



de Volewijckslanden en Buiksloterham

bakermat van Amsterdam-Noord

tekst: Wim Huissen - beeldredactie: Theo Bakker

Dit verhaal gaat over de eerste Amsterdammers die kwamen wonen op het land ten noorden van het IJ. Dit land bevond zich buiten de Waterlandse Zeedijk en was pas sinds de annexatie van 1877 Amsterdams grondgebied. Het werd echter in 1914 voor hier de eerste huizen gebouwd werden voor woningzoekende Amsterdammers.

Allereerst een beknopte geschiedenis van de Volewijkslanden.

Amsterdam had nooit veel interesse in Holland ten noorden van het IJ. Andersom werd de stad wel interessant als afnemer van de landbouw- en zuivelproducten van Waterlandse boeren. Al in 1308 is er sprake van het Buiksloterveer, met de mededeling dat het toen al geruime tijd bestond. Dat soort veerdiensten waren het exclusieve recht van de landsheer en dat was toen de graaf van Holland.

De Waterlandse Zeedijk kon ook niet zonder het toezicht van de landsheer. Hij was in de 13^{de} eeuw aangelegd onder auspiciën van



een klooster, maar vanaf 1288 was de graaf van Holland er voor verantwoordelijk. Toen in 1516 de dijk tussen Buikslotermeer en Schellingwoude doorbrak, gelastte Karel V dat er een nieuwe dijk gelegd moest worden. Op die nieuwe afsluitdam ontstond een nederzetting: Nieuwendam.

In de 16^{de} eeuw kreeg Amsterdam interesse in het buitendijkse gebied aan de noordkant van het IJ. Dat was omdat het voortdurend afkalven van dat land de vaargeul verstoorde en die noordwaarts deed verschuiven. De stad kreeg al in 1393 uitgebreide rechten (jurisdictie), ondermeer om de Volewijck te onderhouden. Bovendien

Boven: Een fragment van de kaart van Noord-Holland met de situatie in 1575. De kaart werd getekend door Joost Janszoon, genaamd Beeldsnyder.

Links: De Volewijkslanden ter hoogte van de huidige Meeuwenlaan in 1908, een tekening door G. J. Staller. Afb: Stadsarchief Amsterdam (SAA)





Boven: In 1662 werd de stad Amsterdam eigenaar van de Volewijck. Als eerste groef men er een trekvaart door naar het dorp Buiksloot. Bij het begin van de vaart kwam een tolgaarderswoning, het overbekende Tolhuis. Afb: SAA

verbond zij zich tevens de Nesse te onderhouden. Dat waren twee schiereilanden die dreigden te verdwijnen. In 1662 werd Amsterdam officieel eigenaar van de Volewijck, wat niet wilde zeggen dat ze er zomaar de dienst konden uitmaken; administratief bleef dit Buiksloot. In de 18^{de} eeuw begon Amsterdam de Volewijck te verstevigen, op te hogen en uit te breiden door het storten van baggerspecie uit de vaargeul in het IJ. Dat was het begin van de Volewijckslanden. In de 19^{de} eeuw zou dat versneld voortgezet worden, vooral onder invloed van de aanleg van het Noordzeekanaal.

Buiksloter Ham

In 1821 werd door een Koninklijk Besluit een voorzet gegeven op de latere Gemeentewet. Onder meer werd bepaald dat de noordelijke grens van Amsterdam reikte zover als het water van het IJ reikte. Dit gold alleen voor de kust van de gemeenten Nieuwendam, Buiksloot en Oostzaan. Dat hield dus al het water van het IJ in. De stad koos de Buiksloter Ham uit om baggerspecie te dumpen. De Buiksloter Ham lag tussen de schiereilanden Volewijck en de Nesse en week van de rest van de oever af doordat hier helemaal geen buitendijks land lag. In 1832 besloot de stad om een dam van rijshout aan te leggen om te voorkomen dat het gestorte slib weer in de vaargeul zou zakken. Daarmee was de basis gelegd voor de later drooggemaakte Buiksloter Ham. In 1844 kreeg de stad een concessie van de Staat om de Ham definitief droog te maken. Eerst werd gepoogd dat in eigen hand te houden, maar het liberaler wordende politieke klimaat maakte dat in 1851 de droogmaking voor f 85.000,- werd verkwaanseld aan de particulier Frans Beukman. Zoals vaker gebeurde kregen B&W en de Raad daar later spijt van en toen het Noordzeekanaal gereed was begon Amsterdam stukje bij beetje de drooggemaakte Ham weer terug te kopen. Rond 1900

was 2/3 van de ruim 200 ha weer in bezit en in 1907 besloot de Raad de rest zo spoedig mogelijk te kopen. Op de Buiksloter Ham zijn, behalve industrie en handelsinrichtingen, ook de eerste woonhuizen rond de Van der Pekstraat gebouwd.

Noord-Hollands Kanaal en Noordzeekanaal

Begin 19^{de} eeuw werd de vaarverbinding van de Amsterdamse haven naar de Noordzee zo problematisch dat er oplossingen gezocht werden. Omdat men nog niet de duinenrij durfde te doorgraven bleef alleen de weg door Noord-Holland-Noord open. Van alle plannen is het Groot Noord-Hollands Kanaal uitgevoerd, iets dat men bij de opening in 1824 al een hele verbetering vond. In 1857 moest voor 't eerst een buitenlandse schip geweigerd worden wegens te grote afmetingen. In die tijd waren sommige ingenieurs al zo ver dat ze de kortere weg naar Velsen en door de duinenrij al voor mogelijk hielden. In 1863 werd een wet bekrachtigd die een concessie beloofde aan elke particulier die het kanaal wilde graven en die diende zich



aan als Amsterdamsche Kanaal Maatschappij, met Engelse ingenieurs voor de techniek.

Het Noordzeekanaal veranderde veel voor Noord-Holland boven het IJ. De financiering van de kanaalaanleg werd namelijk bekostigd uit de opbrengsten van de droogmaking van het IJ met uitsparing van het kanaal. Om alle vaarverbindingen naar dorpen en steden benoorden het IJ open te houden werden diverse zijkanalen vrijgelaten.

Boven: Het Groot Noord-Hollands Kanaal werd in 1824 opengesteld. Foto: SAA
Links: De vroegste bewoners van de Buiksloterham waren armelui die scheepswrakken op het droge getrokken hadden en opgebouwd om op te wonen.. Deze foto is van rond 1900. Foto: SAA



Noorder IJpolder

In het kader van de aanleg van het Noordzeekanaal werd in 1872 door de Kanaalmaatschappij de Noorder IJpolder drooggelegd, gelegen voor Oostzaan en de Oostzaanse Overtoom. Vanaf 1873 werd de polder in delen verkocht en weer verzuimde de stad Amsterdam op het juiste moment in te stappen. In 1880 besloot men om de hele polder alsnog op te kopen. De bedoeling werd pas in 1920 duidelijk: hier zou –behalve industrie– Tuindorp Oostzaan komen. Dat kon niet eerder gebeuren dan nadat de NSM in 1916 naar de Noorder IJpolder verhuisde. Toen werd ook de behuizing van personeel belangrijk. De bouw begon in 1921 en de eerste huizen werden in 1922 opgeleverd.

Nieuwendammer Ham

Toen de Buiksloter Ham wegviel als bergplaats voor baggerspecie verlegde de stad de aandacht naar de andere kant van Volewijck, de

Boven: Tuindorp Oostzaan in aanbouw - 1921 Foto: SAA

Rechts: De ADM nam als eerste de drooggemaakte Nieuwendammerham in gebruik

Nieuwendammer Ham. In 1853 kocht de stad het water van de Ham en begon daar baggerspecie te storten. Het hele gebeuren werd ingehaald door de aanleg van het Noordzeekanaal. Gekocht of niet, het water van het IJ, inclusief de Nieuwendammer Ham werd eigendom van de Kanaalmaatschappij. Dat kon alleen maar zo soepeltjes verlopen omdat die maatschappij in feite toen nog steeds een Amsterdamse aangelegenheid was. Na de droogmaking, waar Amsterdam door de baggerstort het belangrijkste aandeel geleverd had, mocht de stad in 1878 de polder Nieuwendammer Ham nog een keer als drooggemaakte polder kopen. De Ham werd door zijkanaal K in tweeën gedeeld; dat zijkanaal hield de verbinding open naar haven en sluis van Nieuwendam. De Nieuwendammer Ham ging in eerste instantie plaats bieden aan zware en vuile industrie.

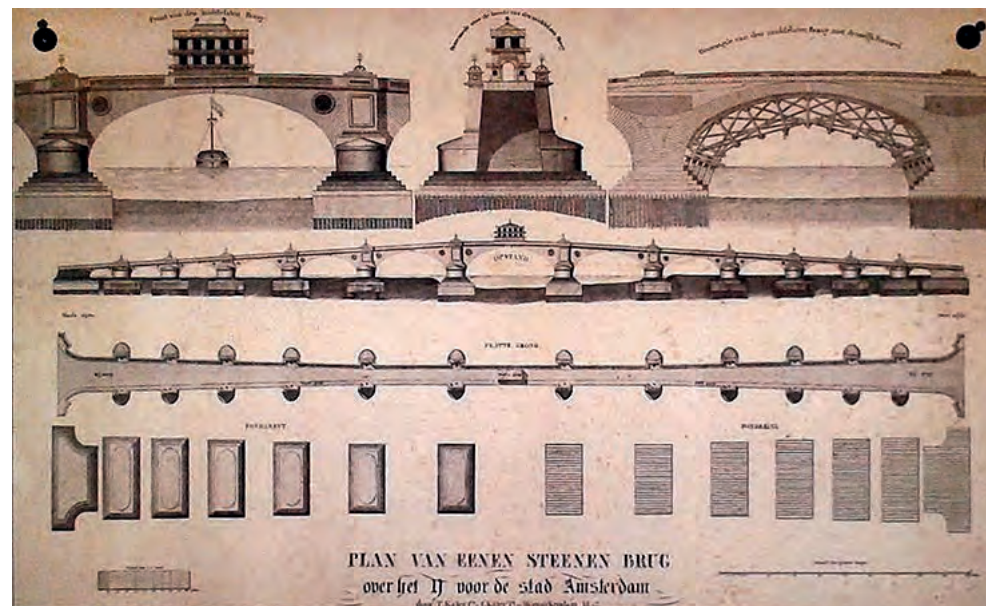


Annexatie IJ

In 1877 werd een wet van kracht die de stad Amsterdam ruimere grenzen verschafte. Dat had alles te maken met de openstelling van het Noordzeekanaal. De belangrijkste verlegging was de noordgrens, die nu tot de Waterlandse Zeedijk reikte, buitendijks land of water, het was Amsterdam geworden. Het hele streven van de stedelijke overheid was op de noordoever vooral industrie te vestigen die vervoer over water nodig had, met hoogstens wat woningen voor personeel van die industrieën. Zodoende hoefde de stad zich geen zorgen te maken over de aanvoerwegen naar Noord, niet in het laatst omdat de veerverbinding nog steeds een Rijksaangelegenheid was. Over vaste oeververbindingen werd hooguit gedroomd....

*Rechts: Plan voor een stenen brug over het IJ. geen der plannen werd ooit uitgevoerd
Onder: De Oranjesluizen in een vroeg stadium; de foto is van iets na 1900*

Foto's: SAA



Afsluiting Zuiderzee

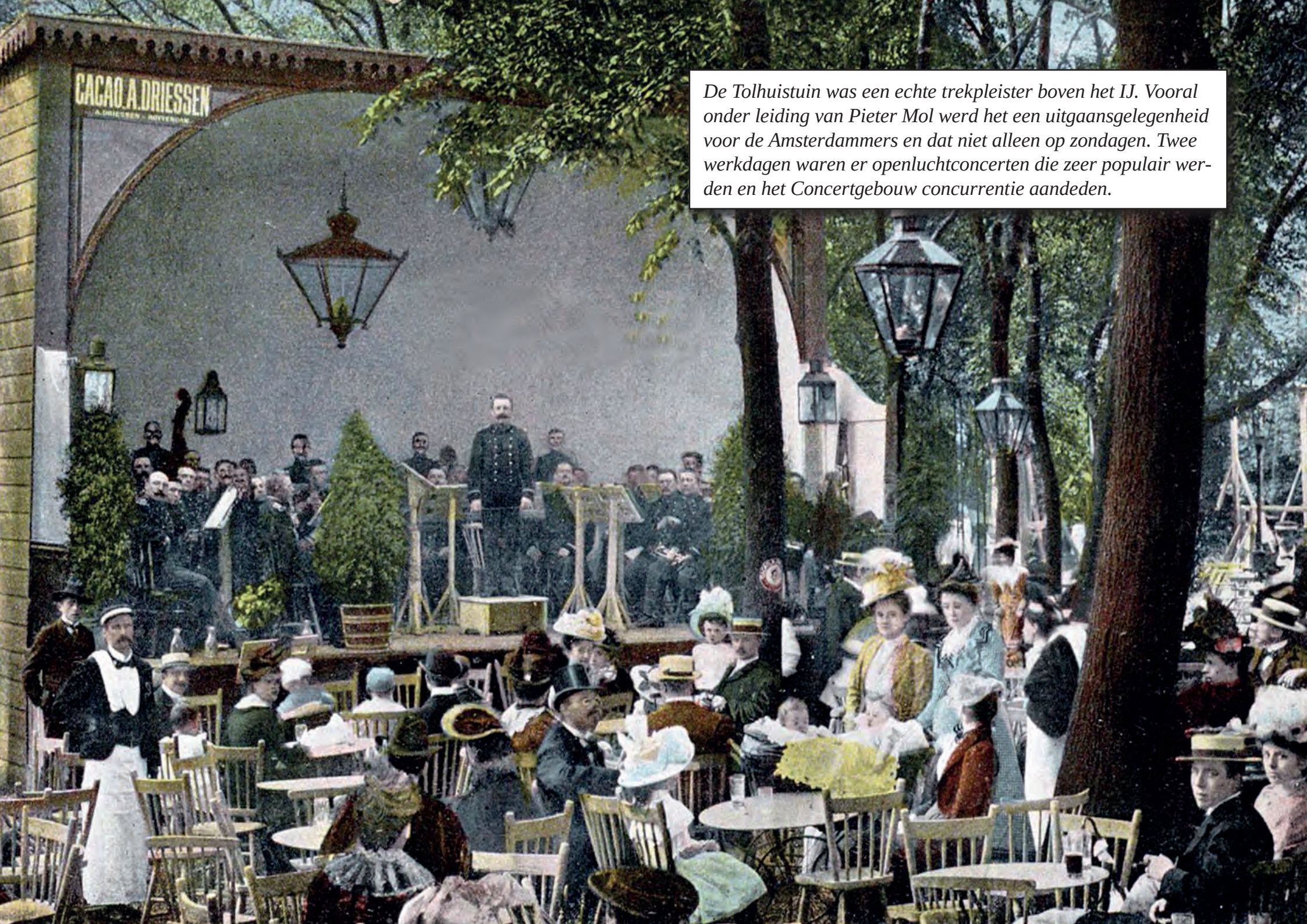
In 1876 traden de Oranjesluizen in werking, vanaf dat moment was het gedaan met eb en vloed op het IJ en na de voltooiing van de Afsluitdijk in 1932 was ook de zoute Zuiderzee verleden tijd.

Beide dijken hadden grote impact op Waterland en Amsterdam, niet in de laatste plaats vanwege de veiligheid, waar de Afsluitdijk toch in de eerste plaats voor gedacht was. Het IJ was nu een gezapige waterweg geworden en de opbloeiende stad verplaatste zijn activiteiten naar de beide oevers hiervan.

Tijd om eens te kijken hoe dit door de stad ingevuld werd.

Bij de bronvermeldingen worden de volgende afkorting gebruikt:

SAA = Stadsarchief Amsterdam - HCAN = Historisch Centrum Amsterdam-Noord



De Tolhuistuin was een echte trekpleister boven het IJ. Vooral onder leiding van Pieter Mol werd het een uitgaansgelegenheid voor de Amsterdammers en dat niet alleen op zondagen. Twee werkdagen waren er openluchtconcerten die zeer populair werden en het Concertgebouw concurrentie aandeden.

Het Tolhuis

*Als 't Zondag is en heel mooi weer, en lekker in de lucht
Dan zegt de man zoo tot z'n vrouw: Kom nu de stad ontvlucht!
Naar 't Kalfje of naar de Schollenbrug, wat staat je 't meeste aan?
Of zullen we gezelligjes al naar het Tolhuis gaan?*

Naar het Tolhuis ging je voor je plezier, al sinds mensenheugenis. Dat was niet altijd zo geweest. In 1393 kreeg Amsterdam de jurisdictie over de Volewijck en richtte daar het galgenveld in. Zowel vanuit de stad als varende over het IJ herinnerde dit de passanten aan het feit dat je beter niet de regels kon overtreden of sollen met het stadsbestuur. In 1663 ging de Buikslotertrekvaart open en kwam er een tolgaardershuis aan het begin van die trekvaart. Omdat de stad 's nachts afgesloten werd ging het tolgaardershuis ook logies verstrekken, het begin van een horecafunctie van het Tolhuis. In 1770



werd nog een theehuis bijgebouwd en werd een grote tuin rondom aangelegd. Toen in 1842 de stoompont met enige regelmaat ging varen werd het Tolhuis een gelegenheid voor een uitstapje. In 1859 werd het Tolhuis volledig opnieuw opgebouwd. Zo is het complex in onze tijden terechtgekomen. Vanaf 1870 werden regelmatig openluchtconcerten gegeven in de Tolhuistuin, een nieuwe trekpleister. Twee jaar later kwam met Pieter Mol een vakkundige exploitant. Mol had de klappen van de zweep in Frascatie geleerd en maakte nu van het Tolhuis een succes. Hij legde een dansvloer neer, bouwde een kegelbaan, een schietbaan en een speeltuin. Mol pakte de zaken voortvarend aan maar hij kreeg toch tegensla-

Boven: De Tolhuistuin klaar voor de bezoekersstromen. Foto: SAA

Links: Het uitzicht op de stad was een aantrekkelijk extraatje voor de bezoekers, tot het Centraal Station er tussenin gebouwd werd. Afb: Simonis-Buunk.nl



gen te verwerken. De Tolhuistuin was aantrekkelijk door het spectaculaire uitzicht op de stad aan de andere kant van het IJ. Tegen bijna ieders wil werd vóór dit uitzicht vanaf 1880 het Centraal Station gebouwd, dat binnen enkele jaren de stad volledig aan het zicht onttrok. Het CS werd in 1889 in gebruik genomen en verstoorte de aantrekkelijkheid van de Tolhuistuin. Dat was nog niet alles. Amsterdam-Noord werd door het stadsbestuur uitgekozen om zware industrie te vestigen, ver buiten de stad maar pal naast het Tolhuis. De Dortsche Petroleum Maatschappij werd de onmiddellijke buurman. Na 1900 ging het hard achteruit met het Tolhuis en Pieter Mol hield het voor gezien. De concerten gingen door tot 1912 en daarna degradeerde het Tolhuis tot passantencafé voor de wachtenden op de pont en incidenteel als lokatie voor een partijtje.

Beide afbeeldingen: SAA

De polder Buiksloterham

Zoals in de inleiding al is aangeduid, werd het water van het IJ in 1821 Amsterdams gebied en werd de Buiksloter Ham aangewezen voor het storten van baggerspecie. Deze inham voor de Waterlandse Zeedijk leende zich uitstekend om, net als de Stadsrietlanden in de eeuwen ervoor, te laten verlanden. De Buiksloter Ham lag tussen de schiereilanden Volewijck en de Nesse en in tegenstelling tot de rest van de oever bevond zich hier geen buitendijks land. In 1832 besloot de stad om een dam van rijshout aan te leggen om te voorkomen dat het gestorte slib weer in de vaargeul zou zakken. Daarmee was de basis gelegd voor de later drooggemaakte Buiksloter Ham. In 1844 kreeg de stad een concessie van de Staat om de Ham droog



Herinneringen aan het Tolhuis

Mijn eerste herinneringen aan het Tolhuis dateren uit de jaren 50 van de vorige eeuw. De ouders van mijn moeder woonden in Floradorp en ik voetbalde met een vriendje bij de jeugd van de Volewijckers. Wij woonden in de stad en om naar Noord te gaan, dat wij uit de stad 'overkantvantij' noemden, gingen we met de pont aan de achterkant van CS. Die pont heet officieel Buiksloterwegveer, maar iedereen noemt dit de Tolhuispont. De jongens van de Volewijckers voetbalden niet op het Mosveld, maar op Buiksloot, een sportaccommodatie onderaan de dijk waar de Waddendijk en het Meerpad



samenkwamen, verscholen achter een volkstuinencomplex.

Wij woonden in de Planciusstraat en om te voetballen of te trainen kregen we geld om met de tram en de bus naar Buiksloot te gaan. In de meeste gevallen gingen we lopen en dan besteedden we ons tramgeld aan een patatje op de terugweg bij het Tolhuis. Naast de ingang van het Tolhuis was een loket waar je snacks kon kopen. Wij kwamen daar zo regelmatig dat we een band kregen met de uitbater van het snackbar. Hij reed in een oud model Morris en die mochten wij op zaterdagmiddag wassen. Wij waren apetrots, dat wij in die auto mochten zitten en gingen achter het stuur zitten of we een echte chauffeur waren. Ook mochten we voetballen op de grasveld aan de zuidkant van het Tolhuis. Er was nog niet zo'n grote serre

Boven: In de spits stonden ook de fietsers te wachten om met de pont over te steken.
Links: Het Tolhuis-complex in 1950. Beide foto's: SAA



aangebouwd, maar desondanks was het veldje niet erg groot. Bovendien was het terrein erg hobbelig, zodat de bal regelmatig over de haag op de weg belandde. We moesten dan goed oppassen dat we bij het ophalen van de bal niet onder een van de GVB-bussen kwamen, de lijnen A, B en C. Ook was de tuin zeer populair bij pas getrouwde stellen, die zich hier lieten fotograferen.

Nederland-Denemarken 1955

Op 13 maart 1955 speelt het Nederlands elftal tegen Denemarken in het Olympisch stadion. Ik wil daar graag bij zijn, want zo vaak komt het niet voor dat ons nationale voetbalelftal daar speelt. Bovendien kan je dan de beroemde voetballers, die de rest van het jaar in het buitenland spelen, zien voetballen. We kennen deze spelers alleen maar van foto's in de krant of van wat wazige beelden in Polygoon-journaal in de bioscoop. Er is één probleem, de kaartjes kan je niet zomaar bij de sigarenwinkel of bij de loketten bij het stadion kopen,

je moet lid zijn van de KNVB. Aangezien ik lid ben van de Volewijckers kan ik in aanmerking voor zo'n toegangsbiljet komen. Alleen zijn er meer aanvragen dan kaartjes, dus moet er geloot worden. Dit zal plaatsvinden in het Tolhuis. De trekking was een beetje feestelijk omlijst met een gezellig avondje, maar het werd voor mij nog gezelliger. Ik was de gelukkige en kreeg een toegangsbewijs voor een staanplaats in vak TT, hoog in het stadion, kostprijs 1 gulden, betaald door mijn ouders. Ik ging als jongetje van 10 jaar met de tramlijn 23 bij mij voor de deur naar het stadion. Dit was een tram die toentertijd alleen reed bij grote evenementen in het stadion. In Het uitverkochte Olympische Stadion, 60.000 toeschouwers zag ik op een abominabel slecht veld een draak van een wedstrijd, die eindigde in 1-1. Ik had een gouden dag, want ik zag in levende lijve mijn helden zoals Frans de Munck, Faas Wilkes, Cor van der Hart en de legendarische Abe Lenstra, die het Hollandse doelpunt scoorde.

Ik herinner me het tolhuis met een hal bij de entree en daar achter een grote zaal met een aan de rechterzijde een lange bar met een grote koffieketel en wat bierpompen. Aan de achterzijde was een groot podium, compleet met een gordijn. Hier werden veel activiteiten georganiseerd, vooral bruiloften en partijen, maar ook dansavonden en personeelsfeestjes.

Mijn laatste bezoek aan het Tolhuis was in 1974, waar wij het 60-jarig huwelijksfeest vierden van mijn grootouders.

Wim Huissen

te maken. Eerst werd gepoogd dat in eigen hand te houden, maar de door liberalen gedomineerde Gemeenteraad besloot in 1851 de droogmaking voor f 85.000,- over te doen aan de particulier Frans Beukman. Die wilde het gebied als een polder inrichten en plaatste om te beginnen een stoomgemaal ten noordwesten van het Tolhuis. Hij liet vanaf het Noord-Hollands Kanaal een kaarsrechte weg aanleggen, de Middenweg. Een gedeelte van deze weg heet nu Hagen-doornweg en deze kwam uit bij de Buiksloterbreek, waarmee een gemakkelijke verbinding tussen Amsterdam en de Zaanstreek was ontstaan. Die weg werd belangrijk voor het vervoer van de (zuivel) producten van de boeren uit Oostzaan. Haaks op de Middenweg werden later kavels aangelegd, omzoomd door sloten. Op het overgrote deel daarvan groeide riet, maar een gedeelte van deze gronden werden door boerenbedrijven gebruikt voor het telen van aardappelen, tarwe en suikerbieten. Dit zou nog tientallen jaren zo blijven. In 1906 werd het stoomgemaal verplaatst naar de plek waar later de



Klaprozenkade kwam. In 1916 werd dat weer vervangen door een elektrisch gemaal, met een machinistenwoning. Deze gebouwtjes werden begin zestiger jaren gesloopt. Tegenwoordig staat hier een 150 kV elektriciteitsstation van Tennet.

Om de polderdijk tegen het water van het IJ te beschermen werd rond 1865 een stuk land aangeplempt dat aansloot op het Galgenveld; hierdoor ontstond het Tolhuiskanaal.

Als gevolg van de opening van het Noordzeekanaal wilde de gemeente de zware industrie en vooral de scheepsbouw naar de overkant van het IJ verplaatsen. In 1868 was al begonnen met het op-

Boven: De zagerij van P. Buwalda aan de Grasweg, gezien over het Tolhuiskanaal
Links: De Dortsche Petroleum Maatschappij gaat op in de Bataafsche Petroleum Maatschappij, zoals op deze foto al op de loods te lezen is. Beide foto's:SAA



richten van een opslagtank voor petroleum. Er werd een haven (Petroleumhaven) gegraven tussen het tolhuis en bewaarplaatsen voor oliën. Deze plek werd uitgebreid met meer opslag door de Dordtsche Petroleum Maatschappij, die in 1913 overging in de Bataafsche Petroleum Maatschappij (BPM), dat op haar beurt weer werd opgenomen in de Shell. Voorts was hier al een terrein van de Nederlandse Droogdok Maatschappij Van Linderen & Co. Dit bedrijf had al 2 drijvende droogdokken.

Zoals vaker gebeurde kregen B&W en de Raad later spijt van het uitbesteden van de droogmaking Buiksloter Ham en toen het

*Boven: Het complex van de Bataafsche Petroleum Maatschappij aan IJ en kanaal.
Rechts: De ADM nam als eerste de drooggemaakte Nieuwendammerham in gebruik.
Op de foto wordt juist het Koninginnedok als eerste naar zijn plek gesleept.
Beide foto's: SAA*

Noordzeekanaal gereed was begon Amsterdam stukje bij beetje de drooggemaakte Ham weer terug te kopen. Rond 1900 was 2/3 van de ruim 200 ha weer in bezit en in 1907 besloot de Raad de rest zo spoedig mogelijk te kopen. Op de Buiksloter Ham zijn, behalve industrie en handelsinrichtingen, ook de eerste woonhuizen – rond wat later de Van der Pekstraat werd – gebouwd.

Voordat er planmatig wijken gebouwd werden greep eerst het particulier initiatief de nieuwe mogelijkheden aan.

In dezelfde periode werd in de inmiddels drooggevalle polder Nieuwendammerham de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij (ADM) gevestigd. Deze onderneming, een jaar eerder opgericht op initiatief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland, had ook een droogdok, waarmee het bedrijf zich voornamelijk richtte op het onderhoud, reparatie en verbouwen van zeeschepen.

De industrialisering van Noord was begonnen.



De centrale van Louis Mohrmann

Een van de meest toonaangevende mensen van de Laanweg was Louis Mohrmann, een vooraanstaande bouwmeester en makelaar van beroep. Hij was op 16 juli 1866 geboren als Louis Guillaume Mohrmann in Workum (Friesland), als zoon van een manufacturenhandelaar. De kleine Louis had niet zoveel interesse in garen en band en voelde meer voor hout en spijkers. Na de ambachtsschool in Leeuwarden te hebben doorlopen trok hij naar Amsterdam, waar hij in de leer ging bij de firma Hoogeman in de Binnen Brouwersstraat. Als bouwmeester deed hij van zich spreken door het ontwerpen en bouwen van een winkelpand aan de Haarlemmerdijk 74 en twee percelen met bergruimte aan de Haarlemmer Houttuinen, voor rekening van de firma Vesta, een groothandel in meubilair. Louis had ook een vooruitziende blik want hij wilde zich



ontplooien aan de andere kant van het IJ. Hij wilde daar woonhuizen bouwen. Reeds in 1900 kreeg hij van het B&W van Amsterdam vergunning om een huis te bouwen aan de Laanweg in de Buiksloterham. Hij bouwde op nummer 10 een zeer statig woonhuis, l'Esperance en een stoomtimmerfabriek. Het ging Louis voor de wind en hij bouwde aan de even zijde nog enkele prachtige panden. Over werk had hij niet te klagen; hij werkte veel voor Vroom en Dreesman, bouwde de Plazabioscoop in de Kalverstraat en aan de Laanweg ook nog de voorlopige Sint Ritakerk (zie afbeelding volgende pagina). Bovendien kregen de panden aan de Laanweg elektriciteit!!



