

Warmond en de grootste stoommachine ter wereld (deel 2)

door Marion van Leeuwen

De start van de droogmakerij in 1840: de werkzaamheden rond Warmond

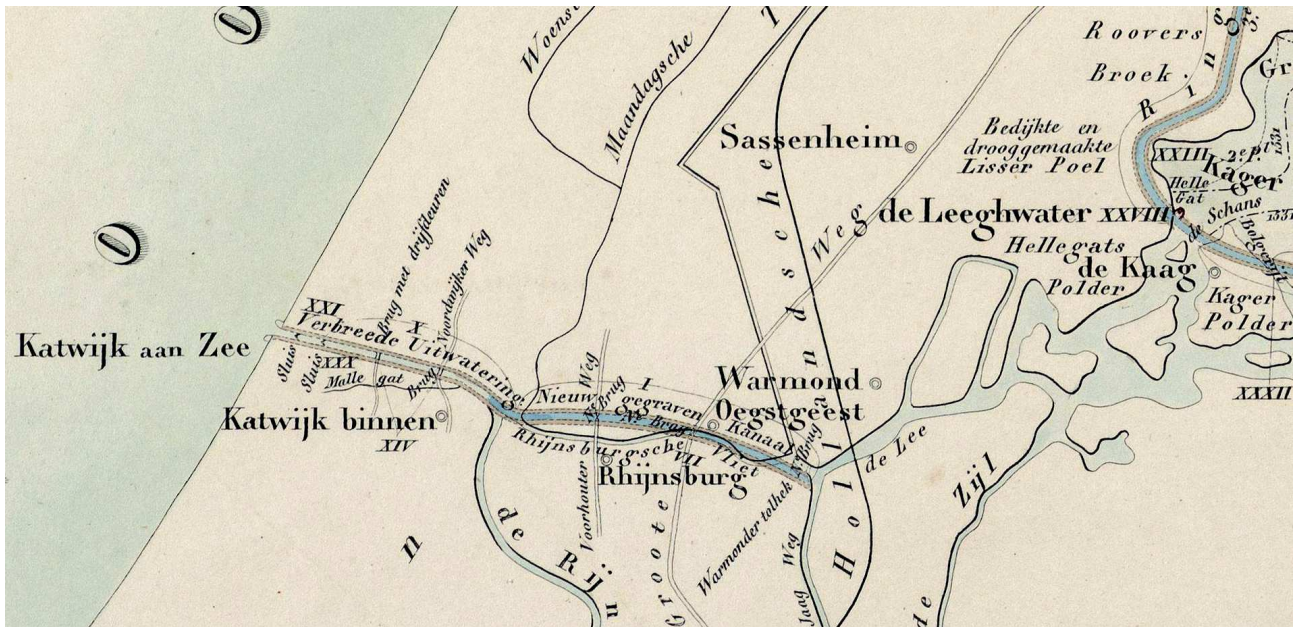


Kaartfragment van J.J. Dou(w), Rijnland, 1746¹

Het grondgebied van de gemeente Warmond is in geel aangegeven.

Inleiding

In mei 1839 neemt Koning Willem I het besluit dat het Haarlemmermeer zal worden bedijkt en drooggemaakt. Hij benoemt de Commissie van Beheer en Toezigt (hierna: Commissie B&T): daar zal in de komende jaren de leiding liggen over het opstellen van de plannen én de uitvoering van de droogmaking. Maar de beslissing hóe het Meer zal worden drooggemaakt, met windbemaling of met stoomkracht, is dan nog niet genomen. De vraag “wind of stoom?” leidt in die tijd in ons land, tot verhitte discussies onder de waterbouwkundigen.² Windbemaling is de traditionele techniek, tot dan toegepast bij alle droogmakerijen. Met stoom is nog weinig ervaring opgedaan en bovendien: het Haarlemmermeer is een on-



Op deze kaart³ uit 1843 zijn de twee werken bij Warmond ingetekend. Rechtsboven is een deel van de Ringvaart & Ringdijk-in-wording ingetekend. Tussen het Hellegat en de Schans (nu eiland Faljeril) loopt het tracé door grondgebied van Warmond. Linksonder is het nieuwe Kanaal van de Leede ingetekend: vanaf de trekvaart bij de monding van de Leede tot aan het uitwateringskanaal bij Katwijk.

gekend grote waterplas, 18.000 hectare. De koning houdt de keuze tussen wind of stoom bij zichzelf. Hij schuift enkele vooraanstaande technici, die voorstander zijn van stoomkracht, naar voren om zijn eigen voorkeur voor stoom te onderbouwen.

Inmiddels gaan er in 1840 al twee werken van start: één ten zuiden van Warmond en één in de noordoosthoek van de gemeente. Bij het Warmonderhek wordt een nieuw kanaal voor de afwatering van Rijnland gegraven, vanaf de monding van de Warmonder Leede, bij de trekvaart, tot het uitwateringskanaal bij Katwijk. En het eerste deel van de ringvaart en de ringdijk rondom het Haarlemmermeer worden aangelegd, waaronder het deel door de Hellegatspolder. In ditzelfde jaar is er intensief contact tussen de Nederlandse regering en twee Engelse ingenieurs die een sleutelrol gaan vervullen in het ontwerp en de totstandkoming van het proefstoomtuig De Leegewater in Warmond.

De uitwatering van Rijnland op de Oude Rijn

De monding van de Oude Rijn bij Katwijk is in de voorgaande eeuwen verزند. Voor de afvoer van water uit de polders van Rijnland zijn daarom het IJ en de Hollandse IJssel steeds belangrijker geworden.

En het Haarlemmermeer maakt maar liefst 80% uit van de boezem van Rijnland: hier vooral wordt het overtollige water uit de polders van Rijnland naar toe gemalen. Dus het droogmaken van het Haarlemmermeer betekent dat er nog maar één vijfde van deze opslagcapaciteit overblijft!

Daarom is het eerste werk van de droogmaking van het Haarlemmermeer het graven van een rechtstreekse afwatering vanaf de Leede bij Warmond naar de uitwatering van de Oude Rijn bij Katwijk. De hoop is dat door een verbeterde uitwatering naar Katwijk het verlies van een groot deel van de boezem van Rijnland wordt gecompenseerd.

In 1840 wordt een kanaal gegraven vanaf de monding van de Leede tot het uitwateringskanaal van de Oude Rijn bij Katwijk: één rechte lijn, 4,2 km lang.

Nog in de Franse tijd, in 1807, is, als oplossing voor de verzande Rijn-monding, de Katwijkse Uitwatering aangelegd. Het is een kort omleidingskanaal tussen de Oude Rijn bij Katwijk naar een nieuwe uitwatering met spuisluisen op zee, iets ten noorden van het dorp. Hiermee heeft Rijnland een uitwatering die bij eb lager afloopt dan de uitwateringen op het IJ en op de Hollandse IJssel. Snel na de ingebruikname wordt echter duidelijk dat de problemen van de waterafvoer toch niet voldoende zijn opgelost. Want dit Katwijkse kanaal krijgt onvoldoende water aangevoerd omdat de Oude Rijn tot aan Leiden sterk verzand is.

Kanaal van de Leede: voorbereidingen

Wie in 1839 vanuit Warmond door het Tolhek loopt en de brug passeert over de trekvaart van Leiden naar Haarlem, ziet vóór zich de Poelgeesterweg naar Abtspoel en Poelgeest. Direct rechts van deze weg ligt de boerenwoning Overveer, behorend bij het huis Abtspoel.⁴ Overveer is verhuurd aan een kaasmakende boerin en moet voor de aanleg van het Kanaal worden afgebroken. De Poelgeesterweg zal door het kanaal worden doorsneden.

De tweede woning die moet wijken voor het nieuwe kanaal is de 'boumanswoning' Haaswijk, aan de Heerenweg,⁵ nu Haarlemmerstraatweg, in de nabijheid van de Groene Kerk.⁶ Deze is eigendom van weduwe Bijleveld; zij verhuurt de boerderij.⁷

Kanaal van de Leede: Klaas Koning

Het Kanaal van de Leede komt dicht tegen Warmond aan, maar ligt geheel buiten de gemeentegrens. Bij de onteigeningen die noodzakelijk zijn voor het deel tussen Warmond en Oegstgeest is de burgemeester van Warmond, Klaas Koning, betrokken. Niet als bestuurder, maar hij treedt op als zaakgelastigde voor de eigenaren van de twee woningen die moeten worden gesloopt.

Kanaal van de Leede: aanbesteding

Op 14 januari 1840 vindt de aanbesteding plaats voor het graven van het 'Kanaal vanaf de Warmonder Leede tot aan het Uitwateringskanaal van de Rijn bij Katwijk'. Dit gebeurt in het Gemeenlandshuis^o van Rijnland aan de Breestraat in Leiden.

De aanbesteding wordt voor een aanneemsom van fl. 140.000,- gewonnen door aannemer A. Visser uit Sliedrecht.

Het graafwerk wordt verdeeld in 3 percelen: het eerste perceel begint op 19 el westelijk van de trekvaart (zodat er vooralsnog een dam tussen deze vaart en het nieuwe kanaal in stand blijft) ter hoogte

De procedures voor de onteigeningen starten in het najaar van 1839.

Klaas Koning ontvangt een situatietekening van de te onteigenen landen en gebouwen van de weduwe Bijleveld. Koning is niet tevreden en schrijft⁸ aan de verantwoordelijk ingenieur van de waterstaat, P. Kock dat niet alle ‘landen’ die mevrouw Bijleveld “*door het graven van het nieuwe kanaal zal moeten missen*” getekend zijn. Hij verzoekt daarom om een volledige tekening, waar ook de nummers van het kadaster op zijn aangeven plus “*eene opgave hoe veel land uit ieder perceel zal genomen worden*”. Hij licht dit laatste verzoek toe met: “*Ik wil gaarne geloven dat dit laatste met behulp van de schaal op de bijgaande tekening gesteld, kan worden berekend, doch dan moet men de landmeetkunde verstaan en zoo verre heb ik het in de wereld niet gebragt.*”.

