

In de door de gemeente uitgegeven beleidskrant wordt Nieuwe Meer beschreven als een hoofdstuk apart. Dat geldt voor het heden, maar ook voor het verleden. De in 1840 aangevangen werkzaamheden met het graven van de Ringvaart en het 'daarstellen' van de Ringdijk waren in 1844 zover gevorderd dat er bij de Nieuwe Meer de voor de scheepvaart gehoudene doorvaartopening ter wijde van 100 el gedicht moest worden.

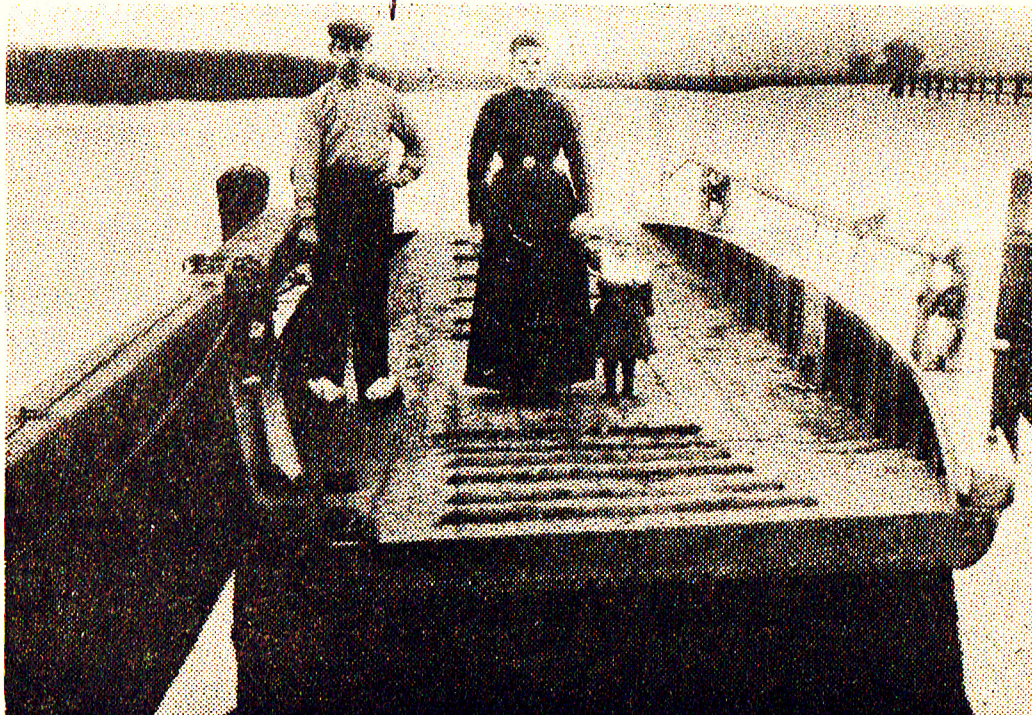
Op de 15e augustus verscheen het bestek en voorwaarden wegens het opzinken en opwerken van den droogmakerij's dijk in de doorvaartopening aan het Nieuwe Meer, benevens het daarstellen van een pontveer tot het overzetten der jaagpaarden over de Ringvaart tot droogmaking van het Haarlemmermeer. Over deze pontverbinding gaat deze aflevering.

Een hoofdstuk apart is de droogmakingsgeschiedenis, omdat het de enige van de zes pontveren was die speciaal gebouwd en ingericht was voor het overzetten van jaagpaarden. De scheepvaart in de Ringvaart richting Amsterdam moest bij Nieuwe Meer de Ringvaart verlaten. Veel schepen werden door middel van menskracht (schippersgezin) of met een jaagpaard getrokken en om de reis naar Amsterdam te kunnen voortzetten moesten jaagpaarden en hun begeleiders overgezet worden naar het jaagpad langs het Nieuwe Meer.

De hiervoor benodigde pont diende door de aannemer van het werk tot sluiting van de doorvaartopening geleverd te worden. Onder punt 3 van artikel 2 van het bestek is te lezen: 'Het maken en leveren van eene pont, lang over de stevens 7 el 25 duim, breed buitenswerk 2 el 50 duim en hoog 65 duim, met de verdere in rigting en benodigdheden voor een pontveer tot het overzetten der jaagpaarden over den Ringvaart, benevens het leveren en plaat-

'Pontveer tot het overzetten der jaagpaarden'

HN 6 april 83



sen van eene opzigterskeet, lang 10 el breed 5 en een halve el, welke na voltooiing van het werk tot woening voor den veerman bestemd, aan het Rijk verblijft'.

In artikel 5 staat nog eens nadrukkelijk dat de aannemer verplicht is zich aan de tekening van de pont wat afmetingen en materialen betreft te houden. Zes weken na gunning van het werk moest de nieuwe pont klaar zijn. Kennelijk voldoet de pontveerverbinding niet, want op 28 februari 1864 verschijnt er van de hand van hoofdopzichter Van Egmond een rapport ter verbetering van het pontveer aan de Nieuwe Meer. Hij geeft het polderbestuur de keus uit twee mogelijkheden: het verplaatsen van de aanlegsteiger naar het fort Nieuwe Meer of hert verlengen van de westelijke paalregel.

