

Historische Kring Diemen

Mede mogelijk gemaakt door:



Ballast Nedam

BALLAST NEDAM MILIEUTECHNIEK BV



Een vooroorlogs kijkje op het Merwedekanaal met de oude met de hand bediende veerpont bij de Overdiemerweg. Op de pont staat de knecht van bakker Baak met zijn bakfiets, op weg naar klanten in Overdiemen. Hij helpt met het bedienen van de pont. De 'Molen van Griffioen' en de woning van de molenaar (links naast de molen) moesten in 1937 worden gesloopt vanwege de verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal. Rechts is de bel te zien waarmee de veerman gewaarschuwd kon worden. (foto collectie fam. Heek-v.d. Meent).

INHOUD

· Voorwoord	<i>John Cuijpers</i>	1
· Ballast Nedam Milieutechniek BV pakt zaken op de Sniep grondig aan	<i>Taco ten Dam</i>	2
· Nescio en Diemen	<i>Taco ten Dam</i>	3
· Rijnschepen voeren eertijds langs Diemerbrug	<i>Wim de Valk</i>	6
· Geschiedenis van twee veerponten in Diemen	<i>Ellen van Meurs</i>	11
· Gesprekken met de neven Gerrit en Gert Portengen	<i>Wil van Koningsbrugge</i>	15
· De Vensermolen aan de Weespertrekvaart	<i>Wiard Krook</i>	19
· De Diempoldermolen aan de Kanaaldijk	<i>Wiard Krook</i>	21
· Waterschappen	<i>Wil van Koningsbrugge</i>	23
· 1794: Begrafenis Pieter Nieuwland aan de Weespertrekvaart	<i>Taco ten Dam</i>	26
· 1909: Rampzalig ongeluk op de Keulsevaart	<i>Taco ten Dam</i>	27
· 1910: Wildplassen avant la lettre in de Keulsevaart	<i>Taco ten Dam</i>	29
· 1932: Dirk "Mensch, durf te leven!" Witte vindt dood in Weespertrekvaart	<i>Taco ten Dam</i>	30
· Kinderscènes; water als speelterrein in Diemen	<i>Henk Teiwes</i>	31
· Prikbord: Boekbespreking	<i>Taco ten Dam</i>	33

bestuur:

voorzitter: John Cuijpers
secretaris: Henk Teiwes
penningmeester: Gerard Baars
bestuursleden: Frans Deckers
Dineke Groen
Jaap Haag
Noor van Mens
Cora Rijkogel

secretariaat:

Rode Kruislaan 145
1111 NH Diemen
tel. 699.20.93
henkteiwes@scarlet.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
henkteiwes@scarlet.nl

redactieteam:

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

correcties:

Henk Teiwes
Wiard Krook
opmaak: Martijn van der Riet

eindredactie:

Taco ten Dam
t.ten.dam@planet.nl

druk:

Drukkerij Erla
Sniep 77
1112 AJ Diemen
tel. 698.16.00
fax. 690.56.09
info@erla.nl - www.erla.nl

ISSN 0929-9068

© 2006 Artikelen of delen daaruit mogen niet worden overgenomen zonder toestemming van de auteur(s).

Het lidmaatschap van de Historische Kring Diemen bedraagt € 15,- 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.

Wie zei dat ook al weer: "Het geeft niet wat ze over je zeggen als ze maar over je praten." Dat geldt zeker voor Diemen. Een groot schrijver als Nescio vond Diemen kennelijk belangrijk genoeg om er over te schrijven. Soms negatief, maar ook vaak positief. Deze interessante literaire vondst van Taco ten Dam bewijst dat het HKD-redactieteam geen bron ongemoeid laat om u over de geschiedenis van Diemen te informeren.

In dit themanummer over water en waterhuishouding passeren weer vele onderwerpen de revue. Van bodemsanering tot wildplassen (of andersom?) en van poldermolens tot veerponten. Centraal in dit nummer staan het wel en wee van de Weesper- en Muidertrekvaart en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Het bestuur is veel dank verschuldigd aan de auteurs die wederom veel vrije tijd hebben geïnvesteerd om er weer een mooie en informatieve uitgave van te maken. Met plezier kunnen we weer een bijdrage lezen van oudgediende Wim de Valk. Ook hebben Wil van Koningsbrugge, Ellen van Meurs, Henk Teiwes, Wiard Krook en Taco ten Dam weer hun steentjes bijgedragen.

Zeker moeten ook de geïnterviewden en de adviseurs op de achtergrond worden bedankt, die hun ervaringen met ons hebben willen delen. In de hoop niemand te vergeten noem ik hierbij Nel Heek-van de Meent, Alie van der Schot, José Deckers, Gerrit, Gert en Jan Portengen, Arie van der Schot, Jan Heek, Frits Reurekas, Jan Blom, Henk Grootveld en Henk Sonnenberg.

Dankbaar werd ook gebruik gemaakt van fraai beeldmateriaal uit het Diemense Gemeentearchief en unieke foto's die afkomstig zijn uit de plakboeken van met name Gerrit en Gert Portengen, Jan Heek en Cees Straver.

Het najaarsnummer heeft als thema 'Festiviteiten in Diemen'. Een ieder die bijzondere herinneringen, informatie en/of fotomateriaal heeft over bijvoorbeeld het voormalig Lunapark, koninginnefeesten en bevrijdingsfeesten, nodig ik van harte uit om contact op te nemen met de redactie.

Tenslotte onze dank aan de sponsors, wederom een anonieme weldoener en de firma Ballast Nedam Milieutechniek BV, die door middel van financiële bijdragen deze uitgave mede mogelijk hebben gemaakt.

Veel leesplezier,

John Cuijpers, voorzitter HKD

Van varkenseiland tot industrieterrein tot woonwijk

BALLAST NEDAM PAKT DE ZAKEN OP DE SNIEP GRONDIG AAN

Taco ten Dam

Voor veel Amsterdammers en Diemenaren stond het woord Sniep tot het voorjaar van 2001 gelijk aan de zogenaamde *Meubelboulevard*. Een andere manier waarop de naam Sniep uiterst levendig wordt gehouden, is de metalen stem die tientallen malen per dag de tramreizigers van lijn 9 informeert over het eindpunt: "Diemen Sniep". Op zich is dat een beetje vreemd, want het draaipunt van lijn 9 ligt immers aan de Muiderstraatweg. Aan de overzijde bevindt zich het voormalige bedrijventerrein *De Sniep*. Vanaf eind 2004 is *Ballast Nedam Milieutechniek* druk bezig om de bodem van de Sniep vrij te maken van stoffen die een gevaar voor de volksgezondheid kunnen opleveren. De bodemsanering van de Sniep is een van de grootste saneringen die in Nederland in uitvoering zijn. De verwachting is dat de werkzaamheden aan het einde van dit jaar zijn afgerond, zodat volgens plan in 2007 begonnen kan worden met de bouw van een nieuwe woonwijk in Diemen.

Bedrijventerrein

De Sniep ontstond in 1638 en 1641 toen de Muider- en de Weespertrekvaart werden aangelegd. Beide trekvaarten doorsneden de Korte Diem waardoor er een eiland in de vorm van een puntig toelopende strook (een "sniep") ontstond. Het stuk grond kwam in 1699 in handen van Amsterdam. De stad liet er varkens rondlopen, waardoor de Sniep ook wel het *Varkenseiland* genoemd werd. In het begin van de vorige eeuw ontwikkelde de Sniep zich tot een bedrijventerrein. Het eerste bedrijf dat zich hier vestigde was *Glasfabriek Anna*. Een andere bekende fabriek vestigde zich in 1916 op de Sniep: *Nederlandsche Teerdestilleerderij 'Diemen'*, waarvan de naam later veranderd wordt in *Nedteer BV*.

Ballast Nedam Milieutechniek

Op dit moment is *Ballast Nedam Milieutechniek BV* bezig het deelterrein waar *Nedteer* was gevestigd te saneren. De sanering wordt uitgevoerd door het weggraven van de verontreinigde grond en het wegpompen van verontreinigd grondwater. De verontreinigde grond wordt afgevoerd en afhankelijk van de grondsoort gestort of gereinigd. Het grondwater wordt na behandeling door een waterzuiveringsinstallatie op het riool geloosd. Om de ontgraving tot de gewenste diepte mogelijk te maken zijn twee damwandkuipen aangebracht. Daarnaast is aan de Weespertrekvaartzijde een nieuwe beschoeiing, bestaande uit een damwand, geplaatst.

Tijdens de saneringswerkzaamheden wordt, op plaatsen waar dit mogelijk is, archeologisch onderzoek verricht door de afdeling *Archeologie* van het *Bureau Monumenten & Archeologie*



De saneringswerkzaamheden op de Sniep in volle gang (foto Wiard Krook, mei 2006).



Ballast Nedam

BALLAST NEDAM MILIEUTECHNIEK BV

te Amsterdam. Verder worden de nog aanwezige funderingen en kelders van de diverse oude gebouwen verwijderd. Ook de bovenbouw van de voormalige drankenhandel *Buffing* en een aantal nog aanwezige schuren worden gesloopt. Het vrijkomende (schone) puin wordt op de locatie gebroken en deels hergebruikt op locatie, bijvoorbeeld als fundering van de toekomstige wegen.

Na de sanering wordt de gehele locatie tot circa + 1 m NAP aangevuld. De bovenste anderhalve meter bestaat uit schoon zand, daaronder bestaat de aanvulling uit grond.

Woonwijk

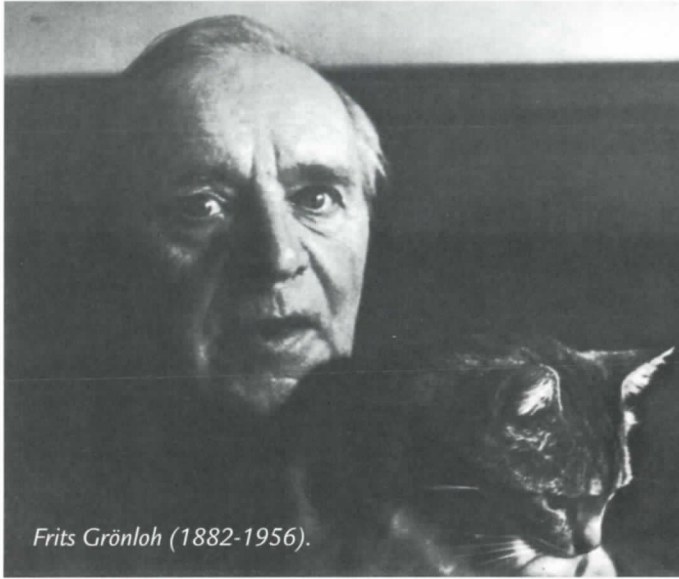
Het gemeentebestuur van Diemen heeft besloten om het plan "De Plantage van Diemen" van de ontwikkelingscombinatie *Rabo Vastgoed/Dura Vermeer* als uitgangspunt te nemen voor de verdere planontwikkeling. Op 19 januari 2006 is "De Plantage van Diemen 2006" in de raad gepresenteerd. Dit concept-stedenbouwkundig plan geeft een globaal inzicht in hoe de wijk eruit zal komen te zien. Op 26 januari heeft de raad in meerderheid (voorlopig) ingestemd met dit plan en het daarbij behorende woningbouwprogramma.

Ingeval van definitieve goedkeuring wordt het stedenbouwkundig plan voorgelegd aan de burgers van Diemen. In verband met de onlangs gehouden gemeenteraadsverkiezingen zal deze maatschappelijke consultatie waarschijnlijk plaatsvinden later in dit jaar.

Op basis van (reacties op) het concept-stedenbouwkundig plan worden de inrichting van de openbare ruimte en de woningontwerpen uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar de woningbehoefte die er binnen de gemeente Diemen is, waarvoor onlangs een uitgebreide enquête is gehouden. Medio 2007 zijn de eerste woningtypen en prijzen bekend; met bouwen wordt op zijn vroegst in de tweede helft van 2007 gestart.

Op de website www.diemen.nl wordt de stand van zaken van het project bijgehouden.

Frits Grönloh (1882-1956), beter bekend onder het pseudoniem Nescio, heeft als geen andere Nederlandse schrijver het thema van het Hollandse landschap en vooral het water op een meesterlijke wijze beschreven. Nog maar kort geleden verdrongen de notabelen van Diemen en Amsterdam zich bij het Amsterdam-Rijnkanaal om de *Nesciobrug*, de grootste fiets- en voetgangersbrug van Nederland, te openen. Net niet op Diemens grondgebied, maar wel bedoeld om IJburg een fiets- en wandelaansluiting te geven met Diemen. Enig idee wat Frits Grönloh ervan gedacht zou hebben dat deze unieke brug de naam *Nesciobrug* kreeg? Het antwoord is te vinden in zijn "Natuurdagboek".



Frits Grönloh (1882-1956).

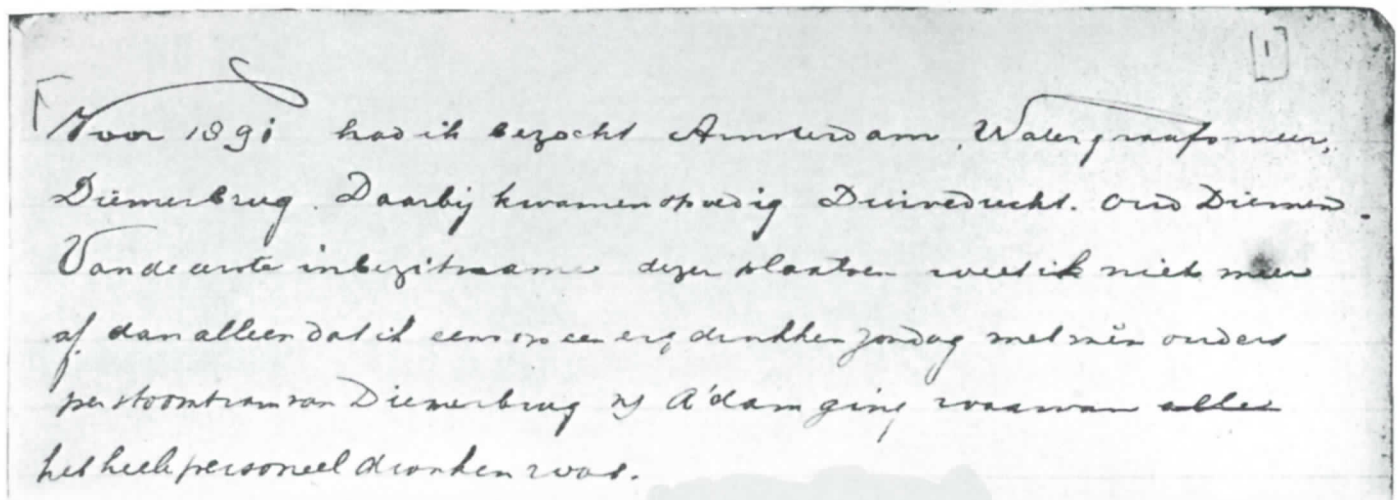
Keulsevaart

Ruim 35 jaar geleden las ik Nescio voor het eerst. Natuurlijk "De uitvreter", maar ook een zeer kort verhaal, waarin de kalkovens aan de (Amsterdamse) Keulsevaart ter sprake kwamen. Rare naam: Keulsevaart. Toen ik begin jaren '80 in Diemen kwam wonen, was ie er weer. Oudere Diemenaren spraken vaak over de Keulsevaart als zij de Weespertrekvaart bedoelden. Wat had Diemen toch met Keulen te maken? Elders in dit nummer legt Wim de Valk dat precies uit.

In 1996 verscheen het "Natuurdagboek" van Nescio als deel 2 van zijn "Verzameld werk". Dit dagboek is een 'journal intime', dat bedoeld was om in telegramstijl het geziene vast te leggen. In dit dagboek beschrijft Nescio onder andere de talloze tochtjes die hij ondernam in de omgeving van zijn woning aan de Linnaeushof 11 in de Watergraafsmeer. Op de fiets, met de bus of met de trein kneep hij er met grote regelmaat even tussenuit voor een tochtje van een paar uurtjes naar geliefde plaatsen als Weesp, Kortenhoef, Loenersloot, het Gein en Abcoude. Op die tochten is de schrijver vele malen door Diemen gekomen, langs de Keulsevaart! Natuurlijk wilde ik weten welke woorden de beroemde schrijver, die zo lyrisch kon observeren, over zou hebben voor de Diemense Keulsevaart en het Diemen tussen 1946 en 1955, de jaren van het dagboek. Deze zoektocht leverde meer op over Diemen dan alleen zijn uitingen over de Keulsevaart. Als kind had Diemerbrug overigens al een onuitwisbare indruk op hem gemaakt. In een jeugddagboek beschrijft hij de herinnering als kind dat hij "op een erg drukken zondag met m'n ouders per stoomtram van Diemerbrug naar Amsterdam ging, waarvan het heele personeel dronken was."

Rothuizen in Diemen

Na het lezen van het "Natuurdagboek" geloof ik niet dat Nescio erg veel met het Diemen van zijn tijd op had. Slechts een enkele maal (3 januari 1952) beschrijft hij de entree van het dorp bijna paradijselijk: "De bus en de auto's die ons tegemoet kwamen uit Diemen leken uit de verte daarboven bij de Hartveldsebrug op een berg te rijden, alles in 't goud en met



Fragment uit het jeugddagboek van een bezoek aan Diemerbrug in 1891.



De hervormde kerk bij de Diemerbrug in de jaren '50.

schitteringen." Maar vaak is hij negatief. Hij zal er goede redenen voor hebben gehad. Als hij zijn dagboek aantekeningen begint te maken, is Nescio 64. Toen hij in 1891 als kind door Diemerbrug wandelde, had hij een heel ander dorp gezien. Er was sindsdien flink op los gesloopt om het verkeer ruim baan te geven. Van het landelijke, knusse en intieme karakter rond het ophaalbrugje met zijn gezellige cafés en de lommerrijke terrassen aan de Keulsevaart was niet veel meer over dan een kale ongezellige ruimte met alle prioriteiten voor het moderne verkeer: verbrede straten en een nieuwe brug over de Weespertrekvaart. Nescio was heel gevoelig voor de gevolgen van de slopershamer: "Wat men lief heeft, verdwijnt of verandert onherroepelijk: wegen en waters, bruggen, huizen, dorpen en steden, mensen ook."

Soms is hij in zijn aantekeningen hard en cynisch in zijn oordeel over de huizen, ook al doet de zon er alles aan om er het beste van te maken: "Zonnig, stil, warmig met neveligen zon. Zeer teer en innig, zelfs de beschenen rothuizen van Diemen." Ook de (in de jaren '80 afgebroken) Hervormde kerk bij de brug kan hem niet bekoren. Op 31 oktober 1952 noteert hij: "De gouden Middenweg, de zon op de Keulsche Vaart en de blanke doorkijk door het leelijke kerkje van Diemen." En in 1954: "De gevangen eeuwigheid in het leelijke kerkje van Diemerbrug." Bij het beschrijven van zijn tochtjes slaat Nescio Diemen in de meeste gevallen zelfs over om te beginnen in Weesp of in het Gein. Heel soms hebben we geluk als de aanblik in Diemen toch genoteerd wordt: "De zon op de Keulsche Vaart, het strekken van de Gaasp tot in de verte en voorbij de Diem dat plekje van de Gaasp in de verte tusschen de wilgen, zilver."

Hortensiastraat in Diemen

Een enkele maal maakt hij melding van een stop in Diemen, bijvoorbeeld als hij in de Weesperstraat 86 de kolenhandel

van Schelling bezoekt. Al in 1946 refereert hij aan de blijkbaar indrukwekkende hortensia's op een fietstochtje naar het Gein. De Weesperstraat neemt hij op in zijn eigen fantasiewereld door de naam van de straat om te dopen tot *Hortensiastraat*, maar jaren later volgt er de teleurstelling: "Sommige tuintjes gesloopt, in andere enkele verflenste hortensia's." In september 1954 noteert hij: "In Diemen gekocht: 3 cadetjes, 3 gevulde koeken en een reep chocola. Daarna de brug over en door het Hortensiastraatje en langs de Gaasp. Het Hortensiastraatje ziet er nu schunnig uit met maar een enkele hortensia."

Liefdevol

Maar er zijn ook plaatsen in Diemen die hij vol liefde beschrijft. Niet de architectuur, daar is hij snel klaar mee, maar het water (Keulsevaart, de Gaasp, de Diem en het Merwedekanaal) en



Advertentie 29 april 1950.