Enkele dagen later stuurt de ingenieur van waterstaat een volledige kaart der in te nemen eigendommen van mevr. de weduwe Bijleveld aan Klaas Koning⁹

van de monding van de Leede en eindigt anderhalve kilometer westelijker bij de Herenweg.¹¹ Het kanaal krijgt een breedte van 40 el en een diepte van 2 el en 20 duim beneden het niveau van het Amsterdams Peil.¹²

Polderwerkers

Al weken voor het grote graafwerk begint stromen er losse arbeiders (polderwerkers) toe, in afwachting van de start van het werk.

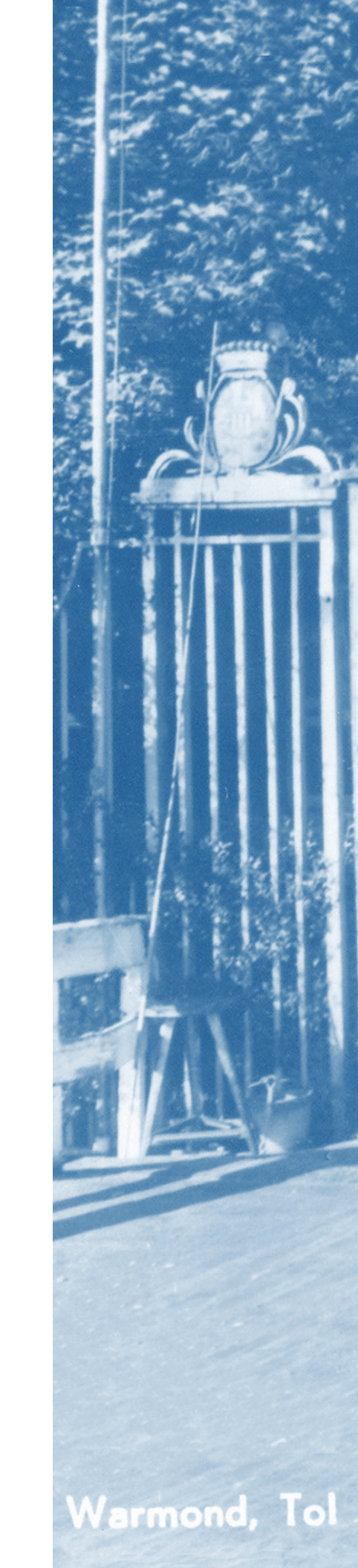
Met het oog op het handhaven van de openbare orde schrijft de officier van Justitie in Leiden op 1 februari een brief aan de burgemeesters van de gemeenten langs het toekomstig kanaal.¹³ Hij wil weten of er zich personen ophouden die vanwege de aanstaande werkzaamheden hopen op werk.

Hij wil worden ingelicht “*.....aangaande hun aantal, en aanvankelijke levenswijze alsmede de middelen waardoor zij ogenschijnlijk in hun onderhoud voorzien.....*”.

De officier verwacht dat de werkzaamheden nog niet snel zullen beginnen, en daarom verwacht hij van de burgemeesters een ‘buitengewone waakzaamheid’. Mocht het nodig zijn dan kunnen de burgemeesters, samen met ingezetenen, nachtwachten lopen. De officier eindigt met het verzoek om wekelijks op de hoogte te worden gehouden van de stand van zaken.

Burgemeester Koning van Warmond geeft met een kort bericht antwoord: er zijn, voorzover hem bekend, “*nog geene der bedoelde vreemde arbeiders in deze Gemeente (...) aangekomen*”.¹⁴ De burgemeester van Oegstgeest, Jacob Willem de Malnoë van Noort, echter, meldt op 3 februari: “*.....dat zich op dit oogenblik in mijne gemeente bevinden 21 vreemde werklieden waaronder 3 vrouwen welke zeggen te zijn gekomen om aan het nieuwe kanaal te arbeiden. Zij houden hun verblijf meest in kleine herbergjes of in sommige daggelderswoningen. (.....) Zij leven tot nog toe met de ingezetenen in goede verstandhouding; doch daar zij geen geld hebben en niets verdienen, worden ook hunne huisvesting en verteeren door de meeste hunner in het geheel niet, of zeer slecht voldaan.*”¹⁵

Sommigen hebben bij winkeliers te Leiden voor aanzienlijke sommen goederen op crediet gekocht.



De burgemeester schrijft verder: “*Van gepleegd geweld in huizen of op de wegen heb ik nog niets vernomen.*” Toch is er een plan om in enkele buurten een wacht in te stellen van ingezetenen en is de veldwachter gelast om ‘naauwkeurig en aanhoudend’ toezicht te houden op de werklieden.

Wie zijn deze personen waarover de burgemeesters moeten rapporteren? Het zijn aardewerkers, ook wel polderwerkers of polderjongens genoemd, mannen die graven met spierkracht en spade. Omdat de aannemer uit Sliedrecht komt, lijkt het waarschijnlijk dat ook veel van de polderwerkers uit deze regio komen.

Gevers van Endegeest (in 1840 lid, later voorzitter van de Commissie B&T) schrijft in zijn boek over de droogmaking van het Haarlemmermeer:

*“Weet ge wat polderjongens zijn: zo noemt men de aardewerkers, die van heinde en verre op alle openbare werken bij troepen aanrukken; menschen van de jeugd af gewoon in het slijk te leven en in moerassen te zwoegen; tegen ziekten en vermoeijenissen gehard: gespierde, forsche en wakkere mannen, want de zwakken en tragen vallen af. (...) Wie niet gelijk met hen opwerkt, wordt uit hun midden geweerd. Geen daggelder uit den omtrek van het Haarlemmermeer, die het beproefde, of hij moest al spoedig voor den onafgebroken zwaren arbeid zwichten.”*¹⁶

Een hedendaags onderzoeker geeft deze informatie:¹⁷ *“Over het algemeen werkten negentiende-eeuwse polderwerkers in groepen. Tien tot twintig dorps- of buurtgenoten vormden een ploeg, die van werk naar werk trok. Een ploeg- of putbaas werd gekozen, wiens taak het was te onderhandelen met de aannemer van een bestek over loon en arbeidsvoorwaarden van zijn ploeg. De putbaas kreeg het geld voor de salarissen van de aannemer en betaalde op zijn beurt eens per week (of eens per twee weken) zijn arbeiders uit. Als de putbaas gekozen was door de ploeg en de ploeg een gemeenschappelijke (veelal geografische) achtergrond had, zorgde de sociale controle er wel voor dat de uitbetaling eerlijk geschiedde. Maar het kwam ook voor – en dit zal in de loop van de eeuw steeds vaker zijn gebeurd – dat een ervaren polderwerker bij de aanvang van een groot openbaar werk zelf een ploeg ging samenstellen uit de vele losse polderjongens. De band tussen de werkers onderling was dan veel losser. Hoewel polderwerkers uit alle delen van het land kwamen, hadden de grootste groepen domicilie in Sliedrecht en omgeving. Ook uit het noorden en westen van Noord-Brabant en uit Zeeuws-Vlaanderen kwamen veel polderjongens.”*

Ingenieurs Gibbs en Dean

In februari van het jaar 1840 arriveren vanuit Engeland ook twee ingenieurs, op zoek naar een opdracht: de ingenieurs Joseph Gibbs en zijn jongere maat Arthur Dean. Zij komen naar 's Gravenhage om te overleggen over de ideeën die Gibbs enkele maanden ervoor al via een brief aan de Nederlandse regering heeft voorgelegd: het droogmaken van het Haarlemmermeer met een zogenaamde Cornwallis stoommachine, toegepast in de mijnen van Cornwall. In de hoop op een opdracht van de regering tonen zij hun tekeningen en berekeningen.

Een maand later, maart, krijgt een nieuwe technische commissie de opdracht van de regering om te onderzoeken, o.a. door middel van proefnemingen, of voor de droogmaking van het Haarlemmermeer, de voorkeur moet worden gegeven aan stoomwerktuigen.¹⁸ In deze commissie hebben zitting de werktuigkundigen Antonie Lipkens¹⁹ en Gerrit Simons, en de ingenieur van waterstaat M.G. Beijerinck. De vraag die deze drie moeten beantwoorden is op welke wijze het Haarlemmermeer het meest economisch kan worden drooggemaakt én drooggehouden.

Kanaal van de Leede: graven

Medio maart meldt de burgemeester van Oegstgeest²⁰ dat “.....het aantal der vreemde werklieden dagelijks alhier toeneemt; zoodat er thans reeds 70 deze lieden waaronder 8 vrouwen begrepen zich in deze gemeente hebben nedergezet, zij wonen zowel op zich zelve, als bij de ingezetenen; met welke zij steeds in goede verstandhouding schijnen te leven.”

Enkele dagen later, op maandag 23 maart, gaat het werk aan het kanaal van start.

In de eerste week steken 4 polderjongens met de spade een driehoekige sleuf als markering voor de toekomstige oevers.²¹

Een week later, 30 maart, begint het graven van de putten, vooralsnog niet in het perceel bij het Warmonder tolhek, omdat er nog geen overeenstemming is bereikt over de onteigening van boerderij Overveer. Er worden direct al ontzagwekkende aantallen werklieden en hulpmiddelen ingezet: in de laatste dagen van de maand al 479 polderwerkers. Zij hebben ieder een kruiwagen tot hun beschikking, want er zijn er 480 geleverd; plus 2000 kruiplanken en 20



Pentekening van het graven van het Uitwateringskanaal bij Katwijk (1804-1805).²⁴ Bij het graven van het Kanaal van de Leede is een vergelijkbare techniek toegepast. Links op de voorgrond is een tonmolen te zien.

stuks gangen.²² Wat opvalt is dat in de lijst met geleverde materialen géén spades worden genoemd, dus waarschijnlijk gebruiken de aardewerkers hun eigen spade.