Elektriciteit

Mohrmann bouwde dat het een lust was, maar aan de Laanweg bleek toch dat de huurders niet in de rij stonden voor de nieuwe woningen. Men was niet erg gecharmeerd van de petroleumverlichting. Voor zijn timmerfabriek wilde hij elektriciteit gebruiken en hij bouwde in zijn werkplaats een centrale, waar de dynamo werd aangedreven door de stoommachine. Doordat het aantal afnemers van zijn stroom steeg, bouwde hij achter de percelen 18a-18f een nieuwe werkplaats met een sterkere centrale, welke werd aangedreven door een machine gestookt op houtafval.

Omdat de centrale maar een beperkte capaciteit had moest zuinig met de stroom worden omgesprongen. In totaal had hij toen 30 afnemers, waaronder drie bedrijven en de noodkerk waar hij 24 uur per dag stroom aan leverde. De particulieren konden alleen maar stroom afnemen van zonsopgang tot zonsopgang. De prijs was 15 cent per kilowattuur, met een minimumbetaling van 30 tot 50 gulden per jaar. Om elektriciteit te sparen

Boven: Louis G. Mohrmann (1866-1922)

Links: Mohrmanns villa l'Esperance aan de Laanweg 10. Foto: SAA

mocht men in de avonduren slechts lampen van 16 watt laten branden en 's nachts, als het echt nodig was, lampen van maar 8 watt.

Mohrmann bouwde de meeste huizen aan de even zijde en de N.V. Maatschappij tot Exploitatie van Onroerende Goederen 'Nieuw Amsterdam' had de percelen aan de andere kant van de weg gebouwd. Zij wilden de omgeving aantrekkelijk maken door straatverlichting aan te leggen. Na veel gesteggel met B&W van Amsterdam kregen zij toestemming met de aanleg van elektrische straatverlichting. Mohrmann leverde de stroom en de Maatschappij betaalde als tegemoetkoming in de kosten f 20,- p/mnd. In 1904 werd aan de Laanweg de eerste elektrische straatverlichting aangelegd. Het hoeft geen betoog dat er weleens storingen waren, maar de zonen van Louis vonden het geen straf om als monteur op te treden.

Bang dat te zijner tijd, de Gemeente Amsterdam de stroomlevering aan de Laanweg door hun eigen elektriciteitsbedrijf zou uitvoeren, heeft Mohrmann in 1910 de Gemeenteraad zijn zorgen kenbaar gemaakt. De gemeente stemde er in toe dat zij gedurende 15 jaar geen stroom zou leveren aan de panden die waren aangesloten op het elektriciteitsnet van Mohrmann, voor een lagere prijs dan de 15 cent. Dat was immers de prijs die Mohrmann berekende. Tevens eiste hij ook de 20 gulden per maand die hij tot nu toe ontving van de van de maatschappij. Als de gemeente de stroomlevering overnam zou hij die inkomsten missen. De gemeente wilde dat in eerste instantie niet betalen, maar door tussenkomst van Gedeputeerde Staten ging men toch overstag.

Op 21 september 1910 werd de gemeente eigenaar van de Laanweg en moest dus de openbare verlichting aanbrengen, maar vond de aanleg te duur. Men wilde niet overgaan tot het plaatsen van petroleumverlichting en vond een tussenoplossing om met Mohrmann een overeenkomst aan te gaan om de Laanweg elektrisch te blijven verlichten. Deze afspraak ging in op 1 januari 1911 en werd van jaar tot jaar verlengd. Op 1 januari 1914 werd deze overeenkomst beëindigd doordat de gemeente besloot om de

Laanweg op te nemen in de openbare gasverlichting.....

Mohrmann moest, als hij de energielevering op een goede manier wilde voortzetten, wel overgaan tot aanschaf van nieuwe apparatuur. Hij wilde dus ook wel van de concessie af. De Gemeenteraad gaf goedkeuring voor een vergoeding voor het afkopen van deze afspraak. Men betaalde 4000 gulden terwijl de boekwaarde van de centrale 5600 gulden was. Op 1 maart 1914 was het bedrijf van Mohrmann tot het opwekken en leveren van elektriciteit opgeheven. Op 4 maart werd zijn complete inventaris geveild. In 1916 verhuisde Louis Mohrmann naar Maarseveen waar hij de buitenplaats Leeuwenburg kocht. Een schitterend landhuis uit de 16e eeuw, waar geen elektrisch licht was.

Op 6 oktober 1922 overleed Louis Mohrmann, slechts 56 jaar oud. Een bijzonder iemand was heengegaan.



Rechts: De als voorlopig bedoelde Sint Ritakerk aan de Laanweg. Foto: SAA

Laanweg en omgeving

Deze straat is fraai omschreven in het boekje *De naam van onze straat*: Oorspronkelijk was dit een weg met bomen. Toen de Buiksloterham in 1881 werd drooggemaakt, kwamen hier drie wegen: de 'weg' (langs het kanaal), de "dijk" (voormalige Zeedijk) en deze "laan". Om enig idee te hebben waar deze weg lag, gaan we een kleine wandeling maken.

Achter het Centraal Station steken we met het Buiksloterwegveer (door iedereen de Tolhuispont genoemd) het IJ over. We lopen nu op de Buiksloterweg langs het Noord Hollands Kanaal. Aan de linkerkant zien we café-restaurant De Pont, een voormalig gebouw van de het Gemeentelijk Vervoersbedrijf Bedrijf. In vroeger tijden deed dit



dienst als kantoor en wachtruimte voor de GVB medewerkers. Hier moest het pontpersoneel en de chauffeurs van de buslijnen A, B en C de verkochte vervoerskaartjes afrekenen. Even verder komen we langs het Tolhuis, een beschermd monument uit 1859 (zie blz. 8). Waar de weg naar links gaat staat op de hoek een goed onderhouden wit houten huis met luiken, waar de voordeur zo is geconstrueerd dat je wordt uitgenodigd om binnen te komen. Het was vroeger dan ook een politiebureau, gebouwd in 1916. Tegenwoordig wordt het particulier bewoond en is een rijksmonument als 'expressieve variant van de Amsterdamse School'. Rechts van dit gebouwtje staat een rijtje huizen waar ooit het personeel voor bediening van de Willemsluizen was gehuisvest.

Boven: Een idyllische Buiksloterweg met rechts het Noord-Hollandskanaal. HCAN
Links: Alternatieve bewoning: hutten van de palingleurders aan de Laanweg. Door de week bleven de Volendamse venters over in deze hutten. Foto: SAA



‘t Haventbuurtje

We vervolgen de weg na het politiebureau en de Buiksloterweg buigt nu naar rechts. Hier maken we een klein uitstapje. Hier ligt nog steeds een insteekhaven, waar de passagiers die met de boot over het kanaal waren aangekomen, konden uitstappen. Zij hoefden dan niet te wachten op het schutten van de boten door de sluis. Om een hun reis te vervolgen konden ze via een klein pad de weg oversteken, dat nu de Ranonkelkade heet, waar ze op een andere boot hun reis via het IJ konden vervolgen. Dat oversteekpad bestaat nog steeds naast het laatste huisje in het eerste rijtje gebouwtjes. Ook waren hier stallen om de paarden te verzorgen, die de boten naar het IJ hadden getrokken.

Amsterdamsche Buurt

Over de Buiksloterweg kon men langs het kanaal naar Buiksloot.

*Boven: Buiksloterweg: Havenbuurtje met achter de bomen café Dok- en Havenzicht
Rechts: Buiksloterweg: Amsterdamsche Buurt. Foto boven: SAA, rechts: HCAN*

Het was hier een aangename omgeving, de Amsterdamsche Buurt genoemd, waar vooral ‘s zomers veel mensen uit de stad een wandelingetje maakten. Zij liepen over de lommerrijke weg, waar men zich kon vergapen aan de boten. Voor de versnaperingen kon men terecht bij drankgelegenheden. Het café Dok en Havenzicht was heel populair, vooral dankzij een terras. Verder was er een bloeiende straathandel zoals als karren met pinda's, snoep en fruit en ijskarretjes.

Tolhuisleggers

We vervolgen onze weg, die nu Ranonkelkade heet en we zien de achterzijde van de huisjes die aan de Buiksloterweg staan. Als we het laatste huisje zijn gepasseerd, komen we op de plek waar de (oude) Laanweg begon. We zien hier dat het landje een beetje omhooggaat naar een dijkje. Hier stonden ronde de vorige eeuwwisseling zo'n 30-tal huisjes bewoond door vissers uit Volendam, de z.g.



Tolhuisleggers. Zij woonden hier in kleine huisjes, die amper de naam van huisje mochten hebben want het was niet meer dan een laag hutje dat zeer amateuristisch in elkaar wars geflanst.

Er waren vissers die met hun gezin, in die hutjes woonden, maar de meeste Volendammers woonden er alleen en gingen in het weekend naar vrouw en kinderen. De vis werd via boten uit Volendam aangevoerd en Tolhuisleggers gingen met handkarren naar de stad om hun handel aan de man te brengen. Zij leurdien vrijwel het hele jaar, afhankelijk van het seizoen, naast paling, vooral met bot, schol, garnalen en spiering. Toen het lossen van levende vis op het IJ in 1910 niet meer mogelijk was, keerden de laatste Tolhuisleggers terug naar Volendam. Eén van hen, Dove Jan Plat heeft zijn huisje per botter naar het oude centrum, het Doolhof, verhuisd. Omdat veel



vissers op zaterdag op de drukke markten hun waar, moesten verkopen overnachtten velen in pensions vooral in de Engelsche Steeg (een zijstraatje van de Korte Nieuwendijk), doch sommigen gingen ook nog naar de hutten aan de Laanweg. In mei 1912 werden de hutten onbewoonbaar verklaard. De laatste bewoner was Gerrit Vlak, die hier bleef wonen waar hij als



parlevinker werkte. Zijn hutje, met de afmetingen 2.30 lang, 2.30 breed en 1,85 was wat aan de kleine kant. Maar voor hem was dat geen probleem omdat hij altijd op zijn knieën zat! In 1915 keerde Gerrit op 76-jarige leeftijd terug naar Volendam waarmee voorgoed een eind kwam aan de roemruchte periode van de Tolhuisleggers. Hij overleed in 1929, 89 jaar oud. Zijn huisje werd in 1918 voor 200 gulden aangekocht door het Openlucht-museum in Arnhem.

Laanweg

Omdat de Laanweg en omgeving onder het stadspeil lag, moest er regelmatig gemalen worden om de zaak droog te houden. Daarom stond er een klein gemaal, naast volkstuintjes waar de bewoners groenten en bloemen konden kweken. De Laanweg deed zeker zijn naam waar, want aan weerszijden van de laan waren grote bomen,

*Boven: Het begin van de Laanweg met links in een soort grote kist het gemaaltje.
Links: Een Volendammer palingleurder voor zijn hut. Beide foto's: SAA*



waar achter mooie huizen, veelal met veranda's of erkers, stonden. Te vergelijken met de huizen die nu nog aan de Linnaeusstraat tegenover het Oosterpark staan. Er woonden niet zoveel mensen aan de Laanweg, maar toch waagde een aantal middenstanders het erop om er wat winkeltjes te openen. In eerste instantie begon men als kruidenier, slager, drogist, bakker en een rijwielhandel. Bij gebrek aan klanten moest al snel een aantal winkels worden gesloten en werden als woonhuis gebruikt. Ook kwamen er straatventers uit de stad. Later kon men boodschappen doen in de Van der Pekbuurt. Naast woningen waren er wat bedrijfjes waaronder de gipsfabriek van Bennewit. De fabriek is rond 1920 afgebroken en voor de jeugd was dat al gauw een speelterrein, vooral toen men een krijtberg ontdekt had. De resten van de gipsfabriek waren gedurende lange tijd op een landje gegooid en zodoende ontstond er een heuveltje,

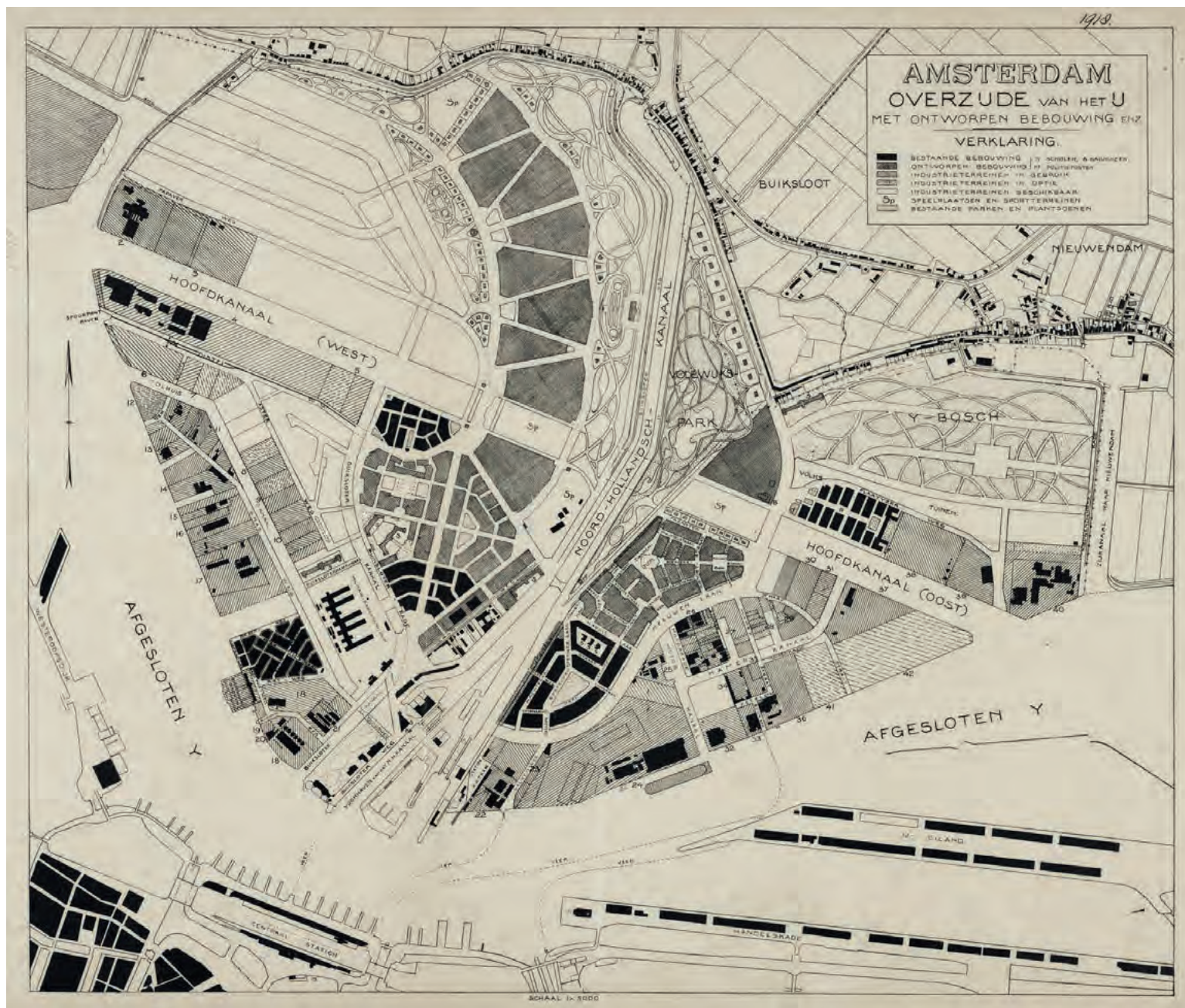
waardoor de jeugd jarenlang gratis vooruit kon met het volklieberen van straten en muren. Ook was er de timmerfabriek van Mohrmann zoals beschreven in de centrale van Mohrman (blz. 14 en 15). Waar de bebouwing ophield was het Vinkenbuurtje, wat niet meer was dan een smal straatje met aan weerszijden huisjes, dat doodliep. Voor de bewoners was er over een slootje een bruggetje aangelegd, zodat men, zonder om te lopen, naar de Buiksloterweg kon. Aan het einde van de laan, was een statig herenhuis met de naam Huis den Ham, waar rond 1920 de Sint Ritakerk was gebouwd. Hier speelde in 1900 Ajax aan de Middenweg (!) (later de Hagendoornweg), voordat het later aan de Middenweg in de Watergraafsmeer speelde. Eind jaren vijftig waren de gebouwen aan de Laanweg onteigend en 1960 was 'de polder' door ophoging verdwenen.

*Links:
Laanweg in het jaar
van afbraak 1959.*

*Rechts:
Vergevorderde af-
braak van de Laan-
weg in 1959.*

Beide foto's: SAA





Kaart uit 1918 van de Volewijckslanden en beide drooggemaakte hammen. Links boven is nog net het begin van de Noorder IJpolder te zien en het Zijkanaal I. Goed te zien is het ontworpen Van Hasseltkanaal door Noord (op deze kaart nog Hoofdkanaal genoemd) om de vaarweg van Noordzeekanaal naar de havens-oost te bekorten. Het niet-gegraven maar wel onbebouwd gebleven deel leverde ons het Mosveld op.

Aan de bovenzijde van de kaart slingert zich een band oude bebouwing langs de voormalige zeewering. In 1918 was die zeewering en alles wat er achter lag nog niet door Amsterdam geannexeerd. Dat zou pas in 1921 gebeuren. Op deze kaart zijn de geplande woonwijken donker gearceerd en het industrieareaal lichter. Wat al is ingevuld aan zowel woningen als industrie is zwart aangegeven.

Kaart: SAA



Nooddorp Obelt

Het jaar 1915 was een bijzonder jaar voor de gemeentepolitiek in Amsterdam. In dat jaar werd de SDAP voor de eerste keer de grootste partij in de gemeenteraad en kon het voortouw nemen bij de vorming van een college. Niet alleen kreeg het college een linkse signatuur maar het totale beleid werd socialer. Zelfs de nieuwe burgemeester Tellegen, tot zijn benoeming directeur van Bouw&Woningtoezicht, was voorstander van een socialer beleid. Wethouder voor Volkshuisvesting was sinds 1914 al Floor Wibaut en directeur van de nieuw gevormde Woningdienst was de bevlogen socialist Arie Keppler. De laatste twee spraken in de privésfeer over de problemen rond de huisvesting van gevluchte Belgen en besloten met kerst 1916 daarvoor een nooddorp te bouwen in de Volewijckslanden in Noord.

Boven: Alternatieve bewoning: woonwagens aan de Grasweg in 1917. Rechts de eerste noodwoningen van nooddorp Obelt.

Rechts: Nooddorp Obelt stond van 1917 tot 1929 aan de Grasweg. Alle foto's: SAA

Keppler liet er geen gras over groeien en presenteerde zijn plannen tijdens de eerste raadsvergadering in januari 1917. De Raad keurde die plannen goed op 10 januari en Publieke Werken begon op 11 januari het terrein op te hogen. Dat terrein was om de lage grondprijzen gekozen aan de Grasweg in de Buiksloterham, midden in een bedrijventerrein in ontwikkeling. Begin juni 1917 werden de eerste woningen opgeleverd. In rap tempo werden er 306 houten huizen, een winkel



en twee dagverblijven gebouwd. De naam ontleende het dorp aan de nabijgelegen zweminrichting van ondernemer Heemstede Obelt. De bijnaam 'sinaasappelkistjes van Wibaut' had het te danken aan het feit dat de huizen helemaal van hout waren. Daardoor ook kreeg het dorp voor de veiligheid een eigen brandweerpost.

Door de wel heel eenvoudige constructie van de huisjes kreeg men al snel last van vochtproblemen en ongedierte. De noodwoningen stonden er maar twaalf jaar. In 1929 werden ze afgebroken en de grond werd aan het areaal van de Dortsche Petroleum Maatschappij toegevoegd. Van de afbraak werd niet veel werk gemaakt; wat jaren gevreesd werd, brand in de houten huisjes, werd nu geforceerd. Obelt brandde tot de grond toe af!



Asterdorp - Wonen wil geleerd zijn

In navolging van het ver weg van de grote steden isoleren van probleem-individen in het Drentse Veenhuizen besloot de Gemeente Amsterdam twee 'woonscholen' aan de rand van de stad in te richten. In 1926 opende op Zeeburg zo'n 'dorp' en een jaar later aan de Asterweg het Asterdorp. Asterdorp was gelegen in het gebied omgeven door de huidige Asterweg, Distelweg, Asterdwarweg en Chrysantenstraat. Het lag in 1927 tegen een bedrijventerrein aan en de eigenaren van die bedrijven hadden gezamenlijk actie gevoerd tegen de komst van deze 'kolonie voor minder gewenschte elemen-

Boven: De straten in Asterdorp hadden aanvankelijk geen namen; die kwamen pas in 1932: Edelweisstraat, de Fuchsiastreet en de Blauwe Distelweg.

Links: Bouwbegin van Asterdorp in 1926. Beide foto's en pag. 23: SAA



ten', bang als ze waren voor inbraken, vernielingen en molest van hun (vrouwelijk) personeel. In afwijking van Zeeburgerdorp kwam er misschien daarom wel een muur rond Asterdorp. In het poorthuis zetelde een opzichteres, maar dat men niet in en uit mocht gaan, de poort 's nachts afgesloten werd of dat iedere passant gecontroleerd werd is een fabeltje. De animo om uit te gaan was niet al te groot; eenmaal buiten werden de bewoners van Asterdorp met de nek aangekeken. Opgeschoten jongens stonden wel eens bij de poort om jeugdige bewoners af te tuigen als ze naar buiten wilden. Werk krijgen was een probleem als je te kennen gaf dat je 'op Asterdorp' woonde, je zei liever dat je van 't Blauwe Zand kwam.

In Asterdorp werden vooral gezinnen opgenomen die bewezen hadden zich niet aan te kunnen passen aan een normale samenleving in huurhuizen in de stad. De bedoeling was deze gezinnen door intensieve begeleiding en door ze consequent op de huid te zitten, ooit weer in een normale huurwoning te kunnen plaatsen. In de praktijk was het moeilijk om enige vooruitgang te boeken bij het aanpassen. De woningen waren goedkoop gebouwd en erg gehorig, wat de burenruzies extra aanwakkerde. De meeste ruzies ontstonden door kinderen en (verboden) huisdieren, niet eens zozeer door geluidsoverlast. Met het concentreren van probleemgezinnen op een betrekkelijk klein oppervlak riep de Gemeente juist extra problemen over zich af. De huisjes waren speciaal voor het 'socialiseren' ontworpen. Alle kamers kwamen uit op de woonkamer, zodat er controle was op het in- en uitgaan. De ramen waren extra hoog geplaatst om de afleiding van het buitengebeuren uit te bannen. Er werd geëxperimenteerd met de verfkleur voor de wanden, om zoveel mogelijk rust uit te stralen. Opzichteressen controleerden regelmatig op schoonhouden en van de woning en bijvoorbeeld verversen van het beddengoed. Er waren van elke zuil maatschappelijk werkers actief in het dorp, maar nooit kregen de bewoners geld, alleen bonnen die tegen voedsel of goederen ingewisseld konden worden. De algemene indruk van de bewoners was dat er altijd gecontroleerd werd.

Asterdorp kreeg in de volksmond de naam 'Rode dorp' maar onzeker is



of dat door links-politieke sympathieën van de bewoners kwam of door de rode metselsteen waaruit het opgebouwd was.

Het dorp bestond uit 131 woninkjes en een aantal gemeenschap-pelijke ruimten, waslokalen, clublokalen en speelterreinen. In het centraal gelegen poortgebouw huisde de opzichteres, die behalve toezicht houden ook wekelijks *aan huis* de huur ophaalde. Dat gaf haar de gelegenheid snel de situatie te inspecteren en eventueel op-voedende aanwijzingen te geven. Als er iets schortte aan het gezin kreeg de moeder een uitbrander. Behalve dit toezicht kon Asterdorp ook ongeregelde en niet-aangekondigde bezoeken van de Commis-sie van Advies verwachten. Deze inspectie was het voorportaal van een eventueel verlaten van het dorp en terugkeer naar een woning in de stad. Er was onder de bewoners een compleet signalerings-



systeem via klopsignalen in gebruik om elkaar te waarschuwen, zodat er nog snel maatregelen genomen konden worden.

De drie straten op Asterdorp kregen geen namen; men woonde gewoon op Asterdorp nummer zoveel. In 1932 kregen de bewoners het voor elkaar dat er bomen geplant werden en dat de straten namen kregen. Dat werden de Edelweisstraat, de Fuchsiastraat en de Blauwe Distelweg. In die jaren werd het voor de



Gemeente problematisch de huisjes verhuurd te krijgen. Soms stond bijna de helft leeg. Daarbij kwam dat de inzichten veranderden en dat de ‘woonscholen’ tot sociaal debacle waren verklaard. In 1940 werd Asterdorp ontruimd om opvang te bieden aan weggebombardeerde Rotterdammers. De Duitse bezetter richtte Asterdorp in 1942 in als opvang voor opgepakte Joden, eerst de vlak voor de oorlog uit Duitsland gevluchte Joden, later ook Nederlandse. Het aantal geïnterneerden liep soms op tot 300. Asterdorp kreeg de wrange bijnaam Klein-Westerbork. *Klik de pasfoto rechtsboven* voor het verhaal over de Joodse bewoners van Asterdorp. Na de oorlog werden eerst de muren afgebroken en de woningen vervolgens als noodmaatregel gedistribueerd onder woningzoekenden. Asterdorp kreeg alweer een nieuwe naam: Complex Tolhuis. In 1955 werden eindelijk de miserabele woninkjes afgebroken en aan het industrie-areaal toegevoegd. Alleen het poortgebouw bleef staan en is vandaag een atelierwoning: Asterdarsweg 10.

Links: Poortgebouw van Asterdorp; aanvankelijk was dit de enige toegang, later kwam er een bij. Dit gebouw bleef bij de sloop van Asterdorp staan. SAA



Bad- en Zweminrichting Obelt

Het verbaasde mij altijd al dat in Noord een Badhuisweg is. Waar komt die naam vandaan? Pas jaren later kwam ik erachter.

Theodorus van Heemstede Obelt –met de klemtoon op de tweede lettergreep– begon in 1881 de N.V. Bad- en Zweminrichting Obelt in het IJ, voor zijn kantoorpand aan de Ruijterkade bij de Oosterdoks-sluiz. Theo had een passie voor water. Naast zijn zwembad was er ook nog een gelegenheid waar de mensen een douche of een bad konden nemen. Hij zorgde voor een doorbraak door in zijn zwembad op 17 augustus 1884 een zwemwedstrijd voor dames te organiseren. Dit zorgde voor veel commotie, want men vond het een schande dat jonge dames met ontblote hals, armen en kuiten zich zo in het openbaar vertoonden. Wat waren dat voor dames? Om maar niet te spreken van die vunzige mannetjes die dat allemaal gaan bekijken, dat moet natuurlijk niet veel soeps zijn.

Theo, vindingrijk als hij was, wist hier een mouw aan te passen. Bij de wedstrijden voor dames bestond de jury voornamelijk uit vrouwen,

*Boven: De Bad- en Zweminrichting Van Heemstede Obelt aan de De Ruijterkade.
Rechts: Het verfoeide dameszwemmen in Obelts zwembad. Beide foto's: SAA*

aangevuld met welgemanierde mannen, waaronder Theo Obelt zelf. Ook bepaalde hij dat alleen de vrouwelijke pers aanwezig mocht zijn. Als vice-voorzitter van de A.Z. 1870 wilde hij het dameszwemmen bevorderen. Op bepaalde tijden hebben alleen meisjes en vrouwen toegang tot zijn zwembad. In 1887 bouwt hij als eerste in Nederland een buitenbad voor vrouwen en kinderen. Doordat de zwemclub in zijn zwembad trainde en hij zwemwedstrijden en demonstraties schoonspringen organiseerde, was de badinrichting zeer geliefd bij het publiek. In 1895 kwamen 14.000 mensen hier een bad nemen.

De verhuizing naar Noord

Doordat de gemeente Amsterdam in 1911 de haven wilde uitbreiden moest Obelt naar een andere locatie uitzien. Obelt is niet alleen exploitant van een zwembad maar ook een zakenman. Hij kan niet verhuizen zonder de financiële hulp van de gemeente, dat wel graag het zwembad in het IJ wil hebben. Al gauw valt het oog van het gemeentebestuur, in overleg met de Gezondheidscommissie (!) op de andere zijde van het IJ, een optie is het water tussen de sluizen, maar uiteindelijk wordt gekozen voor het water voor het Galgenveld. Wel waren er wat bezwaren van sommige gemeenteraadsleden als zou het water vervuild worden door het lekken van olie



van de aangrenzende Bataafsche Petroleum Maatschappij. Dit werd weggevuurd met het argument; we kunnen daar een beschoeiing maken en meestal waait er een westenwind zodat men daar weinig last van heeft! Ook de motie dat de bezoekers met de pont over moesten en daarna nog 10 minuten moesten lopen haalde het niet. Na veel geharrewar ging de gemeenteraad overstag, zodat Obelt in 1914 zijn zwembad in Noord aan de Galgenweg kon openen. Hij liet de lugubere straatnaam omzetten in Badhuisweg en had hier een prachtig complex laten bouwen. De dames- en de herenafdelingen waren gescheiden. Voor de dames was er één bassin en voor de heren 3 baden, waaronder één wedstrijdbad 88 meter lang en 22 meter breed met een diepte van 5 meter. Naast zwemwedstrijden werd hier ook waterpolo gespeeld, door de verenigingen AZ 1870, het Y en de De Jonge Kampioen (DJK) de laatste twee opgericht in 1892. Rond het bad waren tribunes gebouwd waar de toeschouwers de wedstrijden konden volgen. Er waren ook 2 duiktorens, waar zowel de dames als de heren hun kunsten vertoonden. In totaal waren er 180 kleedkamers en 45



ruimtes maar men een kuip of een douche kon nemen. Het gebruik van dit particuliere zwembad was niet voor de “gewone man” weggelegd, want een bezoek was toch vrij prijzig. Er waren allerlei abonnementen en bepaalde instellingen zoals weeshuizen, scholen of verenigingen konden een korting krijgen. Voor een bezoek aan het bad moest zo’n 25 cent entreegeld betaald worden, terwijl er in de stad ook kosteloze baden waren. Het zwembad had ook klandizie van de militairen die tijdens de Eerste Wereldoorlog waren ondergebracht in de barakken waar de ENTOS was gehouden. Zij kregen hier zwemles en in hun vrije tijd konden ze een baantje trekken of een bad nemen.

