48e jaargang nr 2 | Juni 2020

Meer-Historie

Cultuur, geschiedenis en erfgoed van Haarlemmermeer

Gemeentesecretaris Jansonius in de oorlogsjaren

Griekspoor: het bedrijf zien als topsport

'Gelukkig hebben we **de foto's** nog'

LOSSE VERKOOP €5

10

Foto van de Henricus Hoeve, Hoofdweg 205, met landende DC 10 van Das Air Cargo

Fotograaf; Kees van der Veer

Datum; 13 november 2003

13 Aanleg Ringvaart en Ringdijk Haarlemmermeerpolder

23 Hinchliffe; KLM vlieger van het eerste uur

27 Jaap van der Weele kende zijn vaste klanten op buslijn 13

37 Van foeragehandel tot bioscoop Van Ouds De Waterwolf

Ringvaart bij Weteringbrug
Kees van der Veer, 2014

Hier hadden we **niet op gerekend!**

Wat kan de wereld toch snel veranderen! Hoe snel en voor de meesten van ons onverwacht zijn we beland in de meedogenloos om zich heen grijpende coronacrisis. In het 'pre-coronale tijdperk' zag de wereld er beslist anders uit! Terwijl de maatschappij piepend en krakend tot stilstand kwam, werden we overspoeld met nieuws over wat er allemaal op ons af kon komen. Het was moeilijk om door de bomen het bos te zien, want continu wijzigden inzichten en deskundigen buitelden onophoudelijk over elkaar heen met ideeën en maatregelen om de zaak ten goede te keren.

We zijn inmiddels geruime tijd verder. Het is rond 1 juni als u dit leest, het was 10 april toen ik dit schreef en we er reikhalzend naar uitkeken dat de statistieken zouden aangeven dat er voor Nederland, voor Europa, voor de wereld, licht zou schijnen aan het eind van de tunnel. Hoe het allemaal is verlopen… dat weet ik natuurlijk ook niet, maar laten we er eensgezind het beste van maken en hopen dat het coronavirus zoveel mogelijk aan onze deur voorbij is gegaan en nog mag gaan.

Onvermijdelijk

We weten allemaal dat veel crises niet of nauwelijks te vermijden zijn. Denk aan de periodes waarin de pest zich manifesteerde, denk aan de (in Amerika begonnen) Spaanse griep uit 1918 - de meest voorzichtige schattingen meldden twintig- tot veertig miljoen doden, vooral jongvolwassenen -, en sindsdien hebben nog tal van andere rampen ook ons land geteisterd. Doorgaans realiseert de mensheid zich achteraf wat er is misgegaan en zoekt men naar mogelijkheden om herhaling te voorkomen. Dat lukt lang niet altijd. We moeten met de ellende leren omgaan en daar zijn we nu iedere dag mee bezig. Ook dit keer zullen we ervan leren. Ook de ervaringen die wij nu opdoen, vragen immers dringend en dwingend ook om bezinning. Meer dan ooit buiten we ons in de komende periode over de vraag wat de toekomst ons zal brengen.

Epidemieën in Haarlemmermeer

En om heel dicht bij huis te blijven: ook onze Haarlemmermeer heeft ernstige epidemieën gekend. Denk aan malaria (1865) en - ongeveer tegelijkertijd - pokken, tyfus en cholera. De oorzaak lag toen onder meer bij slechte hygiënische toestanden, ook in de polder, en vooral de belabberde kwaliteit van ons Haarlemmermeerse drinkwater. Burgemeester Amersfoordt heeft indertijd zijn uiterste best gedaan om de ziektes te bestrijden. Het viel niet mee om tegen de onder de bevolking heersende opvattingen op te boksen. Zijn gebod om geen ontlasting in het polderwater te deponeren is zelfs bekrachtigd door de Hoge Raad.

Maar toch…

Maar toch… ondanks alle narigheid houden we ook de ontwikkeling van ons museum in de peiling. Vooral denk ik daarbij aan de herinrichting van het Cruquius Museum. Dankzij alle digitale middelen die we tot onze beschikking hebben, kunnen we daar thuis aan werken. Dat geldt ook voor de bedrijven, de bouwers en ontwerpers met wie wij constant aan de slag zijn. En… waar zouden we zijn zonder de steun en hulp van onze fantastische vrijwilligers!
We werken er hard aan om straks een nieuwe, ingerichte presentatie in het Cruquius Museum te hebben gerealiseerd. Een presentatie waarbij het accent ligt op het verhaal van het gemaal zelf. Waarom moesten gemalen het meer droog maken, welke plannen zijn er geweest, wie werkten er in het gemaal en hoe werd stoomkracht in de destijds hypermoderne machines ingezet?
Als de huidige crisis achter de rug is, dan willen we dat - en natuurlijk nog veel meer - over het voetlicht brengen.

Graag tot ziens in een van onze musea!

Elise van Melis

Just-Justa Fotografie

Colofon

Meer-Historie is een uitgave van Stichting Haarlemmermeermuseum De Cruquius.

Disclaimer
Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot fotomateriaal in deze uitgave te achterhalen. Eenieder die meent dat zijn/haar materiaal zonder voorafgaande toestemming hier is gebruikt, verzoeken wij contact met ons op te nemen.

Directeur-bestuurder
Elise van Melis

Rekeningnummers
ING Banknummer NL73 INGB 0003511852
t.n.v. Stichting Haarlemmermeermuseum De Cruquius

Locaties

Historisch Museum
Bosweg 17 - 2131 LX Hoofddorp
023 562 04 37
www.haarlemmermeermuseum.nl

Cruquius Museum
Cruquiusdijk 27 - 2142 ER Cruquius
023 528 57 04
www.haarlemmermeermuseum.nl

Witte Boerderij
Hoofdweg 743 - 2131 MA Hoofddorp
www.haarlemmermeermuseum.nl

De Polderschuur
Spieringweg 536a - 2141 EC Vijfhuizen

Abonnementen
De minimumbijdrage is € 20 per jaar.
Meer-Historie verschijnt vier keer per jaar.

Losse verkoop
In het Historisch Museum,
het Cruquius Museum, Bruna Nieuw-Vennep,
Boekhandel Stevens Hoofddorp,
Kunstfort Vijfhuizen

Vormgeving en druk
Drukkerij Groen, Hoofddorp

Redactie
Janny Herfst, Henk van de Hoef,
Barend Klaassen, Harry van Raak,
Marco Snel, Ton van Soest, Henri Stroet.

Contact redactie Meer-Historie:
meerhistorie@gmail.com
www.haarlemmermeermuseum.nl

Fotograaf
Kees van der Veer

Social Media

DEADLINE KOPIJ: 11 juli 2020

Beeldmateriaal
Afbeeldingen aanleveren als foto's of als digitaal bestand (hoge resolutie, min 1 MB of 300 dpi). Foto's altijd als apart bestand aanleveren, niet in een Word bestand of pdf.

Auteursrecht
Op het auteursrecht van het gepubliceerde in Meer-Historie is artikel 7 van de Auteurswet van 1912 van toepassing.

Aanbieding bijzondere voorwerpen
Contactpersoon collectiebeheer
F. Kamerling, 023 564 22 31
foppeka@gmail.com

Aanmeldingen, abonnementen, adreswijzigingen, opzeggingen
G. Deddens, 023 561 31 30
gjdeddens@kpnmail.nl

Redactioneel

In een moeilijke maar ook ingewikkelde periode (maart, april) zijn we er naar onze mening toch in geslaagd een mooi blad voor u samen te stellen. We hebben elkaar als redactie niet fysiek ontmoet, maar via de mail kom je toch een aardig eind.

Als lid van de ANWB word ik regelmatig bevraagd naar mijn mening over de meest geschikte voorkant voor een van hun uitgaven. Wij hebben ook zitten puzzelen welke voorkant we het meest geschikt vonden voor het juninummer. Niet altijd is de voorkant bepalend voor de inhoud van het blad, maar deze keer hebben we echt gezocht naar een foto van een stukje van de Ringvaart, gezien het artikel van Hans van Velsen over de aanleg van de Ringdijk en Ringvaart.

Hieronder drie foto's van Kees van der Veer die we het best vonden passen bij het artikel over de Ringvaart. Welke foto zou u uitgekozen hebben? Een molen levert natuurlijk altijd wel een mooi plaatje op, maar is zo fotogeniek dat die vast al veel aandacht gekregen heeft in het verleden. U ziet op de voorkant van het blad welke foto het geworden is, daarbij heeft de compositie de doorslag gegeven.

Deze keer geen opwarmer over alle artikelen die op u staan te wachten in het blad, maar ik wil toch een paar *highlights* noemen. In de vorige uitgave stond een boekbespreking van het boek van Ton van der Lee over C.J. Kieviet. Laura de Jong is er nog wat verder in gedoken en heeft een waardevolle aanvulling geschreven over het leven van de heer Kieviet.

Onderstaande tekst komt uit een bijdrage van Jan Uithol over de bijzondere vlieger Hinchliffe:
'Laat ik het eerst hebben over m'n piloot, captain Hinchliffe. Ik keek hem een beetje verbijsterd aan, toen ik hem naast de Avro 504K zag staan. 'M'n hemel, wat een zonderling type van een vliegenier is dat! Ik kreeg de indruk, iemand voor me te zien die tussen de tandwielen en drijfstangen van een machine heeft gezeten, maar die het er tenslotte toch nog levend heeft afgebracht'.
Dit stukje tekst geeft al aan dat captain Hinchliffe een bijzondere man was. Het artikel is daarom beslist de moeite waard om te lezen.

Veel leesplezier verder!

Henk van de Hoef

Eindredacteur

Cruquius

Weteringbrug

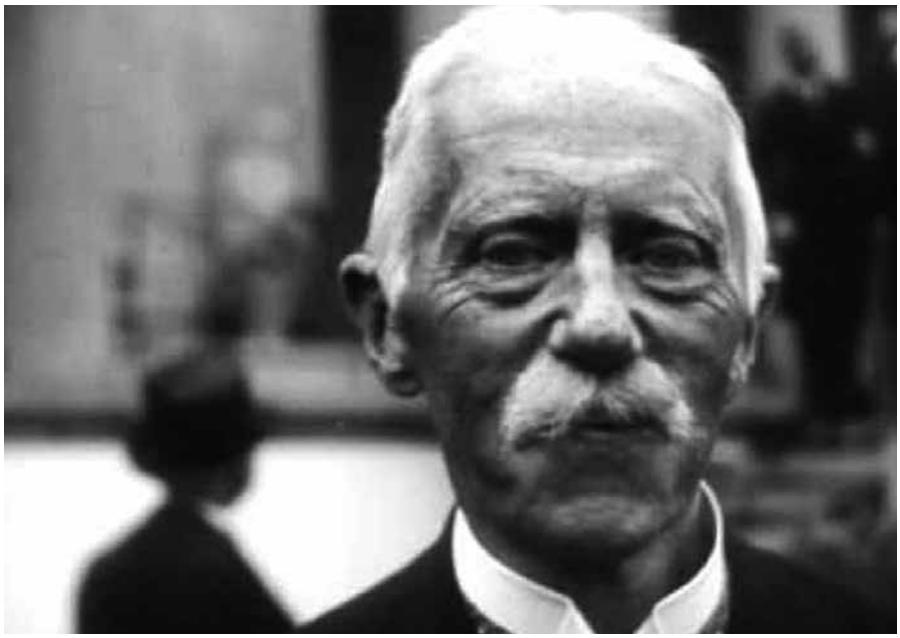
Vijfhuizermolen

Rectificatie: In het maartnummer van dit jaar stond bij het artikel op pagina 16 als auteur vermeld Henk Mastenbroek. Dit moet zijn Ger Mastenbroek.

Gemeentesecretaris **Jansonius** in de oorlogsjaren

Auteur: Henri Stroet

Jansonius was vanaf 1931 gemeentesecretaris tot de bevrijding in mei 1945. Tot het pensioen van Slob in 1941 werkte hij samen met de toenmalige burgemeester. De verhouding met Slob was altijd goed geweest, maar werd later stroever tussen de pro-Duitse Slob en de anti-Duitse Jansonius.

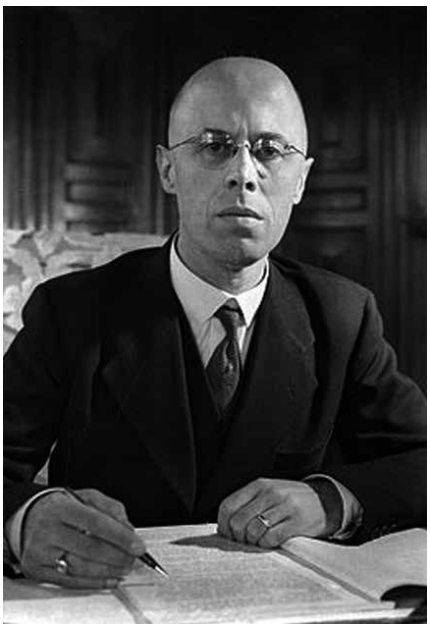


Jhr. Mr. D. J. de Geer *(Foto: Beeld en Geluid)*

Op 19 april 1941 bepleitte gemeentesecretaris Jansonius de oprichting van dorpsverenigingen, waardoor de belangen der gemeente op allerlei gebied zouden worden behartigd. Jansonius nam tevens het initiatief tot verwezenlijking van dit plan. De gemeenteraad, die toch al niet meer functioneerde werd 1 mei 1941 afgeschaft.

Tien dagen na de Nederlandse capitulatie in mei 1940 riep premier Dirk Jan de Geer in Londen in een radiotoespraak ambtenaren op om samen te werken met de tegenstander. Vijand klonk naar zijn mening te negatief om diens achting te verkrijgen. Slechts weinig ambtenaren namen dan ook ontslag, een enkeling uitgezonderd, zoals de latere minister-president Beel. Hij stapte vrijwillig op als gemeentesecretaris van Eindhoven toen deze gemeente een NSB-burgemeester kreeg.

Beel stuurde hem een keurig briefje:
'Uw streven als nationaalsocialist is gericht op verwerkelijking der nationaalsocialistische gedachte op elk terrein van het maatschappelijk leven.
Als katholiek is het mij onmogelijk hieraan, op welke wijze dan ook - hetzij direct hetzij indirect - mede te werken. Ik zie mij dan ook genoopt mijn ambtelijke functie ter beschikking te stellen.'
Na de oorlog werd hij de eerste minister van Binnenlandse Zaken, later minister-president.



Mr. Dr. L. J. M. Beel 1947
(Foto: Henk Blansjaar)

Verhouding met burgemeester Derks

Na het afscheid van Slob, die met pensioen ging, kreeg Jansonius te maken met een NSB-er. Jansonius bleef net als alle ambtenaren in de gemeente Haarlemmermeer in functie, ook nadat Derks als eerste NSB-burgemeester zijn intrede deed. Mede omdat Derks ervaring had als burgemeester van Westerbork en overtuigd nationaalsocialist was, zal hij weinig naar Jansonius geluisterd hebben. Derks stelde NSB-ambtenaren aan en stelde de fanatieke nationaalsocialist Cloosterhuis aan als wethouder van Sociale Zaken en Volkshuisvesting. Toen Derks zich steeds meer ging irriteren aan de NSB nam hij ontslag.
Dat Jansonius weinig sympathie had voor Derks blijkt wel uit het volgende: In een brief eind juli 1945 schrijft Jansonius aan de commissaris van de Koningin in Noord-Holland.: *'Ik beschouw de heer Derks als een man zonder enig vast beginsel, opportunist in hoge mate, die dan ook, toen het getij voor de Duitsers en de NSB ging verlopen, prompt heeft getracht zich op elastische wijze van deze kameraden te distantiëren.'*

Verhouding met Cloosterhuis

Cloosterhuis liep in tegen-stelling tot Derks in NSB-uniform. Het bestuur werd op nationaalsocialistische leest geschoeid en er werd door hem een afdeling in het leven geroepen die speciaal met Duitsche Zaken belast was. Toch had Jansonius grip op hem. Cloosterhuis had van gemeentezaken weinig verstand en vroeg aan Jansonius regelmatig advies. Wat zijn positie nog meer verzwakte was dat Cloosterhuis veelvuldig misbruik maakte van drank. Zó erg dat het ook in zijn eigen partij, de NSB opviel. Ambtenaren noemden zijn besluiten bij gelegenheid spottend jeneverbesluiten. Ondanks dat hield hij zich wel bezig met Jodenvervolging, iets waar Jansonius weinig tegen doen kon. Of zoals hij zelf zei: 'Dat ging buiten mij om.'

De burgemeester der gemeente Haarlemmermeer roept sollicitanten op voor de navolgende betrekkingen bij den Gemeentelijken Dienst voor Sociale Zaken:

1. **AMBTENAAR,**
in den rang van adjunct-commies 1e klasse. Vaste aanstelling te zijner tijd niet uitgesloten.
Vereischten: Grondige kennis van de steunverleening aan werkloozen, aan kleine boeren en tuinders, van de wachtgeldregelingen, de werkverruiming, de werkloosheidsverzekering, de spaarregeling, de B-steun en de verstrekking van goedkoope levensmiddelen;

2. **AMBTENAAR,**
in den rang van klerk 1e klasse.
Bekendheid met de hierbovengenoemde werkzaamheden strekt tot aanbeveling;

3. **SCHRIJVER.**
Sollicitanten moeten sympathiseeren met den nieuwen tijd.
Geen bezoek dan na oproeping.
Sollicitaties vóór den 25 November 1942 te richten aan het Gewestelijk Arbeidsbureau, Bijkantoor Hoofddorp.

Uit: Nederlandse Dagblad (uitgegeven door NSB) 21.11.1942

Verhouding met Stolp

Met Stolp, de enige niet NSB-burgemeester, had Jansonius een gemakkelijke verhouding. Stolp was door Derks gevraagd wethouder te worden omdat hij als hoofdonderwijzer verstand van onderwijs had. Stolp, die geen NSB-er was, wilde maar één ding, geen NSB-ers in het onderwijs. Stolp voerde verder slechts uit wat Jansonius hem adviseerde. Stolp werd na het vertrek van Cloosterhuis gevraagd een poosje burgemeester te zijn. Na drie maanden werd hij telefonisch bedankt door de Commissaris van de Provincie en kwam de NSB-er Van Leeuwen in beeld.