In april wordt met man en macht gegraven door gemiddeld 749 polderwerkers (!) Er worden nog eens 315 kruiwagens bijgeleverd en daarnaast 1900 kruidelen en 40 kruiwielen, 82 gangen. Om het water uit de putten te houden worden er 5 tonmolens²³ en 3 sleep-pompen ingezet.

Kanaal van de Leede: Brandhout

Ook rijsmateriaal²⁵ wordt in grote hoeveelheden aangevoerd (23.926 bossen). Hiermee worden de hellingen van de gegraven putten beschermd tegen wegzakken en afslag. Maar in deze maand april wordt het anders toegepast: het aangevoerde rijsmateriaal wordt als brandstof aan de polderwerkers uitgegeven;²⁶ kennelijk is het deze maand erg koud.²⁷

Misschien is er ondanks de uitgifte van rijsmateriaal toch nog onvoldoende brandstof beschikbaar, want er doet zich een incident voor.

Op woensdagavond 15 april lopen rond kwart voor negen in de avond zeven mannen op de Lage Morsch het bos uit van het kasteel Endegeest; ieder draagt een gebonden bos gekapt hout. De mannen worden betrapt en voor de burgemeester geleid. Het blijkt dat de houtdieven hun verblijf houden op het werk aan het Kanaal en allen onder de putbaas Willem de Booi werken. De woordvoerder van de houtdieven, Anthonie IJzenbrand, 30 jaar en afkomstig uit Steenberg, verklaart later aan de officier van justitie in Leiden “*dat er geen brandhout voor de pot te krijgen is*”. Op 16 april verzoekt de officier aan de burgemeester van Oegstgeest of deze wil onderzoeken of deze bewering waar is, en zo ja, “*...waarom de aannemers niet zorgen dat die behoeften der werklieden verkrijgbaar en aanwezig zijn*”.²⁸ Een dag later laat de burgemeester weten dat de aannemers van het Kanaal hem hebben geïnformeerd “*...dat aan de werklieden door hen wekelijks het nodige brandhout voor hun gebruik wordt verstrekt, zoodat zij volgens hun geen voorwendsel hebben om hout in de bosschen te halen...*”. Hij voegt eraan toe dat hij gisteravond zelf heeft gezien dat er werklieden met takkenbosschen van het werk kwamen die zij daar hadden ontvangen.²⁹

Pas in mei wordt er over de gehele lengte van het Kanaal gegraven, ook in het perceel bij de monding van de Leede. Verspreid over ruim 4 kilometer graven deze maand 748 aardewerkers, 4 taludbazen, 4 rijswerkers bijna 115.000 kubieke el grond.³⁰

Ringvaart: eerste spade

Ondertussen wordt in dezelfde meimaand, aan de noordkant van Warmond, gestart met het graven van de Ringvaart en het, met de uitgegraven grond, opwerpen van de Ringdijk om het Haarlemmermeer. De ringvaart moet volgens het bestek uiteindelijk een diepte krijgen van 3 el onder AP.³¹ De breedte wordt op AP 40 el en op de bodem: 24 el. Aan de buitenzijde van de ringvaart wordt een polderkade gelegd ter afsluiting met de bestaande polders. Aan de binnenzijde van de ringvaart wordt de ringdijk opgeworpen.

De ringdijk wordt bijna zestig kilometer lang, waarvan een klein deel door water, zoals door het Kagergat. Aanvankelijk is het idee om de bestaande oevers van het Meer zoveel mogelijk te volgen maar dit zou een veel langere dijk en een veel bochtiger tracé voor de ringvaart hebben opgeleverd. Vandaar dat in het uiteindelijke ontwerp er ook stukken oeverland binnen de droogmakerij komen te vallen. Dit betreft in Warmond een klein strookje buitendijks land van de Hellegatspolder. Het is op dit strookje dat een paar jaar later de Leeghwater wordt gebouwd.

Met het graven van de ringvaart wordt gestart in de zuidwesthoek van het Haarlemmermeer: vanaf de grens van Noord- en Zuid-Holland (bij Hillegom) tot de Schans, tegenover de Kaag. De aanbesteding vindt plaats op 8 april 1840 en is opgedeeld in drie percelen die door verschillende aannemers zullen worden uitgevoerd. Het derde perceel loopt van de Broekweg bij Lisserbroek door de Lisserbroeker- en Hellegatspolder tot aan het Kagergat tegenover de Schans.³² Dit perceel is ongeveer 4,7 kilometer lang³³ en wordt toegekend aan aannemer J. van Haaften uit Sliedrecht, die dit werk aanneemt voor fl. 115.600,-.

Op 5 mei 1840 steekt, de voorzitter van de Commissie B&T, staatsraad Mr. F. v.d. Poll, de eerste spade in de grond voor de aanleg van de ringvaart. Deze handeling vormt het officiële begin van de droogmaking van het Haarlemmermeer. De plechtigheid vindt plaats achter de hofstede Treslong onder Hillegom (niet ver van de Vossevaart).

Voor het bijwonen van het steken van de eerste spade ontvangt Klaas Koning als burgemeester van Warmond een uitnodiging: *“.....De droogmaking van het Haarlemmermeer zal onder de werken, welke gedurende de regering van onze geëerbiedigde koning tot stand gebracht zijn, ...der ontwerpen wezen die den meest gewigtigen invloed op de welvaart van de provincie Holland zal uitoefenen en heeft mitsdien de Commissie besloten aan dat grootsche werk met plegtigheid de eerste hand te leggen. Het zoude de Commissie bijzonder aangenaam zijn indien U Edelachtbare heer deze plegtigheid met deszelfs tegenwoordigheid zoudt willen vereeren, in welk geval wij U Edelachtbare verzoeken zich op aanstaande Dingsdag den 5 mei 1840, desvoormiddags ten 11 ure te willen vervoegen ten huize van de weduwe Maaskant te Hillegom om van daar naar de plaats der aantevangene werkzaamheden door de Commissie te worden geleidt.*

De Commissie van beheer en toezigt over de droogmaking van het Haarlemmermeer. Getekend F. van de Poll”

Foto van de spade waarmee op 5 mei 1840 het graven van de ringvaart officieel is gestart.³⁴



Ringvaart: oponthoud

Over de voortgang van het werk rapporteert de opzichter wekelijks aan de Commissie en omdat deze rapporten bewaard zijn gebleven, kunnen we de voortgang van het werk goed volgen.

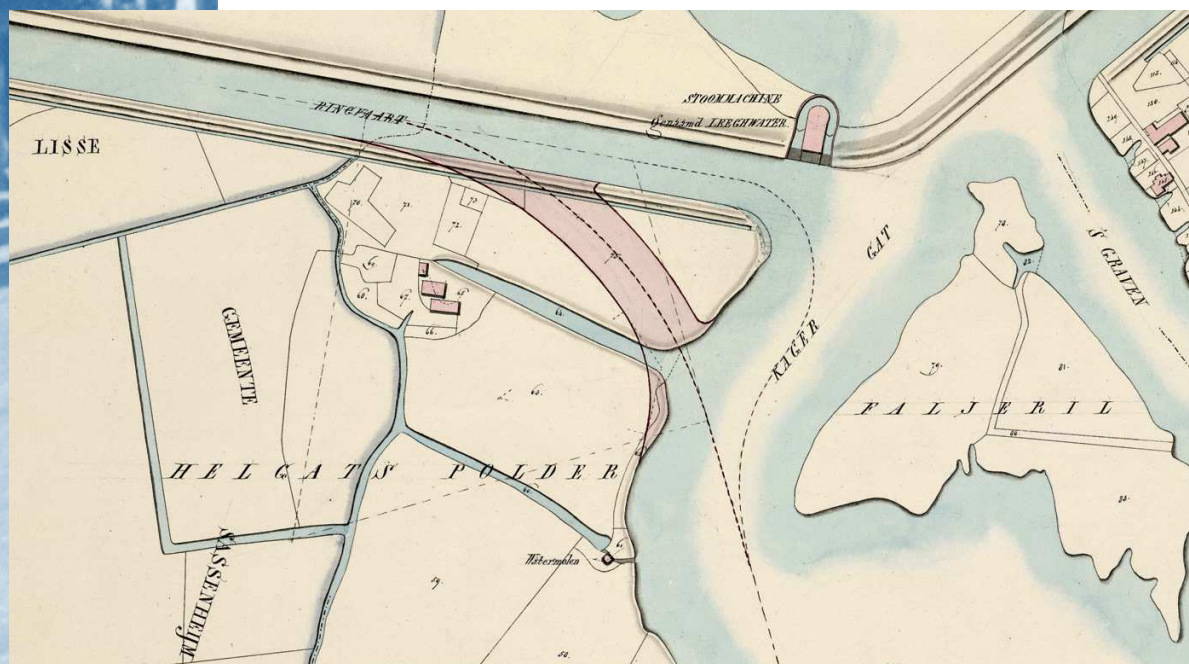
In het derde perceel vlot het niet erg met de onteigeningen in de Lisserbroekerpolder.

De opzichter noteert half mei dat de aannemer aanvankelijk toestemming had gekregen van enkele landeigenaren om te starten met 'zoden te ligten': *"...doch (de aannemer) is op het punt van aanvang weder door bijna allen verboden geworden om voort te gaan, zoodat deze man hierdoor in groote verlegenheid is gekomen, door het aannemen van werkvolk, aanvoer van materialen etc. etc."*³⁵

De Commissie belegt voor dit probleem een conferentie met *"de eigenaren wier gronden moeten worden ingenomen ten behoeve van de aan te leggen werken ter droogmaking van het Haarlemmermeer"*.³⁶

Dit zal op 27 mei plaatsvinden, maar dit duurt de aannemer te lang. Van Haften probeert of hij sneller toestemming kan krijgen van de dwarsliggende landeigenaren in de Lisserbroekerpolder. Hij wil graag beginnen, omdat het goed weer is en er veel polderwerkers aanwezig zijn.