Net als bij het Tolhuis liep de roem terug zonder dat daar echt een reden

Boven: Duiktoren in het herenbad van de zweminrichting aan de Badhuisweg. SAA
Links: Verhuisd naar Noord lag de zweminrichting van Obelt aan de Galgenweg, die later omgedoopt werd in Badhuisweg. Foto: geheugen.van.nederland.nl



voorwas aan te wijzen. Was het toch de ongunstige locatie, het overlijden van Theo Obelt in 1919 of was het publiek gewoon uitgekeken op het fenomeen Obelt? In 1926 valt het doek voor het zwembad en voor de particulieren is het dan gesloten. Het complex wordt overgenomen door de Bataafsche Petroleum Maatschappij, de voorloper van de Shell.

Haar werknemers mochten in hun vrije tijd nog een duik nemen. In 1928 waren de Olympische Spelen in Amsterdam en de Nederlandse deelnemers mochten trainen in het bad. In het najaar werd het zwembad afgebroken. De gebouwen werden lange tijd gebruikt als opslag-ruimte en zelfs een korte tijd als kantine voor het personeel van de B.P.M.

Alleen de naam Badhuisweg herinnert nog aan die periode.

De naam Obelt leeft nog steeds voort in de zwemwereld. Hij zat jarenlang in het bestuur van de Amsterdamsche Zwemclub 1870, waarvan ook een paar jaar als vice-voorzitter.

Al sinds 1907 wordt de zilveren Obelt-Wisselbeker uitgereikt aan de winnaar van de jaarlijkse wedstrijd 200 meter zwemmen vrije slag.

Obelt als zakenman

De familie Heemstede Obelt was wel vertrouwd met water, want vader was directeur van een scheepswerf aan de Hoogte Kadijk. Het gezin had 9 kinderen en het lag dan ook voor de hand dat zij al snel leerden zwemmen. Een bekend gezegde was; Een Obelt kan eerder zwemmen dan lopen.

In 1882 richtte hij het loodgietersbedrijf van Heemstede Obelt op. In de betere kringen werden prachtig ingerichte badkamers populair. De meeste herenhuizen beschikten in die periode al over een toilet dat doorgespoeld kon worden. Men wilde graag dit aanvullen met een badkamer niet alleen omdat het functioneel was, maar vooral een manier om hun welstand te laten zien. Theo had in Engeland ervaring opgedaan met het inrichten van o.a. luxe badkamers. Aan de Ruijterkade had hij een showroom ingericht, waar de klanten zich vergaapten aan de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van sanitair. Hij importeerde, vooral uit Frankrijk en Engeland porseleinen wastafels en badkuipen. Hij ontwikkelde zelf 'Obelt's Bromo Geijser' een roodkoperen apparaat dat warm water produceerde warm water als het op gas was aangesloten. Tot zijn klantenkring behoorde naast vermogende burgers, grote rederijen als de Maatschappij Nederland en de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij, alsmede de hotels Krasnapolsky en l'Europe. In 1895 kreeg hij een Koninklijke opdracht om de badkamers van paleis Het Loo in te richten. De zaak ging voor de wind en rond de eeuwwisseling had hij zeker 200 mensen in dienst. Hij bleef bescheiden, want als hij aan zijn deftige klanten werd voorgesteld, zei hij gewoon; "zegt u maar dat de loodgieter er is". In 1990 werd het bedrijf een onderdeel van de Koninklijke Volker Stevin.



Theodorus van Heemstede Obelt (1857-1918)

Disteldorp - het ontstaan van een bijzondere buurt

Bij raadsbesluit van 28 november 1917 wordt ingestemd met de bouw van ruim 500 tijdelijke noodwoningen. De woningen zullen gebouwd worden in de Nieuwendammerham (Vogeldorp: 313 huizen) en de Buiksloterham (Disteldorp: 224 huizen).

Deze twee gebieden waren in de achttiende eeuw drooggelegd en in de negentiende eeuw volgestort met zand en slib uit de haven en grachten tot een meter boven het peil van het IJ. Vervolgens werden deze gebieden opnieuw doorgraven en verkaveld ten behoeve van woningbouw en industrie. Deze methode werd later ook toegepast op het westelijk havengebied, al werd daar voor het ophogen Noordzeezand gebruikt.

De huizen waren in eerste instantie bedoeld als tijdelijke noodwoningen voor een periode van hoogstens 10 á 15 jaar en ze werden



daarom zeer eenvoudig uitgevoerd. Voor de bouw van de dorpen, die in 1918 begint, wordt de ondergrond eerst afgedekt met duinzand (Disteldorp) en rivierzand (Vogeldorp). Op deze zandbodem worden als fundament betonplaten gelegd van twintig centimeter dik met een grotere oppervlakte dan die van het huis, zodat er een voetpad ontstaat langs de woningen. De huizen zelf bestaan uit een houten frame, binnenmuren van zandsteen, halfsteens (met klamp) buitenmuren met voor een deel van de gevel houten bebording en tot slot een pannenzadeldak. Er komen twee typen woningen:

- Het bungalowtype (*laagbouw*, ongeveer 35 m²) heeft op de begane grond een woonkamer, een keuken, twee slaapkamers en een wc. Voor heel grote gezinnen worden soms twee laagbouw-woningen samengevoegd.
- Het type met verdieping (*hoogbouw*, ongeveer 50 m²) heeft op de begane grond een woonkamer, een keuken en een slaapkamer. De bovenverdieping bestaat uit twee slaapkamers en een wc. Soms is de wc op de plek van de slaapkamer op de benedenverdieping. Verder hebben alle woningen een groot aantal inbouwkasten.

Rond het centrale plein liggen winkelpanden met aangebouwde luifels. Verspreid in het dorp zijn er een badhuis, een wasserij en een administratiekantoor voor de opzichter te vinden. Verenigingsgebouw “Ons Huis” ligt met twee open armen richting het dorp. De wegen zijn belegd met grind.

Voor het eerst worden er voor arbeider solide stenen woningen gebouwd voorzien van alle moderne comfort. Een waterleiding, stookgelegenheid in woonkamer en keuken, kookgas, elektrische verlichting (gas en elektra met muntmeter), ventilatie en het closet dat met water kan worden doorgespoeld. Alle huizen hebben een voor- en achtertuintje.



Disteldorp en Vogeldorp zijn een proeftuin voor Keppler en de ideeën, die hij heeft opgedaan voor en tijdens een bezoek aan Engeland. Daar heeft hij van dichtbij de ‘Garden Cities’ van Ebenezer Howard gezien. De grote garden cities uit Engeland worden kleine tuindorpen in Amsterdam Noord. Ze zijn nooit geheel zelfvoorzienend, zoals in Engeland, maar de basis, het combineren van de voordelen van de stad met die van het platteland, is duidelijk aanwezig. In 1912 bepaalde de gemeente dat in Amsterdam Noord niet hoger dan drie verdiepingen gebouwd mocht worden. Deze stijl wijkt sterk af van hoe er tot dan toe in Amsterdam werd gebouwd (vier verdiepingen zonder lift) en sluit goed aan op Kepplers ideeën voor de tuindorpen. Hierdoor ontstaat er rust en ruimte; is er licht en lucht.

Boven: Distelplein met de kruidenierswinkel Van Amerongen.

Rechts: Distelkade. Beide foto's: SAA

De bewoners van de semi-permanente woningen in Disteldorp komen uit de eerder genoemde overvolle stadswijken, waar de woonsituatie bepaald niet optimaal was. Daarom is er de eerste jaren een woningopzichteres aanwezig, die gezinnen attent maakt op een paar essentiële zaken, zoals het gebruik van de voordeur en de wc. En: “Aan geregelde huurbetaling is men niet gewend; de krotwoning onderhoudt men niet”, dus ook daarop werd gelet.

De krottenbewoner die echt onaangepast was kwam terecht in de woonscholen Asterdorp en Zeeburgerdorp. Daar waren de huizen zo gebouwd dat de woningopzichteressen in één blik de hele woning konden overzien zodra ze onaangekondigd binnenkwamen.



Disteldorp en Vogeldorp waren niet bedoeld voor 'onaangepasten'. Het was meer een tussenstation.

Aangezien het idee bestaat dat Disteldorp na vijftien jaar kan worden afgebroken, omdat de woningnood dan voorbij zou zijn, wordt er geen moeite gedaan verschillende straatnamen te bedenken. Alle straatnamen worden afgeleid van de reeds bestaande Distelweg, die langs het dorp loopt.

De ontwerper van Disteldorp is onbekend. Alleen de initialen VB staan op sommige tekeningen. De Amsterdamse School-architect B.T. Boeyinga wordt vaak genoemd, terwijl die waarschijnlijk alleen het stratenplan heeft ontworpen. De architect van het verenigingshuis is wel bekend: Jan de Meyer.

In juli 1919 worden de woningen van Disteldorp opgeleverd. De totale kosten van de bouw, inclusief het opspuiten van het terrein en het aanleggen van de bestrating, heeft f 2.029.000,- gekost. Daar-



van is negentig procent bijgedragen door het Rijk in het kader van de Noodwoningenwet. Per woning komt dat neer op f 3.780,-, terwijl men voor de Eerste Wereldoorlog gemiddeld f 2.000,- aan een de bouw van een (arbeiders)huis besteedde. De huren zijn dan ook vrij hoog: tussen de f 6,- en f 6,20 per week. Gelukkig is er een vorm van huursubsidie, waardoor de meeste huishoudens gemiddeld f 3,32 per week betalen. Er wonen voornamelijk grote arbeidersgezinnen met heel diverse achtergronden, maar er wordt een blok voor meer geld verhuurd aan in nood verkerende ambtenaren.

Boven: Luchtopname van Disteldorp waarop beide typen huizen te zien zijn.

Links: De bewoners willen hun Disteldorp voor geen goud meer missen. De noodwoningen blijven nog wel een tijdje. Foto links: denijl.nl, boven: noordagenda



Openbaar Vervoer in Amsterdam-Noord - Pontveren

In de inleiding werd al het Buiksloterveer vermeld. Dat was er sinds mensenheugenis. Het bestieren van dat veer was een privilege van de landsheer, die dat op zijn beurt verpachtte. Amsterdam begon zich vrij vroeg met dit veer te bemoeien. Dat recht had ze omdat een der aanlegplaatsen zich altijd binnen de stad dus binnen het rechtsgebied bevond. De stad was alleen geïnteresseerd in een betrouwbare verbinding met solide schepen, kundig en net personeel en geregelde diensten. Met wisselend succes mengde de stad zich in door particulieren gepachte veerdiensten. Die werden onderhouden door roeiboten of zeilscheepjes. We pikken de draad op als de voortbeweging gemechaniseerd wordt.

In 1829 kwam op de dienst Nieuwe Stadsherberg naar het Tolhuis (Buiksloterveer) een door vier paarden aangedreven radarboot in de vaart. Die had problemen bij harde zijwind en werd in 1842 vervangen door

Boven: De kettingpont die in 1897 door de gemeente Amsterdam genaast werd

Rechts: Toen de gemeente de veerdienst overnam kreeg 't personeel fraaie uniformen waar ze beretrots op waren. Beide foto's: SAA

een veerboot die door een stoommachine aangedreven werd. Dat veer had al minder problemen met de wind. Bij goed weer duurde de overtocht 8 minuten en elk uur vertrok er een pont. De concessie werd in 1855 door rederij Goedkoop overgenomen die ook al het Tolhuis pachtte.

Door de openstelling van het Noordzeekanaal en de vestiging van steeds meer industrie in Noord werden de aantallen passagiers ook groter. In 1880 kwamen naast het Buiksloterveer, vaak Tolhuispont genoemd, de kleine veerboten van de Haven Stoombootdienst de verbinding verbeteren naar meer aanlegplaatsen in Noord dan het Tolhuis alleen, bijvoorbeeld Nieuwendam en Schellingwoude. Het Buiksloterveer werd toen bedreven met een kettingpont, die voor eens en voor altijd afrekende met het probleem van zijwindgevoeligheid. Tegen het eind van de 19^{de} eeuw trok de stad het ene na het andere nutsbedrijf naar zich toe en in 1897



was het zover dat het Buiksloterwegveer ingelijfd werd. De bestaande kettingpont werd Gemeente-Stoompont no. 1. Er werd zo snel mogelijk een tweede pont aangeschaft. De bedoeling was elke vijf minuten een afvaart van beide oevers. Het tarief voor de oversteek begon bij 2½ cent per persoon, weekkaarten voor f 0,10. Voor elk voertuig met wielen, zelfs een kinderwagen, moest extra betaald worden. De steiger aan de stadszijde was nog niet midden voor het CS zoals vandaag, maar op de hoek bij de Westelijke doorgang, daar waar later steiger 13 zou komen. Uiteindelijk verhuisde de pont naar steiger 7, recht tegenover het Tolhuis. In 1910 kwam de Valkenwegpont in bedrijf. Die vertrok nog van de Oostelijke Handelskade tot de zweminrichting van Van Heemstede Obelt naar Noord verhuisd was (zie blz. 25 e.v.). Alhoewel die in 1911 al aangezegd werd van de De Ruijterkade te verdwijnen werd het 1914 voordat de Valkenwegpont op die plek zijn nieuwe steiger in gebruik kon nemen.



Op 6 mei 1912 werd de oversteek met de ponten gratis. Dat was hard bevochten door de bewoners van Noord, verenigd in **Buurtbelangen aan de Noordzijde van het IJ**, daarbij gesteund door de politiek (SDAP en VDB). B&W verwachtte problemen met vooral jonge 'pleziervaarders' en werd daarbij gesteund door de conservatieve partijen. Toch werd het voorstel van de SDAP-er Van den Tempels met 21 tegen 17 aangenomen. De eerste gratis pont die op 6 mei bij het Tolhuis aankwam werd met een muziekkorps verwelkomd, maar na het feest kwam de kater. De schoolvrije dagen en de zondagen werden de ponten en Noord overspoeld met dagjesmensen. In dagblad De Tijd stond te lezen dat de stoomponten tot zinkens toe gevuld waren met Jan Rap en zijn maat, die in Noord de

Boven: De laatste grote stoomponten werden begin 60-er jaren omgebouwd en van dieselmotoren voorzien. Beide foto's: SAA

Links: De tweede generatie stoomponten. De passagiers stonden in weer en wind.



wegen en velden misbruikten “om in ‘t publiek ontucht, echtbreuk, zwijnerij te plegen”. En dat was alles de schuld van de kosteloze oversteek. Ook de NRC maakte zich druk: “Duizenden kinderen uit Amsterdam’s volksbuurten, een niet te tellen schare, hebben gehoord van het gratis vervoer.. En nu kunnen zij plotseling varen op een stoomboot (velen hebben nog nooit gevaren) naar landen waar ze nog nooit geweest zijn... en dat ‘voor niks’. Natuurlijk dat zij nu ook de ganse dag niets anders willen en niet anders doen dan ‘voor niks’ overvaren, heen en weer, heen en weer”. En even verder: “In woeste horden stormen zij van de Tolhuispont naar de Volewijk-pont en vice-versa en weten niet van ophouden”. Extra probleem bij dit alles was dat het politietoezicht in het nauwelijks bevolkte Noord schaars was en zeker niet berekend op dit ‘toerisme’. De oplossing kwam van het pontpersoneel dat misbruik tegenging.

Boven: Stoompont en dieselpont gebroederlijk naast elkaar. Op deze foto is steiger 7, midden voor het CS, inmiddels in gebruik genomen.

Rechts: Pont-ellende in de spitsuren. Beide foto’s: SAA

De capaciteit van de veren verbeterde bijna per jaar door grotere en meer vaartuigen. Dat neemt niet weg dat tijdens de spitsuren lange rijen passagiers en voertuigen stonden te wachten (zie foto blz.33). Menig vloek klonk over het water als kort voor de landing aan de Tolhuissteiger een halflege bus van de halte vertrok.

Roemrucht werd kort na de hongerwinter de pontbrug over het IJ op het traject van de Tolhuispont. Die lag er slechts enkele maanden, van 3 april tot 14 augustus 1945. Zo’n zelfde pontbrug lag overigens bij de



Hembrug over het Noordzeekanaal. Bij gebrek aan brandstof waren de veerdiensten gestaakt. Als een schip van of naar de haven wilde passeren werden een of meer ponten door een sleepboot uit de rij verwijderd.

In 1948 werd de eerste pont met dieselmotor in gebruik genomen, een tweede-handsje. In 1957 werd een derde pontverbinding in gebruik gesteld: het Distelwegveer. Voor deze gelegenheid werden drie nieuwe dieselponten besteld, maar het moet gezegd worden dat het materieel losjes over de diverse verbindingen ingezet werd. Behalve de aanschaf van nog eens twee nieuwe dieselponten werden ook zeven stoomponten (nrs.12-18) van dieselmotoren voorzien.

In 1957 kwam de eerste ontlasting van de pontverbindingen over het IJ in de vorm van de Schellingwoudebrug. Aan de andere kant van de stad kwam in 1966 de Coentunnel in gebruik, in 1968 gevolgd door de IJtunnel. De pontellende was daarmee verminderd maar niet verdwenen. Alle verkeer dat niet door de tunnel mocht moest nog steeds met de pont.



Naast de gemeenteponten pendelden nog meer veerboten over het IJ, sommige particulier en sommige in opdracht van de gemeente. Het bekendst zijn de gemeentelijke IJveren die verbindingen onderhielden naar alle overige bestemmingen in Noord die niet gedekt werden door de grote ponten. Van de particuliere veerdiensten noemde we al de Haven Stoombootdienst, die afgelost werd door het veer van de Waterlandse Tram, later rederij [Bergmann](#). Tot het Distelwegveer in de vaart kwam was er nog het veer van rederij [Boekel](#) vanaf het Haarlemmerplein.

Bekijk meer historisch fotomateriaal van ponten op [HVM.nl](#).

Boven: Nadat de Waterlandse Tram vervangen was door bussen van de NACO onderhield rederij Bergmann een veer van het Open Havenfront naar de tramsteiger in Noord. Hier de Heen-En-Weer IV t.h.v. het NZH-koffiehuis.

Links: De gemeentelijke IJveren onderhielden diensten naar andere bestemmingen in Noord, zoals hier IJveer XII op lijn IV met eindbestemming Nieuwendam.



Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied

Van 15 juni tot en met 30 september 1913 werd aan de overkant van 't IJ de ENTOS gehouden. Ter gelegenheid van het 100-jarige bestaan van het Koninkrijk der Nederlanden werden in het hele land evenementen georganiseerd en de gemeente Amsterdam pakte flink uit met een tentoonstelling over de motor van de stedelijke economie: de scheepvaart en de overzeese handel. Als locatie werd Amsterdam-Noord uitgekozen, in een poging het nieuwe stadsdeel ten noorden van het IJ te promoten. In een deel van de Buisklosterham, achter de Tolhuistuin, werd een terrein van zo'n 200.000 m² gereserveerd.

Boven de entree van de ENTOS en rechts topdrukte op de ponten na sluitingstijd SAA

Voor de inrichting trok de Gemeenteraad een subsidie van bijna f 200.000,- uit, stelde aan het organisatiecomité de ruimte kosteloos ter beschikking en legde de nodige infrastructuur, wegen en waterpartijen, aan. Men rekende op zeer veel bezoekers en dat de gemeenteponten het jaar ervoor gratis geworden waren hielp mee bij het regelen van vervoer naar de overkant. Voor wie het zich kon veroorloven (f 0,10) vertrokken van het Open Havenfront kleine veerboten naar het tentoonstellingsterrein. Als entree bouwde de gemeente het IJ-paviljoen. Het Tolhuis met de Tolhuistuin en de muziektent werden volledig in het evenement betrokken. De concerten in de muziektent waren over het hele tentoonstellingsterrein te horen. Het organisatiecomité bestond uit een aantal zwaargewichten op scheepvaartgebied. Voorzitter werd Harm Smeenge, kantonrechter en griffier bij het Amsterdamse Gerechtshof en bovendien voorzitter van schippersvereniging Schuttevaer. Verder Johan Bergmann van



de gelijknamige rederij met sleep- en veerdiensten, beurtvaartreder Petrus Verschure, tevens eigenaar van een scheepswerf en machinefabriek en Daniël Goedkoop, eigenaar van een scheepswerf en een machinefabriek. Architect Hermen Walenkamp kreeg van de stad opdracht een representatief entreegebouw te ontwerpen. Het werd iets enorms! De indrukwekkende voorgevel werd geflankeerd door twee torens. Het machtige front suggereerde een groot gebouw maar achter de ingang begon meteen het tentoonstellingsterrein. Naast beide torens waren de eigenlijke tentoonstellingsgebouwen. 's Avonds waren de contouren van dit geheel met lampjes geaccentueerd. Van het terrein van 200.000 m² was 10% bebouwd met paviljoens. In het Amsterdam-paviljoen, dat aan de Tolhuistuin grensde, had de kunstschilder Hobbe Smith 12 wandschilderingen

van elk zo'n 5 bij 2½ meter gemaakt, met voorstellingen van het havenbedrijf. Onlangs zijn die gerestaureerd en nogmaals tentoongesteld. Op de Historische Afdeling waren schilderijen, prenten, tekeningen en scheepsmodellen uitgestald. Om de overige paviljoens te bereiken moest een hoge brug overgestoken worden. Behalve de paviljoens waren hier ook de attracties en in het kanaal langs de Badhuisweg lagen klassieke vissers- en vrachtscheepjes en baggermachines. Aan de Badhuisweg was het zestiende-eeuwse Amsterdam nagebouwd met geveltjes, straatjes, het voormalige stadhuis op de Dam en de waag. Rond het 'marktplaatsje' van dit Oud-Amsterdam waren een danszaal, restaurant, twee bierlokalen en diverse winkels. Er klonk muziek die uitnodigde tot meezingen van oud-Hollandse liederen. 's Avonds was het hele terrein feestelijk verlicht en elke





zaterdag was er een groot vuurwerk.

Als klapstuk lag hierachter nog eens het Lunapark. Dat was de eerste keer dat Amsterdam daarmee kennis kon maken. Daar bleef het niet bij; een complete kermis was hier nog ingericht. Hoogtepunt daarvan was een toboggan, een rutschbaan van wel 10 meter hoog waar men op een slede van af kon suizen. Verder nog een achtbaan, een Moulin Rouge en een hippodroom.

Behalve exposities van de bedrijven van de leden van het organiserende comité namen nagenoeg alle grote scheepvaartmaatschappijen deel aan de tentoonstelling. Ook uit het buitenland waren exposanten op het evenement afgekomen.

Een speciale plaats bij de attracties namen de luchtballonnen in waarmee vluchten gemaakt konden worden. Een spektakel vormden

Boven: Oud-Amsterdam op de ENTOS nagebouwd en rechts een deel van het Lunapark. Beide foto's: SAA

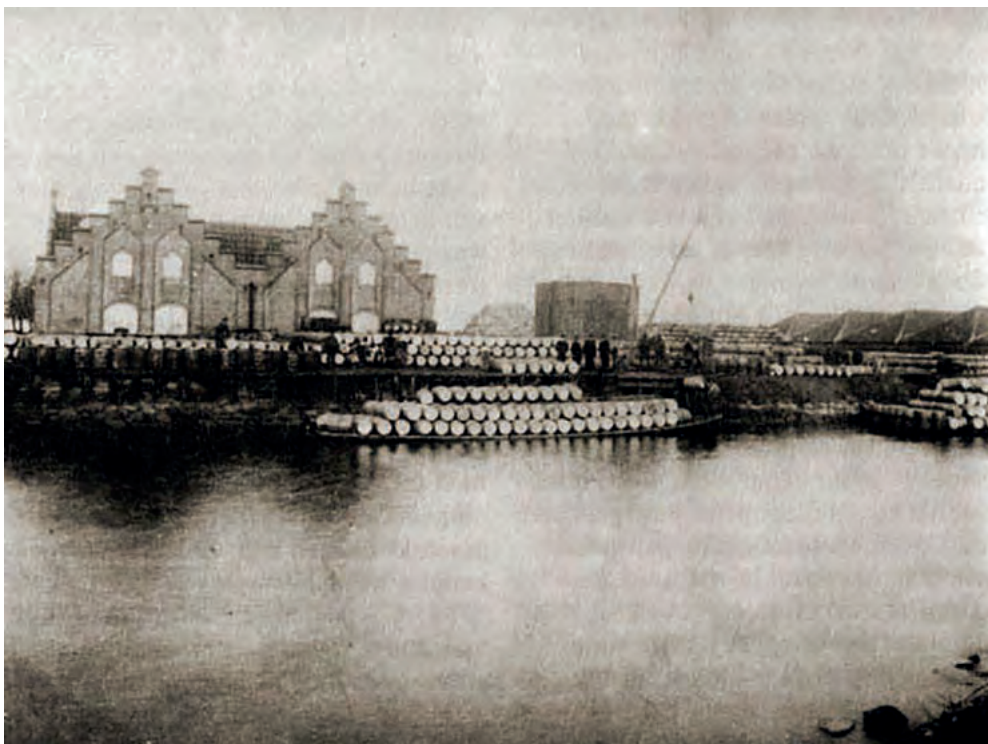
de demonstraties met vliegtuigen, met sterren als de Fransman Julien Levasseur (op 13 juli) en de Belg Jan Olieslagers (weekends 7-8 en 13-14 september). De eerste trok de meeste bezoekers, de laatste vermaakte het publiek door zeer laag over het IJ te vliegen en tot tweemaal toe het hoogterecord te breken. Bovendien liet hij zijn vliegtuig herhaaldelijk 'walsen' op de maat van de muziek die vanuit de muziektent klonk, tot grote hilariteit van het publiek. Hiervan genoten niet alleen de bezoekers op het ENTOS-terrein maar ook de omstanders op de De Ruijterkade.

Er kwamen meer dan 900.000 betalende bezoekers op de tentoonstelling af. Met de half-geld- en niet-betalende gasten meegerekend ruim 1 miljoen. De rustigste dag was steeds de vrijdag en de drukst bezochte dagen waren de zaterdagen (vuurwerk) en de zondagen. Na afloop van het evenement werd alles afgebroken. Niets herinnert meer aan de ooit zo prestigieuze scheepvaarttentoonstelling ENTOS.



Industrie in de Buiksloterham

Zoals op de pagina's 3-4 is beschreven werd de Buiksloterham door een particulier drooggemaakt en geëxploiteerd. Toen had de polder een overwegend agrarische bestemming. Tegen de 60-er jaren van de negentiende eeuw zag de stad eindelijk een goede bestemming voor de polder en begon stukje-bij-beetje grond op te kopen. Rond 1900 was 2/3 van de ruim 200 ha weer in bezit en in 1907 besloot de Raad de rest zo spoedig mogelijk te kopen. In de Buiksloterham zijn, behalve industrie en handelsinrichtingen, ook de eerste woonhuizen voor industriepersoneel rond de Van der Pekstraat gebouwd. De eerste industrie in Amsterdam-Noord ontstond westelijk van het Galgenveld. In 1868 richtte de stad Amsterdam hier een gemeente-



lijk petroleum-entrepot in. In 1905 kocht de **Dordtsche Petroleum Maatschappij** grond en gebouwen van de stad en startte een eigen petroleumopslag. Naast dit terrein kwam de **Nederlandsche Droogdok Maatschappij** van Cornelis en Jan van Lindern, die in 1881 al beschikten over een droogdok. Dat was in vier delen in Alblasserdam gebouwd en naar Amsterdam overgebracht. De onderneming zou in 1884 verkocht worden aan de ADM.

Een pionier in de Buiksloterham was Pieter Buwalda, die in 1890 zijn **Javasche Bosch Exploitatie Maatschappij** op een landpunt vestigde. Hij had op Java naam gemaakt als de houtkoning en liet in Noord een groot complex met verschillende hallen bouwen, waar

*Boven: In de beginjaren ging de industrie nog samen met agrarische bestemmingen
Links: Het Petroleum Entrepot werd in 1868 ingericht om de brandgevaarlijke brandstof veilig te kunnen opslaan. Het complex werd in 1905 verkocht. SAA*



tientallen mensen werk vonden. De ligging van deze terreinen was zeer geschikt omdat het aan het diepe water van het IJ lag, zodat zowel zee- als binnenschepen konden aanmeren. Dat was belangrijk omdat op deze manier de aan- en afvoer van bulkgoederen en gevaarlijke stoffen kon plaatsvinden. Zo goed als de bereikbaarheid over het water was, zo slecht was die op het land. Er waren nauwelijks wegen wat vooral voor het personeel bij slechte weersomstandigheden vaak tot problemen leidde. Het zou nog jaren duren voordat daar verbetering in kwam.