Voor uw
brandstoffen
naar
SCHELLING

Diemen
Weesperstr. 62
Telefoon 55860



De Weesperstraat noemde Nescio "Hortensiastraat".

vooral het zicht op de bomen van *Betlem* kan hem in hogere sferen brengen. Talloze malen memoreert hij, vaak op lyrische wijze, het uitzicht vanuit de trein als hij op de spoorbrug *Betlem* ziet liggen: "Betlem was zeer mooi met koeien in de boterbloemen en tusschen de wilgen en het bosch er achter" (3 juni 1951) en later in dat jaar in september: "Betlem en m'n boompjes". En in april 1955: "Betlem, fijn verlicht, de blinkende sloot, Merwedekanaal, rechts in de zon."

Niet altijd is Nescio lyrisch, maar de achterliggende bedoeling moge duidelijk zijn. Ook zakelijke noteringen als "Zon op de Keulsche Vaart" en "Zon op de Gaasp bij Diemen" ademen een intens genieten van het geziene. Maar dan ook weer: "De zon op de Keulsche Vaart, het strekken van de Gaasp tot in de verte en voorbij de Diem dat plekje van de Gaasp in de verte tusschen de wilgen, zilver" en "Zeer teer blauw stukje water aan de splitsing van de Gaasp en de Muidertrekvaart."

Het ergste wat Nescio kon overkomen was een bus of een trein vol drukte en lawaai en afleidende medepassagiers. Nog woedend zet hij ze thuis neer in het dagboek als "Hoestend nijlpaard" en "Leelijke buspassagiers met leelijke gezichten". Treurig wordt hij als *Betlem* vanuit de trein ongezien blijft: "Bijna niets gezien, ingemetseld in soldaten."

Een beroerte maakte in januari 1956 een abrupt einde aan de tochten en aan de notities.

En nu, in 2006, is er dus de *Nesciobrug* over het Amsterdam-Rijnkanaal. In zijn dagboek steekt Nescio meer dan eens de draak met het vernoemen van straten en dergelijke naar verdienstelijke personen. Hij lijkt medelijden te hebben met de vernoemde personen als hij bijvoorbeeld noteert: "de zogenaamde 'Hugo de Vries'laan. Er is dus alle reden om aan te nemen dat hij het maar niets had gevonden, zo'n *Nesciobrug*."

En wat is ook de waarde van een naam van een brug als de overheid plannen smeedt om een paar kilometer verderop dwars door je geliefde Gein een snelweg aan te leggen? God zal hem nog één keer horen brommen op de *Nieuwe Ooster* in vak 79, nummer 19. Want als de mens de natuur geweld aandeed, werd Nescio pas echt kwaad, zoals op 2 juni 1954 toen hij woedend constateerde dat een geliefde bomenrij plotseling gekapt was: "God zal ze eeuwig gloeiend nakend in de hel sansodemirakele!"



De in 2006 geopende *Nesciobrug* over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Literatuur

- * **Bindels**, R.: *Nescio; ontmoetingen*, literaire monografieën, Brugge 1974.
- * **Boas-Grönloh**, M.J., Gerrit **Borgers** & Marten **Scholten** (red.): *Nescio*, Schrijvers Prentenboek dl. 14, Nederlands Letterkundig Museum en Documentatiecentrum 's-Gravenhage, Amsterdam 1970.
- * **Nescio**: *Verzameld werk*, dl. 1 en 2, verzorgd door L. Frerichs, Amsterdam 1996.
- * **Verhoeff**, M.: *Is u Amsterdamer? Ja, Goddank*, Amsterdam 1997.



De uitspanning 'Betlem' bij de spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Utrecht gebruikt vrouwen als trekpaarden

RIJNSCHEPEN VOEREN EERTIJD LANGS DIEMERBRUG

Wim de Valk

In het begin van de vorige eeuw waren de waterwegen zo belangrijk, dat de schoolkinderen reeksen kanalen en rivieren op de 'blinde' kaart moesten kunnen aanwijzen. Bij een repetitie ging het er soms pittig aan toe. Een opgave: "Noem alle waterwegen die je passeert als je van Delfzijl naar Roermond vaart." Als de meester of juf het nog moeilijker wilde maken, moest je ook de belangrijkste steden noemen die je onderweg tegenkwam. Voor de Diemense kinderen was het vroeger niet anders. Lag Diemen lang geleden aan een belangrijke waterweg? Ja, inderdaad. Schippers voeren er langs als zij van Amsterdam naar Keulen voeren en vice versa. Diemen heette toen zelfs Diemerbrug naar de brug die alle schippers hier passeren moesten en die dikwijls voor flink oponthoud zorgde.

Gerekend vanaf de middeleeuwen heeft het eeuwen geduurd voordat Diemen deel ging uitmaken van de steeds drukker wordende verbinding van Amsterdam met de Rijn en zo verder naar Duitsland. Daarvoor moesten er eerst nieuwe kanalen worden gegraven, bestaande vaarwegen verbeterd, sluisen en bruggen worden aangelegd en dat heeft wel even geduurd. Vanaf de vijftiende eeuw moesten Amsterdamse schippers die naar Duitsland wilden een fikse reis maken eer zij daar waren. Dat kon op verschillende manieren.

Route 1 ging via Zwolle. Dan moest je vanuit Amsterdam de Zuiderzee oversteken. Daar was lang niet iedereen happig op; het kon spoken op die binnensee. Veel schepen zijn daar vergaan. Wie het toch aandurfde, voer vanaf Kampen/Zwolle de IJssel op. Bij de vooraanstaande handelsplaats Deventer werden vaak al zaken gedaan. Vervolgens verder de IJssel afvaren

tot in de buurt van Arnhem de Rijn werd bereikt.

Route 2 begon bij Muiden. Schippers, die liever het zekere voor het onzekere namen, voeren niet naar Zwolle. Zij bleven zo kort mogelijk op de Zuiderzee. Hun route zag er als volgt uit. Vanaf Amsterdam gingen zij naar Muiden. Vandaar zakten zij de Vecht af tot Utrecht, daar namen zij de Vaartse Rijn, kwamen zo in Vreeswijk en dan was de Lek niet meer ver weg. Zij voeren de Lek en vervolgens de Nederrijn af tot zij bij Arnhem waren en zo kwam Duitsland in zicht.

Route 3 ging via de Haarlemmermeer. Dat was een hele toestand; maar ja, nood breekt wet. Het probleem bij Route 2 was dat de Nederrijn vaak onbevaarbaar bleek. Dan restte kleinere schepen - die ook door een paar smalle waterwegen konden varen - slechts de volgende tocht. De Amsterdamse schipper voer om



Het druk bevaren Merwedekanaal in het begin van de jaren '30. Links op de achtergrond Zeeburg met het huis 'Zomerlust' aan de Diemerzeedijk (coll. Gemeente Archief Amsterdam).

te beginnen niet naar het oosten maar naar het westen. Via het IJ kwam hij bij de Spaarndammersluis. Dan over het Spaarne, de Haarlemmermeer, de Oude Wetering, het Brasemmermeer naar de Oude Rijn. Verder via de Gouwe en de Hollandse IJssel naar de Maas bij Rotterdam. En dan pas kon lange tijd naar het oosten worden gevaren om tenslotte de Rijn te bereiken. Binnen de route naar Rotterdam bestonden een paar varianten, maar die zijn voor dit overzicht van ondergeschikt belang.

Route 4 langs Diemerbrug. In de tweede helft van de zeventiende eeuw kwam de route langs Diemerbrug in beeld. Veel schippers waren blij dat er na de inpoldering van de Watergraafsmeer een route bijkwam. Zij konden nu vanuit de stad de Amstel afvaren tot zij bij de Omval linksaf de Ringvaart op konden. Die sloot aan op de Weespertrekvaart, die weer overging in de Gaasp. Bij Weesp kon de Vecht worden opgevaren naar Utrecht en daarna wees de weg naar de Lek en de Rijn zich vanzelf. De gevolgde waterweg van Amsterdam tot Utrecht werd gewoonlijk de Keulsevaart genoemd.

Het ligt voor de hand dat de schoolkinderen in Diemen vroeger veel te horen kregen over dat belangrijke vaarwater voor hun deur. Er kon bij wijze van spreken aanschouwelijk onderwijs worden gegeven. Ettelijke schepen uit Amsterdam kwamen op weg naar Keulen voorbij. De onderwijzer kon vertellen wat die boten afvoerden en waarmee ze terugkwamen.

Betere weg via het Zederikkanaal

Wanneer na veel geschipper eindelijk Vianen was bereikt, kon zoals eerder is gezegd, de Lek worden opgevaren. Veel schippers waren daar niet zo dol op; de Lek vonden ze maar een miezerig vaarwater. Zij zouden liever een stuk zuidelijker uitkomen in de aanzienlijk grotere rivier de Merwede. Gedacht werd ongeveer in de buurt van Gorinchem. Wie vanaf die plaats naar het westen vaart komt in Rotterdam terecht, wie oostwaarts gaat (de Waal op) kan de Rijn bereiken.

Dat idee werd pas aan het begin van de negentiende eeuw opgepikt. In 1824 werd begonnen aan een nieuw kanaal dat met gebruikmaking van bestaande stromen en stroompjes een bruikbare vaarweg tussen Vianen en de Merwede opleverde. Het grootste stuk van de in 1826 geopende nieuwe verbinding kreeg de naam Zederikkanaal. Terwijl het vroegere traject



De smalle doorvaart van de Keulsevaart bij de Diemerbrug. (coll. Fotoarchief N.V. Drukkerij 'De Spaarnestad').

Holland-Keulen soms vele weken vergde, was dit dankzij het Zederikkanaal nog maar ongeveer veertien dagen. Op de huidige landkaarten is de naam Zederikkanaal niet meer terug te vinden. Na allerlei verbeteringen is het omgedoopt tot Merwedekanaal.

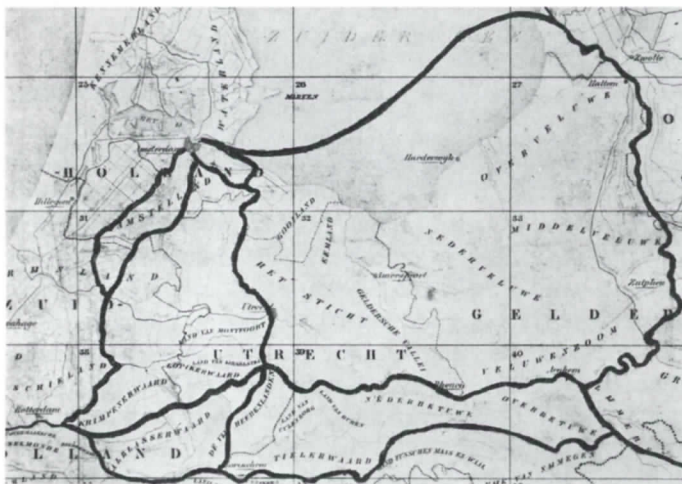
De schippers waren vooral zo enthousiast omdat kort tevoren (in 1824) ook het nieuwe Noord-Hollandskanaal was geopend. Er ontstonden hele nieuwe perspectieven; je kon voortaan van Den Helder helemaal doorvaren tot Charleroi in het industriegebied van België. Een buitenkans, Nederland en België vormden immers toen nog één natie.

Paardenkracht

Varen bleef intussen geen pretje. Welke route je ook nam, er waren veel obstakels. Op talrijke plekken waren rivieren en kanalen te smal, te ondiep of te bochtig. De vele sluzen onderweg waren dikwijls klein, dat betekende dus lang wachten - soms dagenlang - tot je eindelijk aan de beurt was. Wachten kost geld. Het aantal keren dat er tol moest worden betaald, was ook niet mis. Tussen Amsterdam en Gorinchem lagen zeven schutsluizen en 31 bruggen.

Ten slotte moet bedacht worden dat er zelfs aan het begin van de twintigste eeuw nog heel veel zeilschepen waren. Dat vereiste heel wat zeil- en stuurmanskunst op die binnenwateren. En dan redde je het nog niet altijd. Op weg naar Duitsland werd er immers heel lang stroomopwaarts gevaren. Je kon maar zelden laveren, dus moest er dure hulp van buitenaf komen. Praktisch alle schepen werden op weg naar Duitsland over zeer lange trajecten met lange touwen voortgetrokken door paarden die op het jaagpad of trekpad langs rivieren of kanalen liepen.

Jaar in jaar uit sjokten grote kudden paarden met de schepen achter hen aan, want voor mankracht waren de stroming te sterk en de boten te groot en te zwaar beladen. Spannen van twintig à dertig paarden per sleep waren in de beginjaren van de negentiende eeuw geen zeldzaamheid. Een extra handicap was dat het trekpad soms aan de ene kant van de rivier lag en een eind verder juist aan de andere kant. Tussen Vreeswijk en Lobith moesten de jaagpaarden niet minder dan vijftien maal worden overgezet. Langs de Waal was het nog erger.



De wegen van Amsterdam naar de Rijn omstreeks 1860.

De stad Utrecht had een eigen en heel bijzondere regeling. Daar was het verboden de schepen met paarden voort te trekken. De passerende schepen moesten krachtens een privilege van 1765 gebruik maken van de trekkracht van door de stad aangewezen behoeftige vrouwen. Op die manier betaalde de Amsterdamse Rijnvaart een deel van de kosten van de Utrechtse armenzorg.

Handelsartikelen

Wat ging er zoal naar Duitsland en wat brachten de schippers terug? Omstreeks het begin van de achttiende eeuw was volgens de geschiedschrijver J. Wagenaar ("Amsterdam in zijne opkomst") de situatie als volgt. Op de heenreis zaten er in de Nederlandse schepen: specerijen, drogerijen, verfwaren, koffie, thee en andere Oost- en West-Indische producten, voorts stokvis, haring, kaas en nog veel meer. Op de terugvaart brachten de schippers de volgende waren mee. Vanuit Keulen: Rijn- en Moezelwijn, geschut, kogels, lei, vloerstenen. Vanuit Düsseldorf en elders: lijnwaden, lint, garens en borstels. Van Hanau, Heilbronn en andere steden: wijnroemers en glazen. Van Neurenberg: kramerijen. Dit laatste woord is thans tamelijk onbekend; het is een verzamelnaam van allerlei voorwerpen voor huishoudelijk gebruik en betrekkelijk goedkope snuisterijen.

De stoomboot komt

De overgang van zeilboot naar stoomboot had enorme gevolgen voor de Rijnvaart. In 1825 voer de eerste stoomboot van Holland naar Straatsburg. Omstreeks dezelfde tijd werden er proeven genomen met sleepboten (stoomkracht) die de paarden bij het opslepen van de Rijnschepen zouden kunnen vervangen. Maar de echte ommekeer begon pas nadat in 1841 Gerhard M. Roentgen de eerste ijzeren Rijnaak in de vaart had gebracht.

Een schipper heeft echter eerder een ijzeren schip aangeschaft dan dat de rivieren en kanalen zijn aangepast. In 1852 meldde de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken Thorbecke dat het met de Rijnvaart van Amsterdam helemaal de verkeerde kant zou uitgaan wanneer er niet werd ingegrepen. De vaarweg werd geteisterd door een lange reeks ernstige gebreken. Vooral op de Vecht was de toestand hoogst onbevredigend. Elk ogenblik liepen daar schepen vast. De Amsterdamse *Kamer van Koophandel*, die al eerder had geklaagd, is blij dat het 'Hooger Bestuur' nu ook in de gaten heeft dat er wat gedaan moet worden. In feite moest het hele vaartraject op de schop. Op die waarschuwing werd uiterst traag gereageerd. Er werd wel veel gepraat in commissies en allerlei raden, maar tussen praten en doen kwamen tientallen jaren te liggen. Alleen al over het traject liepen de meningen uiteen. Je kon immers van de bestaande verbindingen uitgaan, maar net zo goed van geheel nieuwe kanalen. Het ene plan na het andere werd ingediend en ettelijke instanties hadden het jarenlang druk met die plannen te bespreken, te beoordelen, te amenderen en af te keuren.

Route langs Amersfoort

In 1870 kwam een spraakmakend plan aan de orde. Het was opgesteld door J.G. van Niftrik, ingenieur bij de Gemeente Amsterdam. De Amsterdamse Rijnschippers zouden in de aanvang even de - aan te passen - Keulsevaart (langs Diemerbrug)

volgen, maar vervolgens niet via de Gaasp naar Weesp moeten varen. Neen, de nieuwe route wordt Amsterdam - Diemerbrug - via Muidertrekvaart naar Muiden - Naarden - Huizen - Amersfoort - Wageningen (toegang tot de Nederrijn) en vervolgens naar Dodewaard (toegang tot de Waal).

Dat plan kwam erop neer dat er vanaf Muiden een heel nieuw kanaal naar het oosten moest worden gegraven. Vervolgens kon in grote lijnen via het aan te passen riviertje de Eem naar Amersfoort worden gevaren, terwijl daarna via de riviertjes de Lunterse Beek, de Bleekersloot en onder meer de Grift naar Wageningen kon worden gevaren. Al die riviertjes zouden gekanaliseerd moeten worden.

Dit plan had als groot voordeel, dat de route niet bij Gorinchem in de Waal uitmondt maar tientallen kilometers oostelijker bij Dodewaard. De schipperswereld zag dat wel zitten. Geen wonder want dat scheelt een stuk als je helemaal naar Duitsland moet. De gemeente Amersfoort was er ook zeer content mee. Een grote handelsroute langs de stad kon alleen maar economisch voordeel (handel en werkgelegenheid) opleveren. Wie was er echter ontzettend op tegen? De stad Utrecht uiteraard, die zou de Rijnroute langs haar deur zien verdwijnen.



Het plan van ir. J.G. van Niftrik (1870).

Rijnvaart bestaat niet meer

Twee jaar verder - in 1872 - is er geen steek veranderd. De Amsterdamse *Kamer van Koophandel* schrijft teleurgesteld in haar jaarverslag dat de Rijnvaart voor Amsterdam eigenlijk niet meer dan in naam bestaat. In 1873 wendt de Kamer zich in wanhoop tot de Tweede Kamer. In enkele zinnen wordt de kern van de problemen geschetst. Noch de weg over de Zuiderzee en de IJssel, met zijn lage waterstand, noch die langs de Keulsevaart en Zederikkanaal met hoge tollens en te kleine schutsluizen, noch die over Gouda, met zijn gebrekkig vaarwater, konden het nodige verkeer met de Rijn meer verwerken. Overal waren de diepte en afmetingen van rivieren, vaarten en sluizen te klein om de groter geworden schepen doorgang te verschaffen. De pijnlijke gevolgen waren duidelijk waarneem-

baar. Terwijl rond 1853 zeker 24 procent van de langs Lobith varende schepen van Amsterdam kwam, was dit percentage in 1873 gezakt tot afgerond 5 procent. De *Kamer van Koophandel* smeekte de overheid: Trek alsjeblieft geld uit om een nieuw kanaal te graven. Deze bedelbrief haalde niets uit.

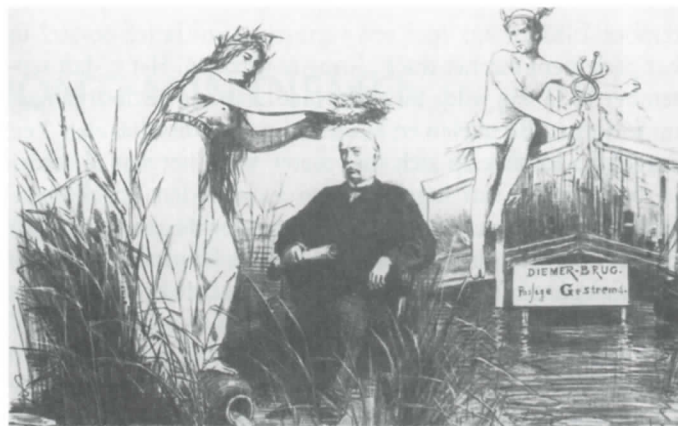
Diemerbrug telt niet meer mee

In april 1875 bezocht koning Willem III Amsterdam. Een mooie gelegenheid voor de bestuursleden van de *Kamer van Koophandel* om een audiëntie bij hem aan te vragen en hem vervolgens te vertellen hoe groot de nood is. Willem III antwoordde dat ze hem maar schriftelijk moesten informeren, dan zou hij wel verder zien. De verlangde notitie werd hem nog dezelfde maand toegezonden. Daarin stond onder meer dat de route via de Keulsevaart - langs Diemerbrug met zijn 1100 inwoners - al bijna helemaal niet meer werd gebruikt. Dat was heel treurig, want het Noordzeekanaal was al bijna klaar, het zou eind 1876 feestelijk worden geopend. Hoe moest het dan met de verdere verbinding naar het achterland? Amsterdam kon de transitohandel wel vergeten. En om nog eens terug te komen op die Keulsevaart, een verbetering daarvan was allang geen afdoende oplossing meer!

