

Tweede jaargang

Najaar 1992

Historische Kring Diemen

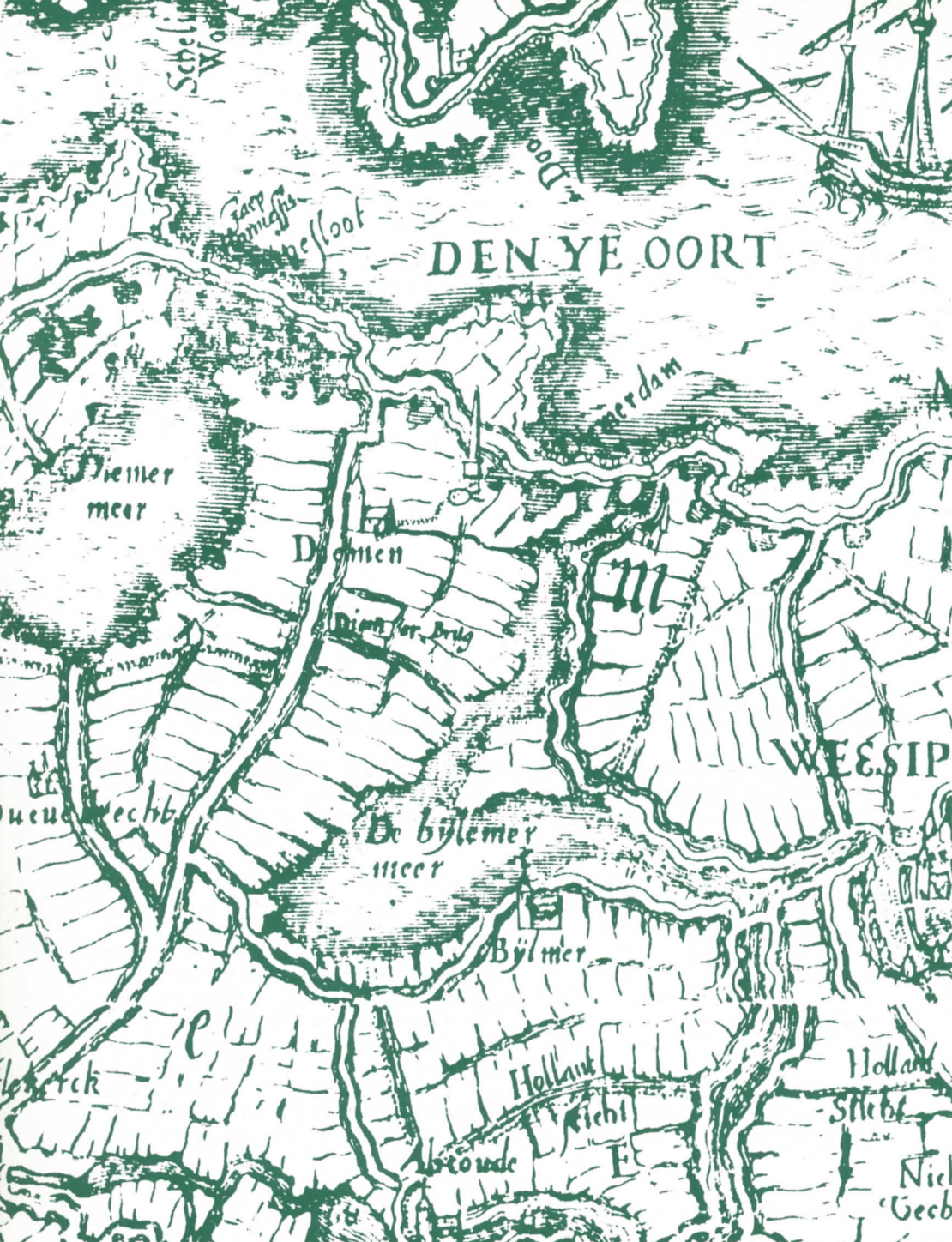


Mogelijk gemaakt door:



SAAN

Weesperstraat 78-82
1112 AN DIEMEN
Tel: 020-690.43.21



Detail van de "Caerte van Noortholant" van Joost Jansz. Beeldsnijder, 1575 (gewijzigde uitgave 1608).