Invulling van de polder

Tot aan het begin van de twintigste eeuw werd de polder nog ge-

*Boven: De Javasche Bosch Exploitatie Maatschappij van Pieter Buwalda. Foto:SAA
Rechts: Stadskaart van 1881 met precies in het midden het terrein van de Nederlandsche Droogdok Maatschappij en het eerste van twee drijvende dokken.*

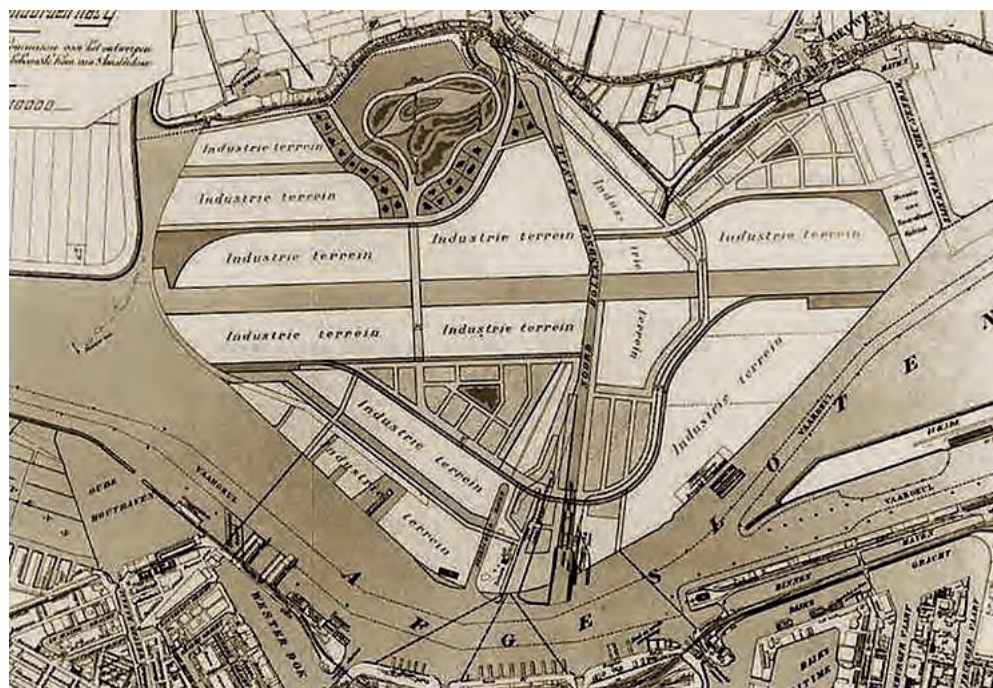
bruikt voor agrarische doeleinden. Er waren 6 boerenbedrijven die op 40 hectare weiland koeien en schapen hadden grazen. Op de overige gronden werden tarwe, aardappelen en suikerbieten verbouwd. Omdat Amsterdam in de tweede helft van de negentiende eeuw flink uit zijn jasje groeide, zag het gemeentebestuur de polder aan de overkant van het IJ als een mogelijke oplossing voor de toenemende woningnood en de grote behoefte aan industrieterreinen. Maar lang niet alle neuzen in de Raad wezen dezelfde kant op. Het hete hangijzer was de barrière die het IJ betekende. Men besloot de grond in de polder niet meer te verkopen, maar in erfpacht uit te geven. Er zijn verscheidene voorstellen om een verbinding te maken tussen de stad en de overkant. Men dacht aan een tunnel, net zoals onder de Theems. De tunnel onder het IJ zou echter door meer dan alleen de metro gebruikt moeten worden. De aan- en afvoerwegen zorgden



voor onoverkomenlijke problemen. Er werd daarnaast natuurlijk ook aan een brug gedacht, maar er waren nog twee andere in het oog springende voorstellen.

Plan Johan van Hasselt

Directeur van Publieke Werken *Johan van Hasselt* had in mei 1900 een plan bij B&W ingediend omtrent de toekomst van de Buisklosterham. Hij ging ervan uit dat er drie bestemmingen waren: industrie, handelsinrichtingen en wonen. Dit plan zou het beste tot zijn recht komen als er een vaste verbinding met de oude stad was, door middel van aanplemping in het IJ. Dat had een belangrijk voordeel, namelijk het doortrekken van een spoorweg. Om de (zee)schepen toch in de oostelijke havens te krijgen, zou er een kanaal gegraven moeten worden. Te beginnen, waar nu zijkanaal I is, door de Buik-



sloter- en Nieuwendammerham naar het oostelijke gedeelte van het IJ. Omdat in dat geval de Willemssluisen, eigendom van Rijkswaterstaat, verplaatst moesten worden was er een discussie wie die kosten zou betalen. Amsterdam ging er van uit dat de kosten grotendeels voor rekening van het Rijk zouden komen. In 1908 werd daarom alvast begonnen met het graven van het kanaal door de beide polders en kreeg de naam Hoofdkanaal. De ruimte bij het Noord-Hollands kanaal werd opengelaten. Helaas bleef de betaling van het Rijk uit en werd de niet gegraven ruimte het Mosveld, zodat zijn ontwerp nooit voltooid is. Na de dood van directeur van Hasselt in 1916 werd duidelijk dat hij zijn kanaal noordelijker had gepland, namelijk tegen de Waterlandse Zeedijk aan. Wel werd in 1919 zijn naam aan het kanaal gegeven.

Boven: Werkzaamheden tijdens het ophogen van de Buisklosterham in 1908. SAA
Links: Het definitieve plan van de IJ-commissie zoals gepubliceerd in 1906. HCAN

Plan Herman Walenkamp

Walenkamp, een bekende architect en grafisch vormgever, had ook een plan. Hij was van mening dat een pont geen oplossing was voor particulieren en dat het voor bedrijven een groot beletsel was om zich aan de noordkant te vestigen. Bovendien was er (nog) geen spoorweg verbinding met de rest van Noord-Holland. Hij ging er van uit dat de breedte van het IJ bij het CS ongeveer 300 meter is. Er wordt maar een klein gedeelte door grote scheepvaart gebruikt, omdat de kanten te ondiep zijn. Hij voorzag aan beide zijden een bruggenhoofd van 100 meter, waardoor er voor de doorvaart 100 meter over bleef, ruim voldoende voor de zeeschepen.

De bruggenhoofden moesten rusten op pijlers zodat de kleine scheepvaart, waar het pontverkeer het meeste last van had, onderdoor kon varen. In het midden kan een geregelde dienst met ponten worden gehouden, want door de afstand met tweederde te verkorten, zou het pontverkeer drie maal sneller kunnen zijn. Nuchter als hij was, concludeerde hij dat een kanaal om de noord toch wel een goede oplossing was. Een ander plan om de haven naar het westen te verplaatsen, haalde het ook niet.

Plan Havens-West

Een derde plan, om de complete havens-oost naar het westen te verplaatsen, haalde het ook niet, terwijl we nu weten dat dit uiteindelijk toch gebeurde. En dat terwijl in 1900 de trend met de Houthaven (1880) en de Petroleumhaven (1899) toch al gezet was.

Plan IJ-commissie

In 1901 besloot B&W tot de vorming van een comité dat de toekomst van de polder in kaart zou gaan brengen: de IJ-commissie.

In 1903 werd het IJ-rapport gepresenteerd, met de volgende hoofdpunten:

- Het grootste gedeelte, zo'n 80%, zal worden bestemd voor fabrieksterreinen
- verplaatsing van hinderlijke bedrijven uit de binnenstad
- ruimte voor nautische bedrijven (scheepsbouw-, reparatie- en toeleveringsbedrijven)
- Er komen geen havens of handelsinrichtingen
- Er komt geen spoorverbinding, wel aanleg steigers bij fabrieken voor ponten die spoorwagens over kunnen varen
- Er komt voorlopig geen vaste brug over het IJ
- Er komt beperkt woningbouw te midden van de industrieterreinen
- In het noorden komen parken met villa's voor de directeurs
- Er is een dwarskanaal geprojecteerd voor de binnenvaart (later het Van Hasseltkanaal)

In januari 1906 werd het plan op voordracht van B&W door de raad goedgekeurd. Niet alle deze plannen zouden worden uitgevoerd of waren even succesvol. Niet alle plannen zullen worden uitgevoerd. Zo zullen de parken met villa's voor de directeurs nooit worden gebouwd. De plannen om de Willemsluizen te verplaatsen en een boogkanaal om Noord te maken, worden geschrapt. Dit beleid leidde er wel toe dat niet veel bedrijven zaten te springen om zich in de polder te vestigen. Mede door het sociaal-politieke huisvestingsbeleid werden enkele industriegebieden voor woningbouw gereserveerd.

Voorlopig zou het industriegebied in de polder Buiksloterham worden begrensd aan het oostkant door het huidige Buiksloterkanaal, in het noorden door de tegenwoordige Klaprozenweg, aan de westelijke zijde door Zijkanaal I en in het zuiden door het IJ (Grasweg).

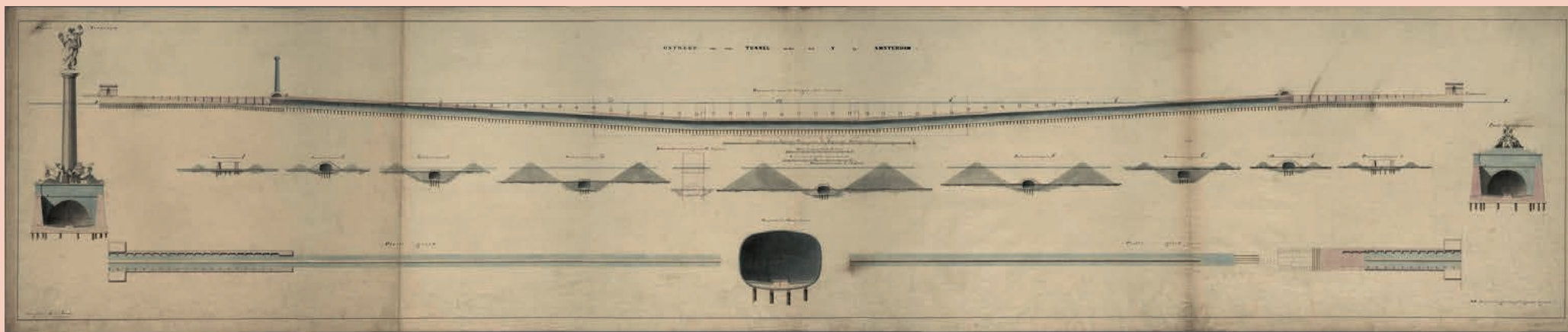
Nu er een plan was kon er gewerkt worden aan de invulling van de polder. In 1908 werd aan een van de laatste eigenaren uit de polder, de firma M. J. van Hattem, het werk gegund om de polder op te hogen en het Tolhuiskanaal en het Hoofdkanaal te graven. De koeien maakten plaats voor machines en honderden arbeiders vonden hier nu werk. Men begon vanaf het IJ in noordelijke richting te werken. Door het ontbreken van een goede infrastructuur duurde het nog enige jaren voordat de bouwrijpe gronden konden worden uitgegeven. In het begin van de 20^e eeuw was het vervoer over water nog belangrijker dan over de weg. Heel slim heeft men dan ook insteekhavens bedacht om ook de fabrieken te kunnen bereiken die niet direct aan het water lagen. Zodoende konden zich meer bedrijven



aan het water vestigen.

Over de diverse industriegebieden binnen de Buiksloterham en de invulling daarvan leest u in een apart PDF-bestand. [Klik hier](#) om dat te lezen. Begin dan bij pagina 9.

Boven: Luchtfoto in noord-oostelijke richting met Asterweg en Distelweg. Linksonder het Tolhuiskanaal, midden het Buiksloterkanaal dat met een bocht in het Van Hasselkanaal uitmondt. Daar overheen de brug 'de Wasknijper'.
Links: Luchtfoto in westelijke richting met Grasweg en Asterweg.
Beide foto's SAA ±1970.

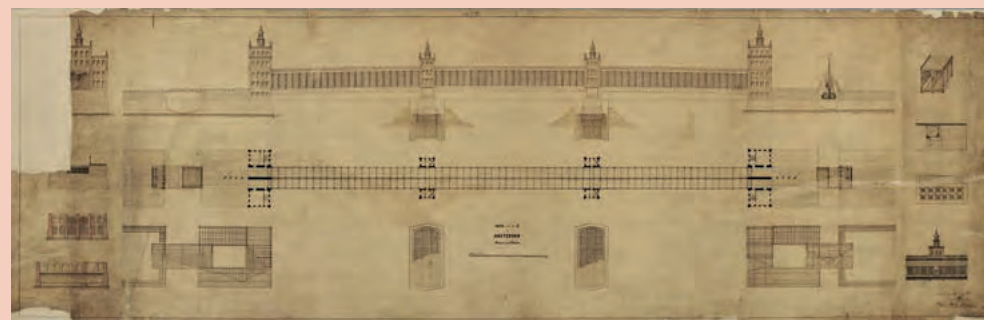


Oeververbindingen

Al sinds het midden van de 19e eeuw vond de provincie Noord-Holland dat een verbinding tussen Amsterdam en de rest van Noord-Holland bijzonder wenselijk was. Stadjes als Monnickendam, Edam en Purmerend hadden naast een waterweg ook belang bij een goede verbinding tussen noord en zuid. Al in 1850 had ir. W.C. Brade een plan om een ijzeren tunnel onder het IJ (afbeelding boven) voor het bedrag van f 800.000,- aan te leggen. Dit zou moeten gebeuren tussen de Nieuwe Brugsteeg en het Tolhuis. Twee jaar later diende hij een plan in voor een ijzeren brug voor f 2,5 miljoen (!). Ondanks dat hij hiervoor Franse financiers had gevonden, werd het plan afgewezen, met als reden de slechte financiële toestand van de stad. Uit de scheepvaartwereld kwam veel protest, want zij waren gebaat

Boven: Het tunnelplan van Ir. W.C.Brade uit 1850. De tunnel zou van ijzer worden. Onder: Links een ontwerp met vaste overspanning in het midden en een bascule-brug voor hogere schepen. Rechts een ontwerp van Jan Galman (zie ook volgende pagina). Alle tekeningen pag. 43 en 44: SAA

bij een ongestoorde doorvaart. Ook plannen om de havens van het Oostelijk havengebied over te brengen naar het westelijk deel van de stad werden in de kiem gesmoord. Door de enorme opslagcapaciteiten in de oostelijke deel van stad en omdat veel goederen naar het achterland (Duitsland) over het water en later met het Rhijnspoor vervoerd werden, was het uiterst belangrijk dat aan deze situatie niets zou worden veranderd.





Jan Galman

De Amsterdamse aannemer Jan Galman heeft tussen 1850 en 1890 30 plannen gemaakt, allen samengevoegd in een boekwerk *'de Sprong over het IJ, visionaire ontwerpen'*. Hij ontwierp 23 kokerbruggen, beweegbare bascule- of draaibruggen. 2 hangbruggen en 5 basculebruggen, net als de Tower Bridge in Londen, allen compleet met taluds en al dan niet met bebouwde op-

ritten. Zij bekendste ontwerp zou de “pakhuizenbrug” uit 1857 worden (onder en rechts). Hij voorzag een brug van 1200 meter lang en 33 breed, met een onder de opritten een bebouwing van 2 maal 56 pakhuizen met daarboven 280 woningen. De overspanning behelsde 2 kokerbruggen met tralies die beide uitmondten in een poortgebouw. Daar tussen was basculebrug van 14 meter breed waar de grotere zeeschepen door konden varen. De brug zou doorlopen richting de Dam, waardoor het Damrak wel gedempt moest worden. Er waren veel voor- en tegenstanders, maar geen van Galmans plan-



nen is ooit uitgevoerd. Een onderzoekcommissie heeft het plan op 11 maart 1857 afgewezen. Men dacht meer in de plannen om de havens uit te gaan breiden aan de west- en de oostkant van Amsterdam, zodat men bleef volharden in een oost-west en niet in een noord-zuid-oriëntatie. De overkant van het IJ had toentertijd nog geen economische waarde.

Het zou tot 1957 duren voordat Amsterdam-Noord een vaste oeververbinding met de rest van de stad heeft: de Schellingwouderbrug.



BRUG OVER HET IJ, ONTWERP VAN J. GALMAN

Intermezzo - Woonomstandigheden in de 19^{de} eeuw



Iedere (Noord-)Amsterdammer kent de naam Van der Pek. Is het niet van de straat, dan wel van de buurt. Wie was die meneer Van der Pek?

Jan Ernst van der Pek werd in oktober 1865 in Amsterdam geboren en studeerde af als bouwkundige. Hij was bij uitstek de deskundige die kon oordelen over de erbarmelijke omstandigheden waaronder het merendeel van de Amsterdamse bevolking in de binnenstad toentertijd moest wonen en leven.

Voorals in de Jordaan waren veel kinderrijke gezinnen die woonden in kleine woningen met vaak één kamer waar meestal ook werd gekookt. Geslapen werd in bedsteden of een alkoof. De woningen beschikten niet over stromend water. Wel over een plee, maar die moest vaak met meerdere gezinnen worden gedeeld.

Mensen uit heel Nederland kwamen naar de hoofdstad om ook een graantje mee te pikken van de industrialisatie in Amsterdam. Mede door het ge-



boorteoerschot verdubbelde de bevolking in het laatste kwart van de 19^e eeuw van een kwart miljoen inwoners naar een half miljoen in 1900. Daardoor groeide de woningnood tot grote hoogte. Dat speelde de huiseigenaren, *huisjesmelkers* genaamd, nogal in de kaart, waardoor het heel normaal was dat er meer dan 5 mensen in één kamer woonden en sliepen. Zolders, bergingen en kelders werden ingericht om in te wonen, kelders die last hadden van grondwater bij een hoge waterstand in de grachten of door overvloedige regen. Dat hield in dat de kelders dagenlang onder water stonden, met een waterstand van soms wel 10 centimeter. De hygiënische omstandigheden waren daar-

Boven: Kelderwoning in de Nieuwe Spiegelstraat. Foto: geheugen.van.nederland.nl

Li.bov: Jan Ernst van der Pek (1865-1919) Foto en tek: SAA

Links: Tekening uit een serie over krotwoningen door Jan Ernst van der Pek



Boven: Het VAK-complex vane Vereeniging ten behoeve van de Arbeidersklasse SAA

door bedroevend; armoede, werkloosheid en uitzichtloosheid leidden tot alcoholmisbruik, sociale onrust en criminaliteit. De kans op ziekten en epidemieën, zoals cholera, tuberculose en tyfus was groot en daarmee ook het sterftecijfer.

Sociale woningbouw

Burgers uit de betere klasse, met filantropische, sociaal-christelijke of economische motieven, trokken zich het lot van deze mensen aan. Al in 1852 was speciaal voor hen een woningbouwvereniging opgericht: de Vereeniging ten behoeve van de Arbeidersklasse (VAK). Men bouwde huizen in de Planciusstraat, rug-aan-rug met de woningen in de Houtmanstraat. Deze woningen waren de eerste particuliere huizen in Amsterdam met een aansluiting op de waterleiding! Men moest wel aan een paar voorwaarden voldoen, zoals inkomen, gedrag en fatsoen, zaken die regelmatig gecontroleerd werden. Deze huizen waren van een dusdanige kwaliteit dat zij nog steeds in goede staat zijn. Ik kan het weten, want ik ben geboren tegenover het VAK-complex.

Ook van der Pek trok zich het lot aan van de mensen die te lijden hadden door de woningnood en was in 1895 één van de oprichters van de N.V. Bouwonderneming 'Jordaan', een filantropisch ingesteld vennootschap met als doel had het bouwen en beheren van arbeiderswoningen in betere woonomstandigheden. Men wilde onderzoeken of het economisch mogelijk was om, zonder steun van de



overheid, betaalbare woningen te bouwen voor arbeiders tegen betaalbare huren. De onderneming kocht in totaal 131 woningen in de Goudsbloemstraat en aan Lindengracht, waarvan er 103 bewoond waren. Deze krotten werden gesloopt. Architect Van der Pek liet zich gelijk gelden door een ontwerp te maken voor 60 nieuwe woningen in de Goudsbloemstraat 125-139 en aan de achterzijde van dit blok aan de Lindengracht 206-220. De 32 woningen van de Lindengracht hadden allen twee kamers met een keuken en een wc. Op de begane grond waren ruimtes ingericht voor winkels en boven de ramen waren in de omlijsting beroepen, zoals in den schilder, in den timmerman, in den smid enz. geschilderd. Deze acht panden hebben een zolder met een half ronde opening met daarboven een overstekende houtrand. In de Goudsbloemstraat waren 60 nieuwe woningen met een voor- en achterzijde met elk één kamer, een aparte keuken en een wc. Tussen de blokken ontwierp Van der Pek een binnenplaats, zodat iedere woning licht en lucht kreeg. Op deze 92 adressen kwamen in totaal 521 gezinsleden te wonen. Van de 103 gezinnen, die

in de oorspronkelijke huizen woonden, betrokken slechts 9 families de nieuwe woningen omdat ze de nieuwe huur van f1,70 per week niet konden betalen. Ruim 50% van de krotten waar ze vandaan kwamen had een lagere huurprijs. Van der Pek ging regelmatig op bezoek om bij de huurders te informeren hoe de woning beviel.

Van der Pek liet als een soort handtekening één of twee banden (speklagen) van gele bakstenen in de gevel metselen. De woningen werden in 2001 een rijksmonument.



Louise Went

Men kwam niet zomaar in aanmerking voor zo'n woning. De oprichters van de bouwonderneming maakten gebruik van een woningopzichteres. Men beoogde dat zij een goed contact met de huurders onderhield. Die opzichteres testte de kandidaat-huurders om te kijken of hun manier van leven paste bij de ideeën van de Bouwonderneming. Ook haalde zij wekelijks persoonlijk de huur op, zodat ze regelmatig in de woning kwam. Zodoende kon zij zich overtuigen of het huis schoongehouden werd en of de woning op de juiste wijze

Boven: Louise van der Pek-Went

Links: Woningen Palmstraat/Lindengracht die gerealiseerd werden door Bouwonderneming Jordaen, naar ontwerp van Jan Ernst van der Pek. Tek: SAA





werd bewoond. Zo mocht men geen was drogen in de woonkamer, oudere jongens en meisjes mochten niet in één kamer slapen, het trapportaal moest vrij blijven. Het hebben van kostgangers, wat veel als bijverdienste gedaan werd, was helemaal uit den boze. De eerste woningopzichteres was Louise Went. Zij voelde zich al snel aangetrokken tot het socialisme en vooral de woningnood in de Jordaan hield haar bezig. Zij was nauw betrokken bij de oprichting van de N.V. Bouwonderneming Jordaan. In 1895 had zij ervaring opgedaan in Engeland als

opzichteres en was tot de conclusie gekomen dat een goede volkshuisvesting de eerste voorwaarde was voor een goede volksopvoeding. Een goed toezicht op het juiste gebruik van de huurwoning bleek een vereiste. Dit gebeurde dan ook tot ver in de vorige eeuw.

Boven: Het woongebouw voor ongetrouwde werkende mannen, het ATVA aan de Marnixstraat, naar een ontwerp van Jan Ernst van der Pek. Foto: SAA

De samenwerking met Van der Pek leidde er toe dat zij in 1901 trouwden. In 1906 waren beiden betrokken bij de oprichting van de Vereniging Amsterdamsch Bouwfonds (VAB). In 1913 werd door het gemeentebestuur besloten tot de bouw voor een Amsterdamsch Tehuis Voor Arbeiders (ATVA). Dit tehuis, bedoeld voor (ongehuwde) arbeiders, bevatte 360 eenpersoonsslaapkamertjes van 2.20 x 2.90m. met een vaste wastafel. Verder was er een eet- en koffiezaal, een conversatiezaal en een schrijf- en leeszaal. Het imposante gebouw aan de Marnixstraat in Amsterdam, naast het Hoofdbureau van Politie, werd door toedoen van de Eerste Wereldoorlog, pas in 1918 in gebruik genomen. De opdrachtgever was de VAB, de architect Van der Pek. Ook hier kan men aan de bovenkant van de gevel zijn 'handtekening', de gele strepen, vinden. De beheerder was zijn vrouw Louise Van der Pek-Went.

Ook in andere opzichten deed het echtpaar van zich spreken. Zij namen regelmatig jongens en meisjes uit de Jordaan mee voor een dagje uit in het Tolhuis aan de overkant van het van het IJ. Na het spelen kregen ze een echt diner. Ook lieten zij kinderen uit dezelfde buurt een weekend doorbrengen in hun landhuis Wüstelaan in Santpoort.

Experiment mislukt?

Het experiment om zonder overheidssteun goedkope huurwoningen te bouwen bleek onmogelijk, omdat de meeste arbeidersgezinnen de voor een goede exploitatie benodigde huur niet konden opbrengen. Een andere wetgeving en overheidssubsidie waren broodnodig om met deze opzet goede, betaalbare arbeiderswoningen te bouwen. Wel had het experiment grote invloed op de verdere ontwikkeling van de sociale woningbouw.

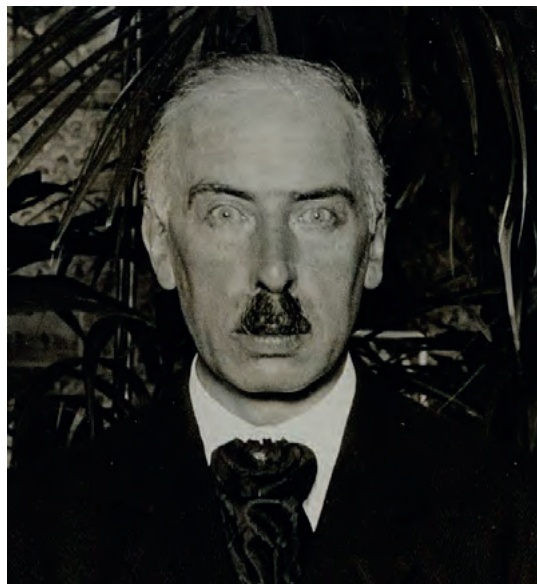
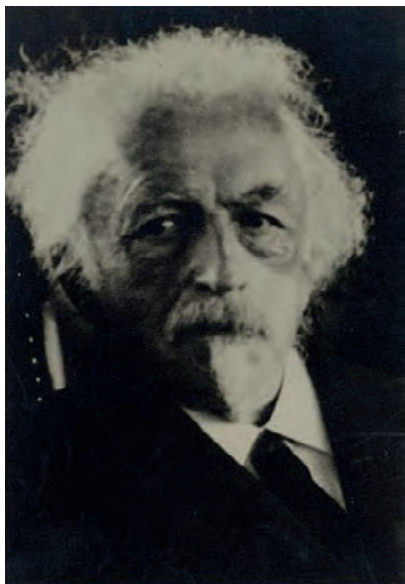


Boven: Krotwoningen in de Batavierstraat, deels dichtgetimmerd, deels nog bewoond.

Woningwet van 1901

Om de verkrotting tegen te gaan en de bouw van goede woningen te bevorderen werd in 1901 de *Woningwet* aangenomen. Het Rijk kon nu aan gemeenten kredieten verlenen voor de bouw en exploitatie van sociale huurwoningen, het opruimen van krotten, aankopen van bouwterreinen voor het realiseren van (goed te keuren) uitbreidingsplannen. De gemeente kreeg de bevoegdheid om de kwaliteit van de nieuw te bouwen woningen te bewaken, maar ook om oude woningen onbewoonbaar te verklaren. Dit resulteerde in Amsterdam tot instelling van de gemeentelijke dienst Bouw- en Woningtoezicht. De grote steden moesten uitbreidings- en bestemmingsplannen opstellen, die om de tien jaar moesten worden herzien. Ook zou het Rijk geld beschikbaar stellen aan bestaande of nieuwe woningbouwverenigingen. Dit alles natuurlijk binnen de regels van die wet. Iedere nieuw op te richten woningbouwvereniging moest onderzocht worden, wat de nodige tijd in beslag nam. In de periode 1904-1915 werden in Amsterdam 3.739 woningen onbewoonbaar verklaard! Dit had vaak desastreuze gevolgen voor de huurders, want er was geen vervangende woonruimte. Dikwijls bleef men, als het pand niet gesloopt werd, toch in het krot wonen of men trok in bij vrienden of kennissen. Men kon ook proberen een plek te vinden bij de Toevlucht voor Onbehuisden.

In Amsterdam wilde de gemeenteraad zelf ook woningen bouwen. Vooral de Socialistisch Democratische Arbeiderspartij (SDAP) maakte zich hier hard voor. Partijlid, lid van de gemeenteraad en later wethouder van volkshuisvesting, Arbeidszaken en Levensmiddelen, Floor Wibaut diende al in 1914 een plan in voor de bouw van 3500 woningen. De gemeenteraad en het Rijk gaven hiervoor toestemming, maar de Eerste Wereldoorlog stak een spaak in het wiel.



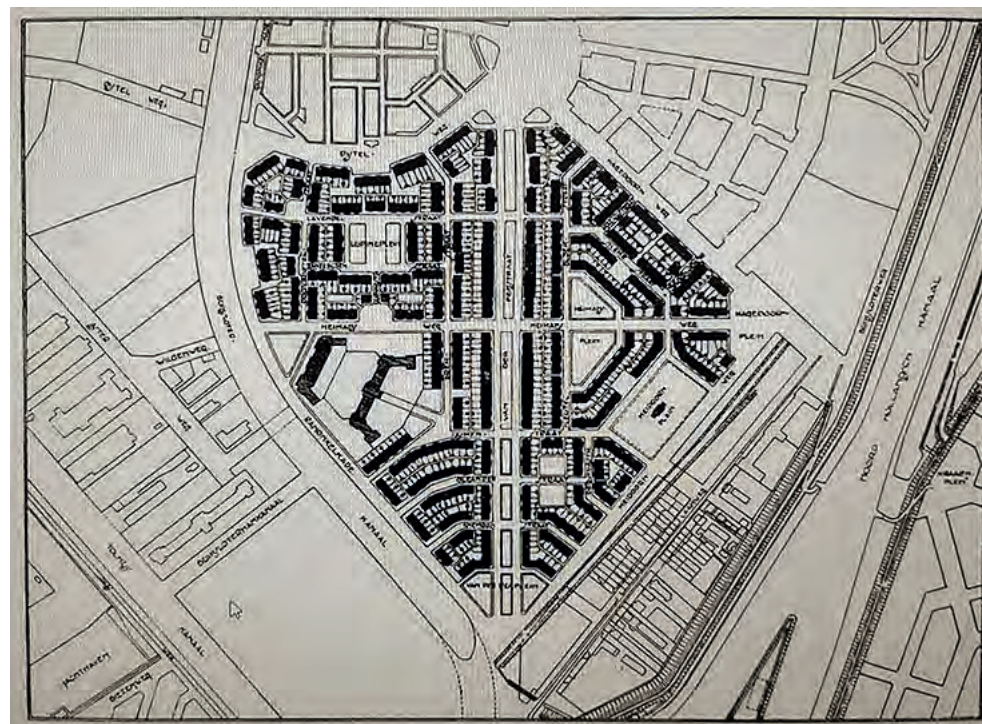
De bouw van deze woningen ondervond stagnatie door gebrek aan bouwmaterialen, waardoor de prijzen stegen. Dit leidde er toe dat in 1915 de Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam werd opgericht. Directeur werd Arie Klepper, een geboren Amsterdammer, opgeleid door de Technische Hogeschool in Delft. Hij kwam in 1905 bij de gemeente in dienst als inspecteur van de dienst Bouw- en Woningtoezicht. De woningnood was ongekend hoog, niet alleen door grotere woningbehoefte, maar ook door oorlogsvluchtelingen uit België. Amsterdam besloot in 1917 noodwoningen te bouwen. Wibaut vond het niets, maar hij stond met de rug tegen de muur. Dit werd het eerste project van de Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam en bestond uit het ontwerpen van een plan voor 306 woningen, een winkel, een brandweerpost, twee dagverblijven en vijf

*Boven: Het duo Wibaut-Klepper werkte in het college aan een inhaalslag van sociale woningbouw. Wibaut als wethouder, Klepper als directeur Woningdienst
Rechts: Bebouwingsplan voor de Van der Pekbuurt in de Buiksloterham. HCAN*

karrenbergplaatsen. De eengezinswoningen waren van hout en de tweegezinswoningen half steen, half hout. Een nooddorp was ontstaan en kreeg officieel de naam Ericadorp, maar werd al gauw in de volksmond Nooddorp Obelt of de 'sinaasappelkistjes van Wibaut' genoemd. In 1929 vertrokken de laatste bewoners en de boel werd in de fik gestoken. Veel mensen uit Obelt trokken naar Floradorp, waar de gemeente inmiddels had gebouwd, of naar het onder een streng toezicht staand Asterdorp.