De aannemer vraagt aan Baron van Pallandt³⁷ of deze hem behulpzaam wil zijn: Van Pallandt is eigenaar van enkele percelen in de uiterste noordoosthoek van de Hellegatpolder, waaronder het buitendijkse oeverland waarop, over een paar jaar, de Leeghwater gebouwd zal worden. Van Haften meldt op 20 mei: *"Ik heb gisteren de Baron van Pallandt gesproken en zijn Ed. verzocht, om mij behulpzaam te willen zijn bij de eigenaren, doch deze zeide mij er niets aan te kunnen doen en het eenige middel was, om te beginnen met eenige te betalen,*



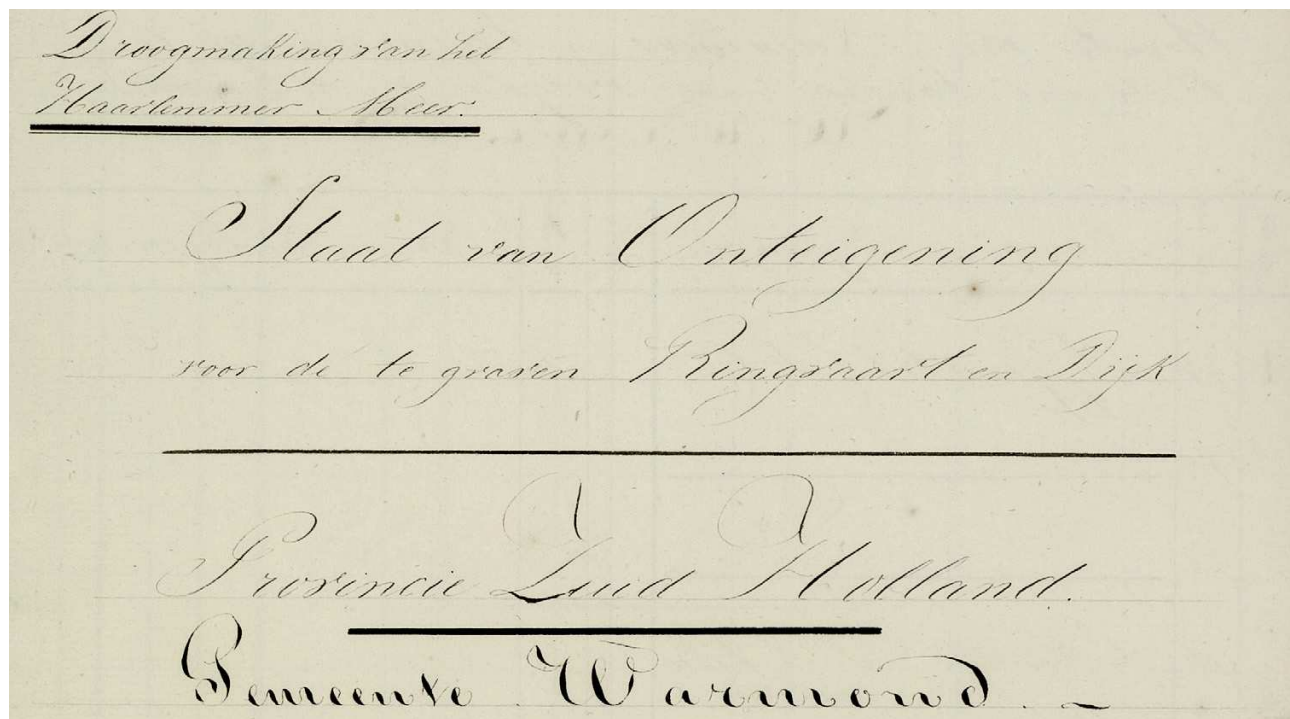
daarna ben ik bij de eigenaren geweest en hen de gelden gepresenteerd, het gevolg daarvan is geweest, dat eenigen dit hebben of zullen aannemen en andere genoegzaam neemen, dat wij evenwel kunnen beginnen, mits hen eenige schade vergoeding te geeven, zoo dat wij heden vijftien ploegen, hunne putten hebben aangewezen en alzoo dezen middag of morgen zullen beginnen. Indien ik op deze wijze met de eigenaren kan voortgaan, hoop ik in deze week nog 10 à 12 ploegen er bij, in te leggen.....".³⁸

Ringvaart: Hellegatspolder

In de laatste week van mei wordt gestart met het graven in de Hellegatspolder. De ringvaart zal met bijna 1000 ellen deze polder gaan doorkruisen. Op bijgaande kaart (uit 1845³⁹) is dit de blauw ingekleurde Ringvaart.

In het Warmondse gedeelte van de Hellegatspolder doen zich bij de onteigening geen problemen voor die de voortgang in het graven van de ringvaart en het opwerpen van de ringdijk belemmeren. Behalve baron van Pallandt bezit ook Frederik Cornelis Affourtit grond in de noordoosthoek van de Hellegatspolder. Geen van beiden wonen in Warmond: Van Pallandt woont in Sassenheim en Affourtit woont in Lisse. De bouwmanwoning in de polder zal zijn verhuurd.

Er wordt bij Affourtit onteigend omdat de ringvaart door zijn land (kadasternummers 71,74 en 75), vlak naast de bouwmanwoning, wordt gegraven. Het betreft in 1840 2,21 bunders. Het land van van Pallandt ligt oostelijker en is 1,95 bunders groot (kadasternummers 76 en 77). In een register van de onteigeningen⁴⁰ is over de 2 landeigenaren te lezen:



Fragment uit het register van onteigeningen in Warmond.

Voor Affourtit wordt een schadeloosstelling van fl. 1800,- overeengekomen⁴¹ en met Van Pallandt fl. 1600,-. In dat laatste bedrag is een schadeloosstelling van fl. 136,- voor een kade begrepen.⁴²

Zeven jaar later, in 1847, wordt door Rijnland bedongen dat de inmiddels gereed zijnde ringvaart op de hoek tussen de Hellegatspolder en het Kagergat (tegenover de plaats waar dan inmiddels de Leeghwater is gebouwd en proefdraait) wordt verwijd en de hoek wordt afgerond om zo de afvoer van het water van de ringvaart richting Leede te bevorderen. In de kaart van de Hellegatspolder is dit lila gekleurd. Daartoe wordt weer een stuk land van Affourtit onteigend, nu 0,14 bunders. Affourtit ontvangt ditmaal voor de door hem afgestane grond fl. 275,-.

De opzichter rapporteert over de werkzaamheden in de maand mei: *“Vanaf het Hellegat heeft den aannemer over een lengte van 1060 ellen de zoden doen ligten, bermsloot zoover afgemaakt, de berm der polderkade is op eene lengte van 800 ellen tot AP gebracht, alsmede de polderkade over gelijke lengte tot het profiel gemaakt. De ringvaart heeft aldaar eene gemiddelde diepte van \pm 1.45 AP. De overblijvende 260 ellen zijn nog te weinig gevorderd om op te geven”*.⁴³

Hoeveel polderwerkers er in het Warmondse deel van de Hellegatspolder werkzaam zijn is niet geregistreerd; in het gehele 3e perceel zijn die week 356 arbeiders bezig, waarvan 28 ploegen aardewerkers, gemiddeld 10 man sterk. Geleidelijk loopt het aantal arbeiders in het perceel op, tot 476 medio juni.

Ziekte en onderstand

Hoewel er in Lisse onder de polderwerkers nog geen ziekte is uitgebroken trekt de burgemeester, E.J. van den Bergh, medio juni aan de bel bij de Commissie én bij de gouverneur van Zuid-Holland. Hij wijst hen op *“de bezwaren, die de aanzienlijksten mijner Ingezetenen voelen”*, namelijk dat de kosten van een eventuele ziekte-uitbraak onder het werkvolk ten laste zullen komen van de gemeente of het armenbestuur van Lisse.

Het zou, vindt hij, zeer hard zijn wanneer het plaatselijk bestuur of de armbesturen zouden moeten bijspringen in de kosten, omdat het zeer moeilijk zal zijn om de onderstands-domicilie van de arbeiders te vinden en te doen betalen.⁴⁴

Bij de werken aan het Kanaal van de Leede zijn er wél zieken. De burgemeester van Oegstgeest, meldt op 22 juni aan de Commissie B&T dat een arbeider aan het Kanaal de ‘runderziekte’⁴⁵ heeft. Nadat de ziekte is vastgesteld door heelmeeester Menkens uit Rijnsburg is de patiënt, op last van de burgemeester, nogmaals onderzocht, nu door heelmeeester Wolff uit Oegstgeest, en is de diagnose bevestigd. De burgemeester:

“Ik heb, zoo veel de bekrompen gelegenheid toestaat, voor de afzondering van de zieke zorg doen dragen Nadat ik kennis van het geval had

bekomen werd mij berigt dat er eene andere vreemde arbeider in een hooiberg ziek lag...". Deze tweede zieke heeft niet de gevreesde runderziekte, maar lijdt, volgens heelmeester Wolff, "aan een verzwakking in de ingewanden" en dit is "van geene besmettelijke aard". "Deze beide gevallen doen mij de vrijheid nemen de opmerkzaamheid van U Hoog Ed gestr te vestigen op het gemis van de vereischte huisvesting en verzorging voor zieke werklieden aan de alhier en in de omstreken plaats hebbende publieke werken." Er zijn geen fondsen beschikbaar en zelfs bij een "slechts gering aantal vreemde zieke" zullen de gemeentelijke of armenfondsen ontoereikend zijn om de kosten te bestrijden, ook niet bij voorschot.