Verhouding met Van Leeuwen

Maar ook Van Leeuwen was slechts vier maanden burgemeester, want op 5 september 1944, later Dolle Dinsdag genoemd, is hij gevlucht. Het Duitse front leek namelijk definitief ineen te storten en de geallieerden naderden snel ons land.
Veel NSB-ers vluchtten naar het oosten. Toen later bleek dat Dolle Dinsdag helemaal niet het begin van de bevrijding was, probeerde Van Leeuwen weer terug te komen. Maar daar staken de Duitsers een stokje voor. Hij werd ontslagen. Jansonius vertelde als getuige voor de rechtbank, dat hij nooit last van hem heeft gehad en ook het gemeentepersoneel niet. Hij zocht zelfs toenadering tot de gemeentesecretaris en nodigde hem en zijn vrouw zelfs uit om eens bij hem op visite te komen. Jansonius ging

GEMEENTE HAARLEMMERMEER
Sollicitanten worden opgeroepen ter voorziening in de vacature van

Chef afdeeling Duitsche Zaken

Vereischten: middelbare schoolopleiding, beheersching van de Nederlandsche en Duitsche taal, praktijk-ervaring, krachtige persoonlijkheid, trouw aan den Leider en aan het leidend beginsel.
Voorlopig aanstelling op arbeidscontract.
Salaris volgens gemeentelijke regeling.
Tevens kan op deze afdeeling worden geplaatst een

vrouwel. administratieve kracht

Vereischten: vlot styliste, kennis van de Duitsche taal en machineschrijven.
Sollicitaties tot uiterlijk 15 September te richten aan den Burgemeester, Raadhuis, Hoofddorp.

Uit: Nederlandse Dagblad (Uitgegeven door NSB) 4.9.1944

Bevrijding Hoofddorp 11 mei 1945

daar niet op in en zei dat hij (Van Leeuwen) zijns inziens als mens wel goed was, maar dat hij met hem geen vriendschap kon sluiten, daar hij lid was van de NSB. Hij zei het recht in zijn gezicht, dat hij NSB-ers verraders vond en alleen maar met deze heren formeel wilde samen-werken.

Verhouding met Dekker

Ook over de laatste waarnemende NSB-burgemeester oordeelde Jansonius niet negatief, behalve dan dat hij nationaalsocialist was en in correspondentie met Duitsers steeds met Heil Hitler eindigde, zo getuigde hij na de oorlog bij het Bijzonder Gerechtshof in Amsterdam. Volgens Jansonius was hij steeds onpartijdig en heeft hij NSB-ers die zich misdroegen nooit gespaard. Ook heeft Dekker verder over alle bestuursaangelegenheden met Jansonius voortdurend overleg gepleegd en heeft in veel gevallen zijn advies opgevolgd. Verder stond het voor Jansonius vast dat Dekker zijn best heeft gedaan om bij vorderingen ten behoeve van het Duitse leger eerlijk te werk te gaan. Tegen 'wilde vorderingen' heeft hij krachtig opgetreden en zich ernstig beijverd om slachtoffers van Duitse razzia's weer uit Duitse vingers te krijgen. En toen zoon Jan bij een razzia door de Duitsers werd gearresteerd, heeft Dekker hem persoonlijk uit de Ripperdakazerne in Haarlem gehaald.

Jansonius burgemeester

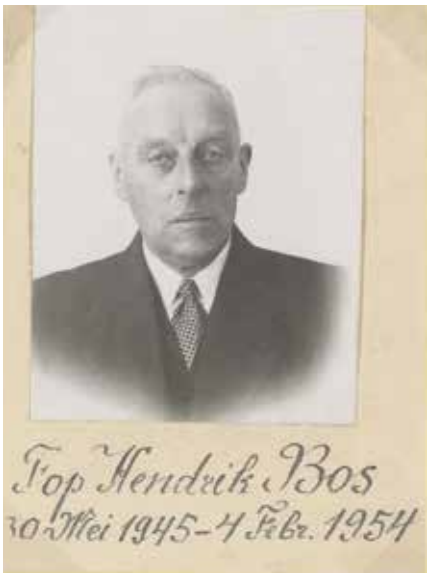
Vanaf 8 mei was Jansonius 'provisorisch' burgemeester van Haarlemmermeer. Op 11 mei 1945 verscheen Jansonius op het bordes van het raadhuis in Hoofddorp met de burgemeestersketting om zijn hals. Toen bekend werd dat Jansonius burgemeester van Haarlemmermeer zou worden dichtte A. van de Marel

Jz in de Hoofddorpse Courant (28.10.1945)

Toen kwam de oorlog met zijn leed
Het leven hier vergallen
Met moffenorders bij de vleet
Verschrikking voor ons allen
Dit alles ging ook wéér voorbij
Het eene na het ander
Een onze secretaris bleek
Steeds een rechte vaderlander
Als loco-burgemeester moest
Hij weldra toen fungeren
Tot zijn benoeming volgde waar
w'Hem blij mee feliciteeren
Zijn sympathieke nob'le aard
Bracht hem de burgers nader
En zijn begroeten blijd' hem thans
Als onzen burgervader.
Voorzeker zal de "burgerij"
(Daarin zal ik niet dwalen)
Hem zeker in die kwaliteit,
Geestdriftig binnenhalen.
Dat hij nog lang gezond en fit
Zijn ambt hier mag uitvoeren
Dat is de wens hier in de Meer
Van burgers en van boeren
Wij roepen hem in onze krant
Welmenend blij te moe
Als onze burgemeester ook,
Een hart'lijk welkom! Toe.

De officiële benoeming volgde pas later. Dat gebeurde Bij Koninklijk Besluit van 1 november 1945. 's Morgens 9 November 1945 was de installatie van de noodgemeenteraad, waarvan 21 prominente burgers deel uitmaakten. Fop Bos, het oudste lid van de gemeenteraad leidde de bijeenkomst.
's Middags volgde de installatie, daarin memoreerde Jansonius de oorlogsjaren als volgt:
'Wij hebben hier in die bange jaren getracht de zaken zo goed mogelijk gaande en recht te houden en ons allen beijverd de ingezetenen in hun moeilijkheden zo goed mogelijk ter zijde te staan (…)'.
'Weldadig is voor mij in die tijd geweest het geregelde contact met sommigen uwer waarbij ik inzonderheid wil noemen de heren Bos, Oudheusden en Joore. Wij hielden elkaar op de hoogte, hunkerden naar de dag waarop wij weer samen de hand aan de ploeg zouden kunnen slaan en hebben nooit gewanhoopt of die dag wel zou komen. En na de bevrijding is mij nu eerst provisorisch, thans definitief, het voorzitterschap in uwe vergadering toevertrouwd.'
Er waren bij die gelegenheid verschillende sprekers, zoals ook de ondernemer G. W. van Driel die de vrouw van Jansonius bedankte voor haar inzet tijdens de oorlogsjaren:

'In de achter ons liggende jaren, zijt gij, mevrouw Jansonius, uw man tot grote steun geweest. Gij hebt gedaan wat nodig was om het vuur van verzet in uw omgeving brandende te houden en gij reageerde vaak nog feller op rechtsverkrachting en onderdrukking dan uw echtgenoot. Meermalen heeft uw woning opengestaan voor vergaderingen der verzetsgroepen en u hebt gastvrijheid verleend aan hen, die ter wille van hun verzet tegen de vijand, werden opgejaagd.'



Na de oorlog werden Bos en Oudheusden wethouder en Joore fractievoorzitter van de PvdA. Jansonius bleef burgemeester tot 1955.
Hij stierf op tachtigjarige leeftijd. Naar hem werd in Hoofddorp een ambachtsschool vernoemd en toen deze gesloopt werd ontstond het wijkje: Jansoniushof.

Bronnen:

- Gemeente-archief Haarlemmermeer MF 7002 Inv. 742
- Notulen Raadsvergaderingen Gemeente Haarlemmermeer
- CABR Dossiers van de burgemeesters Derks, Cloosterhuis, Van Leeuwen, Stolp en Dekker.
- Paul van Steen 'Blijf op je post en werk met de bezetter samen, luidde het advies'. Trouw 30.1.2020

Vliegkamp wordt **luchthaven**

17 mei 1920: het eerste AT&T lijntoestel een DH-16 uit Londen is op Schiphol uitgeladen. Uiterst rechts met lange vliegersjas vlieger 'Jerry' Shaw. Plesman derde van links *(Schiphol)*

Auteur: Jan Willem de Wijn

De eerste drie militaire tweedekkers landden op 16 september 1916 op het net aangelegde vliegkamp Schiphol. In de jaren daarna kwamen ook wel eens burgervliegtuigen op bezoek maar het zou tot 17 mei 1920 duren voordat het militaire vliegveld een burgerluchthaven werd. Die dag arriveerde een Airco DH-16 van de Engelse maatschappij Aircraft Transport & Travel op een lijndienst uit Londen. De volgende dag vertrok hetzelfde toestel van Schiphol naar Croydon op de eerste lijnvlucht van de KLM.

Eerste lijn

Dat eerste burgervliegtuig op de geregelde dienst was een Airco deHavilland DH-16 met het kenteken G-EALU. Het toestel werd gevlogen door niemand minder dan Henry 'Jerry' Shaw, de chef-vlieger van AT&T. Op Schiphol werd dit eerste lijnvliegtuig uiteraard feestelijk ingehaald door Albert Plesman.

Maar ook Anthony Fokker was aanwezig om zijn nieuwste passagiersvliegtuig Fokker F.II te promoten. Het was een heel oploopje van officials op het militaire vliegkamp.
De twee passagiers uit Londen waren journalisten. Verder aan boord de nodige Engelse kranten van May 17th.
Een daarvan wordt nu als reliek in het hoofdkantoor van KLM te Amstelveen bewaard.

Administratie

De eerste lijndienst van KLM duurde 167 dagen (van 18 mei t/m 30 oktober 1920).
Pas vanaf 28 juni werd de vlucht dagelijks uitgevoerd, maar niet op zondagen.
In deze periode voerde de KLM (inclusief charters) 233 vluchten uit naar Londen.

Dat weten we omdat Albert Plesman als administrateur van de KLM elke maand in het luchtvaarttijdschrift 'Het Vliegveld' een overzicht publiceerde van alle vluchten.

Interessant daarbij was dat hij de vliegtuigregistraties, behorende bij elke vlucht, noteerde. Checken van die in totaal 37 registraties in het officiële Britse register leerde, dat een kwart ervan bij een heel ander vliegtuigtype hoorde. Af en toe haperde de administratie van de administrateur.

Post

Plesman had in maart 1920 met de PTT (voorloper van PostNL) een contract afgesloten voor het vervoeren van post door de lucht naar Engeland. AT&T had eerder een soortgelijk contract afgesloten met British Mail voor vervoer van post van Engeland naar Frankrijk. En had verwacht dat ook naar Nederland te mogen doen, maar hier visten ze achter het net. British Mail gunde dit contract aan concurrent Handley Page Transport. Op 5 juli 1920 vertrok het eerste KLM-toestel met luchtpost, een DH-9 met de registratie G-EAPU en vlieger Hinchliffe. Plesman noteerde: *"De eerste Nederlandsche officiële postzending moest vanwege laaghangende wolken in Penshurst (provincie Kent) landen. Van daaruit is de post naar Londen verzonden, welke aldaar te 10 uur arriveerde."* Walter 'Ray' Hinchliffe had, voor hij in dienst trad bij AT&T, tijdens de Eerste Wereldoorlog vijf Duitse vliegtuigen neergeschoten. Maar hij werd ook getroffen door een kogel in zijn hoofd waardoor hij een oog moest missen. Dat belette hem niet om in die beginmaanden (zoals ik telde) zestien keer Amsterdam-Londen voor de KLM te vliegen.

KONINKLIJKE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ
-: VOOR NEDERLAND EN KOLONIËN :-

MEDEDEELINGEN
Luchtdienst NEDERLAND—ENGELAND.

Datum.	Type van het toestel.	Register-teeken.	Naam van den vliegenier.	Uur van vertrek.	Inhoud van het vliegtuig.	Duur van den overtocht.
18 Mei	Airco 16	GEALU	Shaw	11.35 v.m.	Passagiers	2 uur 55 min.
19 ..	Airco 9	GEAPQ	Armstrong	5.— v.m.	Lading	2 .. 25 ..
20 ..	Airco 16	GEALU	Baylis	11.— v.m.	Passagiers en lading	3 .. 20 ..
22 ..	Airco 9	GEAGY	Armstrong	10.45 v.m.	Passagiers	2 .. 45 ..
22 ..	Airco 9	GEAGP	Baylis	2.— n.m.	Passagiers en lading	2 .. 30 ..
25 ..	Airco 16	GEAPM	Armstrong	11.35 v.m.	Passagiers	2 .. 45 ..
27 ..	Airco 16	GEALM	Game	11.30 v.m.	Passagiers en lading	2 .. 40 ..
29 ..	Airco 9	GEAGP	Game	11.30 v.m.	Passagiers en lading	2 .. 40 ..
*29 ..	Airco 9	GEAMX	Hinchliffe	3.— n.m.	Passagiers	2 .. 37 ..
1 Juni	Airco 4a	GEAPC	Game	11.30 v.m.	Passagiers	2 .. 10 ..
3 ..	Airco 9	GEAPL	Game	12.— m.	Passagiers en lading	2 .. 15 ..
5 ..	Airco 16	GEALU	Game	11.05 v.m.	Passagiers	2 .. 20 ..
5 ..	Airco 16	GEAPA	Baylis	11.06 v.m.	Passagiers	2 .. 24 ..
5 ..	Airco 9	GEAOZ	Holmes	12.45 n.m.	Passagiers	2 .. 30 ..
8 ..	Airco 16	GEALM	Game	11.40 v.m.	Passagiers en lading	1 .. 56 ..
8 ..	Airco 9	GEAOZ	Holmes	[illegible]40 v.m.	Passagiers en lading	2 .. 25 ..
8 ..	Airco 9	GEAOX	Hinchliffe	12.— m.	Passagiers	2 .. 50 ..
10 ..	Airco 16	GEALM	Game	11.35 v.m.	Passagiers en lading	2 .. 33 ..
12 ..	Airco 16	GEALM	Game	11.25 v.m.	Passagiers en lading	2 .. 30 ..
15 ..	Airco 9	GEAPE	Hinchliffe	1.20 n.m.	Passagiers en lading	2 .. 50 ..
15 ..	Airco 16	GEALM	Game	11.20 v.m.	Passagiers en lading	4 .. — ..
17 ..	Airco 16	GEALM	Game	11.15 v.m.	Passagiers en lading	3 .. 55 ..
19 ..	Airco 16	GEALM	Game	11.20 v.m.	Passagiers en lading	2 .. 40 ..
19 ..	Airco 9	GEAGY	Forson	11.20 v.m.	Passagiers	2 .. 55 ..
22 ..	Airco 16	GEALM	Game	11.17 v.m.	Lading	2 .. 50 ..
24 ..	Airco 16	GEALM	Game	12.03 n.m.	Passagiers en lading	2 .. 42 ..
26 ..	Airco 16	GEALM	Game	11.18 v.m.	Passagiers en lading	2 .. 57 ..
** 28 ..	Airco 16	GEALM	Game	2.55 n.m.	Passagiers en lading	4 .. — ..
29 ..	Airco 16	GEALM	Game	4.32 n.m.	Passagiers en lading	3 .. 08 ..
30 ..	Airco 16	GEALM	Game	3.02 n.m.	Lading	4 .. 26 ..

* Bijzondere vlucht.
** Van 28 Juni dagelijksche dienst visa-versa, vertrek 3 uur n.m.

De Administrateur
A. PLESMAN.

De eerste lijnvluchten vanaf Haarlemmermeer-Schiphol *(Het Vliegveld, juli 1920)*

Hij schopte het later tot chef vlieger van de KLM en trouwde met Emilie Gallizien, een Nederlandse vrouw, die toevallig ook secretaresse van Albert Plesman was. Uit Plesman's administratie blijkt overigens dat de eerste Engelse post vanuit Londen op diezelfde 8 juli arriveerde, aangebracht met G-EASZ, een Handley Page HP 0/11 bestuurd door David Capps. Vanaf Schiphol werd de post snel naar het hoofdpostkantoor in Amsterdam vervoerd voor verdere distributie.

Materieel

Op de foto van 17 mei 1920 staat de groep voor de DH-16. Duidelijk is de kap zichtbaar die voor passagiers enige beschutting bood. Op de foto van 5 juli staat de groep voor een DH-9 waarin passagiers in de open lucht zaten, gehuld in dikke leren jassen. Van alle 233 vluchten naar Londen van mei tot oktober 1920 werden er 141 door KLM uitgevoerd (met van AT&T gehuurd materieel) en 92 door Handley Page Transport. Vroege spotters konden meteen het verschil zien: de machines van AT&T voerden de registratie

5 juli 1920: de eerste luchtpostvlucht van de KLM voor vertrek per DH-9 van AST&T. Uiterst links vlieger 'Ray' Hinchliffe met oogkap, Plesman vierde van links (met handen in de zakken) en de net aangestelde stationschef Jan Dellaert vierde van rechts *(Schiphol)*

in witte letters op een zwarte romp, terwijl Handley Page zwarte letters gebruikte op een wit vlak op de romp. Aviodrome te Lelystad heeft sinds dit jaar een replica van de Nederlandse DH-9B H-NABO. Het kenteken staat op een wit vlak omdat Handley Page tot maart 1921 de vorige eigenaar van de originele H-NABO was. Dat gebruik van een wit vlak werd in Nederland overgenomen voor de eerste burgervliegtuigen. Op de 233 vluchten naar Londen werden (in ieder geval) zestien verschillende DH-9's, vijf DH-16's en vier HP 0/11's het meest ingezet. Uitschieters waren een kleine DH-4 (alleen voor vracht en post) en een enkele grote DH-18.