Van der Pekbuurt

Arie Klepper, directeur van de Gemeentelijke Woningdienst, kon met behulp van zijn uitgebreide relatiekring tijdens de Eerste Wereldoorlog toch aan bouwmaterialen komen. Hierdoor werd in 1917



begonnen met de bouw van een wijk die ontworpen is door Jan Ernst van der Pek. Hij ontwierp niet alleen het stedenbouwkundige plan maar was ook van de meeste woningen de architect. De wijk, gesitueerd in het zuidoost hoek van de Buiksloterham, heeft de vorm van een waaier en de Van der Pekstraat en de Heimansweg zorgen ervoor dat de buurt in vier kwarten wordt verdeeld. Verder heeft het plan twee lange doorlopende straten, de Brem- en de Sleutelbloemstraat. Het geheel wordt omsloten door vier relatief brede wegen, de Ranonkelkade, Distelweg, Hagendoornweg, de vroegere Middelweg, en de Meidoornweg. Klepper wilde geen revolutiebouw zoals aan het eind van de 19e eeuw was uitgevoerd in de volksbuurten, Indische buurt, de Dap-



perbuurt, de Pijp, de Kinkerbuurt en de Staatsliedenbuurt. Meestal smalle diepe huizen bestaande uit een trappenhuis met 3 of 4 verdiepingen verdeeld in voor- en achterwoningen, bestaande uit een keuken een kamer en een alkoof, vaak niet meer dan 25 vierkante meter. Meestal gebouwd door malafide ondernemers, waardoor de kwaliteit erg slecht was. Klepper wilde bouwen volgens een plan zoals veel in Engeland werd toegepast, de z.g. tuindorpen. Kenmerken zijn lage eengezinswoningen met een voor- en achtertuin en een omgeving met veel groen. De nieuwe wijk moest een dorpskarakter krijgen en een bijdrage leveren aan de vorming van fatsoenlijke burgers. Er kwamen dan ook geen cafés in de wijk.

Boven: Van der Pekplein, rechts Meidoornstraat en links Van der Pekstraat. Hier zijn de dubbele gele baksteenlagen goed te zien. Beide foto's: SAA

Links: Begoniastraat in 1920; achter de boogramen een kruidenier en schoenmaker



Van der Pek, die veel ervaring had met het bouwen van huizen in de Jordaan, speelde hierop in. Ook hij wilde hier de mensen een goede woning aanbieden. Een huis met een eigen opgang, meerdere kamers, zodat ouders en kinderen gescheiden konden slapen en een wc met stromend water. Hier is hij goed in geslaagd. Hij bedacht maar liefst acht woningtypes, zodat er voor iedere gezinsamenstelling een woning beschikbaar was. Allen voorzien van zijn 'handtekening', de geglazuurde gele bakstenen sierbanden. Vooral in het zuidelijke gedeelte staan veel huizen in smalle straatjes, die 'geknikt' zijn, wat het geheel een dorpse sfeer geeft (Begoniastraat pag.51). Wat opvalt zijn de puntgevels, de zadeldaken en de uitspringende portiekjes met voor iedereen een eigen opgang. In de stra-

Boven: In 1936 is het plantsoen een wandelpromenade geworden. Links en rechts blijven de rijbanen met trottoirs. Beide foto's: SAA
Rechts: Nieuw opgelverd woningblok in de Van der Pekstraat -1920

ten was weinig groen, geen bomen en voortuinen, vaak alleen een beetje groen, niet meer dan een gemetseld geveltuintje. Daar zat een bedoeling achter; men was bang dat wanneer de tuinen groter zouden zijn, ze gebruikt werden als ontsierende moestuinen, wat de aanblik van de straat niet ten goede zou komen. Achter de huizen waren particuliere of gemeenschappelijke tuinen. Langs de Ranonkelkade en in de Van der Pekstraat stonden wél bomen. In de laatste was zelfs in het midden een plantsoen met aan weerszijden een rijweg met brede trottoirs.. Deze straat was en is nog steeds dé entree van Amsterdam-Noord voor de mensen die via de Tolhuispont Amsterdam-Noord binnenkomen. Met het half ronde plein aan het begin heeft Van der Pek dit gezien als een uitnodiging naar dit nieuwe stadsdeel. Hier is ook de middenstand te vinden. In het midden aan weerszijden van de straat zijn twee woonblokken met ieder vier ruime winkels bestaande uit twee woonlagen, die uitsteken boven



de overige bebouwing, die zodoende de allure van een stadsstraat krijgt. Voorts zijn er drie pleinen, die als een soort centrum van hun eigen 'buurtje' fungeren. Het Lupineplein, symmetrisch gebouwd, is ruim opgezet met veel groen en bomen waar kinderen kunnen spelen. Het Meidoornplein, ook van een grote afmeting, met een bibliotheekgebouw met veel groen, plantsoenen en rozentuinen. Hier zijn op de hoeken ook een paar winkels. Niet ver hier vandaan is het Jac. P. Thijsseplein, aan weerszijden van de Heimansweg. Het is een intiem, driehoekig plein waar in 1928-1929, door architect J. Mulder ontworpen bejaardenwoningen werden gebouwd. Bij de Bremstraat was ook nog een open ruimte waar twee scholen waren gevestigd, de Distelschool en de Van der Pekschool.

De laatste van de 1397 woningen werd opgeleverd in 1926. Van der



Pek heeft dit niet meer mee mogen maken, want hij overleed op 53-jarige leeftijd aan een hartaanval. Zijn vrouw Louise bleef tot op zeer hoge leeftijd betrokken bij de woningbouw. Zij stierf in 1951 op 86-jarige leeftijd.

Alle straatnamen in de Buiksloterham zijn vernoemd naar bloemen, planten en kruiden, die voorkomen in de Geïllustreerde flora van Nederland van Eli Heimans en Jac. P. Thijsse. Naar hen is respectievelijk een weg en een plein genoemd. Natuurlijk werd Van der Pek niet vergeten, want behalve dat de buurt zijn naam draagt, is er ook een Van der Pekstraat en een Van der Pekplein.

*Boven: Een school in de Bremstraat. Deze kleuterschool werd in 1938 afgebroken.
Links: Het Jac. P. Thijsseplein met de bejaardenwoningen van architect J. Mulder
Beide foto's: SAA*



Boven: Bouwvakkers poseren voor een blok woningen Heimansweg, hoek Bremstraat
Onder: Resedastraat. Deze vier foto's: SAA



Boven: De Van der Pekstraat in 1938, naar het noorden gezien.
Onder: De Ranonkelkade in 1929. Rechts het Van der Pekplein.





Bombardement

In Amsterdam-Noord was op de Papaverweg de Fokkerfabriek gevestigd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden hier oorlogsvliegtuigen geassembleerd en gerepareerd. De geallieerden vonden de fabriek zodanig belangrijk dat zij moest worden uitgeschakeld. De piloten die het bombardement moesten uitvoeren, waren door het tonen van foto's en het ontvangen van informatie ingelicht waar de fabriek zich bevond. Zij waren ook op de hoogte dat het complex was gecamoufleerd alsof het huizen waren en het lag, goed waarneembaar, aan het einde van het Johan van Hasseltkanaal. Op zaterdagmorgen 17 juli 1943 rond 9 uur kwamen de vliegtuigen in de

Boven: Zo zag de camouflage van de Fokker-fabrieken er uit. OP het dak was een complete woonwijk nagebouwd. Beide foto's: SAA

Rechts: De gevolgen van het bombardement van juli 1943: Van der Pekstraat 47-57.

buurt van Amsterdam-Noord. Het was bewolkt, het zicht was niet goed en de fabriek was niet goed waar te nemen. Een van de vliegtuigen zag het doel wel en liet, tegen alle afspraken in, zijn bommen vallen. Een aantal vliegtuigen, niet alle, gooiden ook hun bommen op de fabriek, dachten ze. Helaas van de 156 brisantbommen is er niet één op het Fokkercomplex terecht gekomen. Wel vielen ze in het industriegebied rond de Asterweg, gedeeltelijk in de Vogelbuurt in de Nieuwendammerham, maar vooral de Van der Pekbuurt. Veel woningen rond de Van der Pekstraat werden verwoest. Ook de St.Ritakerk en het klooster kregen een voltreffer waarbij elf doden vielen. In totaal waren er 185 doden en 119 zwaar gewonden te betreuren. Verder werden er 106 huizen vernield en 206 zwaar beschadigd. In 1948 werden de woningen die té zwaar beschadigd waren vervangen door nieuwbouw. Niet alleen de Van der



Pek-blokken leden schade, maar ook een deel van de bejaardenwoningen aan de Silenestraat. De beide scholen bij de Bremstraat en wat huizen daarom heen waren ook zwaar beschadigd, maar deze werden afgebroken en vervangen door geprefabriceerde woningen van het Nemavo-Airey prefab-systeem. Deze bouwwijze werd, na de Tweede Wereldoorlog, vanwege de schaarste en gebrek aan financiële middelen veel toegepast.

Architect Gerrit Jan Rutgers kreeg opdracht de nieuw te bouwen woningen in de Van der Pekbuurt te ontwerpen. Hij deed dit op een terughoudende manier. De beschadigde huizen werden zoveel mogelijk hersteld. Wat er nieuw gebouwd werd kreeg niet de karakteristieke gele banden van Van der Pek.

Op 25 juli en 28 juli waren er weer geallieerde aanvallen, waardoor



de Fokkerfabriek in brand werd gebombardeerd waardoor de productie bijna werd lamgelegd. Wel kostten deze twee aanvallen nog eens 21 burgers het leven, waardoor het totaal aantal doden op 206 kwam.

De slachtoffers worden nog iedere jaar bij een monument (foto rechts) op de Nieuwe Noorder in Amsterdam-Noord, voorheen de Noorderbegraafplaats, herdacht.

Boven: Herbouw woningen aan de Heimansweg in mei 1947.
Links: Op 10 juli 1946 werd een begin gemaakt met de herbouw van door het bombardement vernielde huizen in de Van der Pekstraat. Beide foto's: SAA



Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam - ELTA 1919

Tot aan de Eerste Wereldoorlog zag men het vliegen als een wereld voor waaghalzen. Na veel verliezen aan mensenlevens en materiaal kwamen successen als de oversteek van het Kanaal door Louis Blériot in 1909 en de trans-Atlantische vlucht van het Engelse koppel Alcock en Whitten-Brown in 1919. De landen die betrokken waren bij de oorlog hadden veel ervaring opgedaan met de inzet van vliegtuigen bij de strijd, een inzet die heel veel vernieuwingen en verbeteringen bracht. Nederland dreigde de boot te missen en de enige vliegtuigbouwer met potentie om internationaal mee te spelen was Anthony Fokker die in dienst had gestaan van de vijand en de Duitsers aan de hegemonie in de lucht had geholpen met zijn uitstekende serie DR-jagers. Toch beseftte men ook in Nederland dat de commerciële luchtvaart in de toekomst een grote rol zou gaan spelen.

Als een puur militair initiatief besloot men om in Nederland een



grote internationale luchtvaart-tentoonstelling te organiseren. Al doende zou de regering en de militairen zich kunnen oriënteren wat er op vliegtechniek geboden werd. De organisatie werd in handen gelegd van twee 1e luitenant-vliegers Albert Plesman en Marinus Hofstee. Ook de voorzitter van het Algemeen Bestuur was een militair, namelijk generaal Snijders, voormalig opperbevelhebber van Land- en Luchtmacht. Bij de keuze voor een plek waar een en ander zou



moeten plaatsvinden kwam na enig wikken en wegen Amsterdam in beeld. Dat was niet in het laatst omdat deze stad met de ENTOS in 1914 had bewezen zoiets aan te kunnen en in goede banen zou weten te leiden. Amsterdam was gaarne bereid het evenement te ontvangen en stelde opnieuw Amsterdam-Noord voor omdat daar nog grote gebieden braak lagen in afwachting van woningbouw en ontwikkeling van industriegebied. Het beschikbaar gestelde terrein lag tussen Hoofdkanaal-West en Papaverweg en tussen het huidige Mosveld en tot aan de huidige Ridderspoorweg. Er werd ook een vliegveldje ingericht met een landingsbaan waar vandaag ongeveer de toevoerweg naar de IJtunnel het Mosveld passeert. Het was een simpele grasbaan die bij regenweer nog voor enige problemen zou zorgen, maar ongelukken zijn er nooit gebeurd. Watervliegtuigen konden vlakbij het tentoonstellingsterrein op het IJ landen.



Er was nog wel een ernstig ‘maar’ aan deelname van Engeland en Frankrijk: Duitsland mocht niet deelnemen! En dat terwijl in Duitsland de vliegtuigindustrie het best ontwikkeld was.

Vorige: Op 1 augustus 1919 opende koningin Wilhelmina de ELTA in Noord. SAA
Boven: Het tentoonstellingsterrein vanuit de lucht gezien. Links het Hoofdkanaal-West (nu Van Hasseltkanaal) en boven het Noordzeekanaal.
Rechts: De twee hoofdhallen van 95x72 meter bij 9 meter hoog vormden de kern

Op vrijdag 1 augustus 1919 opende koningin Wilhelmina de ELTA. Die dag was gereserveerd voor genodigden, maar van de demonstraties die dag konden ook de toeschouwers buiten het tentoonstellingsterrein meegenieten.

Er werden uit alle deelnemende landen in totaal 51 vliegtuigen tentoongesteld en verder waren veel bedrijven aanwezig die bij de vliegtuigindustrie betrokken waren. Ook stands van leger en marine waren aanwezig. Ook aan het publiek was aandacht besteed. De succesnummers van de ENTOS waren opnieuw opgebouwd: Oud-Amsterdam en het Lunapark.

Er is een uitgebreid stuk geschreven over het verloop van de ELTA en de gevolgen voor de Nederlandse luchtvaart. [Klik hier](#) om te lezen.

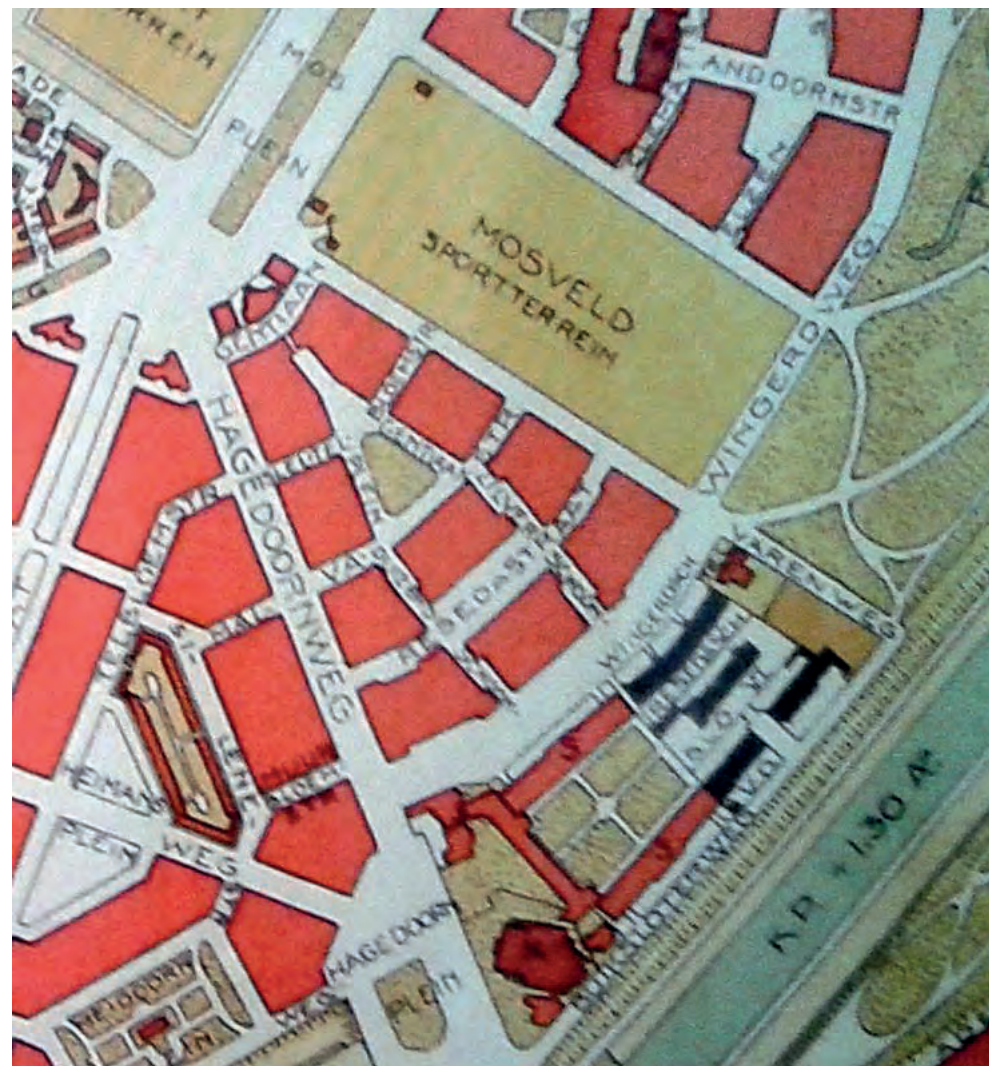


Rondom het Mosveld

In feite is het Mosveld bij toeval ontstaan doordat het plan van Johan van Hasselt, het Hoofdkanaal om de Noord, nooit is afgemaakt. Het werd aangelegd in 1916, drie jaar na zijn dood. Door het uitblijven van de rijkssubsidie voor het verplaatsen van de Willemssluizen, zoals vermeld in het hoofdstuk Industrie in de Buiksloterham, ontstond er een ruimte tussen beide delen van het Johan van Hasseltkanaal. In dit gebied werden in 1922 een markt, twee sportvelden en een park aangelegd. In 1927 werd de Amsterdamsche Sport Club *De Volewijckers* huurder van de terreinen. Later zou blijken dat dit een gouden greep was, want het Mosveld kreeg hierdoor een grote naamsbekendheid en aantrekkingskracht.

Gentiaanbuurt

Intussen was de woningbouw rond het veld gewoon doorgegaan.



Ten zuiden van het Mosveld ontstond in 1923 tot aan de Hagedoornweg een nieuwe buurt, de Gentiaanbuurt. De Hagedoornweg heette na de drooglegging van de polder Buiksloterham nog Middenweg,

Boven: Plattegrond van de Gentiaanbuurt ten zuiden van het Mosveld. Kaart: HCAN
Links: Het Gentiaanplein in 1938. Foto: SAA



Deze wijk heeft de vorm van een taartpunt. De basis is aan de Wingerdweg en de punt gaat richting noordwest. Het is duidelijk te zien dat meerdere architecten bezig zijn geweest bij het ontwerp van deze buurt. Architect Gerrit Jan Rutgers heeft voor de Woningbouwvereniging 'Volewijck' de westkant van deze buurt voor zijn rekening genomen. Rond het driehoekige Gentiaanplein bouwde hij diverse woningen, maar ook winkels. Vreemd genoeg zijn in 1932 enkele benedenwoningen in de Sleutelbloemstraat door de architecten de gebroeders Baanders omgebouwd tot winkels. Een grappig en doelmatig aspect is dat Rutgers in de 'taartpunt' een poortje ontwierp als ontsluiting van de wijk naar het Mosplein, later naar de Gentiaanstraat.

*Boven: Het Gentiaanplein met de poort naar de Gentiaanstraat. Foto uit 1978 SAA.
Rechts: Resedastraat met voortuutjes, afdakjes en luiken rond de vensters. Foto: SAA*

Ter afwisseling van de gevels in zijn complex bouwde hij op iedere straathoek een pand met een pultdak. Daarnaast een hoekpand met een winkel en daar boven alleen een groot terras. Voorts was er voor de tussenliggende woningen op de zolderverdieping een inwendig dakterras, dat voor de woningen op het Mosveld een andere functie kreeg, zoals Rutgers bedoeld had. Later hier meer over. De architecten Adolf van Gendt en Gerrit Kleinhout bebouwden voor de gemeente het oostelijke deel, vanaf het Gentiaanplein/Malvastraat tot de Wingerdweg. Zo ontstonden tien bijna vierkant gesloten, symmetrisch gebouwde woonblokken. Plaatste Rutgers zijn beplanting vooral op het Gentiaanplein met wat boompjes in de zijstraten, zijn collega's Van Gendt en Kleinhout kozen – naar Engels voorbeeld – in de Resedastraat voor perken aan weerszijden, waar-



door er een mooie 'groene straat' ontstond. Voorts wisselden zij de bebouwing af met op de hoeken puntgevels of erkers en ook winkels met een bogengalerij. Hier hebben en aantal woningen leuke voortuintjes gekregen met hangende afdakjes boven de deur en bovendien luiken naast de ramen.

De Zilver schoonstraat had voor veel Noord-Amsterdammers een nare klank, want daar was namelijk de tandarts gevestigd die niet zo'n goede reputatie had. In dit gedeelte van de buurt zijn ook huizen verwoest tijdens het mislukte bombardement op de Fokkerfabrieken in juli 1943. Al deze huizen zijn weer herbouwd.

Sint Ritakerk

Aan de Wingerdweg tot aan het Hagedoornplein werd in 1922 begonnen aan de bouw van een groot kerkelijk complex. Eerst werd aan het Hagedoornplein de Rooms-Katholieke Sint Ritakerk gebouwd,



ontworpen door architect A.J. Kropholler, die meerdere kerken in Nederland heeft ontworpen. Hij ontwierp ook het St.Rosaklooster, een zusterhuis aan de Wingerdweg.

Als kind ben ik weleens in de binnentuin geweest, waar de nonnen in de kloostertuin werkten. Naast het klooster ontwierp Kropholler nog een jongens- en een meisjesschool. In de Tweede Wereldoorlog zijn zowel de kerk als het klooster zwaar beschadigd door het bombardement in juli 1943, maar later hersteld. Dezelfde architect maakte ook een plan voor de Abdij van Egmond, maar door zijn collaboratie met Nazi-Duitsland zijn deze plannen nooit verwezenlijkt.

Boven: Hagedoornplein 2-6 v.r.n.l. Op nummer 2 de Sint Ritakerk, links een deel van het Zusterhuis op de nummers 4 - 6 en rechts de pastorie, Buiksloterweg 95, alles door architect A.J. Kropholler uit de jaren 1921-'27. Foto: SAA
Links: De Zilver schoonstraat na het bombardement op Fokker in juli 1943. Foto: SAA



Bloemenbuurt

Ten noorden van het Mosveld hebben de bouwvakkers rond 1920 ook niet stil gezeten. De daar ontstane wijk, de Bloemenbuurt, gesitueerd tussen de Sneeuwbalstraat, de Kamperfoelieweg, de Wingerdweg en het Mosveld is langgerekt noord-zuid gericht. De ontwerpers volgden in grote lijnen de kromming van het Noord-Hollandskanaal, wat duidelijk te zien is aan de afbuiging van de Kamperfoelieweg. In deze buurt waren diverse architecten zeer actief voor meerdere woningbouwverenigingen.

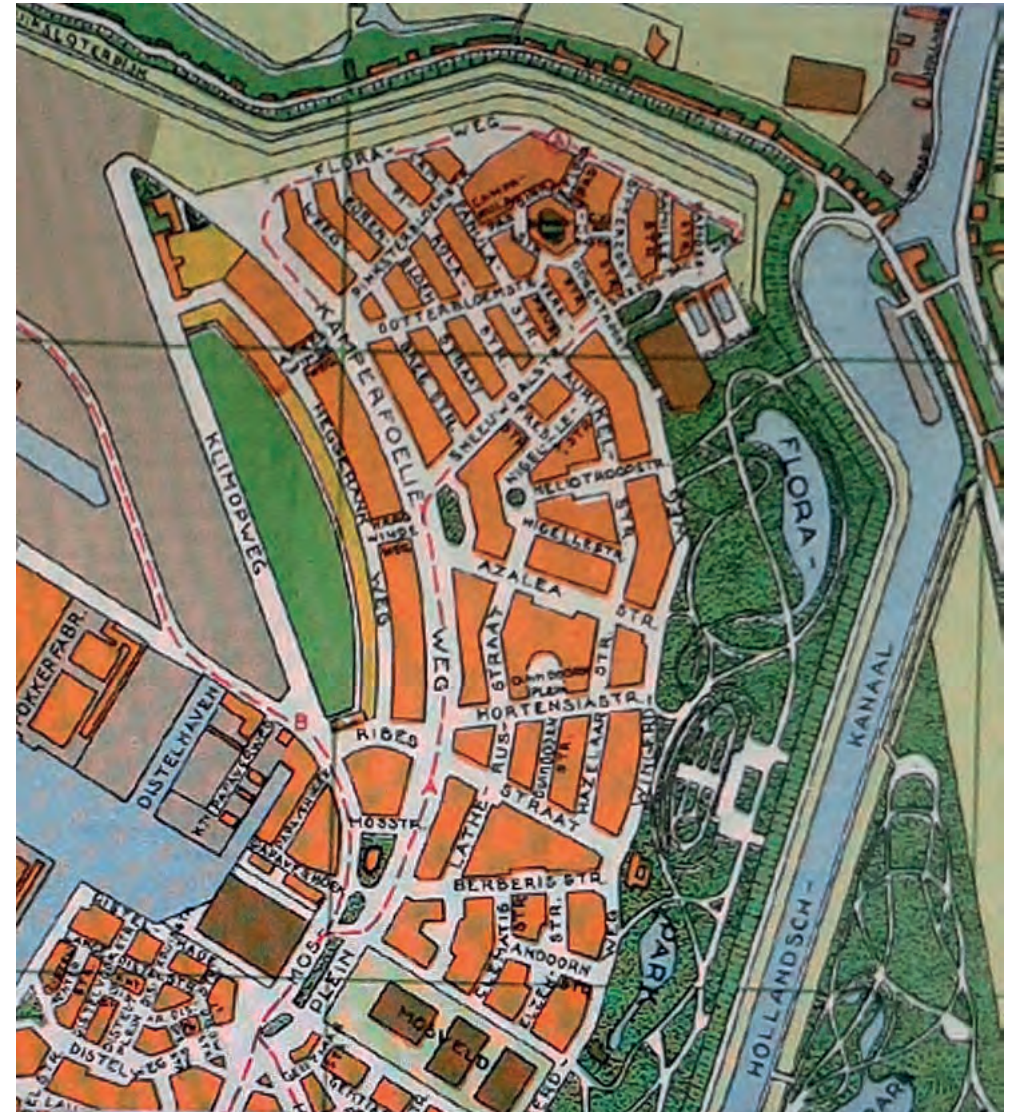
Met een beetje fantasie zou je in de structuur van de Bloemenbuurt vijf driehoekige clusters kunnen ontdekken. Afwisselend vormen

Boven: Het gedeeltelijk vernielde kloostercomplex bij de Sint Ritakerk in juli 1943

Rechts: De Bloemenbuurt op een kaart van 1948. Foto: SAA, kaart: HCAN

dan de Wingerdweg of de Kamperfoelieweg de basis en het Mosveld, Berberisstraat, Ribesstraat, Hortensiastraat, Azaleastraat en Sneeuwbalstraat de benen.

Dit deel werd in dezelfde tijd gebouwd als de Gentiaanbuurt. Om



de relatie tussen deze twee wijken te bewaren gaan de straten uit de Gentiaanbuurt aan de andere zijde van het Mosveld onder een andere naam verder; de Sleutelbloemstraat als Latherusstraat, de Malvastraat als de Clematisstraat en de Resedastraat als Elzenstraat.



Ons Belang

Tussen de Clematisstraat en de Wingerdweg ontwierp Wim Noorlander voor de woningbouwvereniging Ons Belang een wooncomplex, een sobere variant van de Amsterdamse Schoolstijl. Alle woningen hebben onder de vensterbank van de slaapkamers gemetselde bloembakken. De voordeuren hebben boven de brievenbus twee driehoeken, met daar onder twee witte vlakken. In de Clematis- en de Elzenstraat heeft hij voortuinen ontworpen en op iedere hoek een vierkant van vier woningen met een puntdak waar de schoorsteen

*Boven: Woningen Wingerdweg. Let ook op de bloembakken op de eerste verdieping.
Links: Hoekwoning Andoornstraat. Beide foto's SAA*

zich in bevindt. Hier heeft hij ook rond de ramen op de bovenverdiepingen reliëfs aangebracht met bakstenen. Dat deed hij ook onder de erkers die waren aangebracht om de lange fronten te onderbreken. Als er op de hoekhuizen een winkel was gevestigd liepen er twee raamlijsten door in de gevel in art-deco-stijl.