De beide burgemeesters krijgen van de Minister van Binnenlandse Zaken als antwoord dat voor de kosten van zorg voor de verpleging der zieken, en ingeval van overlijden voor de kosten van de begrafenis de gewone regels voor onderstand gelden.⁴⁶

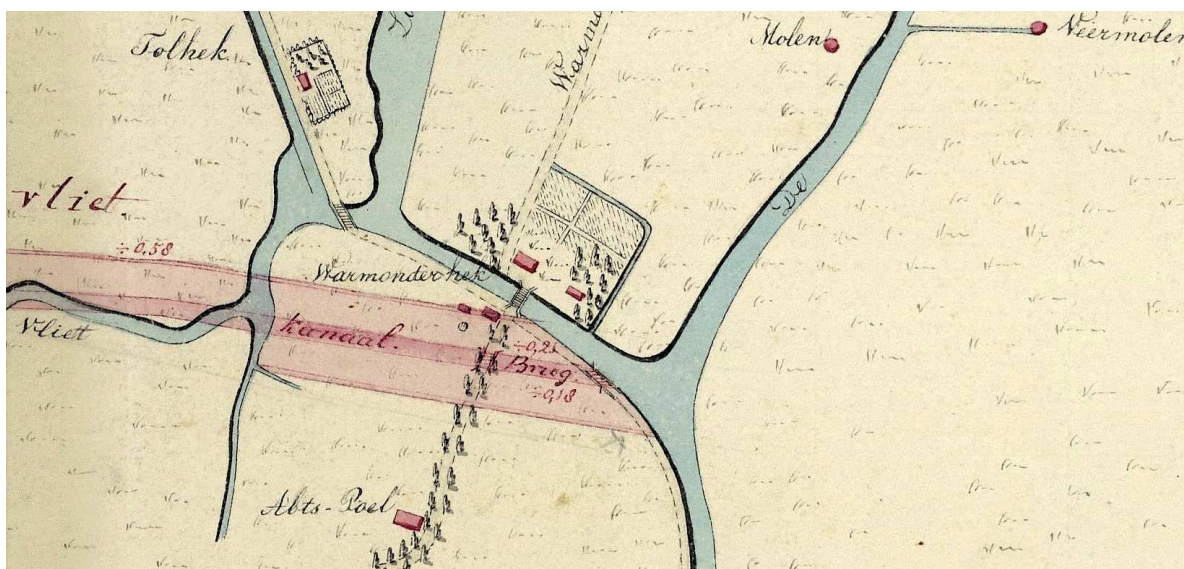
Over dit onderwerp is geen correspondentie van de burgemeester van Warmond bekend. Mogelijk verblijven er geen polderwerkers in de Warmondse Hellegatspolder, maar hebben zij hun tijdelijk onderkomen op het grondgebied van Lisse.

Kanaal van de Leede: voortgang bij het Warmonder tolhek

In juni en juli wordt door 461 aardewerkers gegraven aan het gedeelte van het Kanaal bij het Warmonder tolhek.

Te weinig loon

Op 3 juli meldt Leendert de Breede, arbeider aan het Kanaal, zich bij Oegstgeest's burgemeester met een klacht over enkele putbazen.⁴⁷ Mede namens zijn kameraden vertelt hij dat er putbazen zijn die minder arbeidsloon uitbetalen voor een afgewerkte put dan wat zij volgens hun berekening menen verdiend te hebben. De putbazen hebben 'geen gehoor gegeven aan de bedenkingen' die de aardewerkers hiertegen hebben gemaakt. De burgemeester is niet bij machte om in dit conflict zelf een beslissing te nemen en verwijst Leendert de Breede naar de rechter van het kanton Noordwijk.



Detail van een kaart van het 'Katwijksche kanaal' ⁴⁹. De doorsnijding van de Poelgeesterweg en van de jaagweg langs de trekvaart is goed te zien.

Vóórdat de Poelgeesterweg kan worden vergraven moet de aan-
nemer een verbinding maken tussen deze weg en de jaagweg langs de
trekvaart. Hiermee blijft doorgaand verkeer mogelijk tussen Abts-
poel en het Leidse tolhek.

Eind juli is 618 el van dit deel op de vereiste diepte gekomen. De put-
ten worden drooggehouden met 3 tonmolens en 2 sleppompen.⁴⁸

De twee westelijker percelen van het Kanaal komen in deze maanden
gereed en worden al samengevoegd met de boezem van Rijnland.

De aardewerkers voor wie geen werk meer is vertrekken geleidelijk,
misschien naar het graafwerk voor de Ringvaart, misschien naar
werken verder weg, er wordt geen registratie bijgehouden van pol-
derwerkers.

Enkele winkeliers in Leiden zijn echter inmiddels op zoek naar
schuldenaren onder de polderwerkers: de koper- en blikslager J.
Koreman en de kruidenier A. van Dijk hebben op grote schaal
goederen en etenswaren ‘op de pof’ verkocht. De beide winke-
liers proberen, met hulp van de burgemeester van Oegstgeest,
tot bij de koning, steun te vinden voor het voldoen van hun
rekeningen.⁵⁰

Op een lijst die Koreman 30 juni heeft opgesteld staan 32 na-
men: zij staan voor in totaal f. 304,42 in het krijt. Op dezelfde
datum maakt kruidenier A. van Dijk in Leiden een nog veel
langere lijst op: hij heeft aan 52 aardewerkers voor totaal f.
1227,20 aan waren geleverd. Vergeefs; het antwoord vanuit het
ministerie van Binnenlandse Zaken is afwijzend: de arbeiders
zijn in dienst of in dienst geweest bij de aannemer; de over-
heid heeft daar niets mee te maken en is ook niet bij machte
of bevoegd om de schuldenaren hiertoe te dwingen. *“De aan-
nemer kan, gesteld dat de arbeiders nog op het werk aanwezig zijn,
hierin evenmin tusschen beide treden⁵¹ anders dan bij overreding,
die echter gewoonlijk weinig ingang vindt bij eene klasse van men-
schen, waaruit meestal het zoogenaamde polderwerkvolk bestaat,
en waaromtrent dan ook nog altoos met omzichtigheid moet worden
gehandeld, om geene aanleiding tot rustverstoring te geven”.*

Werkbezoek aan Engeland

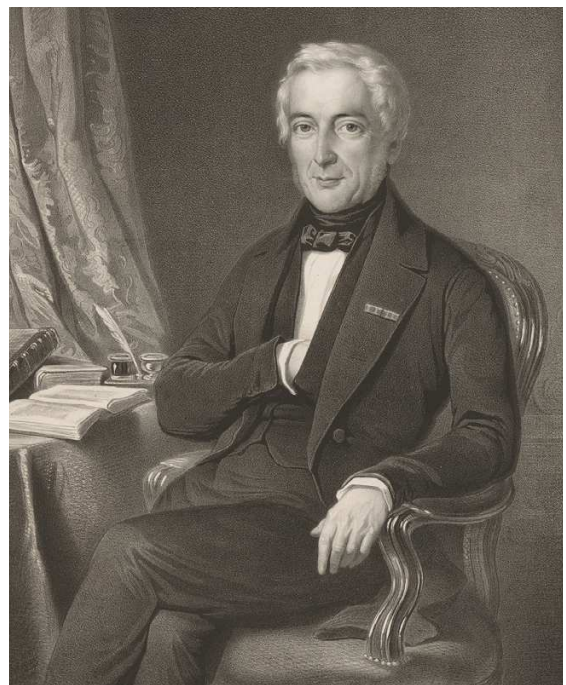
Hetzelfde Ministerie van Binnenlandse Zaken geeft in juli, op last
van Koning Willem I,⁵² aan de commissie die onderzoek doet naar de
toepassing van stoom of wind een opdracht. De opdracht is om een
werkbezoek aan Cornwall te brengen en daar bij verschillende fabri-
ken proefnemingen te verrichten. Met de resultaten daarvan moet de
commissie een onderbouwd advies geven of voor de droogmaking

én het nadien drooghouden van het Haarlemmermeer stoom of wind moet worden ingezet. In augustus reist een groepje van drie naar Engeland: de werktuigkundigen Antonie Lipkens⁵³ en Gerrit Simons, en de ingenieur van waterstaat M.G. Beijerinck. Samen met Ingenieur Dean bezoeken zij enkele fabrieken; ze voeren een aantal stookproeven uit en verrichten metingen van het rendement.⁵⁴

Een van de fabrieken die zij bezoeken is de latere leverancier van de stoommachine voor De Leeghwater: Harvey in Hayle.

Nog tijdens de reis, op 2 september, stuurt Lipkens een tussentijds bericht aan de Minister van Binnenlandse Zaken:⁵⁵ Hij en zijn collega's hebben inmiddels vastgesteld dat de voordeligste beweegkracht voor het droogmaken en drooghouden uitsluitend door stoomwerktuigen kan worden verkregen.

Reeds op 7 september is het bericht van Lipkens ontvangen. Het wordt doorgestuurd aan de koning, die direct laat weten dat hij het bericht 'met belangstelling en genoegten' heeft gelezen.



Portretten van (links) Antonie Lipkens (1782-1847)⁵⁶ en Gerrit Simons (1802-1868)⁵⁷

Kanaal van de Leede: brug in de jaagweg

De jaagweg langs de westelijke oever van de trekvaart zal door het nieuwe kanaal worden doorsneden en daarom wordt op die plaats een brug gebouwd.⁵⁸ Met een lengte van 42 meter wordt het de langste van de 3 bruggen over het kanaal. De andere komen bij het Groene Kerkje en in de Voorhousterweg.

Eerst wordt eind augustus een dam in de trekvaart, parallel aan de jaagweg, aangestort als tijdelijke hulpweg en wordt een begin gemaakt met het graven van de bouwput voor de brug. In september wordt de bouwput voor de brug ontgraven (tot een diepte van 1.40 el onder AP.), de hulpweg wordt deze maand voltooid en de eerste 3 palen voor het noordelijke landhoofd worden geheid.

Voor het drooghouden van de put is een tonmolen ingezet. Bij dit proef-heien blijkt dat de heipalen voor deze brug 14 ellen lang moeten zijn. Dit is langer dan die voor de andere bruggen en de levering ervan kost tijd.

