

Historische Kring Diemen



Mede mogelijk gemaakt door:



KONINKLIJKE
SAAN



Een van de topstukken uit de collectie van het Saan Museum is deze fraai gerestaureerde Amerikaanse Ward LaFrance kraanwagen uit 1943 met de bijnaam "Pipo" (foto Saan Museum)

INHOUD

· Voorwoord	<i>John Cuijpers</i>	1
· De mensen achter Saan	<i>Jaap Haag</i>	2
· Firma Oostenrijk: van de Pretoriusstraat tot heel Europa	<i>Ellen van Meurs</i>	14
· Het glasmosaïek in de hal van de Prinses Margrietschool	<i>Ellen van Meurs</i>	19
· Firma J. Buitenhuis & Zonen al vanaf 1923	<i>Taco ten Dam</i>	23
· Rie Tijhuis, eigenaresse van de De Verfton/Drogisterij Tijhuis	<i>Henk Teiwes</i>	26
· Een gesprek met Carel Kaskens, beëdigd makelaartaxateur	<i>Hiltje Veldstra</i>	28
· Luycks in Diemen	<i>Taco ten Dam</i>	30
· Rijwielhandel Leo van Staveren	<i>Wil van Koningsbrugge</i>	34
· Vondst van oude negatieven op het Waterlooplein	<i>Taco ten Dam & Wiard Krook</i>	36
· Prikbord	<i>Redactie</i>	33

Historische Kring Diemen



www.historishekringdiemen.nl

opgericht 16 maart 1991

jaargang 14, nummer 2-2004

gratis voor leden

bestuur:

voorzitter: John Cuijpers
secretaris: Henk Teiwes
penningmeester: Gerard Baars
bestuursleden: Jaap Haag
Noor van Mens
Tineke Saan

secretariaat: Rode Kruislaan 145
1111 NH Diemen
tel. 699.20.93
teiwes1@ncrvnet.nl

gironummer: 152.58.66
Penningmeester HKD
Tureluurweg 32
1113 HA Diemen
gerardbaars@freeler.nl

redactieadres: Rode Kruislaan 145
1111 NH Diemen
tel. 699.20.93
teiwes1@ncrvnet.nl

redactieteam: Taco ten Dam
Jaap Haag
Wil van Koningsbrugge
Wiard Krook
Ellen van Meurs
Henk Teiwes

coördinator &
correcties: Henk Teiwes

lay-out: Wiard Krook
Martijn van der Riet

opmaak en druk: Drukkerij Erla
Sniep 77
1112 AJ Diemen
tel. 698.16.00
fax. 690.56.09
erla.prepress@wxs.nl

ISSN 0929-9068

© 2004 Artikelen of delen daaruit mogen niet worden overgenomen zonder toestemming van de auteur(s).

Het lidmaatschap van de Historische Kring Diemen bedraagt € 12,50 per jaar. Leden ontvangen de HKD-Nieuwsbrief en minimaal tweemaal per jaar het verenigingsblad Historische Kring Diemen. Men kan lid worden door zich aan te melden bij het secretariaat.

VOORWOORD

Onder grote belangstelling werd op zaterdag 11 september jl. door de Diemense wethouder Cultuurhistorie, mevrouw Rosalie Herder, in het *Saan Museum* de tentoonstelling "Bedrijvigheid in Diemen door de eeuwen heen" geopend. Deze tentoonstelling werd met grote inzet van de HKD-leden Noor van Mens, José Deckers, Cora Rijkogel en Tineke Saan, in vruchtbare samenwerking met de medewerkers van het *Saan Museum*, samengesteld en ingericht.

Het thema 'bedrijvigheid in Diemen', zo is gebleken, spreekt menige Diemenees of Diemenaar aan. Ondanks de wisselende economie hebben vele inwoners van Diemen binnen onze gemeente een werkplek, of zijn er in het verleden werkzaam geweest. Ook heeft iedereen op de een of andere manier te maken met de Diemense bedrijvigheid. Denk hierbij aan de middenstand voor het kopen van de dagelijkse boodschappen of een potje verf voor het opknappen van het tuinhokje, de makelaar voor het bemiddelen bij de aanschaf van een groter huis, de aannemer voor de plaatsing van een dakkapel, de verhuizer voor het transport van de oude piano van oma, of het touringcarbedrijf voor het huren van een dubbeldeksbus voor een uitstapje van de operettevereniging. En dit is nog maar een kleine greep uit het potentieel aan Diemense bedrijven.

Diverse Diemense ondernemingen kunnen bogen op een rijke en vaak lange traditie. Het spreekt vanzelf dat men daar trots op is en geïnteresseerd is in de geschiedenis van hun (familie)bedrijf. Een schitterend voorbeeld hiervan is de *Koninklijke Saan BV* die in hun fraaie en interessante museum ruim aandacht schenkt aan de rijke historie van dit bedrijf. Zoals bekend is, hebben de bestuursleden van het *Saan Museum* en de *Historische Kring Diemen* enige tijd geleden onderzocht of er op een aantal punten samengewerkt kan worden. Dat deze besprekingen vruchtbaar zijn geweest, bewijst de in september geopende tentoonstelling. Hopelijk kunnen we in de toekomst meer van dergelijke gezamenlijke projecten realiseren.

Het onderwerp 'bedrijvigheid' heeft ook de HKD-redactieleden geïnspireerd om over dit onderwerp een themanummer te maken. Dankzij de inzet van Taco ten Dam, Jaap Haag, Wil van Koningsbrugge, Wiard Krook, Ellen van Meurs, Henk Teiwes en Hiltje Veldstra kunt u kennis nemen van tal van wetenswaardigheden over het werk van Diemenaren.

Mijn dank gaat uit naar alle geïnterviewden die bereid waren om ons uit de eerste hand en uit eigen ervaring uitgebreid te vertellen over hun werk. Het is duidelijk dat zij door middel van hun inzet als werkneemster of werknemer hebben bijgedragen aan de rijke historie van de Diemense bedrijvigheid.

John Cuijpers

DE MENSEN ACHTER SAAN

Jaap Haag

OPMERKELIJKE mensen achter opvallend transport. Dat is het motto waaronder de Diemense transportonderneming *Saan*, sinds 1997 *Koninklijke Saan BV*, aan de weg timmert. Het verwoordt precies wat dit al meer dan een eeuw oude bedrijf in hoge mate kenmerkt: de persoonlijke betrokkenheid van al zijn medewerkers, van hoog tot laag, familie of geen familie. Die betrokkenheid zien we terug in het *Saan Museum*, waar sommige medewerkers en oud-medewerkers veel vrije tijd aan besteden. In dat museum staan niet alleen de schitterend opgepoetste 'old timers' van het verhuis- en transportbedrijf centraal, maar wordt ook aandacht besteed aan het persoonlijke verhaal van de mensen van Saan. Die verhalen worden gaandeweg opgetekend, verzameld en door Pieter Grootendorst gepubliceerd in *Saangenaam*, het personeelsmagazine van *Koninklijke Saan BV*. Het zijn juist deze verhalen, die de bedrijfshistorie van Saan extra kleur geven en die evenzeer bij de geschiedenis van dit door en door Diemense bedrijf horen als de oude verhuiswagens, vrachtauto's en kraanwagens. Geschiedenis dus, zoals die door de mensen zelf beleefd is. In de hier volgende historische impressie is van die persoonlijke 'inkleuringen' dankbaar gebruik gemaakt.¹

Lopen en met paard en wagen

Het verhaal van het ontstaan van Koninklijke Saan kennen we uit overlevering. Het is natuurlijk al vaker verteld: hoe de jonge Petrus Hendricus Saan (geboren in 1873), die later "opa Saan" of "oude Piet" genoemd zou worden, in 1896 een bodedienst begon.² Dit, na zijn ontslag op staande voet als koetsier bij de Diemense *Stoom Tapijtreinigings Maatschappij*, omdat hij 's middags zomaar vrij wilde nemen vanwege het huwelijk van

zijn zus. Hoe hij toen pakjes en andere spullen ging bezorgen. Lopend, met aanvankelijk alleen een zak op z'n nek. Maar hoe hij al gauw met een handkar en vervolgens met paard en wagen ging rijden, waardoor hij veel meer transport voor zijn rekening kon nemen. Zo ontstond het bodedienstbedrijf van P.H. Saan, kortweg *Bode Saan*, dat tussen Amsterdam, Diemen en Duivendrecht niet alleen pakjes, maar ook kachels, meubilair en ander huisraad ging vervoeren. En 's zomers



Uit de geschiedenis van Koninklijke Saan met nog echte paardenkrachten. Geheel links Opa Saan. Oom Piet Saan staat derde van links

de bagage van de meer welgestelde families naar hun vakantiebestemmingen in Zandvoort of Noordwijk bracht. Piets jongste zoon Wim (geboren in 1913 en die later "oom Wim" werd genoemd) herinnerde zich nog hoe hij als jongen "met pa mee mocht om de bagage weg te brengen van een familie uit de Watergraafsmeer, die elk jaar in Zandvoort aan Zee hun vakantie ging doorbrengen. Tegenwoordig met een vrachtauto een fluitje van een cent, maar niet met paard en wagen!"³ De stap naar hele verhuizingen lag vervolgens voor de hand en er kwamen daarvoor meer paarden en wagens bij. In 1921 beschikte Piet Saan over een stal voor vijf paarden. Maar de tijd ging snel en de eerste vrachtauto liet toen ook bij Saan niet lang meer op zich wachten. "In 1923 liet vader de garage met twee woonverdiepingen bouwen aan de Muiderstraatweg," aldus zijn zoon Wim. Het geld daarvoor had hij trouwens uit eigen zak gefinancierd, letterlijk: "Elke maandag werd er in de grauwe zak gekeken hoeveel geld daarin zat en als het maar even kon, moest ik of een van mijn broers 25 gulden naar de *Boerenleenbank* brengen. Toch liet hij achter deze nieuwbouw nog een paardenstal bouwen voor zes paarden, compleet met hooizolder."

Andere paardenkrachten

Al gauw kwam er naast de paarden de eerste vrachtauto te staan, "een *T-Ford* met een bakkie", die op een open achterbak lading tot een gewicht van wel 500 kg kon vervoeren. Dat was in 1925. Voor de bodedienst was dit natuurlijk een geweldige impuls en een tweede vrachtauto liet niet lang meer op zich wachten. Dit was een nog uit de Eerste Wereldoorlog daterende Duitse *Presto*-legertruck die liefst 3500 kg aan kon. Spoedig volgde een derde vrachtauto, een *A-Ford*. De stal van Saan veranderde binnen enkele jaren in een werkplaats, waar vooral zijn zoon Piet aan de wagens sleutelde. Voor de deur van de werkplaats aan de Muiderstraatweg ging Saan op een gegeven moment ook een benzinepomp exploiteren.

Met of zonder rijbewijs

'Opa Saan' reed overigens nooit zelf, al heeft hij op het gemeentehuis nog wel een keer z'n rijbewijs afgehaald. Hij was bijrijder, administrateur en vooral 'de chef'. Het chauffeurswerk liet hij graag over aan de nieuwe generatie, zijn zonen Piet, Frits en Wim. "Piet was de eerste Saan, die met zo'n *T-Ford* het land in mocht. Mijn broer Frits en ik volgden later," aldus oom Wim.



Vele jaren vervulde de omgebouwde Duitse *Presto*-legertruck uit ca 1915, hier nog op massieve banden, trouwe dienst



Opa Saan op de bok

Wim vertelde verder dat hij al op z'n dertiende achter het stuur zat om een lading naar Schiedam te vervoeren. "Je moest toen ook al achttien jaar zijn om een auto te mogen besturen, maar ik had een fors postuur en zag er daardoor veel ouder uit dan mijn echte leeftijd." Wim herinnerde zich ook nog goed hoe hij zijn rijbewijs haalde. "Dat was in 1931. Dat was een tijd! Van een theorie- en een praktijkexamen had nog niemand gehoord. Dat kwam pas veel later. Het examen had nog niets om het lijf. Je reed een paar meter voor- en achteruit en je was cum laude geslaagd!"



In 1925 werden bij Saan de eerste vrachtauto's in dienst genomen. Deze Model 'T' Ford was uitgevoerd met een gesloten laadbak

Oom Wim kon smakelijk vertellen over zijn avonturen met die eerste vrachtwagens in de jaren twintig en dertig. Er werd daarmee van alles vervoerd: "Van meel voor bakkers in Duivendrecht en Diemen tot betonmolentjes voor *Van der Spek* aan de Duivendrechtsekade in Ouder-Amstel. Ik kan het mij nog goed herinneren: ik had een betonmolentje geladen bij *Van der Spek* en dat moest ik naar Utrecht brengen. Bij het laden had ik hulp, maar wie zou mij helpen bij het lossen? 'Wie gaat er met mij mee?' vroeg ik vader. 'Wat meel!' riep hij uit! 'In Utrecht wonen 300.000 mensen en anders is er altijd wel een postbode in de buurt die graag een handje wil helpen!' Vader was in zijn glansrol als het ging om efficiënte transporten. Je moest met 'een tweetje of een drietje' (een touw met twee of drie hijsblokken) zo'n betonmolentje vanaf je wagen op de straatstenen zien te krijgen! En zo ging het eigenlijk met alles!"

Kwaad

"En," zo herinnerde oom Wim zich nog, "als je vader kwaad wilde hebben, moest je opbellen dat je ergens met pech stond! Alleen dat bellen was al een ramp. Van elke locatie in het land werd je van de ene telefoniste doorverbonden naar de andere en duurde het een half uur tot een uur voordat je Diemen aan de telefoon had. Tegenwoordig bel je eenvoudiger naar Nieuw Zeeland! Maar dat bellen leerde men je in Diemen ook snel af. Dat had immers geen enkele zin! Hulp kwam er toch nooit. Je moest het zelf maar uitzoeken. Ik weet nog dat ik op een avond in het Rotterdamse bleef staan met een gebroken achteras. Voordat ik een smid had gevonden die de as kon lassen, was het diep in de avond en kon ik er niet meer terecht en moest ik overnachten. Nee, niet in de vrachtwagen. Je mocht zomaar van vader een kosthuis zoeken! Die waren er in die tijd overal in het land. Mensen die een kamer verhuurden met een warme maaltijd en een ontbijt. Daar werd veel gebruik van gemaakt door bouwvakkers en monteurs en ook chauffeurs die ver van huis de nacht moesten doorbrengen."



Uit het zicht van de politie

De vrachtwagens van Saan waren eind jaren '20 en begin jaren '30 al niet meer weg te denken van de wegen rond Amsterdam en Diemen. *Bode Saan* was een begrip geworden en had daarbij het nodige vertrouwen gewekt. Dat maakte dat de plaatselijke koddebeier de bestelwagen van Saan niet zo gauw een stopteken zou geven. *Bode Saan* kwam immers bij iedereen aan de deur, ook bij de burgemeester, de notaris, de dokter en de pastoor. De politie die pas later een eigen motor met zijspan kreeg, hield de relatie met *Bode Saan* dan ook graag op goede voet!⁴ En dat was maar goed ook, want zuinig als oude Piet was, had hij maar voor twee wagens een belastingkaart. "Want," zo redeneerde hij "die derde wagen staat toch meestal stil," aldus later oom Wim. Maar of dit verhaal over de Diemense veldwachters helemaal waar is, is enigszins de vraag, want oom Wim wist zich nog goed te herinneren, dat toen hij nog geen rijbewijs had, hij juist in Diemen "uit het zicht moest blijven van de plaatselijke koddebeiers, want die kenden immers iedereen in het dorp en wisten je wel op je leeftijd in te schatten. Elders in het land was er niets aan de hand." En wat die belastingpapieren betreft wist oom Wim, dat zijn vader "ettelijke keren op het belastingkantoor in Weesp moest komen." Wim had daar moeite mee. Hij vond het een voorbeeld van hoe "er op het bedrijf van zijn vader maar wat aangerommeld werd." Het was niet het enige punt, waarop hij met zijn vader botste.

'De chef' en z'n drie zonen

Maar al voldeed men bij Saan niet altijd aan de vereiste formaliteiten, buiten kijf stond dat oude Piet als baas van een bloeiende bodedienst met een voor die tijd indrukwekkend wagenpark, een vooraanstaand ingezetene van Diemen geworden was. Behalve zijn drie zonen had zijn bedrijf inmiddels ook



Aan de Muiderstraatweg exploiteerde Garage Saan ook benzinepompen. De foto's zijn genomen in het begin van de jaren dertig. De benzine kostte bij de vrije pomp (rechts) 11 cent en bij de APC-pomp links), afhankelijk van de kwaliteit, 12 of 14 cent per liter



versterking gekregen van personeel van buiten af. Een solide bedrijf als Saan, met naast de dagelijkse bodedienst ook een eigen transport- en verhuisbedrijf, had geen moeite gekwalificeerd personeel te vinden. Gaandeweg liet hij ook meer aan zijn zonen over, waarbij Frits de bodedienst deed, terwijl zijn zoon Piet zich had gespecialiseerd in het transport en vooral de verhuizingen. Zijn jongste zoon Wim, die aanvankelijk ook vooral in de bodedienst werkte, had op een gegeven moment elders emplot gevonden. Hij had de nodige moeite met de gang van zaken in het bedrijf en de werkwijze van zowel zijn vader als zijn broers. "Vader was geen echte ondernemer," aldus oom Wim uit de grond van zijn hart. "Een voorbeeld: Wij moesten eenmaal per jaar met nota's rond. Een regelrechte ramp! Als je in augustus met een rekening voor een klusje uit februari kwam aanzetten, riepen de mensen steevast: 'Dat hebben wij al lang betaald!' Ga daar dan maar eens aan staan! En als je met zo'n onbetaalde rekening thuis kwam, waren iedere keer opnieuw de rapen gaar! Omdat er toch geen enkele administratie werd gevoerd, ging je die problemen op de duur zelf oplossen. Als je vijf- of zesmaal nul op het rekest had gekregen en de mensen bleven volhouden dat ze al lang hadden betaald, dan gooide je die rekening weg. Einde probleem! Ook was er steeds kritiek als ik een week de bodedienst reed. Ik hield er altijd tempo in en daarmee zorgde ik ervoor dat ik om half zes, zes uur weer in Diemen was. 'Dat is te snel,' zei vader en dan moest ik tekst en uitleg geven hoe ik alle opdrachten voor die dag had uitgevoerd. Dat werd ingegeven door mijn broer Frits, want als die de bodedienst reed, was hij 's avonds niet voor negen uur op de basis terug! 'Dat was een harde werker. Die maakte er tenminste wat van!' zo oordeelde vader. Boekhouden had vader ook niet in zijn vocabulaire. Alles werd betaald uit een grauwe zak! Daar haalde iedereen geld uit. Niet alleen wij, maar ook het personeel. Er was geen enkele con-

trole! Dat was ook in die tijd funest. Op een goed moment werd mij een baan als chauffeur aangeboden bij inleggerij *Luycks* aan de Weesperzijde in Amsterdam. Het loon, f 20 per week, was iets anders dan het zakgeld van vader. Ik zag dat helemaal zitten en trok de stoute schoenen aan en vroeg bij vader belet. Ik begon heel diplomatiek en zei: 'Ik heb een baas. Dat weet ik wel,' was zijn antwoord. Een andere baas, zei ik toen. Daarna begon hij te bulderen: 'd'Er uit!' Er werd mij nageschreeuwd dat ik ook gelijk het huis moest verlaten omdat hij geen kostgeld wilde beuren van zijn eigen kinderen. Moeder - dat was een schat van een mens - heeft dat allemaal gesust. Ik mocht blijven en elke zaterdag deponeerde ik mijn f 20 op de schoorsteen. Als ik dan na een uurtje terug kwam, lag er nog f 10 en die nam ik weer mee. Verder werd daar geen woord over gerept. Immers: Vaders wil was wet! Daar hadden mijn broers en zusters, het personeel maar vooral moeder veel moeite mee," aldus oom Wim.

Oom Frits

Frits was een bijzonder man en een harde werker. Een man ook met veel liefde voor zijn gezin.⁵ Zijn zonen Piet en Han bewaren warme herinneringen aan hun vader. "Zo was het een traditie dat hij - wat er ook gebeurde - elke werkdag met de lunch thuis was bij zijn gezin, zijn vrouw Ida, zijn zonen Piet en Han en in de jaren veertig ook de moeder van zijn vrouw, oma Spronk." 's Avonds was bode Saan echter nooit vroeg terug in Diemen. Daarover werd hij alom bekritiseerd, maar 'Opa Saan' heeft altijd zijn zoon Frits in bescherming genomen. "Bode Frits Saan deed zijn werk met grote affiniteit en plichtsbetrachting en dat nam tijd," was de mening van 'Opa Saan' en daar kon niemand een speld tussen te krijgen! Ook Jaap Verhoef, die in de naoorlogse periode enige jaren bijrijder van oom Frits geweest is, bewaart goede herinneringen aan de

man van de bodiedienst. "Oom Frits was een aardige en een zeer hard werkende man. Vriendelijk en goudeerlijk. De bodiedienst was echt zijn lust en zijn leven," aldus Jaap Verhoef.⁶ "Maar aan zijn missie kleefden wel een paar eigenaardigheden. Zo kon hij 's middags heel moeilijk uit Diemen wegvaren. Hij was altijd bang dat er op het laatste moment nog iemand zou bellen voor een zending naar de hoofdstad. Hij wilde niet graag een pakje missen. Daarnaast speelde, dat het hele financiële plaatje van de bodiedienst ook eigenlijk niet zonder dat laatste pakje kon." En ook Jaap Verhoef herinnert zich dat oom Frits het elke avond laat liet worden om toch maar zoveel mogelijk goederen op hun bestemming in de Watergraafsmeer, Duivendrecht of Diemen af te leveren. Zo was hij geregeld tot rond een uur of tien in touw. Maar verder "geen kwaad woord over oom Frits en het werk", aldus Jaap Verhoef. "Het was een fijne man om mee te werken. Als je met z'n gebruiksaanwijzing vertrouwd was geraakt, dan had je met hem geen enkel probleem. Je was aan het werk in een team en daar had ik best plezier in. Oom Frits was ook een heel gelovig man. Als hij met de bestelauto de kerk in Diemen passeerde, nam hij steevast zijn pet af. Maar bij de kerk in Duivendrecht deed hij dat niet. Dat viel mij altijd weer op. Hij was een goed katholiek. Ik was daarentegen Nederlands Hervormd, maar wat mij altijd heeft getroffen, dat dit voor hem geen enkel probleem was. Hij was altijd aardig tegen mij. Soms was hij gespannen om zijn tijdschema te halen maar het werk bleef altijd afwisselend," aldus Jaap Verhoef.