De originele DH-9 H-NABO werd in 1921 overgenomen van Handley Page, dus met wit registratievlak. Deze replica staat nu in Aviodrome *(AirOnline/Berend Jan Floor)*

Curieus: op 30 september 1920 vertrok de eerste Fokker F.II van de KLM naar Londen, maar Albert Plesman maakt daar geen gewag van in zijn overzicht. Dus geen lijndienst, maar veeleer een demonstratievlucht om na te gaan of de naam 'Fokker' geen oude oorlogswonden zou openen in Groot-Brittannië. Dat viel erg mee.

Aanleg **Ringvaart** en **Ringdijk** van de Haarlemmermeerpolder 1840-1848

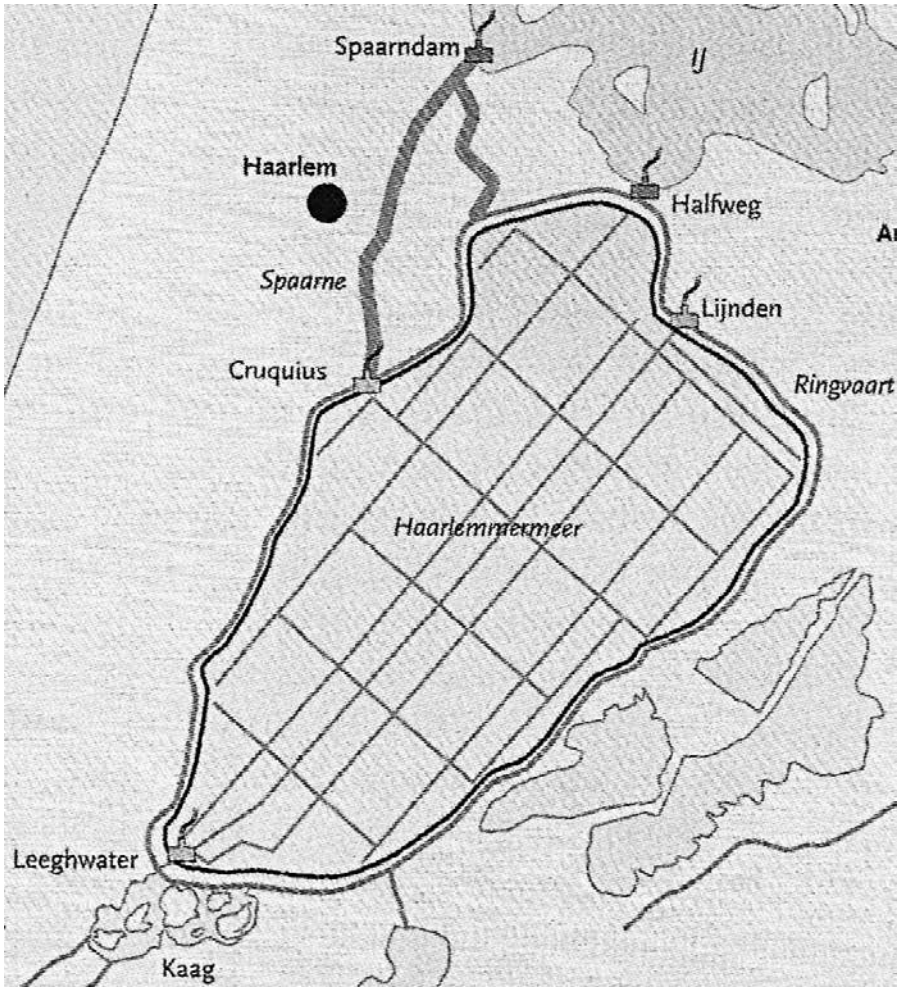
Het graven van de Ringvaart en het bouwen van de Ringdijk met soms duizenden grondwerkers begon op 5 mei 1840 en was op een zestal sluitgaten na eind 1843 gereed. Toch zou het laatste sluitgat pas vijf jaar later op 29 mei 1848 gedicht worden en kon het droogpompen van het Haarlemmermeer met gemaal De Leeghwater op 7 juni van dat jaar beginnen. De oorzaak hiervan was niet alleen de vertraging bij de bouw van de gemalen, maar vooral een conflict over bevoegdheden tussen 'Commissie van Beheer en Toezicht over de droogmaking van het Haarlemmermeer' (CIE) en het Rijk enerzijds en het hoogheemraadschap van Rijnland anderzijds.

Auteur: Hans van Velsen

De eerste spa werd op 5 mei 1840 juist achter de hoeve Treslong te Hillegom in de grond gestoken door de voorzitter van de CIE mr. Frederik van de Poll. Een groot project was gestart dat tot ver over onze landsgrenzen de aandacht zou trekken. Bij het begin van de drooglegging van het Haarlemmermeer was de oever niet zo recht als de huidige Ringvaart. De Ringvaart werd zo dicht mogelijk in rechte stukken langs de oever in het droge gegraven en de Ringdijk zo veel mogelijk aangelegd met de uitgegraven grond, meestal veen. Om kosten te besparen besloot de CIE om de landtongen in het meer te doorgraven. Immers de totale lengte van de Ringvaart werd zo korter. Nu nog kunnen we aan de verkaveling van de polder zien waar dit heeft plaatsgevonden; de Huigslooterpolder, de Lisserbroekpolder en de Vijfhuizerhoek.

In 1843 was het grootste deel van de Ringvaart en de Ringdijk gereedgekomen. Slechts zes openingen in de Ringdijk hielden de verbinding tussen het meer en de Ringvaart, Rijnlands boezemwater, in stand. De openingen lagen bij de Nieuwe Meer, de Oude Wetering, de mond van het Kagermeer (naast De Leeghwater), het Spaarne (naast De Cruquius),

De polderjongen, Kunstwerk van Karel Gomes



Ringvaart Haarlemmermeerpolder, 1856

de Haarlemmer Liede, en de kom voor de sluizen te Halfweg. Deze openingen waren nodig in afwachting van het voor de scheepvaart op bevaarbare diepte brengen van de Ringvaart tot 3.00 m'- NAP, alsmede van het gereedkomen van de bemalingswerktuigen In 1845, nadat de Ringvaart op vaardiepte was gebracht, werden nog enkele openingen in de ringdijk gesloten en waren alleen nog open de Oude Wetering, de Kaag en het Spaarne. Inmiddels was de bouw van de gemalen gestart. Allereerst werd stoomgemaal De Leeghwater gebouwd, en later op basis van de opgedane ervaring De Lijnden en De Cruquius. Onderstaand schema laat de voortgang zien.

De conclusie is daarom dat niet alleen de Ringvaart en de Ringdijk op tijd gereed waren, maar ook gemaal De Leeghwater. Immers De Leeghwater was najaar 1845 gereed om in bedrijf te kunnen worden gesteld. Het zou echter nog ruim twee en een half jaar duren eer dat De Leeghwater kon gaan bemalen.
De reden was een conflict tussen het hoogheemraadschap van Rijnland en de Staat der Nederlanden. Het conflict ging over de vraag of de regering gemachtigd was de laatste openingen in de Ringdijk te sluiten zonder de toestemming van Rijnland, of dat Rijnland aan deze sluiting bepaalde voorwaarden mocht verbinden. Juridische en bestuurlijke aspecten waren aan deze zaak verbonden.
De juridische discussie ging in hoofdzaak over het feit of dit een privaatrechtelijke of een publiekrechtelijke aangelegenheid was. Rijnland vond het een privaatrechtelijke zaak waarbij een regeling getroffen diende te worden voor de specifieke belangen van Rijnland. Het Rijk beschouwde het als een publiekrechtelijke zaak, waarbij het algemeen belang in het geding was en in het verlengde daarvan verordeningen konden worden uitgevaardigd.
Daarnaast waren er de nodige bestuurskundige aspecten. Voorjaar 1845, toen duidelijk was dat De Leeghwater

GEMAAL	START BOUW	BOUW GEREED	PROEFDRAAIEN	IN BEDRIJF
De Leeghwater	jan. 1843	22-7-1845	sept. 1845	7-6-1848
De Lijnden	1847	dec. 1848	jan. 1849	30-3-1849
De Cruquius	1847	jan.1849	febr. 1849	19-4-1849

Wapen van Rijnland, gekleurde pentekening op perkament, W. van Cleeff, 1698 *(Archief Rijnland)*

binnen enkele maanden in bedrijf gesteld kon worden, werd Rijnland door de CIE op de hoogte gesteld van de wenselijkheid de overgebleven gaten in de Ringdijk te dichten. Sluiting hiervan betekende voor Rijnland dat zij tachtig procent van haar boezemoppervlak zou kwijtraken, een grote ingreep in de waterstaatkundige situatie in West-Nederland. Rijnland had altijd aangedrongen op voldoende compenserende maatregelen voor dit verlies. En de angst bij Rijnland dat deze onvoldoende zouden blijken te zijn, was altijd aanwezig. Een van die maatregelen was de bouw van het stoomgemaal te Spaarndam. Dat was echter nog niet gereed toen de vraag van de CIE bij Rijnland kwam. Rijnland weigerde toestemming en eiste volledige garantie voor de veiligheid van het gebied. Afspraken waren nodig voor de afwatering, de boezemhoogte, watervoorraad, peilsbepalingen, scheepvaart etc. Rijnland ging het niet alleen om de veiligheid van zijn gebied, maar het ging ook om de vraag wie de uiteindelijke macht had in dit gebied.
De CIE was bang dat zo een regeling de sluiting van de Ringdijk tot St Juttemis zou uitstellen en was hier mordicus tegen. Zij richtte zich tot de minister van Binnenlandse Zaken. Binnenlandse Zaken, Rijnland en CIE wisselden voortdurend hun standpunten over de kwestie. Zelfs de Raad van State kwam eraan te pas. Na twee en een half jaaroverleg tekende tenslotte de CIE op 19 juli 1847 te Den Haag en Rijnland op 3 augustus 1847 te Leiden een overeenkomst.

Het werk om de laatste openingen in de Ringdijk te dichten kon starten.
Op 29 mei 1848 was de laatste dicht, en kon De Leeghwater op 7 juni 1848 starten met het droogmalen van het Haarlemmermeer. Respectievelijk 30 maart en 19 april 1849 zouden De Lijnden en De Cruquius volgen. En zoals bekend viel het Haarlemmermeer juli 1852 droog en zou de inrichting van de polder met onder meer watergangen, kavelsloten, wegen en bruggen in 1856 gereedkomen.

Spieringmeer en Lutkemeer, ca 1700 *(archief Rijnland)*

Bijzondere punten langs de Ringdijk

Stoomgemaal Halfweg

Rijnland loosde zijn boezemwater onder meer via spuisluizen te Spaarndam en te Halfweg op het IJ. In het kader van compenserende maatregelen voor Rijnland werd in 1845 het stoomgemaal te Spaarndam in gebruik genomen. Toen dit gemaal niet toereikend genoeg was gebleken, werd ook een stoomgemaal te Halfweg gebouwd. In 1852 werd dit gemaal in bedrijf gesteld.

Het Lutkemeer

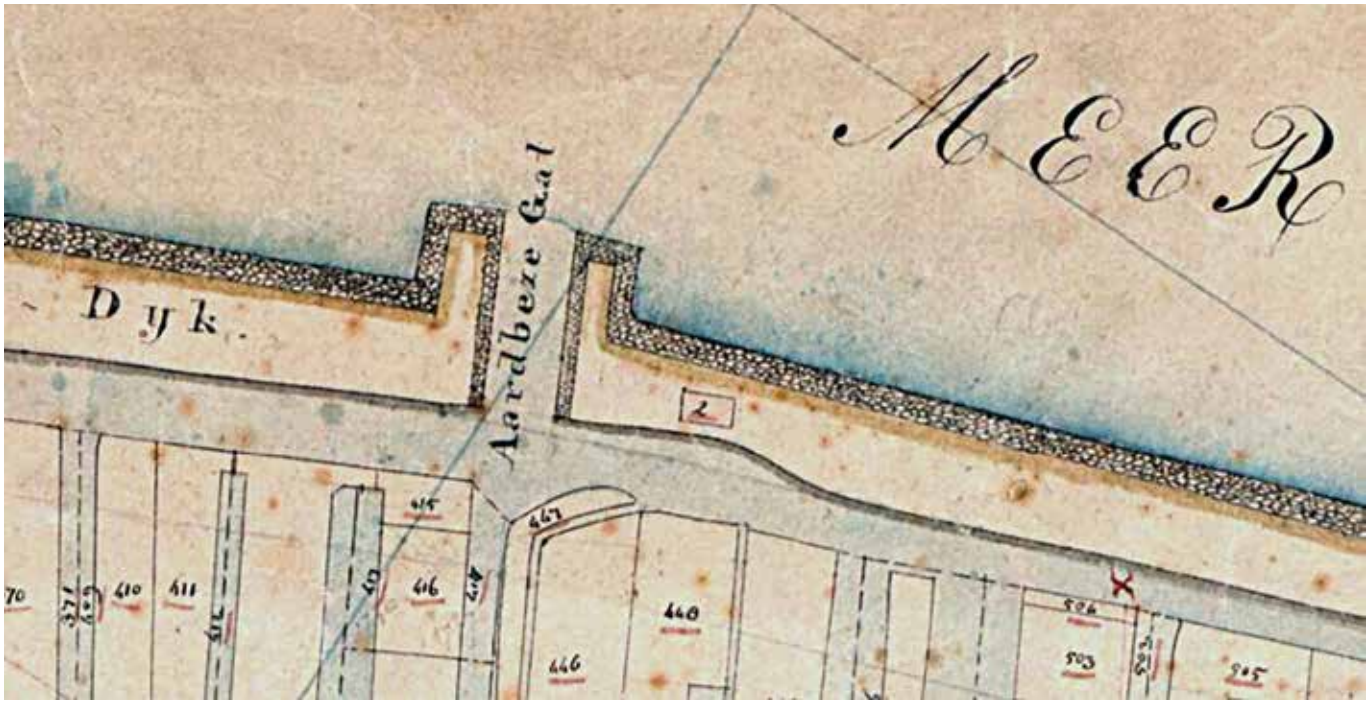
Zowel bij de plannen tot drooglegging van het Haarlemmermeer van de Staatscommissie in 1837 als het besluit van de Tweede Kamer der Staten-Generaal in 1839 zou het Lutkemeer buiten de drooglegging gehouden worden. In 1864 werd begonnen met de droogmaking van dit meer en in 1865 was de Lutkemeerpolder een feit.

Een bijzondere dijk ter hoogte van Aalsmeer

Het Haarlemmermeer belaagde indertijd Aalsmeer. Steeds verdween een strook grond van de plaats in het water. Dat bezorgde Amsterdam grote zorgen om haar wegverbinding via Aalsmeer met Den Haag. En de stem van Amsterdam woog zwaar in de Staten van Holland en West-Friesland.

De Staten namen dan ook in 1766 het besluit een ruim zestien kilometer lange dijk aan te leggen ter bescherming van Aalsmeer tegen het Haarlemmermeer. De zogenaamde beteugelingsdijk. In Aalsmeer 12,9 en onder Leimuiden 3,9 kilometer dijk. Met juist achter deze beteugelingdijk een vaarsloot opdat de Aalsmeerders beschut langs de kust konden varen, en enkele gaten in de beteugelingsdijk om het Haarlemmermeer op te kunnen varen. Het Statenbesluit was niet alleen bedoeld om Aalsmeer te beschermen, maar ook om de belangen van Amsterdam te dienen.

De aanleg van de dijk, in uitvoering van het hoogheemraadschap van Rijnland, vond plaats tussen 1766 en 1777. Metingen hebben bevestigd dat deze beteugelingsdijk in de jaren 1840-1843 is opgenomen in de Ringdijk van de Haarlemmermeerpolder en aan de Aalsmeerse kant van deze dijk de vaarsloot werd verbreed



Beteugelingsdijk met vaarsloot rond het Aardbeiengat, 1832 *(archief Stichting Oud-Aalsmeer)*

BESTEDINGE
van LEVERANCIE van
BLADRIET,
In 't West-eynde van AALSMEER,
Wenedens
Het Aanvullen tusschen de Gemaakte
PAAL- of KISTING-WERKEN,
met Bagger en Aarde
Op Woensdag den 30. July 1766.

Hoog-Heemraeden van Rhijnland, zyn van Meeninge by Publicque Inschryvinge te Besteden:

De Leverancie van een Groote Quantiteyt Bladriet, by de Honderd Bos, Mitsgaders het Aanvullen tusschen de gemaakte Paal- of Kisting-Werken, in het Westeynde van Aalsmeer, ter lengte van omtrent 25 Roeden, en breedte van 10 Roeden, met Bagger, Riet, Zuiden, Bonken en Aarde, ter maate plaatse volgens Aanwyzing te haaien.

Ymand geneegen zynde, de voornoemde Leverancie of Werken aanteneemen, koomen in 't Gemeenlands-Huys van Rhynland, ten Half-negen den Spaarendamschen Dyk, op Woensdag den 30. July 1766. s'Morgenstens Elf Uuren, en doe zyn profyt.

De Bestekken zullen Vier Dagen te vooren ter Secretarye van Rhynland, en op den Hoye van Zwanenburg, alsmede aan de Oude Wetering by den Tiaarsman A. Brouw, kunnen gezien worden.

En op gemelde dagen s'Morgens ten Agt Uuren aan de Schuyt van gemelde A. Brouw van de Oude Wetering worden gevaren, na het Werk, om op de Plaats onder aanwyzinge te dien.

Zegt het Voort.

Gedruckt te Leyden, by ANNA BOUWMAN, 1766.

Aanbesteding bladriet voor bekistingwerken, 1766 *(archief Stichting Oud-Aalsmeer)*

tot de huidige Ringvaart.
Een staaltje van herbestemming van de kustverdediging van Aalsmeer.

De Westeinderplas

Ter hoogte van de Westeinderplas werd de Ringdijk uit klei opgetrokken en extra verstevigd teneinde de golfslag vanuit het meer te kunnen weerstaan.