Ringvaart: voortgang

Ondertussen ziet de aannemer van het Ringvaartperceel door de Hellegatspolder zich begin oktober genoodzaakt om het werk te staken.⁵⁹ Vier eigenaren in de Lisserbroek blijken niet te bewegen om hun eigendommen ‘tegen billijke voorwaarden’ af te staan. Hierdoor blijven 4 stukken land plus enkele lengtes die als tijdelijke dammen dienst doen, in stand: totaal 449 ellen.

In de winter die volgt wordt met een van de eigenaren tot een akkoord gekomen. Hoofdingenieur Beijerinck vertrouwt erop dat de andere 3 eigenaren zullen volgen en laat de aannemer in het voorjaar van ‘41 komen. Helaas, zij gaan ook dan niet akkoord, zodat er dan slechts 152 ellen kunnen worden gegraven en er zodoende 300 ellen nog 3 jaar ongegraven zullen blijven.⁶⁰

Advies voor stoombemaling

Begin oktober 1840 brengt de 3-koppige commissie haar rapport uit met het advies om te kiezen voor stoombemaling. De cijfers spreken voor zich:

Als voor droogmaking én drooghouding dezelfde gemalen worden ingezet, zijn er bij een keuze voor wind 114 windmolens nodig, tegen 3 stoomgemalen bij keuze voor stoom.

Een andere belangrijke overweging bij het maken van een keuze is het kleine aantal werkbare dagen voor windmolens. Dit wordt algemeen geschat op 60 dagen per jaar voor windmolens tegenover 300 voor stoommachines. Bovendien zal het gebruik van stoomkracht niet alleen goedkoper zijn, maar de droogmaking zal bijna vier maal zo snel klaar zijn.⁶¹

De kosten in onderlinge vergelijking:

– Windmolens

investering fl. 3.700.000,- + fl. 74.000,- / jaar

– Cornwall stoompomp machines

investering fl. 1.200.000,- + fl. 54.000,- / jaar

De conclusie is overtuigend: stoombemaling, door middel van een pomp, verdient in technisch én economisch opzicht de voorkeur.

Kanaal van de Leede: heien voor de brug in de jaagweg

Op 20 oktober zijn de langere heipalen geleverd en kan er verder worden geheid aan de bruggenhoofden en zijvleugels voor de brug in de jaagweg.

Er werken 64 heiers, voor een groot deel woonachtig in Leiden. Zij werken onder 1 onderbaas en 2 heibazen. Daarnaast zijn er nog 2 timmerlieden en 4 sjouwers bij deze brug werkzaam plus 1 pomperwacht die 's nachts toezicht houdt op de waterpomp.

Aan het eind van de maand zijn er reeds 118 palen in de grond geheid.

De heitechniek is in 1840 nog primitief: het heiblok, een gewicht van 500 kilogram moet met louter de spierkracht van de heiers worden gehesen. Er wordt gewerkt in pozen:⁶² per poos trekken de heiers 30 keer achter elkaar het blok omhoog en laten het weer vallen. Daarna rust en dan de volgende poos. Het duurt tussen één en drie uur voordat een paal is ingeslagen.

Even meerekenen: in de 11 dagen (6 dagen per week) dat er in oktober is geheid zijn er 118 minus 3 = 115 palen geslagen. Dat is iets meer dan 10 palen per dag. Dit is uitgevoerd door 2 ploegen (want er zijn 2 heibazen en het rapport meldt dat er met 2 heistellingen wordt gewerkt) van elk 32 heiers. Dus zo'n 5 palen per ploeg per dag. De resterende 206 palen worden in november ingeheid. In die maand wordt ook begonnen met het opmet-selen van de beide landshoofden en zijvleugels.

Ruzie

De burgemeester van Oegstgeest schrijft op 29 oktober aan de Officier van Justitie⁶³ dat aan hem is gerapporteerd: *“... dat hedenochtend onder de werklieden aan de heistellingen nabij het Warmonderhek onenigheid is ontstaan; naar het schijnt ter zake dat een gedeelte der-zelve meer arbeidsloon vorderden. Een der bazen of opzieners moet geslagen zijn, en tusschen eenige werklieden die aan het werk gegaan waren en die genen welke niet verkozen te werken heeft een vechtpartij plaats gehad. Dit eenenander schijnt echter van geene ernstige gevolgen te zijn geweest en alles op dit oogenblik in rust en aan het werk te zijn.”*

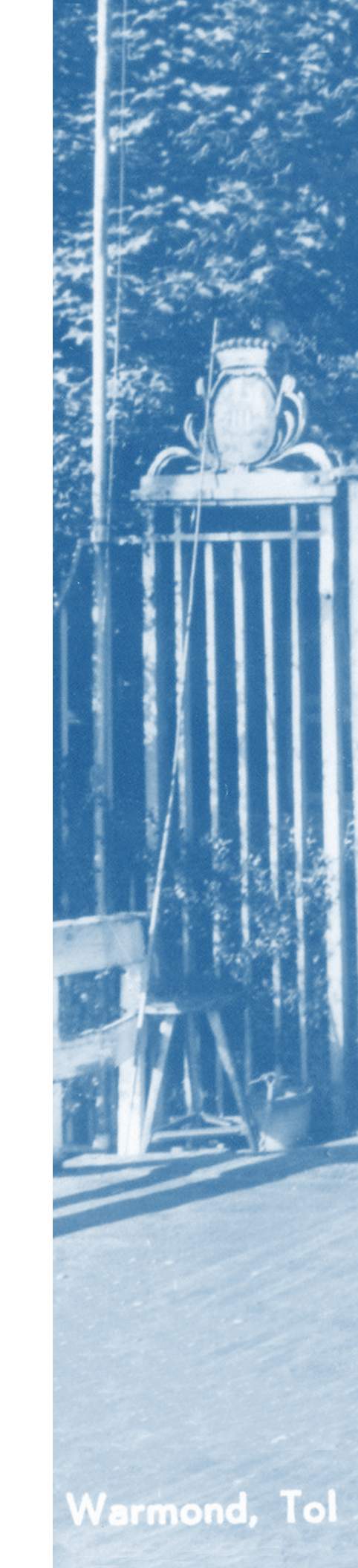
Willem II

Terwijl er bij het Warmonderhek nog wordt geheid en gemetseld is de brug in de weg der 1e klasse bij het Groene Kerkje in Oegstgeest inmiddels klaar. Op 27 november 1840 rijdt Willem II over de nieuwe brug naar zijn inhuldiging tot koning te Amsterdam. *“Bij de doortogt van Zijne Majesteit den Koning naar Amsterdam op den 27e dezies is de passage over deze brug geopend”*.⁶⁴

Een van de eerste daden van de nieuwe Koning Willem II in november 1840 is zijn definitieve keuze voor stoom. Het Haarlemmermeer zal uitsluitend met stoomkracht worden leegge-pompt. Met deze opdracht gaat de Commissie B&T aan de slag!

Kanaal van de Leede: paalwerken

Door de vorst in de wintermaanden kan er nauwelijks worden gewerkt aan de brug in de jaag-weg. Ook kan het nieuwe kanaal nog niet worden aangesloten op de trekvaart en de Leede. Dat heeft niet alleen met de winter te maken, maar ook met een probleem dat wordt voorzien: als straks het nieuwe kanaal wordt aangesloten op de Leede zal de sterkere stroming óók in de kruisende trekvaart merkbaar zijn. Er moeten daarom maatregelen worden genomen voor de veilige doorgang van schepen en schuiten op die vaart. In februari 1841 sluit de Commissie B&T een overeenkomst met de eigenaren van de trekvaart: de stadsbesturen van Haarlem en Leiden. Hierin wordt allereerst formeel een ruil vastgelegd: de jaagweg langs de trekvaart (eveneens eigendom van de beide steden) wordt voor het deel waar de brug in aanbouw is 'om niet' af-



gestaan aan de Commissie B&T. In ruil hiervoor bouwt de Commissie de brug én zal zij zorgdragen voor het toekomstige onderhoud ervan. En er wordt in de overeenkomst geregeld dat er, voor rekening van de Commissie, in de monding van de Leede, paalwerken, dat wil zeggen: jukken met daaraan bevestigd drijfbalken, zullen worden geplaatst. Tot slot wordt overeengekomen dat er zowel onder de nieuwe brug in de jaagweg als onder de Warmonderhekbrug kettingen zullen worden bevestigd waarmee de schipper veilig deze bruggen kan passeren.

In het vroege voorjaar, maart 1841, kunnen de werkzaamheden bij de brug in de jaagweg weer verdergaan. De houten deklagen over de 24 meter lange brug⁶⁵ en de jukken in de monding van de Leede⁶⁶ worden aangebracht. De kettingen worden onder de bruggen bevestigd. Deze werken zijn gereed op het moment dat de bouwput van de nieuwe brug is leeggekruid en het nieuwe kanaal hiermee is aangesloten op de trekvaart en de Leede.

Maar dan blijkt dat bij het aanbrengen van de paalwerken geen rekening is gehouden met het scheepvaartverkeer over de Leede. Warmonds burgemeester K. Koning weet nergens van! In een brief van 11 maart 1841 aan de Commissie B&T⁶⁷ uit hij dan ook zijn misnoegen:

“Wij hebben gezien dat men bezig is met in deze Gemeente, aan de zuidoostzijde van den mond der Lede, aan de Trekvaart van Leijden op Haarlem, een paalwerk te maken, en hebben tevens vernomen dat aldaar aan de andere zijde van dat Water, een gelijke paalwerk zal worden gesteld, om zoo wel aan de eene als de andere zijde tusschen die palen drijfbalken te plaatsen, welke paalwerken niet minder dan aan elke kant 20 Ellen de Lede inspringen, zoo dat hier door maar eene opening om bevaren te worden van plus minus 15 ellen zal openblijven.”