ELFDUIZEND GULDEN IN EEN WASCHTAFEL.

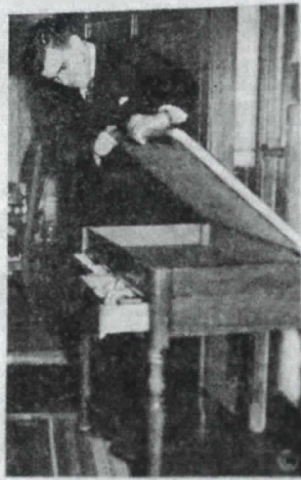
Toevallig door een verhuysfirma ontdekt.

EEN merkwaardige ontdekking heeft een verhuysfirma gedaan, toen men bezig was op den Overtoom een inboedel uit een huis te halen, welke naar een familie te Diemen moest worden getransporteerd. Deze inboedel bestond uit een oude waschtafel, ledikant en wat ouden rommel nog in 't huis achtergelaten, wat vroeger een echtbaar gewoond had. Na den dood van de vrouw was de man bij zijn zoon in Italië gaan wonen. De weduwnaar had de rest van dezen inboedel aan kennissen te Diemen toegezegd.

Bij de verhuizing nu werd het marmeren blad van de waschtafel eerst weggedragen. Daarbij ontdekten de verhuizers in een lade eenige geopende enveloppen en een dames-taschje. Te samen bleek daarin te zijn een bedrag van ruim f 11.000, dat de overleden vrouw daar blijkbaar had achtergelaten.

Zij had namelijk vroeger tegen haar schoon-achter gezegd, dat zij wel wat geld zou krijgen, maar bij haar dood bleek daar niets van. Thans is de verborgen schat te voorschijn gekomen. De verhuizer heeft bij de politie er van mededeeling gedaan en het wachten is nu op de rechtmatige eigenaars in Italië.

Nader vernemen wij nog, dat de politie van het bureau Leidscheplein, waar de gevonden 11.000 gulden gedeponereerd zijn, zich inmiddels met den weduwnaar, die sedert eenige maanden in Italië woonschijnlijk is, in verbinding heeft gesteld. Gebleken is, dat de overleden vrouw wel eens had medegedeeld, dat zij een som zou nalaten. Men wist ook, dat zij extraatjes, welke zij wel eens kreeg, bewaarde, maar niet waar. Toen zij plotseling overleed, heeft de familie blijkbaar niet meer aan het geld gedacht. Onder de nu gevonden bankbiljetten waren ook



Wie zou gedacht hebben dat in deze onaan- zienlijke waschtafel een schat verborgen was? Maar verhuizers zijn goede speurders en de elf duizend gulden, die er waarschijnlijk jarenlang in hebben gelegen, ontgingen niet aan hun aandacht.

Algemeen Handelsblad, 17 april 1938

Predikaat van betrouwbaarheid

Absolute betrouwbaarheid, daar stond Frits Saan voor. Hoe hoog hij dat in het vaandel had staan, bewees een voorval in de vooroorlogse jaren. Het was voor Frits Saan een opdracht als zo velen: wat spullen ophalen in een woning aan de Amsterdamse Overtoom en afleveren in Diemen.⁷ Daar was ook een ouderwetse toilettafel met opstand en een zwaar marmeren blad bij. Toen het blad van de tafel was getild, werd ineens een grote

hoeveelheid geld zichtbaar dat uit enkele enveloppen stak. Zoals later bleek was het een bedrag van ruim f 11.000. Echt een heel kapitaal voor die tijd! Frits Saan was door de vondst volledig van slag. Hij keek uit het raam en zag op het kruispunt van de Overtoom en de Eerste Constantijn Huygensstraat een politie-agent bij een stopbord. Hij rende de trap af en stormde op die agent af. Ook die raakte van de wijs. Hij klapte zijn stopbord dicht, liet het verkeer het verkeer, nam zijn stopbord op zijn nek en parkeerde dat op het trottoir tegen de gevel van een huis. Terstond volgde hij bode Frits Saan naar het perceel met de vondst. Onder toezicht van 'de sterke arm' werd het geld zorgvuldig geteld. Er waren zelfs biljetten bij die reeds uit de roulatie waren. Op het politiebureau aan het nabijgelegen Leidseplein werd later de som geld in veiligheid gebracht en proces-verbaal opgemaakt van de vondst. Pas later kwamen de feiten boven tafel. De toilettafel was eigendom van een echtpaar waarvan de vrouw kort daarvoor was overleden. De man was na de dood van zijn vrouw naar Italië verhuisd. De toilettafel en nog wat andere spullen waren in zijn woning achtergebleven voor zijn dochter in Diemen. Die moest bode Saan ophalen. Achteraf is gebleken dat de moeder voor haar dood al eens met haar dochter over het geld had gesproken in de trant van "Jij blijft niet onverzorgd achter na mijn dood." Maar nadere details had moeder nooit gegeven. Tot Frits Saan de vondst deed en de zaak aan het rollen bracht. "Dit voorval typeert mijn vader," zei Piet Saan, de oudste zoon van Frits Saan niet zonder trots. "Zo stak vader in elkaar." Frits Saan haalde er de kranten mee: Op zondag 17 april 1938 maakte het *Algemeen Handelsblad* melding van het voorval. Daarna volgden op 19 en 21 april 1938 respectievelijk *De Telegraaf* en het *Wierings Weekblad* met lovende artikelen over de betrouwbaarheid van de Diemense bodiedienst.

Oom Piet en Job Poster

Piet, later "oom Piet" genaamd, was degene, die de transportpoot van het bedrijf voor zijn rekening nam, samen met de verhuizingen. Hij was ook de man van de techniek. Oom Wim wist nog goed hoe "drie gebruikte *T-Fords* door mijn broer Piet werden aangekocht, waarvan hij weer twee (goed bruikbare) vrachtwagens voor het bedrijf maakte. Je moest helpen bij het kleppen schuren, het afkrabben van de chassis en het schilderen van de wagens." Wim had duidelijk wat gemengde gevoelens over dit oplappen van oud materieel: "Er kwam nooit iets nieuws."⁸ In 1933 haalde zijn broer Piet een medewerker binnen het bedrijf die dat 'creatieve onderhoud' van het wagenpark van Saan op het lijf geschreven was. Job Poster bleek een vakman die zijn gewicht in goud waard was. Job had sinds 1927 het diploma van de ambachtsschool op zak. Hij was toen gaan werken bij een Amsterdams garagebedrijf. Job was een man die kans zag met een gewone, maar een goede vijl een nieuwe zuiger pas te maken voor een motorblok. "Het was wel een klus, maar die motor ging daarna toch weer jaren mee," zo vertelde de vroegere chefmonteur zelf.⁹

Poster: "Het wagenpark van Saan bestond toen om te beginnen uit twee lange platte wagens, allebei *T-Fords*. Dan was er nog een korte platte wagen (ook een *T-Ford*), waarvan de bak was gebouwd op een oud *Broshuis-chassis*." Job Poster weet zich ook nog de oude *Presto* te herinneren. "Dat ding was niet vooruit te branden en daarom heb ik er nog een *Chrysler* motor ingebouwd. Toen ging het beter." Verder staan in zijn geheugen nog een Amerikaanse vrachtwagen van het merk *Velie*

en een broertje van die *Velie*, een *Reo*. "Wat iedereen uit die tijd zich nog kan herinneren zijn een *Hispano-Suiza* met een vanillevlakleurige motorkap, een *Essex* en een *Studebaker* personenauto. Het 'creatieve' onderhoud van dit hele wagenpark speelde zich af in een grote loods met schuin dak, rechts gelegen van de in 1924 gebouwde hoofdvesting van het bedrijf aan de Muiderstraatweg, recht achter het politiebureau.

Balen meel

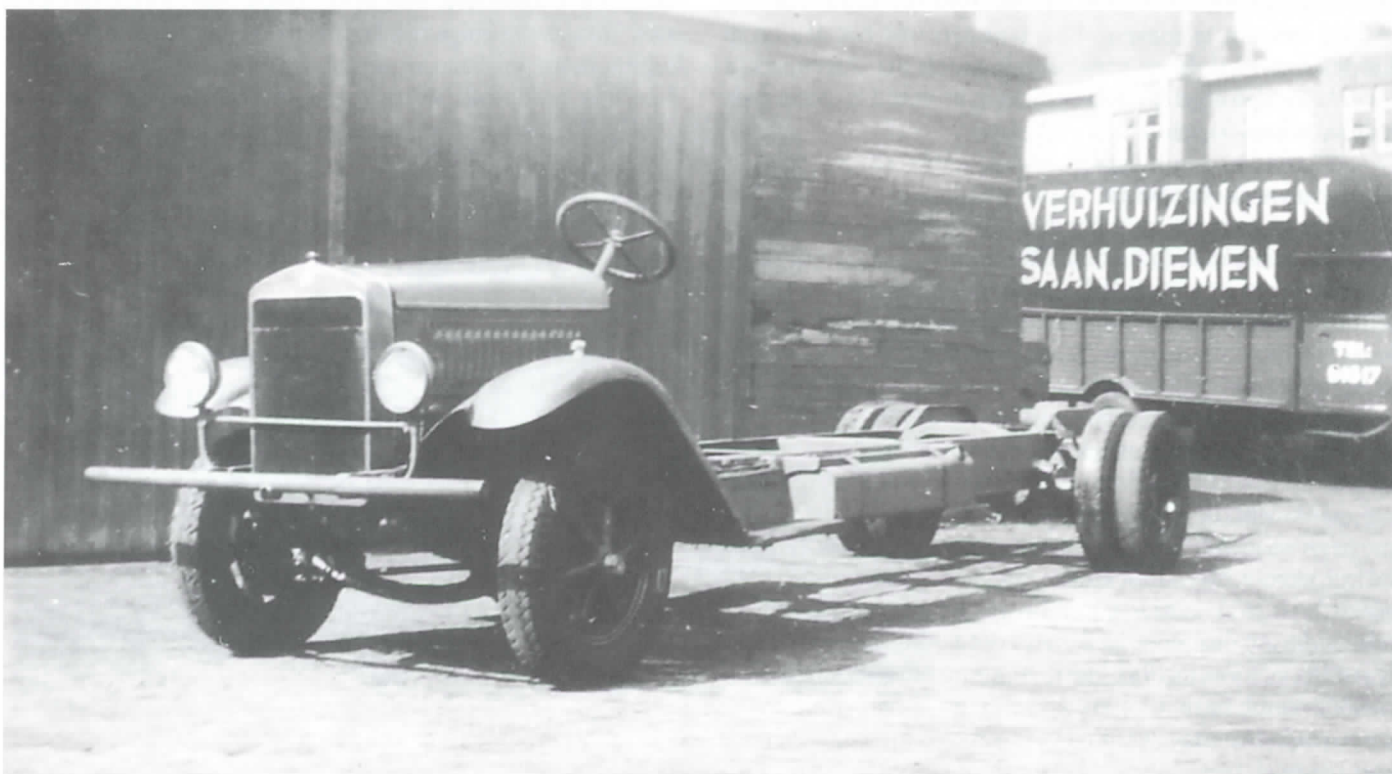
Behalve chefmonteur, die tussen de bedrijven door ook nog kans zag de *T-Ford* van groenteman Chris Vijn te onderhouden, was Job Poster in zijn jaren bij Saan ook reservechauffeur en reservebode. Want als er ineens meer werk was dan er chauffeurs beschikbaar waren, dan kwam tante Gré, de vrouw van oom Piet, naar achter om Job Poster vriendelijk doch nadrukkelijk te vragen de onderhoudswerkzaamheden aan het wagenpark tijdelijk te staken en met een *T-* of *A-Ford* naar Amsterdam af te reizen. "Meestal ging het om meel dat bij *Ceres*, *Nering & Bögel* (bij de Weesperstraat) of *Meelfabriek Holland* (op het Prinseneiland) geladen moest worden voor de Diemer bakkers *Magrijn* of *Baak*. Je kreeg daar wel een witte rug van," weet Job Poster zich nog goed te herinneren. Maar ook een ritje op de transportfiets was Job Poster niet vreemd. 's Middags kwam van *Gend & Loos* bij Saan het 'distributiegoed' voor Diemen lossen. Het waren vooral pakken en dozen die direct bezorgd moesten worden. Was er op dat moment niemand beschikbaar, dan moest Job Poster zijn gereedschap neerleggen en het dorp in op de transportfiets. De chefmonteur heeft vanaf 1933 tot 1946 bij Saan gewerkt met een korte onderbreking van twee jaar vlak voor de Tweede Wereldoorlog. Toen was hij tijdelijk buschauffeur bij Saans buurman *Oostenrijk* en reed lijndiensten tussen Weesp-Nigtevecht-Nederhost den Berg en Muiderberg. In 1946 werd Job onderhoudsmonteur bij de Diemense vestiging van *Hillen & Roosen* op De Sniep.

Oorlog

Toen op 10 mei 1940 het Duitse leger Nederland binnenviel braken er ook voor Saan vijf moeilijke jaren aan. Het werd allengs moeilijker om het bedrijf draaiende te houden.¹⁰ Om maar even wat te noemen: De allerbeste vrachtwagen, een *A-Ford*, werd door de Duitse bezetters gevorderd. Verder werd benzine al gauw heel schaars. En dan was er de vraag of je als bedrijf opdrachten voor de bezetters mocht aannemen, wat tot verhitte discussies tussen de oude Piet Saan en zijn gelijknamige zoon leidde. De eerste vond dat niet zo bezwaarlijk, maar zoon Piet was het daar niet mee eens en zijn standpunt won het. En niet alleen werden er geen opdrachten van de Duitsers aangenomen, het bedrijf ging ook werk verrichten voor het verzet. Onbetaald uiteraard en gevaarlijk bovendien. Zo werden de drukpersen van illegale bladen als *Vrij Nederland*, *Trouw* en *Het Parool* regelmatig verhuisd, dit om ontdekking door de Duitsers te voorkomen. Ook bracht Saan de complete administratie van de protestants christelijke vakorganisatie *Patrimonium* in veiligheid toen de Duitsers de ledenlijsten opeisten om mannen voor werk in Duitsland te kunnen oproepen. Toen kort daarop bleek dat de Duitsers op zoek waren naar roodbruine vrachtauto's die bij deze actie betrokken zouden zijn geweest, werd het wagenpark van Saan, uit veiligheid, meteen groen overgeschilderd met oranje velgen als eerbetoon aan het Koninklijk Huis. Groen en oranje zijn sindsdien de huiskleuren van Saan.

Engelse en Amerikaanse legervoertuigen

De paar oude *Fords*, die Saan uit de oorlog overhield, konden na de bevrijding in 1945 al gauw worden uitgebreid met enkele door de geallieerde legers afgedankte legertrucks. Maar voordat die wagens bedrijfsklaar waren, moest er wel het een en ander aan worden gesleuteld. Zo waren ze in ieder geval te klein om er een bruikbare verhuisbak op te zetten. Maar daar liet iemand als oom Piet zich allerminst door uit het





Een foto van vlak na de Tweede Wereldoorlog met Piet en Wil Saan in hun Amerikaanse Willys Jeep afkomstig uit een legerdump

veld slaan: "Die chassis zijn gemakkelijk een metertje langer te maken," was zijn motto. Daar werd Job Poster, de toenmalige chef van de garage, al snel een kei in.¹¹ Maar dat woordje "gemakkelijk" was wel ietwat misplaatst, want "je kon alles wel langer en daarmee zwaarder maken," aldus Job Poster, "maar aan de basis van de auto kon je weinig veranderen. De remkabels moesten verlengd worden, maar werkten daardoor minder goed. Aan de remblokken en de vering kon je niets veranderen. Daardoor werd de eerste proefrit met zo'n 'onder architectuur' van oom Piet gemoderniseerde vrachtauto ook gelijk een soort verrassingstocht." De chefmonteur in ruste kan zich nog herinneren dat "om deze 'nieuwe' verhuishwagen tot stilstand te krijgen, de chauffeur zijn volle gewicht op het rempedaal moest gooien en zijn bijrijder de handrem nagevoel uit de vloer trok."

Iemand anders, die zich het eindeloze gesleutel in de garage van Saan nog goed weet te herinneren, is Jaap Verhoef. In 1948 kwam hij als 16-jarige jongen - zo van de ambachtsschool - bij Saan in dienst als hulpmonteur van garagechef Arie van Vliet. "Aan de oude *Fords* bleef je repareren en aan de Amerikaanse en Britse 'erfenis' moest ook van alles gesleuteld worden om er nog iets van te maken. Alles tezamen was het één en al kommer en kwel. In de vorstperiode moest het wagenpark 's avonds worden afgetapt, want er was in mijn tijd bij Saan geen geld voor koelvloeistof."¹²

Jaren van wederopbouw

Na de bevrijding waren er handen tekort bij Saan. De nieuwe Saangeneratie, met name oom Piets zonen Piet en Cor, konden toen meteen aan de bak. Of liever moesten. Voor verder schoolbezoek of een vervolopleiding was geen tijd. Cor Saan kan er aardig over vertellen: "Toen ik de *Petrusschool* in Diemen er op had zitten, ging ik naar de mulo in Amsterdam. Maar aan die studie kwam in het laatste oorlogsjaar abrupt een einde. In 1946 ben ik nog één jaar teruggeweest naar school. Dat was niet direct een succes. Bovendien zat mijn vader te springen om mankracht. Ik kon meteen aan de slag en ik moest zo snel mogelijk mijn rijbewijs halen."¹³ Zijn carrière in het familiebedrijf werd echter al na enkele jaren onderbroken. In 1949 moest hij, net als eerder al zijn broer Piet, als dienstplichtige naar Indië om daar voor Nederland te gaan redden wat er nog te redden viel. Pas in 1951 kwam hij terug om daarna een succesvolle 'come back' te maken. "Ik ging vooral verhuizingen doen, maar daarnaast was ik de aangewezen man om een paar keer per week met één van de eerste kranen van het bedrijf op

weg te gaan. Deze kraanwagen was van Canadese makelij met het stuur aan de rechterkant. Met het rijden daarmee had ik in Indië al ruime ervaring opgedaan."

Paradepaardje

Een hele vernieuwing voor het verhuisbedrijf van Saan werd na de Tweede Wereldoorlog de aankoop van een tweedehands *Mercedes-Benz* bakwagen van de *Hema*-vestiging aan de Amsterdamse Ruysdaelstraat. Oom Piet had besloten van deze wagen het paradepaardje van zijn 'verhuisstal' te maken. "De wagen stond 'goed op de banden', was technisch perfect, alleen de bak was te laag," aldus Job Poster.¹⁴ "Je kon er geen bed recht op in zetten en een bed plat leggen zou te veel ruimte in beslag namen. Daarop vertrok deze fraaie *Mercedes* naar de toenmalige (huis)carrosseriebouwer van de firma Saan, *Jan van Drie* aan de Weesperstraat. *Van Drie* heeft de bak verhoogd en een zogenaamde 'spiegelbak' boven de cabine gebouwd. De wagen zag er later schitterend uit en deze aanwinst kon ook doorgaan voor nieuw. Mooi in kleur, echt een wagen om trots op te zijn. Het was ook de eerste keer na de oorlog dat oom Piet niet op een centje keek, hoewel verwacht mag worden dat hij met zijn vriend *Jan van Drie* best een leuke prijsafspraken hebben gemaakt."

De bodedienst weer op weg

Intussen had Frits Saan in die naoorlogse jaren met zijn bodedienst de draad weer opgepakt. Zonder moeite, want het vòòr de oorlog door *Bode Saan* verworven vertrouwen was in brede kring bewaard gebleven. Een veel bekeken nieuwtje op zijn bodewagen was de takel met handbediening, die *Bode Saan* in staat stelde ook een zware lading 'op eigen kracht' te laden en te lossen. Nieuw voor die tijd was ook de bedrijfsreclame voor het Diemense farmaceutische bedrijf *Dagra* op de zijpanelen van de bodewagen. De *Dagra* was een vaste klant van de bodedienst en met directeur D.A. de Graaf maakte Frits Saan altijd graag een praatje. Uiteraard had Frits steeds een bijrijder en eind jaren '40 was dat enige tijd Jaap Verhoef. Jaap was in 1948 als hulpmonteur bij Saan in dienst gekomen, maar hij was blij chauffeur te kunnen worden. Het transportbedrijf Saan kon

SAAN

Tel. A'dam 51517

- Verhuizingen
- Opslag
- Auto-transporten
- Garage
- Reparatie-inrichting



Opgericht in 1897

Olie
Benzine

Advertentie 1949

in die tijd best een paar nieuwe chauffeurs gebruiken. Dit gold zeker jongens die in het bedrijf zelf waren opgeleid, wat in feite nog steeds bij Saan de voorkeur heeft. Jaap Verhoef weet zich dat allemaal nog goed te herinneren. Hij vond het werk in de garage "niet direct leuk".¹⁵ De functie van bijrijder bij Saan had voor hem veel meer charme en bood ook interessante perspectieven. Bovendien klikte het tussen hem en de andere baas van Saan, oom Frits. Die zat volgens traditie altijd zelf achter het stuur, maar kon niet zonder bijrijder. "Het was hard werken" aldus Jaap. "Echt van 's morgens vroeg tot 's avonds laat." Tot 1950 heeft Jaap Verhoef bij Saan gewerkt. Intussen had hij zijn (groot)rijbewijs gehaald. Eenmaal in het bezit van dit waardevolle document had vader Verhoef echter een ander plan voor zoonlief: melkvervoer bij melktransporteur *Gentenaar* in Baambrugge. Twee jaar later moest hij in militaire dienst. Daarna werd hij opnieuw chauffeur en heeft hij ook nog weer een tijdje bij Saan gewerkt. Maar uiteindelijk gaf hij de voorkeur aan het melktransport, vooral toen dat met grote tankwagens uitgevoerd ging worden.