In de Andoornstraat werd in het midden van de weg een plantsoen aangelegd waardoor er twee rijbanen ontstonden. Bij de kruising met Elzenstraat is een groot plein. De Wingerdweg maakt bij de nummers 63 en 65 een kromming. Die bocht in zijn huizenrij lost hij prima op door de voordeuren van deze panden niet naast elkaar te plaatsen, maar schuin tegenover elkaar in een portiek. Zijn complex eindigt bij de Berberisstraat, waar hij het hoekpand als enige afsluit met een portiek en op de eerste verdieping een ruim balkon en op de 2e etage een wat kleinere uitvoering.

PW BV

Tussen de Clematisstraat en de Latherusstraat begon in 1925 de bouw van 68 woningen en 2 winkels in opdracht van de Protestantse Woningbouw Vereniging (PW BV). De architect Ary Henri van Wamelen was, zoals veel architecten in die periode een aanhanger van de Amsterdamse School, waarvan de kenmerken te zien zijn. Opvallend is dat hij naast de normale voordeuren, veel entrees heeft verwerkt in poortportieken.

De woningbouwvereniging heeft een kerkelijke signatuur en daarom is het niet verwonderlijk dat in deze straat op nummer 25 een prachtige kerk staat, het Apostolische Genootschap. Deze kerk is in 1934 in gebruik genomen. Vooral de prachtige glas-in-loodramen zijn bijzonder fraai. De architect Cornelis Kruyswijk, van Hervormde

Rechts: Latherusstraat 18A-20A (v.r.n.l.) met gevelsteen van de Protestantse Woningbouwvereniging (PW BV). Foto SAA.



huize, had een grote reputatie op het gebied van bouwen van kerken en scholen voor het christelijk onderwijs. Omdat de kerk haaks staat op de tamelijk brede Andoornstraat heeft men fraai zicht op de zijkant van de kerk. Hier zijn de bijgebouwen in stijl de Amsterdamse school gebouwd.



Ary van Wamelen 'speelde' in de Latherusstraat met de voorgevels in zijn ontwerp. Omdat de straat in de midden een lichte bocht maakt, laat hij de huizen vanaf het Mosveld aan de even zijde twee keer inspringen en de oneven kant is conisch, zodat je van een ruime entree naar een smaller middelpunt gaat. Daar is aan de linkerzijde een driehoekig pleintje met ook hier aan beide zijden poortjes en in de punt de normale voordeuren. Zijn huizen lopen door in de Berberisstraat, uitkomend op het Mosplein. Al deze huizen zijn in 1926 opgeleverd.

Boven: Pleintje in de Latherusstraat met poortportieken.

Links: Kerkgebouw Hersteld Apostolische Gemeente, gezien uit de Andoornstraat in oostelijke richting -1939. Beide foto's SAA



Synagoge

Op de hoek van de Latherusstraat en het Mosveld was in dit complex een synagoge (foto). Vanaf 1923 was de bovenzaal van het Tolhuis als gebedshuis ingericht. Omdat deze situatie verre van ideaal was, werd op 29 maart 1929 de sjoel in de Latherusstraat in gebruik genomen. De laatste dienst was op 21 september 1941. Bij het mislukte bombardement op de Fokkerfabrieken in juli 1943 werd het gebouw verwoest. Na de oorlog was er geen Joodse gemeente in Amsterdam-Noord. Op de plek van de sjoel werd een pand met meerdere woningen gebouwd.

Boven: De synagoge op de hoek Latherusstraat/Mosveld. Foto: HCAN
Rechts: Politiebureau, winkels en bioscoop Astoria op het Mosplein. Foto SAA.

Mosplein

Een aantal particulieren gaven in 1927 de Amsterdamse architect Theodorus Lammers opdracht een aantal panden met winkels te bouwen aan het Mosplein. Op de hoek verscheen het bekende politiebureau, dat door zijn - ten opzichte van de omliggende huizen - bredere en hogere voorgevel imposant lijkt. Het was een vrij ruim pand met cellen en een inpandige garage. De winkels zijn zeer populair bij de Noord-Amsterdammers. Er was o.a. een grote slagerij met twee panden van Bark, een filiaal van Simon de Wit en een populaire banketbakkerij van H.J. Freitag. Maar het meest bekend was dit stukje Mosplein door de bioscoop de Astoria opgeleverd in 1929. Dit gebouw is ontworpen door Willem Noorlander. Hij had grote bekendheid opgebouwd doordat hij al diverse bioscopen had ontworpen, zoals in 1921 het Ceintuurtheater in Amsterdam. Astoria had in het begin van zijn bestaan een voorprogramma, waarin



Amsterdam-N. Mosplein met Astoria Theater

diverse artiesten konden beschikken over een orkestbak en een tooneel. Dit was in die jaren gebruikelijk bij de grotere bioscopen. De Astoria moest echter hiermee al in de dertiger jaren stoppen omdat de combinatie artiesten en film te kostbaar werd. Eind jaren zestig was het over met de bioscoop en werd er een supermarkt gevestigd. Architect Rutgers, een vermaard gemeentelijk ontwerper, werd geïnspireerd door zijn grote voorbeeld Hendrik Berlage en was ook al een aanhanger van de Amsterdamse School. Dat is duidelijk te zien aan zijn in 1927 gebouwde winkelcomplex met bovenliggende woningen op het Mosplein, net achter de Gentiaanbuurt.

Deze panden zijn gebouwd in de vorm van een halve maan en lopen door tot aan de Distelweg, onderbroken door de Hagedoornweg en de Van der Pekstraat. Hij verwerkt hier veel baksteen, met ronde hoeken en op de eerste etage ruime terrassen. De winkels zijn royaal en hij heeft ook een café voorzien. Dit was een unicum, want



bij het opzetten van hun plannen voor de nieuwe wijken hadden Wibaut en De Miranda, om drankmisbruik te voorkomen, besloten dat hier absoluut geen cafés mochten komen. In dit 'nette' café konden ook de inwoners van de omliggende tuindorpen een glaasje drinken. Tot 1955 was het café in handen van Simon Westers, die over klandizie niet had te klagen. Dat had ook Cor van Belle niet toen hij het café van Westers overnam. Als de Volewijckers thuis had gespeeld was de zaak altijd afgestampt vol en stonden de mensen bij mooi weer voor de deur. Hier zetelde ook het CBR en kon men terecht om examen af te leggen voor een rijbewijs. Daarvoor was er een extra ingang aan de Gentiaanstraat.

De hier gevestigde winkels trokken ook veel klanten, zoals de schoenenzaak Matto, de slagerij en op de hoek met de Hagedoornweg bakkerij de Eersteling met zijn hoge schoorsteen, die een behoor-

Boven: Winkels op het Mosplein in 1938.

Links: Winkels van architect Rutgers in 1927. Beide foto's SAA



lijke rookpluim produceerde als men aan het bakken was. Verder was er aan de overkant de sigarenzaak van Veninga en de linge-riewinkel van Wala.

In 1957 kreeg Cor van Belle het voorstel van Simon de Wit te ruilen van plek. Van Belle voelde er wel voor om met zijn café tussen het politiebureau en de bioscoop te gaan zitten. Hij ging op het voorstel in en dat heeft hem geen windeieren gelegd. Tot 1971 zat hij op de voormalige stek van Simon de Wit.

Door de bebouwing aan de oostkant van het Mosplein werd het plein het centrum van Amsterdam-Noord, waardoor het veel publiek trok. Het plein was zeer ruim opgezet, met voor het veld van de Volewijckers, van zuid naar noord, een markt. Over de volle breedte was een plantsoen met daarnaast 2 rijstroken. Tegenover

Boven: Mosplein in 1930. Beide foto's SAA

Rechts: De in 1943 door oorlogsgeweld verwoeste gereormeerde kerk. In 1952 kwam op dezelfde plek de Maranathakerk.

‘Volewijk’, de koosnaam voor De Volewijckers, lag het sportveld van de voetbalclub Energia, ontstaan uit de personeelsvereniging van het Gemeentelijk Energie Bedrijf. Aan de noordkant staat sinds 1952 de Maranathakerk, die de houten gereformeerde kerk verving, die in de oorlog werd verwoest. In 1985 kreeg de kerk een andere bestemming, de Koptisch Orthodoxe Kerk.

In het pré-tunneltijdperk was het Mosplein het absolute centrum van Noord. Tot de opening van de IJ-tunnel in 1968 kwamen vanuit de meeste mensen met de Tolhuispont in Noord. Zij waren, zoals wij dat noemden, in de stad geweest en gingen dan lopend, met de fiets of met het openbaar vervoer verder. Via de Van der Pekstraat kwam men op het plein.

Het GVB had net na de pont 3 bushokjes waar je kon wachten als je de bus had gemist. Vaak was het vanaf de pont rennen geblazen om nog de bus te halen, anders moest men weer een tijdje wachten.



Lijn A ging naar de Floraweg, B naar tuindorp Oostzaan en bus C naar Nieuwendam. Al deze bussen reden via het Mosplein. Buslijn C vervolgde zijn weg rechtsaf de Hagendoornweg op en bus A ging rechts van de Maranathakerk naar de Kamperfoelieweg en bus B ging links aanhoudend naar de Klaprozenweg. Voorts kon men het bootje van de rederij Boekel tot middernacht van het Haarlemmerplein naar de Ranonkelkade, waardoor men via de Distelkade op het Mosplein kwam. Hier was ook Ons Huis, waar veel activiteiten voor de jeugd werden georganiseerd. Voor de deur van Ons Huis was een taxistandplaats. Helaas stonden hier zelden taxi's, waarschijnlijk omdat voor veel mensen een te dure vorm van vervoer was.



De aanleg van de IJ-tunnel luidde het einde in van het gezellige Mosplein in. Het plantsoen midden op het plein moest wijken voor de aanleg van een rotonde, een viaduct en opritten naar de verhoogde Johan van Hasseltweg boven het Mosveld. Deze aansluitweg (S118) maakte het mogelijk om het gemotoriseerde verkeer van de IJ-tunnel af- en aan te voeren. Dit dijklichaam verstoorde ernstig het contact ter weerszijden van het Mosveld.

Door deze veranderingen moest de markt worden verplaatst van het Mosplein naar het Mosveld langs de Johan van Hasseltweg, wat veel mensen minder gezellig vonden. In 1966 sloot ook nog bioscoop Astoria zijn deuren.

Boven: Het Mosplein in 1965 op de schop voor de bouw van de IJ-tunnel.

Links: Bij het Tolhuis waren op de Buiksloterweg bushaltes voor de lijnen B, C en L, later gewijzigd in A. Beide foto's SAA



Het Mosveld

Het Mosveld kreeg landelijk bekendheid door de in 1920 opgerichte voetbalvereniging de Volewijckers, die in 1927 de beschikking kreeg over een sportparkje met 2 sportvelden. Vooral de prestaties van het eerste elftal zorgden ervoor dat de club enorm populair werd. Het werd al gauw de vierde grote club in Amsterdam, naast Ajax (uit Oost), DWS (Spaarndammerbuurt) en Blauw-Wit (Kinkerbuurt). Door meerdere kampioenschappen speelde de club al in de hogere afdelingen, met als hoogtepunt het landelijk kampioenschap in 1944. De accommodatie op het Mosveld was zeer primitief. Rond het hoofdveld waren vier niet-overdekte tribunes. Aan de zuidzijde één zittribune, de overige tribunes bevatten staanplaatsen.

*Boven: Het hoofdveld van De Voleijckers op het Mosveld. Foto SAA
Rechts: De outillage van De Volewijckers was summier te noemen. Foto: HCAN*

Aan de Mosplein-zijde was een houten kantine, een bestuurskamer en een gebouwtje met de kleedkamers. Verder wat loketten voor de kaartverkoop. Tussen het hoofd- en tweede veld was, naast de tribune, een hokje waar wat consumpties verkrijgbaar waren. Alle tegenstanders roemden het knusse, gezellige 'stadionnetje' en kwamen graag naar het Mosveld, waar plaats was voor 12.000 toeschouwers. Het gebeurde dan ook regelmatig, vooral bij bezoek van de grote clubs, dat het 'stadion' uitverkocht was. De mensen stonden soms op de daken en ik herinner me de wedstrijden tegen Volendam, die altijd uitverkocht waren. De supporters van de bezoekers gaven de bewoners van het Mosveld een pondje paling in ruil voor een plaatsje in de inpanidige dakkapellen aan de zuidkant van het veld. De aanleg van de IJ-tunnel luidde niet alleen het einde in van het gezellige Mosplein maar indirect ook van De Volewijckers. Op



zondag 17 mei 1964 speelde De Volewijckers hier zijn laatste wedstrijd. Tegenstander R.B.C. uit Roosendaal werd verslagen met 2-0. Piet(je) Boogaard had de twijfelachtige eer om het laatste doelpunt op het Mosveld te maken. Door de aanleg van een weg over de beide velden moest de club in 1964 verhuizen naar het sportpark Buiksloter Banne, een stadionnetje met 5 velden. Van de gezellige beslotenheid van het Mosveld kwam men terecht in een kale omgeving achter de huizen aan de Buiksloterdijk, in de nabijheid van het Buiksloter kerkje. Het merendeel van de supporters verloor het contact en wilden niet de gang naar de Banne maken. Niet veel later werd begonnen met de sloop van het 'Mosveld'.

Bekijkt u ook nog even een wedstrijd van De Volewijckers tegen Veendam op 9 februari 1964:

<https://www.youtube.com/watch?v=-I8XpIFWhx0>



Amsterdam-Noord kreeg steeds meer verbindingen met de andere zijde van het IJ, zoals in 1957 de derde pontverbinding, Tasmansstraat-Distelweg. In datzelfde jaar was ook de opening van de Schellingwouderbrug. Op 21 juni 1966 werd de Coentunnel geopend, gevolgd in 1968 door de lang verwachte IJ-tunnel. De inwoners van Noord konden de weg naar de stad steeds makkelijker vinden en het Mosplein werd nooit meer als voorheen.

Ziekenhuis

Na de Tweede Wereldoorlog woonden er rond de 50.000 mensen in Noord, maar er was nog steeds geen ziekenhuis. Wel was er een gebouwtje van de GG&GD aan de Wingerdweg, maar voor grotere onderzoeken of ziekenhuisopname moest men naar de stad. Zeker in spoedgevallen was de pont een obstakel.

*Boven: De GGD-post op de Wingerdweg was tot 1966 de enige medische voorziening
Links: Het terrein en de outillage werden in 1964-'65 gesloopt. Let nog even op de inpandige dakkapellen die door de bewoners bij belangrijke wedstrijden werden verhuurd. Beide foto's SAA*



In 1956 werd aan architect K.L. Sijmons opdracht gegeven een nieuw ziekenhuis te ontwerpen. Toch duurde het tot 1961 voor de eerste paal op het voormalige voetbalveld van Energia werd geslagen. Op 3 januari 1966 werd het Ziekenhuis Amsterdam Noord (ZAN) geopend, compleet met ruimtes voor kruisverenigingen, een consultatiebureau en een reumacentrum. Al in de jaren 70 bleek, door de groeiende bevolking, dat in de toekomst het ZAN te klein zou zijn. Men vond een oplossing om samen te gaan met Juliana Ziekenhuis (Ter Haarstraat) en het Luthers Diaconessen Ziekenhuis (Koninginneweg). Op 22 juni 1987 werd het BovenIJ ziekenhuis

Boven: Het ziekenhuis Amsterdam-Noord in aanbouw. Foto SAA

Rechts: Kamperfoelieweg Foto: SAA

geopend. Ironisch genoeg hemelsbreed niet ver verwijderd van het nieuwe onderkomen van de Volewijckers. Het ZAN is tegenwoordig een hotel.

Latherusbuurt

Het gedeelte tussen het Mosveld en de Azealastraat in de Bloemenbuurt wordt ook wel de Latherusbuurt genoemd. De architecten Mulder en – in mindere mate – Greinier hebben voor de woningbouwvereniging Noord-West zo'n kleine 600 woningen ontworpen. Aan de huizen vallen de groepjes van 4 voordeuren op. De bovenwoningen hebben een eigen opgang, waarvan sommige als een uitbouw uit de gevel springen. Na de grote renovatie in de tachtiger



jaren zijn veel beneden- en de bovenverdiepingen samen getrokken. De middelste twee deuren heeft men niet verwijderd waarmee de originele staat behouden bleef. Achter de 'loze deur' is heel slim de meterkast geplaatst.

Jo Mulder maakte er geen lange saaie huizenrijen van. Regelmatig plaatste hij op de hoeken van zijn woonblokken panden met een puntgevel die hoger zijn dan de omringende panden. In de meeste gevallen was hier een winkel gevestigd. Ook werd er veel met groen gewerkt. Behalve de vele bomen heeft Mulder iedere woning proberen te voorzien van een voortuin(tje). Dit is heel goed te zien aan de huizenrij aan de oneven zijde van de Kamperfoelieweg (pag. 75). Langs de Wingerdweg ontwierp Mulder juist wel een lange huizenrij. De kromming in de weg en het tegenover liggende Florapark voorkomen dat het aanzicht saai wordt.



Heel fraai is het Duindoornplein, bij de kruising Duindoorn- en Hortensiastraat, ontworpen door de architect Dick Greiner, een autodidact. Een lange, doorlopende huizenrij ligt als een halve cirkel rond een plantsoen met zeer veel groen, dat gebruikt wordt als een speelplek voor kinderen en een ontmoetingsplek voor de overige buurtgenoten. Vooral 's zomers, als de vele bomen en de voortuintjes in bloei staan, heeft het plein een prachtig aanzicht. Alle woningen zijn in 1931 opgeleverd en Noord kreeg er een mooie wijk bij.

Zomers Buiten-buurt

De laatste V wordt gevormd door de huizenblokken tussen de Azalea, Sneeuwbalstraat en de Wingerdweg. In 1914 werd de socialistische Amsterdamse vereniging Zomers Buiten opgericht voor geschoolde, veelal gemeentearbeiders. De naam verwijst naar de

Boven: Het intieme Duindoornplein. Beide foto's: SAA

Links: Wingerdweg, met de woningen van arch. Mulder en van Gulden en Geldmaker



activiteiten van de vereniging om in eerste instantie voor de arbeiders tegen lage kosten een vakantie op het platteland aan te bieden.

In Soestduinen en Zandvoort werden vakantieoord aangelegd waar de arbeiders met hun gezinnen een korte vakantie konden doorbrengen. De socialistische architecten Zeeger Gulden en Melle Geldmaker verleenden gratis hun medewerking aan deze projecten.

In 1917 beseft de vereniging dat de arbeiders naast hun vakantie ook een goed en betaalbaar onderkomen moeten heb-

ben. Men richtte de woningstichting Zomers Buiten op. Door de Eerste Wereldoorlog en het uitblijven van de overheidsgarantie kan men pas in 1924 met bouwen beginnen. Natuurlijk kreeg het architectenbureau, met de prachtige naam Gulden en Geldmaker, de opdracht om 517 woningen te bouwen. Het ontwerp bureau heeft de reputatie snel en sober te bouwen. Dit werd ook waargemaakt toen in 1928 de laatste bewoners hun sleutel kregen. Zij waren zeer tevreden met hun woning waar het accent vooral was gelegd bij hygiëne, licht en frisse lucht. Veruit de meeste huizen hebben de beschikking over een tuin achter het huis en sommige hebben ook een strook groen aan de voorzijde. De wijk heeft veel bochtige straten wat een dorps karakter geeft. In de Nigellestraat is, zoals in de meeste wijken een leuk pleintje aangelegd. De winkels zijn te vinden in de Sneeuwbal-

Boven: De architect Zeeger Gulden op 83-jarige leeftijd.

Rechts: De Nigellestraat met het pleintje. Foto: SAA

straat, Azaleastraat en de Kamperfoelieweg. De bewoners noemen hun wijk heel toepasselijk de Zomers Buiten-buurt.

Florapark

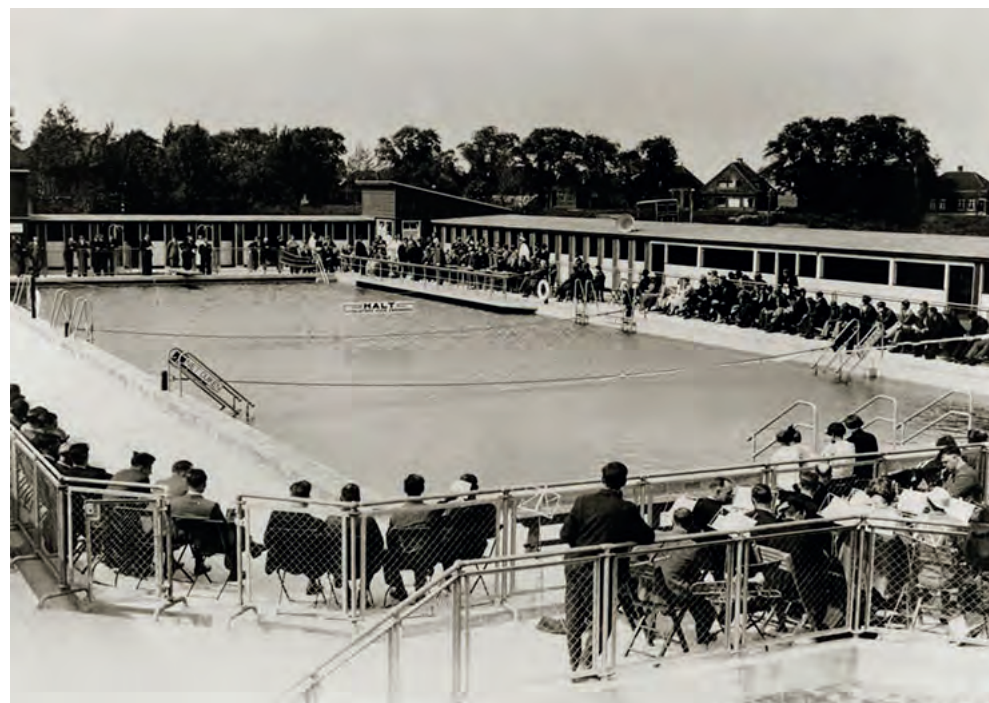
Als 'groene long' is tussen het Noord-Hollandskanaal en de Wingerdweg het Florapark aangelegd.

Reeds in 1914 had Ir. Jan Willem Tellegen aangegeven dat op deze plek een mooi park zou moeten worden aangelegd. Tellegen, die later burgemeester van Amsterdam werd, zette zich vooral als directeur van Bouw- en Woningtoezicht sterk in voor de sociale volkshuisvesting. Hij vond het belangrijk dat er in de directe omgeving van volksbuurten een park kwam. De bevolking kon dan dicht bij huis in contact komen met de natuur en schone lucht, zoals dat ook al gebeurd was met het Wester-, Oosterpark en Sarphatipark. Het ontwerp werd in 1920 gemaakt door de hoofd Gemeentelijke Beplantingen H.C. Zwart, die ook de beplantingen in het Sarphatipark verzorgde.



Het park werd ruim aangelegd naar Engels voorbeeld, met veel inheemse bomen, sierplanten, struiken en heesters. Daar tussendoor slingerende voetpaden en er zijn grasveldjes om te spelen of te zonnen. Tevens werden er waterpartijen aangelegd met bruggetjes, waarvan er een werd geschonken door woningbouwvereniging Zomers Buiten.

Ook werd aan bijzondere voorzieningen gedacht. Zo kwam in het zuiden van het park, dichtbij het Mosveld, een dependance van de GG en GD. Halverwege de Wingerdweg werd in 1930 in opdracht van de 'Vereniging voor Kleine Kinder Bewaarplaatsen' een kinderopvang geopend, ontworpen door architect Th. Roetering en gebouwd in de Amsterdamse Schoolstijl.



Aan de noordkant van het park werd een heus zwembad aangelegd. De bewoners uit de wijde omgeving zwommen tot dan in het kanaal. Vaak lieten de jongens zich een eindje meeslepen door voorbij varende (zand)schepen. Dit vond men te gevaarlijk in verband van de zuiging van die boten. Het werd door de politie verboden en daar werd dan ook tegen opgetreden. Dat was zeer tegen de zin van de jongelui, iets dat vaak een spel tussen de jeugd en de politie werd. Daarom was niet iedereen blij, toen op zaterdagmiddag 22 mei 1937 het Floraparkbad werd geopend. Het bad is gebouwd door jongens van het Centraal Comité voor Jonge Werkelozen, in het kader van de werkverschaffing. De zweminrichting is niet bijster groot. Twee

*Boven: Het Floraparkbad, dat op 22 mei 1937 geopend werd. Foto: SAA
Links: De Bloemenbuurt met in het midden het Florapark. Foto: HCAN*



bassins van ieder 40 bij 15 meter en met een scheiding voor de heren en dames. Zij hebben elk slechts de beschikking over 150 badhokjes. Bij de opening kreeg ook de voorzitter Douwe Wagenaar van de sportvereniging De Volewijckers het woord. Hij merkte op, in het bijzijn van politieautoriteiten en representanten van de gemeente, dat op warme dagen de capaciteit van het zwembad veel te klein zou zijn. “Mogen we dan alsnog in het kanaal zwemmen?” vroeg Wagenaar zich af. Het publiek reageerde luid applaudisserend tot ontevredenheid van de autoriteiten. Ik weet uit eigen ervaring dat men op heerlijke warme zonnige dagen liever op het dijkje bij het kanaal lag, dan in het Floraparkbad. En het was nog gratis ook... Het GG&GD gebouw, de kinderbewaarplaats en het zwembad zijn nog steeds in het park aanwezig, al zijn ze in de loop der jaren een aantal keren gerenoveerd.

Heggerankweg/Katholieke buurt

Aan de westzijde van de Kamperfoelieweg verrezen ook een groot aantal woningblokken. Alleen werden ze niet, zoals gebruikelijk in andere buurten, in een achtereenvolgende periode gebouwd.

ACOB 1931

Eind jaren twintig wilde de Amsterdamsche Coöperatieve Onderwijzers-Bouwvereniging (ACOB) woningen bouwen. De huisarchitect van de ACOB, J.E. van Epen, in socialistische kringen beter bekend als Jop, kreeg de opdracht. Hij had al bekendheid verworven door andere mooie projecten in de stad te ontwerpen. Aan de Kamperfoelieweg, even voorbij de Ribesstraat, kwam een complex van 52 woningen. Het werd zijn laatste woningbouwproject in Amsterdam, maar het resultaat was er niet minder om. Het geheel werd opgetrokken in gele baksteen, met verspringende voorgevels. In het middengedeelte zijn twee keer fraaie erkers gebouwd voor zowel de beneden- als de bovenverdieping, wat de lange gevelrij een fraai aanzicht geeft. Aan de zijkant van de erkers is op de bovenverdieping een doorlopende dakpannenrij. Boven de ingang van nummers 15 en 17 hangt een fraaie gevelsteen van de vereniging. Dit complex werd in 1931 opgeleverd.

In dezelfde periode was aan het eind van Kamperfoelieweg, bij de Floraweg, de bouw begonnen van de Sint

Links: ACOB-woningen aan de Kamperfoelieweg Foto: Albert van der Vliet

Rechts: De vaste architect van de ACOB was Jop van Epen.



Stephanus kerk. Het is een vrij sobere Rooms-Katholieke kerk van architect K.P. Tholens en werd opgeleverd in 1933. De kerk heeft geen toren, maar wel een stenen klokkenstoel met daarin, ook bescheiden, één klok. Naast de kerk staat de katholieke lagere school Sint Franciscus van Assisië.



Het Oosten 1934

In de onmiddellijke omgeving ging ook woningbouwvereniging Het Oosten, opgericht in 1911, huizen bouwen voor haar leden. Dat waren bijvoorbeeld de katholieke arbeiders van de Oostergasfabriek.

Deze woningen waren in eerste instantie bestemd voor katholieken. In 1971 werd deze regel uit de statuten geschrapt.



Het complex, ontworpen door architect Lau Peters beslaat de Kamperfoelieweg, de oneven zijde van de Akkerwindeweg en aan de even zijde de Heggerankweg tot aan de kerk. Het zijn vrij eenvoudige huizen, met als luxe een afdakje boven de voordeur. Ze hadden zowel een voor- als achtertuin. De laatste bewoners kregen de sleutels in 1934.

In het zelfde jaar bouwde de architect van Het Oosten ook een complex tegenover de Akkerwindeweg. Het heeft dezelfde indeling als dat aan de overzijde, alleen zijn hier de entrees met een ronde voordeur en zonder een afdakje.

Boven: De St. Stefanuskerk op de Kamperfoelieweg. Foto uit 1935: SAA
Links: Kamperfoelieweg 15 en 17. De 'kop' is van J.J. Schofaerts, voorzitter van de ACOB, overleden in 1928. Foto: Albert van der Vliet



Dr. Schaepman 1935

De katholieke woningbouwvereniging Dr. Schaepman is vernoemd naar Herman Schaepman, het eerste RK-lid van de Eerste Kamer. Schaepman was, behalve zeer gelovig, ook erg sociaal. Hij heeft veel gedaan voor de katholieke arbeiders op het gebied van huisvesting, onderwijs en cultuur. Hij vond dat zijn geloofsgenoten, vooral in de topfuncties, waren achtergesteld door de protestanten. Hij zorgde voor een grote ommekeer in deze achterstellingen. Hierdoor werd hij zeer populair, wat er toe leidde dat veel straten, scholen en ook deze woningbouwvereniging naar hem vernoemd zijn.

*Boven: Heggerankweg in 1937. Architect L.Peters i.o.v. Het Oosten. Foto: SAA
Rechts: Heggerankweg 35-41. Architect J.H.Rijnja i.o.v. Dr.Schaepman. Foto: SAA*



Herman Schaepman - Tubbergen 1844-1903 Rome

In 1930 kreeg Architect J.H.Rijnja opdracht van de woningbouwvereniging 72 huizen met twee woonlagen te ontwerpen aan de Heggerankweg. Hij had al voor deze vereniging gewerkt door in het Spreeuwenpark aan de andere zijde van het Noord-Hollandskanaal te bouwen. Hij koos voor een lange huizenrij met 48 woningen vanaf de Ribesstraat tot de Haagwindeweg, aan de achterzijde van de 'ACOB-huizen' aan de Kamperfoelieweg. Aan de overkant ontwierp hij twee huizenblokken van ieder twaalf woningen. Hier ontwierp hij, zoals we eerder zagen, groepjes van vier voor-



deuren. Tevens heeft ieder hoekpand een ingang aan de straatkant en entree om de hoek met een tuintje en een stenen schuur. Al deze panden zijn in 1935 opgeleverd.