De *Historische Kring Diemen* werd op 16 maart 1991 opgericht.

De vereniging stelt zich ten doel:

- Belangstelling te wekken voor de lokale geschiedenis van Diemen;
- de lokale geschiedenis van Diemen te onderzoeken en vast te leggen;
- archeologisch onderzoek te bevorderen;
- zich in te zetten voor het behoud van historische gebouwen, historisch landschap en resten van de materiële cultuur in deze gemeente;
- zich actief bezig te houden met de activiteiten op historisch-cultureel gebied;
- de algemene kennis van geschiedenis en archeologie te bevorderen als achtergrond en verdieping van de doelstellingen hiervoor vermeld.

Het lidmaatschap bedraagt f 20,- per jaar. Leden ontvangen het verenigingsblad *Historische Kring Diemen* (verschijnt minimaal twee maal per jaar) en de *HKD-Nieuwsbrief*.

Men kan lid worden door zich aan te melden bij het secretariaat: p/a Rode Kruislaan 145, 1111 NH Diemen, tel. 69.92.093.

Inhoud

Woord Vooraf	Jaap Haag	1
Bedrijfsgeschiedenis Saan	Wim de Valk	2
Interview Piet Saan	Wim de Valk	5
Diemen "over de Brug" (2)	Frits Reurekas	7
Vele wegen over Diemen	Jaap Haag	11
Boerderij "Zeehoeve"	Erik Schmitz	14
Schandaalkroniek (2)	Hans de Waardt	18
Oud Nieuws	Wiard Krook	19
De Kinderpagina	Hilda Kernell	20
Uit het leven van Katie	Hilda Kernell	21

Jaargang 2, nummer 2
najaar 1992

gratis voor leden

Bestuur:

Voorzitter: Jaap Haag
Secretaris: Henk Teiwes
Penningmeester: Jaap van Ingen
Bestuursleden: Hilda Kernell, Wiard Krook en
Noor van Mens

Secretariaat:

Rode Kruislaan 145, 1111 NH Diemen,
tel. 69.92.093

Gironummer:

1525866 t.n.v. penningmeester Historische Kring
Diemen, Tobias Asserlaan 110, 1111 ME Diemen

Redactieteam:

Jaap Haag, Hilda Kernell, Beatrix Legerman,
Frits Reurekas en Henk Teiwes

Eindredactie:

Wiard Krook

Redactieadres:

Pijlkruid 7, 1112 PC Diemen,
tel. 69.91.474

Redactieadres Kinderpagina:

Raadhuisstraat 49, 1111 BK Diemen,
tel. 69.05.654

Logo HKD: Denise de Vogel
Omslagontwerp: Henk de Wild
Opmaak: Wiard Krook
Piet Plomp
Tekstbegeleiding: Henk Teiwes

Er zijn veel redenen waarom Diemen landelijke bekendheid geniet. Zo is er een aantal Diemense bedrijven, waarvan de produkten of diensten het hele land door gaan. Een enkele keer haalt Diemen de media vanwege belangwekkende archeologische vondsten. Verder heeft menigeen buiten onze woonplaats wel eens gehoord van de Diemerzeedijk, niet wetend dat het daarbij om een Amsterdamse giffelt gaat.

Waar Diemen zijn landelijke bekendheid echter vooral aan ontleent zijn de dagelijkse radiomeldingen van files op de A-1 tussen Muiden en Diemen. Dat zijn wellicht niet de meest verheffende redenen om beroemd mee te worden. En het gaat natuurlijk ook niet in de eerste plaats om verkeer naar Diemen, maar om verkeer richting Amsterdam.

Diemen ligt nu eenmaal tussen een aantal uitvalswegen van Amsterdam. Niet alleen autowegen, maar ook spoorlijnen en vaarwegen, om de aanvliegroutes naar Schiphol maar even buiten beschouwing te laten. En al sinds de late middeleeuwen, maar vooral sinds het begin van de 17e eeuw, toen de handel van Amsterdam en het daarmee gepaard gaande transport een voor die tijd enorme omvang begon aan te nemen, nam het verkeer over Diemen toe. In de eerste plaats over water, door de daarvoor aangelegde trekvaarten richting Muiden en vooral Weesp, vanwaar over de Vecht verder gevaren werd naar Utrecht en het Duitse achterland. Maar ook steeds meer over land; over de gaandeweg verharde straatwegen. In de 19e eeuw kwamen daar de spoorlijn naar Amersfoort, de tramlijn naar het Gooi en het Merwedekanaal bij, terwijl in onze eeuw het autoverkeer tot ongekennde proporties is gegroeid. In die zin hebben de verkeersopstoppen een historische achtergrond, die veel verder teruggaat dan het ontstaan van het fileprobleem zelf. Al worden ze natuurlijk in hoofdzaak veroorzaakt door het forensenverkeer, dat, hoewel het ook in de tijd van de trekschuit al wel bestond, in z'n huidige omvang een typisch 20e-eeuws verschijnsel is.

Van hoe grote invloed het toegenomen verkeer van en naar Amsterdam op de ontwikkeling van onze woonplaats is geweest, blijkt alleen al daaruit, dat in de loop van de 17e en 18e eeuw het centrum van Diemen zich verplaatste van het noordelijker gelegen Oud-Diemen naar de oevers van de Weesper- en Muidertrekvaart. En de daarlangs aangelegde straatwegen. Daar ontstond nieuwe bedrijvigheid, die ten dele nauw met het toenemende verkeer verbonden was. Zoals sommige transportbedrijven, die Diemen bekendheid door het hele land geven.

We zijn dan ook blij, dat de verschijning van het najaarsnummer van ons blad, waarin het thema vervoer centraal staat, mede mogelijk is gemaakt door het grootste Diemense transportbedrijf, de aan de Weesperstraat gevestigde firma Saan.

Jaap Haag

Overgrootvader Saan begon als loopjongen

Het verhuis-, transport- en kraanwagenbedrijf Saan B.V. is bijna honderd jaar geleden ontstaan dank zij een eigenzinnig en ondernemend type in de familie. Dat was Petrus Hendricus Saan, de overgrootvader van de huidige directeur van de onderneming, Joop Saan*.

De oude Piet, afkomstig uit Den Haag, was in 1896 koetsier bij een bedrijf voor tapijtreiniging, gevestigd in het zogenaamde *Zwitsers Hotel* aan de Hartveldseweg te Diemen. Hij reed dagelijks met de wagen uit om vooral in Amsterdam-Zuid vuile tapijten op te halen en schone terug te brengen.

Op een dag trouwde een zuster van Piet. Hij wilde natuurlijk graag het feest bijwonen. Daarom begon hij al midden in de nacht zijn werk als koetsier, reed stevig door en vond dat hij in de middag het paard op stal kon zetten. Zijn baas keek daarvan nogal op: Piet kreeg op staande voet ontslag.

Bodedienst

Piet zag echter een gaatje in de markt om weer aan de slag te komen. Als vrachtrijder met tapijten was hij bij veel rijke Amsterdammers langs geweest. Die mensen gaven hem vaak pakjes en andere spullen mee om die elders te bezorgen. Dat soort bodediensten ging Piet Saan nu in zijn eentje als zelfstandig ondernemer uitvoeren. De klan-tenkring had hij al.

Van toen af aan werd er veel gelopen, want van rijden met paard en wagen was voorlopig geen sprake. De oude Piet liep aanvankelijk met een zak op de nek van Diemen naar Amsterdam en terug. Pas na een poosje kwam er een handkar en nog weer later een paard met wagen.

Kleinzoon Piet (die ruim anderhalf jaar geleden als directeur aftrad) vult nog aan: "In Diemen heeft altijd het verhaal de ronde gedaan dat hij ook een hondekar heeft gehad. Er waren zelfs mensen die zeiden dat ze hem zelf hadden zien lopen. Maar het staat absoluut vast dat hij nooit met een hondekar heeft gewerkt."

Van de bodediensten naar en van Amsterdam-Zuid was het maar een kleine stap naar ver-



Petrus Hendricus Saan (geboren in 1873), de grondlegger van het bedrijf Saan.

huishwerk. De rijken uit die dagen trokken een paar weken per jaar naar Zandvoort, Noordwijk of een andere badplaats. Saan kon mooi de vakantievrachtes regelen. Koffers en ook meubelstukken naar de kust brengen en later weer ophalen.

Eeuwfeest

In 1896 is dus de basis van het bedrijf gelegd. Viert Saan daarom in 1996 het honderdjarig bestaan van de onderneming? Nee. Het gekke is dat de familie lang heeft gedacht dat de oude

Saan in 1897 voor het eerst met een zak op de rug zelfstandig de markt op ging. Op allerlei herinneringsstukken staat het jaartal 1897. Daarom werd in 1972 het 75-jarig bestaan gevierd en in 1987 het 90-jarig bestaan. Pas toen iemand eens goed de officiële papieren van de Kamer van Koophandel doorkeek, bleek dat 1896 het oprichtingsjaar was. "Dat kan wel wezen", zo wordt nu opgemerkt, "maar wij houden het toch maar op 1897". Saan viert dus in 1997 zijn eeuwfeest.

De zaken van de oude Piet, gevestigd aan de voormalige Muiderstraatweg, liepen zo goed dat er steeds meer paarden en wagens bijkwamen. In 1923 kon door zijn dochter Miep de eerste steen worden gelegd voor een nieuw en voor die tijd groot bedrijfspand aan de Muiderstraatweg nr. 9. Dat staat er nu nog; er zit thans een sportschool in.

T-Fordje

Het achtergedeelte was een stal met vijf paarden. Er boven was een hooizolder. Het voorste deel was bestemd voor opslag, maar daar kwam al gauw de eerste auto te staan. Een T-Fordje dat op een open achterbak 500 kg lading kon vervoeren. Dat was in 1925 toen de oude Saan ook al drie zoons in de zaak had: Piet, Frits en Wim.

Wim (thans 78 jaar) kwam als 12-jarige jongen het bedrijf binnen. Zijn taken waren opruimen, schoonmaken en later meehelpen bij verhuizingen. Hij herinnert zich de eerste auto nog goed: "Mijn broer Piet was er meteen gek mee. Die eerste dag reed hij steeds heen en weer in de garage met ons allemaal achterin de laadbak."

Weldra kwam er een tweede wagen: een oude Presto-legertruck, waarschijnlijk nog gebruikt in de oorlog 1914-1918. Daarvan werd het chassis verlengd en er kwam een bak bovenop. Die wagen kon 3500 kg vervoeren en haalde een snelheid van 15 km per uur.

De derde bedrijfswagen was een A-Ford. De oude Piet Saan die zuinig was, had maar voor twee wagens belastingkaarten. Dat betekende vechten om de papieren. Wim Saan: "Als alle drie de wagens op de weg waren, had één chauffeur geen kaart. Nou was er natuurlijk niet zo veel politie als nu, er liep zeg maar één dorpsveldwachter rond, maar als je werd aangehouden was je toch de klos. Vooral mijn broer Frits was daar nogal benauwd voor. Ik weet wel dat m'n vader ettelijke keren op het belastingkantoor in Weesp moest komen."

Benzine oorlog

In die tijd exploiteerde Saan ook een benzinepomp. Benzine kostte toen 3,5 cent per liter. Toen buurman Arie Oostenrijk aan de overkant kant van de straat ook een pomp neerzette, ontstond er een benzine-oorlog, waardoor de prijs naar 3 cent zakte. Volgens Wim Saan werd er toen geld op toegelegd, want bij verkoop tegen 3,5 cent maakte je per liter net een kwart cent winst.

Wim: "Het was altijd hard werken en weinig geld verdienen. Je zat met de transporten door het hele land, maar je had nog geen snelwe-



De tweede aanwinst van de nog jonge onderneming Saan: een omgebouwde voormalige Duitse Presto-legertruck uit ca 1915, nog met massieve banden.

Verhuizingen Expeditie

P. H. SAAN

DIEMEN, MUIDERSTRAATWEG 9
Bodediensten - Luxe Verhuur

Opslag

Stalling

Saan

Telef. 51517

- ✓ Verhuizingen
- ✓ Opslag
- ✓ Autotransporten
- ✓ Garage



Olle - Benzine

Opgelicht in 1897

SAAN

Tel. A'dam 51517

- Verhuizingen
- Opslag
- Auto-transporten
- Garage
- Reparatie-Inrichting



Olle
Benzine

Opgelicht in 1897

**Garage- en
Expeditiebedrijf**

SAAN

Diemen, Muiderstraatweg
Telefoon 51517 Amsterdam



maar zorgvuldig wordt uw
auto doorgesmeerd bij



Garage Saan

Muiderstraatweg 9-10
Tel. 51517-57839



Een Saan-verhuishwagen op de Hartveldseweg, nabij de kruising Burgemeester Bickerstraat, gezien naar westlijke richting (prentbriefkaart midden jaren '20).

gen, er was geen Wegenwacht, geen eigen radionet. Ik heb eens een hele nacht in een ijskoude wagen gezeten voordat er een smid kon komen die een gebroken as kon repareren.

"Ik moest eens een betonmolen van Den Haag naar Utrecht brengen. Kranen hadden we natuurlijk nog niet. Maar toen ik vader vroeg hoe ik dat ding er in Utrecht af zou moeten krijgen, zei hij: *Er wonen wel honderdduizend mensen in Utrecht. Ik moest maar zien dat ik een paar hulpen bij elkaar scharrelde.*"

Prins Bernhard

De crisisperiode van de jaren dertig ging de Saanen niet in de koude kleren zitten. Toch kwamen er af en toe nieuwe bedrijfsmiddelen bij. Zoals een takelwagen in 1934. Die werd onder meer gebruikt voor het wegslepen van gestrande auto's. Toen prins Bernhard zich op 29 november 1937 op de voormalige

Rijksweg 1 te Diemen met zijn snelle wagen bijkans dood reed, was het de takelwagen van Saan die het autowrak van de prins ging ophalen.

Wim zag het op den duur niet meer zitten bij de zaak van zijn vader. Hij zag er geen toekomst in. Na de eerste crisisjaren is hij vertrokken. Hij werd eerst chauffeur bij Luycks op de Weesperzijde waar hij later tot assistent-bedrijfsleider opklom. Daarna kreeg hij de leiding over de zuurkoolfabrieken van 't Hart in West-Friesland.

Familiebedrijf

Een oud-personeelslid heeft nostalgische herinneringen. Het gaat om Job Poster, die van 1933 tot 1946 (met twee jaar onderbreking) in dienst was. "Officieel was ik monteur, maar ik werd overal voor ingeschakeld. Spullen halen en brengen, bijspringen bij een verhuizing. Als je daarna nog aan de auto's moest



Een kijkje bij Garage Saan aan de Muiderstraatweg anno 1946 met een gereedstaande "Saan Expres" Peugeot bestelwagen.



GARAGE- EN EXPEDITIEBEDRIJF P. H. SAAN

MUIDERSTRAATWEG 9

DIEMEN

TELEFOON AMSTERDAM 51517

CONCURREEREND ADRES VOOR VERHUIZINGEN

Briefhoofd 1939.

sleutelen, dan hoorde dat er gewoon bij," vertelde hij enige tijd geleden. Zijn vrouw vulde toen aan: "Ik heb hem heel wat keren een pannetje eten op z'n werk gebracht."

Job Poster: "Een koppakking kostte negentig cent. De oude heer Saan vroeg altijd of de oude niet nog een keer gerepareerd kon worden. Negentig cent was een hoop geld, daar moest je drie uur voor werken."

Wat de familie Poster steeds is bijgebleven, is het familiekarakter van het bedrijf; niet alleen wat de Saanen betreft, maar ook de andere personeelsleden. "Je hoorde er gewoon bij. Maar je moest er ook heel wat voor over hebben. We begonnen om half zeven en stopten officieel om zes uur. Maar dat werd altijd later, om half zeven thuis was al een uitzondering. Overuren werden niet betaald. Ik begon met 1500 centen in de week en op de uren werd niet gelet."

De Duitse inval in Nederland op 10 mei 1940 had ook voor Saan grote gevolgen. Pal na de bezetting vorderde de Duitsers bij alle transportbedrijven de beste wagens. Zo zag Saan de allerbeste vrachtwagen een A-Ford - inclusief chauffeur - verdwijnen.

Verzetswerk

Intussen laaide een heftige discussie op tussen de oude Saan, die als oprichter nog steeds de grote baas was, en zoon Piet. Kon je opdrachten van de bezetter aanvaarden? En wat doe je als aannemers die voor de Duitsers werkten, Saan voor allerlei klussen wilden inschakelen? De oude Saan vond het niet bezwaarlijk dat soort werk binnen te halen. De schoorsteen moest immers blijven roken. Het bedrijfsbelang ging voor. Zoon Piet dacht daar anders over. Na verhitte gesprekken won hij. Er werd niet gewerkt voor de Duitsers; ook niet indirect door bijvoorbeeld bunkerbouwers

een handje te helpen.

De houding van zoon Piet kennende, is het niet verbazingwekkend hem ook in het verzet tegen te komen. Dat leverde wel werk op: onbetaald werk en gevaarlijk bovendien. De toen nog jonge Piet was enkele malen betrokken bij het vervoer van boten naar het strand om Engelandvaarders te verschepen. Het is triest dat, ondanks alle inspanningen het geen der Engelandvaarders lukte de overkant van de Noordzee te bereiken.

Saan was ook de illegale pers behulpzaam. Bij verschillende drukkerijtjes in Amsterdam werden onder meer Vrij Nederland, Het Parool en Trouw gedrukt. Om de vijand te misleiden werden de drukpersen om de haverklap door Saan ergens anders heen gebracht.

Huiskleuren

Een andere verzetsklus was de verhuizing van de gehele administratie van de christelijke vakbeweging *Patrimonium*. De Duitsers wilden de ledenlijsten hebben om te zien wie zij als dwangarbeider naar de Duitse oorlogsindustrie konden sturen. Tijdens een nachtelijk transport werd het archief opgehaald en verstoppt op een zolder van het bedrijf van de Diemense aannemer Buitenhuis. Dit karwei bleef echter niet onopgemerkt. De Duitsers waren er achter gekomen dat bij de verdwijning twee roodbruine vrachtauto's betrokken waren. Dat stond ook duidelijk in een opsporingsbericht dat Piets' vrouw Greet in de krant zag staan. Onmiddellijk werden de bruine auto's groen geverfd. Als huldeblijk aan het koninklijk huis werden de velgen van de wagen oranje geschilderd. Groen en oranje zijn nog steeds de huiskleuren van Saan.

Na de oorlog is de ontwikkeling van Saan hard gegaan. