de enige weg tussen Amsterdam en Haarlem. De steden besloten daarom in 1631 tot het graven van een vrijwel rechte trekvaart tussen de steden. In 1632 was de eerste trekvaart van Holland gereed.

Voor het vervoer tussen de steden werd de trek-schuit als meest comfortabele, regelmatige en betrouwbare transportmiddel van de zeventiende en achttiende eeuw ingezet. Alleen het ijs van de winter legde de boot stil. De reizigers moesten bij het Gemeenlandshuis 'Swanenburg' aan de sluizen van Polanen overstappen van de Amsterdamse naar de Haarlemse boot, of andersom. Langzamerhand ontstond door de bedrijvigheid een buurtschap met herbergen, huizen en meer. De directe omgeving leefde

enorm op door de trekvaart. Vooral in de omgeving van Oud-Sloterdijk werden in de zeventiende en achttiende eeuw aan de vaart vele hofsteden gebouwd. In de negentiende eeuw werd de trekschuit steeds meer verdrongen door de snelle koets en de trein. In 1883 voer de laatste schuit. Met het verdwijnen van de trekschuiten, verdween ook het regelmatige scheepvaartverkeer. Het deel tussen Halfweg en het Westerpark in Amsterdam kreeg een andere functie, en werd een boezemwater van het Hoogheemraadschap Rijnland.

Het jaagpad bleek de beste verbinding tussen Amsterdam en Haarlem over land, en werd daarom de belangrijkste weg tussen de steden. Uiteindelijk werd het belangrijker dan de vaart zelf. Het pad werd daarom verbeterd, in 1762 van wegverharding voorzien, en omgedoopt tot de Haarlemmerweg. Het gedeelte tussen Halfweg en Haarlem werd de Amsterdamseweg.

Keizer Napoleon zag in de Franse tijd het belang van de weg, liet hem in 1811 verder verbeteren en maakte het onderdeel uit van de 'Route Imperiale'.

De Haarlemmerweg is inmiddels vaak verbreed en veranderd. Het deel ten westen van Halfweg is sinds de jaren zeventig deels autosnelweg. Dit deel kreeg vervolgens de aanduiding A5, A200 en N200. De Amsterdamse Haarlemmerweg wordt aangeduid als s103. De weg ligt nu in het stadsdeel Amsterdam West. In 1904 zou aan het deel tussen Sloterdijk en Halfweg ook een deel van de tramlijn Amsterdam – Haarlem – Zandvoort komen te liggen die 1957 door een busdienst werd vervangen.

#### De Spoorlijn

(Extra informatie over nummer 4 uit korte tekst)

Het belang van de trekvaart werd nog eens bevestigd door de eerste spoorlijn van Nederland die parallel aan de vaart werd gelegd. Dit gebeurde na 1836. In dat jaar werd een concessie afgegeven voor een spoorweg tussen Amsterdam en Haarlem, de eerste van Nederland. Het spoor zou parallel aan de Haarlemmer Trekvaart worden gelegd. Tegenover de Haarlemmerpoort verrees speciaal voor dit doel het station Willemspoort, maar dit station was niet op tijd af. Daarom werd voor de opening er een vierhonderd meter verder naar het westen een tijdelijk station gebouwd tegenover 'Herberg D'Een Honderd Roe' (zie nummer 8 en 9 uit korte tekst). Dit station lag echter in Sloterdijk, en dus niet in Amsterdam. De eerste trein van Nederland vertrok op 20 september 1839 vanuit dit station. 'Station D'Een Honderd Roe' werd in 1843 overbodig door de opening van Willemspoort, en werd vervolgens gesloopt. In 1885 kwam op die plaats een zuiveringsgebouw voor de Westergasfabriek te staan.

Het nieuwe station moest zelf in 1878 wijken voor het lange spoorwegviaduct dat het noordelijke tracé van de Lange Bretten met het Westerdok verbond. Voor het station kwam een tijdelijk onderkomen op de plaats van het huidige Havengebouw in de plaats. In 1889 verloor dit zijn functie met de opening van het

Centraal Station. Dit station was op een eiland in het IJ gebouwd met als doel het spoor en de scheepvaart goed op elkaar aan te laten sluiten. De lijn Haarlem werd uitgebreid naar Rotterdam. In 1843 kwam er ook een spoorlijn naar Utrecht en later Arnhem. Deze Rijnspoorverbinding kreeg in 1856 een verbinding met Duitsland. Vanaf de tweede helft zouden vele grote en kleine lijnen volgen. De eerste decennia liet de overheid de aanleg en exploitatie over aan het particuliere initiatief. Zo kregen particuliere ondernemingen als HYSM en NRS de exploitatie van lijnen in Amsterdam.

Deze tijd was voor de stoomlocomotieven, maar de introductie van het geëlektrificeerde spoor in 1908 was het begin van het einde. Vanaf de jaren twintig begon de overheid met het omvormen van het sporennetwerk naar een geëlektrificeerd netwerk, waarbij Amsterdam een voorname rol kreeg. In 1927 reed de eerste elektrisch aangestuurde trein het CS op weg naar Rotterdam. In de jaren dertig van de twintigste eeuw kwam een einde aan de pioniersperiode. Vele onrendabele lijnen werden gesloten en vele spoorwegmaatschappijen waren samengegaan. Deze ontwikkeling leidde uiteindelijk tot één maatschappij, de Nederlandse Spoorwegen. De NS kreeg vanaf 1938 het alleenrecht om de Nederlandse sporen te exploiteren.

Na de Tweede Wereldoorlog stond de NS aan de wieg van de bloei van het Nederlandse spoor. Pas vanaf 1995 liet de overheid weer concurrentie toe in het vervoer. De NS kreeg hierbij tot 2015 de concessie voor de grotere lijnen. Kleine, onrendabele lijnen kwamen meer in handen van lokale aanbieders. In Amsterdam leverde het nieuwe overheidsbeleid geen concurrentie op. In 1996 probeerde Lovers Rail het kort door de exploitatie van de onrendabele lijn naar onder andere de Keukenhof, maar stopte in 1999 door het gebrek aan succes.

### C. WATERMANAGEMENT

(extra informatie over nummer 10 uit korte tekst)

#### Ontginning en slotenpatroon

Tot ruim duizend jaar geleden was de Lange Bretten nog onderdeel van een groot moerasgebied rond het Oerij. De laatste restanten van dit gebied zijn nog te vinden bij de begraafplaats Sint Barbara, het Overbrakerspad en de spoorlijnen in de Bretten. Recent archeologisch onderzoek heeft aangetoond dat er in de Romeinse tijd waarschijnlijk al nederzettingen waren.

Een duizend jaar later zou het moerasgebied totaal gaan veranderen. Mannen, vrouwen en kinderen trokken noodgedwongen toen het moerasgebied van het Oerij in om het laagveen te ontginnen en er een nieuw bestaan op te bouwen. De zee bedreigde hun woongebied en landbouwkwelders regelmatig. De zee sloeg regelmatig de strandwallen weg waarop zij woonden, en overspoelde vaak de kwelders die daarvoor ongeschikt werden voor landbouw en veeteelt. Daarnaast raakten de woongebieden overbevolkt, en moesten de zonen die geen land erfden hun heil el-

ders zoeken. Families werden hierdoor wel gedwongen het moeras in te trekken.

Rond het jaar 1000 trokken boeren om deze reden ook het gebied in dat later de monding van de Amstel zou worden. Daar bouwden zij op hoger gelegen wooneilandjes of terpjes hun hutten. Daarnaast groeven zij sloten om het water af te voeren, kaptten de wilgen en elzen en maaiden het riet om lappen grond voor landbouw vrij te maken. Zo ontstonden in de elfde eeuw de pioniersdorpen Sloten, Osdorp, Polanen en Schellingwoude. De pioniers moesten steeds hun gemeenschappen verplaatsen omdat door het graven van afwateringssloten zoveel water aan het veen werd onttrokken dat de metersdikke veenlaag flink inklonk. Het land zakte dieper en dieper weg, en werd hierdoor een makkelijke prooi voor de stormvloed van de Zuiderzee. Er moesten dijken komen rondom de boerengemeenschappen.

Meestal wierpen de boeren de dijken alleen op rondom hun eigen nederzetting, een enkele keer deden ze dit rondom meerdere. Deze zogenaamde omringdijken moesten vooral de landbouwgronden beschermen. Aanvankelijk hoosden zij het water zelf in het riviertje. Dit watermanagement dwong de boeren tot samenwerking, en in deze regio zou de samenwerking in de twaalfde eeuw leiden tot de oprichting van de Heemraden van de Spaarndammer. Dit verbond werd later het Hoogheemraadschap van het Rijnland. Zij waren hiermee voorgangers van de waterschappen, en de basis voor polderbesturen met lokale notabelen die tot 1967 het plaatselijke waterbeleid coördineerden.

In een deel van dit gebied begonnen boeren met het ontginnen van moerassen aan de monding van de Sloghter. De eerste boeren hadden hun nederzettingen op terpen gebouwd, en begonnen haaks aan het riviertje sloten of weteringen te graven voor afwatering. Deze afwateringen loosden in de Sloghter. Op deze manier ontstonden de eerste lange, smalle verkavelingen die het handelsmerk van oude veenpolders zou worden. Deze soms kilometers lange kavels of weren waren het resultaat van generaties graven. Door dwarssloten werden ze in stukken of kampen verdeeld. Geen enkele kavel was hetzelfde. Net als bij de andere oude veenpolders, was het complexe systeem van slotjes en kampen het resultaat van het watermanagement: iedere keer als de inklinking van de bodem de afwatering bedreigde, werden nieuwe geulen gegraven. Net als elders in het gebied, kwam een einde aan dit watermanagement nadat het riviertje hoger kwam te liggen dan de weteringen. Na de aanleg van de Spaarndammerdam en de sluis bij Slooterdam kon de Sloghter nog verder afwateren naar het IJ, maar door dichtslibbing en de te ver verzakte cultuurgrond was het graven van weteringen niet meer afdoende. Dit werd verergerd door de noorderstormen die het gebied vanaf de vijftiende eeuw teisterden en het deed overstromen.

#### Sloterpolder

Waarschijnlijk hadden de boeren in het westelijke deel van de monding van de Amstel al een oplossing gevonden in kleine protopolders die op het riviertje afwaterden. De geschiedenis van de Sloterpolder begint echter in de zestiende eeuw met de toestemming van het Hoogheemraadschap Rijnland uit 1569 om een polder tussen de Spaardammerdijk en Kostverlorenvaart te stichten. Dit poldertje werd samengevoegd met andere poldertjes omdat de ingelanden de bemaling zelf moeilijk aankonden. In het verlengde hiervan sloten het hoogheemraadschap en de bestuurders van de dorpen in Sloten in 1593 een overeenkomst waarbij Rijnland het onderhoud van de Spaardammerdijk zou verzorgen en de ingelanden naar verhouding aan dit onderhoud deed bijdragen. De stichting van de polder begon daadwerkelijk in 1598 met de aanleg van een nieuwe kadijk aan de Kostverlorenvaart, een vaart die zo genoemd werd omdat de aanleg een totaal financieel fiasco bleek te zijn. In 1628 was de polder voltooid. De polder zou van de Spaardammerdijk naar de Sloterweg lopen, en van de Kostverlorenvaart tot aan de Slimmeweg en Uitweg. De

nieuwe polder zou via het Slotermeer en de Sloghter en via de sluis van Slooterdam afwateren in het IJ. Er was nu een droogmakerij ontstaan die de waterstand kon regelen en bescherming bood tegen de toenevende wateroverlast van de inklinking, maar ook tegen de stijgende zeespiegel.

Door de aanleg van de Haarlemmertrekvaart werd het noorden van de polder afgesneden van de rest. In het noorden ontstonden zo de Overbrakerbinnenpolder en de Vennerpolder. Omdat de afwatering naar het IJ was afgesneden, en het land verder was gezakt, werden twee molens met schepraden op de dijk geplaatst. Deze Noorder- en Zuidermolen zouden in de Kostverlorenvaart afwateren. Ondertussen was de molen van de aangrenzende Middenveldse polder uit 1598 aan vervanging toe. In plaats van een nieuwe molen werd besloten om deze met één of twee vaarten te verbinden met de Sloterpolder. Voor de bemaling kwam er aan de Haarlemmertrekvaart een nieuwe watermolen met schepraden bij, de 1100 Roe. Dat de dijken en het systeem geen garantie voor de veiligheid waren, bleek wel uit de overstromingen die de polder nog teisterden. De laatst vermelde overstroming is echter van 1675. Misschien heeft het ermee te maken dat na verloop van tijd de schepraden van de molens door vijzels werden vervangen, waardoor de molens beter het polderwater konden afvoeren.

Een andere oorzaak kan de inpoldering van het Slotermeer zijn. Dit werd alleen gebruikt voor de visserij, maar in de loop van de zeventiende eeuw kwam er nog nauwelijks vis in voor. In de loop van de zeventiende eeuw besloten de eigenaren van het meer, de burgermeesters van Amsterdam, het meer in te polderen om het te verpachten. In 1642 zetten zij voor dit doel een molen aan de Sloterdijkermeerpolder, en deze had het meer binnen de Sloterpolder binnen twee jaar leeggepompt. Erg veel lijken de burgermeesters er niet aan te hebben gehad, het laagste punt van de Sloterpolder liep regelmatig vol. Tussen 1647 en 1726 liep de Sloterdijkermeerpolder zes keer vol, evenals in 1836 en 1867. Het poldertje werd iedere keer met de molen uit 1642 leeggepompt. Net als de andere molens werd ook deze vervijzeld, en werkte totdat deze in 1893 afbrandde.

De Noordermolen zou in 1894 de verwoeste molen vervangen. De molen had door de opening van het Kostverloren Stoomgemaal in 1878 zijn functie verloren. Ook verloor de Zuidermolen zijn functie, en werd daarom gesloopt. Uiteindelijk bleef alleen de 1100 Roe in dienst, en wel tot aan de jaren veertig van de volgende eeuw. Het gemaal werd per 1906 elektrisch aangedreven en in 1927 vervangen door een centrifugaalpompe. In 1951 werd het gemaal vervangen door een gemaal dat het water voortaan in de boezem van het Rijnland ging pompen. De Sloterdijkpolder kreeg ook een elektrisch gemaaltje, maar dit werd overbodig nadat de polder in de jaren vijftig werd afgegraven voor grond en zand voor de bouw van de tuinsteden en de uitbreiding van de haven.

In de Sloterpolder van nu zijn er nog maar weinig plekjes te vinden die aan de oude, landelijke polder doet denken. Net als Sloten werd hij in 1921 geannexeerd, en getransformeerd in de Westelijke Tuinsteden, het westelijke havengebied en Teleport.

#### **D. STRIJD TEGEN HET WATER**

(extra informatie over nummer 14 en 27 uit korte tekst)  
De stormvloedkering

Na een reeks van rampzalige stormen gaf Graaf Willem I in 1220 het Hoogheemraadschap Rijnland de opdracht om tussen de Amstel en de Spaarne een stormvloedkering op te werpen. Via het raadschap stimuleerde hij boeren de kering te vervaardigen. De boeren verbonden hun dijkjes met elkaar en maakten zo de Spaarndammerdijk. Het was de eerste zeedijk van het land. Om het gebied nog veiliger te maken, werden in rivieren tevens dammen gebouwd met sluisen voor scheepsvaart en afwatering. Hierdoor kwam er in de Spaarne de Spaarndam, in de Amstel de Amsteldam en in het riviertje de Slochter of Slooter, de Slooterdam.

Nadat twee enorme doorbraken in 1515 bij Sloterdijk en Polanen een enorme watersnoodschade hadden opgeleverd, werd het rampgebied door Karel V bezocht. Omdat de middelen weer eens te kort schoten, bewerkte hij Paus Leo X zodanig dat deze een dijkafslaat afkondigde. Karel V kreeg toestemming van de Paus deze aflaten te innen. Om deze aflaat te verdienen dienden de gelovigen een bedrag te storten in een speciaal offerblok. In principe was tweederde van de opbrengst bestemd voor het dijkherstel en eenderde voor de kerk, onder meer voor de bouw van de Sint Pieter te Rome. Het is echter niet zeker dat Karel V het geld ooit heeft gebruikt voor het herstel van de dijk. Desondanks toont dit bezoek aan hoe belangrijk de dijk was.

Door stadsuitbreidingen is het grootste deel van de ooit 20 kilometer lange dijk verloren gegaan, maar kleine stukjes zijn nog bewaard gebleven. Op sommige plaatsen is de dijk nog herkenbaar; in de binnenstad als de Nieuwendijk, de Haarlemmerstraat en de Haarlemmerdijk. Ook de zijstraten dragen vaak namen die naar de dijk verwijzen, de Binnen Oranjestraat en de Buiten Oranjestraat bijvoorbeeld liggen respectievelijk binnen en buiten de dijk. Bij het gemaal van Halfweg ligt nog een stuk dijk van 250 meter, bij het sportpark Spieringhorn een kleine 600 meter, bij Sloterdijk 200 meter en bij Sint Barbara 450 meter. De dijk liep van de Amstel naar het Spaarne langs de zuidelijke oever van de zee-arm en was tevens de noordelijke begrenzing van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

De waterschappen

De dijk moest regelmatig na verzakkingen worden verstevigd. Dit vroeg voortdurend om onderhoud, het onderhoud om organisatie en de organisatie om bestuur. Er kwamen daarom eenvoudige regionale bestuursystemen, de heemraden. Binnen dit systeem werden grondeigenaren met bezittingen aan de dijk

De Sloterdijkermeerpolder is nu de Sloterplas. Wat er over is, zijn oude, monumentale dorpskernen, stukjes Spaarndammerdijk en lapjes veenpolder.

verantwoordelijk gemaakt voor hun stukje dijk. Onder het motto 'wien water deert, die water keert' betaalden en onderhielden deze dijkplichtigen of ingelanders de dijk zelf. De dijkplichtigen hadden binnen de organen ook zeggenschap afgedwongen. Een ingelände die niet aan zijn verplichtingen kon of wilde voldoen, stak letterlijk de spade in de dijk.

Dit onthief hem van zijn onderhoudsplicht, maar daarmee deed hij tevens afstand van zijn land en werd hij door het dijkcollege verbannen. Dat overkwam onder anderen Gerijt Claeszoen van Amsterdam. Omdat hij zijn dijkvak verwaarloosde, werd hij door de dijkgraaf voor honderd jaar en één dag verbannen. Ook konden wanbetalers worden gegijzeld totdat zij beloofden aan hun verplichtingen te voldoen. De macht van dijkbeheerder was zichtbaar aan de galg die bij de Heining aan de Spaarndammerdijk stond en aan de geselpaal op het pleintje naast de Woerdersluis in Spaarndam. Naarmate de tijd verstreek, bleek dat de boeren de dijk niet zelf konden onderhouden. De taken kwamen meer en meer bij het hoogheemraadschap te liggen.

Deze gedecentraliseerde besturen en bestuurtjes zijn heel belangrijk geweest voor Nederland. Zij zijn als eerste door hun structuur grondleggers van het democratische bestuur in Nederland. Daarnaast vormen zij de basis voor de Nederlandse dijkbesturen, heemraadschappen, polderbesturen, watering en waterschappen. De dijkgraven en leden zouden samen met de stedelijke elite aan de wieg staan van de regentencultuur met hun autonomie en lokale belangen. In de negentiende eeuw zouden zij via vele kamerleden aan de basis van het politieke consensusmodel van verschillende belangen en belangetjes dat gezien wordt als de voorganger van het poldermodel. Sterker nog, het poldermodel komt juist van deze besturen, die constant consensus met andere besturen moesten zoeken om de polder of de dijk veilig te houden. Dat dit geen garantie voor veiligheid was, bleek wel uit de regelmatige doorbraken van de dijk.

Vanaf 1850 kwam een einde aan deze vorm van lokaal bestuur. Omdat toen het decentrale plaats moet maken voor het centrale, en de veiligheid alleen geënd was bij het centrale, gingen de schappen op de schop. Meer en meer moesten de waterschappen luisteren naar de provincie die weer moest luisteren naar de minister. Het nieuwe waterschap werd vervolgens verankerd in de nieuwe grondwet. Het aantal waterschappen werd enorm teruggeschroefd: Waren er in het begin een paar duizend waterschappen, in 2010 zijn er nog 27 over. Zij zijn nu tot uitvoerende organen geworden van de rijksoverheid. Hoe dan ook, deze 27 waterschappen zijn wel de erfgenamen van grondleggers van onze democratie.

## E. BOERENGEMEENSCHAP EN BOERDERIJEN

(extra informatie over nummer 16 uit korte tekst)

### Boerengemeenschap

Met de ontginning ontstonden ook de eerste boerengemeenschappen op hooggelegen stukken veen aan de Sloghter. De boeren deden aan akkerbouw en veeteelt. Doordat de ontginning voor een ongelijke daling van de bodem zorgde waardoor het hoogste punt regelmatig veranderde, werden nederzettingen werden nu en dan te nat en moesten worden verplaatst. Een voorbeeld hiervan was de verplaatsing van de nederzetting Sloten rond 1175. Boeren zouden hierdoor later de voorkeur krijgen om aan dijken te gaan wonen. Omdat de zakkende bodem de afwatering in de Sloghter moeilijk maakte, werd landbouw steeds moeilijker. De boeren beperkten zich daarom steeds meer tot veeteelt. Landbouw werd weer een goede optie na de inpoldering van het Sloterveer in de zeventiende eeuw; de kleigrond en zwarte aarde daar maakte de grond geschikt voor akkerbouw. In ongeveer dezelfde tijd ging het noorden van het poldeergebied op de schop door de Haarlemmertrekvaart en werd de vaart een nieuwe locatie voor boerderijen.

Onder de graven van Holland ontwikkelden de boeren tot vrije boerengemeenschappen met relatief grote zelfstandigheid. De Spaarndammerdijk toonde al aan dat de graven de boeren soms meer nodig hadden dan andersom. Dit betekende ook dat de gemeenschappen vanaf het begin hun eigen zaken moesten regelen, en voor hun eigen belangen op moesten komen. Dit maakte de gemeenschappen hecht. Zelf tijdens de verstedelijking zagen de bewoners van Sloten zich als Sloterdijkers, Slotenaren of Osdorpers en niets hadden met Amsterdam. Deze gebondenheid kwam natuurlijk ook door het werk zelf: Met zeven-daagse werkweken van veertien of vijftien uur per dag zagen zij vaak bijna niets anders dan de omgeving rondom de boerderij. Het werk was daardoor hun hele leven, evenals het leven van alle gezinsleden die maar konden werken. Slechts een enkele rijkere boer kon werkkrachten inhuren om zodoende wat meer van de wereld te zien. Deze binding overschreed zelfs de religieuze verhoudingen binnen de gemeenschap. Hoewel de Nederlands Hervormde meerderheid en katholieke en gereformeerde minderheden gescheiden leefden, gemengde huwelijken kwamen nauwelijks voor, wisten zij elkaar te vinden bij calamiteiten. Sloterdijk bleef hierdoor tot aan het einde een hechte gemeenschap.

### Boerderijen

De eerste boerderijen in de omgeving waren rechthoekige woon-stalhuizen waarin de mensen en het vee in dezelfde ruimte leefden. Later kwam er een scheidingswal tussen het woon- en staldeel. Deze

boerderijen waren langgerekte gebouwen met lage, aflopende rieten daken. Ze hadden het hooi meestal achter of naast de boerderij. In Sloten bleef dit het meest voorkomende model, maar er waren ook veel stolpen met hoge puntdaken en langhuisstolpen. In de stolp werden zoveel mogelijk functies in één gebouw verenigd: in het midden kwam de hooiberg en aan de kanten de stallen, de woning en de werkruimten. De langhuisboerderij heeft alleen een woonruimte en een stal, de hooiberg stond los. Beide types waren van hout, steen of een combinatie waarbij het dak uit panen of stro bestond.

In de stallen van Sloten stonden de koeien met hun koppen naar binnen of de buitenmuur. De woonruimte bestonden uit de woonkamer (of kamers) die op de weg was gericht, met een opkamer op een half uitstekende kelder. Deze was bestemd voor speciale gelegenheden of de slaapkamer voor de ouders. De kelder was een opslag- of bedrijfsruimte. De keuken kwam uiteindelijk in de woonruimte. De scheiding tussen de ruimtes werd vanwege de stank vervangen door een gang. De kinderen sliepen op zolder, en voor de werkkrachten of knechten was er meestal een aparte ruimte. Zij sliepen nog lang in een bedstee. Er waren boeren die in de zomer de stal schoonmaakten zodra de koeien op het land waren, en er een zomerverblijf van maakten. De wc's stonden buiten, maar verhuisden bij boerderijen met stromend water naar binnen. Op het erf waren vaak bijgebouwen, hooibergen, boomgaarden, moestuinen en houtwallen. Vrijwel alle boerderijen hadden eigen namen.

Het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 leidde het einde in van alle boerderijen rond Sloterdijk. Onderdeel van dit plan was een grote uitbreiding van het woongebied richting westen. De crisis van de jaren dertig speelde dit enorm in de hand, veel boeren waren gedwongen hun bedrijven aan de gemeente te verkopen om vervolgens te pachten. Amsterdam kreeg hierdoor al een groot deel van de benodigde grond in handen. Na de Tweede Wereldoorlog werden de pachters van hun land gestuurd voor de stadsuitbreiding. De woningnood maakte een nieuwe tuinstad meer dan noodzakelijk. Land dat de gemeente niet kon krijgen, werd gekocht of op basis van de woningwet van 1901 onteigend 'in het belang der volkshuisvesting'. In 1952 was de nieuwe tuinstad Sloterveer klaar. Vanaf 1956 verloor Sloterdijk zijn boerderijen door de bouw van de nieuwe bedrijfstreinen en infrastructuur. Door het opspuiten van zand verloor het gebied ook het grootste deel van zijn oude karakteristieke veengronden.