De situatie werd nog ingewikkelder omdat er intussen gedacht werd aan een droogmaking van het zuidelijk deel van de Zuiderzee. Dat plan zou te combineren zijn met het eerder geopperde kanaal langs Amersfoort en voorts verder door de Gelderse Vallei. Toen die kwestie in de Tweede Kamer aan de orde kwam, stond de stad Utrecht wederom op haar achterste benen om te voorkomen dat de Rijnvaart over Amersfoort zou worden geleid. Kennelijk is hierna het hek helemaal van de dam en regent het plannen voor een nieuwe Rijnverbinding. In 1880 liggen er twaalf (!) ontwerpen op tafel.

Keulse Vaart wordt verbeterd

Tot groot verdriet van Amsterdam had de betrokken minis-



Een politieke prent, die op het knelpunt Diemerbrug wijst (uit: "De Amsterdamer, Weekblad voor Nederland" van 10 juli 1887).

ter Klerck in 1881 geen boodschap aan al die plannen. Hij vond - gesteund door het parlement - dat een verbetering van de Keulsevaart de beste oplossing was. Hoofdingenieurs van *Rijkswaterstaat* hadden voorgerekend dat men dat karwei binnen vier jaar voor *f* 12 miljoen (exclusief kosten van ont-eigening) zou kunnen klaren. Dat lijkt goedkoop en snel, zo klaagde Amsterdam direct, maar "de omweg van 50 kilometer en de bochten en sluisen die blijven bestaan zullen het onmogelijk maken de achterstand in het Rijnverkeer in te halen." Minister Klerck trok zich ook van dat protest niets aan. Sterker, hij dacht Amsterdam voor het blok te kunnen zetten door gelijk met de uitvoering van het grote werk te beginnen. Hij liet vrijwel onmiddellijk grond aankopen om bij Nigtevecht een nieuwe sluis te bouwen en liet ook het werk al aanbesteden. Zelden trad een minister zo voortvarend op. In Amsterdam werd dan ook gezegd dat de minister de aangenomen wet eigenmachtig in zijn voordeel uitlegde. Er werd gesproken van "een ministerieel kanaal".

Toen die werkzaamheden al een paar jaren aan de gang waren, kwam jonkheer mr. J.W. H. Rutgers van Rozenburg in sep-



Het Merwedekanaal uit de tijd van de stoomvaart. Op de achtergrond de "Molen van Griffioen" (foto coll. fam. Heek-v.d. Meent).

tember 1883 ineens met een verrassend initiatiefvoorstel in het parlement om het tracé alsnog te wijzigen. Het is dan september 1883. Hij wilde de Vecht met haar nauwe doorgangen in de dorpen Breukelen en Maarssen geheel uitschakelen. Een dergelijk idee was op zich niet nieuw want het was al eerder in de hoofden van ingenieurs en kamerleden opgekomen. Praktisch iedereen was er evenwel intussen vanuit gegaan dat het idee voorgoed in de ijskast was beland. De verbindingssluisen te Nigtevecht tussen het nieuwe kanaal en de Vecht waren bijvoorbeeld al klaar.

Wat stelt Rutgers van Rozenburg voor? Maak tussen Amsterdam en Utrecht een heel nieuw kanaal (parallel aan de bestaande verouderde vaarweg) zonder sluisen. De kosten zouden uiteraard hoger zijn dan in het geval de Keulsevaart alleen werd opgelapt, maar de te varen afstand zou kleiner worden en het aantal bochten eveneens.

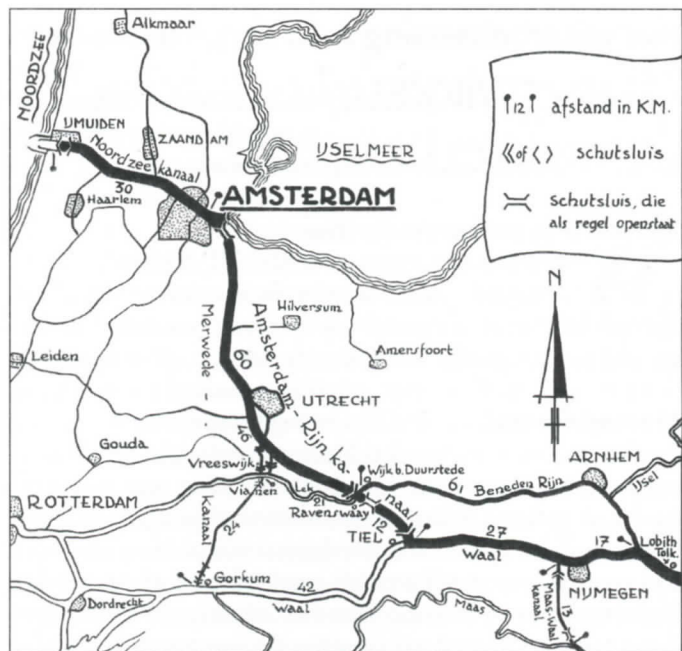
Hoe opmerkelijk ook, minister Klerck ging er toch eens over nadenken. Zijn bewering dat de Keulsevaart wel in vier jaar zou kunnen worden opgeknapt, leek namelijk al de mist in te gaan. Het werk ging tergend langzaam. De onteigeningen namen veel tijd in beslag. Polder- en waterschapsbesturen stelden allerlei eisen en voorwaarden, die tot langdurige onderhandelingen leidden.

Toch een Merwedekanaal

Heel geleidelijk gingen de standpunten schuiven. Het voorgestelde nieuwe vrijwel kaarsrechte van Amsterdam tot voorbij Utrecht lopende kanaal zou er toch komen. Merwedekanaal zou het heten. Af en toe kwam er nog eens een kink in de kabel maar eindelijk op 1 augustus 1891 was het zover dat het kanaalvak Amsterdam-Nigtevecht geopend kon worden. Het is het stuk Merwedekanaal dat als een lang lint aan de



Een recent beeld van het verbrede Amsterdam-Rijnkanaal (foto KLM Aerocarto).



Kaart van het nieuwe Amsterdam-Rijnkanaal (archief Nieuwe Rijnvaart Maatschappij).

noordkant van Diemen loopt. Op 4 augustus 1892 was het gehele stuk van Amsterdam tot Vreeswijk gereed. Dat werd dan ook groots gevierd. De kleine koningin Wilhelmina (bijna 12 jaar oud) onthulde onder het toezien oog van haar moeder, de koningin-regentes Emma, een gedenksteen in de sluis te Vreeswijk, waarmee het nieuwe kanaal officieel in gebruik was gesteld.

Na Vreeswijk volgde nog het hele traject naar Gorinchem. Dit betrof het Zederikkanaal dat verbeterd en verkort moest worden. Die werkzaamheden werden negen maanden later afgerond. Op 1 mei 1893 werd het laatste stuk voor de vaart opgesteld. Daar kwam echter geen koningin meer aan te pas.

Kikkersloot

Waren de Amsterdamse Rijnschippers nu tevreden en opgewekt dat het hele traject van Amsterdam naar Gorinchem er stukken beter bij lag? Als ze al blij waren, duurde die blijdschap niet lang. De ontwikkelingen in de scheepvaart gingen sneller dan bij het graven was bevroed. De ontevreden vonden het Merwedekanaal – die thans geheel opgenomen is in het huidige Amsterdam-Rijnkanaal – eigenlijk maar een 'kikkersloot'.

Het zou weer tientallen jaren duren eer het Amsterdam-Rijnkanaal nogmaals verbeterd zou worden. En niet zo'n beetje ook. Het traject Amsterdam-Utrecht zou aanmerkelijk worden verbreed. En het traject Utrecht-Gorinchem werd achteraf zo'n teleurstelling gevonden, dat het voor de Rijnvaart helemaal werd afgeschreven. Er zou een heel nieuw kanaal komen. Niet meer richting Gorinchem, maar richting Tiel, dat veel meer naar het oosten lag.

De meeste gegevens in bovenstaand artikel zijn ontleend aan het in 1952 verschenen boek "De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis". Het werd in opdracht van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam geschreven door mr. G. M. Greup, de algemeen secretaris van de Kamer. Voorts is geput uit "Amsterdam in zijne opkomst" van J. Wagenaar. Ook werd het Gemeente Archief Amsterdam geraadpleegd. Tenslotte is dankbaar gebruik gemaakt van opmerkingen van G. de Valk, oud-directeur van het Rijnschepenregister te Rotterdam.

Hoe kom ik aan de overkant?

GESCHIEDENIS VAN TWEE VEERPONTEN IN DIEMEN

Ellen van Meurs

Wie nu langs de kant van het brede en diepe Amsterdam-Rijnkanaal staat, kan zich nauwelijks nog voorstellen dat hier bijna 90 jaar twee veerpontverbindingen waren met de overzijde en dat er zelfs wel eens een koe overzwoom die geen zin had om op de pont te wachten. Het kanaal is inmiddels wel drie keer zo breed geworden en de gebieden aan de overkant zijn min of meer losgeraakt van Diemen. Sinds kort zijn ze gelukkig weer bereikbaar dankzij de *Nesciobrug*.

Merwedekanaal

In 1892 was het dan zover. Het Merwedekanaal werd officieel geopend en zo had de Amsterdamse haven een verbeterde en verkorte verbinding met de Merwede bij Gorinchem en vandaar naar de Rijn. In 1888 was toen al in hotel *De Kroon* aan de Muiderstraatweg een overeenkomst gesloten tussen *Rijkswaterstaat* en het bestuur van de Overdiemerpolder dat er altijd kosteloos een veerpont zou varen om de Ouddiemerlaan en de Buitenkerkerweg te verbinden, alsmede de Overdiemerweg ten zuiden en ten noorden van het kanaal.¹ In 1893 werden de dienstwoningen voor de pontwachters gebouwd.² De afvoer van water voor de twee molens die toen nog aan weerszijden van de Diem stonden, werd geregeld door middel van sifons (grote duikers) die onder het kanaal doorliepen.

De eerste veerpont was grotendeels van hout met aan de zijkanten kleppen die konden worden neergelaten voor het op- en afrijden. Hij dreef eerst op drie vletten (lage bootjes), later op twee omdat dan, als het kanaal bevroren was en er een ijsgang uitgehouwen was, de ijsschotsen tussen de twee vletten door konden drijven. Bij een hele strenge winter werden er planken op het ijs gelegd en voer de pont niet.

De pont werd voortbewogen door een kabel die over een lier



Het oude pontveer over het Merwedekanaal circa 1910. (foto coll. fam. Heek-v.d. Meent).

liep waarmee de kabel strakgetrokken kon worden en een groot wiel waaraan gedraaid werd. De kabel lag op de bodem zodat passerende schepen er geen last van hadden. Voor kleine vrachtjes werd een roeiboortje gebruikt en er was een wachthuisje met een bel waarmee de veerman gewaarschuwd kon worden. De pontbedienden en twee pontwachters waren in dienst van *Rijkswaterstaat* en draaiden ploegendiensten. Aan het einde van de Ouddiemerlaan woonde een kantonniër die de beschoeiing onderhield vanaf de Oranjesluizen tot aan Weesp.



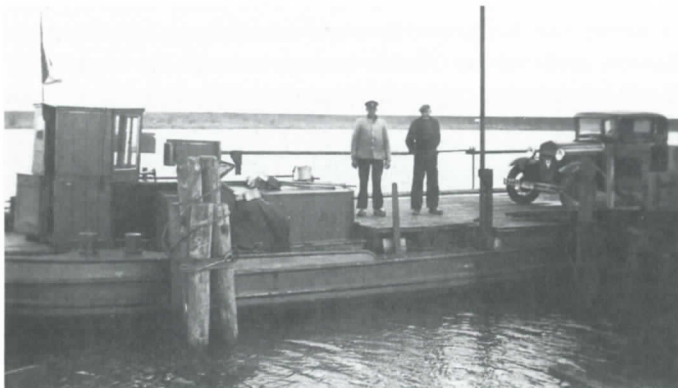
Ook 's winters werd de rijksroeiboort over het Merwedekanaal bediend. De pontwachter, G. van de Meent (geheel links), trok met één of twee knechten de boot met een touw naar de overkant. Als er een ijsbreker langskwam, moest het touw snel weggehaald worden (foto 1933, coll. fam. Heek-v.d. Meent).



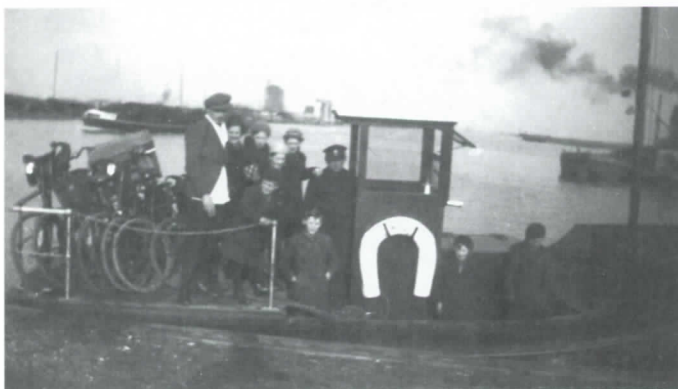
De laatste dag op de oude pont met de invaller Andries Karbet ('Lange Dries') en enkele Overdiemense kinderen (foto coll. fam. Heek-v.d. Meent).



Ijsgang op het Merwedekanaal (foto coll. fam. Heek-v.d. Meent)



Toen de ponthavens voor de nieuwe veerwagens werden aangelegd voer er tijdelijk een dekschuit bij Overdiemen (foto coll. fam. Heek-v.d. Meent).



Het motorpontje dat in 1939, tegelijk met de veerwagens, in dienst kwam (foto coll. fam. Heek-v.d. Meent).

Wie werden er overgezet?

Dit waren natuurlijk de bewoners van enkele huizen langs de Buitenkerkerweg en aan het einde daarvan, huize Zomerlust, waar in het begin van de twintigste eeuw een café in gevestigd was. Ook waren er boerenkarren van de Diemense boeren Diepgrond, H. van der Schot en W. Vedder die er zomers hooien en koeien lieten grazen. Die boeren hadden daar grond omdat de verkaveling, haaks op de Ouddiemerlaan, achter de dijk doorliep. Mevrouw A. van der Schot vertelde dat ze één koe hadden, de zwemmer genaamd, die voor de pont er was, het ruime sop koos. Ook de kinderen Van der Schot zwommen wel eens naar de overkant als het warm was. De oever was minder hoog en stijl dan nu.

Aan de overkant waren ook minstens drie zwembaden (onder andere *Het Plashuis*, *Zwemschool Oost*) en een botenstalling. Bij de Overdiemerweg bevond zich ten noorden van het Merwedekanaal echt een buurtje. Van 1895 tot 1937 stond hier de zogenaamde *Molen van Griffioen*, die de Overdiempolder droog maalde en uitsloeg op de Derde Diem en het Merwedekanaal. Van 1904 tot 1920 stond er nog een kleine wipmolen die de Diemerdampolder (*Uilenbos*) droog maalde en uitwaterde op de Kleisloot voor boerderij *Zeehoeve*.³ Verder woonde er de fortwachter van *Fort Diemerdam*, stonden er enkele boerderijen, waren er botenstallingen (*De Diemen* en *De Blauwe Wimpel*), een café *De Blauwe Wimpel* en was er het vissersbedrijf van de familie Smeenk gevestigd⁴. De pontknechten woonden ook aan de overkant; voor de molen in lage huisjes om de windvang van de molen niet te belemmeren. Er staken ook vaak mensen over voor een dagje uit in deze lommerrijke omgeving.

Pontwachters

Bekende pontwachters waren Arie van de Meent en zijn zonen Arrus en Gerrit. Vader Arie was afkomstig uit de Lage Weide bij Utrecht en werd in 1910 pontwachter aan de Overdiemerweg. Op 13 en 14 januari 1916 veroorzaakte een stormvloed een doorbraak in de Diemerzeedijk, naast *Fort Diemerdam*.⁵ Het water van de, toen nog, Zuiderzee golfde De Diem op. Vermoedelijk was het gat mede ontstaan doordat soldaten, die vanwege de mobilisatie aanwezig waren bij *Fort Diemerdam*, de dijk ter plaatse wat hadden verlaagd om een beter schootsveld te bewerkstelligen.⁶ Van de Meent voer als enige in deze streek de hele nacht heen en weer en draaide aan het grote wiel om boerenkarren met zakken zand naar het gat in de dijk te vervoeren. *Rijkswaterstaat* heeft hem toen voorgedragen voor een koninklijke onderscheiding.

Van 1931 tot 1951 was zijn zoon Gerrit in Overdiemen pontwachter. In die tijd was Arrus pontwachter aan de Ouddiemerlaan. De broers leken sprekend op elkaar zodat mensen ze wel eens door elkaar haalden.

Het aantrekkelijke van het pontwachtersvak was de omgang met mensen. Maar ook met slecht weer moesten de mensen overgezet worden. Op de oude pont stond je dan in weer en wind.

Verbreding kanaal

In 1931 werd bij wet de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal vastgelegd. Van Amsterdam tot Utrecht zou dit kanaal het Merwedekanaal volgen. Door de crisisjaren en de oorlog werd de aanleg ernstig vertraagd; het nieuwe kanaal werd pas op 21 mei 1952 door koningin Juliana geopend.⁷

In Diemen werd het Merwedekanaal aan de noordkant van 35 m naar 70 m verbreed. Amsterdam was sinds 1921 eigenaar van deze grond.⁸ Vanwege de verbreding werden in Overdiemen de molen van Griffioen en de lage pontknechtshuisjes gesloopt. Omdat het kanaal nu te breed werd voor een pont met kabels en handbediening kwamen er in april 1939 twee veerwagens in dienst die op vier poten stonden en daarmee reden over een railbaan die op de bodem van het kanaal lag. Hiervoor zijn 104 heipalen per railbaan de bodem ingeslagen. Om deze op gelijke hoogte te krijgen werden ze, gebruikmakend van de waterspiegel, door middel van een markering afgetekend en vervolgens onder water op een diepte van 4½ m afgezaagd. Op deze heipalen lagen verbindingstukken die de railbaan op zijn plaats hielden.

Voor deze veerwagens werden speciale ponthavens aangelegd om hinder voor passerende schepen te voorkomen. Op de plaats waar de ponthaven lag, maakt de Kanaaldijk nu een bocht. Aan de Overdiemerweg lag de ponthaven voor de pontwachterswoning.

Rijkswaterstaat sloot in 1934 een overeenkomst met het polderbestuur om de kosteloze overtocht voor de bewoners opnieuw vast te leggen.

Tegelijkertijd met de veerwagens kwam er in plaats van de roeiboot een motorbootje in de vaart voor fietsers en voetgangers.

Een slepend anker

De veerwagens hebben op deze manier 30 jaar lang goed gefunctioneerd. Er deden zich geen noemenswaardige ongelukken voor. In 1969 echter ontstonden er problemen. In die tijd had *Rijkswaterstaat* al vergevorderde plannen om het Amsterdam-Rijnkanaal te verbreden naar 100 m en te verdiepen naar 6 m en het zo geschikt te maken voor de vierbaksduwvaart met een maximale diepte van 3,30 m.⁹

De railbaan van de veerwagen bij de Ouddielerlaan raakte beschadigd doordat een schip, komende van Amsterdam, met een slepend anker voer en daarmee achter de railbaan bleef haken. In de railbaan ontstond een knik van 21 cm. Hij is boven water gehaald, gerepareerd en weer teruggelegd. Het rijden bleef echter problemen geven en na enkele maanden nam op 4 april 1969 *Rijkswaterstaat* de veerwagen zonder een bericht vooraf definitief uit de rit.

De achttien gedupeerde gezinnen aan de overkant waren zeer verontwaardigd en maakten bezwaar bij de gemeente Diemen want, hoewel ze op Amsterdams grondgebied woonden, waren ze volledig georiënteerd op Diemen. De ouders hielden hun negen kinderen thuis van school, want ze vonden het vervangende motorpontje te gevaarlijk en omrijden over de Schellingwouderbrug was 14 km.

Voor de boeren was het ook een strop. Zij konden met hun tractors en koeien niet over de Schellingwouderbrug waar alleen snelverkeer toegestaan was. De andere kant op was ook een probleem want dan moesten ze over de slecht begaanbare Diemerzeedijk en het smalle Diemerdammersluisje, dat deels uit 1674 stamt.¹⁰

De gemeente Diemen herinnert *Rijkswaterstaat* aan de afspraak uit 1934 over een rechtstreekse, kosteloze oeververbinding.¹¹ *Rijkswaterstaat* antwoordt hierop dat in de komende jaren het scheepvaartverkeer in omvang en snelheid alleen maar zal toenemen en dat het daarom nadelig en gevaarlijk is de veerwagens nog langer in dienst te houden. De schade voor



De veerwagen wordt door een drijvende kraan van de Amsterdamse firma N.V. Reederij v/h Gebr. Goedkoop op de railbaan gezet (foto fam. Heek-v.d. Meent).



De veerwagen aan de Overdiemerweg ligt in de ponthaven. De trapgevel van het pontwachtershuis is hier verdwenen omdat Rijkswaterstaat op de onderhoudskosten van de dienstwoning wilde besparen (foto coll. HKD).



Een van de laatste vaarten van de veerwagen, die inmiddels was uitgerust met radar en een wachthuisje voor de pontbaas (foto coll. Gemeente Archief Diemen).

de gezinnen zou worden vastgesteld en niet-rechthebbende gedupeerden hebben de schade maar te dragen.¹²

Het ongeluk

Inderdaad vond er anderhalf jaar later een aanvaring plaats. Op vrijdag 27 november 1970, bij een zicht van soms minder dan 25 m vanwege de zeer dichte mist, voer om 15.50 uur de met gasolie vol afgeladen tanker *Esso Nederland 70*, komende vanuit Utrecht, tegen de veerwagen aan. Deze werd een eind weggeduwd en bleef in schuine stand hangen. Mevrouw Halenbeek, wonende Overdiemerweg 22 (overkant), zag dit en waarschuwde de politie, die daarop de naderende schepen, komende vanuit Utrecht, waarschuwde met zwaailicht en luidspreker. Scheepverkeer vanuit Amsterdam werd beveiligd door de *Zeeburg* van *Rijkswaterstaat* door middel van blauw zwaailicht, radar en scheepvaartmobilofoon.



Na het ongeluk in 1970 werd de zwaar beschadigde veerwagen door de firma Saan op het droge gezet (foto coll. Cees Straver).

De pontbediende had eerst het schip *Velsertunnel* afgewacht en was toen overgestoken. Ondanks het feit dat zowel de veerwagen als de tanker een radar aan boord hadden, was een botsing vanwege de zeer dichte mist niet te voorkomen.

Aan boord van de veerwagen was, naast de pontbediende, een bestuurder van een bestelauto. Zij werden met een roeiboortje opgehaald en hielden er alleen een nat pak aan over. De bestelauto was in het water gegleden en kon nog door personeel van *Rijkswaterstaat* met een touw worden vastgemaakt. De firma *Saan* zette hem naderhand op het droge. De rijkshavenmeester ontbood de drijvende bok *Antilope* van *Rederij Goedkoop* die van 20.30 uur tot 01.15 uur bezig was de onherstelbaar vernielde veerwagen op de kant te zetten. Ook de railbaan was ernstig beschadigd.¹³

Hoe nu verder?

Dit ongeluk kwam natuurlijk als koren op de molen van *Rijkswaterstaat*. Nu werden er spijkers met koppen geslagen. Op 30 november al schrijft hoofdingenieur R.W. de Boer een brief aan het *College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland*, door ontpoldering rechtsopvolger van het hoogheemraadschap geworden, met de boodschap dat de veerwagen niet meer zou terugkeren. Zelfs geen klein motorbootje; dat vonden de bewoners zelf immers te gevaarlijk. Hij verzoekt de provincie Noord-Holland tot instemming met opheffing. De *PEN-centrale* (nu *NUON*) zal de vroegere ingelanden van de Overdiempolder het recht van overpad verlenen.¹⁴

De schok voor de 13 gezinnen aan de Overdiemerweg aan de overkant van het kanaal is groot. Hun enige uitweg is langs de *PEN-centrale* waar zij op een bordje stuiten met de tekst "Verboden Toegang". Indien zij dan het openbaar vervoer willen bereiken, moeten zij "eerst enkele honderden meters door het zand baggeren en vervolgens Rijksweg-1 (latere A-1) en drie vangrails oversteken." Voor de negen bejaarden onder hen is dit niet te doen. De groenteman en kruidenier komen niet meer, de brandweer en ambulance moeten omrijden en de kinderen fietsen elke dag 8 km extra om naar school te kunnen gaan. Het omrijden leidt bij het visserij- en jachthavenbedrijf van de familie Smeenk ook tot economische schade. Bij warm weer verliest de aal aan kwaliteit op weg naar de visafslag in Monnickendam en de clientèle voor de jachthaven is moeilijk te behouden.¹⁵ Het bedrijf dreigt ook van *Rijkswaterstaat* geen

schadevergoeding te krijgen. Het bevindt zich immers net aan de andere kant van de Diemerdamsluis en valt zo buiten de vroegere Overdiempolder.

Schadeloosstelling

Rijkswaterstaat wil alleen de vroegere ingelanden van deze polder die eigenaar zijn van onroerend goed schadeloos stellen. Huurders, gebruikers, en personen die er naast wonen, niet. Met *Provinciale Staten van Noord-Holland* wordt overlegd hoe de overeenkomst uit 1934 aangaande een kosteloze veerverbinding ontbonden kan worden.¹⁶ De bewoners nemen het echter voor elkaar op en uiteindelijk wordt het financieel geregeld doordat de gemeente Diemen diverse brieven schrijft met het verzoek aan iedereen de schade te vergoeden en er in de Tweede Kamer vragen gesteld worden over de kwestie.¹⁷

De bewoners hadden ook graag gezien dat de gemeente Amsterdam de Diemerzeedijk zou opknappen, zodat ze ook via de Schellingwouderbrug een goede uitweg hadden. De gemeente Amsterdam was hier echter niet toe bereid. De kosten waren te hoog voor een niet-openbare weg waaraan weinig mensen wonen. Bovendien zou de weg dan nog aantrekkelijker worden voor de aanvoer van afvalstoffen, terwijl een belangrijk deel van de Diemerzeedijk al opgenomen was in het ontwerp-bestemmingsplan "Natuurgebieden".¹⁸ Het bleef dus behelpen voor de bewoners van de overkant.

De twee pontwachterswoningen en de laatste drie huizen aan de rechterkant van de Ouddiemerlaan bleven van afbraak gespaard doordat zij toen nog eigendom van *Rijkswaterstaat* waren. De ponthavens zijn gedempt in of kort na 1976. In dat jaar reed op een winternacht een auto met hoge snelheid komende vanaf Amsterdam, de ponthaven in. De heer Straver, zoon van de kantonier en wonende in het pontwachtershuis, is toen in het ijskoude water gesprongen en kon de vrouwelijke passagier nog redden, de chauffeur helaas niet.

Noten

1. Gemeente Archief Diemen, waterovergangen, inv. No. 4218, archief 1813-1987 (1991). Brief d.d. 13 januari 1971 van minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer.
2. MIP Noord-Holland, inventarisatiekaarten, accessienr. 0005179.
3. Mevrouw C. Bakker-Hennipman, geboren op boerderij Zeehoeve, vertelde dat haar vader (1891) 's nachts nog uilen heeft gehoord. Zij niet meer.
4. J. Kamp, eigenaar van Botenstalling *De Blauwe Wimpel*, kocht de botenstalling *De Diemen* van G.H. Joon en café *De Blauwe Wimpel* van J. Smeenk. Een zoon van J. Kamp heeft er nu een woonarkenbouwerij.
5. Wikipedia (encyclopedie Internet): Tientallen dijken rondom de Zuiderzee braken door. Voor Waterland waren de gevolgen het grootst. Marken verdween helemaal onder de zeespiegel. Vanwege deze ramp en een hongersnood in 1918 diende ir. Lely de Zuiderzeewet in. In 1932 was de afsluitdijk klaar.
6. Informatie F. Reurekas.
7. Informatie Rijkswaterstaat (RWS).
8. P.J. ter Beek: *Historie van Diemen*, Amsterdam 1957, p. 32.
9. Informatie Rijkswaterstaat.
10. *Diemer Courant*, 10 april 1969. Jaartaal aan IJmeerzijde te zien.
11. GAD, inv. nr. 4218, brief d.d. 23 april 1969 B&W Diemen aan RWS.
12. *Ibidem*, brief RWS d.d. 27 juni 1969 aan B&W Diemen.
13. *Ibidem*, rapport d.d. 30 november 1970, opgemaakt door opperwachtermeester J. Bakker van het Corps Rijkspolitie.
14. GAD, inv. nr. 4218.
15. *Ibidem*, brieven van G. Smeenk sr. en jr. d.d. 17 december 1970 aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en A. Halenbeek, d.d. 8 december 1970, door 7 bewoners mede ondertekend, aan B&W Diemen.
16. *Ibidem*, zie noot 15 en 17 en brief d.d. 7 december 1970 van RWS aan B&W Diemen.
17. *Ibidem*, brieven d.d. 19 en 29 januari 1971 en een niet gedateerde brief. Vragen gesteld door de heer Dijkstra.
18. *Ibidem*, brieven d.d. 27 juli 1971 en 3 november 1971 van B&W Amsterdam aan B&W Diemen.

Met dank aan Nel Heek-van de Meent, Alie van der Schot, Jan Heek en Cees Straver voor hun informatie en het beschikbaar stellen van beeldmateriaal.

Gesprekken met de neven Gerrit en Gert Portengen

“HET LAND WAS ZO VLAK EN LEEG DAT ALLE PORTENGENS ELKAAR KONDEN ZIEN”

Wil van Koningsbrugge

De naam Portengen wordt in de wijde omgeving van Diemen onmiddellijk geassocieerd met molens. Hoewel de familie Portengen van oorsprong een geslacht is van rietdekkers in de Vechtstreek, kwamen de Portengens al snel in het molenaarsvak terecht. Rietdekkers werkten immers veel voor boeren én molenaars en van het een kwam het ander. Wil van Koningsbrugge ging op bezoek bij de neven Gerrit en Gert Portengen. Gerrit is de zoon van Gerrit Hendrik (Henk) Portengen en Cornelia Mus. Gerrit werd in 1922 geboren op het niet meer bestaande gemaal *Bijlmermeer*. Gert is de zoon van Henks broer Gerrit Portengen en Gesina Pothoff. Gert werd in 1932 geboren in de *Vensermolen* aan de toenmalige Julianakade (nu Venserkade) in Diemen. Hij woont nog steeds in de *Vensermolen*, die ook bekend staat als de *Molen van Portengen*.

Schaatsers

Voor zover bekend was Gerrit Portengen (1709) uit Kortenhoef, stamvader van alle huidige Portengens, de eerste watermolenaar van de familie. De grootvader van mijn gesprekspartners, Gerrit Portengen, werd in 1827 de eerste Portengen in de *Vensermolen*. Zelf was hij geboren in de *Diempoldermolen*. Tussen de jaren '20 en '90 van de vorige eeuw zaten er Portengens op bijna alle molens en gemalen die gelegen waren in het gebied dat beheerd werd door het huidige *Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht* (AGV). Het land was toen nog zo vlak en leeg dat alle Portengens elkaar



In 1907 staat de Vensermolen nog in de onbebouwde Venserpolder.

konden zien. Ze leefden op en om het water. 's Winters, als er ijs lag, gingen ze op de schaats naar school. Het is dan ook niet verwonderlijk dat alle Portengens uitstekende schaatsers zijn. Gerrit was tot zijn 80-ste jaar actief in het bestuur van gewest Noord-Holland/Utrecht van de *KNSB*. Daarna nam zijn zoon Henk, die een groot aantal malen Nederlands kampioen marathonschaatsen werd, een deel van zijn taken over.

Polderbestuur

Voordat de waterschappen ontstonden, werkten molenaars in opdracht van het polderbestuur. Ze werkten niet alleen aan de molen en later het gemaal, maar ook aan het onderhoud van de wegen rondom de molen. Daarnaast waren ze verantwoordelijk voor het schoonhouden van de weteringen om de doorstroming van het water open te houden. Dit 'vuiltrekken' deden ze met haken vanuit een bootje. 's Zomers wilde het water vaak slecht 'komen' (doorstromen), omdat de boeren de sloten waarvoor ze zelf verantwoordelijk waren, niet goed schoonhielden. Dan bleef het water op het land staan en kwamen de boeren klagen omdat ze dachten dat er niet tijdig bemaald werd. Het waterpeil dat gehandhaafd diende te worden, werd vastgesteld door het waterschapsbeheer en de ingelanden. Dit was toen een bestuur van uitsluitend boeren. Tegenwoordig hebben ook andere belanghebbenden zitting in het bestuur. Alle poldergemalen waren voorzien van een peilschaal, aan de hand waarvan bepaald werd of de polder bemalen moest worden. Dit proces is tegenwoordig geautomatiseerd.



Gerrit Portengen en zijn zoon Gert in 1988 gefotografeerd bij de Vensermolen.



Gerrit Portengen in 1979 aan het rietdekken.

Rietdekkers

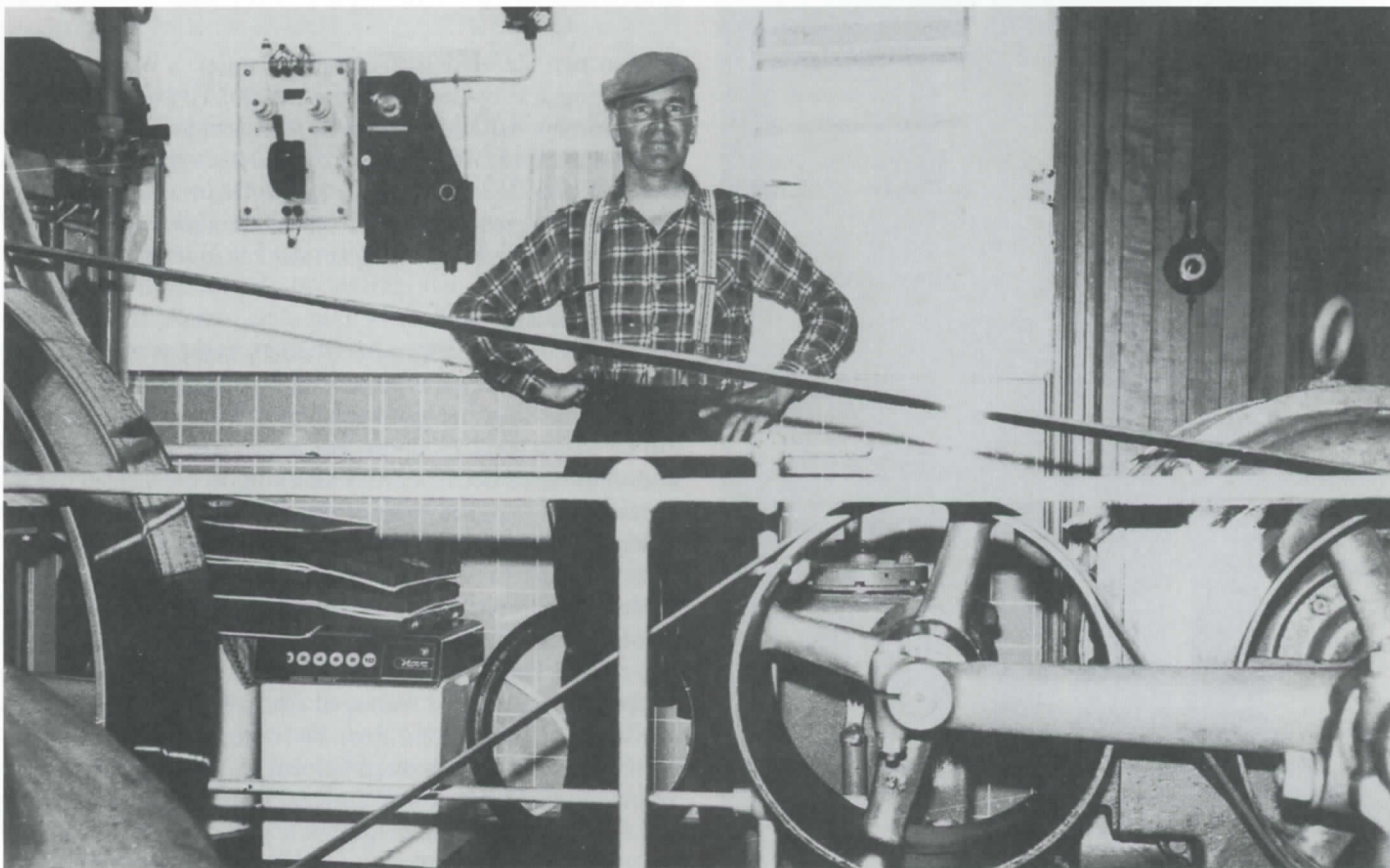
Naast de vaste inkomsten uit het polderbeheer leefden molenaars van visvangst en rietdekken. Veel avonden werden doorgebracht met netten en fuiken breien. Ook de grootvader van Gerrit en Gert was een bekwaam rietdekker met klanten in het hele gebied van het huidige waterschap. Zonen en kleinzonen werden al op jonge leeftijd ingewijd in het vak. Gert, die in 1966 het gemaal aan de Venserkade overnam van zijn vader en nog steeds in de molen woont, ging op 14-jarige leeftijd voor het eerst mee het dak op. Hoewel de Portengens ook zelf riet sneden, werd het meeste riet gekocht van riethandelaren.

Monumenten

Omstreeks de jaren '20 van de vorige eeuw werd de functie van de molens overgenomen door elektro- en dieselmotoren. Prompt werden in 1917 de wieken van de *Vensermolen* verwijderd en werd de molen verbouwd tot elektrogemaal met een centrifugaalpomp. Naast de molen werd een speciale transformatorkast geplaatst voor de aanvoer van stroom. Deze kast staat er nog steeds.

De opvatting dat molens een unieke bijdrage leveren aan het landschap, leefde toentertijd niet in brede kring. Het onderhoud van de molens kwam dan ook vaak op het tweede plan. De kwalijke gevolgen bleven niet uit. Zo waaide in 1920 de kap van de *Groot Duivendrechtsemolen*, waar oom Nees hulpmachinist was, omdat alles was doorgerot. In 1930 moesten de ouders van Gert hun bruiloft uitstellen omdat de bovenkap van de molen aan de Venserkade wegens instortingsgevaar verwijderd moest worden. Oom Nees nam in Duivendrecht de molen over van Griffioen, een andere bekende molenaarsfamilie in Diemen en omstreken.

De molen aan de Venserkade werd pas in 1951 via Duivendrecht aangesloten op het waterleidingnet en is nog steeds niet aangesloten op de riolering. De *Diempoldermolen* kreeg nog later, in 1956, stromend water. Dankzij de toegenomen belangstelling voor molens werd aan de Lange Stammerdijk in Driemond de *Gemeenschap I* opnieuw opgebouwd. Deze fraaie molen (nu *Gaaspermolen* genaamd), die vorig jaar officieel geopend werd door burgemeester Cohen, is prachtig gelegen aan de Gaasp. De huidige molenaar is een Griffioen. Gelukkig staan tegenwoordig alle nog bestaande molens in de omgeving op de monumentenlijst.



Gert Portengen bij het elektrogemaal in de Vensermolen. Na de ingebruikname van het vrijstaande elektrogemaal werd de molen geheel verbouwd als woning. Op deze plaats kwam de keuken.



Gerrit Hendrik Portengen gunt ons een kijkje in de machinekamer van het Bijlmergemaal.

Dieselgemalen

In Diemen, aan het Amsterdam-Rijnkanaal, waar Jan Portengen, een broer van grootvader Gerrit, toen molenaar was, werd in 1926 een dieselmolaar geplaatst. Dit bestond uit een één-cylindermachine van 45 pk met een 200 toeren/minuut vliegwiel met een diameter van 2,75 m. In 1935 gebeurde hier een verschrikkelijk ongeluk dat zijn zoon Cornelis het leven kostte. Hij werd gegrepen door het vliegwiel en werd tegen een muur gesmakt. Als gevolg van dit ongeluk verbeterde men de beveiliging van alle gemalen.

Om de machine van een dieselmolaar te kunnen starten, is 60 atmosfeer nodig. Als de machine eenmaal draait, wordt door middel van een compressor het drukvat weer op spanning gebracht. In droge tijden, wanneer het gemaal weinig werkte, lekte de druk langzaam weg uit het drukvat. De machinist moest dan het gemaal wel eens een uurtje laten draaien uitsluitend om het drukvat op spanning te houden. Het gemaal heeft, steeds beheerd door een Portengen, tot 1986 dienst gedaan. Het staat nu in het *Noordelijk Scheepvaartmuseum* in Groningen.

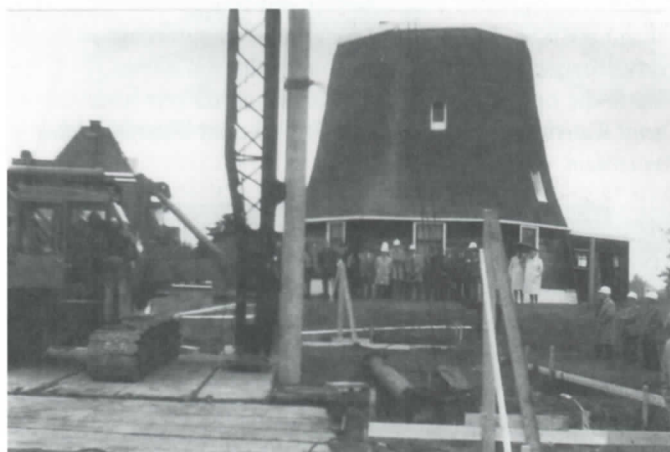
In 1978 werd ook het oude gemaal in de *Vensermolen* vervangen door een nieuw elektrogemaal, dat werd geplaatst in een apart staand stenen gemaalhuis. Dit gebouw kreeg officieel de naam *Gemaal Portengen*. De familie Portengen stelde dit gebaar van het waterschap bijzonder op prijs.

Oorlog

Gerrit Portengen begon zijn loopbaan in de oorlog als hulpmachinist in de Bijlmermeer, toen nog een graspolder van 600 ha, waar zijn vader Henk machinist was. De polder was door de Duitsers onder water gezet. Op de strook bij de boerderijen aan de rand van de polder was een dijk opgeworpen om de boerderijen droog te houden. Deze dijk, die bekend stond als de Omringdijk, is de huidige Bijlmer Ringkade. Op een gegeven moment werden Gerrit en zijn broer Chris tewerkgesteld in Duitsland. Het lukte vader Henk, die ook verantwoordelijk was voor het onderhoud van de dijk, de Duitsers ervan te overtuigen dat zijn zoons onmisbaar waren bij het werk. Zo mochten Gerrit en Chris terugkomen naar Nederland. Chris werd verantwoordelijk voor het onderhouden van de dijk door middel van het aanbrengen van riet- en rijsbeslag. Op de plaats waar de *Bijlmermolen* stond, staat nu een flatgebouw. Chris werd na de oorlog aangesteld als machinist op de *Winkeldijk* in Abcoude en later in de Bovenkerkerpolder.



De Vensermolen na de laatste restauratie in 1934.



Gerrit Portengen slaat de eerste paal van het nieuwe gemaal in september 1978.



Onder en boven: De familie Portengen bij de officiële opening door Gert Portengen van 'Gemaal Portengen' in 1979.



Diempolder

Gerrit vertrok in 1946 uit de Bijlmermeer. Hij kreeg een baan als machinist in het *Waterschap Grootte IJ-polder* in Amsterdam-West. Hier werden in de jaren '70 de havens West uitgegraven. Het gemaal stond aan het Noordzeekanaal naast de Fordhaven vlakbij de Hembrug, waar nu een nieuw spoortraject loopt. In 1970 werd Gerrit machinist van gemaal *Diempolder* aan het Amsterdam-Rijnkanaal, waar hij het stokje overnam van neef Jan die naar het gemaal aan het Gein verhuisde. In datzelfde jaar nam *Bureau Waterschapszaken* de poldertaken over en werd Gerrit benoemd tot technisch ambtenaar. In die functie heeft hij tot 1987 gewerkt.

Momenteel

De gemalen aan het Amsterdam-Rijnkanaal en aan de Venserkade, waar de naam Portengen zo onlosmakelijk mee verbonden is, zijn nog steeds in gebruik. Ze zijn echter volledig geautomatiseerd en worden beheerd door *Waternet*, de organisatie die op 1 januari 2006 is ontstaan na een fusie van de *Dienst Waterbeheer en Riolering* (DWR) met het *Waterleidingbedrijf Amsterdam*.

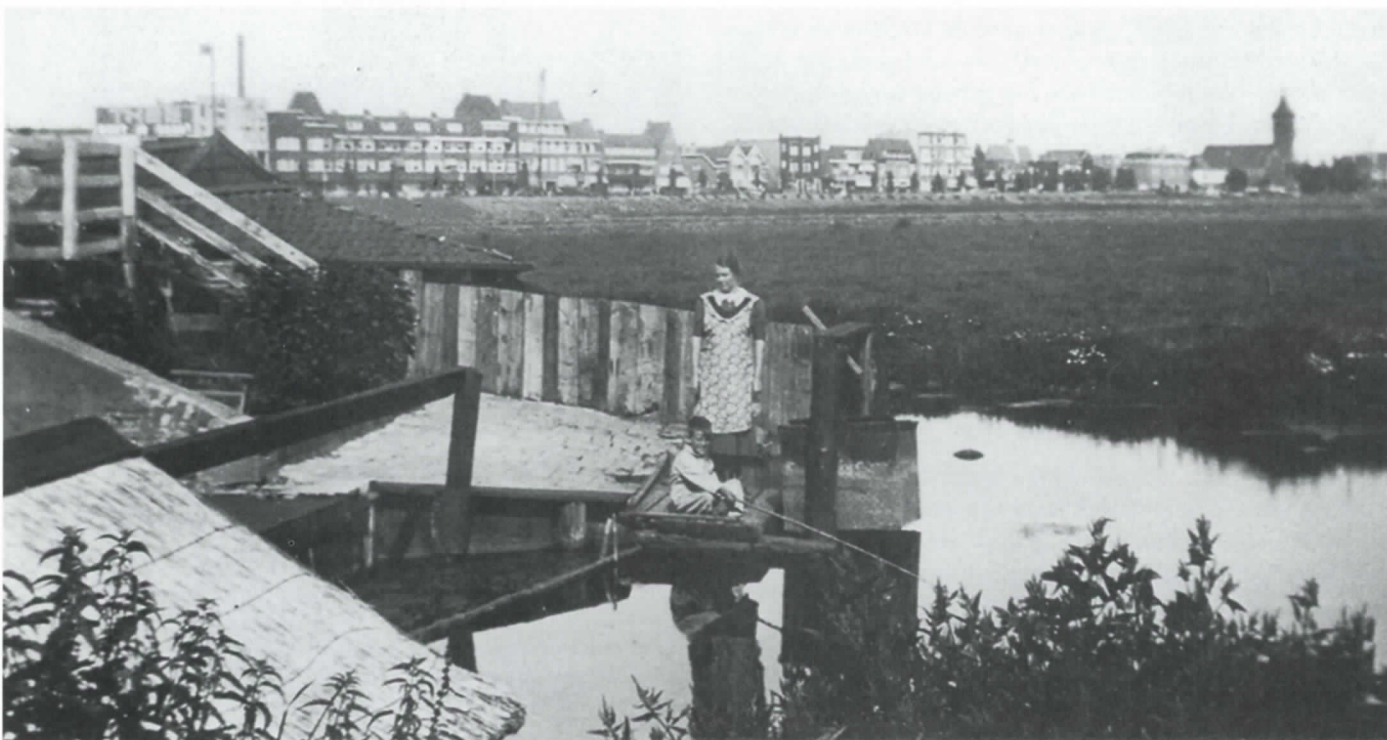


Het 25-jarige bruiloftsfeest van Gerrit Portengen en Gesina Pothoff in 1955 in de Vensermolen.



Gerrit Portengen na zijn pensionering als molenaar van de Vensermolen.

Het beeldmateriaal werd met dank ter beschikking gesteld door Gerrit en Gert Portengen.



Een vooroorlogs kiekje van een nog onbebouwd Diemen-Zuid gezien vanaf de 'Molen van Portengen'. Moeder Portengen en Gert.

DE VENSERMOLEN AAN DE WEESPERTREKVAART

Wiard Krook

Vensermolen

De oudst bekende afbeelding van de *Vensermolen* is te zien op de "Caerte van Amstellant" van Joost Jansz. Beeldsnijder uit 1593.¹ Verondersteld wordt dat dit een wipmolen was.²

Mogelijk werd er in 1638 een nieuwe molen gebouwd aan de Venserkade (aan het einde van de Molenkade) op de grens van Diemen en Duivendrecht, nadat de Staten van Holland octrooi (toestemming) verleenden om enige Diemense polders samen te voegen tot de Venserpolder.³

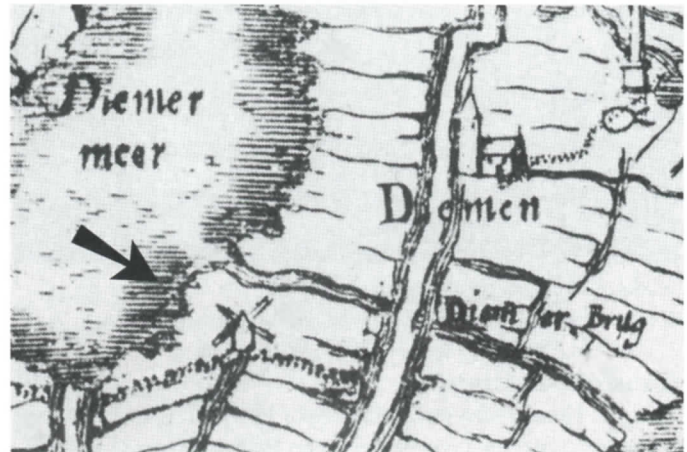
In de zeventiende eeuw was de Venserpolder, die zich uitstrekte tussen het Diemermeer (Watergraafsmeer) en het Bijlmermeer, nog een drassig gebied. Men wilde dit waterrijke gebied geschikt maken voor bewoning en veeteelt, onder andere voor de voedselvoorziening van de snel groeiende stad Amsterdam.⁴

Dankzij een inventarisatie van watermolens in Amstelland, die in 1675 werd uitgevoerd door de landmeter Cornelis Coel, weten we dat de bemaling van de Bovenrijkersloterpolder (de Venserpolder) in die tijd reeds werd verzorgd door een '8-kant', een achtkantige bovenkruier.⁵ De poldermolen, ook wel 'grondzeiler' genaamd, dreef een scheprad aan.⁶ De wieken hadden een vlucht van 26 el (ca. 18 m). De diameter van het scheprad bedroeg 5,6 el (ca. 3,9 m) met een schoepbreedte van 0,48 el (ca. 33 cm). Het water werd uitgeslagen op de Weespertrekvaart, de ringvaart van de Watergraafsmeer.

In 1703 werd de *Vensermolen* door brand getroffen.⁷ Tot voor kort werd aangenomen dat de molen een jaar later geheel werd herbouwd. Bij nadere bestudering van de bewaard gebleven boekhouding van het polderbestuur blijkt echter dat met name de kap in 1704 voor het bedrag van ca. f1.000 werd gerepareerd. Een tweede, nog grotere reparatie van bijna f2.500, bleek in 1708 nodig.⁸ Vele jaren later, in 1864, werd er een nieuwe watergang onder de molen gebouwd.⁹

Tijdens zijn bezoek aan Diemen in 1890 fotografeerde Jacob Olie de *Vensermolen* die er toen nog prachtig bijstond. Gedurende lange tijd was de *Vensermolen* een 'landmark' die inmiddels bekend stond als de *Molen van Portengen*.

Enige jaren geleden werd de toenmalige molenaar Gerrit Portengen sr. door de *Diemer Courant* geïnterviewd. Hij vertelde spijtig dat er in 1917 een gat in de kap van de molen



Detail kaart Joost Jansz. Beeldsnijder (1593)

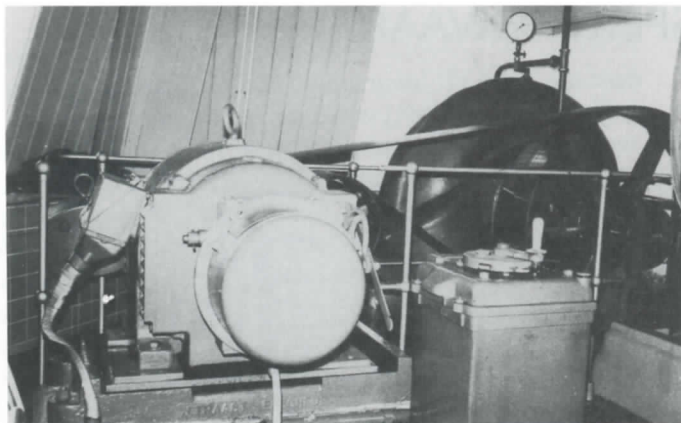
woei. "Daarna heeft een sloper uit de Zaan de wieken er afgehaald," zo wist hij zich nog te herinneren.¹⁰ Inmiddels had Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vergunning gegeven aan het polderbestuur om de *Vensermolen* te moderniseren.¹¹ In de molen werd een zware draaistroomelektromotor van 50 pk geplaatst die een centrifugaalpomp aandreef. Deze pomp kon 38 m³ water per minuut verplaatsen.



De onttakelde Vensermolen in 1930 (foto C. Sanders, Amsterdam)



De Vensermolen ca. 1910.



De zware elektromotor met centrifugaalpomp die in 1917 in de Vensermolen werd geplaatst (foto coll. Gerrit Portengen).

Transformatorhuisje

Naast de Vensermolen werd omstreeks 1930 een transformatorhuisje gebouwd. Het huisje heeft een bakstenen gevel in kruisverband, een ijzeren deur en als dak een betonnen plaat.¹²

De staat van de wiekloze Vensermolen was in 1930 zo slecht geworden dat de kapzolder moest worden verwijderd. Dit werk werd uitgevoerd door de fa. Koster uit Weesp. Dat de oude poldermolen, of wat er nog van over was, er nog steeds staat, is te danken aan een grondige opknappbeurt in 1934. De molenromp kreeg een plat dak en het riet werd vervangen.



Een luchtfoto van de molenromp van de Vensermolen aan de Weespertrekvaart (foto coll. Gert Portengen).

Noten

1. De kaart van Joost Jansz. Beeldsnijder uit 1593 is een kopie van de oorspronkelijke kaart uit 1575. Deze kaart is helaas niet bewaard gebleven.
2. Koning 1981, p. 243.
3. Hoeve 1992, p. 6.
4. Blom 1989, p. 290.
5. Archief Amstelland van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) te Hilversum, 308; zie ook Deckers 2001, p. 24.
6. Database van verdwenen molens in Nederland, nr. 410 (www.molendatabase.nl).
7. Veen 1974.
8. Met dank aan HKD-lid José Deckers die in 2004 aanvullend onderzoek heeft verricht in archief van het Hoogheemraadschap AGV (correspondentie 18 april 2004).
9. Hoeve 1992, p. 6.
10. Diemer Courant, 18 februari 1982: artikel "n Portengen maalt niet om 'n regenbui; watermalen zit ze in 't bloed".
11. Hoeve 1992, p. 6.
12. Idem: Inventarisatiekaart accessienummer 0005198, d.d. 1991.
13. Idem, p. 6.
14. Diemen Info: *Molenrompen beschermde monumenten*, Gemeente-informatie, december 2003, p. 1.

Literatuur

- Beek, P.J. ter: *Historie van Diemen*, Amsterdam 1957.
- Blom, Jan: *Van stadswide tot stadswijk; 350 jaar Venserpolder*, in: **Ons**

Monumentbeschrijving van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist

Omschrijving

De molenromp bestaat uit een lage gemetselde bakstenen voet met daarop een houten achtkant. De van twee bintlagen voorziene molenromp is ter hoogte van de kapzolder ingekort, is ter hoogte van de beganegrond bekleed met hout, is vanaf de duisplanken gedekt met riet en is voorzien van een plat dak. In het rietdek zijn de jaartallen 1704 en 1934 gedekt.

Waardering

De molenromp is van algemeen belang:

- vanwege bouwtechnisch-historische waarden als herkenbaar en representatief relict van een houten achtkantige poldermolen uit het begin van de 18e eeuw;
- vanwege cultuurhistorische waarden als essentieel onderdeel van de ontginnings- en waterstaatkundige geschiedenis van Noord-Holland en de plaatselijke geschiedenis;
- vanwege situationele waarden betreffende de belendende waterlopen.

Gemaal Portengen

In 1978 werden de Venserpolder, de Groot-Duivendrechtse-polder, het industriegebied bij Duivendrecht en de polder *De Toekomst* samengevoegd.¹³ Voor de bemaling van dit grotere gebied werd het elektrische gemaal in de Vensermolen vervangen door een nieuw gemaal, dat werd ondergebracht in een vrijstaand bakstenen gemaalhuis. Dit nieuwe vijzelgemaal met een veel grotere capaciteit werd *Gemaal Portengen* genoemd, ter ere aan de drie generaties Portengen die in de loop der jaren de bemaling van de Venserpolder verzorgden.

De molenromp aan de Venserkade 112 werd nu geheel ingericht als woonhuis. In 2004 werd de Vensermolen op de Rijksmonumentenlijst geplaatst.¹⁴



Het 'Gemaal Portengen' in 1989 (foto coll. Gert Portengen).

- **Amsterdam**, jrg. 41, nr. 12, 1989, p. 288-291.
- **Dam**, Taco ten: *Oud en nieuw Diemen-Zuid; Als datgene wat je ziet, je interesseert*, in: **HKD**, jrg. 14, nr. 1-2004, p. 15-20.
- **Deckers**, José: *Poldermolens in Diemen*, in: **HKD**, jrg. 11, nr. 2-2001, p. 23-25.
- **Endedijk**, Leo & Els **Geelen**: *Hollandse molens; typologie van molens en vormen van gebruik*, Amsterdam 1998.
- **Hoek Ostende**, J.H. van den: *Poldermolens rond Amsterdam*, in: **Jaarboek Amstelodamum**, jrg. 70, 1978, p. 360-392.
- **Hoeve**, J.A. van der: *Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland; Gemeentebeschrijving Diemen*, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, Haarlem 1992.
- **Koning**, A.J.: *De Molens in Noord-Holland; inventarisatie van het Noordhollands molenbezit*, Amsterdam, 1981.
- **Mulder**, Jan, Hanna **Blok** & Karin van **Reenen** (red.): *Diemen buyten Amsterdam*, Diemen 1987.
- **Stubbe**, Britt: *Deze molen gaat me echt aan 't hart*, in: **Diemer Courant**, 27 mei 1998.
- **Veen**, Otto van: *Diemer poldermolens in vroeger jaren*, in: **Diemer Courant**, 5 december 1974.
- **Ven**, G.P. van de: *Leefbaar laagland; geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland*, Utrecht 1993.

DE DIERPOLDERMOLEN AAN DE KANAALDIJK

Wiard Krook

Diempoldermolen

De oudst bekende afbeelding van de *Diempoldermolen* is te zien op een kaart van Ockers uit 1601, welke hij op last van het bestuur van de waardschappij had gemaakt. Vermoedelijk is het een wipmolen.¹

In 1641 werd Diemen octrooi (toestemming) verleend om de Diempolder te bedijken. In het octrooi stond ondermeer te lezen: "(...) dat men dit werck soude voorsien met een goede bequame agtkante watermolen en goede tochten en Wetering." In het octrooi stond ook vermeld hoe de polder bestuurd moest worden: "(...) dat de Supplianten bij meerderheid van Stemmen, uyt de gemeene ingelanden soude mogen kiezen eenige Poldermeesters, ofte Molenmeesters." Deze molenmeesters waren verantwoordelijk voor het schouwen van kaden, wegen, weteringen en molentochten.²



Detail kaart van Jan Wandelaar uit 1749.



De Diempoldermolen.

Dat deze achtkantige bovenkruier daadwerkelijk werd gebouwd, bewijst de door de landmeter Cornelis Coel in 1675 uitgevoerde inventarisatie van watermolens in Amstelland.³ Op de bekende waterschapskaart van J. Wandelaar uit 1749 ("Kaarte van alle de Dykpligtige en eenige Waalpligtige Landen

Behorende onder het Hoogheemraadschap van den Zeeburg en Diemerdyk") is de Diempolder terug te vinden. Het is het gebied dat we thans kennen als Oud-Diemen en Diemen-Noord. De *Diempoldermolen* is gelegen tussen de Akkerswade (een meertje bij de Diemerzeedijk) en de Diem.

De wieken van de *Diempoldermolen* hadden een vlucht van 26,25 el (ca. 18 m). De diameter van het scheprad bedroeg 6,26 el (ca. 4,3 m) met een schoeplbreedte van 0,40 el (ca. 28 cm).⁴ De schepradmolen sloeg het overtollige water uit op een kanaaltje dat rechtstreeks in verbinding stond met de Diem. In 1784 brandde de *Diempoldermolen* af. Molenmaker Frans Nagel bouwde een nieuwe schepradmolen voor de somma van f 9.999.⁵

Na de aanleg van het Merwedekanaal medio 1892 veranderde de situatie. De molen, nu liggend aan de westelijke Kanaaldijk, loosde zijn water op de speciaal gegraven Molenwetering.



De Diempoldermolen en gemaahuis (foto coll. Gemeente Archief Amsterdam)

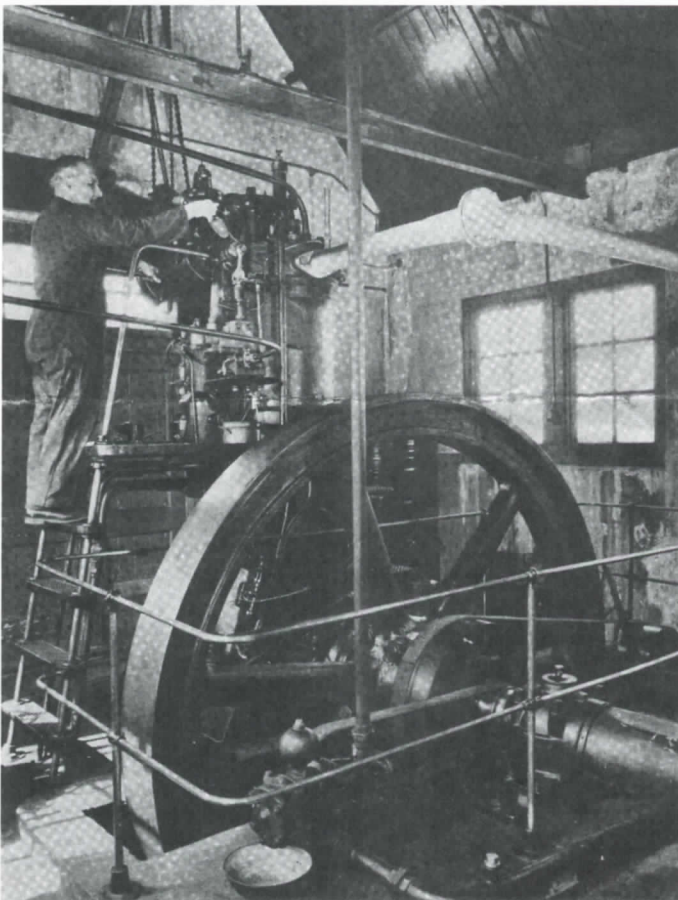


Luchtfoto van het gemaal aan de Kanaaldijk. Op de plaats van de gesloopte Diempoldermolen werd in 1950 een woning gebouwd (foto coll. Gert Portengen).

Dieselmemaal

In 1927 werd de functie van de molen overgenomen door een dieselmemaal.⁶ Dit gemaal werd ondergebracht in een vrijstaand gebouwtje, dat was opgetrokken uit in kruisverband gemetselde baksteen. Het had houten deuren en vensters en een zadeldak dat was gedekt met verbeterde rode Hollandse dakpannen.⁷

Omdat de *Diempoldermolen* inmiddels zijn functie had verloren, werd er een sloopvergunning voor aangevraagd. Deze werd op 6 oktober 1948 afgegeven en de feitelijke sloop vond



Het interieur van het eerste Diempoldergemaal. In 1986 werd het vervangen door een nieuw dieselmemaal (foto coll. Gert Portengen).

plaats in 1950.⁸ Een jaar later werd naast het gemaal, op de fundering van de oude molen, een nieuwe dienstwoning gebouwd met het adres Kanaaldijk 15.

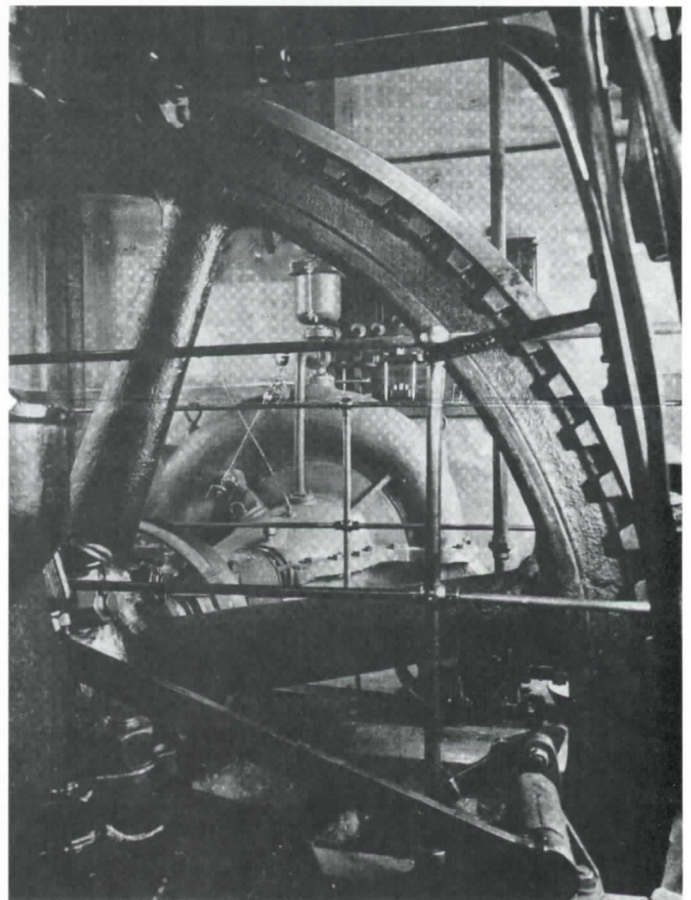
In 1986, na 60 jaar trouwe dienst, werd het dieselmemaal vervangen door een gemoderniseerde variant, die de eeuwig durende strijd tegen het water nu geheel automatisch uitvoert.

Noten

1. Dijk 1990; zie ook Veen 1974 en Deckers 2001, p. 23.
2. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), Hilversum, Archief Diempolder, 15-16; zie ook Veen 1974 en Deckers 2001, p. 23.
3. AGV, Archief Amstelland, 308; zie ook Deckers 2001, p. 24.
4. Veen 1974.
5. Deckers 2002, p. 24.
6. Hoeve 1992, p. 5.
7. Idem: Inventarisatiekaart accessienummer 0005169, d.d. 1991.
8. Database van verdwenen molens in Nederland, nr. 1691 (www.molendatabase.nl).

Literatuur

- Beek, P.J. ter: *Historie van Diemen*, Amsterdam 1957.
- Deckers, José: *Poldermolens in Diemen*, in: *HKD*, jrg. 11, nr. 2-2001, p. 23-25.
- Dijk, Beatrijs van: *Inventaris van het archief van de Diempolder 1641-1979*, Amstelveen 1990.
- Hoek Ostende, J.H. van den: *Poldermolens rond Amsterdam*, in: *Jaarboek Amstelodamum*, jrg. 70, 1978, p. 360-392.
- Hoeve, J.A. van der: *Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland; Gemeentebeschrijving Diemen*, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, Haarlem 1992.
- Koning, A.J.: *De Molens in Noord-Holland; inventarisatie van het Noordhollands molenbezit*, Amsterdam, 1981.
- Veen, O. van: *Molens aan de Diem*, in: *Diemen Courant*, 19 december 1974.



Van waterbeheersing naar zorg voor water

DE ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS VAN WATERSCHAP TOT WATERCYCLUSBEDRIJF

Wil van Koningsbrugge

Jan Portengen (Abcoude 1951) is hoofd *Regio Gooi en Vecht* en *Regio Amstel* van *Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht*, de (AGV)-poot van het bedrijf dat sinds 1 januari 2006 *Waternet* heet. Henk Sonnenberg (Ommen 1938) was tot 1994 hoofd van de afdeling *Beheer en Onderhoud* bij dezelfde organisatie. Een interview met twee ingewijden in een oer-Hollandse materie: het waterbeheer.

Carrières

Jan Portengen, zoon van Chris Portengen, kwam op latere leeftijd in het waterbeheer terecht. Na een buitenlandse carrière als helikopter-grondwerktuigkundige solliciteerde hij in 1978 naar de baan van zijn achterachterneef Chris in de Houtrakpolder. In zijn huidige functie is hij verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van de polders, waarvoor hij regelmatig contact heeft met de ingelanden. Anders dan vroeger bestaat dit bestuur niet meer alleen uit boeren. De zetels in het bestuur zijn tegenwoordig verdeeld over ingezetenen bebouwd (huiseigenaren en huurders), onbebouwd (boeren) en kwaliteitszetels (natuurorganisaties).

Ook Henk Sonnenberg had oorspronkelijk een andere carrière voor ogen. Na zijn studie weg- en waterbouwkunde begon hij zijn werkzame bestaan in 1958 bij de *Amsterdamse Riolerings*. In 1967 werd hij hoofd technische dienst van *Waterschap Bijlmer*. Dit was in deze regio de eerste samenvoeging van acht polders en één heemraadschap (de *Bijlmermeer*): een gebied van ca. 4000 ha gelegen tussen Diemen, Ouderkerk, Abcoude en Driemond. In 1979 bij de tweede concentratie van ca. dertig waterschappen, waaronder de Diemer- en de Overdiempolder, werd hij hoofd van de afdeling *Beheer en Onderhoud* (onder andere bemaling en dijkbeheer), een functie die hij bekleedde tot zijn vervroegd uittreden in 1994.

Samenwerken

De fusie in 1979 werd noodzakelijk vanwege de bouwplannen voor dit gebied. Het ging met name om de *Bijlmermeer*, de *Bullewijk* waaronder de bouw van het *Academisch Medisch Centrum (AMC)* en de bouw van de nieuwe wijk *Diemen-Zuid*, waarvoor de hele boezemkade ring van Gaasp - Gein - Holendrecht - Bullewijk - Amstel tot aan de Omval - Weespertrekvaart op stadssterkte verhoogd en verbreed moest worden. Alle kosten voor deze werkzaamheden zouden voor rekening komen van de afzonderlijke polderbesturen, die daar echter niet de middelen voor hadden. Daarnaast werden de polders toentertijd bestuurd door kundige amateurs die deze erebaan er naast hun dagelijkse werkzaamheden bij deden tegen een minimale vergoeding.

De waterschappen begrepen de noodzaak om samen te werken, waardoor de fusie in drie maanden tijd kon worden geregeld. Het nieuwe bestuur werd samengesteld uit leden van de oude besturen en vertegenwoordigers van de gemeente Amsterdam, onder andere het hoofd van de *Dienst Openbare Werken*. De tot dat moment niet bestaande technische dienst werd opgezet door Henk Sonnenberg. Hij had de beschikking over zeven machinisten, allen telgen uit de families Portengen

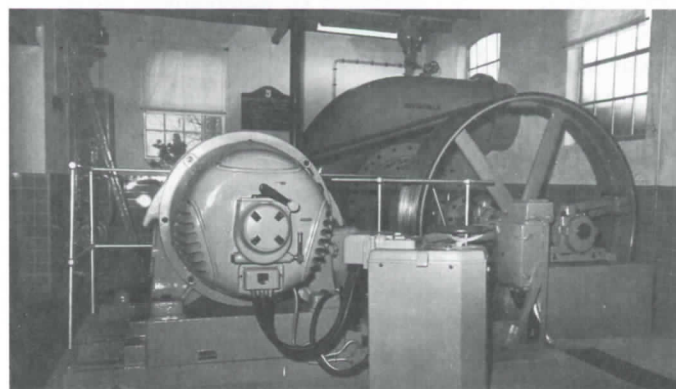
en Griffioen. De beslissing om al dan niet te bemalen lag bij hen en ze konden nog wel eens anticiperen op wateroverlast. Tegenwoordig is alles geautomatiseerd en het gemaal slaat pas aan wanneer het waterpeil in de polder de hoogste stand heeft bereikt.

Bijlmermeer

Na de opheffing van de gemeente Weesperkarspel kwam het beheer van het gebied van de *Bijlmermeer* en de *Bullewijk* onder Amsterdam. *Gedeputeerde Staten (GS)* bleef echter grote waarde hechten aan waterbeheer door een onafhankelijk lichaam. Het bestuur van het nieuwe waterschap werd daarom qua status gelijk aan een gemeentebestuur en bleef rechtstreeks onder GS vallen. Amsterdam had inmiddels de waterbeheersing van de *Bijlmerpolder* al ter hand genomen en een nieuw gemaal gebouwd ter vervanging van het gemaal in de *Bijlmermeer*. Dit nieuwe gemaal, gebouwd aan de *Weespertrekvaart*, werd in goed overleg overgenomen door het nieuwe waterschap. Het is in 1968 afgebroken.



Onder en boven: Het in- en exterieur van 'Gemaal Bijlmermeer' (foto coll. Gerrit Portengen).





De restanten van de 'Molen van Portengen' en het dieselgemaal aan de Venserkade te Diemen (foto 1986, W.J.A. Stol).

Venserkade

De samenwerking tussen Amsterdam en het waterschap was van het begin af aan uitstekend. In goed overleg werd een gezamenlijk waterbeheersingsplan voor de Bijlmermeer en het gebied van de Bullewijk opgesteld. In 1974 werd begonnen met ophoging van de dijk tussen Ouderkerk en Amsterdam langs de Amstel. In 1976 werd aansluitend de dijk aan de Venserkade opgehoogd en verbreed, waarbij het *Gemaal Portengen* de taken van de *Duivendrechttermolen* overnam. Tegelijkertijd werd vanaf Ouderkerk naar het Abcoudermeer toe langs de Bullewijk de kade verbreed en vernieuwd. Hoe nodig dat was, bleek toen de werkers tegenover de Voetangel vlak voor hun ogen de dijk bijna zagen breken.

Onderhoud

Het *Hoogheemraadschap* is tegenwoordig ook verantwoordelijk voor het onderhoud van de dijken. Vroeger waren de polderbesturen hiervoor verantwoordelijk, maar niet iedere betrokkene nam zijn taken even serieus. Er was veel achterstallig onderhoud met soms rampzalige gevolgen, zoals de doorbraken in de Diemerzeedijk.

De Nederlandse polderdijken zijn honderden jaren oud. Ze zijn opgebouwd uit veelal onbekend, plaatselijk gevonden materiaal. De kwaliteit is daarom wisselend. Bovendien tast het huidige zware verkeer de dijken aan. Hoewel AGV regelmatig schouwt, komt men daarom soms toch voor heel onaangename verrassingen te staan, zoals de dijkdoorbraak bij Wilnis op een plek die als veilig werd beschouwd en juist ten tijde van grote droogte.

Persoonlijk

Tegenwoordig worden de dijken en watergangen vanuit een helikopter geschouwd. In de tijd van Henk Sonnenberg gingen de schouwmeesters nog regelmatig met hem het land in. In de voormalige Gein-Gaaspolder bij Driemond namen ze zelfs een plank en een polsstok mee om over de sloten te komen. Boeren zijn verantwoordelijk voor het onderhoud van hun eigen sloten. De straf voor het niet nakomen van deze verplichting is geregeld in de keur, het wetboek van een hoogheemraadschap, waarin onder andere bepaald wordt wat wel en niet mag in, op en rond het water en de waterkeringen. Sommige boeren namen hun taken echter niet zo nauw. Ze betaalden de opgelegde boetes zonder morren, maar verder gebeurde er weinig. Door de persoonlijke relatie die de

schouwmeester met de boeren had, kwam het dan meestal toch wel weer in orde. Helaas is voor die persoonlijke benadering tegenwoordig geen ruimte meer, waardoor veel parate kennis over situaties ter plekke verloren dreigt te gaan.

Overtollig water

De bemalingscapaciteit in het hele gebied van het *Waterschap Bijlmer* werd opgevoerd, omdat water veel sneller afvloeit naar de sloten vanaf verhard oppervlak dan vanaf grasland. Het vaststellen van het waterpeil is altijd het afwegen van een aantal belangen. De boeren willen het peil zo laag mogelijk houden om het vee zo lang mogelijk buiten te kunnen laten. Het waterschap moet rekening houden met inklinking en waterbewaring. Overtollig water uit het hele gebied gaat via de boezemvaarten zoals Amstel, Holendrecht, Gein, Angstel, Diem, Amsterdam-Rijnkanaal, IJ naar het Noordzeekanaal en wordt via een grote spuisluis bij IJmuiden bij eb op de Noordzee geloosd. Met harde noordwestenwind zakt het zeewater echter tijdens eb niet voldoende om te kunnen afwateren. Er is daarom een gigantisch gemaal op de spuisluis gebouwd, beheerd door *Rijkswaterstaat*, dat in tijd van nood het water kan wegpompen.

Kwaliteit

Totdat in 1997 door middel van een fusie met de *Dienst Riolerings en Waterzuivering Amsterdam (RWA)* de integrale aanpak van het waterbeheer een feit werd, hielden waterbeheerders zich uitsluitend bezig met volume. Maar in 1971, met de inwerkingtreding van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren,

Het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap
AMSTEL EN VECHT maakt bekend, dat de

NAJAARSSCHOUW

binnen de *Diempolder*
over de *Weteringen*

zal worden gehouden op

Donderdag. 23 September 1993

Herinnerd wordt aan de van toepassing zijnde artikelen van de betreffende keuren, waarbij de verplichtingen van eigenaren, huurders en gebruikers van percelen en de strafbepalingen zijn geregeld.

Dijkgraaf en hoogheemraden van Amstel en Vecht,
ir. J.H. van der Vliet, dijkgraaf
mr. P.I. Hatzmann, secretaris



**HOOGHEEMRAADSCHAP
AMSTEL & VECHT**

Postbus 97, 1190 AB Ouderkerk a/d Amstel telefoon 02963-3153

(Coll. Cees Straver).

waarin de lozing van afvalwater aan strakke normen gebonden werd, was het al duidelijk dat waterbeheer zich uiteindelijk ook op kwaliteitsbeheer zou richten. In het kader van deze wet zetten de provincies aparte zuiveringschappen op die moesten toezien op de kwaliteit van het oppervlaktewater. In Noord-Holland werd daartoe het onafhankelijke *Zuiveringschap Amstel- en Gooiland* opgericht. De gemeente Amsterdam en de provincie Utrecht stonden er echter op de zuivering van het oppervlaktewater in eigen beheer te houden.

Fusies

Vanaf de jaren zeventig is het waterbeheer continu in beweging geweest. De ene fusie volgde op de andere. In 1979 ontstond *Waterschap Drecht en Vecht* uit een fusie van een dertigtal waterschappen waaronder Bijlmer. In 1990 fuseerde het *Waterschap Drecht & Vecht* met het *Hoogheemraadschap van de Zeedijk beoosten Muiden* en het *Hoogheemraadschap Amstelland*, die zich ook bezig hielden met de bewaking van de zeekerende dijken en de kwantiteit van het boezemwater, en de Utrechtse *Waterschappen Proosdijlanden* (onder andere Mijdrecht en de Ronde Venen) en de Vecht (Loosdrechtse Plassen) tot *Hoogheemraadschap Amstel en Vecht*. In 1997 kwamen daar het *Zuiveringschap Gooi- en Amstelland*, de Utrechtse zuiveringstaken en het waterkwantiteitsbeheer binnen de gemeente Amsterdam (uitgevoerd door RWA) bij en veranderde de naam in *Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)*. Deze nieuwe integrale organisatie ging zich ook met zuiveringstaken bezighouden. De controle op lozingen op het oppervlaktewater kwam in handen van AGV. De wettelijke normen hiervoor, mede opgesteld door de *Unie van Waterschappen*, zijn inmiddels trapsgewijs ingevoerd.

Waternet

Gelijk met de vorming van AGV werd de *Stichting Dienst Riolering en Waterbeheer Amsterdam* opgericht door AGV en de gemeente Amsterdam met als reden dat het beheer van rioleringen wettelijk een taak van gemeenten is en niet van waterschappen. Amsterdam zag echter een duidelijke synergie tussen het beheer van rioleringen en het toezicht op de kwaliteit van oppervlaktewater en wilde dat onderdeel van zijn taken niet splitsen. De AGV-taken en de Amsterdamse taken werden daarom samengebracht in een uitvoerend orgaan dat de naam *Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR)* kreeg. Hierbij werden de taken als volgt verdeeld: AGV is verantwoordelijk voor waterkwantiteit en -kwaliteit, de bemaling en het beheer en onderhoud van de polders, boezemwateren, kaden en zeekerende dijken ook in het gebied van de gemeente Amsterdam, terwijl DWR voor de gemeente Amsterdam het beheer en onderhoud aan het rioleringssysteem uitvoert en de zorg heeft voor het ondiepe grondwater. Per 1 januari 2006 is DWR gefuseerd met het *Waterleidingbedrijf van Amsterdam* onder de nieuwe naam *Waternet*. Hiermee zijn alle organisaties die zich met aspecten van waterbeheer bezighouden in één organisatie ondergebracht met als missie: op een integrale, samenhangende en maatschappelijk verantwoorde wijze zorgen voor drinkwater, afvalwater en grond- en oppervlaktewater.

Taakverschuiving

In de nieuwe organisatie *Waternet* zijn de taken nu duidelijk aan het verschuiven. Amsterdam heeft grote ervaring en expertise in het beheer van rioolssystemen en heeft daarom het

beheer van de rioleringssystemen in de gemeenten in de regio overgenomen. Er worden nieuwe technieken toegepast om riool- en regenwater van elkaar te scheiden. Het eerste regenwater spoelt heel veel vuil van het wegdek mee. Dit eerste vuile water wordt afgevoerd naar de riolen. Het schone water wordt vervolgens afgevoerd naar speciale vijverpartijen. De noodzaak hiervoor is de afgelopen weken wel gebleken met de vervuiling van de sloten rondom Schiphol (*Hoogheemraadschap Rijnland*), ontstaan door het in de sloten wegspoelen van regenwater vermengd met ontdooiingsmiddelen. AGV blijft zich op de beheerstaken concentreren, terwijl met de toetreding van het Waterleidingbedrijf ook de kwaliteit van het drinkwater is veiliggesteld.



dwr

Dienst Waterbeheer en Riolering



HOOGHEEMRAADSCHAP
AMSTEL & VECHT



wateronet

Literatuur

- **Neve**, Roel de & Alex van **Heezik**: *Omzien naar Water*, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de Dienst WBR, Amsterdam 2002.
- **Kooiman**, D.: *Zeekeringen en Waterkeringen van Noord-Holland*, Alphen aan de Rijn 1936.
- **Blom**, Jan: *De Zorg voor water*, in: **Historische Kring Diemen**, jrg. 11, nr. 2, 2001.
- **Blom**, Jan: *Van stadseide tot stadswijk; 350 jaar Venserpolder 1638-1988*, in: **Ons Amsterdam**, nr. 14, 1989.

Met het stadsjacht naar Diemerbrug

1794: BEGRAFENIS PIETER NIEUWLAND AAN DE WEESPERTREKVAART

Taco ten Dam

Natuurlijk waren de paar honderd inwoners van het Diemerbrug aan het einde van de achttiende eeuw wel wat gewend aan scheepvaart. Sinds 1640 zorgde het drukke waterverkeer op de Keulsevaart voor levendigheid in het kleine dorp dat langzamerhand de centrumfunctie van Diemen had overgenomen. Zo waren er de trekschuiten met een vaste dienstregeling, waterschuiten van de bierbrouwerijen en de Amsterdamse watervoorzieningen en de vele vrachtschepen die via de smalle doorgang bij de Diemerbrug op weg waren van en naar Amsterdam. Maar we mogen gerust aannemen dat 19 november 1794 voor de inwoners van het kleine dorp een heel bijzondere dag was. Dat was het directe gevolg van de primeur die Diemen in 1791 had gehad, toen George Hendrik Aman de *Begraafplaats aan de Weespertrekvaart bij de Diemerbrug* stichtte. Dit kerkhof, thans *Rustoord* genaamd, was bedoeld voor Amsterdammers die graag een begraafplaats buiten de stad wilden hebben en niet langer in de kerk begraven wilden worden.

Beroemd wetenschapper

Niet alleen de Diemerbruggers, maar ook veel inwoners van Amsterdam en de Watergraafsmeer zullen vanaf de wallenkant een blik hebben geworpen op het statige stadsjacht waarop het lichaam van de op 14 november 1794 overleden Pieter Nieuwland werd vervoerd naar Diemerbrug. Pieter Nieuwland was de zoon van een eenvoudige timmerman uit de Diemermeer¹. Zijn bijzondere talent werd al vroeg ontdekt. Hij werd in huis genomen door Bernardus de Bosch, kunstmakelaar en voornaam inwoner van Amsterdam.² Zijn broer Jeronimo de Bosch onderrichtte de jonge Pieter, die later naar het *Atheneum Illustre* ging. Daarna studeerde hij wis-, natuur- en sterrenkunde in Leiden.

In 1787 werd Pieter Nieuwland hoogleraar in Utrecht, waarna hij in 1793 als hoogleraar naar Leiden terugkeerde. Behalve zijn grote verdiensten op wetenschappelijk gebied, stond Nieuwland ook bekend als dichter. De beroemde geleerde en hoogleraar van de Leidse universiteit had tijdens zijn leven al de wens uitgesproken "dat mijn stoffelijk overschot, slecht toegedekt, geen kwalijke geuren verspreidt. Zorg dat ik na mijn dood niemand meer schade toebreng."³

Stadsjacht

Het stadsjacht meerde af bij de Diemerbrug, waar het een drukte van jewelste zal zijn geweest. Het tamelijk onverwachte overlijden van de jonge geleerde had namelijk grote indruk gemaakt op zijn tijdgenoten. Bovendien was zijn (internationale) aanzien groot genoeg om honderden belangstellenden naar zijn begrafenis te trekken. Van de brug werd Pieter Nieuwland door zijn vrienden naar het kerkhof van Aman gebracht.

In zijn testament had Nieuwland de wens uitgesproken om zijn in 1792 overleden vrouw Anna Pruijssenaar en hun dochttertje ook in een graf aan de Weespertrekvaart te



Pieter Nieuwland (1764-1794).

laten begraven. Hieraan is om onduidelijke redenen geen gehoor gegeven. Wel werd in 1796 een goede vriend van Nieuwland, Nicolaas Bondt - hoogleraar in Amsterdam - bij Nieuwland te ruste gelegd.

Gedenksteen

Over de gedenksteen op het graf van Pieter Nieuwland is in de loop der tijd veel verwarring geweest. Ter Beek meldde al de plaatsing van de gedenksteen met het opschrift "Natuur weenende om haar kind".⁴ Deze informatie werd later weer overgenomen door Kruizinga⁵ en ook in het kort geleden verschenen boek "De begraafplaatsen van Amsterdam" wordt er vanuit gegaan dat deze steen er is geweest.⁶

Er is reden om aan te nemen dat de gedenksteen er wel geweest is, maar dat deze nooit op het graf heeft gestaan. P.J. Michel ontwierp een monument, dat door J. Ziesenis werd getekend en door R. Ziesenis nog in 1794 is gegraveerd. Het stelt een piramide voor met een urn boven op de spits. Aan de voet treurt Natuur, gesymboliseerd door een vrouw, om de dood van haar kind. De uitvoering ervan werd vrijdeld door de "ongenae der booze tijden" die onmiddellijk na Nieuwlands



Begraafplaats 'Rustoord' aan het Weesperzandpad rond 1905.

dood aanbraken, door de komst van de Franse legers. Latere pogingen van de *Vereniging Nieuwland* om het gedenkteken alsnog op te richten konden helaas niet doorgaan. In 1833 werd het graf van de beroemde wetenschapper namelijk geschud en werden zijn beenderen onder het huidige graf begraven.⁷

Diemerbrug

Dat Pieter Nieuwland de grond langs de Weespertrekvaart bij Diemerbrug als zijn laatste rustplaats wenste, kan geen toeval zijn geweest. Hij bracht immers zijn jeugd door in de naburige Watergraafsmeer en zal zeker bekend zijn geweest met het dorpje Diemerbrug. Dat daar kort voor zijn overlijden de eerste Amsterdamse buitenbegravingplaats was gesticht, kwam - hoe wrang ook - goed uit om in vertrouwde omgeving begraven te worden. Op een steenworp afstand van de toenmalige Schagerlaan 71, het geboortehuis van Pieter Nieuwland, staat nu aan de Nobelweg in de Watergraafsmeer het gebouw van de scholengemeenschap die zijn naam draagt.

Noten

1. De Diemermeer was de toenmalige naam voor wat later de Watergraafsmeer ging heten.
2. Kruizinga 1948, p. 197-198: Kruizinga verwart in zijn publicatie Bernardus de Bosch abusievelijk met de Diemense predikant en bijnaamgenoot Bernardus Bosch. Hij werd waarschijnlijk op het verkeerde been gezet door de zinsnede op pagina 270 van P.J. ter Beek 1934: "De bijzondere aanleg van de jonge Pieter en zijn grote begaafdheid werden het eerst ontdekt door de Diemense predikant Bernardus Bosch."
3. In de achttiende eeuw wilden steeds meer progressieve mensen buiten de kerken begraven worden. Dit had niet alleen te maken met hygiënische argumenten, maar ook het preromantisch sentiment speelde een rol. Nieuwlands woorden staan in *Nagelaten Gedichten van Pieter Nieuwland, Haarlem 1827*, p. 136.
4. Beek 1934, p.257.
5. Kruizinga 1948, p.200.
6. Roever/Bierenbroodspot 2004, p.196.
7. Steffens 1964, p. 47.

Literatuur:

- Beek, P.J. ter: *Historie van Diemen*, Bussum 1934.
- Kruizinga, J.H.: *Watergraafsmeer, eens een parel aan de kroon van Amsterdam*, Amsterdam 1948.
- Steffens, G.A.: *Pieter Nieuwland en het evenwicht*, Zwolle 1964.
- Roever, M. de en J. Bierenbroodspot: *De begraafplaatsen van Amsterdam*, Amsterdam 2004.

Pont met arbeiders kantelt 1909: RAMPZALIG ONGELUK OP DE KEULSEVAART

Taco ten Dam

De Keulsevaart was in 1909 het toneel van een vreselijk ongeluk dat de 1700 bewoners van de kleine gemeenschap van Diemen in diepe rouw moet hebben gedompeld. Op de koude winterochtend van 5 februari 1909 vergaderde de gemeenteraad onder leiding van burgemeester jhr. E.W.E. Bicker voor de eerste maal in het nieuwe jaar. Nietsvermoedend van het onheil dat Diemen later op de dag zou treffen, wenste de burgemeester alle aanwezigen bij de openbare raadsvergadering veel geluk en voorspoed toe, "zowel persoonlijk als in hunne gezinnen."¹

Glasfabriek 'Anna'

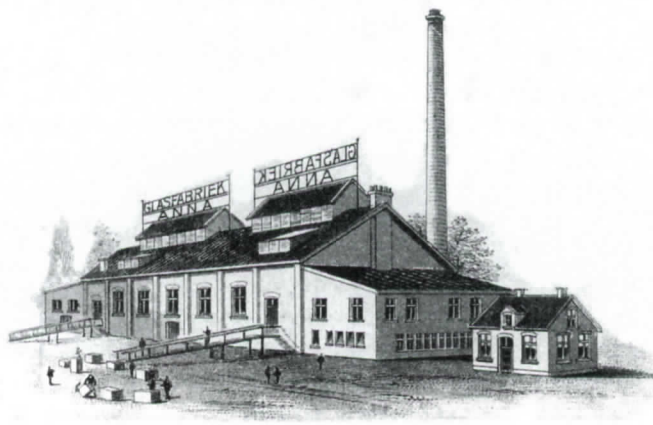
De arbeiders van *Glasfabriek 'Anna'* waren op dat moment ongetwijfeld aan het werk in de moderne fabriek die sinds 1907 op de Sniep was gevestigd. Deze fabriek was eigendom van de oorspronkelijk uit Pruisen afkomstige Johan Bertolo Delius, die al tientallen jaren een glasfirma bezat aan de Geldersekaade 20 in Amsterdam. In de Diemense fabriek werden flessen gemaakt onder andere voor Amsterdamsche Azijn-Essence, slaolie en Eau de cologne. De firma *Delius & Co.* leverde zelfs complete apotheekinrichtingen. Het fabrieksterrein De Sniep was een eiland dat omgeven was door de Muidertrekvaart en de Keulsevaart (Weespertrekvaart). Om naar hun werk te komen maakten de arbeiders van de glasfabriek gebruik van een trekpontje met kettingaandrijving.

Vroeg in de avond waren rond de twintig fabriekarbeiders van *Glasfabriek 'Anna'* na hun lange werkdag op het pontje gestapt voor hun korte overtochtje. Een stukje van niets. De opvarenden op de pont waren jong, tussen de 14 en 21 jaar, er was zelfs een jongen van nog maar 9 jaar bij. Toen de pont halverwege de vaart was en een plotselinge stormvloed de golven over de pont liet slaan, liepen alle opvarenden in een reflex naar één kant, waardoor de pont kantelde. Bijna allen kwamen in het ijskoude water terecht, acht van hen verdronken.



Acht doden

De avondeditie van het *Algemeen Handelsblad* van zaterdag 6 februari 1909 meldde dat "hedenochtend eindelijk met zekerheid kon worden vastgesteld dat alle drenkelingen geborgen zijn." En dan volgt de trieste opsomming van de namen van de acht verdronken jongens: Hendrikus Clements (19), David Smit





De glasfirma van J.B. Delius & Co. aan de Geldersekade 20 te Amsterdam. In het water ligt de boot van glasfabriek 'Anna' waarmee de producten van Diemen naar Amsterdam werden vervoerd.

(19), J. Wiggemansen (14), J. van Huizen (9), B. Stuit (18), Gijs van Norden (18), Ph. van Veller (15) en Jan Koehoorn (19). Een dag later berichtte burgemeester Bicker schriftelijk zijn collega in Leerdam dat de inschrijving van Hendrikus Clements voor de *Nationale Militie* werd ingetrokken en dat zijn naam in Diemen in het inschrijvingsregister werd doorgehaald omdat "bedoelde persoon gisteren bij het in deze gemeente plaats gehad hebbende ongeluk jammerlijk was verdronken."



De plaats des onheil, waar op 5 februari 1909 acht jongemannen verdronken. Op de achtergrond de glasfabriek 'Anna'; op de voorgrond de omgeslagen pont met een vlaggetje, ter waarschuwing voor de scheepvaart.

Begrafenis

De slachtoffers werden gezamenlijk begraven op de begraafplaats *Gedenk te Sterven*.² De inwoners van Diemen zullen diep onder de indruk zijn geweest en het zal druk geweest zijn op de kleine begraafplaats. De burgemeester verzond daags erna bedankbrieven aan de inspecteur der Rijksveldwachters voor het beschikbaar stellen van de rijksveldwachters bij de begrafenis. Ook de pastoor ("voor uwe welwillendheid voor het beschikbaarstellen van de baren") kreeg een bedankje, evenals de *Roomsche Katholieke Jongelings-Vereeniging* voor de verschillende hulpverleningen.³

Nieuwe pont

De omgeslagen pont lag nog zeker een week in de trekvaart, met een vlaggetje erop, ter waarschuwing van de scheepvaart. Directeur Delius kreeg op 24 februari 1909 toestemming om een paal te slaan in de berm van de Muiderstraatweg "ten dienste van een overhaalpont voor de glasfabriek Anna". Maar burgemeester Bicker adviseerde de Commissaris van de Koningin bij het verlenen van de definitieve vergunning op te nemen "dat op de pont bij het meevaren niet meer dan twee personen zich daarop mogen bevinden." Overigens sloot *Glasfabriek 'Anna'* in 1911 haar poorten.

Noten

1. Gemeentearchief Diemen, Archief 1813-1987, Notulen van de Openbare vergadering van den Raad der gemeente Diemen van 5 februari 1909.
2. Beek 1957, p. 56.
3. Gemeentearchief Diemen, Brievenboek, 6, 11, 12 en 26 februari 1909. Inventarisnummer 186.

Literatuur:

- **Algemeen Handelsblad**, zaterdag 6 februari 1909.
- **De Prins**, 13 februari 1909.
- **Beek**, P.J. ter: *Historie van Diemen*, Bussum 1957.
- **Haag**, Jaap: *Industrialisatie in Diemen in de eerste helft van de 20e eeuw; op gang komende machines*, in: HKD, jrg. 3, nr. 2, 1993, p. 2-8.
- **Wageningen**, Els van: *Geldersekade tussen Waag en Schreierstoren*, Stadsherstel Amsterdam N.V. - N.V. Stadsgoed, Amsterdam 2002.

1910: DE KLEINE GESCHIEDENIS VAN EEN OPENBAAR URINOIR BIJ DE DIEMERBRUG

Taco ten Dam

De oude notulen van gemeenteraadsvergaderingen geven vaak een goed beeld welke grote en kleine zaken de mensen in hun tijd bezighielden. De notulen van de vergaderingen van 13 mei, 24 juni en 29 juli 1910 beschrijven hoe een toevallige gebeurtenis leidde tot een terugkerend agendapunt dat uiteindelijk afgesloten werd met het besluit om een openbaar urinoir neer te zetten bij de Diemerbrug. Hoofdpersoon is gemeenteraadslid C.P. Oostenrijk, een belangrijk man in Diemen. Hij was in 1902 initiatiefnemer van de *Coöperatieve Vereniging 'Ons Voordeel'*, sinds 1904 lid van de Raad van Toezicht van de *Boerenleenbank* en in 1922 een van de grondleggers van *Oostenrijk Touringcars*.

Ene natuurlijke behoefte

Tijdens de rondvraag van de gemeenteraadsvergadering van 13 mei 1910 vroeg C. P. Oostenrijk het woord. Hij vertelde dat hij onlangs enkele bruidsgasten zag wandelen op de Prins Hendrikkade. Een heer die toevallig bij hem was om over zaken te spreken, vroeg hem wat dat voor mensen waren, waarop Oostenrijk had geantwoord: "Ik geloof nette mensen."

De zakenrelatie had zich enigszins verbaasd getoond: "Noemt u dat nette mensen? In het geheel niet, want ziet u dan niet wat zij doen?"

Oostenrijk zag toen pas wat er gaande was. Hij moest zijn relatie toegeven dat het allesbehalve netjes was wat die personen deden: "Die mensen deden ene natuurlijke behoefte in de vaart!"

Plassende schippers

Oostenrijk wilde de zaak niet op de spits drijven, maar vond het nu welletjes. Meer dan een keer had hij immers vanuit zijn woning aan de Prins Hendrikkade geconstateerd "dat schippers van hunne schuiten hunne behoeften doen." Hij vond dan ook dat het aantal 'waterplaatsen' in Diemen te weinig was en kwam ook met een suggestie: "Als op de Voorgracht op den berm van de Rijksweg een urinoir wordt geplaatst, dan zullen dergelijke handelingen niet meer voorkomen."

Daar was natuurlijk veel voor te zeggen, zo aangenaam zal het uitzicht op een plassende schipper in de Keulse Vaart ook weer niet geweest zijn. Burgemeester Bicker wist kennelijk niet goed raad met de situatie, want hij merkte op dat hij het betreurde dat de veldwachter nooit een proces verbaal had opgemaakt tegen dergelijke overtreders. Vooral als dit volgens de heer Oostenrijk zo vaak was voorgekomen. Maar de vergadering was het onderling snel eens. Met algemene stemmen werd het voorstel voor het plaatsen van een urinoir aangenomen.

Probleem

Maar dat ging niet zomaar. Het plekje in de berm van de Rijksweg bleek niet geschikt, omdat daar de buizen van de *Vechtwaterleiding* in de grond lagen. Bij eventuele reparatie van de buizen van de waterleiding, zou het urinoir dan weer ver-



C.P. Oostenrijk.

wijderd moeten worden. Er moest een andere plaats komen. Toen deed iemand een suggestie. De tuin van Wouter Oostenrijk was blijkbaar groot genoeg om een paar vierkante meter te kunnen missen voor het openbare urinoir. Het mocht alleen niet te veel kosten, vond men, waarna men besloot Wouter om een prijsopgave van de grond te vragen.

Nieuwe plaats

Korte tijd later schreef Wouter Oostenrijk aan de raad dat hij niet bereid was om een gedeelte van zijn grond te verkopen voor het plaatsen van een urinoir. Wel gaf hij aan dat hij al zijn grond aan de gemeente zou willen verkopen, maar burgemeester

Bicker zag daar niets in. De gemeente had niets aan de overige grond en de kosten zouden dan veel te hoog zijn.

Inmiddels had de commissaris van de Koningin op 28 juni beslist dat het urinoir er mocht komen bij de Rijksweg. De gemeenteraad vond het eensgezind heel erg jammer dat het zo moest lopen. De notulist: "Het urinoir had op den grond van Wouter Oostenrijk wel mooier gestaan, maar de gemeente kan het met de plaats op de Rijksweg wel doen. In overleg met den Waterstaat zal het zo geplaatst worden dat het zo min mogelijk in de weg staat."

Of daarmee ook het wildplassen in de Keulsevaart definitief tot het verleden behoorde, vertellen de notulen helaas niet.



De Prins Hendrikkade rond 1920. Oostenrijk woonde aan het einde van de huizenrij, bij de splitsing van de Weesper- en de Muidertrekvaart.

1932: DIRK "MENSCH, DURF TE LEVEN!"

WITTE VINDT DOOD IN WEESPERTREKVAART

Taco ten Dam

Het was in de jaren '30 van de vorige eeuw zeker niet gebruikelijk dat de melding van een verkeersongeluk op de voorpagina van de krant verscheen. Maar het nieuws dat "een autorijder den afgelopen nacht in de Weespertrekvaart bij Diemen is verdronken", haalde wel de voorpagina van het *Algemeen Handelsblad* van 15 november 1932. In de rubriek "Het belangrijkste nieuws" werd vermeld dat het om niemand minder ging dan de populaire liedjeszanger Dirk Witte, tevens directeur van de *Nederlandse Mijnhouthandel*.

Pisuisse

Dirk Witte is vooral bekend geworden door zijn uitvoering van het lied "Memento Vivere" ("Mensch, durf te leven!"). Het lied werd in december 1917 voor het eerst door Jean-Louis Pisuisse gezongen. Pisuisse had meteen door dat hij een meesterwerk in handen had: het publiek ging uitzinnig enthousiast op de stoelen staan. In latere jaren werd dit felle lied tegen de burgerlijkheid geadopteerd door grote zangers als Max van Praag, Willy Alberti, Willem Nijholt, Jenny Arean, Frits Lambrechts en natuurlijk in een onvergetelijke versie door Ramses Shaffy.

Pisuisse was zelf het toonbeeld van een kunstenaar, die inderdaad durfde te leven. Hij trok met zijn liedjes door het hele land en van 1908 tot 1911 maakte hij zelfs een wereldtournee. Na de kennismaking met Dirk Witte in 1914 vertolkte hij veel van zijn liedjes waarvan "M'n eerste" ("t Meisje van de Zangvereniging"), "Aspirine" en "Het Wijnglas" door veel tijdgenoten uit het hoofd gekend werden. Pisuisse overleed in 1927 toen hij samen met zijn vrouw op het Rembrandtplein in Amsterdam werd doodgeschoten door haar ex-minnaar.

Twee lezingen

Het verkeersongeluk van Dirk Witte in de nacht van 15 november 1932 gebeurde overigens bij de Diemense Hartveldsebrug. Hij was tijdens het traditionele 'maandaghouden' flink doorgezakt in de artiestenbar van *Schiller* op het Rembrandtplein en was op weg naar zijn villa in Bussum. Ondanks het telefonische voorstel van zijn vrouw hem te komen ophalen en ondanks de waarschuwingen van bezorgde collega's, had hij toch zelf naar huis willen rijden. Bij het naderen van de Hartveldsebrug werd hij verblind door de koplampen van een vrachtauto die uit de richting van Diemen de brug afkwam. De danig aan-



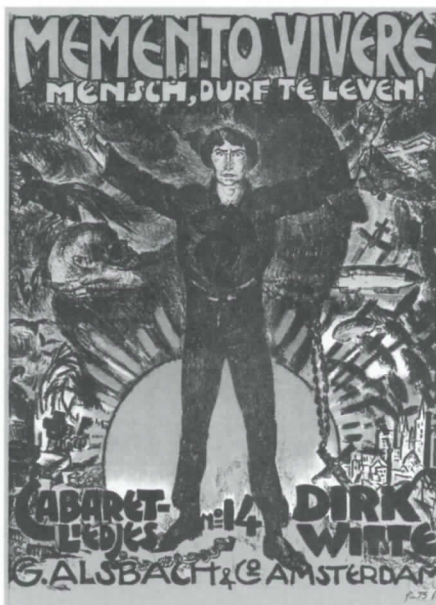
Dirk Witte (1885-1932).

geschoten Witte raakte de macht over het stuur kwijt en reed met zijn *Chrysler* de Weespertrekvaart in, waarna hij verdronk. Cabaretkenner Wim Ibo schreef later dat de onverwachte dood van Dirk Witte hardnekkige geruchten deed ontstaan omtrent een mogelijke zelfmoord. Enige tijd na de begrafenis in Naarden liet zijn vrouw zijn lijk weer opgraven bij een geruchtmakend proces om de verzekeringsgelden uitbetaald te krijgen. Bij de lijkschouwing werd toen vastgesteld dat door de schok een hartaanval een einde aan het leven van Witte had gemaakt. Bovendien waren verschillende artiesten bereid te verklaren dat het op de bewuste avond wel mee was meegevalen met de dronkenschap van Witte.

Grafsteen

Op de grafsteen van Dirk Witte liet de familie het laatste couplet van zijn beroemdste lied beitelten, het lijflied van het Nederlandse cabaret: "Mensch, durf te leven!"

Het ongeluk was er waarschijnlijk de aanleiding van dat de *Vrijwillige Brandweer Diemen* zich meer ging specialiseren in assistentie bij ernstige verkeersongelukken.



Omslagpagina van de bladmuziek van "Mensch, durf te leven!"

Literatuur

- **Biografisch Woordenboek Online**, www.inghist.nl/onderzoek/projecten/bwp.
- **Colijn, A., G.P. Koppers en A. Harshagen** (red.): *75 jaar Vrijwillige Brandweer Diemen 'In Aller Belang' 1928-2003*, Diemen 2003.
- **Ibo, W.**: *En nu de moraal...; geschiedenis van het Nederlands cabaret 1895-1936*, Alphen aan den Rijn 1981.
- **Klötters, Jacques**: *Zo de ouden zongen; de mooiste levensliedjes met bladmuziek*, Amsterdam 2006.

Met dank aan Frits Reurekas.

KINDERSCÈNES

Henk Teiwes

Diemen had door het vele water in zijn omgeving vroeger veel plekjes voor de jeugd om zich te vermaken. Henk Teiwes kijkt terug naar enkele jeugdbelevissen op, in en rond het water in het Diemen van de jaren veertig en vijftig.

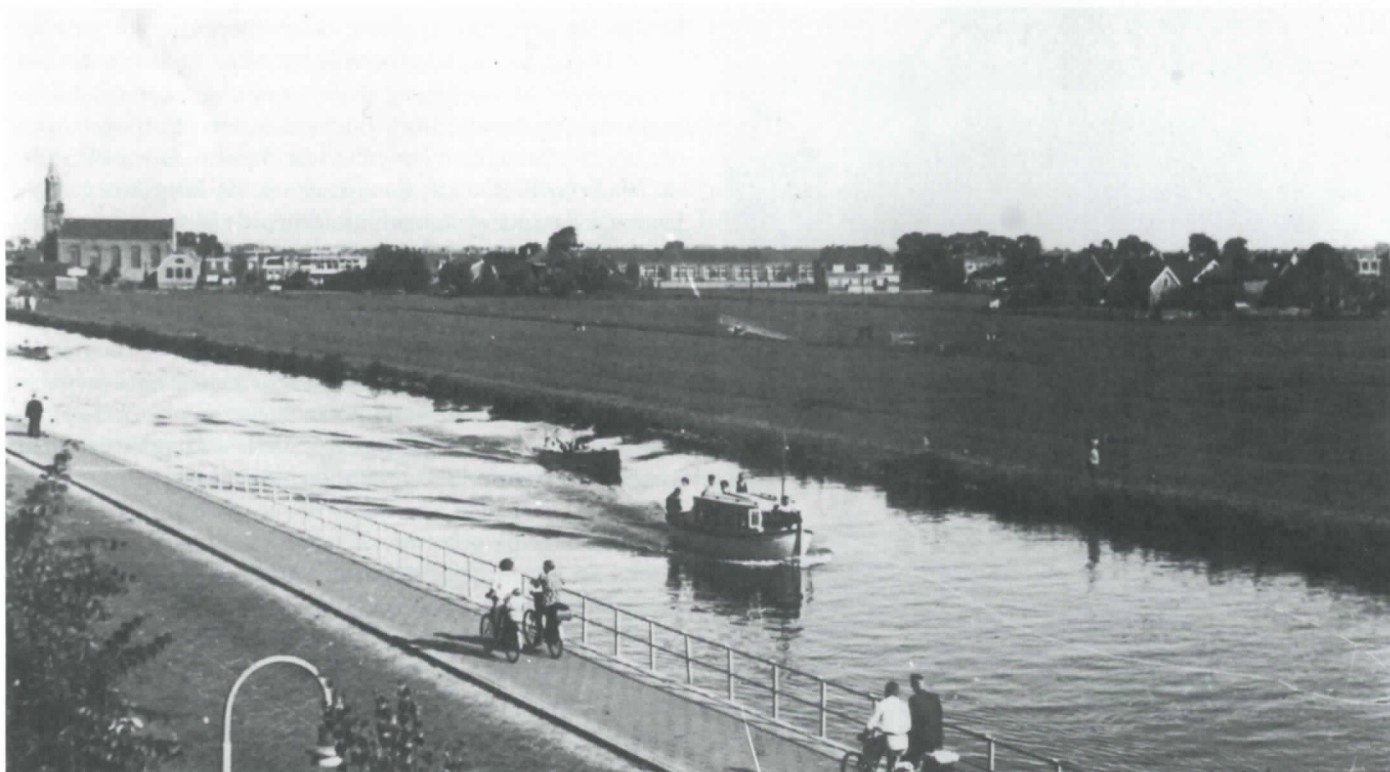
Keulsevaart

In de crisisjaren waren de verdiensten voor de arbeiders laag. Velen waren werkeloos en moesten de 'eindjes aan elkaar knopen'. Dit ondervonden vele Diemense kinderen, die geen enkele luxe hadden. Om een zeilbootje vragen, dat kon varen over de Keulsevaart, was er niet bij. Vandaar dat uit eenvoudige middelen een zeilbootje werd gecreëerd. Diemen had tijdens die crisistijd een grote boerengemeenschap, en afgedankte klompen waren er in overvloed. Zo ontstond er een vloot van 'klompenbotters'. Uit een stuk uitgeknipt conservenblik waren de 'botters' uitgerust met zwaarden. Hierdoor kregen deze bootjes nog een redelijke 'zeewaardigheid'. Door de schacht van de klomp was een gat geboord, waarin de mast was gemonteerd en een zeil. Een fokkenmast was niet haalbaar. Daarvoor was de ruimte te beperkt. De 'zeewaardigheid' was op de Keulsevaart absoluut noodzakelijk, want het kon op die vaart behoorlijk spoken. Vooral als er een schip voorbij voer. Van de trekschuiten, die er toen nog waren, hadden de jongens geen last. Wel als de veeboot zich op zaterdagmiddag van de loswal had losgemaakt. Het was altijd een spectaculaire aangelegenheid als de veeboot aan de loswal aan de Wilhelminakade (de huidige Venserkade) afmeerde om de diverse koeien, paarden en ander klein vee van en aan boord te krijgen. Na afloop werd een behoorlijke hoeveelheid koeien-

vlaaien en paardendrollen op de kade achtergelaten. Wanneer deze stoomboot wegvoer, ontstonden er golven waar vaak de kleine bootjes niet tegen opgewassen waren, met alle gevolgen van dien. Direct na de Tweede Wereldoorlog ontstond de rage om van grote biscuitblikken, waarin Engelse nooddrantsoenen hadden gezeten, vlotten te fabriceren. Van zes van die blikken kon een vlot worden gemaakt. Ze waren met touw of ijzerdraad aan elkaar verbonden. Met de benen in twee van die blikken en met een geïmproviseerde roeispaan werd de vaartocht over de Keulsevaart ondernomen. Het mag een wonder heten, dat hierbij nooit een Diemens kind is verdronken.

Diemerkade

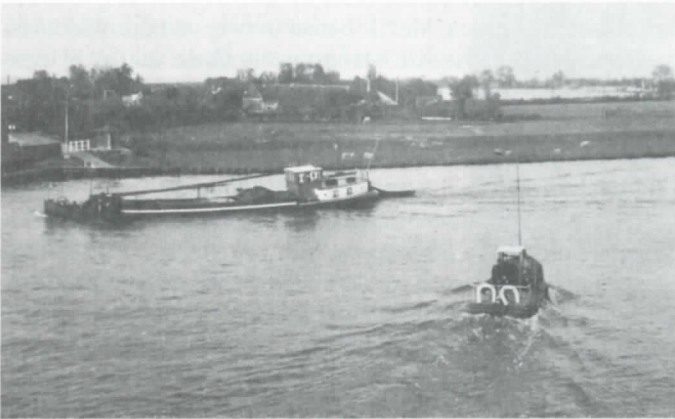
De Diemerkade was een vaart, die bij uitstek geschikt was voor schaatsenrijden. De ligging was uitmuntend, want bij noord-oostenwind was deze ringvaart snel dichtgevroren. Door de lintbebouwing aan de kade was bij oostenwind de beschutting groot. Hierdoor was doorgaans het ijs, dat gevormd was op de ringvaart, van uitstekende kwaliteit. Zo glad als een spiegel, en men kon vanaf de Hartveldsebrug tot aan de spoorbaan heerlijk rijden, zonder in een scheur of wak terecht te komen. Vooral tijdens de Tweede Wereldoorlog en tot in de jaren vijftig, was deze vaart een geweldige trekpleister voor de schaatsliefhebbers. Met name voor de jongelui afkomstig uit



Watersport op de Keulsevaart in de jaren '50 (foto coll. Gemeente Archief Diemen).



Henk en Elly Teiwes met hun buurmeisje Laurite Ehrens in 1953 aan het schaatsen op de Diemerkade. Op de achtergrond het oude Ajaxstadion (foto coll. Henk Teiwes).



Het uitdagende scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal (foto coll. Gemeente Archief Diemen).



De oude Merwedebrug en het Merwedekanaal (foto coll. Cees Straver).



De veerwagen over het Merwedekanaal (foto coll. Cees Straver).

Betondorp. De zijkanen van de dijk van de vaart, waren redelijk stijl aflopend, richting Watergraafsmeer. Bij sneeuw was dit een waarlijk geschikt oord voor een afdaling op de diverse eenvoudige, zelf gemaakte sleetjes. Vooral de winter van 1944-1945 was berucht met zijn vele sneeuw en vrieskou. Ondanks de honger en slechte kleding waren er toch nog redelijk veel kinderen op die locatie te vinden. Ze hadden toch vrij, want de scholen waren allemaal gesloten.

Merwedekanaal

Het Merwedekanaal was vooral voor jongens in de zomer een grote trekpleister. Bij mooi weer, en in dit geval de zomer van 1947, was dit kanaal een groot avontuur. Het kanaal was toen nog niet zo breed als nu, dus de mogelijkheid om naar de overkant te zwemmen was groter. De schepen die door het kanaal voeren, hadden nog niet zo'n snelheid en hun diepgang was beperkt. Als een schip vracht aan boord had, lag het laag in het water. Voor de jongens een unieke gelegenheid om bij zo'n schip te komen en het gangboord vast te pakken. Door de snelheid van het schip werd men dan in het gangboord gesmeten en werd er gedurende een anderhalve kilometer 'meegelift'. Dit natuurlijk vaak tot woede van de schipper. Het meevaren begon bij de pont aan de Ouddiemerlaan en eindigde bij de pont aan de Overdiemerweg. Dan was het een tijdje wachten geblazen, om daarna weer 'terug te liften'. Al deze handelingen waren niet van gevaar ontbloot. Indien het schip te veel snelheid had, en men niet in staat was aan boord te komen, kon er een situatie ontstaan, dat de persoon onder water naar de schroef van het schip werd gezogen. Zover bekend is dit nooit in Diemen voorgekomen. Minder gevaarlijk was het over en weer 'liften' met de pont, die over rails naar de overkant van het kanaal reed. Nadat deze rijdende pont in de jaren zestig door een schip was aangevaren, hield dit vermaak op.

Merwedebrug

Een ander gevaarlijk spelletje, waar doorgaans jongens van 14 en 15 jaar aan meededen, was het afspringen van de voormalige oude Merwedebrug over het Merwedekanaal. Bij het zwemmen onder die brug bestond tevens de mogelijkheid om via de pilaren naar boven te klimmen en dan te belanden op het fietspad dat aan de zijkant van de brug was gelegen. Eenmaal daar aangekomen, klommen de jongens op de leuning van de brug en doken naar beneden het water in. Dit was een hoogte van ongeveer 18 m. Ook presteerde een handjevol jongelui het om nog een verdieping hoger te gaan. Zij liepen dan over de brede boog van de overspanning en sprongen dan over het fietspad en de trambaan van de Gooische Stoomtram heen, het water in. Niemand kon echter zien of er wel of geen boot naderde. De hoogte was zeker vele meters meer. Alleen waaghalzen namen deze gevaarlijke uitdaging aan, of jongelui die zich stoer wilden voordoen. Tot er in de zomer van 1946 toch een ongeluk gebeurde. Een van die waaghalzen deed de sprong en kwam terecht op een onder de brug door varende zandschip. Ernstig gewond werd hij naar het Wilhelmina Gasthuis gebracht, waar hij aan zijn verwondingen bezweek. Naderhand werden de zwemactiviteiten verplaatst naar een locatie, ongeveer ter hoogte van de voormalige uitspanning Betlem bij de Merwedebrug, waar de dijk breed was en het lekker verpozen was, in de schaduw van de bomen aldaar.

BOEKBESPREKING

Taco ten Dam

“Een slaafsch en ongezond bedrijf”, De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland, 1630-1880.

John Dehé, Amsterdamse Historische Reeks, Grote Serie, dl. 33, 490 pagina's. Uitgeverij Verloren, Hilversum (www.verloren.nl), 2005, ISBN 90-6550-853-8. Prijs € 39.

Het boek van John Dehé is het resultaat van een promotieonderzoek dat maar liefst zeven jaar in beslag nam. De boeiende neerslag van de geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland maakte mij snel duidelijk wat de medewerker van het gemeentearchief van Amsterdam bedoelde toen ik hem de vraag stelde of hij informatie had over het voormalige trekschuitenvervoer door Diemerbrug. “Weet u waar u aan begint?” was zijn antwoord. Een beschrijving van deze geschiedenis zou pas tot tevredenheid stemmen als alle bronnen geraadpleegd zouden worden. Helaas ontbrak het mij aan zeven jaar tijd.

John Dehé is erin geslaagd in een zeer leesbare stijl het openbaar vervoer tussen de steden Amsterdam, Hoorn, Edam, Monnickendam en Purmerend gedetailleerd te beschrijven.

Het besluit een goed werkend openbaarvervoerssysteem tussen hun steden in te richten, werd in 1660 genomen. De trekvaarten Amsterdam-Weesp en Amsterdam-Muiden-Naarden waren toen al volop in bedrijf. Deze trekvaarten behoorden tot de eerste 'boom' die na de aanleg van de verbinding Amsterdam-Haarlem in 1631-1632 in de Republiek voor een ware trekvaartenkoorts zorgde. John Dehé laat zien hoe de organisatie van het enorme project door de bestuurders van de Republiek werd aangepakt. Van iedere stad werden enkele regenten verantwoordelijk voor beleid en toezicht, afspraken volgden over kosten en opbrengsten en regelmatig werd vergaderd over het wel en wee van het trekschuitenvoer. Er waren enorme uitgaven nodig voor de aanleg van de kanalen, bruggen, tolhuizen, sluisen, de aanschaf van schepen en het onderhoud daarvan. Ook gaat Dehé uitvoerig in op de geschiedenis van de post in Waterland en uiteindelijk het verval en teloorgang van het trekschuitensysteem dat door de opkomst van het spoor zijn einde kreeg. Voor een ieder die meer wil weten over dit oer-Hollandse fenomeen dat in het buitenland grote bewondering afdwong, is dit boek een regelrechte aanrader.

Molen en molenaar in familienamen.

Jan M. Spendel, 176 pagina's.

Uitgeverij Gopher Publishers, Utrecht (www.gopher.nl), 2005, ISBN 90-5179-250-6, Prijs € 15.

Coen Moulijn? Gerd Müller? Joop Castenmiller? Keje Molenaar? Jan en Youri Mulder? Bennie Muller? Wat hebben al deze namen gemeen, behalve dat de bijbehorende personen deel uit maken van de voetbalgeschiedenis? Al deze namen zijn op een of andere manier verbonden met de molen. Amateur-genealoog Jan Spendel heeft onderzoek gedaan naar alle familienamen die verband houden met de molen en hij vond er meer dan 800. Behalve deze weergave geeft Spendel ook een nadere uitleg bij een vijftigtal familienamen. In het tweede deel van het boek gaat Spendel in op de geschiedenis van de molen, molentypen en molenfuncties. Heel aardig is ook de lijst met spreekwoorden, gezegden en volksverhalen. Dus voor wie geïnteresseerd is: Op naar de boekwinkel! Wie het eerst komt, wie het eerst maalt!

Wie weet er iets over de Schoolstraat?

Enkele bewoners van de Schoolstraat zijn momenteel bezig met het maken van een boekje over de geschiedenis van de Schoolstraat in Diemen. Hierbij is er aandacht voor alle huizen en gebouwen in de Schoolstraat, maar vooral ook voor de mensen die er wonen en gewoond hebben. Heeft u in de Schoolstraat gewoond en/of kunt u leuke verhalen vertellen over de straat? In dat geval kunt u contact opnemen met Ronald van Gelder, Schoolstraat 41, telefoon: 020-6004723, e-mail: annero@zonnet.nl.

Achterzijde omslag:

De Diemerbrug vanaf het einde van de negentiende eeuw tot heden (foto's coll. HKD).

“EEN SLAAFSCH EN ONGEZOND BEDRIJF”

De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland, 1630-1880



JOHN DEHÉ

Molen en molenaar in familienamen



Jan M. Spendel



De voormalige Sint-Petrusschool in de Schoolstraat.