Huigslooterpolder

De Huigslooterpolder zou geheel binnen de Ringdijk komen te liggen. In de eerste jaren van de drooggelegde Haarlemmermeer werd dit gebied nog afzonderlijk met een molen bemalen en de voorafvoer van de molen werd door de Ringdijk op de Ringvaart afgevoerd.
Over deze afvoer in de Ringdijk lag toen een brug voor het jaagpad op de Ringdijk.
Nadat het gebied vrijwel op gelijke hoogte kwam te liggen als het omringende deel van de Haarlemmermeerpolder werd de afzonderlijke bemaling opgeheven, de brug verwijderd en de Ringdijk gesloten.

De Leeghwater

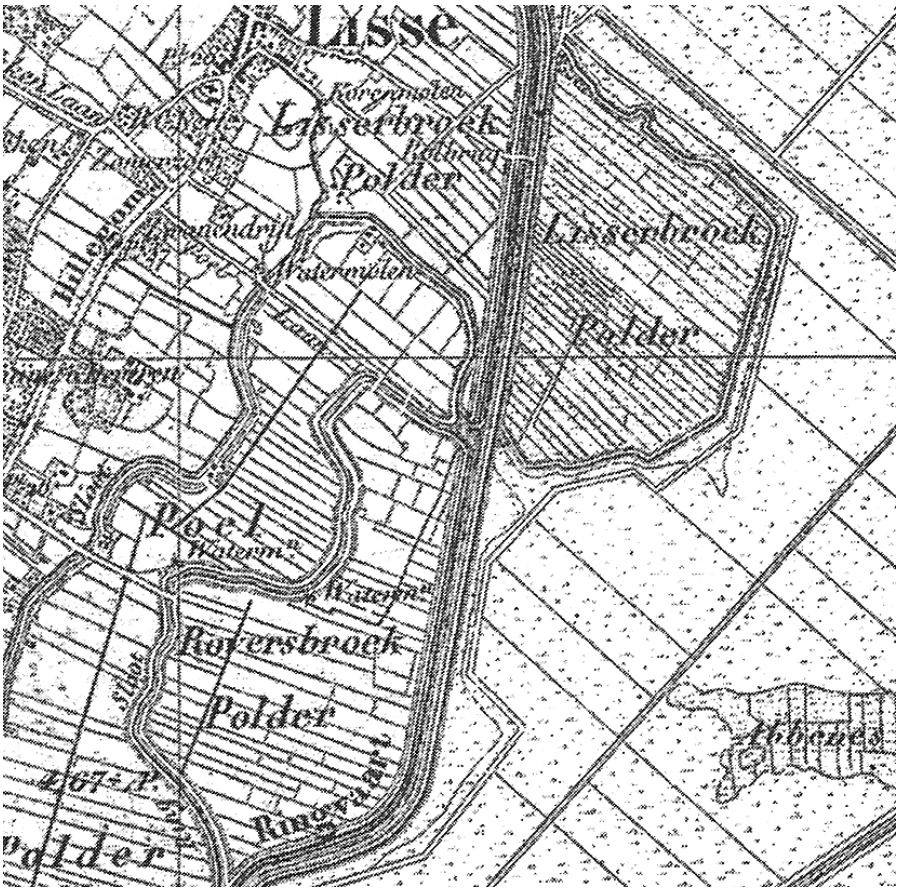
In het uiterste zuiden van de Haarlemmermeerpolder, tegenover de Dieperpoel, is De Leeghwater gelegen.
Een logisch punt om het water van de polder op te kunnen pompen en uit te slaan op Rijnlands boezem.

Lisserbroekpolder

De Lisserbroekpolder werd door de Ringvaart in tweeën gedeeld. De kronkelige dijk die deze polder beschermde tegen het Haarlemmermeer kennen we nu als het Turfspoor.
Dit had te maken met de turfwinning. De landeigenaren in de Lisserbroekpolder binnen de Ringvaart verkregen namelijk in 1855 een concessie tot vervening. In mei 1860 werd het zelfs bevestigd met een Koninklijk Besluit en verwerkt in verschillende reglementen van het waterschap Haarlemmermeerpolder. Het hoofddoel van deze toestemming was dat door de vervening van de bovengrond het gebied dezelfde hoogteligging zou krijgen als die van de omringende polder.

Het Spaarne

De afwatering van het door gemaal De Cruquius uitgeslagen water was op het punt waar het Spaarne op het Haarlemmermeer uitkwam. Vandaar voerde het via Haarlem en Spaarndam tot op het IJ.
Een goed gekozen locatie.



Lisserbroekpolder

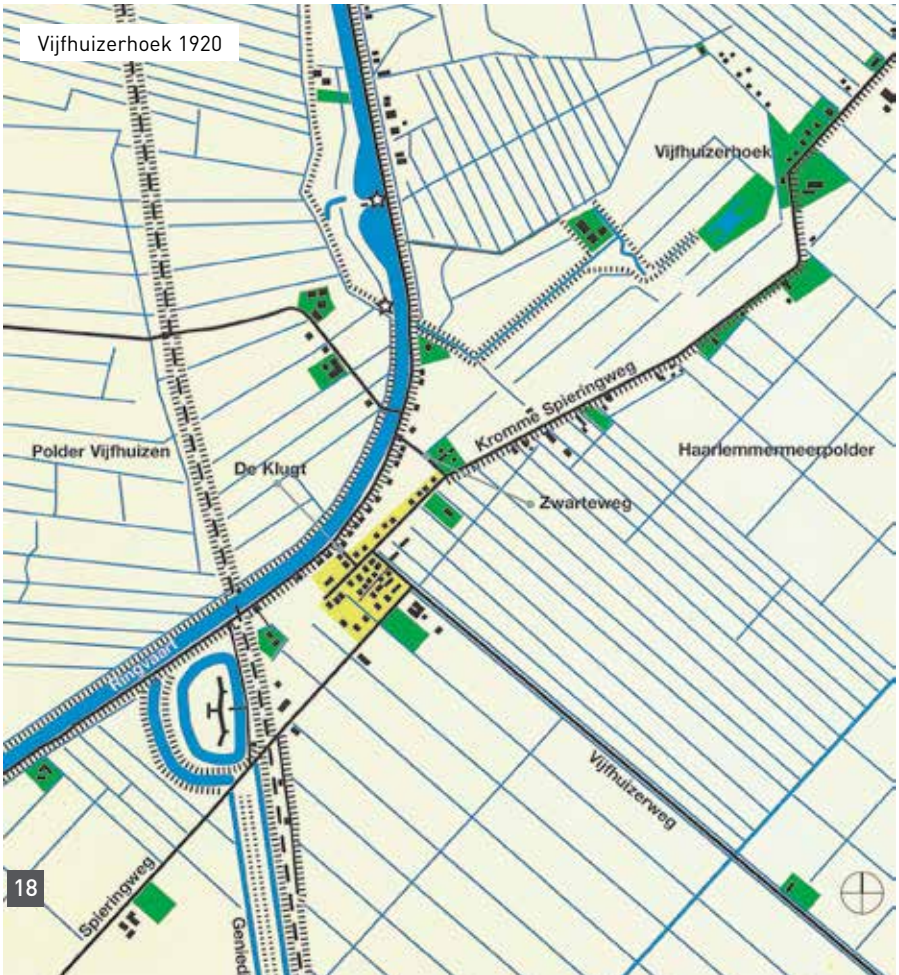
Vijfhuizerhoek 1740

Vijfhuizerhoek

De Vijfhuizerhoek werd vernoemd naar het door de Spanjaarden in 1573 vernietigde dorp Vijfhuizen. De ruïnes zouden achttien jaar later in de golven van het Haarlemmermeer verdwijnen. Een aantal van de inwoners vonden op de landtong een nieuwe woonplaats.

Bij het graven van de Ringvaart werd de Vijfhuizerhoek van de Vijfhuizerpolder (het huidige Schalkwijk) afgesneden en de boeren konden vanuit hun boerderij niet meer met hun vee naar de Vijfhuizerhoek. Zij spanden een rechtszaak aan tegen de CIE. In 1843 bepaalde de rechter dat er een bruggetje moest komen over de Ringvaart op kosten van de CIE, hetgeen geschiedde. Dit bruggetje is er nog steeds en is bekend als het witte bruggetje van Vijfhuizen.

De huidige Kromme Spieringweg volgt de voormalige kustlijn van de Vijfhuizerhoek.
Op de Vijfhuizerhoek lag vanaf 1701 een eendenkooi. Sinds 1757 was de familie Stokman eigenaar en beheerder. In 1990 werd de eendenkooi aangekocht door de Stichting Landschap Noord-Holland. Het beheer en onderhoud bleef evenwel tot op de dag van vandaag in handen van de familie Stokman.



Vijfhuizerhoek 1920

Verantwoording:
Gegevens zijn onder meer ontleend uit:

- 'Handleiding tot de kennis van Waterbouwkunde', leercursus kadetten van den waterstaat en der genie, der Koninklijke Militaire Akademie, Duco Johannes Storm Buysing, ingenieur 1e klasse van 's Rijks Waterstaat, 1845
- 'De Haarlemmermeer' een studie in planning en beleid 1836-1858, uitgave NEHA, Charles Jeurgens,1991, ISBN 90-71617-46-7
- 'De redding van Aalsmeer, uitgave van 'Stichting Oud-Aalsmeer', Jan Willem de Wijn en Hans Alderden, 15 mei 2015
- 'Belang Betaling Zeggenschap' 150 jaar Waterschapbestuur en Haarlemmermeerpolder, uitgave 'Meer-Historie' onderdeel van 'Stichting Haarlemmermeermuseum De Cruquius', mei 2015, ISBN978-90-80093-0-1

Afbeeldingen:

- Waar niet aangegeven, uit het boek 'Belang, Betaling Zeggenschap' of eigen archief

Begraafplaats in Zwanenburg
voor kerk op Halfweg

Is het vreemd dat de begraafplaats voor de Hervormde kerk in Zwanenburg ligt? Ja, want de kerk staat in Halfweg. Maar ook weer niet, omdat er in Halfweg geen ruimte voor een kerkhof was. De in 1852 gebouwde Hervormde Kerk stond ooit in Halfweg; ingeklemd tussen de suikerfabriek en de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. Plaats voor een begraafplaats was daar zeker niet. Sterker nog, voor het kerkgebouw zélf was amper plaats. Voor een kerkhof moest elders een oplossing gevonden worden. Die kwam van dominee J.J. van Voorst.

Auteur: Ger Mastenbroek

Bij de oude Hervormde kerk in Halfweg was geen plaats voor een kerkhof *(foto: collectie Cor Wies)*

Zijn vermogende familie bezat percelen in de Haarlemmermeer en namens die familie bood hij een van die percelen aan de kerk aan. Nadat de nodige vergunningen waren verkregen, was op 30 november 1857 de begraafplaats een feit in wat later Zwanenburg zou gaan heten. De dominee had wel een strikte voorwaarde: het moest een rustplaats *voor alle gezindten* zijn. Met dit denkbeeld van oecumene was Van Voorst zijn tijd ver vooruit. Nog meer dan dat zelfs, want het werd ook een *algemene* begraafplaats; dus *voor iedereen*. Om op de begraafplaats te kunnen komen, moest men nog wel een *uitweg* aanleggen. Kosten daarvoor waren f 116,00 met bijkomende jaarlijkse kosten voor een vergunning van f 3,03.

Anno 2020 lijkt dat heel weinig. Toen de tramlijn Amsterdam-Zandvoort aangelegd moest worden, stond de kerk letterlijk in de weg en moest verdwijnen. Er kwam een nieuwe kerk in Halfweg; de begraafplaats bleef in Zwanenburg.

'Zwanenburg' niet meer de oudste

Tot 1 januari 2019 was de begraafplaats in Zwanenburg de oudste in de toenmalige gemeente. Vanaf die datum werd het anders want de gemeente Haarlemmermeer fuseerde met Haarlemmerliede en Spaarnwoude. (In Meer-Historie van december 2019 was daarover te lezen.)
Dat betekende onder andere dat de oudste begraafplaats nu niet meer in Zwanenburg ligt maar in het nieuwe

Begraafplaats in Zwanenburg was tot 2019 de oudste in de gemeente Haarlemmermeer

gedeelte van de gemeente, in Spaarnwoude. De geschiedenis van de oudste begraafplaats moest herschreven worden.

We gaan daarvoor naar het einde van de negentiende eeuw. Tot die tijd werden welgestelden veelal in kerken begraven. De uitdrukking 'rijke stinkerd' komt hoogstwaarschijnlijk daardoor.
Toen de Fransen in 1795 de Nederlandse Republiek hadden veroverd, verbood Napoleon in 1812 deze maatschappelijk geaccepteerde, maar zeer ongezonde wijze van begraven. Nadat de Fransen waren verdreven werd dat verbod echter weer tenietgedaan.
De Rijksoverheid verordonneerde in 1829 dat niet meer *ín* de kerk maar *rond* de kerk begraven moest worden.
Bij Koninklijk Besluit uit 1827 was al beslist dat er binnen elke gemeente een *algemene begraafplaats* moest zijn.
Voor Houtrijk en Polanen werd dat begraafplaats De Akker Gods in Stompe Toren, het latere Spaarnwoude. Daardoor is deze begraafplaats in de huidige gemeente Haarlemmermeer de oudste.

Poortwachters

Voor meer informatie over de begraafplaats gaan we naar Wil Mastenbroek, bestuurslid van *Stichting Begraafplaats van de Hervormde Gemeente van Houtrijk en Polanen*. Die naam is een hele mond vol. Vrijwel alle begraafplaatsen hebben een naam. Nooit een kortere naam overwogen? 'Nee', zegt Wil resoluut. Veel antwoorden op vragen zijn te vinden in hun boekje 'Rondgang over de begraafplaats te Zwanenburg'. Zo is te lezen dat vanaf de ingebruikneming van de begraafplaats in 1857, poortwachters werden aangesteld. (De naam 'poortwachter' stamt uit de laatste jaren van poortwachter Van Nieuwenhuijzen die dagelijks de poort opende en sloot.)
R. Schoenmaker staat als eerste *opzichter* in de boeken. In 1863 gevolgd door Jan Wils, als koster-doodgraver: koster in de Hervormde kerk op Halfweg en doodgraver op de begraafplaats in Zwanenburg. Hij bleef dat meer dan vijftig jaar, tot januari 1914.
Frederik Bolt volgde hem als koster-doodgraver op met ook voor hem een lang dienstverband tot 1953.
Jan Ekkerman was na hem tijdelijk 'hulpgrafdelver'.
Jan Mast werd in 1957 de poortwachter en bleef dat tot 1980. Drie vrijwilligers namen zijn taken even over.
Freek van Nieuwenhuijzen was tot 2004 de man op wie nooit tevergeefs een beroep werd gedaan. De waardering daarvoor leverde hem de nu op het voorplein staande *Freek van Nieuwenhuijzen*-boom op.
In 1997 werd het algemeen onderhoud uitbesteed en werden de taken van Van Nieuwenhuijzen langzamerhand vervangen. Zo kwam er een mechanische tijdklok voor de toegangshekken en nu is de functie van 'poortwachter' verleden tijd.

Namen

Over namen gesproken. De laan waaraan de begraafplaats ligt heet *Kerkhof*laan. Waarom niet Begraafplaatslaan? Voor een antwoord op die vraag moeten we terug naar 28 augustus 1913. De gemeenteraad van Haarlemmermeer stelde toen vast: *Het buurtschap hetwelk zich uitstrekt tusschen den ringdijk, den IJweg en den krommen Spieringweg nabij Halfweg, is als* ***een eigen dorp*** *aan te merken.*
En krijgt daarom officieel de naam ***Zwanenburg***.
Het betekende nog meer.
De naamloze weg nummer 6:

De poort van de begraafplaats die tot eind twintigste eeuw handmatig werd geopend.
Op de achtergrond de *Freek Van Nieuwenhuijzen*-boom *(foto Stichting)*

loopende van af den ringdijk zuidwaarts naar de algemeene begraafplaats kreeg de naam ***Kerkhoflaan***. Laan dus met begraafplaats, maar zonder kerk.

Grafrust

Als bestuurslid is Wil Mastenbroek verantwoordelijk voor administratie en adressenbestanden. 'De betrokkenheid van de Stichting', zo vertelt hij, 'omvat bij begrafenissen alleen de directe werkzaamheden zoals het openen van het graf, het gereedmaken voor de begrafenis en het sluiten van het graf. Alle nodige formaliteiten en activiteiten rond een begrafenis zijn in handen van de uitvaartverzorger.'
Vanuit de Stichting informeert hij de rechthebbenden als een termijn van het grafrecht ten einde loopt. In die periode van wettelijk vastgesteld minimaal tien jaar, mag het graf niet geopend worden en dat wordt 'grafrust' genoemd.

Als hij dat vertelt, moet ik denken aan een begrafenis onlangs op 'zijn' begraafplaats terwijl er een vliegtuig over kwam. Jammer dat grafrust niet voor vliegtuigen geldt. Zo'n verstoring was er niet bij de eerste begrafenis van Jan van der Fange op 20 maart 1858. Hij was de eerste en werd daarom 'om niet' begraven. Het oudste nog aanwezige graf van de totaal 800 graven is van 31 december 1883, waarin onder andere Albert J. Bijleveld begraven is. Een nieuwe plek is ingeruimd voor de urnenwand waarin twaalf urnen een plaats hebben gekregen. Daarnaast is er een vijftigtal bijzettingen van urnen in urnengraven.

De 980 kilo wegende klok wordt in de klokkenstoel opgehangen *(foto Stichting)*

Stichting

Tot 1979 was de exploitatie van de begraafplaats in Zwanenburg volledig in handen van de Hervormde kerk zelf. Toen de financiële draaglast voor de kerkgemeenschap te zwaar werd is de Stichting opgericht. De voorwaarde zoals dominee Van Voorst die 162 jaar geleden stelde, dat de begraafplaats voor alle gezindten moest zijn, bleef. Door uitbreiding van noodzakelijke dienstverlening raakte de stichting in geldnood en in 1983 dreigde er zelfs sluiting. Mede door subsidie van de toenmalige gemeenten Haarlemmermeer en Houtrijk en Polanen, kon dat worden voorkomen. Vanaf 1990 is Dunweg Uitvaartverzorging huurder/beheerder van de in 1963 gebouwde aula.