Voor de trekschuiten vanaf en naar de Leede vormen de paalwerken een moeilijk te nemen hindernis:

“Dat hierdoor een zeer groote belemmering in de Vaart van Warmond op Leijden en elders, niet slechts voor deze Gemeente, maar ook voor koeijen- en hooischepen welke aan het Warmonderhek, of aan de Qwaak, onder Oegstgeest, oplossen, en vele andere Schepen en Vaartuigen, van elders komende, zal worden te weeg gebragt, daarvan houden wij ons overtuigd, en wij rekenen ons dus verpligt onze bezwaren aan U Wel Ed mede te deelen, zoo als wij de vrijheid nemen te doen bij deze. Het komt ons voor bijna onmogelijk te zijn dat bij elken maar eenigszins stijven wind niet alleen onze Dorpsschuit op Leijden, welke dagelijks, de Zondagen uitgezonderd, vice versa vaart, maar ook alle andere Vaartuigen en Schepen, welke bij zulke gelegenheden gewoonlijk aan de eene of andere zijde van de Lede getrokken worden, de gemelde opening te midden van de Lede zullen kunnen bereiken, waardoor dan zal veroorzaakt

worden dat men de reis naar Leijden of elders niet zal kunnen ten uitvoer brengen.”

De burgemeester voorziet ongelukken:

“Hierbij zal nog komen dat, - aangezien het Vaarwater bij en omtrent het paalwerk vrij diep en modderig is, zoo dat dáár van boomen weinig gebruik kan worden gemaakt, in tijden dat men te Katwijk aan het spuijen is, veel gevaar zal worden geloopt om, van Warmond komende tegen het paalwerk op de drijfbalken, en in de terugreize tegen de brug van het Kanaal te slaan, om dat men ook dan, juist aan den hoek, van geen lijn het vereischte gebruik zal kunnen maken, terwijl al verder, bij donkere avonden, zelfs bij bestendig weder, men gevaar zal loopen om tegen het paalwerk of op de drijfbalken te varen en daardoor zich schade te veroorzaken.”

Enkele dagen later zet burgemeester Koning, in overleg en op verlangen van de assessoren (wethouders), de bezwaren van Warmond kracht bij door deze ook voor te leggen aan het Hoogheemraadschap Rijnland.⁶⁸ Hij hoopt dat Rijnland, na onderzoek, de bezwaren zal erkennen en daarom verzoekt hij om medewerking van Rijnland dat zo spoedig mogelijk aan het verzoek van Warmond wordt voldaan dat die paalwerken worden weggenomen.

Een antwoord van de Commissie of Rijnland aan het bestuur van Warmond is niet bekend, ook is niet bekend of de paalwerken tot ongelukken hebben geleid.

Op 19 april 1841 wordt de brug opengesteld voor de ‘overtogt’.⁶⁹

Nu de brug in de jaagweg gereed is, loopt de wandelaar vanuit Warmond naar Abtspoel of verder: door het Warmonderhek over de trekvaart direct linksaf over de jaagweg, over de nieuw gebouwde brug en dan direct rechtsaf over een nieuwe puinweg langs de zuidoever van het nieuwe kanaal tot aan de Poelgeesterweg.

“Cornwalsche werktuigen”

De opdracht van koning Willem II is om, met uitsluitend inzet van stoomkracht, het Haarlemmermeer op de meest economische manier droog te maken én droog te houden. Economisch wil zeggen: welke het minste brandstof verbruikt.

Het werkbezoek aan Engeland heeft laten zien dat een laag brandstofgebruik (steenkool) vooral wordt verkregen bij stoomtuigen met een grote paardenkracht. De stoomtuigen die tót 1840 in ons land zijn toegepast, zijn weinig krachtig, dus ook weinig efficiënt in brandstofgebruik. Qua brandstofgebruik zal het economischer zijn om een klein aantal grote stoomwerktuigen te bouwen.

In mei 1841 leveren Dean en Gibbs een meer uitgewerkt plan plus tekeningen voor een stoomtuig dat voldoet aan de eisen.⁷⁰

De technisch meest geavanceerde en doelmatige stoempompen zijn op dit moment de stoempompen die worden ingezet in de mijnen van Cornwallis. Deze ‘voortreffelijke Cornwalsche werktuigen’ pompen vanuit diepe kolenmijnen een geringe hoeveelheid water omhoog. Uit het Haarlemmermeer daarentegen moet heel veel water over een naar verhouding geringe hoogte omhoog worden gepompt. Dit vereist een grote doorsnede van de pompen. De stand van zaken in de techniek is in 1840 echter dat pompen met een grote doorsnede, bij elke slag van het stoomtuig, een grote schok op de kleppen geven. Dat geeft problemen.

Het stoomtuig zoals dat voor ogen staat is nog nooit gebouwd!

De Commissie B&T gebruikt dit plan als de grondslag voor een ontwerp van de stoomwerktuigen voor het Haarlemmermeer.

Om het probleem van de schokken op te lossen ontwikkelt Lipkens een verbeterde regeling van de zuigers. Hij beproeft deze vinding bij het stoomtuig dat al dienst heeft gedaan bij het droogmaken van de Zuidplas.⁷¹

In november 1841 zijn de ontwerpen voor het stoomtuig zover gevorderd dat de Commissie B&T besluit om reeds direct één van de benodigde stoomtuigen aan te schaffen.⁷² Dit proefstoomtuig wordt, zoals dat genoemd wordt, ‘opgerigt’ op de meest geschikte plaats aan de ringdijk: het zuidelijkste punt, waar deze de Hellegatspolder doorsnijdt. Het proefstoomtuig krijgt als naam de Leeghwater en zal, vanaf 1843, worden gebouwd in de gemeente Warmond op de strook buitendijks land dat is onteigend van baron van Pallandt. ●

Noten

- 1 Kaart J.J. Douw 1746; Archieven.nl, Rijnland A-4490.
- 2 H.W. Lintsen: *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890*. Deel IV(1993)–pag. 169.
- 3 Archieven.nl, NL-HlmNHA_Hmr_15049, (fragment) Het hoogheemraadschap van Rijnland en het Haarlemmermeer met de werken tot droogmaking kaart I, 1843.
- 4 De eigenaar is Diderik van Leyden Gael, een vermogend regent van de stad Leiden. Deze woont in de winter aan de Breestraat en in de zomer op de van oorsprong ridderhofstede Abtspoel.
- 5 De Heerenweg was in die tijd een grote weg der 1ste klasse; nummer 4, en vormde de verbinding tussen het Haagsche Schouw en Haarlem.
- 6 Pas vanaf het einde van de 19e eeuw kreeg deze kerk de benaming ‘Groene Kerkje’.
- 7 De weduwe Bijleveld was gehuwd geweest met de rijke Leidse lakenfabrikant Jacob Bijleveld en woont ten tijde van de onteigening in Maassluis, de woonplaats van haar dochter. Haar zoon, Theodoor Johan, is in 1817 gehuwd met Anna van Eijk. Zij overleed in 1830.
- 8 Te vinden in de agenda op de minuten van de uitgaande stukken van Kock: NHA_81_108_0030. De brief heeft het nummer 185.
- 9 Archief Kock: NHA_81_108_0030, brief nr. 195. De tekeningen/kaart zelf zijn niet in het archief te vinden, helaas...
- 10 In het gemeenlandshuis aan de Breestraat zetelt het bestuur van Rijnland.
- 11 Zie noot 3.
- 12 In de eerste decennia na de invoering van het metrieke stelsel (in 1820) worden aan de nieuwe maten nog de oude benamingen gegeven:
 - 1 duim: 1 centimeter
 - 1 palm: 1 decimeter
 - 1 el: 1 meter
 - 1 mijl: 1 kilometer

1 pond: 1 kilogram

1 ton: 1000 kilogram

Dus waar in deze periode wordt gesproken van '2 el 20 duim' wordt een afmeting bedoeld van 2,20 meter.

Pas vanaf de invoering van de IJkwet (1869) verdwijnen de oude benamingen! In het eerste deel van dit artikel (De Hekkensluiter 32) zijn in het overzicht van pag. 27 helaas de oude afmetingen bij de benamingen gebruikt.

- 13 Nationaal Archief, Den Haag. Ministerie van Binnenlandse Zaken: Afdeling Waterstaat (afgekort: NL-HaNa, BiZa/Waterstaat), nummer toegang 2.04.07, inventarisnummer 3654.
- 14 ELO, Archief Gemeente Warmond, inv. nr. 212, minuten uitgaande stukken 3 februari 1840.
- 15 Archief Oegstgeest inventarisnummer 868.
- 16 GvE III, paragraaf 651, blz. 161.
- 17 Erik Berkers "De handen van het genie; polderwerkers in de 19e eeuw", in: *Tijdschrift voor waterstaatsgeschiedenis*, 7 (1998).
- 18 NL-HaNa, BiZa/Waterstaat, 2.04.07 doos 3654 (IMG_20190905_151556).
- 19 Antonie Lipkens komt een aantal jaren later, in 1846, in Warmond wonen en overlijdt daar in 1847 (zie artikel De Hekkensluiter 2013 nr. 1).
- 20 AO 868 200218 102847.
- 21 Dit heet: kielspitten.
- 22 Kruiplanken worden gebruikt om over zachte grond te kruien. Gangen zijn planken die bij graafwerken over sloten worden gelegd.
- 23 Een tonmolen (ook wel: schroef van Archimedes) is een wateropvoerwerktuig en bestaat uit een holle buis waarin een schroef zit met zo'n vorm dat bij ronddraaien het water omhoog wordt gevoerd. De molen wordt in beweging gehouden met behulp van een kleine windmolen.
- 24 Pentekening (maker onbekend) in bezit van het Hoogheemraadschap Rijnland.
- 25 Rijsmateriaal bestaat uit staken en tenen van, vooral, wilgen en in grote hoeveelheden vaak afkomstig uit de Biesbosch
- 26 Zie NHA 81_122_0004.
- 27 NHA 81-122-0004.
- 28 AO 2849 200218_ 120113.
- 29 AO 2849 200218.
- 30 NHA 81_122_0008.
- 31 NHA 81153_0065.
- 32 Schans is de oude benaming van het noordwestelijk deel van Fajeril; hier is in de 80-jarige oorlog een schans gebouwd.
- 33 NHA 81_149_0002, maar ook het bestek: 81_76_0010.
- 34 Foto: auteur. Deze spade hangt in het Historisch Museum van de Haarlemmermeerpolder.
- 35 Uit dit 2e weekrapport dd 16 mei 1840.
- 36 NHA 81_129_0094.
- 37 Bron: AEL; Refnr: F5354 Pallandt van Eerde, Baron Gijsbert Jan Anne Adolf van. Geboren: Ommen 27-05-1783. Zoon van: Adolf Werner en Anna Elisabeth Schimmelpenninck van der Oije.
Gehuwd: (1) Warmond 27-08-1805 met Johanna Maria Rijksbarones van Leyden (Warmond 25-06-1780) – (Leiden 15-12-1807), (2) 's-Gravenhage 19-09-1809 met Cornelia Martina van der Goes ('s-Gravenhage 12-02-1780) (Sassenheim 26-11-1859).
Overleden: Sassenheim 26-10-1863.
Beroep: Nederlands politicus, bloembollenkweker.