Bij Saan werd in 1961 de bodedienst overigens verzelfstandigd. Oom Frits begon toen met een eigen vestiging aan de Ouderkerkerlaan en... met een gloednieuwe vrachtwagen. Tot die tijd had hij altijd gereden met een gebruikte wagen uit de 'pool' van het transport- en verhuisbedrijf. Daarmee maakte Frits Saan een nieuwe start voor zijn nog werkzame leven, dat zou duren tot zijn pensioen op 65-jarige leeftijd in 1974. Op dat moment kwam ook een einde aan het bodebedrijf dat toen eigenlijk al niet goed meer rendeerde. De bodewagen werd door het 'moederbedrijf' overgenomen en heeft inmiddels een plaatsje gekregen in het op 26 april 2003 officieel geopende *Saan Museum*. Uiteraard worden in dit museum meer pronkstukken uit het rijke verleden van *Koninklijke Saan BV* gekoesterd.

An Timmer

Ongetwijfeld bepalen de mannen op de vrachtwagens in hoge mate het beeld van Saan naar buiten toe. Terecht worden de



'Tante Gré' op kantoor

monteurs gezien als degenen die het bedrijf draaiende houden, letterlijk. Maar Saan zou het als gerenommeerd verhuis- en transportbedrijf nooit gemaakt hebben zonder de tomeloze inzet van de mensen op de administratie. An Timmer bijvoorbeeld. Jarenlang was ze de rechterhand van tante Gré (de vrouw van oom Piet Saan), die in de voorkamer op de eerste verdieping van het pand aan de Muiderstraatweg de administratie bestierde. An Timmer, toen 28 jaar oud, begon in augustus 1947 bij Saan. Aanvankelijk werkte ze één dag in de week. Het groeide echter uit tot een vaste baan en ze bleef meer dan 35 jaar in dienst. Zo heeft ze alle 'groeistuipe' van het verhuis-, transport- en bodebedrijf Saan meegemaakt. Haar werkkamer was tevens de ontvangstkamer voor klanten en sollicitanten. "Tante An" (zoals ze inmiddels bij iedereen bekend stond) was overal bij en leerde zo de organisatie tot op het bot kennen. Zo ging dat in die tijd. "Saan in Diemen," zo vertelt ze, "had in die tijd nauwelijks twee handen vol medewerkers. Oom Piet deed de verhuizingen en transporten en zijn broer oom Frits was dagelijks onderweg met de bodedienst Diemen-Duivendrecht-Amsterdam. Tante Gré was in 1947 het onbezoldigde hoofd

van de administratie."¹⁶ Tante An kan zich de medewerkers uit die tijd nog goed herinneren, compleet met naam en details. "Dat waren in de eerste plaats de twee zonen van oom Piet, Piet en Cor Saan. Zij werden korte tijd later voor de militaire dienst opgeroepen en naar Nederlands-Indië verscheept voor de politionele acties. Piet vertrok begin augustus 1947 uit Rotterdam met het troepenschip *Kota Inten*. Dat waren hectische tijden voor de Saanfamilie. Immers, iedereen vroeg zich toen af of dit wel goed zou aflopen."

Behalve de Saanen had je verder nog Jan van Bork, de oudste chauffeur in leeftijd. Hij woonde aan de Muiderstraatweg vlak voor de oude Merwedeburg. Iets jonger was Rinus Hartsink, de man met één glazen oog, maar desalniettemin een uitstekende chauffeur. Verder waren er de chauffeurs Aart en Joop van Vliet. Een zeer gewaardeerde klusjesman was 'ouwe' Visscher, geboren in 1880, maar



Cor Saan neemt even pauze op de bumper van zijn Hotchkiss bestelauto. De foto dateert uit 1956



Oom Frits aan het stuur van zijn Bedford bodewagen

anno 1947 nog steeds van ongekende fitheid en overal inzetbaar. Tot de jongere generatie bij Saan behoorden Chris Holtkamp, Arie Huiberse, Theo Bieshaar en Piet Grootendorst. Piet was door zijn vader bij zijn vriend Piet Saan 'gedumpt', "omdat van hem niets terecht dreigde te komen." Althans volgens zijn vader Van 1945 tot 1949 was Piet bijrijder en later chauffeur, maar uiteindelijk koos hij voor een loopbaan in de journalistiek. Zijn journalistieke kwaliteiten komen anno nu weer ten goede van Saans personeelsmagazine *Saangenaam*, waarvoor hij interviews met (oud)werknemers verzorgt.

Handig

Als werkneemster bij Saan, en min of meer opgenomen in de 'Saanfamilie', was het een handige bijkomstigheid dat tante An trouwde met Huub Timmer. Huub was namelijk werkzaam bij de *Auto Bevrachtings Dienst* (ABD), de voorloper van de *Rijksverkeersinspectie*. Dat heeft de firma Saan heel wat ritjes naar Amsterdam bespaard, want bij de ABD moesten de vergunningen voor *Saan Transport* vandaan komen. Dus tante An nam 's avonds de aanvraagformulieren ingevuld mee naar huis en gaf ze aan haar man Huub. Zo kwamen de papieren op het ABD-kantoor en enige tijd later via tante An weer terug in Diemen. Dat was toch prettig geregeld. De rol van tante An als administratrice werd steeds belangrijker in de Saanorganisatie. Toen haar zoontje Huub werd geboren, kon zij zelfs voor de bevalling node worden gemist! Kort daarna reisde ze elke morgen met wieg en zoon naar Diemen. Zoonlief werd daar op de slaapkamer van oom Piet en tante Gré geparkeerd en zo leed de administratie er niet onder.



Het afscheid bij de fa. Saan van 'tante An' in 1983. Links zien we Cor en geheel rechts Piet Saan

Jaren van groei

In 1953 werd het werk met de kranen op poten gezet. "Wij hadden," zo vertelt Cor Saan, "een unieke kraan, ontwikkeld door Rinus Bos. Het was de eerste uitschuifbare kraan in Nederland, geheel van auto-onderdelen in elkaar gelast. Deze kwam heel goed van pas toen Joop Niemans, van het Diemense bedrijf *Betonbouw Niemans*, een nieuw systeem had ontwikkeld om betonnen palen te stellen. Daar was een kraan voor nodig."¹⁷

Tien jaar later beschikte Saan al over 17 kraanwagens en de grootste groei moest toen nog komen.

Het jaar 1963 is belangrijk in de Saangeschiedenis. Het bedrijf werd een NV (enige jaren later een BV) en Piet en Cor Saan namen de leiding over van hun vader oom Piet. De groei van het verhuis-, transport- en inmiddels ook kraanbedrijf kreeg toen een onstuimig karakter. Dit maakte dat Saan al gauw uit zijn oude jasje, de uit 1923 daterende vestiging aan de Muiderstraatweg, groeide. Er was dringend behoefte aan een nieuw, groot bedrijfsterrein, compleet met garages en kantoorruimte. Het werd gevonden aan de Diemense Weesperstraat. In 1977 kon de eerste paal voor de nieuwbouw feestelijk de grond in geslagen worden. De verhuizing volgde in 1978. Van een klein tot middelgroot familiebedrijf was Saan bezig uit te groeien tot een grote onderneming.

Inkoper en verkoper

Toen Cor Saan voor het eerst in het bedrijf van zijn grootvader, vader en oom aan de slag ging telde het wagenpark van Saan 5 tot 6 voertuigen. "Vader had," aldus Cor Saan, "na de oorlog geen keus. Hij moest zijn wagenpark weer opbouwen met materieel dat de geallieerden hadden afgedankt. Toen mijn broer en ik in 1963 'aan het bewind' kwamen is daar verandering is gekomen. In vakkringen veranderde het imago van Saan heel snel van 'dat bedrijf met die ouwe legerstroep' naar 'een van de beste en modernste transport- en kraanbedrijven van Nederland'. Wij waren één van de eersten, zo niet het eerste transportbedrijf in ons land, dat door gebruik van autokranen het product 'transport' een zeer spectaculaire toegevoerde waarde gaf. De kranen zijn nu inmiddels een niet meer weg te denken sectie van ons bedrijf. Mijn broer Piet runde de 'binnendienst' en ik deed de 'buitendienst'. Hij was 'inkoper' en ik 'verkoper'. Als het om grote bedragen ging, dan deden wij dat samen. Samen hebben we Saan verder uitgebouwd, voor 99% in goede harmonie. Over dat ene procent zijn wij het uiteindelijk toch altijd weer eens geworden." Cor Saan is het prototype van een 'selfmade man'. "Ik heb het altijd als een voordeel ervaren, dat ik onder aan de ladder ben begonnen. Ik heb zelf op de wagen gezeten. Ik heb zelfs de bodedienst Amsterdam-Diemen-Duivendrecht nog gereden. Ik ben voorman geweest bij verhuizingen, maar met het groeien van het bedrijf werd ik als buitendienstman steeds vaker bij de organisatie betrokken. Het werd ook allemaal gecompliceerder."

De tijd mee

"Wij hadden de tijd mee," aldus Cor Saan, "naast gewone verhuizingen, kregen wij vooral veel projectverhuizingen te doen. Veel bedrijven gingen vernieuwen en andere bedrijven trokken de stad uit. Eén van onze eerste grote projectverhuizingen was die van *Radiateurenfabriek Bloksma* uit de Bellamystraat in Amsterdam naar Diemen. Dat vergde ook van Cor Saan een

andere aanpak: "In de begin periode maakte ik voor klanten een offerte op de achterkant van de symbolische sigarendoos. Later werden voor verhuisplannen en bijzondere transporten hele draaiboeken gemaakt. Spectaculair in dat opzicht was de verhuizing van het oude kantoor van IBM aan de Johan Huizingalaan in Amsterdam naar het nieuwe kantoor daar vlak naast. De opdracht was dat de productie en de verkoop van de toen net nieuw geïntroduceerde IBM-schrijfmachine met het befaamde 'bolletje' voor geen millimeter onder de verhuizing mocht lijden. We hebben vooraf nachten aan de planning gewerkt en het is ons gelukt deze opdracht tot volle tevredenheid van onze opdrachtgever uit te voeren. Zo'n klus krijgt altijd een vervolg," aldus Cor Saan, "want directies van bedrijven die ook willen verhuizen volgen immers zo'n opdracht als die van IBM met argusogen. Ze bellen elkaar en tevreden geluiden worden voor ons de basis voor nieuw werk. Veel naam bekendheid heeft destijds de verhuizing van *Dagblad De Telegraaf* van de Nieuwezijds Voorburgwal naar Sloterdijk opgeleverd. Daardoor hebben wij zo'n beetje de hele Nederlandse grafische industrie tot klant gekregen."

Speciaal transport en gewone verhuizingen

Het zal niemand ontgaan zijn dat de firma Saan ook uitgroeide tot specialist in speciaal vervoer. Zo heeft het bedrijf voor *Fokker*, en later *Aviolanda*, niet alleen Schiphol, maar ook tientallen andere vliegvelden in Europa van aviobruggen voorzien. Dat dit soort transporten de nodige investeringen vergde, heeft Piet Saan al eens eerder in een aflevering van het tijdschrift van de *Historische Kring Diemen* uit de doeken gedaan.¹⁸ "De kleinste kraanwagen kost(te) - en dan hebben we het over 1992 - gauw 4,5 ton, dus bijna een half miljoen gulden. De grootste zo'n 2 tot 2,5 miljoen!" Overigens vindt Piet het wel een beetje jammer dat de buitenwereld nu bij het noemen van de naam "Saan" vooral aan die spectaculaire transporten en de indrukwekkende kraanwagens denkt. "Wel begrijpelijk, je ziet ze bezig op Schiphol, bij Fokker en bij een bedrijf grote lichtdrukinstallaties naar binnen tillen. Maar het verhuisbedrijf is zeker zo belangrijk. En dan gaat het zowel om grote als kleine verhuizingen. Daarbij wordt een beroep gedaan op weer andere kwaliteiten van de medewerkers. Het hele personeel wordt ervan doordrongen correct en vriendelijk te zijn bij de klant. Bij een verhuizing moeten ze zich realiseren dat een kastje, dat in hun ogen niet veel voorstelt, voor een klant een grote emotionele waarde kan hebben. Bij een verhuizing zijn de meeste mensen toch al doodzenuwachtig. Die moet je door je vakmanschap en je houding op hun gemak stellen."

Geen gewonnen race

De groei van *Saan Transport* in de jaren '60 en '70 deed ook op de administratie het nodige veranderen. Er moest professioneler en efficiënter gewerkt gaan worden. Hoe dat tot stand kwam, is een verhaal waarover Ad van Immerzeel (1939) ons meer kan vertellen. Ad kwam in 1972 als hoofdboekhouder bij Saan werken. "Hallo, weer een familielid" sprak één van de medewerkers somber toen Ads komst werd aangekondigd. Dit illustreert duidelijk de sfeer uit het verre verleden. Toen was het voor elk familielid van directeur oom Piet niet moeilijk om uit de Saanruif te komen mee-eten. "Maar," aldus Van Immerzeel, "die cultuur is inmiddels drastisch gewijzigd. Inderdaad, ik ben familie, namelijk een zoon van de zuster

van tante Gré, de echtgenote van ome Piet Saan. Ik hoorde van mijn tante dat men bij Saan zat te springen om een vakbekwame hoofdboekhouder. Dat was begin 1972 en m'n tante gaf mij het advies naar die baan te solliciteren. Maar dat bleek geen bij voorbaat gewonnen race. Ik moest bij de nieuwe accountant, de heer Streefkerk, en de bedrijfscommissaris, de heer Hoekstra, met mijn billen bloot. Het werd een professioneel sollicitatiegesprek en al mijn 'geloofsbrieven' werden door de heren binnenstebuiten gekeerd voordat uiteindelijk werd besloten dat ik bij Saan mocht komen werken."



Een van de bijzondere voertuigen uit het uitgebreide wagenpark van de fa. Saan dat eind jaren '50, begin jaren '60 in gebruik was: een Unit opbouwkraan op een Avilable onderwagen

Achterstand

Ad van Immerzeel herinnert zich verder: "In 1972 had de administratie bij Saan, op z'n zachtst gezegd, een goed georganiseerde achterstand. Zo reden er bij Saan in die jaren de eerste kraanwagens rond. Maar of deze primeur in de vaderlandse transportwereld wel winst opleverden wist niemand." Het was ook in deze tijd, dat de ombouw van het *Transportbedrijf P.H. Saan* tot *Saan Transport BV* zijn beslag kreeg. Maar er waren meer dingen die om verandering vroegen. Zo ontbraken op diverse terreinen duidelijke maand- of weekoverzichten. En in het kantoor, dat toen nog in het woonhuis boven de garage gevestigd was, werkte ik aanvankelijk nog met een ouderwets en zeer bewerkelijk doorschrijfsysteem. Daar moest snel verandering in komen en ik werd ingehuurd om dat hele proces op de rails te zetten. Verder was de Saanadministratie, met het team van An Timmer, veel te klein om het snel groeiende transport- en kraanbedrijf administratief op de voet te kunnen volgen. En veel te krap gehuisvest. In de jaren zestig woonde de hele familie Saan nog aan de Muiderstraatweg. Pas toen oom Piet naar een woonboot in de Vecht bij Weesp vertrok en Cor Saan naar de Ouddiemerlaan was verhuisd, kwam er ruimte in het pand. Het team kon toen versterkt worden met nieuwe medewerkers zoals Carla van der Brink, Trijnie Zwiggelaar en Tanja van Rhenen. De broodnodige reconstructie van de boekhouding kon vervolgens in gang worden gezet."

Eerste computer

Met directeur Cor Saan, die de administratie in zijn portefeuille had, was het niet moeilijk discussiëren over de automatisering van de administratie en uitbreiding van het personeelsbestand. "Het was gewoon dringende noodzaak," aldus Ad



De verhuizing van een antieke Hoffmann & Kühne piano aan de Prinses Irenestraat. In het totaal zou de fa. Saan dit 150 kg zware muziekinstrument, binnen een tijdsbestek van 60 jaar, drie keer verhuizen

van Immerzeel. "Met Cor Saan trok ik geregeld het land in op zoek naar een voor de administratie beste boekhoudmachine. Onder de klanten van Saan waren enige producenten van dergelijke apparatuur en daar werd het eerst gekeken. Sommige klanten waren achteraf een beetje gepikeerd toen we uiteindelijk een officecomputer van het merk *LogAbax* aanschafte. Dat was geen relatie van Saan, maar wel onze keus. Aanvankelijk was mijn opdracht bij de reconstructie van de crediteuren-, debiteuren- en verkoopadministratie een schaduwboekhouding aan te houden in het oude systeem, maar dat bleek niet haalbaar," aldus Van Immerzeel. "Er werd begonnen met de crediteurenadministratie, maar dit overzetten naar de officecomputer vergde in het begin nogal wat overwerk. Daardoor is het gelukt om dit eerste deel op 1 januari 1974 rond te krijgen. Daarna volgde de rest. Een ander probleem in die

periode was de personeelsbezetting. Ik ben toen begonnen om uitzendkrachten aan te trekken. Zo is destijds een goede samenwerking met *Randstad* tot stand gekomen. Maar er waren nog meer zorgen. De chauffeurs en kraanmachinisten werkten in die tijd nog met orderbonnetjes. Briefjes waarop de medewerkers de door hen uitgevoerde werkzaamheden bij de administratie moesten melden. Maar van die losse briefjes raakten er nog wel eens een paar zoek. Dat was dan een belangrijke verliespost voor *Saan Transport*."¹⁹

Weekstaten

"De oplossing werd gevonden in weekstaten waarop de medewerkers hun werkzaamheden konden melden. Maar ook dat liep aanvankelijk niet zo gesmeerd als was verwacht. Het personeel reageerde ronduit negatief op deze wijziging in de administratie en daardoor werden de weekstaten traag ingeleverd. Dat was met name een zorg voor directeur Cor Saan. Ik had geen mandaat om het personeel daarop aan te spreken," aldus de hoofdadministrateur. "In de periodieke directievergadering werd een geweldige oplossing gevonden voor deze dissonant in de relatie met de chauffeurs en kraanmachinisten. Er werd een nieuw ontwerp weekstaten gemaakt met daarin een 'eigenbelang troef', waarbij het koffiegeld voor het personeel werd geïntegreerd. Kortom, als je geen weekstaat inleverde kreeg je ook geen koffiegeld uitgekeerd. Zo werd dit probleem nagenoeg geruisloos in het belang van *Saan Transport BV* en tot ieders tevredenheid opgelost!"

Niet in geld te waarderen: het 'Saangevoel'

Wat in het relaas van mensen als Jaap Verhoef, Job Poster, An Timmer en Ad van Immerzeel naar voren komt, is hun betrokkenheid bij het bedrijf. Niet dat er nooit een onvertogen woord viel. Onenigheid komt ook in de beste bedrijven voor. Maar toch mag van een onmiskenbaar 'Saangevoel' gesproken worden. "Het staat," aldus Cor Saan, 'voor 'saamhorigheid' en vooral 'betrokkenheid'. Die betrokkenheid ontstaat ook doordat wij er altijd voor gekozen hebben om jonge mensen aan te nemen, die in ons bedrijf kunnen op- en meegroeien. Ze hebben plezier in hun werk, maar zijn er ook trots op. Het verloop binnen de Saanorganisatie is daardoor relatief laag."²⁰



Een van de vele spectaculair transporten van Saan: de aanvoer van nieuwe aviobridgen voor de Luchthaven Schiphol



Een luchtfoto van de Koninklijke Saan BV aan de Weesperstraat 78-82 (links). De straat aan de onderzijde is de P.J. ter Beekstraat

Met een historisch verhaal weet Cor Saan dat aardig te illustreren: "Er ging eens een man bij ons weg en die kreeg als afscheid van zijn collega's een taart met als opschrift 'Tot over veertien dagen'. Het was een hint van zijn vrienden om maar weer snel 'naar huis' terug te keren. Na veertien dagen was hij er weer." Die betrokkenheid van de verschillende Saanmedewerkers bij hun bedrijf en het gevoel tot de 'Saanfamilie' te behoren, of ze nu familielid zijn of niet, is iets wat nauwelijks in cijfers valt uit te drukken. Iets wat niet op de balans of in de winst- en verliesrekening zal zijn terug te vinden. Toch is het een factor, die *Koninklijke Saan* in belangrijke mate 'gemaakt' heeft. Daarom is het ook vanuit historisch standpunt gezien van groot belang om deze betrokkenheid een plaats in de bedrijfsgeschiedenis te geven. Door de

medewerkers van het *Saan Museum* wordt daar ook aan gewerkt en de *Historische Kring Diemen* staat hen daarbij met raad en daad terzijde. Stof is er voldoende: Er zijn tientallen medewerkers en oud-medewerkers die graag hun enthousiaste 'Saanverhaal' kwijt willen. En behalve (oud-) medewerkers zijn er ongetwijfeld nog meer mensen, die op een of andere wijze hun herinneringen aan Saan hebben of bijvoorbeeld nog over oude foto's beschikken. Onnodig te zeggen dat het *Saan Museum* en de *Historische Kring Diemen* zich daarvoor ten zeerste aanbevelen houden.

De afbeeldingen werden met dank ter beschikking gesteld door het Saan Museum.

Noten

1. De complete interviews van Pieter Grootendorst werden reeds eerder gepubliceerd in 'Saangenaam', het personeelsmagazine van Koninklijke Saan BV, in de periode 2002-2004.
2. In feite is de fa. Saan dus in 1896 opgericht, maar heel lang leefde bij iedereen de gedachte, dat het 1897 was. Bij de vieringen van het 75- en 90-jarig bestaan in 1972 en 1987 werd daar ook vanuit gegaan, totdat uit de gegevens van de Kamer van Koophandel bleek dat het eigenlijk 1896 was. Voor het eeuwfeest in 1997 werd echter toch maar 1897 aangehouden. Zie ook De Valk 1992 (1), p. 2.
3. Grootendorst 2003 (1)
4. Idem 2003 (2)
5. Idem
6. Idem 2003 (4)
7. Idem 2003 (2)
8. Idem 2003 (1)
9. Idem 2002 (1)
10. De Valk 1992 (1), p.4
11. Idem 2002 (1)

12. Idem 2003 (4)

13. Idem 2003 (3)

14. Idem 2002 (1)

15. Idem 2003 (4)

16. Idem 2002 (2)

17. Idem 2003 (3)

18. De Valk 1992 (2)

19. Grootendorst 2004

20. Idem 2002 (2)

Literatuur

Grootendorst, Pieter: *Koninklijke Saan in de periode 1933-1946*, in: *Saangenaam*, personeelsmagazine Koninklijke Saan BV, jrg. 13, nr. 3, 2002 (1), p. 4-5.

Grootendorst, Pieter: *Koninklijke Saan in de periode 1947-1985*, in: *Saangenaam*, jrg. 13, nr. 4, 2002 (2), p. 4-5.

Grootendorst, Pieter: *Uit de oude doos: 'Opa Saan' in een glansrol als het ging om efficiënt transport*, in: *Saangenaam*, jrg. 14, nr. 1, 2003 (1), p. 3-5.

Grootendorst, Pieter: *Uit de oude doos: Oom Frits werd de meest bekende en vertrouwde bode*, in: *Saangenaam*, jrg. 14, nr. 4, 2003 (2), p. 3-5.

Grootendorst, Pieter: *Uit de oude doos: Oud-directeur Cor Saan: Ik ben er best trots op dat drie van mijn vier zonen in mijn voetsporen zijn getreden in dit prachtige bedrijf*, in: *Saangenaam*, jrg. 14, nr. 5, 2003 (3), p. 4-5.

Grootendorst, Pieter: *Uit de oude doos: Bijrijder Jaap Verhoef herinnert zich de 'kommer en kwel'*, in: *Saangenaam*, jrg. 14, nr. 7, 2003 (4), p. 8-9.

Grootendorst, Pieter: *Uit de oude doos: Hoofd-administrator Ad van Immerzeel: "De nieuwe weekstaten gingen pas goed werken toen ook het koffiegeld voor de chauffeurs er onderdeel van werd gemaakt"*, in: *Saangenaam*, jrg. 15, nr. 1, 2004, p.4-5.

Saan, Piet: *Uit de oude doos: De oorlogsjaren: De heer Piet Saan senior vertelt*, in: *Saangenaam*, jrg. 14, nr. 2, 2003, p. 3.

Valk, Wim de: *Overgrootvader Saan begon als loopjongen; verhuizer bijna honderd jaar in Diemen*, in: *Historische Kring Diemen*, jrg. 2, nr. 2, 1992 (1), p. 2-4

Valk, Wim de: *Piet Saan: "Ik ben nu pas afgekickt"*, in: *Historische Kring Diemen*, jrg. 2, nr. 2, 1992 (2), p. 5-6

VAN DE PRETORIUSSTRAAT TOT HEEL EUROPA

Ellen van Meurs

WIE nu de uitgebreide vestiging van *Oostenrijk Touringcars* bezoekt, kan zich nauwelijks meer voorstellen dat Muiderstraatweg 5, op de hoek van de Ouddiemerlaan, hun vorige adres was. Het is 't op één na oudste bedrijf in Diemen. Momenteel is het een houdstermaatschappij met 80 bussen en busjes, van 8 tot 80 zitplaatsen. De automobielsingarage is er ook nog steeds, al neemt die tegenwoordig een minder belangrijke plaats in. De directie bestaat uit drie personen. C.P. Staal, met dezelfde initialen als zijn grootvader C.P. Oostenrijk, en zijn twee kinderen, Manou en Rogier. Wij (Taco ten Dam en ondergetekende) spraken Kees Staal in juni in zijn bedrijf aan de Verrijn Stuartweg 52.

Kees Staal werd in 1947 geboren in het Burgerziekenhuis te Amsterdam. Hij groeide op in een boven de garage gelegen woning aan de Muiderstraatweg 5 en ging naar de Prinses Margrietschool.

Kees Staal vertelt: "Er heerste in de jaren '50 een gemoedelijke sfeer in Diemen. Iedereen kende elkaar. Het leven speelde zich af in Diemerbrug. De Prinses Irenestraat en de Prinses Margrietstraat werden aangelegd. Veel Diemerbruggers werkten ook bij Oostenrijk, bijvoorbeeld Alex Struik en Marinus van der Maas. We hadden toen vier bussen die werden gestald en zonodig gerepareerd in de stalling op het adres

Ouddiemerlaan 5. Wij deden toen al schoolreisjes en tochtjes in de buurt."

Na de lagere school volgde de Mulo en een opleiding aan het *Instituut voor Automobielen (IVA)* te Driebergen. "Ik heb nooit wat anders willen doen. Ik ben opgegroeid met het bedrijf. Wel zijn we in 1975 uit de woningen boven de garage getrokken om toch wat afstand te kunnen nemen. Mijn ouders verhuisden naar Abcoude, ik naar Muiderberg."

Hinderwetvergunning

In 1981 ontstonden er problemen voor het bedrijf, omdat



De Muiderstraatweg in het midden van de jaren '80. Het huizenblok op de hoek van de Ouddiemerlaan is reeds afgebroken. Na de sloop was het gebouw van Garage Oostenrijk (van 1962 tot 1985 Fiat-dealer) het hoekpand. In het pand geheel rechts was Garage Saan gevestigd



Ouddiemerlaan 6-8 was vanaf 1926 tot aan de sloop in 1994 het domein van de fa. Oostenrijk

de gemeente geen hinderwetvergunning meer af kon geven voor Ouddiemerlaan 5. De burens aan de Ouddiemerlaan 7 en 9 maakten bezwaar. Kees Staal: "Dat was begrijpelijk, de bewoners hebben zeker last gehad van ons bedrijf, we waren immers 24 uur per dag open. Met de gemeente hebben we toen strijd geleverd om te kunnen verhuizen. De toenmalige burgemeester Strumphler Tideman was natuurlijk een verschrikkelijke man. Het maakte hem niet uit dat wij zouden vertrekken naar een andere gemeente. Nu wordt er moeite gedaan om goede bedrijven te behouden. Wij voelen ons nog echt een Diemens bedrijf. Op al onze bussen staat dan ook "Diemen - Amsterdam". Amsterdam vanwege de naamsbekendheid in het buitenland."

In 1984 verhuisde alleen de touringcarafdeling naar de Verrijn Stuartweg 52. In 1997 werd overeenstemming met de gemeente bereikt en verhuisde ook de garage. In 1998 werden de garage, showroom en woningen gesloopt. Staal vindt het jammer dat het is afgebroken. Hij is er opgegroeid en zijn dochter Manou heeft er zelfs tot de sloop in gewoond.

Ajax

De naam *Oostenrijk* werd en wordt vaak geassocieerd met *Ajax*. Tientallen jaren leverde Oostenrijk immers de spelersbus die met Ajax door het hele land trok. Maar na dertig jaar goede samenwerking stapte Ajax in 2001 voor het vervoer van de spelers over naar *OAD Reizen* die een beter sponsorbudget had. Natuurlijk vond supporter en zakenman Kees Staal het verschrikkelijk om te breken met Ajax: "Als jongen kwam ik al bij Ajax. Het was natuurlijk dichtbij. Wij stonden in het jongensvak aan de Diemerzijde voor 40 cent. Ook veel Ajaxspelers kwamen uit de buurt. De relatie met Ajax is nu goed, al heeft het me pijn gedaan om na 30 jaar trouwe dienst aan de kant te worden gezet. Alles draait daar nu om de centen. Maar het blijft mijn club. Eind jaren '80 kwam de omslag. In plaats van dat Ajax betaalde voor het vervoer moest *Oostenrijk* betalen voor de publiciteit. Daarbij kwam nog dat de bussen vaak vernield werden. Wanneer de spelersbus en de VIP-bus met het bestuur bij de Brienoordbrug verschenen, werden ze regelmatig met stenen bekogeld. De schade was voor *Oostenrijk*. Nu nog is het gevaarlijk om met een *Oostenrijk*-bus in Rotterdam te rijden." De vaste Ajaxchauffeur, Toon Elfrink, rijdt nu *FC Volendam*.

Overigens weten veel mensen niet dat Oostenrijk Ajax niet meer rijdt. De kleur van de *OAD*-bus wijkt namelijk niet veel af.

Trendsetter

Volgend jaar is Kees Staal 40 jaar directeur en hij is trots op zijn bedrijf. „Wij hebben er altijd naar gestreefd trendsetter te zijn. Wij hadden in 1992 als eerste een gelede dubbeldeks touringcar (*Volvo B10M*) met een lengte van 18 m. Hij is later verkocht aan *Big Brother* voor het televisieprogramma "De Bus". Ook kochten we in 1988 een bijzonder luxe, modern vormgegeven touringcar, ontworpen door de Italiaan Giorgetto Giugiaro. Deze is na 4 jaar naar Tsjechië gegaan. Hij was meer geschikt om in bergachtig gebied te rijden."



Een luxe modern vormgegeven Volvo-touringcar uit 1988, waarvan de carrosserie werd ontworpen door de Italiaan Giorgetto Giugiaro, gefotografeerd op de Dam



De gelede 18 m lange dubbeldeks Volvo B10M-touringcar uit 1992 die later landelijke bekendheid genoot in het televisieprogramma 'De Bus'.



Oostenrijk-directeur Kees Staal (links) op het parkeerterrein van zijn bedrijf aan de Verrijn Stuartweg temidden van zijn omvangrijke wagenpark

Oostenrijk

TOURINGCARS BV

Oostenrijk

AUTOMOBIELBEDRIJF BV



Staal denkt er nog niet over om te gaan stoppen met werken. Hij heeft er plezier in en maakt nog steeds lange dagen. Wel nemen zijn kinderen al een aantal taken over.

Op de vraag wat voor gevoel het geeft om verantwoordelijk te zijn voor zoveel touringcars die dag en nacht op de weg zitten, antwoordt Staal dat dit inderdaad zwaar op hem drukt. "De bussen voldoen aan alle veiligheidseisen maar je weet het maar nooit. Als ik denk aan de stormen die gisteren over ons land trokken! Nu ik sinds anderhalf jaar opa ben, maak ik mij vooral bij schoolreisjes wel eens zorgen."

Champions League

Het mooiste wat hij in al die jaren heeft gedaan, vindt Staal de organisatie van het vervoer naar de *Champions League* in 1995. Ajax speelde toen in de finale tegen *AC Milan* en won met 1-0 (Kluivert scoorde). "Wij hebben toen 15.000 supporters met bijna 200 bussen naar Wenen gebracht. Ik heb me toen drie weken afgezonderd op mijn kantoor om alles voor te bereiden. Ik had geregeld dat langs het hele traject bedrijven klaar stonden om bij te springen in geval van nood. Het was een groot succes. We werden plat gebeld voor kaartjes. Vanaf 's morgens

8.00 uur stonden er al rijen mensen voor de bureaus van *GTA Reizen* (een voormalige dochteronderneming van Oostenrijk) die de kaarten verkocht. De telefooncentrale ging over de kop, door de vele facturen liep de computer vast en om de anderhalf uur moesten we geld ophalen. Nadat ik om 2.00 uur de laatste bus had uitgewuifd, heb ik een dagvlucht naar Wenen genomen. Het was een prachtig gezicht om daar al onze bussen langs één kant van de weg te zien staan."

Bijzonder was dat dochter Manou ook een bus gereden heeft. Na een *MBA*-opleiding in Amerika en het *IVA* in Driebergen koos zij voor de richting 'vervoer' en reed om praktijkervaring op te doen, een jaar op een bus. Het grootste probleem was nog om de supporters in het gareel te houden. Het ging allemaal prima en iedereen was weer op tijd in Amsterdam om de inhuldiging op het Museumplein mee te kunnen maken. In Amsterdam stonden een opgeluchte opa en oma haar op te wachten (zij hadden liever gezien dat Manou in een kleinere bus naar Wenen was gereden).

Op de vraag of hij nog iets te wensen heeft, antwoordt Kees Staal ontkennend. Het is duidelijk: wij zitten hier tegenover een tevreden man.



Een van de paradepaardjes uit de Oostenrijk-stal is een geheel gerestaureerde Mercedes touringcar uit 1953. Deze oldtimer wordt nog regelmatig ingezet bij speciale gelegenheden

GESCHIEDENIS GARAGE- EN AUTOBUS-ONDERNEMING 'OOSTENRIJK'

In 1922 begon C.P. Oostenrijk (1875-1959), samen met de heren Van Dongen en Van de Swan, een busdienst naar de Pretoriusstraat, een zijstraat van de Linnaeusstraat. Later volgden de bestemmingen Amstelhotel, Weesp en de Vechtstreek.¹ C.P. Oostenrijk had tot 1909 een veehouderij aan de Ouddiemerlaan, naast de vroegere *Coöperatieve Raiffeisenbank*. Hij was een ondernemend man. Hij nam in 1902 het initiatief tot de oprichting van de *Boerenbond 'Ons Voordeel'*, waarvan hij directeur werd. Ook was hij betrokken bij de oprichting van de *Raiffeisenbank* in Diemen en was zelfs een korte tijd locoburgemeester. Zijn dochter Sjaan trouwde met Joop Staal (1914-1999), zoon van Dirk Staal die een boerenbedrijf had bij de Omval langs de Amstel.²

Het bedrijfje van C.P. Oostenrijk opereerde vanuit boerderij *De Hoop* van de familie T. Koppe. Nadat deze boerderij was afgebroken, verrees op deze plaats in 1931 garage *Oostenrijk* (Muidersstraatweg 5).³ Aan de overzijde bij de Muidertrekvaart, ongeveer ter hoogte van het in 1927 afgebroken café *De Reiger*, kwam het benzine-, olie- en luchtpompstation, met ernaast een weegbrug.⁴ De voorganger van café *De Reiger*, herberg *De Reiger*, was al in de achttiende eeuw een halteplaats voor diligences en omnibussen (openbare rijtuigen tussen bepaalde plaatsen in een streek).⁵

Garage *Oostenrijk* bestond uit een showroom en een garage. Er werden gebruikte en nieuwe auto's verkocht. Ook toen werden al busreisjes gemaakt. Er boven lagen twee woningen die in 1998 werden gesloopt. Aan de achterkant, aan de Ouddiemerlaan 6-8, was vanaf 1926 een garage voor autobussen met er boven een werknemerswoning (gesloopt in 1994). Er naast lagen een houten schuur - de spuitloods - en een voormalige stal - het onderdelenmagazijn -, die werden gesloopt in 1998.⁶

In 1928 werd de busexploitatie overgenomen door de bij Oostenrijk werkzame garagechef A.S.A. Arsher. Na diverse overnames mondde dit uit in het tegenwoordige *Connexxion*.⁷ In 1941 nam Joop Staal de garage over van C.P. Oostenrijk en breidde deze uit met een touringcarbedrijf. Vanaf 1952 begon het bedrijf zich steeds meer te concentreren op coaches. Er werden nieuwe voertuigen toegevoegd voor trips door Nederland en vervolgens ook door België en Luxemburg. Momenteel is het touringcaronderdeel de hoofdtak.

Sinds 1997 is Oostenrijk voor 50% aandeelhouder van *Van Nood Reizen*. Dankzij Oostenrijk kon deze touroperator een gedeeltelijke doorstart maken. Ook *Bovo Tours* participeerde voor 50%. De firma Oostenrijk verzorgt het inkomend toerisme. Reizen worden gemaakt door heel Europa. Belangrijke klanten zijn verder uitzendbureau *Randstad*, *ABN-Amro*, *Hotel Ibis*, de *RAI* en reisbureau *Keytours*. Ook gaat er een *Albert Cuyp-expres* en rijdt Oostenrijk *FC Volendam*, *FC Haarlem*, de *Admirals* en de alternatieve elfstedentocht naar Oostenrijk.



De Muidersstraatweg na het in 1927 gesloopte huizenblok met winkels langs de Muidertrekvaart. Garage Oostenrijk exploiteerde aanvankelijk een benzine- olie- en luchtpompstation en weegbrug aan de overzijde van de Muidersstraatweg, recht tegenover hun garage. Later werden de pompen verplaatst naar de rooilijn van het garagepand, net als bij buurman/concurrent Garage Saan (foto boven)

N.V. Autobus-Onderneming „Oostenrijk”

Kantoor en Garage:
Muiderstraatweg 5-6
Telf. Amsterdam 51051-55437
Postgira 160622

Werkplaatsen:
Oud Diemerlaan 4-8
Geopend van 7 uur v.m.
tot 1 uur 's nachts

Briefhoofd 1937



Een ludieke actie van A.S.A. Arsher met zijn personeel in de Ouddi-
merlaan eind jaren '20. Op de foto zien we van links naar rechts:
H. van Tas (aan het 'stuur'), A.S.A. Arsher, R. Griffioen, Ch. de
Kock (met trechter) en W. Peters



De bus van het door C.P. Oostenrijk gestichte lijndienst Amsterdam
(Amstel Hotel)-Diemerbrug. Voor de bus staan van links naar rechts:
W. Peters, H. van Tas en Ch. de Kock.



Een historische vooroorlogse foto van een touringcar van Oostenrijk op
de Dam, wachtend op zijn passagiers.

Er werken 160 mensen bij *Oostenrijk*. Zeventig chauffeurs zijn in vaste dienst, verder zijn er 15 à 20 parttimers en rond de twintig taxichauffeurs.

Zij hebben een eigen onderhoudswerkplaats (met APK-straat) waar drie monteurs werken. Er is geen showroom meer. Twee werknemers doen de reparatie en verkoop van occasions. Ook worden er nieuwe auto's verkocht. Zij hebben veelal vaste klanten.⁸

Zoals vermeld kreeg Oostenrijk in 1981 geen hinderwetvergunning meer voor Ouddielerlaan 5, waar zij de bussen repareerden. Oostenrijk heeft toen door middel van een rechtszaak van de gemeente Diemen geëist dat de panden Ouddielerlaan 6 en 8 (die in het bezit van de gemeente waren) opgeknapt zouden worden, zodat ze daar de bussen konden repareren. De gemeente wilde dit niet doen omdat de panden in een te slechte staat verkeerden en Oostenrijk toch van plan was om te gaan verhuizen.⁹ Er ontstonden onenigheden over de hoogte van de verhuisprijs en de grondprijs van het nieuwe bedrijf. Het Rijk wilde niet mee betalen. In hoger beroep besliste de rechtbank dat de gemeente de panden Ouddielerlaan 6 en 8 niet hoefde op te knappen.¹⁰ In 1997 kwam er uiteindelijk overeenstemming met de gemeente Diemen. Oostenrijk accepteerde de aangeboden verhuisprijs. Voor de kosten van verplaatsing en huurbeëindiging van het bedrijf kreeg de gemeente een bijdrage van de provincie. De gemeente moest zelf de kosten voor bodemsanering op zich nemen.¹¹

Voor de nu lege hoek Ouddielerlaan/Muiderstraatweg ontwikkelt de gemeente plannen voor de bouw van koopappartementen en diverse woon/werkhuizen. Er komt 2000 m² beschikbaar voor detailhandel, zakelijke dienstverlening en kleinschalige horeca.¹²

De afbeeldingen werden met dank ter beschikking gesteld door Oostenrijk Houdstermaatschappij BV.

Noten

1. Reurekas 1981, no. 19
2. Informatie de heer C.P. Staal
3. Reurekas 1980, no. 26
4. Reurekas 1980, inleiding
5. Krook/Reurekas 1993, p. 8
6. Veldstra 1998, p. 25
7. Haag/Mens/Veldstra, p. 25; informatie de heer C.P. Staal
8. Informatie firma Oostenrijk
9. Diemer Courant, 29 januari 1981 en 23 april 1981
10. Diemer Courant, 12 november 1981, 25 november 1981 en 6 mei 1982
11. Diemer Courant, 5 november 1997
12. Diemen Info, september 2003, p. 13

Literatuur

- Haag, Jaap, Noor van Mens & Hiltje Veldstra: *De 'Gooische' ingehaald; het busvervoer als concurrent van de tram*, in: **Historische Kring Diemen**, jrg. 8, nr. 1, 1998, p. 24-26.
- Krook, Wiard & Frits Reurekas: *De Raboank in Diemen; de verschillende locaties van een unieke bank*, in: **Historische Kring Diemen**, jrg. 3, nr. 1, 1993, p. 8-13.
- Reurekas, J.F.: *Diemen in oude ansichten*, deel 2, Zaltbommel 1980.
- Reurekas, J.F.: *Kent u ze nog... de Diemenaren*, Zaltbommel 1981.
- Veldstra, Hiltje: *Een plattegrond uit 1930; bouw- en sloop aan de Muiderstraatweg / Ouddielerlaan*, in: **Historische Kring Diemen**, jrg. 8, nr. 2, 1998, p. 23-27.

HET GLASMOZAÏEK IN DE HAL VAN DE PRINSES MARGRIETSCHOOL

Ellen van Meurs

Op de plaats waar nu aan de Emmastraat in Diemen-Centrum het project *Prinses*, bestaande uit 32 huurappartementen en 6 koopwoningen, is verzezen, stond tot in de zomer van 1997 de *Prinses Margrietschool*. De school heeft er 40 jaar gestaan.

Het protestants-christelijk onderwijs

Na het schooljaar 1994/1995 had de *Prinses Margrietschool* haar deuren moeten sluiten vanwege de verminderde belangstelling voor het protestants-christelijk onderwijs. Dit proces had zich al in de jaren '70 van de vorige eeuw ingezet. Vanaf 1980 was de andere protestants-christelijke school in Diemen, de *Prinses Ireneschool* aan de Ouddiemerlaan, al opgegaan in de *Prinses Margrietschool*.¹

De Diemenezen en Diemenaren die op de *Prinses Margrietschool* zijn schoolgegaan, zullen zich vast nog wel het prachtige glasmazaïek in het trappenhuis herinneren (afb. 1), al was het alleen al van de klassenfoto's die op de trappen voor het mozaïek werden gemaakt. Het mozaïek was ongeveer 5 m. breed en 3 m. hoog en bestond uit een kring van zes dansende meisjes, een boom met aan de voet boshyacinten, en een hert met haar jong. Erboven een engel die de loftrumpet steekt, vogels en een wassende maan met sterren. Onder de boom stond "psalm 8" en "RK". De stokken van deze letters vormden ruggelings met elkaar een monogram. Het zijn de initialen van de op 5 augustus 1898 te Amsterdam geboren graficus, schilder en tekenaar Roeland Koning die het glasmazaïek ontwierp en uitvoerde.

De opdracht hiervoor kreeg hij omdat hij als een positief christelijke man bekend stond, zo bleek mij bij het doornemen van de archiefstukken van de *Prinses Margrietschool*.²

Het schoolbestuur vroeg in mei 1957, bij monde van haar secretaris J.W. Hekkenberg, advies bij de secretaris van de *Unie* en de *Schoolraad* te Den Haag, mr. J.J. Hangelbroek, over de keuze van de kunstenaar die het mozaïek mocht ontwerpen. Hekkenberg werd voor dit adviesverzoek doorverwezen naar de in Soest woonachtige kunstenaar Roeland Koning. Als adviseur zou Koning zeker geen misbruik maken van zijn positie door de opdracht zichzelf toe te eigenen. Uit notulen van het bestuur blijkt echter dat er geen sprake is van het noemen van andere namen en dat het werk van Koning in de smaak valt bij de bestuursleden.

Koning is op 24 mei 1957 aanwezig bij een bestuursvergadering aan de Burgemeester Bickerstraat 36 en vertelt dat het mozaïek in glas, marmer of keramiek uitgevoerd kan worden. Zelf heeft hij een voorkeur voor glas, hoewel hij deze techniek niet eerder heeft toegepast. Hij is van plan om (in zijn eigen woorden) "een voorstelling ontleend aan de bijbel" aan te brengen "die de kinderen aanspreekt en blij kan zijn."³



Afb. 1. Overzichtsfoto van het glasmazaïek in hal van de voormalige *Prinses Margrietschool* (foto Wiard Krook)



Afb. 2

De financiën

Het bestuur laat Koning weten dat er f 4000,- beschikbaar is. Vanaf 1951 bestond er namelijk een regeling dat 1½% van de bouwsom van Rijksgebouwen besteed mag worden aan de decoratieve aankleding ervan.⁴ Koning verzekert dat hij de uiterste zorg aan de opdracht zal besteden en gaat aan de slag. Helaas komt er nog een kink in de kabel. De eerdergenoemde heer Hangelbroek belt en vertelt dat voor scholen slechts 1% van de bouwsom besteed mag worden. Dit komt neer op f 2660,-. Koning accepteert het feit dat er niet meer geld beschikbaar is en werkt verder aan de opdracht omdat hij al veel voorbereidingen getroffen heeft. Alleen de blijkbaar reeds voorziene visjes laat hij achterwege.⁵ In psalm 8 worden deze inderdaad genoemd.⁶

In oktober 1957 wordt het glasmosaïek aangebracht, nadat de muur 3 cm. is uitgehakt.⁷ Op 26 november 1957 wordt de school officieel geopend, waarbij onder andere het College van B&W, raadsleden, architect P. de Graaf uit Amsterdam, aannemer Buitenhuis en makelaar Kaskens aanwezig waren.⁸

Roeland Koning

Wie was nu Roeland Koning? Over deze kunstenaar verscheen in 1978 een boek ter gelegenheid van zijn 80^{ste} verjaardag. Tevens werd er toen een tentoonstelling aan hem gewijd in de *Pulchri Studio* te Den Haag.⁹

Roeland Koning werd in 1898 te Amsterdam geboren en kwam uit een protestants-christelijk milieu. Na een gedegen opleiding begon hij te schilderen in de stijl van Van Gogh die hij zeer bewonderde. Zo schilderde hij bijvoorbeeld bloeiende



Afb. 3

appelboomgaarden langs de ringdijk van de Watergraafsmeer. Hoewel hij allerlei onderwerpen schilderde, ging zijn voorkeur toch uit naar het portret (afb. 5). Ook beheerste hij verschillende technieken. Zijn oeuvre is dan ook omvangrijk te noemen en zijn werken zijn aanwezig in talrijke verzamelingen in binnen- en buitenland. Hij was lid van diverse kunstenaarsgenootschappen en won enkele prijzen.¹⁰ Dat hij een geliefd kunstenaar was, blijkt wel uit het feit dat ook koningin Wilhelmina zijn werk verzamelde. Ook maakte hij in 1939 een portret van de toenmalige minister-president dr. H. Colijn, ter gelegenheid van diens 70^e verjaardag.¹¹ Op 9 maart 1985 overleed Roeland Koning in Wassenaar.¹²



Afb. 4

Het glasmozaïek

Zoals gezegd was het mozaïek een uitbeelding van psalm 8. Deze psalm, getiteld "Hoe machtig is Uw Naam", is een lofrede op hetgeen God voor de mens geschapen heeft. Behalve dus de vissen, werden diverse elementen uit de psalm uitgebeeld: herten (dieren in het wild), vogels, de maan en sterren en het kind. De engel met loftrumpet wordt niet als zodanig genoemd, maar geeft wel de teneur van de psalm weer (afb. 2 t/m 4).

Herten worden van oudsher geassocieerd met water, de bron van het leven.¹³ Zij werden daarom wel afgebeeld bij doopsce-nes, ook in mozaïek.¹⁴ Bij het glasmozaïek van Koning ontbreekt het water. Mogelijk heeft hij dit tegelijk met de vissen weggelaten, aannemende dat hij niet van plan was de vissen op het droge te laten liggen.

De kring van zes dansende meisjes zijn als thema terug te vinden in kinderboekillustraties.¹⁵ Ook qua stijl zou Koning hier zijn inspiratie gevonden kunnen hebben. Het sterk op contour en vlakken opgebouwde oeuvre van Rie Cramer (1887-1977) met name, is goed bruikbaar als voorbeeld voor een mozaïek-voorstelling waar moeilijk met subtiele schaduwen gewerkt kan worden (afb. 6).¹⁶

Zowel in het werk van Rie Cramer als van Kate Greenaway (1846-1901) (afb. 7) komt het "nieuwe kindbeeld" al tot uitdrukking. Dit houdt in dat een kind, kind mag zijn en zich niet als een kleine volwassene hoeft te gedragen. Deze veranderde houding staat in verband met nieuwe pedagogische opvattingen en maatschappelijke veranderingen (leerplicht, arbeiders- en vrouwenbeweging).¹⁷

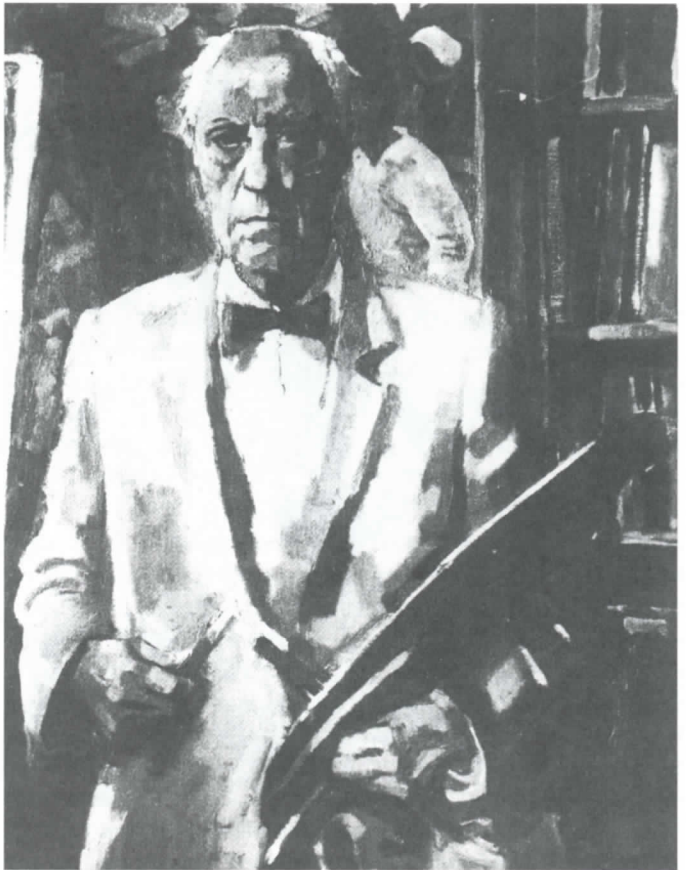
Met kinderboekillustraties die rond de tijd van het glasmozaïek verschenen, heeft het werk van Koning nauwelijks iets gemeen.¹⁸ Het lijkt er dus op dat de kunstenaar heeft teruggegrepen op vertrouwd materiaal. Belangrijkste blijft natuurlijk het feit dat hij zelf heeft aangegeven wat zijn bedoeling was met het mozaïek: een voorstelling, ontleend aan de bijbel, die de kinderen aanspreekt en blij kan zijn. En dit heeft Koning op zijn eigen wijze uitgevoerd.

Het probleem in de muur

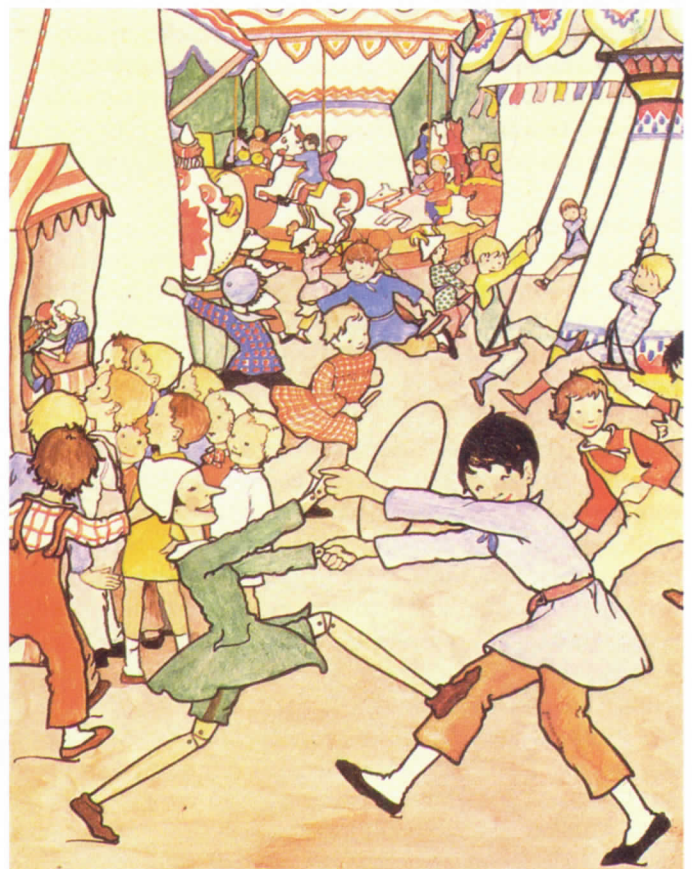
Het mozaïek was dus eigenlijk een unieke herinnering uit de jaren '50 van de vorige eeuw in Diemen. De tijd waarin het protestants-christelijk onderwijs bloeide en de financiële mid-delen nog niet zo ruimschoots voorhanden waren. Helaas kon het glasmozaïek van Koning, een toch niet onbelangrijk kunstenaar, niet behouden blijven. Desgevraagd gaf het bestuur van de *Vereniging tot Stichting en Instandhouding van Scholen met de Bijbel* te Diemen, te kennen dat er wel over is gesproken en dat men ook advies heeft ingewonnen bij het onderhoudsbedrijf van de school. Men vond het heel jammer, maar wist niet hoe het kunstwerk gered had kunnen worden. Het zat immers in de muur. Uitzagen zou waarschijnlijk hoge kosten met zich meebrengen en waar moest het mozaïek herplaatst worden? De voorstelling was immers wel tijd- en plaatsgebonden.

Sloop

Op 1 augustus 1995 droeg het bestuur, dat alleen juridisch eigenaar was, de *Prinses Margrietschool* over aan de gemeente Diemen, die de school betaald had en dus al economisch eigenaar was. De gemeente zag zich geplaagd voor het feit dat het gebouw op een aantal punten aan vernieuwing toe was.



Afb. 5. Zelfportret van Roeland Koning op 78-jarige leeftijd (uit: S. van der Land, p. 92).



Afb. 6. Aquarel van Rie Cramer, ontwerp-tekening voor Pinokkio (coll. Museum Meerman, nr. 3, uit: C. Collodi: *De avonturen van Pinokkio*, Den Haag 1930)



Afb. 7. Aquarel van Kate Greenaway gemaakt in de periode 1878-1888 (uit: R. Browing: *The piper of Hamelin*)

Genoemd werden het dak en de verwarming. Bovendien was er sprake van betonrot. Het geschikt maken voor een andere functie van het gebouw, waarmee het mozaïek gespaard zou kunnen worden, zou dus hoge kosten met zich mee brengen.¹⁹ Uiteindelijk bleek sloop de goedkoopste en makkelijkste oplossing en dus werd de school, en daarmee het glasmoozaïek, tussen 2 juni en 16 juli 1997 met de grond gelijk gemaakt.

Marnixbad

Met begrip voor het probleem om een geschikte nieuwe locatie te vinden voor Konings kunstwerk blijft de vraag gerechtvaardigd of het verlies niet voorkomen had kunnen worden. Als men zich in 1997 beter had laten informeren over de kosten van demontage en herplaatsing, zou zijn gebleken dat dat geen onoverkomelijke factor had mogen zijn.

Navraag bij het *Instituut Collectie Nederland* te Amsterdam maakt duidelijk dat het met die kosten wel meevalt. Het prijskaartje voor het uitzagen wordt geschat op ongeveer € 5600,- (inclusief BTW). De totale kosten voor demontage en herplaatsing zouden ongeveer € 7600,- (inclusief BTW) bedragen. Tevens bestonden er toen ook al betrouwbare technieken die konden voorkomen dat de mozaïekstukjes uiteen zouden vallen.²⁰

Ook het tijdelijk opslaan van het glasmoozaïek in een depot was een mogelijkheid geweest.

Wie thans de hal van het Amsterdamse *Amstelstation* bezoekt kan daar een fraai groot tegeltableau, "Compositie" genaamd, bewonderen. Dit kunstwerk werd in 1955 door Peter Alma (1886-1969) ontworpen voor het Marnixbad.²¹ Zoals bekend ontliet dit bekende zwembad ook niet de slopershamer. In dit geval werd de artistieke en historische waarde van het in dat gebouw aangebrachte kunstwerk wel onderkend. Dankzij de inspanning van velen kon het in 2003 in het Amstelstation

herplaatst worden, bij de reeds in dit station aanwezige andere tegeltableaus van Alma.²²

Met dank aan HKD-secretaris Henk Teiwes die bekendheid aan het glasmoozaïek van Koning in de Prinses Margrietschool heeft gegeven.

Noten

1. Brinkman 1995, p. 6
2. Historisch Documentatie Centrum van het Nederlands Protestantisme (1800-heden), Vrije Universiteit, Amsterdam. Plaatsingslijst van het archief van de Vereniging tot Stichting en Instandhouding van Scholen met de Bijbel te Diemen (VSISBD) 1906-1995, samengesteld door J. F. Seijlhouwer, november 1995, archiefno. 601, archiefdoos 13 (totaal 26 dozen): brieven d.d. 11 mei 1957 en 1 juni 1957 van dhr. Hekkenberg
3. Archief VSISBD: doos 6: (handgeschreven) notulenboek 20 februari 1951-eind 1958, notulen 24 en 31 mei 1957
4. Archief VSISBD: doos 12: officiële bekendmakingen Vereniging van Nederlandse Gemeenten 1954, O.B., no. 12138, XVIII-9, decoratieve aankleding van scholen
5. Archief VSISBD: doos 6: notulen bestuur d.d. 9 juli 1957; doos 13: brieven d.d. 8 en 17 juli 1957 van R. Koning aan bestuur
6. De Bijbel 1995, p. 709
7. Archief VSISBD: doos 13: brief dhr. Hekkenberg aan dhr. Koning d.d. 28 september 1997
8. Archief VSISBD: doos 6: notulen bestuur d.d. 26 november 1957
9. Land 1978, pag. 94: de tentoonstelling werd gehouden in augustus 1978; Toevallig was het exemplaar van het boek "Schildersleven" in de bibliotheek van de afdeling Kunstgeschiedenis van de VU te Amsterdam op de eerste pagina gesignd door Roeland Koning. Deze handtekening kwam exact overeen met de signatuur onder Konings brieven in het Archief VSISBD (bijvoorbeeld doos 13: brief 8 juli 1957)
10. Koning/Land 1978, p. 7-9, 12 en 15
11. Ibidem, p.35 en 43
12. Vriendelijke mededeling Pulchri Studio, Lange Voorhout 25, Den Haag
13. De Bijbel 1995, psalm 42, vers 2, p. 742
14. Seibert 1980, pag. 144-145; onder 'Hirsch'voorbeelden mozaïek in mausoleum van Galla Placidia (was eigenlijk doopkerk), Ravenna ca 540, Apsismoozaïek van San Clemente, Rome, 12^{de} eeuw
15. Gottlieb/Plumb 1975, p. 172
16. Braaksma 1982, p. 1
17. Vrooland-Löb 1982, p. 3-5
18. Ibidem, pag. 6; Bijvoorbeeld Piet Worm, De drie Paardjes, Amsterdam 1954
19. Vriendelijke mededeling dhr. R. Crèvecoeur van het Instituut Collectie Nederland, Gabriël Metsstraat 8, Amsterdam: De omgeving van de details wordt vrijgehakt en rondom worden beginsleuven gemaakt. Met oplosbare lijm worden op de details enkele kaasdoeken geplakt, die bevestigd worden aan een boven het detail vastgespijkerde lat. Vanaf de sleuven wordt het geheel geleidelijk losgezaagd met speciale grote diameter diamantzagen. De losgezaagde plak hangt daarbij aan de doeken en de lat. De doeken worden losgeweekt en bij herplaatsing wordt het glasmoozaïek aangevuld met nieuwe pleister
20. "Tegeltableau weg uit Marnixbad" in: NRC-Handelsblad, 31 juli 2003
21. Thoor 2003, p. 93 en 95 (afb.)
22. Vriendelijke mededeling dhr. R. Kooij, gemeente Diemen, afdeling Onderwijs

Literatuur

- Braaksma**, F.: *Rie Cramer*, Lexicon van de Jeugdliteratuur, dl. 2, 1982, p. 1-6
- Brinkman**, J.: *De geschiedenis van het basisonderwijs in Diemen*, in: **Historische Kring Diemen**, nr. 2, 1995, p. 2-6
- De Bijbel** (Willibrordvertaling), Katholieke Bijbelstichting, 1^e druk geheel herziene uitgave, 's Hertogenbosch 1995
- Gottlieb**, G. & J.H. **Plumb**: *Early Children's Books and Their Illustration*, Boston 1975
- Koning**, Roeland & Sipke van der **Land**: *Schildersleven*, Kampen 1978
- Seibert**, J.: *Lexicon christlicher Kunst, Themen, Gestalten, Symbole*, erarbeitet in Verbindung mit der Lexikonredaktion des Verlages Herder, Freiburg im Breisgau 1980
- Thoor**, Marie-Thérèse van: *Wassen, baden en zwemmen in de Jordaen*, in: J. Gawronski, F. Schmidt & M.-Th. Van Thoor (red.) **Amsterdam Monumenten & Archeologie 2**, bureau Monumenten & Archeologie, Amsterdam 2003
- Vrooland-Löb**, T.: *Illustreren van kinderboeken*, Lexicon van de Jeugdliteratuur, dl. 3, Alphen aan de Rijn/Groningen 1982, p. 1-10

“HÉ ARIE, DAAR VLIEGT ER EEN VOORBIJ”

Taco ten Dam

TIMMER- en aannemersbedrijf *Fa. J. Buitenhuis & Zonen* van de Visseringweg 50 hoort zeker thuis in het rijtje van oude Diemense bedrijven. Inmiddels is in dit unieke familiebedrijf de derde generatie aan het werk, sinds in 1923 de toen 25-jarige Jacob Buitenhuis het bedrijfje overnam van de heer Hegeman. We blikken terug met Arie Buitenhuis senior (1930) die samen met zijn broer Dick in 1963 het bedrijf van zijn vader voortzette. Bij het gesprek is ook zoon Arie aanwezig, die met zijn broer Ruud en de zoon van Dick, Jaap, de huidige generatie-Buitenhuis vormt.

Jacob Buitenhuis zette in 1923 de zaak met zijn zwager A. Pijl voort onder de firmanaam *Buitenhuis en Pijl*. Zoals zoveel bedrijven had het timmermansbedrijf aan de Ouderkerkerlaan 19 het niet gemakkelijk in de crisisjaren, maar Jacob Buitenhuis wist altijd zijn naam als betrouwbaar vakman te bewaren. Het hout werd in die tijd met een schuit door de Weespertrekvaart aangevoerd. Deze schuit werd dan gelost aan de Wilhelminakade (nu Venserkade). Vervolgens reed Jaap of de timmermansknecht Gerard van Winterswijk het hout met een handkar naar de werkplaats aan de Ouderkerkerlaan. In de beginjaren werkte Jacob in het landelijke Diemen voornamelijk veel voor boeren. Arie sr.: “Mijn vader deed veel timmerwerk bij hooibergen en stallen, maar ze deden ook al aan nieuwbouw.”

Diemer IJclub

In het kleine vooroorlogse Diemen was het normaal dat de middenstand en de bedrijven actief betrokken waren bij andere

activiteiten in de gemeenschap. Zo was de firma Buitenhuis (zwager Pijl was in de jaren dertig uit de zaak gestapt) nauw betrokken bij het tot stand komen van een eigen ijsbaan voor de *Diemer IJclub*. Zo gek was dat ook weer niet, want het gemeentelijk sportterrein, dat vanaf 1932 in de wintermaanden fungeerde als ijsbaan, lag pal achter de werkplaats/woning van de familie Buitenhuis. Er is een foto uit 1929 waar een trotse Jaap Buitenhuis, die toen al bestuurslid was van de *Diemer IJclub*, met enkele dorpsgenoten poseert voor de door hem gebouwde toegangspoort met vierkante torentjes met punttaken die dienden als verkooppunten voor de toegangkaartjes. De muziektent werd later in gebruik genomen als garderobe, nadat Buitenhuis deze ‘winterdicht’ had gemaakt. De ijsbaan in Diemen was niet zomaar een dorpsbaantje en was tientallen jaren populair bij de schaatsliefhebbers die van heinde en verre naar Diemen kwamen. De aantrekkingskracht had deels te maken met de veiligheid: de waterhoogte was immers ongeveer 30 cm.



Deze foto, vermoedelijk uit 1928, is genomen voor de woning/werkplaats aan de Ouderkerkerlaan 19. Van links naar rechts onbekende, onbekende, tante Coba (zus van Jacob), onbekende, mevrouw Buitenhuis met Dick op de arm, de timmermannen Merkelbach, Smit en Van Winterswijk, een onbekende en compagnon Pijl

J. BUITENHUIS & ZONEN

TIMMERMAN EN AANNEMER



Overleg tussen gemeentearchitect J. de Boer en de firma Buitenhuis. Van links naar rechts ir. J. de Boer, Dick Buitenhuis, Jacob Buitenhuis en Arie Buitenhuis



Jacob Buitenhuis in de werkplaats aan de Ouderkerkerlaan



Vader Jacob en zoon Dick aan het werk bij DVAV op Spoorzicht

Maar ook de groten schaatsten er graag hun wedstrijden en kwamen regelmatig voor nationale wedstrijden naar Diemen. Arie sr.: "Mijn vader zette met Jaap Havekotte en de vader van Sjoukje Dijkstra, die uit Amstelveen kwam, een baan uit van 330 m. Vanuit het midden werd een draad rondgetrokken en

klosjes op het ijs uitgezet." De ijsbaan in Diemen achter de werkplaats van Buitenhuis werd zelfs zo bekend dat koningin Wilhelmina in hoogst eigen persoon er op een avond een kijkje kwam nemen.

Op de werf van Buitenhuis was 's winters een fietsenstalling die meestal werd beheerd door Van Winterswijk die naast de familie Buitenhuis op nummer 17 woonde.

In de jaren '50 kon de muzikent gebruikt worden als garderobe en koek-en-zopie, nadat Buitenhuis ramen had gemaakt die in het voorjaar weer weggehaald konden worden.

Vrijwillige brandweer

Aannemer Jaap Buitenhuis was ook vanaf de oprichting in 1928 bij de vrijwillige brandweer in Diemen betrokken. Arie sr.: "Mijn vader is 28 jaar bij de brandweer geweest. Net als in zijn werk was hij recht-door-zee. Hij liet niet met zich spotten. In de oorlog was er een grote brand bij de *Boerenbond* aan de Muiderstraatweg en bij het blussen werden ook Duitse soldaten ingezet. Maar die liepen behoorlijk in de weg. Oorlog of geen oorlog, mijn vader was de brandweercommandant en hij spoot ze zo van de ladder, niet zichtbaar als hij was door de rook."

Zijn vier jaar oudere broer Dick werkte al in het bedrijf toen Arie sr. er op 15-jarige leeftijd bijkwam. In de oorlogsjaren was de jongste zoon naar de ambachtsschool aan het Timorplein in Amsterdam-Oost geweest. Als jongen uit het boerendorp had hij absoluut geen last gehad van zijn Amsterdamse medescholieren. Arie: "Ze keken wel uit. Ik was altijd al groot voor mijn leeftijd. Ik werd zelfs als 13-jarige bij de Diemerbrug door de Duitsers om een persoonsbewijs gevraagd. Gelukkig was onze huisarts erbij, compleet in WA-uniform. Hij bevestigde dat ik pas 13 jaar was en ik mocht doorrijden. Die dokter was hartstikke fout, maar heeft ook veel goede dingen voor de mensen in Diemen gedaan."

Nieuwbouw in Diemen

Na de oorlog werkte het bedrijf nog steeds veel voor boeren, maar het legde zich ook steeds meer toe op de nieuwbouw. Ook in Diemen werd in de loop der jaren hard gewerkt aan de woningbouw, onder andere in de Jan Bertsstraat, Burgemeester de Kievietstraat, Weesperstraat (beheerderwoning van begraafplaats *Rustoord*), Van Medenbach Wakkerplein, Weesperstraat, Muiderstraatweg en Ouderkerkerlaan. Maar ook de *Prinses Margrietschool*, de *Prinses Marijkeschool* en diverse boerderijen werden gebouwd. In 1950 werd aan de Venserkade, op de plaats waar in de jaren '30 het hout van de schuiten werd gelost, de pittoreske burgemeesterswoning neergezet.

Op de vraag of Arie niet trots is op het bedrijf dat toch op talloze plekken in Diemen letterlijk zijn sporen heeft achtergelaten, reageert hij een beetje verbaasd. Met opgetrokken wenkbrauwen zoekt hij naar woorden: "Waarom zou je? Het was gewoon ons werk en zo keken we er ook tegenaan. Het oordeel van de klant vonden we wel belangrijk. Een oprecht tevreden klant was ons heel wat meer waard dan een fooi." Toch zal Arie aan het eind van het gesprek nog op de trots terugkomen.

Bijzondere oplossingen

In 1963 ging vader Jaap met pensioen en namen Dick en Arie het bedrijf over. Vlak daarvoor had Arie zijn vader nog eens verbaasd laten staan toen hij als deurwaarder verkleed het geld van zijn vader ging opeisen bij een boer aan de Ringdijk die maar treuzelde met betalen van de hooibergrechten. Arie: "Het ging om f 170. Dat was een hoop geld in die tijd. Het was hartje zomer en prachtig weer. Ik deed een dikke winterjas aan, zette een hoed op en ging netjes naar die boer toe. Ik dreigde met onmiddellijke ontruiming van zijn boerderij. Hij riep benauwd dat hij de volgende ochtend zou komen betalen en dat deed hij ook netjes. Mijn vader zei achteraf alleen maar tegen me: 'Hoe krijg je dat nou voor elkaar?'"

Maar ook zijn vader had wel eens voor onorthodoxe oplossingen gekozen. Bijvoorbeeld die keer dat bij de bouw van de *Nilfiskfabriek* op het industrieterrein Verrijn Stuart een ingenieur hem valselijk beschuldigde van een beschadiging aan de nieuwe vloer. De oersterke Jaap pakte de verbouwereerde ingenieur bij kop en kont en zeilde hem in een keer de deur uit. Zijn zoon Arie die buiten op de steiger stond te werken, zal nooit de droge woorden van stukadoor Roel Bruyntjes vergeten die ook op de steiger stond: "Hé Arie, daar vliegt er een voorbij!"

Veranderingen

Natuurlijk is er veel veranderd in de loop der jaren. De handkar en later de bakfiets verdwenen en er kwamen auto's. Het oude gereedschap maakte plaats voor de modernste machines. De oude werkplaats tegenover de Hervormde kerk verdween in 1977 als laatste bedrijf van de eens zo prachtige Ouderkerkerlaan om plaats te maken voor de nieuwbouw van Diemen-Zuid. Het bedrijf verhuisde naar een moderne en ruime locatie aan de Visseringweg.

Jaap Buitenhuis overleed in 1980 en intussen zijn zijn zoons Dick en Arie allang met pensioen. Het huidige bedrijf wordt gerund door de derde generatie Buitenhuis: Jaap, Ruud en Arie.

Villa Eikenhorst

En dan, aan het einde van het gesprek, als de oranje busjes aan de orde komen, is er toch de trots. Vader Arie en zoon Arie vertellen beurtelings over de bouw van *Villa Eikenhorst* in Wassenaar, waar nu Willem-Alexander en Maxima wonen: "De villa werd in 1987 gebouwd voor Prinses Christina en Jorge Guillermo. Die Guillermo maakte de ene uitvoerder na de andere gek. Hij liep constant op een onredelijke manier te controleren. Hij zette bijvoorbeeld een lamp schuin onder tegen de muur, zag een hobbeltje en keurde het stukadoorswerk af door op de witte muur met dikke zwarte viltstift een rondje met een groot kruis te zetten. Door die zwarte stift kon de arme man er niet overheen stukadoeren en moest hij de muur helemaal afbikken."

Op een gegeven moment kwam hij schreeuwend binnen, net toen we de loodzware deuren aan het afhangen waren. Hij sommeerde dat alle auto's van het terrein moesten, want prinses Juliana was in aantocht. Alleen wij mochten blijven staan vanwege de oranje kleur van de busjes. Dat vond hij wel passend voor zijn schoonmoeder." Arie jr.: "We waren toen wel trots dat we bij de bouw van *Villa Eikenhorst* betrokken waren." Arie sr.: "In ieder geval was het heel bijzonder."

Met het koningshuis heeft de opvallende oranje kleur van de Buitenhuisbusjes overigens niets te maken. Arie jr.: "De kleur van de eerste oranje bus in de jaren '60 was gewoon toeval. Het is natuurlijk een opvallende kleur, maar wel gewoon een standaardkleur van *Volkswagen*. De hele Duitse wegebouw rijdt er mee."



De bouw van woonhuizen aan de Burgemeester De Kievietstraat



Arie sr., Arie jr., Ruud, Dick en Jaap Buitenhuis voor de vestiging aan de Visseringweg 50 in 1998

VAN DE CZAAR PETERSTRAAT TOT HET WINKELCENTRUM DIEMERPLEIN

Henk Teiwes

MAAR weinig mensen die vandaag de dag de *DA drogisterij/parfumerie Attence van Marinus van Dijk* binnengaan, zullen beseffen dat deze mooie en moderne zaak een lange historie achter zich heeft, die begint in 1926 aan de Amsterdamse Czaar Peterstraat. In dat jaar begon namelijk de huisschilder Jan Hendrik Tjihuis, werkzaam in de Wormer, een verfzaak, annex drogisterij. Het was een kleine zaak die uiteindelijk zou uitgroeien tot een van de mooiste zaken in het winkelcentrum van Diemen aan het Claes van Maarsseplein.

Jan Tjihuis die afkomstig was uit de Jordaan, had gevaren op de grote vaart. Hij ontmoette op een gegeven moment een aardig meisje en na de Eerste Wereldoorlog vonden die twee het tijd worden om te trouwen. Zij stichtten een gezin en er werden zes kinderen geboren, waarvan het tweede kind een meisje was, dat in 1922 aan de Lijndenstraat het levenslicht zag. Haar naam Maria C. Tjihuis. Deze Maria, die in het dagelijks leven Rie werd genoemd, is de hoofdpersoon in dit artikel.

De Verfton

Jan Hendrik Tjihuis, die verf, petroleum, terpentijn, behang, schoonmaakmiddelen en enkele drogisterijartikelen verkocht, noemde zijn zaak *De Verfton*. Al snel bleek dat het winkeltje met behuizing aan de Czaar Peterstraat veel te klein was om een goed inkomen te verwerven. Het was sappelen en Tjihuis moest zijn werk als huisschilder voortzetten, terwijl zijn vrouw in de winkel stond. In 1930 besloot hij zich dan ook in Diemen te gaan vestigen. Hij liet zijn oog vallen op een pand aan de Arent Krijtsstraat. Gelukkig voor hem en het hele gezin was, dat zij in een dubbel pand konden gaan wonen. De familie met zes kinderen kon namelijk niet gehuisvest worden in een klein eengezinswoningke.



Vanaf 1935 tot 1944 dreef Jan Hendrik Tjihuis zijn winkel "De Verfton" op het adres Hartveldseweg 48

DE VERFTON

GEEN FILIALEN — VERBANDSTOFFEN

Vensterglas zeer goedkoop.	Uitsluitend lood- en zinkwit
Grondverf per K.G. 35	Mottengas p. ons 8
Glansverf per K.G. 45	Witkalk p. K.G. 6
Prima Plamuur p. K.G. 20	Ammoniak extra sterk p. l. 8
Jachtlak, prima p. K.G. 150	Gele zeep p. pond 6½
Vruchtb. carbolineum p. l. 25	Bleekpoeder p. ½ p. 3
Bruine carbolineum p. l. 12	Schuurpoeder p. ½ pond 4
Insectendood tegen vliegen.	Palmolie Zeep 10
motten muggen, p. m. 10	Eau de Cologne p. f. m. 20

Hartveldseweg 48. - DIEMEN
TELEFOON 55895

Advertentie 1935

Hartveldseweg

Om toch beter in 'de loop te liggen' werd de mogelijkheid niet onbenut gelaten om in 1935 te verhuizen naar de Hartveldseweg 48. Deze beslissing was zeker niet ongunstig. De mensen die uit de 'stad' met de GVB-lijnbusen A en D bij de eindhaltes in Betondorp uitstapten en daarna via de Hartveldseweg naar Diemen-Centrum liepen, passeerden immers dan ook nummer 48. Het winkelpand lag uitstekend aan die route.

De bovenwoning was echter ook voor het grote gezin met negen mensen niet al te groot. Wegens de huisvestingsproblemen werd een van de kinderen bij de burens 'uitbesteed'. Die hadden toch een kamertje over en zo ging 's avonds zoon Jan daarheen om te slapen.

Crisis

De zaak draaide op die locatie redelijk. De prijzen van de artikelen waren niet hoog. Een bezemsteel kostte bijvoorbeeld 10 cent per stuk. Bleekpoeder werd toen nog uit een ton geschept en afgewogen. Ook werden er geneesmiddelen voor vee verkocht. Dit had te maken met het grote aantal veeboeren dat Diemen in die tijd rijk was. Men moest trachten, zoveel als mogelijk, het hoofd boven water te houden in een periode van ernstige economische crisis.

In die periode waren er twee drogisterijen in Diemen en de twee zakenlieden lagen op zo'n tweehonderd meter van elkaar verwijderd. En ieder had zo zijn eigen klantenkring.

Klei-zeep

Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren bepaalde middelen niet meer verkrijgbaar. Met name zeep en andere wasmidde-

len. Groene zeep die uit een vat geschept moest worden, en per 250 of 500 gram werd verkocht, al helemaal niet meer. Toiletzeep bestond nog in de vorm van een stuk klei-zeep. Tot overmaat van ramp kreeg de firma Tijhuis op het eind van 1943 van de gemeente Diemen bericht, dat het pand met alle andere huizen in die wijk, vanaf de Diemerkade tot aan de Jan Bertsstraat, in januari 1944 zou worden afgebroken. Dit gebeurde op bevel van de Duitse bezetter, die aangaf dat de Duitse Wehrmacht schootsveld nodig had voor de twee bunkers die precies op de grens van Amsterdam en Diemen aan de Hartveldsebrug waren gebouwd. Degene die het lot trof, moest door die maatregel ergens anders worden gehuisvest. De leeg gekomen woningen van de gedeporteerde joodse gezinnen in de Transvaalbuurt in Amsterdam werden voor de meeste woningzoekenden de verplichte toegewezen plaats.

Burgemeester de Kievietstraat

Goede raad was duur. Gelukkig kon ook nu weer huisvesting worden gevonden. Zowel voor de zaak als voor het gezin. Eerst kon het onderstuk van Taams aan de Burgemeester de Kievietstraat 6 worden gehuurd. In deze loods werd door Taams melk opgeslagen, afgeroomd en van de overgebleven room, boter gemaakt. De karnemelk, die na het karnen overbleef, werd door hem 'ergens' verkocht.

De Verfton werd voortgezet in dit onderkomen en vlot daarna kon ook het pand op nummer 4 worden verkregen. Hierin werd de drogisterij ondergebracht. Dochter Rie was voorbestemd om als 'eerste medewerkster' in de zaak te komen. Zij was immers bezig met het behalen van het drogisterijdiploma aan de Sarphatistraat in Amsterdam. Pa Tijhuis bleef wel in zekere mate toezichthouder.

Drogisterij Tijhuis

Na de bevrijding in mei 1945 kregen de zaken langzamerhand een vooroorlogs beeld. Wel bleven gedurende lange tijd bepaalde artikelen nog op de bon, maar in 1946 kon worden gesteld dat alles zich weer in een normale situatie bevond. Met het behalen van het vestigings- en het middenstandsdiploma was Rie bijna een volleerd drogiste. In 1949 werd daar nog het drogisterijdiploma aan toegevoegd. En zo kon Rie zich de trotse eigenares noemen van *Drogisterij Tijhuis*. Met het devies dat de klant Koning moest zijn. Het geduld waarmee zij iedere klant tegemoet trad, was gewoon vanzelfsprekend.

Winkelcentrum

In 1969 werd in Diemen aan het Claes van Maarssenplein het winkelcentrum gebouwd. Rie zag al spoedig in, dat wilde zij niet 'uit de loop' raken, de noodzaak aanwezig was een tweede zaak in dit centrum te openen. De officiële opening van die moderne zaak - met diverse feestelijke aanbiedingen! - vond

Hofleverancier

bij uitstek is

Drog. Parf. TIJHUIS

1001 geschenken voor jong en oud in
SPECIALE ST. NICOLAASVERPAKKING

Burg. de Kievietstraat 4, Telefoon 55895

Advertentie 1965



Alles om uw huis van
binnen en van buiten een
kleurrijker aanzicht te
geven

Drog. TIJHUIS

Winkelcentrum Diemen
tel. 94 92 95
Burg. de Kievietstr. 4
tel. 35 58 95

Advertentie 1974

plaats op woensdag 8 oktober 1969, en was voor Rie een zeer belangrijk hoogtepunt in haar zakelijk leven.

Neef Marinus

Drukke tijden braken aan. Overdag het management over twee zaken met vijf fulltime personeelsleden aan de Burgemeester de Kievietstraat en twaalf, waarvan zes parttimers in het winkelcentrum. 's Avonds moest de boekhouding worden gedaan met daarbij allerlei aanverwante werkzaamheden. Inmiddels had een neef van Rie, Marinus van Dijk, als jongeman te kennen gegeven dat hij het drogisterijvak ambieerde. Zo af en toe draaide hij in de zaak mee. In 1974 kreeg Marinus van Dijk het beheer over de drogisterij/parfumerie in 't winkelcentrum.

DA drogisterij/parfumerie Attance Marinus van Dijk

De tand des tijds ging knagen. Het klantenbestand aan de Burgemeester de Kievietstraat 4 werd minder. Veel mensen gingen toch liever naar het nieuwe winkelcentrum om in een moderne entourage hun inkopen te doen. Uiteindelijk zag Rie zich hierdoor genoodzaakt haar

zaak aan de Burgemeester de Kievietstraat in 1977 te sluiten. Vanaf dat moment concentreerde zij zich geheel op het 'juweel' in het winkelcentrum. Met Marinus van Dijk aan het roer gingen de zaken steeds voortvarender. In 1989 kwam voor Rie het moment het winkelcentrum definitief vaarwel te zeggen. Marinus van Dijk, zoon van smid Marinus (Rinus) van Dijk, de oudere broer van Arie van Dijk uit de *Oude Smidse* aan de Ouddiemerlaan, was de nieuwe eigenaar geworden van wat destijds heette *De Verfton/Drogisterij Tijhuis*.



Het winkelinterieur van de drogisterij van Rie Tijhuis in het in 1969 gebouwde winkelcentrum aan het Claes van Maarssenplein

“MENSEN MOETEN WONEN”

Hiltje Veldstra

MENSEN moeten wonen. Carel Kaskens weet waarover hij het heeft. Die simpele waarheid heeft hem als makelaar onroerend goed immers een goed belegde boterham opgeleverd En niet alleen hem, ook zijn vader en grootvader. Vanaf het begin van de twintigste eeuw tot aan 1992 was er in Diemen altijd een makelaarskantoor Kaskens te vinden. Dat kantoor is er niet meer, en Carel woont ook al heel lang niet meer in Diemen, maar hij heeft nog steeds een hechte band met zijn geboorteplaats.

Raadhuis

Toen Carel Kaskens (1942) in 1992 besloot zijn makelaardij over te dragen aan twee opvolgers, bleef hij wel eigenaar van het pand aan de Hartveldseweg 34-35 waar de makelaardij sinds een jaar gevestigd was: het voormalige negentiende-eeuwse raadhuis van Diemen. Ook het achterliggende koets-huis (Hartveldseweg 33) bleef in zijn bezit. Hij houdt er nog steeds een klein kantoor aan. De trotse eigenaar: “In 1989 kon ik beide gebouwen kopen. Die kans liet ik niet lopen. Ten eerste vormt het oude gemeentehuis een prachtig onderkomen voor een makelaardij. Ik zeg altijd, het is geen monument maar wel een monumentaal pand. Mijn vader, die in 1973 is overleden, had het al graag willen hebben. Ten tweede ligt daar een tastbaar stukje geschiedenis van Diemen en die geschiedenis ligt mij na aan het hart.” Dat laatste zijn geen loze woorden. Hij is een geïnteresseerd lid van de *Historische Kring Diemen*, heeft de collectie van de Kring verrijkt met een aantal schenkingen en geeft regelmatig financiële steun aan het blad.

Vader

Zoals vermeld was Carel Kaskens niet de eerste makelaar van die naam in Diemen. Die eer komt toe aan grootvader Piet Kaskens sr. In 1903 werd deze steunpilaar van de rooms-katholieke gemeenschap (die hij vertegenwoordigde in vele commissies) in een openbare gemeenteraadsvergadering tot makelaar in roerende goederen benoemd. Het beroep makelaar in onroerende goederen bestond nog niet voor de wet. Van zijn tien kinderen zetten twee zonen de traditie voort: zijn oudste zoon Henk en zijn derde zoon Piet jr. werden beiden makelaar. Henk zou dat niet zijn leven lang blijven, maar Piet jr., die later de vader van Carel zou worden, week niet van het traditionele pad af.

De loopbaan van Piet Kaskens jr. begon bij een makelaar in effecten. Het bewijs daarvan bevindt zich tussen een aantal paperassen die in Carels bezit zijn gekomen na het overlijden van zijn moeder op 91-jarige leeftijd in het begin van dit jaar.



Briefhoofd 1953

Het betreft een ontslagbrief uit 1932 waaruit blijkt dat de heer P.J.W. Kaskens van 1924 tot 1932 als “actief, bekwaam en eerlijk jongmensch” werkzaam is geweest bij de makelaar in effecten Joh.’s van Dijk en Zoon in Amsterdam. Reden van het ontslag is de liquidatie van de firma. Het was de tijd van de grote economische crisis. Het “jongmensch” kon bij zijn broer Henk terecht en tot 1938 zetten zij samen het kantoor van hun vader voort. In een ander vergeeld document valt te lezen dat Piet in 1942 tot makelaar beëdigd werd. Hij was inmiddels getrouwd en zelfstandig gevestigd.

Tot Carels verbazing vond hij tussen de papieren ook nog zijn vaders loffelijk ontslag van de *R.K. Lagere School St.-Leonardus* in de Watergraafsmeer, waar deze van 1915 tot 1921 was school gegaan. “Ik heb meteen opgezocht waar die school heeft gestaan, dat was in de Bessemerstraat. Er kwam natuurlijk pas in 1924, met de oprichting van de *St.-Petruschool*, een katholieke lagere school in Diemen.”

Opleiding

Carel heeft zelf één jaar op de *St.-Petruschool* gezeten, in de klas van juffrouw Marie Jansen. De daarop volgende acht schooljaren bracht hij door op de kostschool *St.-Louis* in Amersfoort. Vervolgens zat hij drie jaar op de *R.K. ULO* in Amsterdam-Oost, in de Halmaheirastraat. “Het hoofd was mijnheer M. Seebregts, uit een bekende onderwijzersfamilie in Amsterdam. Mijn schoolvriend Frank van Bossum was een neefje van hem. We waren geen lieverdjes, als de één de klas uit werd gestuurd, bleef hij buiten wachten, want de ander volgde meestal ook gauw. Uiteindelijk werd ik van school gestuurd, en hij, als neefje van het hoofd, niet. Maar we zijn altijd vrienden gebleven. Ik ben bij mijn vader gaan werken en heb de ULO in de avonduren afgemaakt. Ook de makelaarsopleiding heb ik ’s avonds gedaan. Ik reed er altijd samen met Wim de Graaf heen, die ook de opleiding volgde en in die tijd al een auto bezat. Zijn vader had de boerderij *Buitenlust* aan

**Nog niet verzekerd tegen brand?
Dat is onverantwoordelijk!**

Vraagt spoedig gratis inlichtingen bij het
oude bekende adres.

KASKENS, Hartveldscheweg 9, DIEMEN

Telefoon Amsterdam 50553

Agentschap van 1e klasse maatschappijen.
Ook voor Inbraak, Bedrijf, Ongevallen, Auto's,
Levensverzekeringen enz. enz.

Advertentie 1932

de Ouddiemerlaan, tegenover het C.J. der Kinderenplein. Wim heeft zich later in Amsterdam gevestigd. Ik spreek hem nog regelmatig op de *Eerste Amsterdamse Onroerend Goed Veiling*.*

Vroeger en nu

Carel slaagde in één keer voor het makelaarsexamen. "Gelukkig maar, want als je zakte moest je het volgend jaar alle vakken overdoen, ook de vakken waar je een voldoende voor had gekregen. Dat is nu beter geregeld met dat modulesysteem."

Carel juicht het toe dat het aantal vrouwelijke makelaars sterk toeneemt. "Toen ik de avondopleiding volgde, zat er maar één vrouw in onze groep, Baps Persoons. En dat terwijl het meestal de vrouw is die beslist bij de koop van een huis. De man kijkt naar de financiële kant en de vrouw kiest het huis, dat is mijn ervaring."

Minder te spreken is Carel over het afschaffen van de eed die elke nieuwe makelaar sinds mensenheugenis moest afleggen voor hij het vak mocht uitoefenen. "Iedereen mag zich nu makelaar noemen. Ik vind het een verarming, waar blijft zo de garantie van deskundigheid. Mijn dochter Jarmila dacht er net zo over. Zij heeft haar uiterste best gedaan om haar opleiding tot makelaar af te ronden voordat de eed werd afgeschaft en dat is haar gelukt." Zo is ze de vierde opeenvolgende 'beëdigd makelaar-taxateur Kaskens' geworden.

Lief en Leed

Eind jaren '50 ging Carel bij zijn vader op het adres Hartveldseweg 37 werken. Na diens dood in 1973 zette hij het makelaarskantoor onder eigen naam voort. "Mijn vader had niet te klagen, hij had onder andere geprofiteerd van de naoorlogse nieuwbouw in Diemen-Centrum, maar van een stijging van de huizenprijzen zoals ik die heb meegemaakt tot het eind van de jaren '70 had hij niet kunnen dromen. Tussen 1975 en 1977 werden de huizen 100% duurder." Tenslotte ging het mis. De rente steeg, de verkoop van huizen stagneerde, de prijzen daalden. "Het ging heel hard. In één maand daalde de verkoop met wel 15%. Het dieptepunt lag in 1982, daarna trok het weer aan." Veel mensen waren gedwongen hun huis te verkopen.

Gedwongen verkoop, oftewel executie, kan ook plaats vinden als een echtpaar gaat scheiden. Zo heeft Carel ook in Diemen een aantal executies meegemaakt, of liever gezegd voorkomen. "Bij gedwongen verkoop op een veiling is de opbrengst minder hoog. Ik probeerde altijd het ruziënde tweetal ervan te overtuigen dat het financieel gunstiger was hun huis onders-

60 jaar

MAKELAARSKANTOOR

P. Kaskens

Op 16 mei 1903 werd de heer P. Kaskens door de gemeente Diemen benoemd als makelaar. Sedertdien is het makelaarskantoor in Diemen gevestigd gebleven, nu voortgezet door zijn zoon.

Op 16 mei 1963 herdenken wij dit feit en wij zullen hiervoor een receptie geven in hotel „De Kroon”, Muiderstraatweg 24 te Diemen, 's middags van 3.00—5.00 uur.

P. KASKENS, Hartveldseweg 37, Diemen.

Advertentie 1963

hands te verkopen, maar ja, daarvoor moesten ze wel even samenwerken. Meestal lukte dat wel, vooral als ik ze de keus gaf tussen uit elkaar gaan met geld in 't handje of met een schuldenlast."

Carel kijkt met voldoening terug op zijn werkzame leven waarin hij Diemen enorm heeft zien groeien. Zoals zijn vader Diemen-Centrum heeft zien volbouwen tot aan de ringspoorbaan, heeft hij zelf Diemen-Zuid en Diemen-Noord zien verrijzen. Het verschil is dat Carel niet als makelaar bij de nieuwe wijken betrokken was. "Dat vond ik wel jammer. Maar ik was gelukkig niet van Diemen afhankelijk. 30% van mijn omzet kwam uit Amsterdam en Duivendrecht. Vlak ook de Bijlmer niet uit. Op het laatst leverde die 50% van mijn omzet." Het enige waar hij achteraf een vraagteken bij plaatst, is het moment waarop hij besloot te stoppen met werken. "Ik was pas 49 toen ik er mee ophield, als ik het over kon doen zou ik langer blijven werken."

* Voor meer gegevens over deze eeuwenoude veiling zie HKD-blad nr. 2-1997, blz. 31 en 32. Zie verder het artikel "De Familie Kaskens" in HKD-blad nr. 2-1991, blz. 5 en 6 en het artikel "Een Diemense Makelaar" in HKD-blad nr. 2-1997, blz. 29-32.

Kaskens Woonnieuws, december 1991

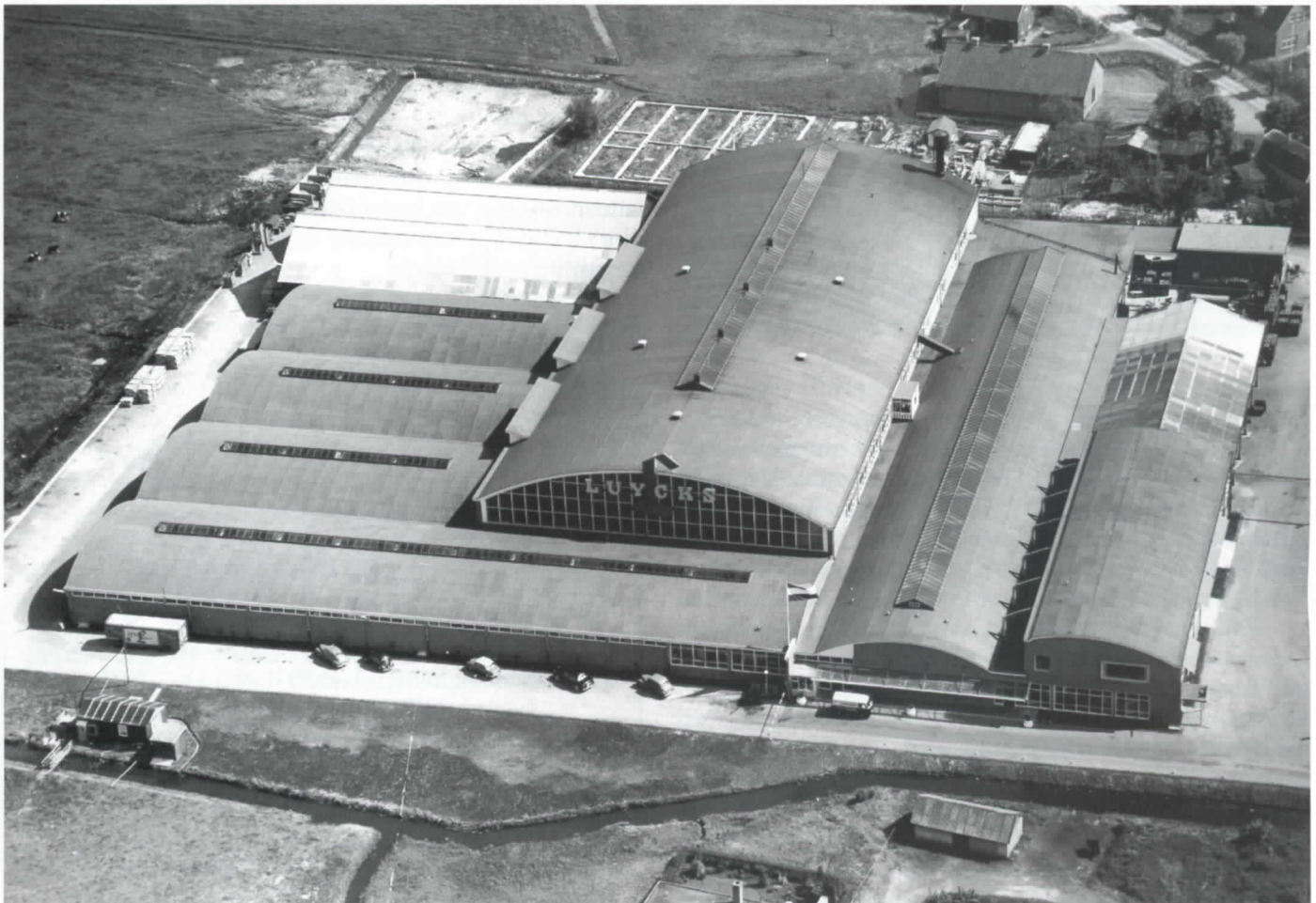
ABRAHAM HAALDE JARENLANG DE MOSTERD OP DE STAMMERDIJK

Taco ten Dam

VRAAG in de buurt van Amsterdam waar Abraham de mosterd haalt en het antwoord zal nog heel vaak zijn: "Bij Luycks in Diemen." Honderdduizenden mensen hebben in de jaren zeventig en tachtig het grote opvallende reclamebord van de firma *Luycks* gezien als ze over de toenmalige Rijksweg nr. 1 de Luycksfabriek aan de Stammerdijk passeerden. Toch is de mosterd- en augurkenspecialist alweer bijna 25 jaar weg uit Diemen. Het verhaal-*Luycks* kan een heel boekwerk beslaan. In dit artikel is noodgedwongen een keuze gemaakt, waarin er natuurlijk aandacht is voor de legendarische brand in de barre winter van 1963 die het totale complex verwoestte. Het was in hetzelfde jaar dat op het Damrak in Amsterdam het C&A-gebouw afbrandde. Bij *Luycks*, waar ze toch al gewend waren aan woordspelingen, heette het: "Wat C&A deed met zijn jurken, deed *Luycks* met zijn augurken."

Luycks wordt vaak geassocieerd met Diemen. Maar hoe Diemens was het bedrijf? Van het eerste Luycksproduct uit 1898 tot het huidige product met de naam *Luycks* (met als eigenaar *Kühne Benelux BV*) was het bedrijf slechts 23 jaar gevestigd in Diemen. Pas in 1957, toen er geen uitbreidingsmogelijkheden meer waren aan de Amsterdamse Weesperzijde, besloot de directie voor de ruimte aan de Stammerdijk in Diemen te kiezen. Daar, toch onder de rook van Amsterdam en op een gunstige plaats voor het snel groeiende transportverkeer, kon *Luycks* beschikken over een

terrein van 40.000 m². Ook burgemeester Strumphler Tideman was zeer te spreken over de aanwinst binnen zijn gemeente. *Luycks* was immers met enkele andere grote bedrijven exemplarisch voor de verandering van Diemen van een landelijk dorp naar een industriegemeente die volgens de burgemeester "deel uitmaakte van het grote stadslichaam van Amsterdam." Wel betreurde Tideman het dat hij niet voor voldoende huisvesting kon zorgen. Er kwamen immers in één keer honderden nieuwe werknemers, meest Amsterdammers, binnen de gemeentegrenzen.



Luchtfoto van het Luycks-complex eind jaren '50 (foto KLM Aerocarto NV)

Vroeg op weg

De woningschaarste weerhield Arie Vlaar (1930) er niet van om begin jaren zestig aan te kloppen voor een baan als chauffeur bij *Luycks*. Ondanks dat hij in het Noord-Hollandse Andijk woonde, solliciteerde hij naar aanleiding van een advertentie. Na een proefritje met een *DAF*-vrachtwagen naar Amsterdam-Oost kreeg hij te horen dat hij kon beginnen. Hij vond een tijdelijk kosthuis bij de familie Elshof in de Burgemeester Bickerstraat. Zijn eerste rit staat Arie nog helder voor ogen: "Om 5 uur op en om 6 uur klaar staan bij de fabriek. Ik ging mee met een wat oudere chauffeur, Cohen genaamd. Op lange ritten ging je altijd met z'n tweeën. Olie, water en deuren controleren en hup met een volle wagon de weg op. De hele dag waren we bezig rondom Arnhem. 's Avonds keerden we terug met een wagon vol lege flessen."

Na een proeftijd van twee maanden wist Arie dat zijn toekomst bij *Luycks* in Diemen zou liggen. Hij trouwde en verhuisde naar Diemen. Hij zou ruim 18 jaar op de vrachtwagen rijden, waaronder op de machtige *Scania Vabis*. Arie: "Het waren de eerste Scania's die hier gingen rijden en konden met gemak een miljoen kilometers aan."

Brand

Uiteraard was Arie erbij toen op die fatale vroege vrijdagmorgen van 18 januari 1963 de mosterdfabriek door brand vrijwel met de grond gelijk werd gemaakt. De brandweer van Diemen, 24 man sterk, was na de melding om 5.10 uur zeer snel ter plekke, waar door een inwoner van Diemen, de heer Roest, al een gat in het ijs was gehakt. Toch moesten de brandweermannen al snel machteloos toekijken, omdat bij het begin van het blussen het water in de slangen bevroor en aan elkaar gekoppelde slangen veelal met geen mogelijkheid waren los te krijgen.

Later stroomden tijdens het blussingswerk enorme hoeveelheden grondproducten en azijn over de besneeuwde terreinen, zodat het in de omgeving van de brand uitzonderlijk glad werd. De Amsterdamse brandweercommandant Riedel liet zich in deze omgeving ook verleiden tot een woordspeling:



De brandweer op 18 januari 1963 in actie bij de grote brand bij *Luycks*. Rechts op de foto de Amsterdamse brandweercommandant P.A. Riedel

"Als de temperatuur boven nul was geweest, was het vermoedelijk een koud kunstje geweest om de fabriek te redden."

Arie Vlaar, die zich rond zessen wilde melden bij de fabriek, zag het al van verre: "De vlammen sloegen uit het dak. De chauffeurs gingen als de donder de fabriek in en reden de wagens eruit. Ik heb de laatste eruit gehaald. De portier deed de slagboom dicht. Het hele personeel stond voor de slagboom. Niemand vertelde wat, het was een grote chaos. Uiteindelijk zijn we die dag gewoon op pad gegaan met de vrachtwagen om de ronde te doen langs de groothandels."

Veerkracht

Na de brand bleek het Diemense bedrijf over veel goodwill en over veel veerkracht te beschikken. President-directeur J.A.J. Luycks liet een dag na de brand via de pers weten binnen enkele weken weer mosterd en slasaus te kunnen maken en nog op de dag van de brand kreeg de architect de opdracht voor een nieuwe fabriek. Hij roemde de hulp van zijn collega's ("Ik spreek niet over concurrenten.") die opslagruimten en productieruimten beschikbaar stelden.



Arie Vlaar poseert trots met zoon Peter bij de machtige *Scania Vabis 55* voor de deur van zijn woning in Diemen



Inderdaad waren binnen enkele maanden de eigen productiehal, de magazijnen en de expeditiehal gereed en produceerde *Luycks* dankzij de nieuwe machines meer dan voor de brand. Binnen een jaar was *Luycks Producten N.V.* na zijn totale verwoesting in oude glorie herrezen, een unieke prestatie in de geschiedenis van de Nederlandse industrie.

Kleding

Arie Vlaar kijkt met veel plezier terug op zijn loopbaan bij *Luycks*. Achttien jaar een redelijk vrij leven op de vrachtwagen en daarna verschillende functies in de binnendienst. Arie: "Als chauffeur werd je ook echt gezien als het gezicht van de firma. Je moest er netjes uitzien. Op gezette tijden kwam er speciaal een kleermaker uit Eindhoven om het personeel de lichtgroene *Luyckspakken* met de goudkleurige 'L' aan te laten meten." Zoon Peter, die eind jaren '70 zelf ook een goed jaartje bij *Luycks*

Vakantiewerk bij *Luycks*

Honderden vakantiekrachten, vaak scholieren uit Diemen en Amsterdam-Oost, vormden iedere zomer weer een aparte kolonie binnen de muren van *Luycks*. Redacteur Taco ten Dam werkte in 1966 enkele weken aan de lopende band om zijn vakantie te bekostigen. Herinneringen: Langharige jongeren die zich in de jaren zestig thuis en op school een beetje los begonnen te maken van het autoritaire gezag, werden bij *Luycks* geconfronteerd met de autoritaire, ijzere fabriekdiscipline. Het was de zomer van 1966 maar je waande je figurant in "Modern Times" van Charlie Chaplin.

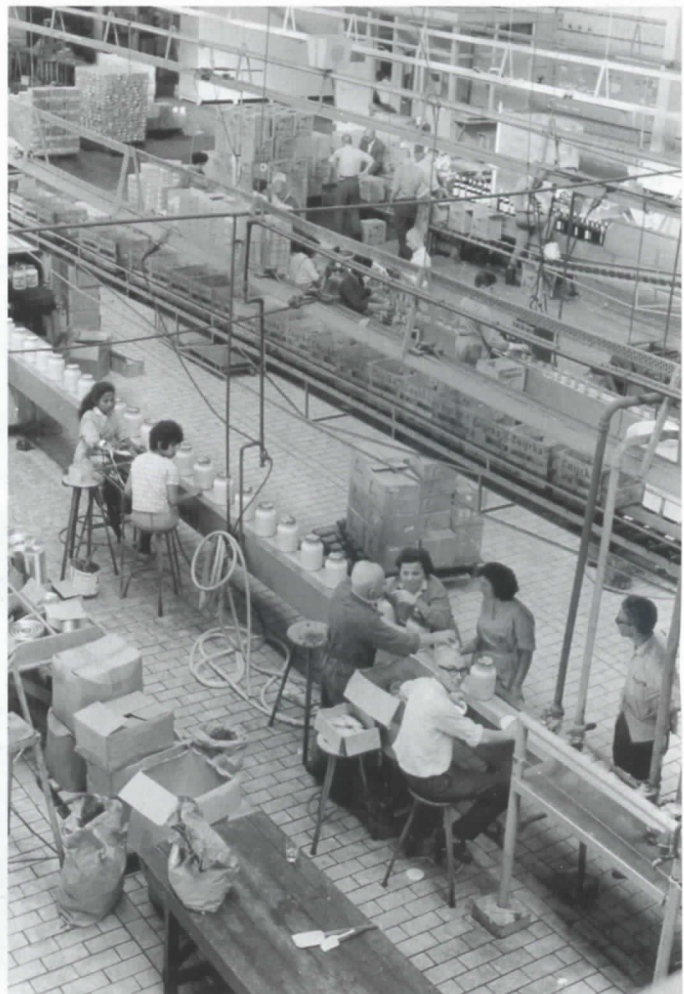
Prikklok, stipt op tijd beginnen, werken aan de lopende band die op bestemde tijden zachter en harder werd gezet, soms even een muzikje uit de radio ver weg: arbeidsvitaminen, de fluit voor de koffiepauze, de middagpauze en de theepauze elke dag weer stipt op tijd, een verbod om als 16-jarige over je salaris (f 47,47 per week) te praten met de vaste werknemers. Maar ook de meligheid en de weë *Luycksges* van je kleding waaraan je 's avonds in het café herkend werd. Wie meer wil lezen over een ervaring van een student uit die tijd, kan terecht op www.sciantanova.com waar de directeur van het gelijknamige bedrijf, Ijsbrand Velzeboer, smakelijk herinneringen ophaalt over onder andere *Luycksmedewerkers* Jopie, 'Hete Nel', Henk, 'de Surinamers van het eerste uur' en de Joegoslavische dames.



Het opvallende reclamebord van *Luycks* aan de Muiderstraatweg (foto Frits Reurekas 1985)



Om aan te geven dat de productie bij *Luycks* vrij snel na de brand weer werd hervat werd het reclamebord aangepast (foto Gerrit Hols)



Een overzicht van een van de productielijnen bij *Luycks*

werkte, reed als klein jongetje regelmatig mee met zijn vader. Peter: "Officieel mocht dat natuurlijk niet. Ik stapte in en uit op de parallelweg bij de Jan Bertstraat. Het was geweldig spannend om met die enorme vrachtwagen mee te rijden."

Sluiting

In 1973 vierde *Luycks* nog op grootse wijze het 75-jarig jubileum en werd de zelfstandigheid van het bedrijf alom geprezen, maar amper een jaar later moest het familiebedrijf meegaan in het machtspeel van de echte groten. *Luycks* dat zelf een aantal aanverwante bedrijven had overgenomen, werd zelf gekocht door *Nutricia*. Voor de 250 vaste werknemers zou er weinig veranderen. In 1979 ging het echter wel mis toen *Nutricia* ingrijpend moest reorganiseren en *Luycks* moest inkrimpen, terwijl het Diemense bedrijf met winst draaide. Er zouden vele tientallen mensen ontslagen worden. Er waren protestacties van de werknemers, de ondernemingsraad leefde op voet van oorlog met de directie, de gemeentelijke politiek bemoeide zich er uitgebreid mee en het kwam zelfs tot vragen in de Tweede Kamer. De PvdA-Diemen was tot het uiterste getergd, althans in woorden in een brief aan het Luyckspersoneel: "Als ergens de uitwassen van het kapitalisme duidelijk worden, is het hier wel, waar een goed draaiend bedrijf moet worden ontmanteld om andere onderdelen van het bedrijf aantrekkelijk voor de verkoop te maken." Steven Dijk speelde tijdens de raadsvergadering geheel in Luycksstijl met woorden: "Voor Diemen geldt: Hoe het ook zij, *Luycks* hoort erbij." Het mocht allemaal niet baten. In 1980 werd *Luycks* overgenomen door *Campbell* en werd een gedeelte van de werkzaamheden verplaatst naar elders.

Arie Vlaar: "Het was een ellendige tijd. Je collega's waren ook vaak je kennissen en vrienden en de dreiging van ontslag hing heel lang boven ieders hoofd. Iedereen vond *Luycks* zo'n bedrijf waar je geborgen zat tot je pensioen. Uiteindelijk zijn er zes man meegegaan naar Zundert, onder wie ik." Arie pendelde jarenlang heen en weer van zijn woonplaats Lelystad naar de *Groko*-fabriek in Zundert en kreeg zowaar op 27 december 1986 zijn 'gouden klokke' voor 25 jaren bewezen diensten bij *Luycks* en een staartje *Campbell Luycks*.

Vader en zoon Vlaar zijn Luycksfans voor het leven. Minstens één keer per jaar rijden ze naar Zundert om nog even rond te kijken en bij te praten bij *Groko*. Daar treffen zij dan ook een oude bekende uit de Diemense Luyckstijd, John van Schraven.

Luycks 2004

Nog steeds zijn er Luycksproducten in de supermarkt te vinden. In 1999 werd *Luycks* verkocht aan *Kühne Benelux BV* en verdween *Luycks* weer uit Zundert. Herman Duteweert, manager bij *Kühne*: "Het ging eigenlijk puur om de naam *Luycks*, een van de langst geregistreerde merken van Nederland. De producten, 98% azijn en mosterd, worden in Duitsland gemaakt en via ons in Ter Aar gedistribueerd."

Op het bedrijventerrein aan de Stammerdijk in Diemen resteert thans alleen een transformatorhuisje dat ooit deel uitmaakte van het gigantische Luyckscomplex, dat in 1988 gesloopt werd.

De afbeeldingen zijn, tenzij anders vermeld, met dank ter beschikking gesteld door de familie Vlaar.



De sloop van het Luycks-complex in 1988 (foto Gerrit Hols)

Een gesprek met rijwielhandelaar Leo van Staveren

OVER EEN TERUGGEFLOTEN DOMINEE, DE RONDE VAN DIEMEN, DE DIEMER COURANT EN SERVICE

Wil van Koningsbrugge

IN de jaren '70 telde Diemen vier rijwielhandelaren. De zaak van Leo van Staveren aan de Arent Krijtsstraat is de enige overgebleven 'fietsenwinkel' in Diemen. Een gesprek met herinneringen van een gedreven rijwielhandelaar.



De winkel van de rijwielhandel van Leo van Staveren aan de Arent Krijtsstraat 22 in 1988

Leo van Staveren komt oorspronkelijk uit de Haarlemmermeerbuurt in Amsterdam. Als jochie van een jaar of negen kwam hij in 1952 voor het eerst in Diemen, toen zijn broer Jan het rijwiel- en taxibedrijf van *Kloosterman* aan de Ouddiemerlaan overnam. Hoewel hij ook toen al graag aan fietsen knutselde, lag zijn eigen liefde in die tijd meer bij het sleutelen aan auto's en landbouwwerktuigen. Jan verhuisde de zaak vier jaar later naar het hoekpand Arent Krijtsstraat/Reinier Castelijnsstraat. Daar werd de zaak in de loop der jaren uitgebreid met een pompstation, een autorijschool en later nog een wassalon. De autorijschool en het taxibedrijf werden uiteindelijk weer verkocht, maar de wassalon bestaat nog steeds en wordt nu gerund door Jans zoon.

Dominee

Het rijwielvak kreeg Leo pas definitief in de greep toen hij en zijn vrouw Hannie in 1970 de rijwielzaak en het pompstation van zijn broer overnamen. In 1971 verhuisde de winkel naar een groter pand aan de Arent Krijtsstraat 22, waar hij nu nog



Paul Giling in de werkplaats

steeds is gevestigd. In de jaren '70 was het nog mogelijk voor een viertal rijwielhandelaren om een goede boterham te verdienen in Diemen. Ze hadden alle vier zo hun eigen klantenkring. Hoewel de jaren '60 allang voorbij waren, had het sociale leven in Diemen nog te maken met trekjes van de verzuiling. Leo, zelf rooms-katholiek, herinnert zich nog levendig hoe de dominee werd teruggefloten door de raad van ouderlingen, omdat hij een fiets had gekocht bij *Van Staveren*.



Bij de Vrijwillige Brandweer Diemen

Leo zette zelf de bromfietshandel op poten. In 1971 kreeg hij het daar zo druk mee dat hij hulp nodig had. Paul Giling, geboren en getogen Diemenaar, een kok die in zijn vrije tijd graag aan zijn brommer sleutelde, zag zijn kans schoon om van zijn hobby zijn beroep te maken. Hij is nooit meer weggegaan. Paul was de man die de zaak 'de twintigste eeuw inloodste' met het opzetten en onderhouden van het computersysteem. Hoewel Leo van oorsprong geen Diemenaar is, heeft hij zich altijd sterk betrokken gevoeld bij het dorpsgebeuren. Zo sponsoorde hij de *Ronde van Diemen*, reed hij tijdens de *Fietsvierdaagsen* met de bezemwagen en organiseerde hij zelf ook fietstochten.

OPENING

ZATERDAG 30 JANUARI

om 10.30 uur

van de **MODERNSTE** en **GROOTSTE**

Rijwiel- en Bromfietszaak

met de **MEESTE SERVICE** en vertrouwen

Arent Krijtsstraat 22
DIEMEN
Telefoon 947019

LEO VAN STAVEREN

Advertentie 1971

Daarnaast heeft Leo 25 jaar met veel plezier gediend als chauffeur-pompbediende bij de vrijwillige brandweer. "Daar werd je heel nadrukkelijk voor gevraagd," herinnert Leo zich. "Men gaf je te verstaan dat middenstanders een speciale verantwoordelijkheid hadden en dat ze bovendien snel inzetbaar waren omdat ze immers gemakkelijk uit hun werk gehaald konden worden in geval van nood." Zijn grootste branden waren de *Van der Elst Papierfabriek* aan de Weesperstraat en de ramp in de Bijlmer, "maar eigenlijk heeft de Diemense brandweer het vooral druk met het redden van te water geraakte dieren," zegt hij.

Ex-burgemeester

Leo laat me zijn fotoalbums zien waarin ook een aantal advertenties zitten die ooit in de *Diemer Courant*, toen nog echt het Diemense sufferdje, zijn verschenen. "De heer Roest was toen



Leo en Hannie van Staveren poseren voor een foto in de *Diemer Courant* (foto Gerrit Hols)



**een prettig rijdenot
en een gelukkig
Nieuwjaar**

wenst U
rijwiel- en
bromfietshandel

LEO VAN STAVEREN
Arent Krijtsstraat 22 Tel. 94 61 45

Advertentie 1971

nog de redacteur. Hij schreef die krant in zijn eentje helemaal vol. Hij kwam die advertenties altijd zelf ophalen," vertelt Leo. "Maar je moet niet denken dat hij drukte wat je wilde. Als je tekst hem niet beviel dan veranderde hij hem eigenhandig, en als dat je niet aanstond, dan weigerde hij om je advertentie in de *Diemer Courant* op te nemen."

"Ik heb uiteraard heel wat zien veranderen in de loop der tijden," zegt Leo. "Toen ik hier kwam, had je nog een bloeiende middenstand. De meeste winkels zijn nu verdwenen. De winkeliers die hier standhouden zoals de groentenman, de slager,

de chocolaterie en ik, overleven omdat we een vaste klantenkring hebben die ons vakmanschap waarderen." Het merendeel van de klantenkring woont uiteraard in Diemen, maar *Van Staveren* heeft klanten in de hele provincie. "Mensen die verhuizen naar elders in het land blijven hier hun fiets kopen. Oud-burgemeester Bob de Hon is laatst nog langs geweest om een nieuwe fiets te kopen," vertelt Leo. Dat heeft ongetwijfeld iets te maken met de manier waarop Leo met zijn klanten omgaat. Klanten krijgen hun fiets aangemeten afgestemd op hun speciale wensen en hun lichaamsbouw. "Ik denk met de mensen mee en ik doe geen concessies, niet aan modegrillen en niet aan verzoeken om korting. Een fiets moet bij je passen! Ik heb zelfs wel eens een koop ongedaan gemaakt, omdat ik achteraf zelf niet tevreden was over de manier waarop de klant in kwestie op zijn fiets zat."

Onlangs is het besluit gevallen te stoppen met de brommerhandel. Monteur Bert, die zich altijd voornamelijk bezighield met de verkoop en het onderhoud en de reparaties van de brommers, is vertrokken naar een andere baan. Dat is erg jammer, maar het biedt ons ook de kans om een nieuwe weg in te slaan. Terug naar onze oorsprong: de rijwielhandel.

De afbeeldingen werden met dank ter beschikking gesteld door Leo van Staveren



Een actiefoto van de 'Ronde van Diemen' die in april 1983 werd verreden. De service- en promotieauto van Van Staveren staat voor het Shell-benzinestation

VONDST VAN OUDE NEGATIEVEN OP HET WATERLOOPLEIN

Taco ten Dam & Wiard Krook

WEER of geen weer, vrijwel elke dag is Joeri Teeuwisse wel even op de rommelmarkt aan het Waterlooplein in Amsterdam te vinden. Het is al weer een paar jaar geleden. Tussen een berg lampenkappen, zo maar verspreid neergegooid op de grond, ziet ze wat oude mapjes met kleinbeeldnegatieven liggen. Joeri, die veel interesse heeft in alles wat met de Tweede Wereldoorlog te maken heeft, overvalt meteen het *Yes*-gevoel. Joeri: "Ik vind oude foto's altijd leuk. Op het eerste negatiefstrookje dat ik uit het mapje haalde, stond een tank en ik zag meteen dat ik iets bijzonders in handen had." Even later zijn de zwart/wit negatieven, met op de mapjes de naam en het adres van de fotohandel "A.W.J. Ording, Damrak 13-14, Amsterdam", van haar. Op de vraag aan de marktkoopman of hij weet waar de negatieven vandaan komen, krijgt ze het standaardantwoord: "Uit een of andere inboedel."

In de tijd daarna bestuderen Joeri, haar vriend Kees Huyser en anderen de negatieven. De foto's blijken te zijn gemaakt rond de bevrijding in 1945 en hebben als locatie Diemen, Duivendrecht en Amsterdam. Het gaat onder andere om familiekiekjes, foto's van werknemers in een bedrijf, straatscènes in Amsterdam en foto's van de intocht van de Canadese bevrijders. Er valt nog heel veel uit te zoeken aan de foto's. Duidelijk is dat de fotograaf de komst van de bevrijders in mei 1945 heeft afgewacht in een huis aan de Molenkade in Duivendrecht. Waarschijnlijk heeft hij vanuit dit punt een wandelingetje richting Diemen gemaakt om de bevrijders tegemoet te lopen.



Gezicht vanaf de Molenkade naar Onderlangs (Betondorp)

Joeri heeft inmiddels het teruggevonden historische beeldmateriaal toegezegd aan het *Verzetsmuseum* in Amsterdam. Ook heeft ze een CD-rom, waarop een aantal gedigitaliseerde afbeeldingen van de negatieven staan, ter beschikking gesteld aan de *Historische Kring Diemen*, waar het onderzoek naar de locaties en de fotograaf zal worden voortgezet.

Een selectie van de foto's is te zien op internet op de zeer interessante site van Joeri Teeuwisse: www.joeri.net. Hier staat veel informatie over de unieke historische activiteiten van Joeri. De foto's vindt u door te klikken op het blokje "Unique Photos 1945 Amsterdam".

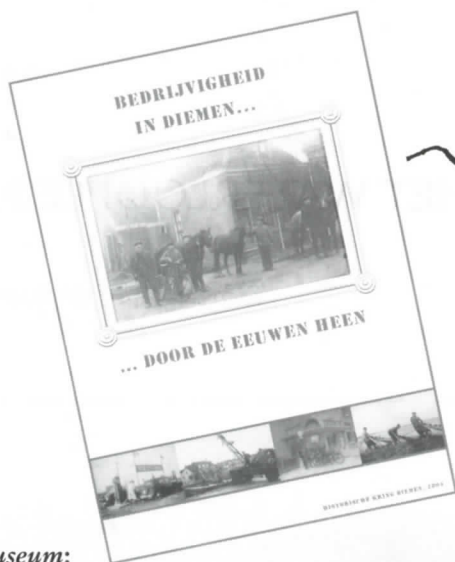
Tenslotte: Als u nog oude foto's van Diemen heeft en u wilt er vanaf: denk aan de *Historische Kring Diemen*. Hoe leuk het verhaal van de lotgevallen van de bovenstaande negatieven ook is, we krijgen ze toch liever rechtstreeks te zien.



Een Canadese bren-carrier rijdt over de Weesperzijde richting Duivendrechtsebrug



De bunker aan de Hartveldsebrug



PRIKBORD

Saan Museum:

“Bedrijvigheid in Diemen door de eeuwen heen”

Op 11 september opende wethouder Rosalie Herder de tentoonstelling “Bedrijvigheid in Diemen door de eeuwen heen” in het *Saan Museum*. De tentoonstelling bestaat uit archiefmateriaal van het vroegere bedrijfsleven in Diemen. De tentoonstelling is nog te zien op 16 oktober, 24 oktober, 13 november, 21 november, 27 november en 18 december. Het *Saan Museum* is dan geopend van 13.00 uur tot 16.00 uur. Het is ook mogelijk de tentoonstelling op afspraak te bezoeken. U kunt contact opnemen met Cora Rijkogel (06-13208091).

Henk Teiwes in televisieprogramma “Andere tijden”

Op 31 augustus was *HKD*-secretaris en redacteur Henk Teiwes te zien in het VPRO-televisieprogramma “Andere tijden”. Dit programma ging over dinsdag 5 september 1944, de datum die de geschiedenis is ingegaan als “Dolle Dinsdag”. Door een later gebleken foutief bericht van *Radio Oranje* ontstond er in Nederland een bevrijdingsroes, met als gevolg paniek bij Duitsers en collaborateurs. Op 6 september reed een trein vol vrouwen en kinderen van *NSB*'ers uit Amsterdam naar Duitsland. De trein werd zes minuten na vertrek uit Amsterdam in Diemen door geallieerde vliegtuigen onder vuur genomen waarbij 35 doden en een groot aantal zwaargewonden vielen. Henk Teiwes, toen 13 jaar oud, was met twee vrienden rietpluimen aan het plukken bij de onbewaakte overweg aan de Overdiemerweg en was getuige van de aanval van de Spitfires. Behalve het ooggetuigenverslag van Henk waren er in “Andere tijden” ook fragmenten te zien van een gesprek met J. Langerak die op de bewuste dag als boerenknecht in het weiland naast de spoorlijn aan het werk was. In het programma werden ook beelden gebruikt uit de speelfilm “Reizigers in de frontlinie” uit 1947. De foto is afkomstig uit deze film.

Financiële bijdragen

Voor de *HKD*-nummers 2-2003 en 1-2004, die als thema een serie wandelingen door Diemen hadden, werden financiële bijdragen ontvangen van de *Croese Adviesgroep BV* en de *Van de Steege Makelaarsgroep*, waarvoor onze hartelijke dank.

Rectificatie/aanvulling Nummer 1-2004, pagina 7

In de tekst onder “[5] Spoorviaduct” staat dat de kruising ringspoorbaan-Ouddiemerlaan van 1928 tot 1937 gelijkvloers was. Het is echter zo dat in Diemen pas in 1934/35 met de aanleg van de ringspoorbaan is begonnen. In 1937 werd het viaduct gebouwd en vanaf dat jaar konden er treinen over rijden. De kruising is dus nooit gelijkvloers geweest. De ringspoorbaan werd het ‘korset’ van Diemen genoemd. Voor de bouw van het viaduct werd een boerderijtje afgebroken en een houten boerderijtje verrold. Deze aanvullende informatie werd ons met dank verstrekt door Frits Reurekas en Jan Heek.



A. A. B. WOORTS - DIEMERBRUG

MANUFACTUREN, BEDDEN, DEKENS, MATRASSEN, ZEILEN, TAPIJTEN, CONFECTIE,
HEERENKLEEDING NAAR MAAT, MODE-ARTIKELEN, HOEDEN EN PETTEN,
SPECIAAL ADRES VOOR NAAIMACHINES.

PRINS HENDRIKKADE 5 — TELEFOON No. 37
Filiaal: 't Wolhuis, Hartveldseweg 22 — Postgiro 146863

ELECTRISCHE SMEDERIJ - AUTOG. LASCH- EN SNIJ-INRICHTING
„GAZELLE RIJWIELEN”

H. N. FAKKELDIJ

Prins Hendrikkade - Diemen.

ALLES VOOR DE: Doe-het-zelver:

- VERF
- BEHANG
- GEREEDSCHAP
- PLAKPLASTIC
- TUINARTIKELEN
- IJZERWAREN

HOBBYCENTRUM

W. TETTEROO, Joh. v. Soesdijkstraat 10, telefoon 94 53 58

Het gehele jaar tevreden als gij al
Uw werk vakkundig laat maken bij
het van ouds bekende adres

Caprosserie en Wagenbouw
J. van Drie

Weesperstraat 22-26 Diemen

Hoe bestaat het!

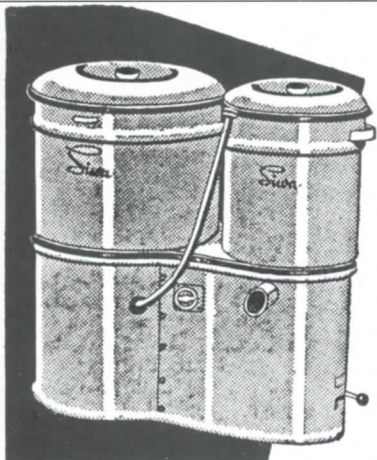
PIET JOON

JAN BERTSSTRAAT 37 — DIEMEN

Geeft van 4 tot 10 Mel a.s.

- | | |
|--------------------------------------|--|
| 3 fl. Azijn (excl. statiegeld) 10 ct | 6 pond Soda 10 ct |
| 4 rol Closet 10 ct | 1½ pond Zeep 10 ct |
| 2 gr. bussen Schuurpoeder.. 10 ct | 2 stukken Toiletzeep... 10 ct |
| 2 gr. pakken Bleekpoeder.. 10 ct | 1½ ons Zuurtjes 10 ct |
| 2 pakken Lucifers..... 10 ct | 2 pakjes Pudding en 1 pakje Saus 10 ct |
| 2½ pond Zout..... 10 ct | 3 groote Reepen..... 10 ct |

Gratis hooren en bezorgen



niet dreigend aan
Electrisch wassen
en drogen en 't
is zo gedaan

Siwa was- en
droogmachine
f 478.--
of f 27.00 per maand

Tevens diverse merken
zoals Wasco, AEG,
Bico, enz.

ELECTRO EN RADIOTECHN. BUR.
JOH. KASKENS

Burg. Bickerstraat 13 Diemen Tel. 52655
Vrijdags geopend tot 9 uur

Feest in Diemen



Wilt U gezellig dansen,

bezoekt dan

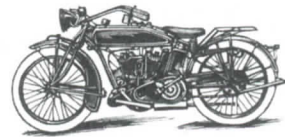
Café „De Kroon”

Muiderstraatweg 24 — Diemen
Telefoon 55882

REPARATIE INRICHTING VOOR
RIJWIELEN EN MOTOREN

Onderdelen en Banden
Reparatiën - Emailleren - Vernikkelen
Ruime stalling voor Rijwielen

W. PH. GLEBBEEK
Muiderstraatweg t/o Cafe De Reiger
DIEMEN



Elken dag één glas!

Maar voor uw metselwerk
ten allen tijde **P. GLAS**

Weesperstraat 58 - Diemen - Telefoon 50869

HARLEY DAVIDSON HOUSE

OVERTOOM 154
AMSTERDAM-W.
TELEFOON 84745

HARTVELDSCHWEG 54
DIEMEN
TELEFOON 53791

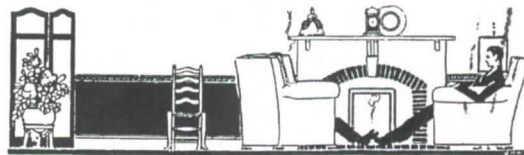
Gestetner

's werelds
leidende duplicator

Vraagt
inlichtingen:

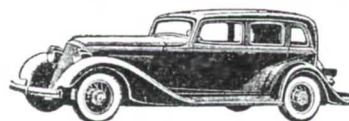
GESTETNER N.V.

MUIDERSTRAATWEG 15, DIEMEN, TEL. 743666



J. A. GROBBÉE :: DIEMEN

MATRASSEN - BEDSTELLEN - GORDIJNEN - KARPETTEN EN MEUBELN
HARTVELDSCHWEG 50-51, TELEFOON AMSTERDAM 52429



Voor
trouwwerk
uw adres

Taxi bedrijf - Luxe verhuurinrichting
G. J. Kloosterman

Ouderkerkerlaan 47 Diemen Telefoon 53738
ZONDER BON Franse Rijwielen