Wegstervend klokgelui

Op de begraafplaats in Zwanenburg staat sinds 2011 een klokkenstoel. Meestal staat zo'n klokkenstoel bij een kerk als er geen plaats is of geen geld voor een toren met klok. Deze klokkenstoel staat er om een andere reden. Daarvoor moeten we weer naar Halfweg, maar nu voor een ándere kerk. Daar stond tot 2011 aan de Amsterdamsestraatweg de in 1924 gebouwde Gereformeerde kerk, met vanaf 1929 ook een toren met klok. In de Tweede Wereldoorlog smolten de Duitsers de vredelievende

klok om tot oorlogsmateriaal. Na de oorlog kwam er in 1949 een nieuwe klok; gegoten door Koninklijke Klokkengieterij Petit en Fritsen. De 980 kilo wegende klok heeft dienstgedaan tot het samengaan van Hervormde kerk met Gereformeerde kerk. Toen was er één kerk met twee gebouwen. De Hervormde kerk was groot genoeg; de Gereformeerde kerk was 'over'.

Eerst waren er plannen om daar alleen appartementen te bouwen. Uit de dorpsgemeenschappen kwamen, mede vanwege de karakteristieke herkenbaarheid van Halfweg, echter protesten tegen sloop van kerk mét toren. Alleen de toren laten staan gaf echter bouwkundige problemen. Na genoemde protesten en goed overleg met de ontwikkelaar werd besloten

In 2011 werd de klokkenstoel feestelijk ingeluid *(foto Peter Vreeswijk)*

de markante toren te laten staan en die als trappenhuis en lift in het complex te integreren. Voorafgaand aan de sloop van het kerkgebouw zelf, werd de fundering van de toren aangepast waardoor deze tijdens de bouw van het appartementencomplex toch even 'zelfstandig' kon blijven staan.

Na de afscheidsdienst op 13 maart 2011 werd de kerk met toren 'buiten gebruik gesteld'. Al voordat de beslissing viel om de toren alsnog te laten staan heeft het bestuur van de Stichting, vooral door beheerder Pieter van Staaveren, optie genomen op de luidklok en is deze uit de toren getakeld en overgebracht naar de begraafplaats in Zwanenburg. Daar hangt de klok in de aldaar gebouwde klokkenstoel en wordt op verzoek geluid.
De klok heeft daar nu een andere taak dan vroeger. Geen kerkgangers meer 'oproepen' voor een kerkdienst, maar na klokgelui het leven waaraan een einde is gekomen, symbolisch te laten wegsterven.

Bronnen:

- Jubileumboekje 'Rondgang over de begraafplaats te Zwanenburg' (nog bij Stichting verkrijgbaar)
- Boek 'Geschiedenis van de groene buffer'
- M.m.v. Henk Koetsier

In memoriam **Ton Halenbeek**

Ton, geboren in 1935 en overleden op 26 maart 2020. Ton was een van oprichters van het Historisch Museum Haarlemmermeer dat in 1992 werd geopend.

De beginperiode van het museum was spannend. Er was weinig geld. Henk van den Broek als voorzitter regelde van alles en nog wat, Chris Verkuyl, de penningmeester toverde met geld, ik regelde de administratie en bracht alle post in de Haarlemmermeer rond op mijn fietsje en Ton toverde de ene tentoonstelling na de andere uit zijn toverhoed. Voor al zijn werk heeft hij terecht de onderscheiding ontvangen van Lid in de Orde van Oranje-Nassau.

Ik heb Ton leren kennen als een man zonder 'spatjes'. Hij was recht door zee. Een man die oog had voor de noden van de medemens, oog voor de zwakkeren in onze maatschappij, oog voor de medewerkers in ons museum.
Zoals hij vaak zei: 'Harry, we moeten zorgen voor onze vrijwilligers, want zij maken het museum. We kunnen prachtige plannen bedenken, maar zonder hen zijn we nergens'. Als we bij mij aan de keukentafel zaten onder het genot van een glaasje rode wijn, iets dat regelmatig voor kwam, sprak hij altijd vol liefde over zijn vrouw Yvonne en kinderen. Later bij hem thuis ook de liefde voor de medemens en zijn kleinkinderen; een man die dol was op zijn kleinkinderen. Zijn motto: 'Oog voor de medemens, zorg voor elkaar'.

Ton is heen gegaan. Hij zei: 'Het is goed zo'. Kinderen en kleinkinderen hebben afscheid kunnen nemen.
De kleinkinderen hebben zijn kist beschilderd met prachtige spreuken en zoals één van de kleinkinderen zei: 'Jij bent de allerliefste en allerbeste opa die ooit heeft bestaan'.

Laten wij Ton zo herdenken.
Harry van Raak

Hinchliffe; KLM vlieger van het eerste uur...

Het verhaal van de **'eenogige vliegduivel'**

Auteur: Jan Uithol

Captain Walter George Raymond Hinchliffe *(KLM beeldbank)*

Vliegers waren er na de Eerste Wereldoorlog eerder teveel, dan te weinig, zodat de mogelijkheid bestond voor de op 7 oktober 1919 opgerichte KLM de beste piloten te kiezen. Dat waren in de eerste plaats Engelse- en Duitse oorlogsvliegers. Natuurlijk waren het geen echte verkeersvliegers, omdat er destijds nu eenmaal geen verkeersvliegtuigen bestonden.

Het eerste luchtverkeer werd uitgevoerd met omgebouwde verkenners of gewijzigde bommenwerpers. Het kunstvliegen was na de oorlog erg populair; op de ELTA (Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam) in augustus 1919 had het Nederlandse publiek hiermee reeds herhaaldelijk kennis gemaakt. De vraag was echter of deze luchtacrobaten ook de ideale bemanning zouden vormen voor een veilig luchtverkeer. Aanvankelijk was de redenering: een vlieger die zijn toestel uit alle abnormale standen weer recht kan krijgen, moet wel veilig geacht worden. Later is men andere capaciteiten hoger gaan waarderen en gaf men juist de voorkeur aan vliegers, die er voor zorgden niet in abnormale standen te komen en die iets begrepen van navigeren en instrumenten.

RAF vlieger

Een van de eerste piloten van de KLM was Captain Walter George Raymond Hinchliffe (1894-1928), een gedecoreerd RAF vlieger en onder andere onderscheiden met het Distinguished Flying Cross (DFC). Hij diende in 1918 in no. 210 Squadron Royal Air Force en had binnen drie maanden al vijf toestellen van de Duitse Fliegertruppe neergehaald. Hinchliffe raakte zwaar gewond tijdens een treffen bij Hazebroek (Frankrijk) en overleefde de crash in een bos bij Nieppe (Frankrijk). Hinchliffe herstelde grotendeels maar hield er schade aan het gezicht aan over. Hinchliffe verliet de RAF op 21 augustus 1919.

ELTA Amsterdam

Albert Plesman, een jonge luitenant van de LVA (Luchtvaartafdeling Nederlands Leger), organiseerde met zijn collega Hofstee en de steun van de opperbevelhebber van de Nederlandse Strijdkrachten, generaal Snijders, de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam. Een vliegterrein en tentoonstellingshallen verrezen in vijf maanden tijd in Amsterdam-Noord. Deze ELTA, die haar poorten opende op 1 augustus 1919, werd een fantastisch succes.

ELTA affiche, ontworpen door een vriend van Albert Plesman

De eenogige vlieger

Zij trok meer dan een half miljoen bezoekers van wie er 4000 hun luchtdoop ondergingen. Een van de vliegers die deelnam aan demonstratie- en rondvluchten was de latere KLM- piloot Hinchliffe. Een redacteur van de Telegraaf tekende, op 14 augustus 1919, de volgende ervaring op:

'Captain Hinchliffe heeft me vanmorgen gevlogen. Want wie als passagier meegaat vliegt niet, maar wordt gevlogen. Vliegen doe je eerst, als je zelf de contact en stuurhandels bedient en niet als onnuttige ballast fungeert.

'Laat ik het eerst hebben over m'n piloot, captain Hinchliffe. Ik keek hem een beetje verbijsterd aan, toen ik hem naast de Avro 504K zag staan. 'M'n hemel, wat een zonderling type van een vliegenier is dat! Ik kreeg de indruk, iemand voor me te zien die tussen de tandwielen en drijfstangen van een machine heeft gezeten, maar die het er tenslotte toch nog levend heeft afgebracht'.

'Om te beginnen mist captain Hinchliffe het linkeroog. De holte heeft hij bedekt met een stukje gummie, dat als een witte vlek door het glas van z'n vliegbril schemert. Z'n neus is gehavend en z'n kaken staan scheef.

Dat zijn de zichtbare sporen die wijzen op een actieve carrière als lid van de Royal Air Force. Maar de Duitse kogels hebben niet alleen z'n gelaat verminkt. Ze troffen hem ook in armen en benen, toen hij in Frankrijk op een hoogte van 15.000 voet duelleerde met een Duitse vlieger. Onophoudelijk knetterden de mitrailleurs. Beiden maakten loopings, tolden over de vleugels kurketrekkend naar beneden of trokken fel omhoog. De Duitser moest dalen maar captain Hinchliffe, getroffen door tal van kogels, raakte de controle over z'n toestel kwijt en viel als een aangeschoten eend naar beneden. Hij kwam in een bos terecht en meer dood dan levend werd hij opgenomen. Men dacht niet anders dan dat de naam Hinchliffe zou worden bijgeschreven op de Roll of Honour der Royal Air Force. Maar de captain, taai als-ie was, werd beter ten koste van z'n linkeroog, z'n neus, z'n kaak en zijn reuk en smaak.'

Na de ELTA

Tijdens de ELTA had Hinchliffe veel indruk gewekt met z'n acrobatische vliegstunts.
Na de tentoonstelling vestigde hij zich nog enige tijd op dit vliegterrein en gaf nog geruime tijd vlieglessen.
De gebouwen aldaar zouden al snel door Fokker worden overgenomen. Na de Eerste Wereldoorlog bracht Fokker grote aantallen vliegtuigen en onderdelen over de Duitse grens naar Nederland.
Hier richtte hij op 21 juli 1919 de N.V. Nederlandse Vliegtuigenfabriek op, die zich vestigde op het terrein in Amsterdam-Noord.
Albert Plesman had in die periode ook niet stilgezeten en een aantal vliegers gevraagd in dienst te treden bij zijn KLM.

Groote Vliegdemonstraties
onder Directie van A. TUSCHINSKI, op WOUDENSTEIN.
ZONDAG 31 AUGUSTUS en MAANDAG 1 SEPTEMBER 1919,
des Zondags van 12 tot 6 uur des namiddags,
des Maandags van 10 tot 6 uur des namiddags,
ACROBATISCH- en PASSAGIERVLIEGEN door
CAPTAIN HINCHLIFFE
Captain HINCHLIFFE, bijgenaamd de eenogige vliegduivel, en
GEORGES BOULARD
GEORGES BOULARD, de man van den Tanga Afrien.
Mevrouw POTTUM zal met Captain HINCHLIFFE 'n ACROBATISCHE vlucht meevliegen, waarbij de MEEST GEWAAGDE TOEREN worden verricht.
Prijzen der plaatsen: In rang f 1.50, 2e rang f 1.—, 3e rang f 0.60.
Alles met inbegrip van stedelijke belasting. Om het publiek te gerieven zullen wij kaarten vooruit verkoopen aan de zaal van de Cinema Royal, Coulsingel 11, vanaf Woensdag a.s. elken dag van 10—3 uur.
Passagiersvluchten f 40.— Passagiersvluchten vanaf Maandag a.s. verkrijgbaar aan het ROTTERDAMSCH NIEUWSBLAD.

Telegraaf, augustus 1919

Aankomst op Schiphol van een gehuurde DH9 van AT&T. Links Hinchliffe, midden Plesman, 4e van rechts Dellaert *(KLM archief)*

Dit waren onder meer Jerry Shaw, W.G.R. Hinchliffe, Holmes, Gordon Olley, R.E. Duke en de Duitse vliegers, Gnädig en Hans Wende.

Eerste KLM vlucht

De oudste door een maatschappij onderhouden luchtlijn ter wereld, de KLM-lijn Amsterdam - Londen bestaat op 17 mei 2020 100 jaar.
De eerste vlucht op het traject Londen-Amsterdam werd uitgevoerd door een Airco 16, G-EALU omgebouwde bommenwerper die eigendom was van de 'Aircraft Transport & Travel Ltd.' uit Londen. De KLM had met deze maatschappij een overeenkomst gesloten. Daarin werd bepaald dat de deelnemende maatschappijen de dienst zouden onderhouden voor de vluchten die in hun land van vestiging het beginpunt hadden. Zo werd de vlucht Londen-Amsterdam op 17 mei 1920 uitgevoerd door AT&T, met vlieger Jerry Shaw en twee passagiers. De andere dag, 18 mei 1920, ondernam de KLM haar eerste vlucht op het traject Amsterdam-Londen met hetzelfde toestel met vlieger Jerry Shaw en twee passagiers.

Eerste Luchtpost

De KLM wilde zich ook gaan toeleggen op het vervoer van post en verkreeg op 29 maart 1920 een contract met de Posterijen voor het vervoer van post naar Engeland.
Op 5 juli 1920 steeg vlieger Hinchliffe op met de DH 9 G-EAMX met aan boord 6,5 kilo post. Het zat Hinchliffe niet mee. Hij kreeg te maken met lage bewolking en mist, vloog op een hoogte van 30 meter boven het Kanaal en zag de kalkrotsen van Dover gevaarlijk dichtbij. Ook in Engeland was er dichte mist. Hij raakte de weg kwijt maar pikte een spoorlijn op en landde uiteindelijk op een noodlandingsterrein bij Penhurst wegens gebrek aan brandstof. Met een taxi vervolgde hij z'n weg naar het West Central District Post Office waar hij net op tijd aankwam.

Eerste Fokkers

Dezelfde dag dat Hinchliffe op 5 juli van Schiphol vertrok, demonstreerde invlieger Bernard de Waal van Fokker het eerste Fokker F.II verkeerstoestel. De aanwezige pers en Plesman waren onder de indruk van de demonstratie. Plesman gaf Hinchliffe opdracht dit toestel uitgebreid te testen op Soesterberg.
Hij loofde de prestaties van het toestel in een uitgebreid

Het eerste KLM logo *(Basic Arts Hoofddorp)*

rapport. Op 10 juli 1920 bestelde de KLM twee F.II's. Op 30 september 1920 voerde Hinchliffe de eerste operationele KLM-vlucht uit met de F.II, H-NABC, naar het Londense vliegveld Croydon met aan boord onder andere Albert Plesman. Ook bij tests van de opvolger van de F.II, de Fokker F.III, was Hinchliffe nauw betrokken. Het testprogramma begon op 20 november 1920 met de eerste vlucht door de Engelsman. Fokker concludeerde dat de F.III in wendbaarheid en lichte bestuurbaarheid zich kon meten met een gevechtsvliegtuig. Er werden zelfs schijngevechten gehouden tussen een F.III en een Fokker C.1 van de LVA met als bestuurders Hinchliffe en luitenant Steub. Op 14 april 1921 heropende de KLM in het nieuwe vliegseizoen haar lijndiensten op Londen met de F.III, ook wel de 'limousine' genoemd vanwege de mooi afgewerkte inrichting van het toestel. Prins Hendrik was voor die gelegenheid uitgenodigd de wielblokken weg te trekken waarna Hinchliffe kon vertrekken. De zeer ervaren Hinchliffe zou nog diverse vluchten voor de KLM uitvoeren maar verliet de KLM in februari 1922 om bij Imperial Airways in dienst te treden. KLM schakelde meer en meer over naar Nederlandse verkeersvliegers. De eerste Nederlandse vliegers in dienst van de KLM waren Rinse Hofstra en Geysendorffer.

Mislukte overtocht

Hinchliffe's ongekende vliegreputatie maakte hem een natuurlijke keuze voor pilote Elsie Mackay voor haar doel de eerste vrouwelijke pilote te worden die de oversteek zou maken over de Atlantische Oceaan. Actrice Elsie Mackay, dochter van een schatrijke reder (P&O) had Walter Hinchliffe ingehuurd voor het gezamenlijk uitvoeren van de geheim gehouden vlucht. Britse kranten hadden hiervan lucht gekregen en rapporteerden op 13 maart 1928 de start van de Stinson Detroiter van de RAF basis Cranwell.

De actrice Elsie Mackay

Het toestel genaamd *Endeavour* is het laatst gezien over het dorp Crookhaven in Ierland richting Newfoundland. Men heeft destijds langdurig naar Hinchliffe en metgezel gezocht maar er is nooit een spoor gevonden. Wat er is gebeurd zal voor altijd een mysterie blijven.

Fitchburg Sentinel

HINCHLIFFE PLANE'S FATE IN DOUBT; HOPE WANES

Brits persbericht, nadat geen berichten meer werden vernomen

Een laatste foto van het verdwenen vliegtuig

Jaap van der Weele kende zijn vaste klanten op **buslijn 13** persoonlijk

Auteur: Barend Klaassen

In 1963 gingen mijn ouders met hun kinderen verhuizen naar Nieuw-Vennep. Tot die tijd woonden we in de Parklaan te Hoofddorp. Een straat waar toen nog geen auto's geparkeerd stonden, er stond alleen een autobus van Maarse en Kroon als onze buurman Jaap van der Weele tussen de ritten door even thuis was voor een bak koffie.

Een stukje familiegeschiedenis
De ouders van Jacob Jacobus (Jaap) waren Hendrik Jacobus van der Weele, geboren in 1867, en Lena Kramer, geboren in 1874. Beiden kwamen uit Wissekerke (Zeeland). Hendrik Jacobus was landarbeider en wilde zijn geluk gaan beproeven in de Haarlemmermeer. In 1894 is hij met zijn vrouw in buurtschap Rijk gaan wonen en verdiende daar de kost als landarbeider. In het gezin werden 18 kinderen geboren. Jaap, geboren in 1912, was het 13e kind.

Over de jeugdjaren van Jaap is niets bekend. In 1933 trouwde hij met Antje den Daas, geboren in 1916 aan de Aalsmeerderdijk. Zij was de dochter van Hendrik Cornelis den Daas en Gerritje van der Wal. Antje kwam uit een pottenbakkersfamilie. Haar vader is gestorven toen Antje nog geen drie jaar oud was. Moeder Gerritje is kort erna getrouwd met een broer van Hendrik Cornelis. Ook hij was pottenbakker.

Het gezin Van der Weele te Rijk. ± 1914. Het jongetje met pet is Jaap

Jaap en Antje gingen direct na hun trouwen wonen in de Parklaan te Hoofddorp, op nummer 72. Vóór de oorlog begonnen zij een kruideniers-winkeltje. Jaap was echter geen ondernemer. In de crisisjaren was het armoe troef. Veel mensen kochten op de pof. De zaak ging failliet en Jaap moest ander werk gaan zoeken. Inmiddels waren er twee kinderen geboren, namelijk Leny en Henk. Gelukkig kon Antje goed patronen tekenen en kleding knippen en verdiende

zij hiermee voor een deel de kost. Wat Jaap toen deed is niet bekend. Tijdens de oorlog moest Jaap zich melden voor de 'Arbeidseinsatz' in Duitsland. Hij kwam uiteindelijk terecht in een werkkamp in Polen waar machineonderdelen werden gemaakt. Na de oorlog is hij, na een moeilijke reis vanuit Polen en veel lopen, weer thuis gekomen. Hij was, als maagpatiënt, broodmager en zat onder de luizen.

Jaap wordt buschauffeur

In Nederland was na de bevrijding gebrek aan alles en werd begonnen met de wederopbouw. Ook het trein- en streekvervoer had grote schade opgelopen. Er was groot gebrek aan rijdend materiaal. Vóór de oorlog was de busonderneming Maarse en Kroon al actief in Haarlemmermeer en omstreken. Langzamerhand werden, na vijf oorlogsjaren, buslijnen heropend of uitgebreid. Nieuwe bussen werden aangekocht, daarbij was uitbreiding van het personeelsbestand eveneens noodzakelijk. Jaap wilde graag buschauffeur worden. Hij ging solliciteren bij Maarse en Kroon maar werd helaas afgekeurd wegens kleurenblindheid.
Nu kwam er hulp van Antje. Mevrouw Maarse was klant bij Antje en liet daar patronen tekenen en haar kleding knippen. Dat kwam goed uit. Mevrouw Maarse moest maar een goed woordje doen bij haar man om Jaap als chauffeur in dienst te nemen. Hij kon het verschil tussen rood en groen goed zien. En zo gebeurde het dat Jaap werd aangenomen als buschauffeur.

Buslijn 13

Jaap kwam te rijden op de pas heropende buslijn Hoofddorp - Vijfhuizen - Nieuwebrug - Haarlem. Het eindpunt was bij het Sportfondsenbad te Haarlem. Het was een uurdienst. Helaas was Jaap, als maagpatiënt, regelmatig ziek. Dan kwam Maarse zelf even langs om een fruitmandje te brengen. Direct na de oorlog was het persoonlijk contact tussen Jacob Maarse en zijn personeel nog gewoon.
Ook Jaap van der Weele had dezelfde sociale instelling. Omdat hij altijd dezelfde lijndienst had, kende Jaap zijn vaste klanten. Dat waren onder andere de bewoners van het woonwagenkamp, dat vroeger naast de vuilnisbelt aan de Vijfhuizerweg was. Als daar een kindje was geboren ging hij er met zijn vrouw Antje heen om een kleine attentie te brengen.

Jaap van der Weele met dochter Gerry in de Parklaan (± 1960)

Als Jaap onderweg weer eens last had van zijn maag dan kreeg hij bij één van zijn vaste klanten een glas warme melk en kon hij zijn rit vervolgen. Als het flink regende en de kinderen naar Hoofddorp of Haarlem naar school moesten, nam hij ze met fiets en al in de bus mee. Het verhaal gaat dat hij een keer iemand van de Vijfhuizerweg met een geit heeft meegenomen.

Anneke van Maasdam uit Hoofddorp kan zich 'oom Jaap' nog goed herinneren. Zij is in 1953 geboren aan de Vijfhuizer-

NR. 11334

Chauffeursdiploma B

UITGEGEVEN DOOR DE
NEDERLANDSE VERENIGING VAN TRANSPORT-ONDERNEMINGEN (N.V.T.O.)
ONDER AUSPICIËN VAN DE
CONTACTCOMMISSIE CHAUFFEURS VAKBEKWAAMHEID (C.C.V.)

UITGEREIKT AAN Jacob J. van der Weele
GEBOREN 20 October 1912 TE Haarlemmermeer
ALS BEWIJS DAT HIJ HET CHAUFFEURSEXAMEN B MET GOED GEVOLG HEEFT AFGELEGD.
HET EXAMEN OMVATTE DE VOLGENDE VAKKEN:

Autotechnische kennis | Kennis Verkeersvoorschriften en rijvaardigheid | Algemene Vervoerskennis en administratieve kennis: Eigen Vervoer | Beroepsgoederenvervoer | Beroepspersonenvervoer

Den Haag 5 Mei 1951.

Op het Marktplein te Hoofddorp. Links Jaap van der Weele

Woonhuis op Parklaan 72

weg, vlakbij de IJweg. Haar ouders woonden toen bij haar grootouders in. Vijf jaar later is zij met haar ouders verhuisd naar de d'Yserinckweg te Vijfhuizen. Zij vertelde: *'Ik ging regelmatig logeren bij opa en oma aan de Vijfhuizerweg. Mijn moeder zette mij op de bus en oom Jaap zorgde ervoor dat ik netjes werd afgeleverd bij opa en oma. Toen ik als teenager in Haarlem ging werken reed ik mee tot het eindpunt Sportfondsenbad. Na werktijd stond de bus al klaar voor de terugrit. Meestal hadden we nog wat tijd over en kletsten we over van alles met oom Jaap. Toen ik 18 jaar was en voor mijn werk in de bus stapte, condoleerde hij me want hij had gehoord dat mijn vader was overleden. Oom Jaap was een vriendelijke chauffeur en altijd behulpzaam'.* Zijn vaste klanten, onderweg aan de Hoofdweg of Vijfhuizerweg, hoefden niet naar de bushalte te lopen want hij pikte ze onderweg wel op of leverde ze voor het huis af. Henk Klink was op deze buslijn zijn vervangende collega.

25 jaar buschauffeur

In mei 1972 was Jaap 25 jaar buschauffeur. Hij werd spontaan gehuldigd op de jaarvergadering van de vereniging 'Dorp Vijfhuizen'. De voorzitter, J.H.F. Hoogervorst, sprak namens alle inwoners van Vijfhuizen een dankwoord. Oom Jaap was niet alleen een veilige rijder, maar ook een 'op tijd' rijder. Hij heeft altijd dezelfde route gereden. Iedereen langs de route kende hem als oom Jaap. Hij was ook bekend als een sappige kankerpit als hem iets niet beviel. Hij kreeg een smeedijzeren kaarsenstandaard aangeboden, zijn vrouw Antje een plant en de jongste dochter Gerry een forse plak chocolade.

In verband met verdere sanering van het streekvervoer in Nederland werd per 1 januari 1973 Maarse en Kroon samengevoegd met de NBM (Nederlandse Buurtvervoer Maatschappij) te Zeist en omgedoopt tot Centraal Nederland. Dit had tot gevolg dat allerlei lijndiensten werden gewijzigd. Niet lang daarna is Jaap met pensioen gegaan. In 1987 is hij op 75-jarige leeftijd overleden.

Huldiging in Vijfhuizen mei 1972

Buskaartje 1957

Dankzij de aanleg van de Zuidtangent (buslijn 300) is de verbinding Hoofddorp - Vijfhuizen - Haarlem intact gebleven. Alleen gaat het nu veel sneller en met een veel hogere frequentie.

Bronnen:

- Interviews met
  - familie Van der Maarl
  - Anneke van Maasdam
- Historisch Archief Gemeente Haarlemmermeer
- Foto's familiearchief Van der Maarl en Van der Wees

De familiebanden van **Buurman**, **Kievit** en **Dik Trom**

Auteur: Laura de Jong-Bronkhorst

In het poëziealbum van Mathilde Helena Vreeken (1890-1983) staan de twee hier afgedrukte gedichten. Moeder Teuntje Buurman [1862] en tante Neeltje [1877] schreven deze versjes in 1899 in het album van Mathilde, roepnaam Thils, toen zij 9 jaar oud was. De gedichten zijn geschreven door Laurens Kieviet en Johan C. Kieviet. Laurens was gehuwd met de oudste zus van Teuntje, Willemijntje Buurman. Johan was het zes jaar jongere broertje van Laurens en de schrijver van de Dik Trom verhalen.

De figuur Dik Trom is gebaseerd op Dirk David Buurman (1871-1915). Dirk was door omstandigheden tijdelijk liefderijk opgenomen in het gezin van zijn 14 jaar oudere zuster Willemijntje Kieviet-Buurman. Zij was dus met Laurens Kieviet getrouwd en toen Johan bij zijn broer op bezoek kwam, ontmoette hij de ondeugende jongen en ontstond het idee.

Teuntje, Willemijntje, Dirk David; rest mij nu nog ook hun broer Willem Buurman te noemen. Hij heeft op de Witte Boerderij gewoond en samen met Lijsje Troost een landbouwbedrijf gevoerd. Wat zou Willem Buurman (1866-1941) verbaasd zijn als hij nu nog eens over het erf van zijn spulletje in zijn witgekalkte klompen zou kunnen lopen. Meer-Historie beschouwt het als een voorrecht om dit monument in stand te houden. Zijn achterkleinzoon Dirk Molenaar op Boerderij de Kleine Vennep heeft samen met de Gemeente plannen ontwikkeld om daar een Landgoed te stichten, passend in het park van de eenentwintigste eeuw. De Haarlemmermeer, tijden veranderen en wij met hen.

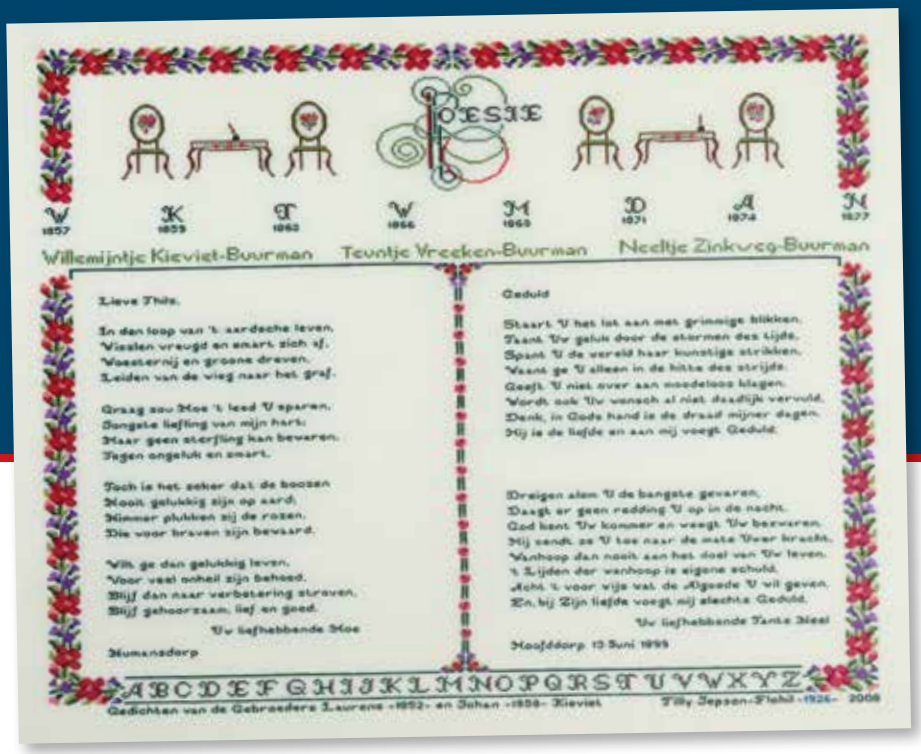
Huisjes en kruisjes

In 2002 was in de kleine zaal van het Historisch Museum in Hoofddorp een tijdelijke tentoonstelling te zien. Geborduurde Boerderijen in Kruissteek. Een aantal boerinnen ging aan de slag en de organisatie zorgde voor bordurende vrijwilligsters als het even niet lukte. Mevrouw Jepsen-Flohil vroeg of zij ook mee mocht doen. Haar prachtige Haarlemmermeer lap met de stamboom van haar

Mevrouw Jepsen-Flohil

grootmoeder Teuntje Buurman en haar broers en zusters mocht een aantal jaren in de hal blijven hangen. De kleinere geborduurde boerderijen zijn na enkele maanden door de eigenaressen opgehaald om ze mooi thuis op te hangen.

Tilly Jepsen - Flohil heeft al de versjes geborduurd, die afgebeeld staan in haar boek



met Tilly Jepsen in 2002, met veel bewondering denk ik terug aan een vrouw met humor, met belangstelling voor de wereld en met één grote passie: Borduren naar eigen ontwerp.

'Tilly's huisjes en kruisjes' samen met andere geborduurde werkstukken. Mevrouw Jepsen heeft borduren tot een kunst verheven, haar eigen ontwerpen zijn origineel en vol humor. Joke Visser is een deskundige in de wereld van de merklappen.

Zij schrijft in 2009 in het voorwoord van het boek dat de geborduurde werken met allerlei onderwerpen een verpletterende indruk op haar maakte.

Zelf ben ik buitengewoon dankbaar voor de ontmoeting

Eigenzinnige merklappen in Historisch Museum

Biografie Kieviet

Johans achterkleinzoon Ton van der Lee bracht in 2019 een boek uit met als titel Kieviet, Biografie van de schrijver van Dik Trom. Ton van der Lee (Bussum 1956) studeerde Engelse taal en letterkunde, maakte documentaires voor de publieke omroep en publiceerde boeken over Afrika waar hij twaalf jaar woonde. Daarnaast schreef hij enkele historische romans. Voor Kluitman, de uitgever van de oude Dik Tromboeken schreef hij drie kinderboeken, zoals Dik Trom in Afrika met een eigentijdse nakomeling van de oorspronkelijke kinderheld. Zijn schrijvende overgrootvader Johan C. Kieviet publiceerde zo'n 50 boeken, voornamelijk voor kinderen. Bij elke herdruk ontving de familie tien exemplaren. Ton las graag en deelde de overgebleven boeken in zijn jeugd uit aan klasgenoten.

De biografie begint met de komst van Laurens Kieviet en zijn vrouw Margje in de pas drooggevallen Haarlemmermeer in 1852.
In 1858 wordt Johan C. Kieviet geboren, hij is hun tiende kind, veel kinderen krijgen was de enige verzekering van arme mensen voor een verzorgde oude dag. Laurens werkte in de bouw en Margje nam naaiwerk aan. 's Avonds bouwde hij aan een huisje op het stukje grond in Kruisdorp dat hen was toegewezen. Kruisdorp werd Hoofddorp toen in 1867 het Raadhuis aan de Hoofdweg in gebruik werd genomen.

Laurens Kieviet zag zes jaar eerder het levenslicht.
Het echtpaar woonde toen nog in het armoedige Halfweg.
De levens van beide broers tonen veel overeenkomsten; ze gingen beiden studeren en werden onderwijzer. Laurens ging later in Haarlem wonen waar hij leraar geschiedenis werd.

Naar Oosthuizen

Johan werd onderwijzer in Lisse, waar hij Gesina Veldhuyzen van Zanten ontmoette. Toen hij zijn hoofdakte had gehaald werd Johan als een geschikte huwelijkskandidaat door Gesina's vader aanvaard.
Het stel vertrok naar Etersheim, gemeente Oosthuizen in Noord-Holland, waar een nieuwe Openbare School werd gesticht. Kieviet werd hoofd van deze school in dit plattelandsdorp.
Een gelukkige periode voor het echtpaar. Kieviet beleefde plezier aan het schrijven van boeken voor de jeugd, toch werden zijn eerste boeken geen succes. Pas toen Johan ontdekte dat zijn leerlingen ademloos luisterden als hij over een ondeugende dikke jongen uit de Haarlemmermeer ging vertellen, begreep hij dat hij het anders moest gaan aanpakken Hij moest de belevingswereld van een kind gaan ontdekken. Toch werden de eerste boeken nauwelijks verkocht, wat veranderde toen Kieviet illustrator Johan Braakensiek ontmoette.
De illustraties van Braakensiek maakten de boeken levendig. Wat Kieviet deed was nieuw in die tijd, als het over kinderen ging waren ze eigenlijk altijd onwaarschijnlijk braaf.
Het gedichtje 'Jantje zag eens pruimen hangen' en het boek 'de Brave Hendrik' van de negentiende-eeuwse schrijver Nicolaas Anslijn zijn voorbeelden, zo moesten kinderen deugden als gehoorzaamheid en eerlijkheid aanleren.

'Bent U wel goed bij Uw Hoofd', dat schreef een uitgever nadat hij het manuscript van de eerste Dik Trom had gelezen. Toch bleef Kieviet volharden en gaandeweg leerde Dik Trom door de gevolgen van zijn kattenkwaad toch ook het verschil tussen goed en kwaad kennen.