Alle huizen van 'de Schaepman' hebben

een gevelsteen met het logo van de vereniging.

Doordat deze katholieke woningbouwverenigingen hier veel woningen hadden neergezet, was het niet zo verwonderlijk dat de 'rode' bewoners aan de andere zijde van de Kamperfoelieweg, de wijk al gauw een bijnaam gaven: de katholieke buurt.



Rochdale 1949

Een van de bekendste woningbouwverenigingen in Amsterdam is Rochdale. Deze vereniging is in 1903 opgericht op initiatief van arbeiders van de Gemeentetram Amsterdam. Zij konden al gelijk rekenen op de medewerking van hun directie. Men koos voor de wat vreemd voorkomende naam Rochdale (spreek uit Rokdeel). Zij is vernoemd naar een plaatsje ten noorden van Manchester waar reeds in 1867 een woningbouwvereniging werd opgericht met coöperatieve denkbepelden. Vanaf 1906 bouwde Rochdale overal in de stad woningcomplexen. In 1949 leverde de vereniging een woonblok op tussen de Haagwinde- en Akkerwindeweg, zowel aan de Kamper-

Boven: De Rochdale-woningen aan de Heggerankweg. Foto uit 2005: SAA

Links: Een kleiner blok Rochdale-woningen aan de Heggerankweg. Foto 1952: SAA

ROCHDALE

foelie- als de Heggerankweg. Aan de laatste straat werden nog eens 20 woningen opgeleverd aan de oneven zijde. Al deze woningen zijn herkenbaar door halfronde ijzeren balkonnetjes op de bovenverdieping. Ze werden ontworpen door Job van Epen, die we kennen van de ACOB-woningen.

Dr. Schaepman 1950

De laatste huizen in deze buurt werden in 1950 gebouwd door woningbouwvereniging Dr.Schaepman. Tussen de Heggerankweg en de Ribesstraat werden twaalf woningen gebouwd. In de gevel van nummer 34 is een steen gemetseld, met de tekst: Eerste steen gelegd door Truus Korthagen op 2 febr. 1948. Aan het einde van de Heggerankweg bij de Klimopweg werden 14 woningen gebouwd. Als architect van dat laatste woonproject tekende H. J. van Hardeveld.

Schooltuinen N. J. Schaap

Als een groene buffer ligt tussen de Kamperfoelieweg en de Heggerankweg een schooltuinen-complex. Het voormalige fabrieksterrein van Fokker werd geschikt gemaakt om er te kunnen tuinieren (foto). Amsterdam kent al sinds 1920 schooltuinen. Ze waren voornamelijk bedoeld om de jeugd in contact te brengen met gezond voedsel, dat zo kort na de Eerste Wereldoorlog nauwelijks gegeten werd. Daar was de toen heersende



armoede ook debet aan. De kinderen uit klas 4 en 5 van de lagere school konden onder schooltijd (!) kennis opdoen over alles wat om je heen bloeit en groeit. Ze hadden les van januari tot en met december en maakten zodoende vier verschillende jaargetijden mee, waardoor ze alle aspecten van het tuinieren leerden. Ze moesten de grond ompspitten, egaliseren en tot mooie bedjes omvormen, voordat in het voorjaar de plantjes en zaadjes in de grond konden worden gestopt. Natuurlijk moesten er ook minder leuke karweitjes gedaan worden, zoals onkruid schoffelen en harken. Maar de beloning kwam als je vol trots de zelf gekweekte bloemen en groenten mee naar huis kon nemen. Nog steeds doen er jaarlijks 7000 schoolkinderen mee aan het schooltuin-programma. *Beide foto's: SAA*



Openbaar vervoer in Amsterdam-Noord - Bussen

De eerste bewoners van Noord waren aangewezen op eigen vervoer, fiets of lopend, teneinde de pont naar de stad te bereiken. Voor de voetgangers was er dan een kringlijn rond het CS om de beginhaltes van de trams te bereiken. De annexatie in 1921 van grote delen van buurgemeenten rond Amsterdam-Noord heeft voor het openbaar vervoer grote gevolgen gehad. Het scheen ondoenlijk om een tramnet uit te leggen in Noord, al was het alleen maar vanwege het dwangmatige denken van de GTA dat zulk vervoer in de stad diende

Boven: De eerste bussen die in Amsterdam-Noord ingezet werden: Latil-Pennock op massieve banden en hoog op de poten om de pont op te kunnen rijden.

Rechts: Een hele verbetering betekenden de Brockway-bussen.

te beginnen en met de pont overgezet moest worden. Een tram op de pont was door het gewicht uitgesloten. Op 31 augustus 1924 besloot B&W om 9 autobussen te bestellen voor vervoer daar. Dat werden chassis van het Franse Latil met een carrosserie van het Haagse Pennock. Daarbij kwamen nog 3 chassis van eveneens Latil met een opbouw door Geesink. Beide typen hadden gemeen dat zij hoog op de wielen stonden om bij elke waterstand de kleppen van de pont konden 'nemen'. Het was onderzocht dat de bestaande bussen van de GTA, die al sinds 1908 reden, dat niet konden. Op 15 oktober 1924 verscheen lijn C op de route Meeuwenlaan-Valkenwegpont-Beursplein, gevolgd door lijn B die op 20 november 1924 in dienst kwam op de route Mosplein-Buiskloterwegpont-Beursplein. Lijn L kwam



in dienst op de route Kamperfoelieweg-Valkenwegpont-Beursplein. In het noordelijk stadsdeel verscheen ook een lijn M die landelijk Noord bediende en niet vanuit de stad kwam maar in Noord bleef. Op 15 januari 1931 besloot de GTA de buslijnen voor Noord in te korten tot het Stationsplein, waar overgestapt kon worden op trams. In 1932 werden ze ook van daar verdreven en kregen hun beginhaltes op de Buiksloterweg, vlakbij de pontsteiger.

Lijn B met het nieuwe Latil/Pennock-materieel kwam op 20 november 1924 in dienst op het traject: Mosplein - Van der Pekstraat - Buiksloterpont - Westelijk Viaduct - Westelijke Toegangsbrug - Prins Hendrikkade - Damrak - Beursplein. Deze lijn is verlengd tot Tuindorp Oostzaan, toen daar de eerste bewoners kwamen wonen.

In 1925-1926 werden de massieve voorbanden vervangen door



luchtbanden. Om technische redenen kon dat niet ook op de achterwielen. In 1928 werd het Latil-materieel vervangen door 1926-er Amerikaanse Brockway-bussen met een Allan-carrosserie, die tot de oorlog dienst deden. Na de oorlog kwamen grote series Kromhout/Verheul in dienst die pas in 1961-1964 vervangen werden.

Lijnen

B. Tuindorp Oostzaan (Papaverweg)-Beursplein

C. Meeuwenlaan-Beursplein

L. Kamperfoelieweg-Beursplein

M. Nieuwendam-Durgerdam/Zunderdorp/Ransdorp

In 1931 kwam er een eind aan het eerder vermelde dwangmatige

Boven: Kromhout-Verheul-bussen in 1953. Voor de wachtenden verschenenabri's.
Links: Bus L, een Brockway met dubbele achteras op de Buiksloterweg in 1934.



denken dat alle vervoer vanuit het stadshart diende te vertrekken. Men weerde nu zoveel mogelijk het openbare vervoer uit het centrum en het gevolg was dat de lijnen B, C en L van het Beursplein naar het Stationsplein gedirigeerd werden. Ook daar hielden ze het niet lang vol en in 1932 kregen deze lijnen hun vertrekpunt achter de respectievelijke ponten.

Tijdens de oorlog kwam het openbaar vervoer in de hele stad stil te liggen en vooral de bussen werden door de bezetter gevorderd. Wat bij de bevrijding in Amsterdam achterbleef was defect. Wat nog

Boven: De eerste nummerlijn in Noord: bus 35 in 1967. Foto: Amsterdamsetrams.nl

Rechts: De Volvo B88-serie die in 1973 zijn intrede deed. Foto: Flickr.com

wel rolde moest soms uit het buitenland opgehaald worden. Per 1 januari 1951 werd het busnet geacht definitief te zijn hersteld van de gevolgen van de oorlog. Het net bestond toen uit de volgende lijnen:

A. Floraweg-Buiksloterweg (voor de oorlog lijn L)

B. Meteorenweg-Buiksloterweg

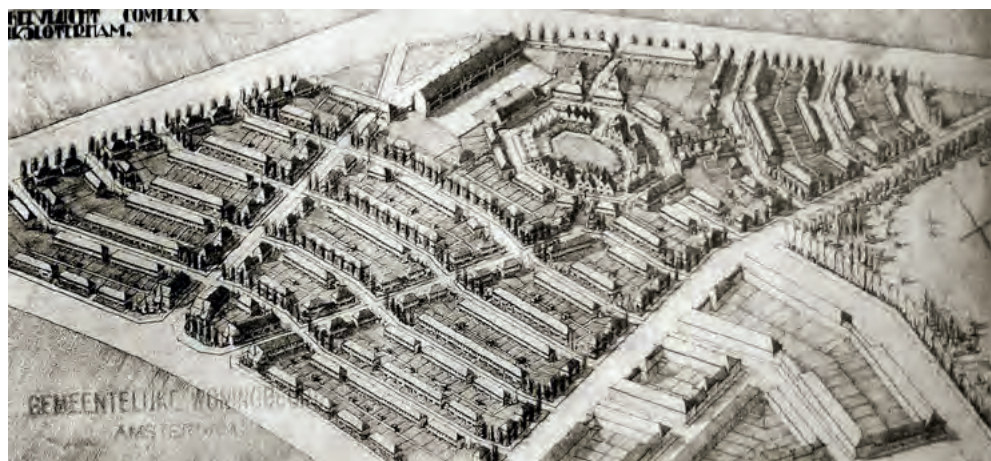
C. Purmerplein-Buiksloterweg

In 1966-1967 kregen de letter-lijnen in Noord lijnnummers. A (vh.L) werd 34, B werd 35 en C werd 32. Pas in 1968 hadden alle lijnen nummers.

Voor een overzicht van al het busmaterieel van de GTA/GVB:

<http://www.theobakker.net/WagenparkGTA-Gvba.xls>





Floradorp - Plan tot ontkrotting

De hierboven genoemde wijken zijn in opdracht van woningbouwverenigingen gebouwd. De gemeente wilde ook de verkrotting in de oude stad aanpakken, in buurten als de Jordaan, de Westelijke Eilanden, Rapenburg en Uilenburg. De gemeente Amsterdam diende bij de regering een plan in voor de herplaatsing van de krotbewoners. Den Haag was bereid geld uit te trekken voor een betere huisvesting voor deze mensen, maar stelde wel als voorwaarden dat de huizen niet voorzien mochten zijn van overbodige luxe zoals een badkamer en de kamertjes dienden minimale afmetingen te hebben. Verder mochten de woningen uitsluitend worden verhuurd aan:

- gezinnen afkomstig uit een slechte woning
- gezinnen waarvan de woning ontnomen was
 - door onbewoonbaarverklaring
 - door krotopruiming of onteigening
- zeer grote gezinnen met te weinig woonruimte
- alle gezinnen *‘van een zo geringe maatschappelijke welstand, dat zij redelijkerwijze geacht worden een hogere huur niet te kunnen betalen’*

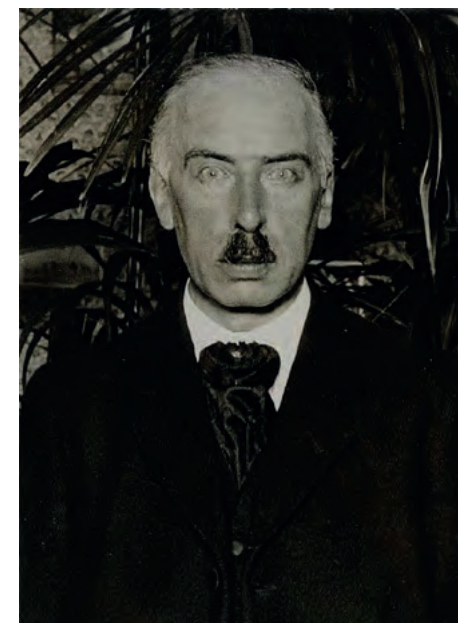
Na goedkeuring van de regering besloot de gemeente in 1926 in Noord 1500 woningen te laten bouwen: in de Nieuwendammerham, het Blauwe Zand en Tuindorp Nieuwendam. En in de Buiksloterham waar in de noordwesthoek, op een oppervlakte van ± 12 ha, ruim 600 woningen gepland waren. Dit gebied wordt begrensd door de Sneeuwbalstraat, de Kamperfoelieweg en de Floraweg. De wijk kreeg de officiële naam *Tuindorp Buiksloterham*, maar werd al snel *Floradorp* genoemd.

De buurt was bestemd, zoals de gemeente het in weinig flatteuze bewoordingen omschreef, voor paupers. Wethouder Floor Wibaut en zijn zwager Arie Keppler, directeur van de Woningdienst, maakten zich hard om voor de laagste klassen op de maatschappelijke ladder een prettige en vooral gezonde woonomgeving te creëren.

Keppler, een geboren Amsterdammer uit een welgesteld luthers gezin, bekeerde zich in zijn studietijd tot het socialisme (SDAP).

Hij was geen gemakkelijk mens; moeilijk om mee te werken, rechtlijnig en koppig, maar een sterk bestuurder, die voor de gewone Amsterdammer het hart op de goede plaats had.

In 1922 was hij in Engeland al geïnspireerd door de ideeën over tuinsteden die betere leefomstandigheden boden.



Boven: Arie Keppler, directeur van de Gemeentelijke Woningdienst. Foto: SAA
Links: Tuindorp Buiksloterham, ofwel Floradorp in vogelvlucht.. Foto: HCAN

Architect Mulder

Als architect voor Floradorp werd door de gemeente Jo Mulder (J.H. Mulder 1888-1960) benoemd. Hij was al in Noord bekend door zijn ontwerp van het Zonnehuis in Tuindorp Oostzaan (Amsterdamse school). Hij was een overtuigd socialist en bouwde bijvoorbeeld ook het kamphuis van de Arbeidersjeugdcentrale (AJC), 'De Paascheuvel' in Vierhouten. De AJC was de jeugdafdeling van de SDAP, voorloper van de Partij van de Arbeid. Een inwoner uit de Van der Pekbuurt was jarenlang landelijk voorzitter van de AJC, SDAP en PvdA: Koos Vorrink (1891-1955).



Indeling Floradorp

In Floradorp werden 617 woningen gepland, allemaal eengezinswoningen. De stichtingskosten bedroegen f3275,- per woning. Daar men hieraan hetzelfde dorpse karakter wilde geven als dat van de overige buurten in de Buiksloterham, werd de bouwhoogte van de woningen bepaald op maximaal twee woonlagen. De Pinksterbloem- en de Dotterbloemstraat vormen hier de van de Bloemenbuurt bekende V-vormen. Aan beide zijden van deze ontsluitingsstraten ontwierp men twee-onder-een-kapwoningen, gebouwd met ruime voortuinen, wat het dorp met de vele door de gemeente geplante bomen, vooral in de zomer een groene uitstraling gaf. In de dwarsstraten daarentegen waren lange rijen huizen gebouwd. Alleen de huizen aan de even zijde hadden een voortuin, maar alle

woningen hadden wel een achtertuin. De straatnamen zijn afgeleid van bloemen, met namen waar de meeste bewoners nog nooit van hadden gehoord, zoals de Campanula-, Pirola- en Ereprijsstraat. Dat neemt niet weg dat zij bijzonder enthousiast waren over hun nieuwe woning.

De meeste woningen kregen drie of vier slaapkamers en hadden een achtertuin. Vooral in de oorlog was die populair om groenten en aardappelen te verbouwen. De gemeente zorgde voor beplanting in alle straten en de tuinen werden van de trottoirs gescheiden door houten hekjes. Volgens het socialistisch beginsel waren in de tuindorpen kerken en cafés taboe. Keppler en de zijnen vonden badhuizen en recreatiemogelijkheden belangrijker. Zelfstandige gemeenschappen met eigen voorzieningen zoals winkels, vereni-



Rechts: Twee-onder-een-kapwoningen in de Dotterbloemstraat. Foto: HCAN

gingsgebouwen en scholen. Op die manier ging de Woningdienst van Arie Keppler zich steeds meer met de stedenbouw bemoeien. De huur bedroeg f3,- of f3,50, de rest werd gesubsidieerd door het Rijk en de gemeente.

Bejaardenwoningen

Keppler vond dat je de bejaarden, die nog zelfstandig konden wonen, niet moest opbergen in slaapzalen in 'oudeliedengestichten'. Je zou ze een zelfstandige woonruimte moeten bieden. Daarom werden in het centrum rondom een royaal plantsoen bejaardenwoningen gebouwd. Het complex, toepasselijk Het Binnenhof genaamd, bestond uit 43 huizen voor alleenstaanden en 30 voor echtparen.



Balans inwoners

Toen alle woningen rond 1930 waren opgeleverd maakte de Woningdienst de balans op van de bewoning van Floradorp. In totaal hadden zich hier 606 gezinnen gevestigd, waarvan verreweg de meeste uit de krottenwijken kwamen, namelijk 71%. Een kwart kwam uit het gesloopte nooddorp Obelt en uit Asterdorp. De laatsten hadden zich in deze 'woonschool' zodanig verbeterd, dat zij volgens de toezichthouders zelfstandig konden wonen. De gezinnen waren wel zeer kinderrijk, want in totaal woonden er 2547 kinderen. Ruim 80% van de gezinnen hadden tussen de vier en tien kinderen, daaronder negen gezinnen die samen 105 kinderen hadden. Deze zeer grote gezinnen kregen de beschikking over twee woningen, waarvan de binnenmuren waren verwijderd.

Boven: Niet helemaal zonder trots staan de kinderen van een groot gezin opgesteld
Links: Bejaardenwoningen rond het Binnenhof. Foto: SAA



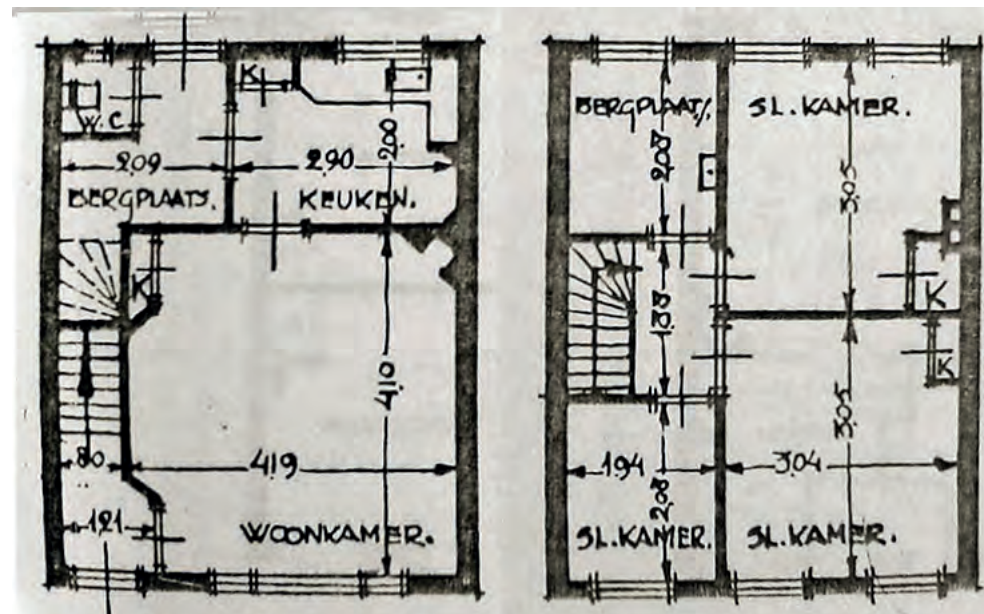
Op de Floraweg 15-16 werd een scholencomplex gebouwd dat uit twee scholen bestond: de Flora- en de Campanulaschool. Het was niet verwonderlijk dat er een rivaliteit bestond, die wel eens tot (onschuldige) knokpartijtjes leidde. In de Tweede Wereldoorlog vorderde de Wehrmacht de scholen om soldaten in te kwartieren. De kinderen werden ondergebracht in de Azaleaschool in de Azaleastraat.

Boven: De Flora- en de Campanulaschool onder één dak. Foto: SAA
Rechts: De indeling van een woning zoals mijn grootouders ter beschikking kregen.
Tekening: HCAN

Mijn familie

Mijn grootouders van moederskant waren afkomstig van de Westelijke Eilanden. Na eerst gewoond te hebben op de Zandhoek en het Prinseneiland verhuisden zij in 1914 naar de Bickersgracht. Opa, een werkmán, was vaak gedwongen werkloos en toen zij in 1929 konden verhuizen naar Amsterdam-Noord grepen zij deze kans met beide handen aan.

Het gezin bestond uit zes personen, opa en oma en vier kinderen, twee jongens en twee meisjes. Van een eenkamerwoning in de binnenstad kwamen ze in een woning met vier slaapkamers in Floradorp, oftewel van een krot naar een villa, zoals zij zelf vonden. Er werden nog twee jongetjes geboren en allen hebben daar met zeer veel plezier gewoond. Toch hebben mijn moeder, ooms en tante na hun huwelijk Floradorp verlaten.



Oorlog

De Hongerwinter van 1944 ging ook aan de Floradorpers niet ongemerkt voorbij. Voedseltochten werden ondernomen door de Zaanstreek, Waterland en nog verder, vaak lopend of op de fiets. De kou probeerde men te bestrijden door kolen te zoeken bij de elektriciteitscentrale of door het kappen van de vele bomen die rijkelijk aanwezig waren. In veel gevallen werd op de zolders hout gesloopt. In deze periode heeft de honger in het Binnenhofcomplex een hoge tol geëist. Maar liefst 70% van de bejaarden overleed en omwonenden hebben deze huisjes gesloopt om al het brandbare materiaal in de kachel te laten verdwijnen, wat vaak gepaard ging met veel rook.



Het is duidelijk dat veel huizen zwaar beschadigd uit de oorlog waren gekomen. De huiseigenaar, de Woningdienst van de gemeente Amsterdam, heeft geprobeerd de schade te verhalen op de huurders. Omdat de meesten armlastig waren, werd er een afbetalingsregeling opgelegd. Men kon de schuld aflossen door gelijk met de wekelijkse huur tien cent te betalen. In 1959 werd de rest van de schuld kwijtgescholden.

Beide: Om de koude winter zonder kolen door te komen werden niet alleen leegstaande huizen en gebouwen van hun hout ontdaan, maar in tijd van nood werd soms ook het eigen huis gedeeltelijk gesloopt. Op deze foto's uit Floradorp zijn de planken zoldervloeren en steunbalken gesloopt en in de kachel verdwenen. Beide foto's HCAN



Reputatie

De woningen in de overige buurten van de Buiksloterham waren huurwoningen van woningbouwverenigingen en bestemd voor de leden. Het waren in de meeste gevallen geschoolde arbeiders, ambtenaren en kantoorpersoneel die een geregeld inkomen hadden. Zij konden dus de huur opbrengen. Bovendien hadden ze de ambitie om hogerop te komen en er was geen sprake van overmatig drankgebruik.

De meeste gezinnen in Floradorp kwamen, zoals hierboven beschreven, uit verpauperde buurten uit de stad. Zij waren vaak ongeschoold en hadden dikwijls geen werk. Men ontving een schamele uitkering (steun) van de gemeente, waardoor er veel armoede

Rechts: De Weegbreestraat in 1928, klaar om betrokken te worden. Foto: SAA.

ontstond. Daarbij werd, zoals vaak bij financiële problemen, veel naar de fles gegrepen, waardoor de alcoholverslaving vrij hoog was. Bovendien had 10% een asociale achtergrond. Dat was voor de gemeente een reden om een woningopzichteres aan te stellen, juffrouw Ronnen, die moest toezien of de gezinnen netjes leefden en vooral hun woning keurig onderhielden. Bij mijn grootouders was zij op z'n zachtst gezegd niet erg populair, want bij een slechte beoordeling kon je zelfs uit je woning worden gezet.

Dat de buurt door de buitenwacht als asociaal werd bestempeld ging voor de meesten niet op, want zij waren juist sociaal. Alle mensen leefden in dezelfde omstandigheden en er was een grote saamhorigheid. Natuurlijk waren er ook (buren)ruzies, maar in de meeste gevallen was men de stampeij al snel vergeten.



Rooie dorp

De bijnaam *Rooie Dorp* verwijst niet naar de rode dakpannen op de huizen, maar naar de vele socialisten en vooral communisten die hier kwamen wonen. Zij maakten samen 71% van de bewoners van Floradorp uit. De meest gebruikte bijnaam is de *Rimboe*, omdat Floradorp is gebouwd op een voormalige baggeropslagplaats. Al tijdens de bouw wemelde het hier van de muggen en kregen enkele bewoners zelfs malaria.

Berucht waren de kerstboomverbrandingen op oudejaarsavond. Al sinds mensenheugenis werden na de kerst zoveel mogelijk kerstbomen verzameld om deze op de laatste avond van het jaar te verbranden op het kruispunt van de Dotterbloem- en Campanulastraat. Ik heb in de jaren vijftig en zestig deze verbrandingen vele malen meegemaakt en dat resulteerde altijd in een enorme vuurzee, waarbij de vlammen boven de daken uit kwamen. Dit ging gepaard met een enorme rookontwikkeling. Het kon dan ook niet uitblijven dat de politie van bureau Mosveld een kijkje kwam nemen. Ik heb het



nooit tot een confrontatie zien komen. Wellicht dat de agenten zich geen ellende op de hals wilden halen, want de buurtgenoten, die vaak al een

Klik de afbeelding links voor een YouTube-film-pje over de kerstboomverbranding van 1951. Foto rechts: Parool.nl



aantal alcoholische drankjes genuttigd hadden, zouden als één man hun feestje gaan verdedigen. Het gigantische vuur kon natuurlijk niet alleen van de bomen komen. Al snel bleek dat er niet alleen kerstbomen op het vuur lagen, maar alles wat branden kon in de fik ging. Mijn opa stond met een bijl in de tuin, voor het geval dat men de (tuin)hekken wilde slopen. Bovendien had hij een kippenren, en hij was bevreesd dat zelfs het kippenhok eraan moest geloven. De volgende morgen smeulde het vuur nog te midden van vooral de resten van autobanden.

In de jaren tachtig vond het gemeentebestuur dat deze plek ongeschikt was voor zo'n reusachtige fik. Het vuur werd verplaatst naar de Floraweg en daar waren de Floradorpers het niet mee eens.

Er waren toentertijd nogal wat confrontaties met de politie. Nog steeds wordt ieder jaar, onder toezicht van de buurt en de politie, onder grote belangstelling een enorme hoeveelheid kerstbomen en ander materiaal in brand gestoken.



Renovaties

Mijn grootouders waren zeer tevreden met hun woning. Zij praatten nooit over Floradorp, Rimboe of Rooie Dorp, maar gebruikten altijd de term tuindorp. Zij hadden de beschikking over een vierkamerwoning met een voor- en een achtertuin.

Regelmatig werd er onderhoud gepleegd. Ik kan me nog herinneren dat er in de jaren vijftig een stenen schuur in de achtertuin werd gebouwd met lijnen om de was te drogen.

Helaas kon de Berini-tandem door zijn lengte niet in de schuur worden gestald, daarom stond deze bromfiets onder een dekzeil bij het keukenraam naast de kolenkist.

De hoekhuizen kregen een stenen omheining met daar bovenop een cementen, spits toelopende laag om te voorkomen dat de kinderen erop zouden klimmen en zich dan konden bezeren.

Boven: De Berini-tandem met 'eitje' voorop. Foto: stichtingdeoudetweewieler.nl

Rechts: Kruising Campanulastraat Dotterbloemstraat in 2005, na renovatie (hier waren vroeger de beruchte kerstbomenbranden). Foto: SAA

Oma en opa hebben niet meer meegemaakt dat alle huizen jaren later grondig werden gerenoveerd. In de meeste gevallen werd een deel van de binnenmuren gesloopt. Hierdoor ontstond er een open keuken met een open trap naar de bovenverdieping, waardoor de woonkamer een stuk ruimer leek. Midden jaren negentig werd het comfort verder vergroot door opnieuw een grote opknapbeurt. Een slaapkamer boven werd opgeofferd voor een douche/wasruimte, dubbele beglazing werd aangebracht en ook werd er vaak centrale verwarming aangelegd. De toch wel grauwe bakstenen aan de gevels werden voorzien van een stuc laag in een pastelkleur en de raamkozijnen kregen fleurige kleuren.

Eind jaren tachtig werden er in de Vallei tussen de Buiksloterdijk en de Floraweg nieuwe woningen gebouwd. Hierdoor ontstond er een mooi parkje met een fietspad en natuurlijk is het watertje gebleven waar vele jonge Floradorpjes kikkers probeerden te vangen.





Mijn afkomst

Hoewel ik geboren en getogen ben in de Planciusbuurt, heb ik toch een zwak voor Amsterdam-Noord en dan in het bijzonder voor Floradorp. Dat heeft alles te maken met het feit dat mijn grootouders een zeer groot gedeelte van hun leven daar gewoond hebben.

Opa Jur en opoe Anne zijn opgegroeid op de Zandhoek en hebben als burens gewoond in hetzelfde pand: Prinseneiland 3. Beiden komen uit een arbeidersgezin met maar liefst 8 kinderen. Zij verklaarden elkaar al op jonge leeftijd de liefde. Dat resulteerde in 1914 in een huwelijk en de geboorte van een zoon.

Na hun huwelijk werd hen op de Bickersgracht een woning aangeboden, met slechts één kamer. Er was weinig luxe; geen stromend water en verlichting door middel van een gaskousje. 's Winters

Boven: Huwelijksaankondiging Juriaan Kroese en Johanna Staat. Eigen foto.