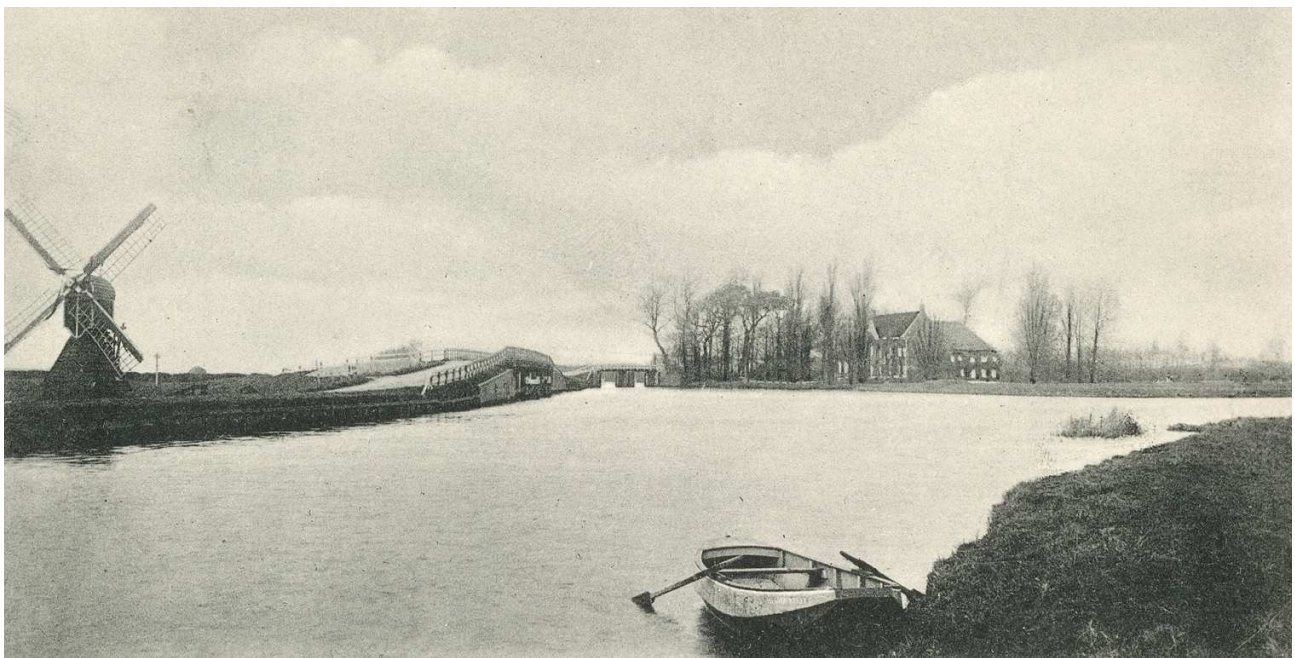


Beschrijving: Baron van Pallandt van Eerde stamt uit een oud adellijk geslacht, dat men reeds in 1310 vermeld vindt. Hij was lid van het Ridder-schap Holland, lid Provinciale Staten (1814-1850), lid van de Gedeputeerde Staten van Holland 1816-1850 en gemeenteraadslid van Sassenheim. Ook was hij een bekende hyacintenkweker. Hij woonde in Huize “Ter Leede” te Sassenheim, dat hij in 1808 kocht voor fl. 55.000,-. In 1861, twee jaar voor zijn dood werd Huize “Ter Leede”, door brand verwoest. De brandweer kon niet blussen want de brandspuit was juist voor reparatie naar Leiden. Het voorste gedeelte van het archief van de Hervormde Gemeente, dat hij als presidentskerkvoogd beheerde ging daarbij verloren. Naar hem is de Van Pallandtlaan genoemd.

- 38 Van Haaften in een brief van 20 mei 1840 in een brief aan de ingenieur van Rijkswaterstaat Conrad. NHA 81_129_0098.
- 39 Rijnland A-0541 [Kaart van de ontworpen doorsteek van de ringvaart van de Haarlemmermeer naar het Kagergat], 1845.
- 40 Zie NHA 81_112_0088.
- 41 Zeven jaar later, in 1847, wordt door Rijnland bedongen dat de inmiddels gereed zijnde ringvaart op de hoek tussen de Hellegatspolder en het Kagergat (tegenover de plaats waar dan inmiddels de Leegwater is gebouwd en proefdraait) wordt verwijdt en de hoek wordt afgerond om zo de afvoer van het water van de Ringvaart richting Leede te bevorderen. Daartoe wordt weer een stuk land van Affourtit onteigend, nu 0,14 bunders. Affourtit ontvangt ditmaal voor de door hem afgestane grond fl. 275,-.
- 42 Zie NHA 81_112_0088.
- 43 NHA_81_129_0104.
- 44 De wet op het domicilie van onderstand kwam tot stand in 1818. De wet bepaalde dat de kosten van de bijstand voor rekening van de domiciliegemeente kwamen: dit is de plaats waar een behoeftige was geboren of de laatste vier jaar had gewoond. Het gevolg was dat gedurende de hele negentiende eeuw kerkelijke en burgerlijke armbesturen met elkaar in de clinch lagen over wie wat moest betalen. Bron: Canon Sociaal Werk https://www.canonsociaalwerk.eu/nl/details_verwant.php?cps=1&verwant=223
- 45 Met de runderziekte wordt waarschijnlijk de runderpest of koepokken bedoeld: de benaming voor een virale, zeer besmettelijke, ziekte. Hoewel er in 1840 in Nederland reeds een vaccin bestond lijkt het aannemelijk dat trek-kende werklieden niet of nauwelijks zullen zijn ingeënt.
- 46 NL-HaNa, BiZa/Waterstaat, 2.04.07 inventaris nr. 3654, 1840 mei 1 – aug. 28.
- 47 Archief Oegstgeest inventarisnummer 2849.
- 48 NHA81_122_0012.
- 49 Nationaal Archief, toegang 4. VTHR, inv. nr. 95.
- 50 NL-HaNa, BiZa/Waterstaat, 2.04.07 doos 3654, 1840 mei 1 – aug. 28.
- 51 Vanaf dit punt in de tekst is de volgende passage geschrapt: “zonder aanlei-ding tot billijke reclames van de zijde van het werkvolk te geven, welke welligt door rustverstoring zouden kunnen worden gevolgd.” Op blz. 2 van de brief is de rest van de geschrapte tekst nauwelijks/niet meer te ontcijferen. Ik lees

dit: “de ondergetekenden hebben

- 52 NL-HaNa, BiZa/Waterstaat, RA 2.04.07 doos 3654 (IMG_20190905_151556).
- 53 Antonie Lipkens komt een aantal jaren later, in 1846, in Warmond wonen en overlijdt daar in 1847. (zie artikel De Hekkensluis 2013 nr. 1).
- 54 K. v.d. Pols, *De ontwikkeling van het wateropvoerwerktuig in Nederland 1770-1870*, 1984, p. 98.
- 55 NL-HaNa, BiZa/Waterstaat, 2.04.07 doos 3655 brief van Lipkens aan de Minister vanuit St. Austell in Cornwall.
- 56 Antonie Lipkens. Pentekening van Gerhardus Fredericus Eilbracht. Rijksmuseum.nl
- 57 Portret op Parlement.com https://www.parlement.com/id/vgogll8gthyi/g_simons
- 58 NHA81_122_0025.
- 59 NL-HaNa, BiZa/Waterstaat, 2.04.07-3668-170005.
- 60 NHA 81_153_0064 en NHA 81_153_0091. Pas in 1844 wordt er overeenstemming met al de eigenaren bereikt en kan van Haaften de klus afmaken.
- 61 Pieter Boekel, *Geschiedenis van het Haarlemmermeer in schetsen en tafereelen*, p. 142.
- 62 Van Dale: een ‘poos’ is het aantal slagen dat achter elkaar, zonder rusten, door de arbeiders met het heiblok wordt gewerkt.
- 63 Archief Oegstgeest inventarisnummer 2849.
- 64 NHA_81_122_0049 maandrapport van ingenieur Kock over november 1840.
- 65 NHA 81_122_0088.
- 66 NHA 81_122_0089.
- 67 ELO Archief Gemeente Warmond, inv. nr. 212: 1840-1845.
- 68 Brief 15 maart 1841. ELO Archief Gemeente Warmond, inv. nr. 212: 1840-1845.
- 69 NHA 91_122_0094.
- 70 D.Th. Gevers van Endegeest, *Over de droogmaking van het Haarlemmermeer*, deel I, par. 332., blz. 126.
- 71 Gevers van Endegeest I, paragraaf 329, blz. 125.
- 72 Gevers van Endegeest I, paragraaf 333 en 334, blz. 126,127.



Gezicht op de brug over het Oegstgeester Kanaal en de Warmonderhekbrug, ca. 1900 (ELO PV89286.5).