Van der Lee neemt in de biografie over zijn overgrootvader de lezer mee naar de ontwikkelingen van de tweede helft van de negentiende eeuw en naar het begin van de twintigste eeuw, de Belle Epoque waarvan de Eerste

Het schooltje van Dik Trom

Wereldoorlog de schoonheid wreed verstoorde. Hij schreef ook over de wereldwijde crisis in 1930 waar Johan en zijn gezin de nare gevolgen van moesten ondervinden.
Ze woonden toen in Wassenaar, verkeerden in de betere kringen en waren heel gelukkig met hun beide kinderen, Marinus en Gretha. De kinderen waren nog in Etersheim geboren. Voor hun komst waren zes kindertjes niet levensvatbaar. Vaders oogappel Gretha (1895) kreeg op haar verjaardag van haar ouders

een zogenaamd poëziealbum waar familieleden, vriendjes en vriendinnetjes plaatjes plakten en versjes schreven, het album is er nog en op de eerste bladzijde staat een gedicht van 'je Pa':
Je wilt me een ereplaats geven,
hier op dit eerste blad?
Wel Greet, dat vind ik prettig,
maar ik wensch veel meer dan dat!
Ik wensch geheel je leven bij
vreugde en bij smart,
Je Liefde te bezitten en een
ereplaats in je hart!

Tijdloos teder

Van der Lee vertelt in een interview dat hij vooral gecharmeerd is van het zesde en laatste boek over Dik Trom. 'Een tijdloos teder boek, bijna een sprookje', mooie woorden van een achterkleinzoon.
Het boek kwam uit in 1931 en leek het beste medicijn voor Kieviet om het verdriet om de dood van zijn Gesina (1930) te verwerken. Hij wist zich nog steeds prima in te leven in de wereld van het kind.
In dezelfde zomer namen zijn krachten af. Johan C. Kieviet overleed op 12 augustus 1931 in Wassenaar.

Oproep van Ton van Soest

Wie weet meer over deze foto's?

In het Historisch Archief Haarlemmermeer hebben we drie foto's gevonden die in Haarlemmermeer zijn gemaakt tussen 1970 en 1990. Deze foto's willen wij graag opnemen in onze beeldbank, echter de onderschriften van de foto's zijn onduidelijk. De fotograaf 'Bob Bakker' werkte veel in opdracht voor het Sociografisch Bureau de Meerlanden van de gemeente Haarlemmermeer.

De fotogroep wil graag weten waar deze foto's genomen zijn, wie erop afgebeeld staan en de naam van de boerderij. Ook zouden wij in contact willen komen met de eventuele nabestaanden van 'Bob Bakker'.

Reacties kunnen gestuurd worden aan tvsoest@shmdc.nl

Foto 1: Stolpboerderij met boomgaard voor 't woonhuis in de buurt van Lijnden.

Foto 2: Beeld Nieuw-Vennep, west

Foto 3: Loonbedrijf in Haarlemmermeer, een kijkje in een schuur met tractoren.

GRIEKSPOOR

TOPSPORT = GEEN BRUG TE VER

Auteur: Harry van Raak

Het bedrijf zien als topsport

Frank Griekspoor (54 jaar) is samen met zijn broer Ron (56 jaar), directeur/eigenaar van het multifunctionele familiebedrijf Griekspoor in Nieuw-Vennep. Het bedrijf in de civiele techniek heeft veel opdrachtgevers zoals overheden, aannemers en bedrijven. Frank Griekspoor: 'Griekspoor staat synoniem voor topsport. Wij gaan altijd voor het hoogst haalbare, we slaan een brug tussen een opdracht en de beste oplossing. Met de best opgeleide mensen, zorgvuldigheid en constante aandacht voor technische oplossingen zijn er innovatieve diensten en producten ontstaan, uniek in de verschillende markten. Wanneer een andere oplossing beter werkt of als er geen oplossing is, bijv. geen machine, dan ontwikkelen we die zelf'. Als voorbeeld noemt Frank de vlamspuittechniek (hierbij worden slijt- en corrosiebestendige coatings aangebracht op grote werkstukken (zuigerstangen) voor de hydraulische industrie. De producten worden na het coaten geslepen met een nauwkeurigheid tot op de micrometer). Frank Griekspoor noemt ook het grit- en zandstralen (dit is een proces waarbij men grit met behulp van een compressor en perslucht tegen voorwerpen aan blaast. 'Omdat men gebruik maakt van grit wordt zandstralen ook wel gritstralen genoemd. Gritstralen wordt gebruikt om materialen te bewerken. Vanwege de schurende werking van het grit worden kleine deeltjes van het werkstuk weggenomen. Men kan gritstralen bijvoorbeeld gebruiken voor het ontroesten van ijzer of staal, het verwijderen van verf of verontreinigingen van metaal en het ruw maken van brons nadat het gegoten is. Het opruwen van brons is soms gewenst voor het patineren). Nog een voorbeeld van het zelf ontwikkelen zijn de baggerpomp en de fietspadcoatingmachine (op het fietspad wordt een verspuitbare variant van koudsprayplast aangebracht. Dit is reactief, dus oplosmiddelvrij, een componentensysteem dat door de fietspadcoatingmachine airless kan worden verwerkt)'.

Vlamspuittechniek

Oorsprong en opvolging

Het bedrijf bestaat vanaf 1968. De vader van Frank Griekspoor (Joop, nu 84 jaar) is samen met zijn broer Aad het bedrijf begonnen. Zij zaten in het maai en slootonderhoud. Het werk bestond voor een groot deel

Inhakker

uit het schonen van sloten met onder andere de inhakker.
In de tijd van de opkomst van de mechanisatie had vader Joop al snel in de gaten dat als je alles met de hand doet, je niet oud wordt. Hij dacht constant na over de vraag: 'Hoe kan ik alles sneller en slimmer doen'. Alles wat verdiend werd, werd weer in het bedrijf gestopt. Hij kocht trekkers en maai-installaties. Hier ligt dan ook de oorsprong van het bedrijf.

Oom Aad werd vijfentwintig jaar geleden uitgekocht, waarna de zoons van Joop Griekspoor, Frank en Ron, de zaak overnamen en door ontwikkelden met vallen en opstaan tot de multidisciplinaire aannemer die ze nu zijn. 'We zijn altijd technische mensen geweest. Frank heeft werktuigkundebouw gedaan en Ron weg- en waterbouw. Wel is nog de avondschool gedaan om het middenstandsdiploma en vakdiploma's te halen'.
Het verschil in werkzaamheden tussen de broers ligt in het technische aspect. Frank is meer bezig met de werkplaatsen, machines en het magazijn. Daarnaast heeft hij iedere maandag een briefing met de directeur van de vlamspuitafdeling. Zijn broer Ron zit meer aan de aannemerskant. Waar nodig staan ze elkaar bij tijdens het vaste overleg met elkaar en de teams.
Nu leren we nog elke dag in de praktijk en dat kan omdat we ontzettende goede mensen om ons heen hebben. Deze medewerkers (ca. 100 personen) zijn de sparringpartners en leren steeds over de nieuwe technieken.

Bloei van het bedrijf

In de loop der tijd is er een grote werkplaats ontstaan en door de vraag uit de markt om specifieke reparaties uit te voeren, denk aan het repareren van brugleuningen die geconserveerd worden door stralen en schooperen (= het product beschermen tegen corrosie en het vormen van de ideale hechtlaag voor een verflaag), is het bedrijf met het vlamspuiten in aanraking gekomen. Griekspoor is met de vlamspuittechniek een wereldspeler vooral met hydraulische cilinders (met cilinders kwamen de gebroeders in contact na een stage bij Van Driel in Nieuw-Vennep). Er wordt een coating aangebracht en daarna geslepen tot de gewenste maat. Natuurlijk is er concurrentie die graag de techniek wil overnemen, maar Griekspoor kan ze aardig op afstand houden. In de loop der tijd zijn er allerlei afdelingen bijgekomen. Denk aan het inspecteren, de aanleg en onderhoud van speelplaatsen in onder andere Noord- en Zuid-Holland en Utrecht.

Frank (l), vader Joop en Ron Griekspoor (r)

Er is een afdeling wegmarkeringen ontstaan die landelijk opereert. 'De grootste afdeling is wel de afdeling bruggen waarvan we verwachten dat deze afdeling in 2020 nog meer zal groeien. We bouwen complete bruggen van hout, staal of composiet en doen aanpassingen, onderhoud en reparaties van bruggen'.
Met andere woorden: een grote diversiteit. 'Aanbestedingen volgen we nauwlettend en schrijven in om de klus te krijgen. Het liefst worden we uitgenodigd voor een inschrijving. Daar hebben we de afdeling marketing voor nodig, acquisitie en een goede website'.

Brug met coating

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

'Bij gemeenten moeten we kunnen aantonen dat we de geschiktheidseisen die zij stellen in huis hebben.
We hebben als bedrijf diverse certificaten, onder andere ISO 9001, het CO2 bewust certificaat niveau 5 (hiermee heb je inzicht in je eigen energieverbruik en is er jaarlijks controle of je je doelstellingen bereikt hebt) en PSO (Prestatieladder Socialer Ondernemen waarmee je aantoont dat je op duurzame wijze een bovengemiddelde bijdrage levert op het gebied van sociaal ondernemen).
Als bedrijf moet je op de kosten letten. Bij herinvestering wordt nadrukkelijk gekeken naar het verminderen van CO2.'
Frank heeft twee zoons.
Als familie hebben we een sportieve achtergrond.
De ene zoon streeft een semiprofessionele motorcross carrière na en werkt bij de marketingafdeling in het bedrijf, de ander is echt een werker die nog liever buiten op een machine zit.

Kraan voor schoonmaken sloten

Ron heeft drie zonen waarvan er twee in het bedrijf werken en een tennisachtergrond hebben, De opvolging schijnt dan ook geen probleem te zijn.
Maar ook personeelsleden zijn sportief. Het bedrijf heeft een eigen fietsclub die elk jaar meedoet aan de 'Ride for the Roses' waarbij geld wordt ingezameld voor onderzoek naar kanker en sponsort verschillende sporten en initiatieven in de omgeving.
Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen niet alleen in sport maar ook als partner van het Adamas Inloophuis, een smartlappenkoor en de Venniper Koninginnerit.
Ook geeft het bedrijf veel ondersteuning aan de restauratiegroep van Meer-Historie en heeft het de verhalenpalen in de Haarlemmermeer geplaatst.
Daarnaast kent het bedrijf leer-werktrajecten voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt die moeilijker aan de gang komen. Zo heeft het bedrijf een jongen die van 'Ons Tweede Thuis' komt en hem, met goede begeleiding en enkele aanpassingen, een baan aangeboden.
Frank vat het ook samen: 'Sociaal ondernemen geeft je een goed gevoel, we werken echt voor de leefomgeving van de mensen'.

Met dank aan Frank Griekspoor (directeur) en Stephanie Melgers (afdeling marketing).

Alle foto's komen uit het archief van Griekspoor.

Schoolmeester Arie de Waard ging in 1962 met pensioen. Ca. 1966 schreef hij enkele herinneringen op aan zijn leven als schoolmeester en als vrijwilliger in Badhoevedorp die diverse initiatieven nam voor activiteiten of die hij ondersteunde. Zijn persoonlijke herinneringen geven een historisch beeld van Badhoevedorp in vroeger tijden. De familie van Arie de Waard stelde deze geschreven herinneringen onlangs ter beschikking aan Meer-Historie.

Van **foeragehandel** tot **bioscoop** Van Ouds **De Waterwolf**

Auteur: Arie de Waard (tekst geschreven in 1966)

Toen ik enige jaren in de Meer woonde, vestigde zich aan de Sloterweg een foeragehandelaar. Dat werd later mijn vriend Joh. van Willigen. Hoe groter Schiphol werd, hoe drukker Van Willigen het kreeg. Het gras op het vliegveld moest steeds kort gehouden worden. Daar zorgde Van Willigen voor. 's Nachts waren zijn mannetjes met de maaimachines aan 't werk en in de vroege morgen werd dit vers gemaaide gras aan de stalhouderijen in Amsterdam geleverd. Artis en de Amsterdamse Rijtuigmaatschappij waren wel de beste klanten.

Na de grote crisis kwam er echter in Amsterdam een grote verandering. Steeds meer paarden werden afgeschaft, de auto en vrachtauto kwamen ervoor in de plaats.
Van Willigen kon tenslotte niet meer het gras kwijt dat van het vliegveld kwam. Hij moest de overeenkomst met Schiphol opzeggen. Schiphol zocht toen contact met Veevita. Het gras werd voortaan gedroogd en kort voor de oorlog begon deze drogerij zijn blauwe walm over ons jonge dorp te blazen, tot groot ongemak van hen die geen sterke longen hebben.

Spekrijderij

Van Willigen moest het verder alleen van de boeren in de omgeving hebben. Duizenden balen stro stonden er vaak in zijn grote pakhuis. Gelukkig was het ook een man die grote aandacht voor zijn omgeving had. Het eerst heb ik hem leren kennen in de IJsclub Eensgezindheid. Een ijsbaan was er niet in onze omgeving, maar de schepen werden toen nog voor 't grootste deel getrokken. Als het enige dagen goed vroor, lag de scheepvaart stil en ging Eensgezindheid aan 't werk. Op de Ringvaart werd een ruime baan uitgezet en het ijsfeest kon beginnen. Al gauw kwamen dan de hardrijderijen. Uit verre streken kwamen de rijders opdagen om de prijzen mee naar huis te nemen. In die ijsdagen moesten de boeren wel eens mopperen op Van Willigen als het met de foerage niet al te vlot liep. Wanneer de

Schiphol rond 1939 waar foeragehandel Van Willigen het gras kort hield (foto collectie J. Uithol).

Grasdrogerij Veevita in Badhoevedorp (foto Beeldbank Haarlemmermeer)

echte hardrijders goed aan hun trekken waren gekomen, kwam altijd de grote dag van Van Willigen. Hij noemde het de Spekrijderij. Hij had daarvoor een grote verscheidenheid levensmiddelen bij de boeren en winkeliers opgehaald: erwten, bonen, spek, vlees, worst enz. enz. Een vijftigtal gewone rijders had zich voor de wedstrijd opgegeven en uit een lijst een behoeftig gezin geadopteerd. Die behoeftige gezinnen waren er maar al te vaak, vooral als de vorst wat lang duurde. Veel werkeloosheid was er dan en van overbrugging of bijstand wist men toen nog niet. 'Tjonge, wat werd er met die Spekrijderij gestreden, hoe beter resultaat, hoe waardevoller de prijs was die de winnaar na afloop aan het behoeftige gezin kon brengen. Eensgezindheid heeft verleden jaar zijn 50-jarig bestaan gevierd (ca. 1965 – red.): Spekrijderij is niet meer nodig. Wel moet er nu een landijsbaan komen. De sterke scheepsmotoren van tegenwoordig breken veel te lang het ijs in de Ringvaart kapot.

Troetelkind

Een ander troetelkind van Van Willigen was de Oranjevereniging. Met 31 augustus wist hij altijd op een land een kermis te organiseren. Van de pachtgelden zette hij het feest voor de schoolkinderen en de wedstrijden voor de bevolking in elkaar. Trouw werd hij daarbij geholpen door Ome Jan Dekker en Ome Hein Schreurs. Wanneer je het zover geschopt had dat je met ome (bij de dames tante) aangesproken werd, dan zat het wel goed. Ome was echt een eretitel. 's Avonds altijd een groot vuurwerk. Dan liep alles uit huis naar het feestterrein. Al gauw ging bovengenoemd drietal zich ook om de bejaarden bekommeren. De uitgaansdag voor de veteranen werd in 't leven geroepen, eerst met particuliere auto's, maar al gauw met autobussen. En ieder voorjaar trekken de autobussen van Maarsse en Kroon (tegenwoordig) erop uit naar een mooie streek, er wordt in een groot hotel of restaurant geluncht en gedineerd en tegen 8 uur 's avonds wordt de stoet met muziek in 't dorp verwelkomd. De bevolking van Badhoevedorp zorgt er ieder jaar voor, dat dit feest kan doorgaan. Oorspronkelijk is die dag opgezet voor hen die het niet al te breed hadden.
Na enige jaren bleek het feest zo ingeslagen dat er steeds meer aanvragen kwamen: 'Als ik het zelf betaal mag ik dan ook mee?' Natuurlijk werd dit toegestaan. De enige voorwaarde waaraan men moet voldoen is dat men 65 jaar moet zijn. Daar worden wat oude herinneringen in die bussen opgehaald. Van Willigen beleefde zijn gloriedag toen het hem gelukte dat het gezelschap door de Koningin op Soestdijk ontvangen werd. Van verschillende tochten is een film gemaakt. Als zo'n oude film nog eens gedraaid wordt, komen er bij de kijkers heel wat weemoedige herinneringen boven. Er zijn al zo veel van die blijde feestgangers heengegaan.

Feestzaal voor het huwelijk Prinses Juliana

Prinses Juliana zou gaan trouwen. De mannen van de Oranjevereniging besloten: dit feest moet door de hele bevolking van Badhoevedorp luisterrijk gevierd worden. Het bestuur zou daarom uitgebreid worden tot een grote feestcommissie.
Van Willigen en ik hadden tot taak een feestgelegenheid te zoeken of te maken waar minstens 500 personen in konden. In 't enige café in ons dorp, het tegenwoordige 'Sport' hoek Badhoevelaan/Sloterweg kon men hoogstens

Ouderen uit Badhoevedorp op bezoek bij Koningin Juliana (foto archief familie De Waard).