Re.bov: Vissen met de "totebel". Foto: preppers.nl

Rechts: De Zandhoek met alle bewoners rond 1900. Foto: SAA

gierde de wind door de gammele ramen en was men blij als men het een beetje warm kon stoken. Net als zoveel gezinnen was Jur een ongeschoolde arbeider en hoopte als los arbeider in de haven werk te kunnen vinden. In de zomer lukte dat nog wel, maar 's winters, als



ook de landarbeiders hier hun heil zochten, was het werk schaars. Dit betekende geen uitkering en slechts een karige ondersteuning van de gemeente of familieleden. Opoe Anne verdiende wat bij door met een totebel in het IJ voornamelijk op paling te vissen. Zij verkocht de vangst op de Lindengrachtmarkt. Een lichtpuntje in die periode was dat mijn grootouders een woning kregen aangeboden in de Campanulastraat in Tuindorp Buiksloterham in Noord.



Op 1 oktober 1929 kregen zij de sleutel van hun woning. Het gezin was inmiddels uitgebreid met 3 kinderen, onder wie mijn moeder. Helaas kon met de totebel, door de grote afstand naar het IJ, niet meer worden gevist. Opoe ging nu een centje proberen bij te verdienen met een snoepbak aan huis, terwijl opa autopeds en fietsen ging verhuren. Je hoeft er niet voor doorgeleerd te hebben om te begrijpen dat deze handel in de crisisjaren weinig opleverde.

Familiebezoek

Bij ons gezin was het de gewoonte om de ene zondag naar de grootouders van mijn moeder te gaan (Floradorp) en de andere zondag naar die van mijn vader (Staatsliedenbuurt).

Ik woonde in de Planciusstraat en om dan op visite te gaan naar de Staatsliedenbuurt was geen probleem. Floradorp was een ander verhaal. Vreemd genoeg gingen we om de een of andere reden niet



op de fiets, maar in de meeste gevallen met het 'bootje van Boekel'. Rederij Boekel had een aanlegsteiger aan het Haarlemmerplein, achter de Haarlemmerpoort, en onderhield een veerdienst naar de Ranonkelkade. Na een gezellig boottochtje over het IJ en door het Johan van Hasselkanaal-West stond je na 20 minuten op het Mosveld. Daarna was het nog een klein kwartiertje lopen naar Floradorp. Als we met het GVB zouden gaan was het een langdurige onderneming. Eerst met tramlijn 12 vanaf het Haarlemmerplein naar het Centraal Station. Dan met het kringlijntje (bus K) naar de achterkant van het CS. Daar moest je op de stoompont wachten. De overtocht duurde toch wel ruim 5 minuten en dan moest je verder met bus A naar Floradorp. Er stond lang niet altijd een bus

Keus genoeg om naar Noord te "reizen". Links de aanlegsteiger van Rederij Boekel achter de Haarlemmerpoort (foto: SAA) en boven stadsbus A van de Buiksloterweg naar Floradorp (foto: HCAN).



bij de beginhalte en dan moest je in de rij aansluiten. Als je een beetje pech had, konden niet alle mensen, die van de pont waren gekomen, met één bus mee, dus dan was het wachten geblazen. De frequentie van buslijn A was minder dan die van de bussen B en C. Als alternatief namen we dan bus B en stapten uit op de Kamperfoelieweg. We liepen over het 'zwarte pad', een gruispad door een stuk open land, naar de Heggerankweg en via de Dotterbloemstraat naar de Campanulastraat. Deze reis nam meer dan een uur in beslag, dus lag het bootje van Boekel meer voor de hand.

Oudejaarsavond

Om de twee jaar vierden we ook het Oudejaar bij onze grootouders in Noord. Naarmate de klok naar 12 uur ging, werden we ook wat nerveuzer, want om middernacht werd dan de beroemde maar ook beruchte kerstbomenbrand ontstoken. Ondanks dat we het al eerder hadden meegemaakt was het altijd weer een spannende ge-

beurtenis. Vooral die ontzettende hitte en de metershoge vlammen zal ik nooit vergeten.

Omdat we midden in de nacht naar huis gingen, reden de bussen niet meer en was het laatste bootje van Boekel al naar het Haarlemmerplein vertrokken; dan was het lopen geblazen. We liepen dan naar de Tolhuispont en dan hoopten we maar dat de pont aan de noordkant lag, want anders moest je weer een tijdje wachten. Als we in de stad aankwamen vroeg mijn vader: 'Zullen we lopen langs de vismarkt of gaan we over de Haarlemmerstraat.' De vismarkt was gevestigd aan de Ruijterkade tegenover waar nu het Havengebouw staat. Ik vond het altijd een beetje eng, want het was een donkere, lugubere weg, met aan de ene kant loodsen van de PTT en aan de andere zijde de visafslag, waar vissersschepen overdag de vis aan wal brachten. Eigenlijk was zijn vraag overbodig want we gingen altijd langs de vismarkt, omdat de weg langs deze kade korter was.



Boven: De Ruijterkade met Westelijke Doorgang en de visafslag. Beide foto's: SAA
Rechts: Distelwegpont, gezien van de Distelweg naar de stad en Oude Houthaven.

In de winter van 1959 heb ik zelfs nog een aantal maanden, samen met mijn broer en ouders, gewoond in het huis van mijn grootouders. Oma werd vrij ernstig ziek en moest voor lange tijd worden opgenomen in het ziekenhuis en een nog langere tijd buitenshuis worden verpleegd. Om mijn opa te verzorgen, trokken we bij hem in. Dat betekende voor mijn vader dicht bij zijn werk, maar mijn broer en ik moesten naar school in de stad. Iedere dag reden we over de Kamperfoelieweg en het Mosveld naar de derde pontverbinding op de Distelweg. Vandaar ging de pont naar de Tasmanstraat. Door weer en wind reed ik iedere schooldag met mijn broer achterop over die akelige Distelweg. De weg en de lantaarnpalen zagen grijs van de uitstoot van de Electro Zuur- en Waterstoffabriek. In mijn geheugen regende of sneeuwde het altijd en waren we blij als we op school of weer thuis waren.

‘s Zondags, als De Volewijckers niet thuis speelde, ging ik ook wel eens naar de Astoria-bioscoop en later dansen bij Ons Huis op het Mosplein.



In 1964 vierden mijn grootouders hun 50-jarig huwelijksfeest in het Antoniushuis aan de Kamperfoelieweg. Hun diamanten huwelijksfeest (60 jaar) werd gevierd in het Tolhuis. Al deze bruiloften werden groots gevierd met slingers, confetti, hoedjes en een accordeonist als muzikant. We moesten meezingen aan de hand van een papiertje en op de wijs van muziek die ik nog nooit eerder had gehoord. Bij al deze feesten was de hele familie aanwezig, maar ook kennissen en veel burens. De saamhorigheid in de Rimboe ten top. Helaas was dit hun laatste huwelijksfeest.

Tot mijn militaire diensttijd kwam ik regelmatig in Floradorp. Niet alleen om mijn grootouders te bezoeken maar ook omdat ik ging voetballen bij De Volewijckers.

Wim Huissen

Boven: Bioscoop Astoria op het Mosplein.

Links: Ons Huis op het Mosplein (1968). Beide foto's: Stadsarchief Amsterdam (SAA)

De Volewijckers

Alhoewel mijn familie van moederskant niet echt sportief was, werd er regelmatig over voetballen gesproken, en dan met name over De Volewijckers. Vooral ook dat een buurtclub uit Amsterdam-Noord in 1944 landskampioen werd. Mijn vader, werkzaam op de scheepswerven in Noord, had ook veel collega's met wie hij, samen met mijn moeder, naar het Mosveld ging. Toen ik wat ouder was, ging ik ook mee, samen met mijn buurjongen Piet van der Putten, die al bij de welpen speelde. Het was dan ook niet vreemd dat ik me als tienjarige aanmeldde bij De Volewijckers, hoewel het eigenlijk niet voor de hand lag dat iemand uit de stad ging voetballen in Noord.

De welpen

Op mijn tiende verjaardag kreeg ik een paar groene voetbalkousen met een witte boord, een wit voetbalbroekje en een wit shirt met een groene verticale baan. Wat was ik trots. Mijn vader kocht bij de burens voor drie gulden een paar tweedehands voetbalschoenen en de schoenmaker spijkerde er leren noppen onder. Ik was er klaar voor.

Sportcomplex Buiksloot



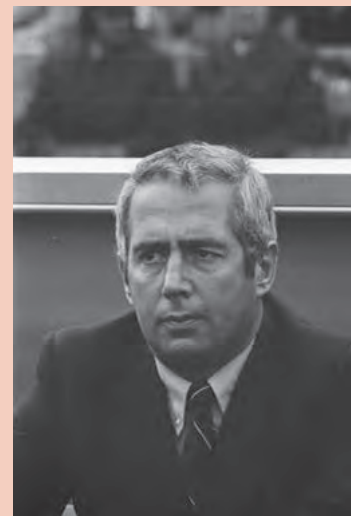
De jeugd speelde niet op het Mosveld maar op het complex 'Buiksloot', gelegen in de Buikslooterpolder aan het einde van de Waddendijk. De accommoda-

Links het sportcomplex Buiksloot, rechts trainer Evert Teunissen.



tie bestond uit een gebouw met een kantine, acht kleedkamers en twee sportvelden, die ruggelings tegen de voetbalvelden van aartsrivaal DWV aan lagen. Er was achter de kleedkamers een wasgelegenheid, voorzien van kranen met stromend (koud) water. Dit lijkt normaal, maar dit was een luxe vergeleken met andere clubs. Bij sommige verenigingen kreeg je een metalen pannetje en dan moest je uit een regenton water scheppen om je te kunnen wassen.

Onze trainer, Evert Teunissen, woonde in een houten noodwoning op het sportcomplex naast het eerste veld. Hij was een jonge trainer met een CIO-diploma op zak, in mijn ogen zeer ambitieus en al heel fanatiek. We trainden iedere woensdagmiddag en als de velden waren afgekeurd moesten we toch komen, want dan kregen we theorie. Teunissen legde dan de spelregels uit en op een heus schoolbord tekende hij spelsituaties, waar wij weinig van snaptten. Met zijn fanatisme heeft hij het later toch tot hoofdtrainer bij De Volewijckers en tal van andere clubs in het betaalde voetbal gebracht. Ook bekleedde hij een functie bij de KNVB.



Op de fiets

Buiksloot was voor ons als kleine kereltjes toch 'het einde van de wereld'. We gingen vaak op de fiets. Om de drukte op de Haarlemmerdijk te ontwijken, fietsten we over de Westerdoksdijk, bestraat met kinderkopjes. Vijf minuten hobbelen namen we op de koop toe. Het verhaal ging dat meisjes die ongewenst in verwachting waren geraakt, over deze weg reden om van hun zwangerschap af te komen. Via de vismarkt reden we naar de Tolhuispont, om verder in Noord naar Buiksloot te gaan. Een leuk alternatief was om het pontje van het GVB naar Nieuwendam te nemen.

Met het gemeentever

Het bootje lag aan een aanlegsteiger achter het Centraal Station bij de oostelijke onderdoorgang. Je hoefde niet te betalen als je met je tramkaart de reis met het bootje vervolgde. Via een tussenstop bij Draka kwam je aan bij het sluisje in Nieuwendam. Vandaar was het 10 minuten lopen naar het complex. De vervoerskaartjes kostten 20 cent voor de heen- en terugreis. Om geld uit te sparen gingen we lopend vanaf huis met de Tolhuispont, over de Willem I-sluis in het Noordhollands Kanaal, langs de Adelaarsweg naar de Waddenweg. Op de terugweg namen we dezelfde route.

In de jaren vijftig was patat tamelijk onbekend, maar zeer populair bij de jeugd, én tamelijk duur. Van de 20 cent die we uitspaarden door te lopen, kochten we een zakje patat bij het Tolhuis.

Naast de ingang was een loket waar men snacks kon kopen. Op een gegeven moment waren Piet en ik een goede klant van deze snackbar. De man achter het loket vroeg of wij, op zaterdagmiddag na het voetballen, boodschappen wilden doen. We zouden beloond worden met een kroket en een zakje patat. Nou dat wilden wij wel. Zodoende waren we vaak



op zaterdagmiddag, ook als we niet moesten voetballen, bij het Tolhuis te vinden. Buiten boodschappen doen moesten we ook dikwijls zijn auto wassen. Dat vonden wij geen straf, want zo vaak had je niet de gelegenheid om in een Morris Minor te zitten.

Leider

Mijn leider bij de welpen was Dick Schenkel. Hij speelde in het eerste elftal en was mijn absolute favoriet. Ik had ontzettend veel bewondering voor hem, want ik wilde net zo goed als hij worden. Hij hielp ons overal mee. Ik kan me herinneren dat we uit tegen OSV in Oostzaan moesten spelen. Ik op mijn kleine fietsje, en Dick hielp mij een beetje door mij voort te duwen tegen de zware storm in. We moesten altijd op zaterdagmiddag verzamelen in Buiksloot en bij uitwedstrijden vertrokken we daarvandaan. Als we moesten spelen tegen de clubs in Monnickendam, Edam, Purmerend en Volendam dan gingen we met een tram van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (NZHTM). Niet veel later werd de tramlijn vervangen door NACO-bussen. Foto's gemeentever en Waterlandse tram: HCAN



Zomerkamp

Dat het sociale aspect hoog in het vaandel van De Volewijckers stond, blijkt wel uit het feit dat we in de zomer een week op kamp gingen. Het waren kampleider de heer Otte en andere jeugdleiders, sommigen met hun echtgenotes, die hun week vakantie opofferden om ons een onvergetelijke vakantie te bezorgen.

Met een koffertje vol schone kleren, een slaapzak en afgestapt zakgeld gingen we met de bus naar Apeldoorn. Daar stonden midden in het Orderbos een paar tenten en een veldkeuken. Enigszins op een heuveltje, zonder stromend water, gas en elektriciteit.

We konden ons wassen in een onder aan het heuveltje gelegen snel stromende beek, een spreng. Zeer schoon water dat in deze omgeving gebruikt wordt door de vele wasserijen en de papierindustrie. Overdag heerlijk koel water, maar 's morgens erg koud om je daar in te wassen.

Wij hoefden ons niet te vervelen, want iedere dag zorgde de lei-

ding er wel voor om ons te vermaken. We gingen zwemmen en kanoën in een natuurpark, voetballen tegen een plaatselijke club. Voorts waren er diverse activiteiten en het hoogtepunt was een avondwandeling. Onder begeleiding van de leiders maakten we in het pikkedonker een wandeling door de bossen. Alleen de begeleiding had een zaklantaarn. Het was



vooral spannend toen we glimwormen zagen. Een heel mooi gezicht in zo'n donker bos, totdat we doorkregen dat het geen wormen waren, maar andere leiders die een trek van hun sigaret namen. Aan lange houten tafels werden de maaltijden gebruikt. Om de taak van de leiding te verlichten werd er iedere dag een corveelijst opgesteld. Ik wist bij god niet wat

corvee was, maar kwam er snel achter toen ook ik moest afwassen.

'sAvonds werd 'de snoepkast' geopend. Dan mochten we wat snoep kopen van het zakgeld dat we van huis hadden meegenomen. Dat was een door de leiding vastgesteld bedrag om te voorkomen dat iemand heel veel kon kopen en een ander minder of helemaal niets. Een uitstekende maatregel.

'sAvonds was het vaak 'keten', maar het liep nooit uit de hand. Zo'n week zomerkamp was een prachtige gelegenheid om je voetbalmaatjes en de leiders beter te leren kennen. Je was een hele week 24 uur per dag bij elkaar, waardoor je veel din-

gen van elkaar leerde.

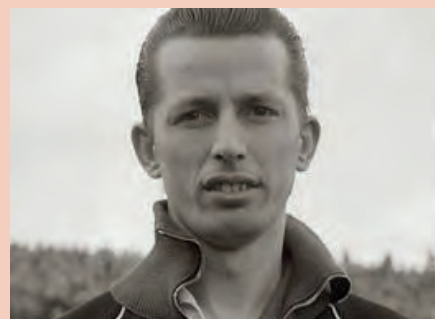
We konden altijd terugzien op een heerlijke vakantie. Een paar jaar geleden ben ik nog met mijn vrouw op de plek geweest waar ik dacht dat ons kamp was. Maar niets herinnerde meer aan die fantastische tijd, behalve dan de spreng.

Supporters

Piet en ik waren natuurlijk trouwe supporters van het eerste elftal. Omdat we bij De Volewijckers speelden, hadden wij een zgn. diploma waardoor wij gratis entree hadden voor de thuiswedstrijden. Ook gingen we, vooral toen we iets ouder waren, naar de uitwedstrijden. Wedstrijden in Velsen tegen VSV en Stormvogels, in Haarlem tegen EDO en Haarlem, in Heemstede tegen RCH en in de Zaanstreek ZFC en KFC. Dat alles in weer en wind op de fiets, want we waren echte liefhebbers.

Sportief dieptepunt

De Volewijckers kon in de beginperiode van het betaalde voetbal redelijk meekomen. Doordat onze club in het seizoen 1954/1955 bij de eerste acht eindigde, kwam De Volewijckers het volgende seizoen in de Hoofdklasse B uit. Met tegenstanders die nu niet meer in het betaalde voetbal uitkomen, zoals BVV, EDO, Elinkwijk en Emma. Maar ook nog bestaande profclubs als Alkmaar '54 (nu AZ), PSV, De Graafschap, Willem II, GVAV en Feyenoord.



Tweede paasdag 1956 moest onze club naar De Kuip in Rotterdam. Geen geringe opgave, dus wij wilden onze helden ondersteunen. Ik had op zolder een oude paraplu van mijn moeder geschilderd in onze groen-witte clubkleuren. Met de supportersbus togen wij naar de Maasstad. Ondanks dat er 28.000 toeschouwers waren, gaf het stadion een lege indruk. Daarbij werden we volledig weggespeeld. Binnen een kwartier stonden we al op een 3-0 achterstand. Nog voor de rust was het al 7-0. Gelukkig scoorden Sjaak de Vries en Dick Schenkel (2x) nog tegen, zodat de ruststand 7-3 was; een unicum. Binnen 10 minuten na de rust stond het al 9-3. Schenkel maakte zijn derde goal en Feyenoord scoorde nog twee keer, zodat de eindstand 11-4 was. Dit was natuurlijk een enorme tegenvaller. Het leverde wel een Nederlands record op: de meeste doelpunten in één wedstrijd, waarvan Henk Schouten (foto boven: Historiek.net) er negen voor zijn rekening nam. Het is nog altijd een record in het Nederlandse betaalde voetbal. Ik heb mijn paraplu maar in het stadion laten hangen. Het was dan ook niet verwonderlijk dat De Volewijckers na één jaar in de hoogste divisie degradeerde met de doelpunten 49 voor en 126 tegen.

Sterren op het Mosveld

Een lichtpunt in deze periode was dat alle 'beroemde' voetballers naar het Mosveld kwamen. Piet en ik hadden dan een notitieboekje bij ons. Na de wedstrijd vroegen wij de beroemdheden om hun handtekening erin te zetten. Op het Mosveld kon je heel gemakkelijk, in tegenstelling tot andere stadions, voor de deur van de kleedkamer wachten, totdat de spelers naar buiten kwamen. Als je dan oog in oog stond met internationals als Abe Lenstra (foto),





Faas Wilkes, Coen Dillen (topscorer aller tijden met maar liefst 43 doelpunten in één seizoen), Bram Appel en Cor van der Hart, gaf dat een zekere kick, vooral als zij dan nog een krabbel, vaak onleesbaar, in je boekje zetten. En dat werd nooit geweigerd. Ook heb ik nog jaren de programmaboekjes, getiteld groen-wit thuis, die bij de thuiswedstrijden werden verkocht, verzameld. Op de foto boven: Coen Dillen, Theo Timmermans en Faas Wilkes. Foto: AD.nl



Raambiljetten

Na een aantal jaren bleek de gang naar Buiksloot toch te veel te worden. Piet was onder-tussen gestopt met voetballen en ik ging voetballen bij SNA, maar we bleven hartstochtelijk supporter van Volewijck. We hadden geen diploma meer dus moesten we entree betalen. Daar hadden we het volgende op gevonden. Winkeliers die een raambiljet van een thuiswedstrijd in hun zaak ophingen kregen een vrijkaartje voor de betreffende wedstrijd.

Mijn vriend Piet had een oom, eigenaar van een wasserij in de Marxstraat, die zo'n biljet in de etalage hing. Zijn buurman, een voormalige tabakswinkelier, ontving, ondanks de opheffing van zijn zaak, nog altijd het raambiljet en dus het vrijkaartje. Resultaat, we konden gratis naar het Mosveld. Ook gingen we regelmatig, als het niet met de (brom) fiets te berijden was, met de trein of met de supportersbus mee naar de uitwedstrijden. In de bus was het vaak heel gezellig, vooral als we gewonnen hadden. Op deze manier hebben wij heel wat stadions in heel Nederland bezocht.

De Mosveld-baby's

Eind jaren vijftig kwam er een lichting nieuwe spelers. Een jeugdteam dat al jarenlang met elkaar bij de junioren speelde, boekte zulke goe-

de resultaten dat trainer Evert Teunissen het aandurfde om een groot aantal spelers naar het eerste elftal te halen.

Ze kwamen bijna allemaal uit Amsterdam en een groot aantal woonde zelfs op een afstand van enkele honderden meters van het Mosveld. Omdat zij zo jong en onervaren waren, werden ze door de journalisten de Mosveld-baby's genoemd. Dit met een knipoog naar het Engelse Manchester United, waar trainer Matt Busby met succes ook een groep





jonge, talentvolle spelers om zich heen verzamelde, die de bijnaam de Busby-babes kreeg. Voetbalclub De Zwarte Schapen had als mascotte een zwart schaap. Trainer Teunissen wilde voor zijn 'baby's' een witte geit, wat later een bok bleek te zijn. Het jonge team speelde met redelijk succes in de Eerste Divisie. Na het seizoen 1959-1960 werd afscheid genomen van Evert Teunissen en werd oud-speler Daan de Jongh als trainer aangesteld. Een trainer, Volewijcker in hart en nieren, die zelfs nog deel uitmaakte van het elftal dat in 1944 landskampioen werd. Ook hij was een enthousiaste trainer voor wie zijn jongens door het vuur gingen.

Boven: De Volewijckers in seizoen 1958-1959. Foto: ESSO

Rechts: Het elftal in 1961 tijdens een beslissende wedstrijd tegen Elinkwijk.

Foto: fotoleren.nl

Sportief hoogtepunt: het wonder van Zuilen

In het seizoen 1960-1961 eindigde De Volewijckers in de Eerste Divisie A op de tweede plaats, achter kampioen Volendam. Om naar de Eredivisie te promoveren moest een nacompetitie worden gespeeld. De eerste tegenstander was de nummer twee van de Eerste Divisie B, DHC uit Delft. De beslissingswedstrijd moest worden gespeeld op neutraal terrein. Gekozen werd voor het stadion Houtrust in Scheveningen. De wedstrijd eindigde in een gelijkspel: 2-2.

Nu moest er nog een wedstrijd worden gespeeld om een winnaar te bepalen. De KNVB koos hiervoor het stadion van DOS: stadion Galgenwaard in Utrecht. We wonnen met 3-1. Beide wedstrijden hebben Piet en ik op de brommer bezocht. Nu moest de laatste hobbels worden genomen. De nummer 16 uit de Eredivisie, het Utrechtse Elinkwijk. In twee wedstrijden moest worden uitgemaakt of de Utrechtenaren in de Eredivisie bleven of dat De Volewijckers promoveerde naar de hoogste afdeling. Thuis wonnen wij met 4-3, dus hadden we in de uitwedstrijd genoeg aan



een gelijkspel. ‘Half’ Noord ging op woensdagavond 5 juli naar de thuisbasis van Elinkwijk, sportpark Zuilen, de andere helft luisterde door middel van een rechtstreekse radioverbinding op het Mosveld. Piet ging op zijn brommer met mijn broer op de buddyseat, ik met een Kaptein Mobylette met mijn moeder achterop. Het sportpark was compleet uitverkocht. Mensen zaten tegen de reclameborden op het veld of hingen in de lichtmasten. Zo’n vijftienduizend toeschouwers zagen een aantrekkelijke wedstrijd met veel kansen voor beide ploegen. De ruststand was 1-0 en na de thee liep Elinkwijk uit naar 3-0. Frits Soetekouw moest het veld met een blessure verlaten. Met 20 minuten te spelen geloofde niemand meer in een gunstige afloop voor De Volewijckers. De Utrechtse deden het wat rustiger aan en toen Wout Schaft er 3-1 van maakte was er voor hen nog geen vuiltje aan de lucht. Helemaal niet toen zij uit een penalty 4-1 scoorden. Het werd helemaal chaotisch toen Elinkwijk-supporters het veld op renden om hun helden te huldigen. Zij hadden buiten Wout Schaft gerekend, want hij scoorde binnen een paar minuten nog twee keer. Alle Amsterdammers voelden dat er misschien een verrassing in de lucht hing. Nu was het Willy van ‘t Hek – die speelde mee omdat Frits



Kick ontbrak – die op doel schoot en alle geluk van de wereld had dat de bal door international Humphrey Mijnals van richting werd veranderd, onhoudbaar voor de Utrechtse doelman: 4-4. Ongelooflijk. We waren gepromoveerd naar de Eredivisie! Alle spelers en supporters waren bijzonder uitgelaten en onze helden werden op de schouders van het veld gedragen. Ook wij waren in opperbeste stemming en gingen welgemoed op de brommers naar huis. Dat ging goed totdat mijn brommer het begaf, net op de brug over de Amstel. Mijn moeder ging met tram 25 naar huis. Ik moest lopen, maar dat deed me niet, want mijn dag kon niet meer stuk. Het eerste seizoen werd afgesloten met een keurige elfde plaats.

Boven en links: Twee opnamen uit 1961 van dezelfde wedstrijd tegen Elinkwijk.
Foto: fotoleren.nl



Verschrikkelijke anticlimax

Het tweede jaar in de Eredivisie (1962-1963) werd een drama voor de baby's. Na vijf wedstrijden had het team slechts 3 punten verzameld. Op 30 september moest worden aangetreden in Utrecht tegen DOS. Deze wedstrijd werd verloren met 3-0 en wat de spelers toen nog niet wisten, een paar uur later verloren zij ook hun trainer. In de bus was Daan de Jongh onwel geworden en zelfs buiten bewustzijn geraakt. De bus is met een sneltreinvaart en alle verkeersregels negerend naar het ziekenhuis in Amsterdam gereden, waar Daan de Jongh later overleed.

Natuurlijk een verschrikkelijke schok, die het team, met voornamelijk

Boven: De begrafenis van trainer Daan de Jongh in aanwezigheid van 't eerste elftal. Foto: ANP

Rechts: Het stadion van De Volewijckers werd in 1964 afgebroken. Foto: SAA

jonge twintigers, niet meer te boven kwam. In de rest van het seizoen werd nog één keer thuis gewonnen (NAC 4-1) en twee keer gelijk gespeeld. Uit werd helemaal niet meer gewonnen, wel twee keer onbeslist, wat in het hele seizoen slechts 8 punten opleverde. Degradatie volgde naar de Eerste Divisie met de cijfers 31 doelpunten voor en 102 tegen.

In het volgende seizoen vertrokken twee steunpilaren naar een andere club; Hassie van Wijk naar ADO en Soetekouw naar Heracles, waarna zij elkaar later weer bij Ajax zouden treffen. Dit seizoen werd met een keurige zevende plaats beëindigd, maar was toch het einde van de Mosveld-baby's. In datzelfde jaar moest De Volewijckers, wegens de infrastructuur rond de IJ-tunnel, noodgedwongen het Mosveld verlaten. Ze verhuisden naar de Banne Buiksloot, waar een goede accommodatie was, met een heuse overdekte tribune. Maar de massale opkomst die we kenden van het Mosveld is in het nieuwe onderkomen weggebleven.



Het einde

Na mijn diensttijd heb ik in het seizoen 1966-1967 in Volewijckers 3, het hoogste amateurelftal, gevoetbald. We werden getraind door Bert Jacobs en hadden best een aardig team, dat vooral speelde tegen de eerste amateurteams van de profclubs. Er moest bij uitwedstrijden vroeg verzameld worden, want we speelden meestal om 12.00 uur. Omdat ik in de stad woonde, moest ik al voor dag en dauw op zondagmorgen mijn bed uit en op de fiets naar Noord. Dat had ik na een jaartje al bekeken. Mede omdat vriend Piet ondertussen getrouwd was en buiten Amsterdam woonde. We hebben nooit meer de gang naar onze favoriete club gemaakt.

In 1974 viel het doek voor de profafdeling, dat een fusie met FC Amsterdam aanging. In 2003 ging de amateurtak fuseren met aartsrivaal DWV en speelt nu als DVC Buiksloot in de lagere regionen van de KNVB. Nog wekelijks volg ik de nieuwe club in de media en verbaas me er nog steeds over hoe het mogelijk is dat zo'n mooie club zo is afgeleden.



Foto linksonder: het nieuwe sportcomplex dat na de sloop van het oude in gebruik werd genomen. Foto: SAA

Links het nieuwe embleem van de fusieclub DVC Buiksloot die in 2003 ontstond door samengaan van DWV en De Volewijckers.

Hier beëindig ik dit relaas over de vroegste activiteiten van de stad Amsterdam op de noordoever van het IJ. Ik noemde de Volewijckslanden en de Buiksloterham de bakermat van Amsterdam-Noord omdat hier in 1868 de eerste industrie neerstreek en hier ook in 1914 de eerste woonhuizen werden gebouwd. Van sommige delen van dit verhaal zijn uitgebreidere versies geschreven die in drie aparte stukken zijn ondergebracht. Klik de omslagen rechts om die te lezen.

Tot slot wil ik het *Historisch Centrum Amsterdam Noord (HCAN)* hartelijk bedanken voor hun prima ondersteuning bij het speuren naar relevante informatie en afbeeldingen.

Wim Huissen, 2015-2016



Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