Plan 1 kost 340 gulden en plan 2 werd begroot op 850 gulden. Als voor plan 1 werd gekozen kwam de pontwachterswoning echter 200 meter van de pont te liggen en zou dan verplaatst moeten worden. Die klus was niet in de berekeningen opgenomen. Kennelijk

kwam het totaalbedrag dan nog hoger uit dan plan 2, want het polderbestuur kiest voor het tweede plan.

Het polderbestuur probeert de gemeente Amsterdam en Sloten (toen nog een zelfstandige gemeente) ieder eenderde van de kosten te laten betalen, omdat allen baat bij de maatregel hebben. De gemeente Sloten laat al snel weten dat ze niet van plan is mee te betalen omdat ze geen belang had bij de verbetering van het veer. Amsterdam wil een nadere toelichting met situatieschets maar besluit uiteindelijk ook niet mee te betalen. Omdat er bij de polder onophoudelijk klachten binnen komen over de inrichting van het veer en de schipper, D. Vreeken uit Sloten, al een brief aan Zijne Majesteit de Koning had geschreven, besloot het polderbestuur maar alle kosten te betalen.

Hoewel ik er geen enkele verwijzing van heb kunnen vinden, is er kennelijk ook een nieuwe pont in de vaart genomen in 1864, want op 13 december vraagt Van Egmond toestemming aan het polderbestuur om de oude pont van

Nieuwe Meer te mogen verkopen. Dan is het een hele tijd stil rond het pontgebeuren, tot 1920. Een groot aantal bewoners van Nieuwe Meerdijk verzoekt dan het polderbestuur de route die met de boot (de pont werd alleen voor voertuigen en paarden gebeukt) 140 meter lang is in te korten tot 50 meter.

Dat kan, als de polder een stuk rietland aan de Nieuwe Meer ophoogde en een stuk jaagpad daarop aan zou leggen. Ir. Bijl van de polder vindt dat te duur en daarom gebeurde het ook niet. In 1929 zou het alsnog gebeuren, omdat de gemeente Amsterdam het bestaande jaagpad wilde verbreden en doortrekken. Omdat het de polder geen cent zou kosten stemde ze daar in toe.

Door het bijna geheel wegvallen van het aanbod van jaagpaarden voor de overzet wil de polder in september 1936 de exploitatie van het veer staken. Ze dient hiertoe een verzoek in bij de provincie. Het zou tot 31 juli 1938 duren voor de toestemming wordt gegeven. Er verschijnt dan een advertentie in de plaatselijke

bladen van de volgende inhoud: 'Dijkgraaf en heemraden van de Haarlemmermeerpolder heffen met ingang van zondag 31 juli 1938 het pontveer aan de Nieuwe Meerdijk op. Met gelijken datum zal een particulier een pontveer aldaar gaan exploiteren'.

In feite gebeurt dat al, want op donderdag 2 april 1936 vond de officiële opening plaats van de veerdienst tussen de Nieuwe Meerdijk en het jaagpad en met een motorpont. De exploitant, de Fa. G. Kamp en Zn. te Amsterdam, nam ook de veerdienst van de polder over. Hij ging toen met twee motorponten varen met om de twee minuten een afvaart. 's Nachts was een pont in de vaart. De overzet capaciteit was 2.000 personen per etmaal en uit overzichten blijkt dat dat aantal vaak werd gehaald.

Na de oorlog, tijdens de Trouw- en Parool-marsen, zijn er wel 4.000 personen overgezet. De oude paardenpont is in 1944 door de Duitsers tot zinken gebracht. Na de oorlog is het wrak wel gelicht, maar het bleek onherstelbaar. Tot 29

acht gulden per week plus vrij wonen in dienst van de polder.

In huize Eilander is nog een prachtige gecalligrafeerd stuk in lijst met het 25-jarige dienstverband van Meindert, in 1928. Op 12 oktober 1938 gaat hij met pensioen. Zoon Piet wordt in 1938 pachter van het veer, van G. Kamp, met het recht van koop. Hij was al reservepontwachter bij de polder. Ook is hij nog een jaar nacht brugwachter op de Slotense brug geweest in 1929. Eilander en zijn vrouw kunnen boeiend vertellen over de pont en hun leven.

Zo vertelde hij dat zijn vader vaak 40 of meer jaagpaarden per dag overzette en dat de begeleiders als ze terugkwamen uit Amsterdam vaak dronken waren. Ze hadden dan 'opgestoken' bij het café Opoe, waarover ook andere oudere dijkbewoners nog met ontzag spreken. In café Meerzicht aan de Nieuwe Meerdijk 326 hangt nog een foto van café Opoe. Het leven van Eilander heeft zich grotendeels afgespeeld op het water. Op 19-jarige leeftijd had hij al een sleepbootje waarmee hij werknemers van Schiphol tot het Overtoomse sluisje bracht en dan nam hij zeiljachten naar de Nieuwe Meer mee terug.

Ook voer hij de Ringvaart af op zoek naar vracht. In de bienteit pakte hij de sluis bij het fort Aalmeer vaak schepen op om ze naar de bietenfabriek van Halfweg te brengen. Over de verhuur van roeibootjes, zijn contacten met waterrecreanten kan hij uren vertellen. Van zijn pontje kan hij nog geen afstand doen. Het ligt nog steeds voor nummer 299 aan de wal.

De oude foto is 80 jaar geleden gemaakt. Het kleinemanneke met rokje is Piet toen hij 2 jaar oud was, naast hem zijn moeder en vader Meindert. Duidelijk is te zien dat er op de pont dwarslatten zaten om te voorkomen dat de paarden gleden.