Een schilderij van de Foeragehandel J. van Willigen die later is omgebouwd tot De Waterwolf. (*Foto gekregen via mevrouw M. Witziers uit Badhoevedorp)*

100 mensen bergen. Tenslotte waren we het erover eens dat er maar twee geschikte ruimten waren: de garage van Morsch op de Nieuwemeerdijk en… het stropakhuis van de fourageur Van Willigen. Daar Morsch te veel uit het centrum lag, besloten we dus het stropakhuis uit te ruimen. Vijf mannen zijn minstens een week bezig geweest om alle balen en zakken eruit te slepen en bij enkele boeren in de buurt onder te brengen. Wat een spinnenwebben hingen er aan de hanenbalken! Dat werd een mooie klus voor de jongens van Gymnastiekverening Kracht & Vlugheid. Allerlei vlaggen en kleurige lappen werden opgehangen: dat gaf al een ander gezicht. Ome Jan Dekker timmerde voorin een groot toneel – de feestzaal was klaar! Er werd besloten dat er drie dagen feest zou zijn. Overdag voor alle schoolkinderen en 's avonds voor de groten.
Een van de feestelijkheden zou zijn een filmvoorstelling. Dat was in die tijd nog een attractie want van bioscopen wist men toen nog niet in De Meer. We moesten daarvoor toestemming van de burgemeester hebben. Die wilde dat aanvankelijk niet geven: een grote houten schuur en dan dat gevaarlijke filmmateriaal. We kregen tenslotte verlof onder voorwaarde dat de brandspuit die drie dagen spuitklaar naast de feestzaal zou staan. Hij heeft gelukkig geen dienstgedaan. Waardig en gezellig is het feest geworden. Er bleef zowaar nog een batig saldo over. Dit werd afgedragen aan het comité dat zich ten doel stelde een bejaardentehuis in De Meer te stichten. De eerste gelden daarvoor had de burgerij van de hele Meer bijeengebracht ter gelegenheid van het 25-jarig ambtsjubileum van burgemeester Slob. Pas vele jaren later kon dit tehuis geopend worden. Dit was Eigen Haard in Zwanenburg.

'Je raadt nooit wat we gaan doen'

Toen het feest was afgelopen kreeg ik al gauw het verzoek van Van Willigen of ik bij hem wilde komen. Ik deed mijn oude werkpak aan, want ik verwachtte dat we alles weer op z'n plaats moesten zetten. Maar er kwam iets heel anders uit de bus. 'Je raadt nooit wat we gaan doen,' was z'n begroeting. 'Nogal begrijpelijk,' antwoordde ik, 'de boel weer klaar maken voor de foeragehandel'. 'Mis man,' ik ga de hele zaak afbreken: op de plaats van de schuur komt een ruime zaal met toneel en daarnaast een café. Ik heb gezien hoe een groot gebrek er hier in 't dorp aan zoiets is. Mijn handel gaat steeds meer achteruit nu er zoveel boeren hun boerderij moeten verlaten. Ik moet wat anders aanpakken.'
En zo gebeurde. Er werd al gauw gesloopt en gebouwd. Bij de geboorte van Prinses Beatrix was alles klaar en werden de zaal en het café in gebruik genomen. Burgemeester Slob had een mooie naam voor het bedrijf bedacht. Deze was 'Van Ouds de Waterwolf'.
En zo kreeg Badhoevedorp al voor de oorlog een keurig ingerichte zaal waar 340 mensen een plaats vonden. Alle belangrijke gebeurtenissen in ons dorp hadden daar voortaan plaats of werden daar gevierd.
En ieder jaar, op de verjaardag van Prinses Beatrix, nodigde Van Willigen voortaan alle schoolkinderen van Badhoevedorp en Sloten uit en draaide voor hen een film die betrekking had op het Koninklijk Huis.

Feestzaal/bioscoop Van Ouds De Waterwolf *(foto Beeldbank Noord-Hollands archief)*

‘Gelukkig hebben we **de foto’s** nog’

Auteur: Klaas van der Veen

Een bekende uitdrukking die, in allerlei situaties en verbanden, aangeeft dat iemand of iets er niet meer is maar dat we desondanks blij zijn dat er toch nog iets is dat de herinnering levend houdt. Aan die uitdrukking moest ik denken toen ik, vanuit Hoofddorp rijdend over de Hoofdweg Westzijde richting Lijnden, de twee verlaten boerderijen zag die blijkbaar geen toekomst meer hebben maar ook niet worden afgebroken voor iets anders. De vraag is daarbij of dat andere dan ook beter is.

Het gaat concreet om de Cornelia’s Hoeve op Hoofdweg 493 waar Dirk van der Maarl de laatste boer was en de boerderij genaamd Harstee op Hoofdweg 481. Hier boerden vanaf 1937 drie generaties Petrie.

Cornelia’s Hoeve *(Klaas van der Veen)*

Verderop richting Lijnden zijn de woning en de schuur van de Henricus Hoeve op Hoofdweg 205 inmiddels verwijderd. Deze boerderij lag pal onder de aanvliegroute van de Zwanenburgbaan, de vliegtuigen kwamen er zo laag over dat je, op het erf staande, het idee had ze aan te kunnen raken (zie foto op pagina 2 en 3). De boerderij die er stond is gebouwd in 1917 ter vervanging van een eerder gebouw.
Na Jan Josephus Meijer hebben hier drie generaties Klaasse Bos geboerd en gewoond. Een aardappelbewaarplaats achter op het verder lege erf staat er nog, maar dat is alles wat er rest.

Boerderij ‘Harstee’ *(Klaas van der Veen)*

18.500 ha grond verkocht

Na het droogvallen van de Haarlemmermeer en de verkaveling ging het Rijk de percelen, standaard 1000 bij 200 meter groot - 20 hectare dus - verkopen. De eerste verkoping vond plaats in de zomer van 1853, na elf volgende verkopingen was totaal 18.500 ha grond verkocht. De gemiddelde opbrengst per hectare: fl. 473,-- De kopers, die soms meer dan één kavel kochten gingen soms zelf boeren of ze benoemden een ‘zetbaas’, die voor rekening en risico van de eigenaar werkte in een soort van loondienst. Vaak ook zochten de eigenaren een pachter die, tegen betaling van pacht uiteraard, de grond ging bewerken.
Het bouwen van schuren en woonruimte werd aan de nieuwe eigenaren of pachters overgelaten. Bouwvoorschriften en -vergunningen waren onbekend in die tijd en het is daarom niet verwonderlijk dat men vooral keek naar de gebouwen in de streek van herkomst. Dat zou bijna kunnen leiden tot de conclusie dat er geen twee boerderijen hetzelfde zijn. Dat klopt ook wel zo ongeveer en het biedt een heel andere aanblik dan de gebouwen die in de latere Zuiderzeepolders werden gebouwd. In tegenstelling tot de Haarlemmermeer, waar zo ongeveer alles aan het particulier initiatief werd overgelaten, werd daar alles door de Rijksdienst voor de Zuiderzee- en later IJsselmeerpolders bepaald.

Er werden in de Wieringermeer en later in de Noordoostpolder uitsluitend pachtbedrijven uitgegeven. De Rijksdienst zorgde voor de woonruimte en bedrijfsgebouwen, waarbij wel werd gekeken of het een akkerbouw-, een vee-, fruit- of een tuinbouwbedrijf betrof en waarbij de grootte van de schuur ook het aantal hectares bij dat bedrijf een rol speelde. In die polders werden ook de nieuwe pachtboeren en het benodigde personeel geselecteerd op geschiktheid.

‘Zes zusjes’

Terug naar Haarlemmermeer: er werden naar schatting tussen 500 en 600 boerderijen gebouwd. Zoals eerder gezegd, vooral van een type dat overeenkwam met de herkomst van de eigenaar of pachter. Een van de weinige uitzonderingen vormen de ‘zes zusjes’. Een meneer Visser uit Noord-Holland kocht een 300 hectare grote kavel tussen de Schipholweg en de Vijfhuizerweg. De totale koopsom: 90.000 guldens. Hij stichtte zes boerderijen van hetzelfde type: Noord-Hollandse stolpen. Van de drie die er nu nog staan zijn twee boerderijen later na brand uitgebouwd: ‘Het dorp Zwaag’ en ‘Hazerswoude’. De derde, Hoeve ‘De Boomkamp’ op Hoofdweg 322, is nog de enige echte stolp en inmiddels een door de gemeente beschermd monument. Twee boerderijen verdwenen door uitbreiding van Schiphol, één werd door brand verwoest en niet herbouwd.

Hoeve ‘De Boomkamp’ *(Klaas van der Veen)*

Hoeveel van die oorspronkelijk gebouwde boerderijen nog bestaan durf ik niet te zeggen. Het is goed dat in deze toen al snel veranderende tijd toenmalig journaliste bij het Haarlems Dagblad Corrie van Diemen de drie delen schreef van ‘Hoeven van de MEER’ met als ondertitel ‘Portretten van boerderijen en hun bewoners’, waarin de geschiedenis van totaal 165 boerderijen wordt beschreven. Het eerste deel dat in 1987 verscheen schreef ze samen met Rien Floris. De overige delen verschenen in 1988 en 1990 en waren geheel van haar hand. Alle drie de boeken werden uitgegeven door het Haarlems Dagblad in samenwerking met de Rabobank Haarlemmermeer.

Boerderijboeken

In 2005 verscheen in een oplage van 1500 stuks het luxe uitgevoerde boek ‘Haarlemmermeerse boerderijen en hun bewoners’ en in 2008 het even luxe ‘Haarlemmermeerse boerderijen bewoners en wijken’. Allebei uitgegeven door de Stichting Meer-Historie.
Het eerste boek beschrijft naast andere zaken die met de landbouw te maken hebben de geschiedenis van 66 boerderijen, het tweede boek bevat 83 verhalen over boerderijen waarvan er 28 toen, in 2008 dus, al waren verdwenen. Zowel de drie boeken van Corrie van Diemen als het boek ‘Haarlemmermeerse boerderijen en hun bewoners’ zijn niet meer verkrijgbaar. Het tweede boek van Meer-Historie is nog wel verkrijgbaar bij de Witte Boerderij, voor een bedrag van € 19,95. De bibliotheek in Hoofddorp heeft de boeken van Meer-Historie wel in haar collectie.

Mentzhoeve en Witte Boerderij

Er zijn in de loop van de jaren veel boerderijen verdwenen, sommige werden na sloop herbouwd, andere vonden een al dan niet tijdelijke nieuwe bestemming. Twee daarvan wil ik met name noemen: de zogenaamde ‘Witte boerderij’ aan de Hoofdweg en de ’Mentzhoeve’ aan de Kruisweg. Het toeval wil dat beide boerderijen uiteindelijk bij één nieuwe eigenaar terecht kwamen.

Willem Buurman, die in 1913 de vijfde eigenaar werd van de ‘Witte boerderij’, verkocht zijn boerderij 25 jaar later, in 1938, aan het toenmalige Centraal Bureau in Rotterdam, het latere Cebeco, dat er een Veredelingsbedrijf voor landbouwgewassen stichtte. Er werd daar onderzoek gedaan naar verbetering van bestaande en het kweken van nieuwe landbouwgewassen. Dat de percelen aan de Hoofdweg voornamelijk uit zware kleigrond bestonden werd als lastig ervaren. Cebeco was internationaal georiënteerd en streefde naar een zo groot mogelijke afzetmarkt. Dat hield in dat Cebeco zijn kweekwerk ook op lichtere grond wilde uitoefenen. Men probeerde tevergeefs land bij te kopen maar dat lukte pas in 1956 toen directeur Ir. C. Koopman namens Centraal Bureau de ‘Mentzhoeve’ aan de Kruisweg kon kopen. Daar lagen de grondsoorten die men zocht: zand, zavel en lichte kleigrond.

Fotograaf onbekend, datum tussen 1956 en 1960. Herkomst: Historisch Archief Haarlemmermeer.

Cebeco heeft daar niet zo heel lang meer gebruik van kunnen maken. In 1970 werden de gronden, gebouwen en woningen van Cebeco overgenomen door de Gemeente Haarlemmermeer met het oog op de toekomstige uitbreiding van Hoofddorp met de wijk Pax. De ‘Witte boerderij’ werd eigendom van de gemeente, Wouter Slob en zijn gezin werden in 1973

de nieuwe bewoners. Ook Wijkcentrum 'De Boerderij', inmiddels midden in de wijk Pax gesitueerd, was ooit in gebruik bij Cebeco. De gebouwen van de 'Mentzhoeve' bleven eveneens bestaan.
Een gedeelte ging verder als Claus Party House, terwijl de Stichting Meer-Historie er ruimte vond voor haar museum.
De gemeente Haarlemmermeer won drie miljoen kubieke meter zand uit het land, behorende bij Hoeve Mentz. Die hoeveelheid zand was nodig voor de verdubbeling van de A4 en de aanleg van de provinciale weg S20. Bouwbedrijf Vermeer betaalde hiervoor fl. 1.860.000 onder de voorwaarde dat het bedrijf de aanleg van het daar geplande bos en de inrichting voor haar rekening zou nemen. Het resultaat van dit alles is wat we nu terecht met trots het Haarlemmermeerse Bos noemen. De gemeente heeft nog wel pogingen ondernomen om Cebeco, dat toch een internationale uitstraling had, voor de Haarlemmermeer te behouden. Er werd vervangende grond aangeboden aan de Hoofdweg (De President) en aan de Bennebroekerweg. Cebeco had echter het gevoel, gezien alle planologische ontwikkelingen in de Haarlemmermeer en de Randstad, dat het beter zou zijn elders in den lande een nieuw bedrijf te stichten. De activiteiten van Cebeco werden vanaf 1972 voortgezet in Oostelijk Flevoland. Via de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders kreeg men de beschikking over een pachtbedrijf van 138 ha. Veertig werknemers en hun gezinnen verhuisden mee en begonnen daar aan een nieuwe toekomst. Cebeco's toenmalige Mechanisatiebedrijf, nog steeds op nummer 975 aan de IJweg, bleef buiten de overeenkomst en bestaat aan de rand van het bos en onder een andere naam nog steeds.

Het aanzien van de ooit agrarische Haarlemmermeerpolder is in de ruim 170 jaar van haar bestaan enorm veranderd. De landbouw speelt nog slechts een bescheiden rol. Veel van de ooit door agrariërs gestichte gebouwen zijn vervangen of verdwenen. De polder is al lang niet meer wat die was maar we kunnen desondanks anno 2020 zeggen: 'Gelukkig hebben we de foto's nog'.

Bronnen

- Hoeven van de MEER deel 1 (1987), deel 2 (1988) en deel 3 (1990).
- Haarlemmermeerse boerderijen en hun bewoners, Meer-Historie (2005).
- Haarlemmermeerse boerderijen bewoners en wijken, Meer-Historie (2008).
- De Witte Boerderij (herziene versie), Meer-Historie (2007).
- Hoeve Mentz van verleden tot heden door J.J. van Andel (1992).

GRIEKSPOOR

Topsport in civiele techniek

www.griekspoor.nl

Ja, ik vind het belangrijk dat Meer-Historie (onderdeel van Haarlemmermeermuseum De Cruquius) zich kan blijven inzetten voor het behoud van het Haarlemmermeers erfgoed. Ik geef mij hierbij op als nieuwe begunstiger.

Als begunstiger van Meer-Historie ontvang ik 4 x per jaar Magazine Meer-Historie en voor twee personen gratis toegang tot het Historisch Museum en het Cruquius Museum.

☐ €20,00 ☐ €30,00 ☐ €50,00 ☐ €75,00

De minimum bijdrage is €20. Ik betaal na ontvangst van de bevestigingsbrief.

Opgeven kan via e-mail door middel van opgave van uw gegevens plus opgave van uw bijdrage.
U kunt uw e-mail zenden aan: gjdeddens@kpnmail.nl

Liever per post aanmelden?
Stuurt u dan onderstaande bon in een, voldoende gefrankeerde, enveloppe naar:
Begunstigersadministratie Meer-Historie
p/a Dhr. G.J. Deddens
Barbarije 5, 2132 TP Hoofddorp

Stichting
Haarlemmermeer museum De Cruquius

Naam : ..... m/v*

Adres : .....

Postcode : ..... Woonplaats: .....

Telefoon : .....

E-mail : .....

Datum : .....

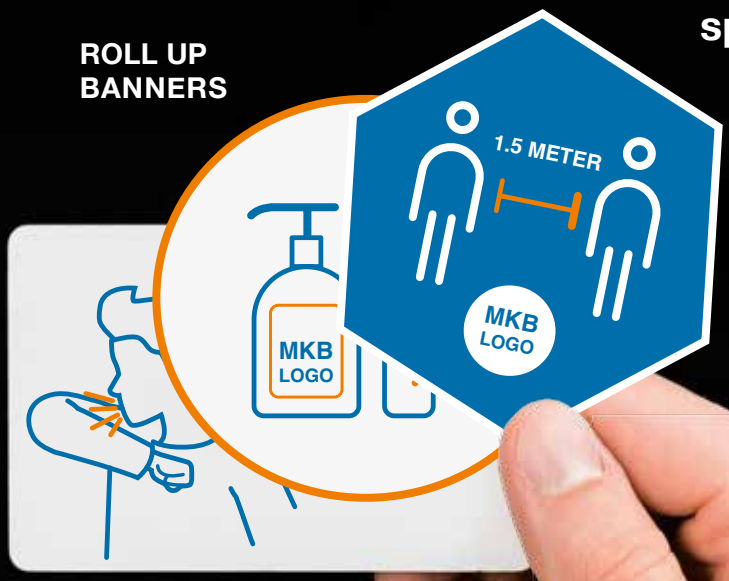
Handtekening : .....

* doorstrepen wat niet van toepassing is

THEEHUIS CRUQUIUS
DÉ LOCATIE VOOR UW
BRUILOFT-FEEST-LUNCH OF HIGHTEA
023-5286946/WWW.THEEHUISCRUQUIUS.NL
INFO@THEEHUISCRUQUIUS.NL

Stickers... en meer voor het MKB!

posters
ROLL UP BANNERS
spandoeken
Flyers
folders
magneetfolie
displays
banners
vinyl stickers
canvas doeken
statische stickers
ABRI'S
vlaggen



GROEN DRUKKERIJ
T 023 554 23 70
W groen.nl

HONCOOP, VERTROUWD MET ONDERHOUD

- Onderhoudswerken
- Renovaties
- Verbouwingen
- Woningaanpassingen voor mindervaliden
- Rioolreiniging en -reparatie

P.C. Honcoop & Zn.
Aannemingsbedrijf - Nieuw-Vennep
Telefoon 0252 621660

deWaterkoets
proeven & proosten op het water

Voor privé groepen van 5-50 personen.
Comfortabel varen in open of geheel overdekte en verwarmde boten. Diverse catering mogelijk.

Hartelijk dank voor uw aankoop van ons magazine Meer-Historie.

Tegen inlevering van deze bon ontvangt u **25% korting** op de entreeprijs van het Historisch Museum.

De korting is geldig voor 2 personen.