## F. VOLKSTUINEN

(extra informatie over nummer 17 uit korte tekst)

In 1838 verhuurde voor het eerst een organisatie volkstuinten. Dit was de Maatschappij tot Nut van het Algemeen uit Franeker. Met het opkomen van de arbeidende klasse in de loop van de negentiende eeuw verschenen steeds meer volkstuincomplexen in de Nederlandse steden. De gemeenten waren hierbij de grondverhuurder. Arbeiderstuinen werden uitgegeven tegen matige huur, een noodzakelijke voorwaarde, met de bedoeling dat de grond door de gebruikers in hun vrije tijd zou worden bewerkt. De tuinen waren voornamelijk voor de teelt van aardappelen en groente voor de eigen consumptie.

Na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd snel duidelijk dat de voedselvoorziening in Nederland moeilijkheden zou gaan ondervinden. Naarmate de oorlog vorderde, nam daarom het gebruik van volkstuinten toe. Rond die tijd richtten de volkstuinders vanuit emancipatiestreven en eigen belang ook de eerste tuinverenigingen op. Omdat er vanaf 1921 geen voedseltekort meer was, werd de volkstuin steeds meer een recreatietuin.

Om hun belangen nog beter te kunnen verdedigen, stichtten de volkstuinverenigingen in 1928 het Algemeen Verbond van Volkstuinderverenigingen in Nederland (AVVN). Een landelijke organisatie was nodig om politieke besluitvormingsproces betreffende volkstuinders te kunnen beïnvloeden. Hiermee werden zij onderdeel van het poldermodel van overleg. Alleen rond de Tweede Wereldoorlog was de volkstuin nog van grote betekenis voor de voedselproductie. In de loop van de jaren vijftig verdween de economische functie van de volkstuin en kwam langzamerhand de

siertuin op. Volkstuinieren is nu een vorm van openluchtrecreatie.

Ook Amsterdam zag tijdens de Eerste Wereldoorlog de noodzaak van Volkstuinen waar plaatselijke inwoners hun eigen aardappelen en groenten konden verbouwen. De stad stelde daarom braakliggende terreinen ter beschikking zodat inwoners daar konden gaan tuinieren. Zoals vele Hollanders in de eeuwen daarvoor al hadden gedaan, begonnen de nieuwe tuinders zich voor hun belangen te verenigen. De resulterende organisaties verenigden zich vervolgens op 18 augustus 1917 in de Bond voor Volkstuinders. De volkstuinparken 'Nut en Genoegen' uit 1920 en 'Sloterdijkermeer'/VVS uit 1936 sloten zich in verloop van tijd ook aan. Net als in de rest van het land zou na de Tweede Wereldoorlog zelfvoorziening plaats maken voor recreatie.

De stadsuitbreidingen van na de oorlog zouden alle groene gebieden rondom Amsterdam onder druk zetten, zo ook de gebieden 'Nut en Genoegen' en 'Sloterdijkermeer'. Door de aanleg van een nieuw spoortracé was de opoffering van de meest noordelijke gedeelten van beide parken nodig. Dit betekende dat bij Nut en Genoegen honderd vijftig tuinen verdwenen, en vijftig bij VVS. De mensen die hun tuinen verloren, kregen een alternatief geboden aan de westkant van Sportpark Spieringerhorn. De tuinders die op dit aanbod ingingen, stichtten op de nieuwe plek de volkstuin 'De Bretten' op 16 augustus 1976.

## G. OUD-SLOTERDIJK

(extra informatie over nummer 16 uit korte tekst)

De geschiedenis van Oud-Sloterdijk begon toen in het riviertje de Sloghter of Slooter als onderdeel van de stormvloedkering de Slooterdam werd opgeworpen met een sluisje voor de scheepvaart. Er ontstond een haventje dat als Slooterdam voor het eerst vermeld werd in een oorkonde van 1388. Via het riviertje sloot het haventje aan op het Slotermeer. De nederzetting vormde samen met onder andere Sloten en Osdorp een ambachtsheerlijkheid onder de graven van Holland. In 1529 kwam het in handen van Reinoud III van Brederode die het aan de stad Amsterdam overdeed. Officieel had hij de stad verkocht, maar boze tongen beweren dat hij het gewoonweg had verdubbeld. De gemeente kwam daardoor in handen van de burgermeesters in Amsterdam. Na 1664 kreeg Sloten een eigen ambachtsheer. Het ambacht van Sloten omvatte onder andere Osdorp, het dorp Sloten en Sloterdijk, en tijdelijk ook vrije ambachten als Houtrijk als Polanen.

Het ambacht Sloten was dunbevolkt, en de bewoners hielden zich bezig met "visschen, vogelen ende een weynich koeyen te houden". Slooterdam was voor de kooplui uit Osdorp en Sloten door de toegang tot het IJ een zeer interessant overslagpunt voor hun handel, waardoor de kleine nederzetting een druk handelsplaatsje werd. De handelaren kwamen ook

omdat Graaf Filips de Goede van Bourgondië de gemeenschap in 1465 het privilege had verleend een waag te mogen houden. Zij konden nu in de buurt goederen laten wegen, Slooterdam was nu het levendige dorp Sloterdijk. Om een echte kerk te kunnen bekostigen, hadden de kerkmeesters in 1479 van Maria van Bourgondië de visrechten van het Slotermeer in leen gekregen. De opbrengsten waren voor bouw en onderhoud van de kerk. Echt lang konden de inwoners niet van de nieuwe status genieten: De kerk werd in 1572 door de Geuzen vernietigd, het haventje verzandde, en de handel viel stil. Vanwege het gebrek aan handel werd de waag gesloopt. Daarnaast leverde het Slotermeer maar weinig vis op. Sloterdijk werd zo een geïsoleerd plaatsje achter een bochtige en moeilijk begaanbare Spaarndammerdijk.

Hierin kwam verandering na de opening van de trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem. Omdat de vaart langs het dorp kwam, bracht deze nieuwe welvaart. Het dorp kon flink profiteren van de nieuwe tol die aan het jaagpad werd geplaatst en van welgestelden die hun buitenverblijven en theekeupels aan de vaart bouwden. De inkomsten werden hoger na de inpoldering van het Slotermeer in 1642 voor verkaveling. Vanwege het verlies van inkomsten kregen de kerkmeesters voortaan een jaarlijkse bijdrage van Amsterdam. Als teken van de nieuwe welvaart was in

1664 de nieuwe Petruskerk herrezen op de ruïnes van de oude. Doorbraken in de Spaarndammerdijk en de daarop volgende overstromingen van polders zorgden ervoor dat tegenover deze nieuwe welvaart ook genoeg nieuwe ellende stond.

De verbetering van de Haarlemmerweg in de loop van de achttiende en negentiende eeuw maakte Sloterdijk steeds meer een strategische plaats op de route van de twee grote steden. Het belang van Sloterdijk werd in 1839 benadrukt nadat de eerste spoorlijn van Nederland langs de trekvaart was gelegd, en daarbij door het dorp liep. Tevens ontwikkelde het dorp in de loop van de negentiende eeuw een bescheiden industrie. Sloterdijk kende vanaf de zestiende eeuw dus een bruisende geschiedenis, maar daar bleef bijna niets van over toen een brand in 1860 vrijwel het hele dorp verwoestte. De geest van de bewoners was echter niet gebroken, en net als hun voorvaders vanaf de veertiende eeuw bouwden ze hun dorp weer op. Amsterdam kwam door de stoomtram in 1882, de paar-

dentram in 1891 en de elektrische tram in 1916 nog dichterbij. Met de tram kwam ook het begin van het einde van het dorp, evenals van de rest van de gemeente Sloten. De haven van Amsterdam was bezig naar het westen op te schuiven, en de stad had daarom zijn oog laten vallen op de gemeente Sloten. De dorpen hadden echter hun eigen ambities, en bevochten Amsterdam alsof het om een dreigende braak ging.

In 1920 kwam een einde aan hun strijd door 'het verraad van Buissonjé', wethouder van Sloten en lid van de Tweede Kamer. Hij stemde in de Kamer voor de annexatie door Amsterdam, en bezegelde het lot: In 1921 was Sloterdijk geannexeerd door Amsterdam. Het dorp werd pas vanaf 1956 echt bedreigd door de bouw van het station Sloterdijk, de verbreding van de spoorwegovergang, de aanleg van de Coentunnelweg en de constructie van bedrijfsterreinen. In 1985 kwam het nieuwe station Sloterdijk op de huidige plaats waar het nu een knooppunt voor openbaar vervoer is.

## H. ALGEMEEN UITBREIDINGSPLAN (AUP)

Het Algemeen Uitbreidingsplan of AUP is zeer belangrijk geweest voor de ontwikkeling Amsterdam West. Aan het einde van de negentiende eeuw barstte Amsterdam bijna uit zijn voegen en was het aantal inwoners flink toegenomen. In 1896 was de stad gaan uitbreiden om de groei op te vangen, maar het bleek niet voldoende. De stad kon niet verder omdat het was ingesloten door de randgemeenten. De oplossing kwam in 1921 met de annexatie van de randgemeenten Sloten, Watergraafsmeer, een deel van Nieuwer-Amstel, Buiksloot, Nieuwendam en Ransdorp. Tevens kwam een deel van Oostzaan bij Amsterdam.

Om de stadsuitbreiding het hoofd te bieden, werd in 1928 de afdeling Stadsontwikkeling opgezet, een onderdeel van de Publieke Werken. De afdeling kwam onder leiding afdelingshoofd L.S.P. Scheffer, stedenbouwkundig onderzoeker Theo K. van Lohuizen en stedenbouwkundig ontwerper Cornelis van Eesteren. Bij het ontwerp zouden vier stedelijke functies centraal komen te staan: wonen, werken, recreatie en verkeer. Het werken zou worden gedaan in de binnenstad en het al geplande Westelijk Havengebied. Voor het wonen zouden vooral het westen en zuiden worden ontwikkeld. De recreatie zou in parken en groenstroken tussen de woon- en werkgebieden plaatsvinden. De behoefte aan woningen, voorzieningen en industrie werd geschat aan de hand van ontwikkelingsprognoses.

De uitbreiding zou gebeuren aan de hand van een scheggenstructuur. Dit hield in dat de stad 'vingers met bebouwing' kreeg die naar buiten wezen, met daartussen scheggen met veel groen. In het westen werd een scheg gepland die de naam Lange Bretten moest krijgen. Het had moeten lopen van de Westergasfabriek (zie nummer 6 in de korte tekst) tot Halfweg (zie nummer 28 in de korte tekst en 0 in deze tekst), maar hier kwam uiteindelijk niet veel terecht. Het werd grotendeels volgebouwd.

De voorbereidingen leidden uiteindelijk in 1934 tot het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam.

Het werd in 1935 aangenomen door de gemeenteraad en in 1939 bij Koninklijk Besluit bekrachtigd. Het plan was vooral bedoeld als leidraad voor deelplannen. De centrale thema's voor de ontwerpers werden licht, lucht en ruimte, evenals het groen en het water. De bebouwing was sober en gericht op de zon.

De leidraad werd vooral gebruikt bij de bouw van de westelijk tuinsteden. Voor de Tweede Wereldoorlog werden als eerste in Bos & Lommer sobere flats gebouwd afgewisseld met groenstroken en sportterreinen. De bouw van de tuinsteden begon pas echt in de jaren vijftig. Er werd gekozen voor een zakelijke aanpak, te meer omdat er zo vlak na de Tweede Wereldoorlog gewoonweg te weinig geld en middelen waren. Achtereenvolgend werden Slotermeer (1951-1954), Geuzenveld (1953-1958), Slotervaart (1954-1960), Overtoomse Veld (1958-1963) en Osdorp (1956-1962) gebouwd. Bij Slotermeer hield men voornamelijk de oude verkaveling aan, terwijl men Geuzenveld meer een grootstedelijk karakter wilde geven. De grond en het zand die hierbij waren gebruikt om de grond op te hogen, kwamen uit de Sloterdijkermeerpolder. Deze polder werd hierdoor de Sloterplas, een groot recreatiegebied in Nieuw-West.

Het AUP ging uit van een inwonersaantal van 960.000 in 2000. Hoewel uiteindelijk het aantal inwoners in dit jaar op 730.000 was blijven steken, zag men in de jaren vijftig al dat er meer woningen moesten komen: minder mensen moesten over meer woningen worden verspreid die bovendien groot moesten worden. Bovendien bleek met de jaren dat niet iedereen in licht en lucht hoefde te wonen, velen hadden een voorkeur voor de compacte stad of de gezellige dorpsachtige groeikernen. Bij de renovatie vanaf de jaren negentig werd de roep om sloop en herstructurering van de Westelijke Tuinsteden steeds luider. Men wilde een meer compacte bouw. In 2001 resulteerde dit in het plan Richting ParkStad 2015 dat als doel heeft 13.500 woningen te slopen voor 24.000 nieuwe woningen.

## I. HAVEN AMSTERDAM

Een belangrijk object dat niet op de route ligt, maar wel belangrijk is om Amsterdam West te kunnen begrijpen, is de Amsterdamse haven. De Gouden Eeuw van Amsterdam was vooral gekoppeld aan de haven. De grote tijden voor de Amsterdamse haven waren in de tweede helft van de zestiende eeuw, maar vooral in de zeventiende eeuw. Door de val van de belangrijke havenstad Antwerpen aan het einde van de zestiende eeuw werd het de belangrijkste havenstad ten westen van het Europese continent. Vele Antwerpenaren waren naar Amsterdam gevlucht, en de stad zelf ging ten onder aan de blokkade van de Schelde. De Oude Waal uit 1377 werd in het westen aangevuld met de Nieuwe. Aan de westzijde werden ook het Bickers-, Prinsen-, en Realeneiland aangelegd die voor handel en scheepvaart waren bedoeld. De Oude Zijde aan de oostzijde bleef belangrijker doordat daar de ruimte lag om uit te breiden zonder geconfronteerd te worden met speculanten. Daarom kwam de grootste uitbreiding in het oosten met Uilenburg en Rapenburg in 1593, met Waalseiland, Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg in de Gouden Eeuw. Ook de VOC zou zich daar vestigen.

In het eerste deel van de achttiende eeuw was Amsterdam nog steeds een belangrijke haven. De tweede helft volgde echter de kentering. De Republiek ging steeds meer gebukt onder de concurrentie van de Engelsen en de oorlogen met Europese mogendheden die de lastige Republiek liever kwijt dan rijk waren. Daarnaast namen de compagnieën steeds meer risico, en leefden in toenemende mate op de pof. Het ging helemaal mis nadat de compagnieën veel van hun geld in de nieuwe Verenigde Staten hadden gestopt in de hoop rijk te worden van nieuwe handelsbetrekkingen. De Amerikaanse Republiek wilde echter geen handel met de Zeven Provinciën, maar met de Engelsen. Het resultaat was dat zowel de WIC als de VOC failliet gingen, evenals veel ondernemers. Er was daardoor te weinig geld voor de handelsoorlogen tegen de Engelsen en voor het onderhoud van de schepen.

De rampzalige Vierde Engelse Zeeoorlog die in 1780 volgde, betekende dan ook het einde van de Republiek als wereldmacht, en van Amsterdam als wereldhaven. Tijdens de Franse periode werd de ellende alleen maar groter doordat de Napoleon de stad als melkkoe zag, en het zwaar te lijden had onder de blokkade van de Engelsen. Daarbij werd de verzan- ding van de haven, het IJ en de beide Walen een groot probleem. De haven werd steeds ondieper. Amsterdam was bezig in een diepe economische en mentale crisis te raken. Zonder maatregelen zou de zeehaven Amsterdam afsterven.

Om toekomst te blijven houden, zouden en moesten de Amsterdammers een verbinding met de Noordzee

krijgen. De oplossing werd uiteindelijk gevonden in het Noordzeekanaal. In 1875 kwam er na bijna twee eeuwen eindelijk weer een havenuitbreiding in de vorm van de Oostelijke Handelskade. Het IJ-eiland, de thuishaven van de grote lijnvaartrederijen, kwam in de jaren negentig gereed. Dit gebied is nu KNSM- en Javaeiland. Het kanaal was het startschot voor de uitbreiding naar het westen. Daar werden de Houthavens, de Minervahaven en de Petroleumhaven aangelegd, en werd gewerkt aan de toekomst als zeehaven. Vroeg in de twintigste eeuw werd tevens de Coenhaven gegraven die als stukgoedhaven dienst zou doen. Voor de vestiging van de Fordfabriek werd aan het begin van de jaren dertig het eerste deel van de Westhaven aangelegd. De haven werd tijdens de Tweede Wereldoorlog flink beschadigd, maar deze schade was in 1950 al hersteld. Ook kreeg Amsterdam toen een goede verbinding met het Duitse achterland door het Amsterdam-Rijnkanaal.

Vanaf de jaren zestig begon de grote groei met het graven van de Amerika- en de Australiëhaven. Deze uitbreiding maakte de 'overslag' van massagoed zoals olie, granen en kolen naar landvervoer mogelijk. De Amsterdamse specialisatie in stukgoed werd vanaf de jaren zestig verbeterd door het vervoer met containers. De westelijke haven ontwikkelde zich verder terwijl in het oostelijke havengebied overbodig werd. De laatste ontwikkeling is de Afrikahaven die in 2000 werd geopend. Rederijen vertrokken naar Rotterdam, onder andere omdat de haven eenvoudigweg te klein werd. Het heeft nu in wonen, werken en recreatie een nieuwe functie gekregen.

Met de Afrikahaven heeft de Amsterdamse haven honderden hectare extra grond voor nieuwe activiteiten. Voor containervervoer heeft Amsterdam geld gestoken in een nieuwe containerterminal die in 2001 klaar was.

De oude oostelijke havengebieden zijn door de nieuwe stedelijke bestemming een ideale plek voor cruiseschepen geworden. Het gaat hierbij om enkele honderd cruiseschepen per jaar. Hiervoor werd in 1999 in de buurt van het Centraal Station de Passagiersterminal Amsterdam of PTA geopend.

Tachtig procent van de vracht die Amsterdam bereikt, komt via IJmuiden. Dertig procent van de goederen die in de haven bereiken, is bestemd voor doorvoer via het Amsterdam-Rijnkanaal en het IJsselmeer. De rest is voor de regio zelf. Welke invloed de huidige recessie zal hebben op de toekomst van de haven, is moeilijk te bepalen. Om de toekomst beter het hoofd te kunnen bieden, zal men met de haven van Rotterdam samenwerken en mogelijk samengaan.

## J. NOORDZEEKANAAL

Om het verhaal van de haven beter te kunnen begrijpen, is het nodig om het ontstaan van het Noordzeekanaal te beschrijven. De haven van Amsterdam kwam begin negentiende eeuw niet voor in de plannen van de Nederlandse overheid. Havens als Schevenin-

gen, Den Helder en Harlingen moesten nu als zeehavens worden ontwikkeld, en niet Amsterdam. De stad liet het echter hier niet bij zitten, en gebruikte zijn nog altijd belangrijke politieke invloed om te gaan lobbyen. Dit resulteerde als eerste in het Noordhollandsch Ka-

naal, een kanaal dat de stad met Den Helder zou verbinden. Dit loste het nijpende probleem voor Amsterdam niet op, en dus werd er verder gelobbyd. In december 1861 leidde dit uiteindelijk tot een concessie voor het graven en de exploitatie van een kanaal, die in januari 1863 goedgekeurd werd door het parlement. In de concessie stond onder andere vermeld dat deze voor de duur van 99 jaar werd verleend en dat de concessiehouder sluis-, kanaal- en havengelden mocht heffen die de heffingen van het Noordhollandsch Kanaal niet zouden overtreffen.

Aan de hand van het Koninklijk Besluit van Willem III werd de concessie op 16 juni 1863 gegeven aan 'De Amsterdamsche Kanaal Maatschappij' (AKM), een vennootschap van Engelse heren Lee die in tegenstelling tot de nog schuchtere Nederlandse ondernemers de klus aandurfden. De graafwerkzaamheden begonnen in 1865 in de duinen bij Velsen. Om iets tegen de grote werkloosheid te kunnen doen, had Koning Willem III het kanaalproject tegelijk een werkgelegenheidsproject gemaakt. De arbeiders moesten onder zeer slechte woonomstandigheden leven, en het kanaal met de hand graven. Het gevolg was veel ziekten, ruzies en drankmisbruik. Op 1 november 1876 werd het kanaal door Koning Willem III geopend voor de scheepvaart. In die tijd was er een grote werkloosheid. De bodem was 27 meter breed, en lag op een diepte van 7 meter. Aan de oppervlakte was het kanaal bijna 38 meter breed. Er kwamen twee sluisen bij IJmuiden: de Kleine Sluis en de Zuiderluis. Het kanaal werd in 1872 ten oosten van Amsterdam door de aanleg van de Oranjesluisen afgesloten van de Zuiderzee zodat vanaf IJmuiden één waterpeil kon worden gehandhaafd. Het gelijk van de Nederlandse ondernemers bleek misschien door het faillissement van de AKM in 1883. Het Rijk nam vervolgens alle verplichtingen en rechten over. Nadat het kanaal was overgenomen door de Staat in 1883 werd direct besloten tot de aanleg van een derde sluis. Met de aanleg

## K. DE IJPOLDERS

De aanleg van het kanaal was waarschijnlijk niet mogelijk geweest zonder de aanleg van de IJpolders. Bij het graven van het Noordzeekanaal werden aan weerszijden de laatste binnenwateren aan het IJ ingepolderd die door de stormen en Zuiderzee van de eeuwen daarvoor waren ontstaan. Deze nieuwe IJpolders waren onderdeel van de concessie als middel om het graafwerk te financieren. De inpoldering was in 1876 voltooid. De IJpolders zouden uiteindelijk een totale oppervlakte van 5.500 hectare bestrijken. Na de aanleg van wegen en sloten ging men over tot de verkoop van de grond.

Op deze manier ontstond ten westen van de route onder andere uit 't Houtrak en het eilandje Ruigoord de Houtrakpolder. Deze nieuwe polder werd globaal begrensd door het Noordzeekanaal, de Zijkanalen C naar Spaarndam en F naar Halfweg en de Spaarndammerdijk en buitenkade van de Inlaagpolder. De nieuwe polder zou het eiland Ruigoord volledig omsluiten. De nieuwe Houtrakpolder kwam onder de

van deze Middensluis werd in 1890 begonnen en de werkzaamheden duurden tot 1896. In de jaren twintig van de vorige eeuw werd een nog grotere sluis noodzakelijk. In 1921 besloot men tot de bouw van de Noordersluis, die in 1928 gereed kwam. De Noordersluis was toen de grootste sluis ter wereld.

Het kanaal moest sindsdien diverse malen worden verbreed en verdiept om de groei van zeeschepen bij te houden. Op het moment is het kanaal flink verbreed tot 270 meter. Met 15,5 meter heeft het kanaal de maximale diepte bereikt zolang de Velsertunnel en de Velserspoortunnel op 16 meter liggen. Daardoor is de vaart beperkt tot zeeschepen van maximaal 14 meter diep. Het kanaal heeft de ten dode opgeschreven haven van Amsterdam een enorme boost gegeven.

Samen met de kleinere havens als die van Zaandam vormt het Noordzeekanaalgebied na Rotterdam Europoort het tweede zeehavengebied in Nederland, en het vierde van Europa na Rotterdam, Hamburg en Le Havre. Tussen IJmuiden en Amsterdam zijn er tevens tien zijkanalen gekomen. Deze kanalen verbinden de havens van Beverwijk, Spaarndam, de Nauernasche vaart, het Zuideinde van Westzaan, Zaandam, Barndegat, Oostzaner Overtoom en Nieuwendam met de Noordzee. Zijkanaal F verbond Halfweg in het verleden, maar het grootste deel van het kanaal is gedempt. Het deel dat nog verbonden is met de Amerikahaven, dient vooral als afwatering van Rijnland naar het Noordzeekanaal. De Spuisluis in IJmuiden zorgt vandaag de dag voor de afwatering, geholpen door het grootste gemaal van Europa.

Tussen 1997 en 2007 hebben 9.000 zeeschepen het kanaal aangedaan, waarbij er een duidelijke verschuiving te zien was van kleine naar grotere schepen. Het aantal grote schepen is in deze periode gestegen van 91 naar 306. Alleen de Noordersluis kan de grote zeeschepen schutten.

gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude te vallen. De polder is nu nog steeds begrensd door het Noordzeekanaal, de zijkanalen en de Spaarndammerdijk. Ten oosten van de polder ligt nu de Amerikahaven met een grote olieraffinaderij. De polder zelf heeft industrie en een belangrijke industriële spoorlijn die verschillende grote bedrijven in het Westelijk Havengebied verbinden met de rest. Het overgrote deel is echter samen met Ruigoord opgegaan in het recreatiegebied Spaarnwoude.

Ten oosten van de Houtrakpolder en ten noorden van de route ligt de Groote IJpolder. Deze polder was in 1876 klaar, en werd later opgenomen in de plannen van de haven. Voor dit doel werd de polder gedeeltelijk opgespoten met zand uit de Sloterplas. Hij werd deels ontwikkeld voor industrie, maar het grootste deel kwam braak te liggen. Uiteindelijk werd op het opgespoten deel het natuurgebied 'Geuzenbos' gesticht (zie nummer 25 in de korte tekst).

## L. MOLENS

(extra informatie over nummer 22 uit korte tekst)  
Van de vele molens die aan de trekvaart stonden, zijn er nu nog enkele over. Enkele zijn geen 'originele bewoners'. Molens die nu nog aan de vaart staan, zijn De Otter, De Bloem of 400 Roe en de 1200 Roe die als poldermolens dienden aan de trekvaart en de Osdorper Binnepolder. Roe kwam overigens van de lengtemaat roede, de meest gebruikte meeteenheid voor de introductie van de meter. De Amsterdamse roede stond voor 3,68 meter, en de afstand werd gemeten vanaf het Haarlemmerplein.

De Otter werd in 1631 als houtzaagmolen gebouwd. Omdat de molen door de stad ingebouwd dreigde te worden, werd er met Uitgeest onderhandeld om de molen te verplaatsen. Daar zou de molen op een plek komen waar hij genoeg wind zou kunnen vangen. De verhuizing werd geschrapt toen bleek dat er rond de bestemmingsplek hoogbouw zou komen. De molen blijft nu in Westerpark, en krijgt mogelijk een motortje. De Bloem of de 400 Roe diende tussen 1786 en 1878 als stadswal- en korenmolen, en stond van oorsprong op het bolwerk Rijkervoort van de Buitensingelgracht. Omdat de molen in het verlengde van de Bloemengracht stond, kreeg hij de bijnaam 'De Bloem'. Het was een stellingmolen, een hoge stadsmolen met een verhoging en een stelling. De verhoging was gemaakt om voldoende wind te kunnen vangen, en de stelling op deze verhoging diende als platform voor de bediening van de molen. Vanaf de stelling kon de molenaar de wieken met een kruiwiel bedienen. In 1878 werd de molen naar Sloten verhuisd. Hij bleef in functie, en zou tot na de Tweede Wereldoorlog worden aangepast. De molen is nu weer een korenmolen, en toegankelijk

## M. DROOGMAKERIJEN

Nadat tussen 800 en 1250 ontginningen, woeste stormen en een onstuimige Zuiderzee het moerassige en meerrijke gebied van het IJ tot een binnenmeer van zes kilometer breed hadden gemaakt, besloot Graaf Willem I van Holland de vrije boeren aan de oevers van het IJ te stimuleren tot het bouwen van de eerste stormvloedkering in de geschiedenis: De Spaarnedammerdijk. Deze dijk zou later in het westen worden uitgebreid met de Diemerzeedijk. Door het opwerpen van de dijken waren de bedreigde cultuurgronden beschermd. De gronden dreigden alsnog onder water te komen omdat de gronden het overtollige water niet meer kwijt konden. De boeren vonden de oplossing in kanalen die naar specifieke afwateringspunten liepen. Het water werd uiteindelijk afgewaterd door primitieve houten kokers met terugslagkleppen. Bij hoog buitenwater klaptten deze door de druk van het water dicht, terwijl de kleppen openden bij laag buitenwater, door de druk van het hogere binnenwater.

De afwatering zorgde voor een droge grond onder de voeten, maar ook voor een maaiveld dat onder de zeespiegel kwam te liggen. Het effect was de afwatering steeds minder ging werken. Rond 1400 werd dit probleem opgelost door een nieuwe uitvinding: de waterwindmolen. De techniek was simpel: De boer groef een geul rondom de cultuurgrond en wierp de aarde aan de binnenkant van de geul op tot een dijk.

voor publiek. De molen staat bij de begraafplaats Vrederust.

De 1200 Roe diende als poldermolen aan de Osdorper Binnepolder. De molen werd al in 1632 in werking gesteld totdat hij door het opspuiten van het zand in 1951 zijn functie verloor. De molen ging vervolgens met pensioen en zou eigenlijk naar Sloten verhuisd worden. Dit ging niet door. De molen kreeg vervolgens een facelift en staat nog te pronken aan de dijk tegenover tuinpark De Bretten. De molen is een grote achtkanter die door kruiwielen en draaibare kappen op de wind gekruid. Er zijn echter ook andere poldermolens zoals de spinnenkop of de Amerikaanse windmotor. De poldermolen is een typisch Nederlands fenomeen, maar is niet in Nederland uitgevonden. De vroegst bekende molen staat bij Gent, een polder- of hoosmolen uit 1316. De molen werd pas aan het begin van de vijftiende eeuw geïntroduceerd in Nederland. Aan het begin hadden de molens scheppraden die het water een anderhalve meter konden opvoeren. De opvoerhoogte werd echter verbeterd na de introductie van de schroef of vijzel; de molens konden nu tussen 4 en 5 meter opvoeren. Bij kleine polders was één molen vaak genoeg om het water naar de ringvaart te pompen. Kon de molen niet alleen het karwij opknappen, dan werden er meerdere op de dijk geplaatst. Er was dan sprake van een molengang. Als er meer hoogte moest worden overbrugd, bijvoorbeeld bij diepe polders, werden één of meerdere tussenboezems gegraven om het water uiteindelijk naar de ringvaart te pompen. Er was dan sprake van een getrapte bemaling.

Hierdoor ontstond de ringdijk en -vaart. Hij zette de watermolen op de dijk en liet deze de grond afwateren in de ringvaart. De polder was geboren. De vaart was op zijn beurt weer verbonden met afwateringspunten. Het beheer van de polder kwam onder beheer van een eigen polderbestuur of waterschap, maar de boeren bleven verantwoordelijk voor hun stukje dijk én molen.

In het begin waren de molens zo klein dat ze bij een fikse wind om konden waaien, en de verantwoordelijke boeren zo flink wat kopzorgen konden geven. In verloop van tijd werden de molens echter groter en efficiënter, en konden ze grotere waterpartijen aan. Daarnaast werd de techniek ook verbeterd doordat er meerdere ringdijken en -vaarten rondom een polder kwamen, met daarop molens die het water verder pompten. Deze ontwikkelingen stonden aan de basis van een nieuwe fase van de commerciële droogmakerijen. De eerste grote waterpartij die met deze grote molens was drooggemaakt, was de Zijpepolder in 1595. Na de Zijpepolder moesten veel binnenmeren in Noord-Holland er aan geloven. Daarnaast werden de molens ook gebruikt voor kleine polders die waren samengevoegd.

De droogmakerijen werden gefinancierd door kooplieden die rijk waren geworden van de overzeese han-

del. Zij zagen het als investering, gebruikten het voor graanbouw of lieten er hun zomerverblijven bouwen. In de tweede helft van de zeventiende eeuw kwam er een eind aan deze commerciële inpoldering door de instorting van de graanprijzen en de concurrentie van de Engelsen. De zakenlieden hadden er gewoon geen geld meer voor. Zodoende bleef de teller bij 67 steken. De grote molens konden veel, maar braken en overstromingen lieten zien dat zij geen volledige garantie voor de veiligheid waren.

Daarnaast zorgde het turfsteken voor nieuwe bedreigingen, er ontstonden nieuwe plassen die onder invloed van wind, golfslag en afslag alleen maar groter

werden. De beheerders zochten 'kunstwerken' die de taak beter aankonden, en vonden deze in stoomgemalen die vanaf het einde van de achttiende eeuw de molens gingen vervangen. Stoomgemalen konden niet alleen de taak beter aan, maar konden nog grotere waterpartijen droogleggen. Vanaf het midden van de negentiende eeuw zouden zij bijvoorbeeld het Haarlemmermeer en de grote waterpartijen aan de dijken van het Noordzeekanaal droogleggen. Vanaf de twintigste eeuw werden de stoomgemalen op hun beurt vervangen door dieselgemalen, elektrische gemalen en elektrisch aangedreven centrifugaalpompen.

## **N. BANPALEN**

(extra informatie over nummer 24 uit korte tekst)

In 1342 verschaftte Willem IV van Holland het privilege van een Vrijheid of rechtsgebied aan de vrije stad Amsterdam. In 1386 werd het rechtsgebied met een vierhonderd meter uitgebreid. Het rechtsgebied van de gemeente werd ook wel een banne genoemd. De grenzen van het gebied, de bangrens, werd afgebakend met banpalen. Deze palen waren meestal van steen en stonden aan iedere toegangsweg. In de loop der tijd werden de palen overbodig en verdwenen ze grotendeels uit het landschap. Rondom Amsterdam staan er nog een paar, bijvoorbeeld in Oud-Sloten.

De palen waren de grens waar alle wetten en regels van de gemeente ophielden. Ze markeerden ook de grenzen voor ongewenste personen, bannelingen of ballingen. Mensen die de wetten overtraden, bijvoorbeeld door prostitutie of vloeken, konden gestraft worden met een banvonnis. Dit vonnis hield in dat hij of zij tijdelijk of voorgoed uit de stad werd verbannen. De palen markeerden de grens die de balling niet mocht overschrijden. Deed de banneling dat wel, liep de persoon de kans om in de gevangenis gegooid te worden. Dit gebeurde zeker niet altijd, het stadsbestuur was vaak pragmatisch in de toepassing. De verbanning zelf was niet het ergste deel van de straf, maar het verbod om te werken. De banneling kon daardoor binnen de grenzen überhaupt niet in het

eigen levensonderhoud voorzien. Binnensluipen had daarom vaak weinig zin.

Aan de andere kant van de grenzen heerste het Wilde Westen. Aan de grens waren kroegen waar bazen de strengere regels van de banne ontdoken, waar jongeren zich met accijnzenvrij bier klem dronken en waar bannelingen en criminelen min of meer hun thuis vonden. De criminelen vertoefden graag aan de grens omdat zij daar het leven van veel kooplieden en passanten zuur konden maken. Schouten en burgermeesters van vrije gemeenten trokken daarom regelmatig bij de vorsten aan de bel om de bangrenzen te verleggen tot ver buiten de gemeente. De vorsten waren echter terughoudend, al was het alleen al omdat de banpalen regelmatig tot conflicten tussen aangrenzende gemeenten konden leiden.

Rond Amsterdam werden de grenzen echter regelmatig verlegd vanwege bijvoorbeeld de groei van de gemeente of het groeiende aantal bannelingen en Geuzen aan de grens van de zestiende eeuw. De stenen banpalen van de zeventiende eeuw waren daardoor kilometers opgeschoven in vergelijking met hun voorgangers uit 1559. De ultieme verbanning kwam echter in 1684: Vanaf dat moment konden zwaar criminelen zelfs naar Suriname worden verbannen.

## **O. HALFWEG**

(extra informatie over nummer 29 uit korte tekst)

De oorsprong van Halfweg ligt in de oude gemeenten Houtrijk en Polanen. Deze oude gebieden vormden in de middeleeuwen een ambachtsheerlijkheid, een ambtsgebied of vrije heerlijkheid, waar de landsheer als ambtenaar of ambachtsheer verantwoordelijk was voor bestuur en rechtspraak, met uitzondering van halszaken. Deze heerlijkheid bestond uit een landengte tussen Amsterdam en Haarlem ter hoogte van de inham 't Houtrak aan het IJ en het Spieringhmeer. Op deze landengte waren na de elfde eeuw de oude pioniernederzettingen Polanen en Houtrijk ontstaan. Rond 1300 werden zij opgenomen in de ambachtsheerlijkheid Houtrijk en Polanen. In de loop van tijd zou er een passage komen tussen het meer en 't Houtrijk waardoor het water van bijvoorbeeld het Haarlemmermeer kon afwateren. De passage kreeg de

naam 'Halfwegen' omdat het halverwege de route lag tussen Amsterdam en Haarlem.

Nadat na de stormen rond 1500 uit het Spieringhmeer, het Haarlemmermeer en het Leidse Meer het grote Haarlemmermeer was ontstaan, kwamen bij 'Halfwegen' sluisen die zouden gaan uitwateren in het IJ. In 1517 was er naast de sluisen een stenen huis gekomen, het 'Huis ter Hart'. De trekvaart van 1632 zou het gebied meer toekomst geven doordat het de overstapplaats werd voor de populaire trekschuiten tussen Haarlem en Amsterdam. In de zeventiende eeuw werd het 'Huis ter Hart' vervangen door 'Huis Swanenburg' dat als gemeenlandshuis van het Hoogheemraadschap Rijnland moest dienen. Het zou een pleisterplaats voor passagiers worden, en het gebouw en de sluisen zouden na verloop van tijd door een dorp worden omringd. De buurtschap profiteerde ook van het jaagpad en later de Haarlemmerweg.

In de negentiende eeuw zou de oude ambachtsheerlijkheid een gedaantewisseling ondergaan. Onder Willem I werden Houtrijk en Polanen een zelfstandige gemeente. Vanaf 1853 zou het aan de Haarlemmermeerpolder komen te liggen. Op 27 juni 1863 werd de gemeente samengevoegd met de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, en kwam het gemeentehuis in Polanen. Het dorp kreeg de naam Halfweg. Houtrijk zou uiteindelijk in de Vereenigde Binnenpolder opgaan. Ook zou een deel met Zwanenburg worden samengevoegd, een dorp dat in de Haarlemmermeerpolder in 1913 was ontstaan uit de huizen van de arbeiders die de polders hadden gemaakt, en genoemd was naar het gemeenlandshuis. Halfweg zou door de hierboven genoemde oprichting van de Suikerfabriek Holland ook een graantje meepikken van de industrialisatie in de negentiende en twintigste eeuw. De suikerfabriek werd in 1919 een deel van de Centrale Suiker Maatschappij of CSM. Tot 1950 zouden de verdampingsketels van de fabriek in het Gemeenlandshuis blijven staan. Op 1992 werd de fabriek gesloten.

Vandaag de dag zijn alle oude verkeerswegen (water, weg en spoor) nog herkenbaar, evenals de vroegere functie als scheiding der watermassa's. Hoewel de fabriek in 1992 werd gesloten, staan de vijftig meter hoge suikersilo's er nog steeds. Zij zijn inmiddels om-

getoverd in kantoor- en woonruimte. Het voormalige CSM-terrein is vanaf 2000 SugarCity, en wordt als uniek industrieel erfgoed gezien. Vanaf 2007 is SugarCity zelfs onderdeel van de HollandRoute van de Europese Route van het Industrieel Erfgoed. Vanaf 2000 werken projectontwikkelaars onder leiding van Cobraspen Vastgoedontwikkeling aan de herontwikkeling van het gebied. SugarCity moet een megacomplex worden met kantoren, detailhandel en horeca. In 2011 wordt er een NS Station tegenover SugarCity gerealiseerd.

Van het oude Houtrijk, Polanen en Halfweg zijn nu nog grote fragmenten van de Spaarndammerdijk over, inclusief de banpaal uit 1624. Deze stond oorspronkelijk een kilometer ten noordoosten in het huidige industriegebied. Een deel van oude Groote Braak is hier te zien. Ook zijn de oude uitwaterende sluisen uit 1654 zijn nog aanwezig als museumstukken. Daarnaast bestaan de Ringdijk en Ringvaart Haarlemmermeer uit 1850 nog, evenals een stukje jaagpad uit 1631 en het tracé van de eerste spoorverbinding van Nederland uit 1839. Er staan nog drie kerken uit de jaren 1920 die alle min of meer in Amsterdamse-Schoolstijl zijn gebouwd. Het Gemeenlandshuis van Rijnland is min of meer in de oude glorie hersteld. Het gemeentehuis uit 1906 is tevens nog aanwezig.

## **P. GEMALEN**

(extra informatie over nummer 29 uit korte tekst)  
Net als bij molens maken gemalen gebruik van schep-raden of vijzels voor het afvoeren, aanvoeren, ondermalen en opmalen van polderwater. Moderne gemalen kunnen echter ook gebruik maken van diverse soorten pompen: zuigerpompen, centrifugaalpompen, horizontaal of verticaal geplaatste schroefpompen, schroefcentrifugaalpompen en in sommige gevallen vijzelpompen. De gemalen van nu worden meestal van afstand bestuurd met de hulp van computers op centrale posten.

Gemalen werd aan het einde van de achttiende eeuw in Nederland geïntroduceerd. Vanaf die tijd werden de molens langzamerhand vervangen door stoomgemalen. De eerste kwam in 1787 in de Blijdorpse polder bij Rotterdam. De stoomgemalen waren beter in staat de polders droog te houden en konden ook veel grotere waterpartijen droogmalen. Zo bleken stoomgemalen Leeghwater uit 1846, de Cruquius uit 1849 en Lijnden uit 1849 in staat het Haarlemmermeer tussen 1849 en 1852 droog te maken. Hoewel er in de twintigste eeuw nog stoomgemalen werden bijgebouwd, werden de meeste gesloopt.

Sommige werden omgebouwd tot dieselmolens met één of meerdere dieselmotoren. Net als stoomgemalen konden deze onafhankelijk fungeren, maar ze werkten veel efficiënter. Daarnaast namen de motoren veel minder ruimte in beslag dan de stoomgemalen met hun grote ketels. De vervanging was dus een logische stap.

Rond 1900 verschenen de eerste elektrisch aangedreven gemalen in Nederland. Net als bij dieselmolens gaven kosten en efficiëntie de doorslag. De elektromotoren hadden bijvoorbeeld een kortere opstarttijd dan de stoommachines van toen, en waren veel kleiner. Zij waren daardoor gebruiksvriendelijker en goedkoper. Omdat de ontwikkeling van hoogspanningnetwerken gedurende de twintigste eeuw stroom op het platteland steeds toegankelijker en automatisering mogelijk maakte, werden elektrisch aangedreven gemalen zeer populair. Het grootste deel van de gemalen worden nu door stroom aangedreven. Een paar gemalen werken nog op dieselmotoren omdat deze relatief goedkoper zijn.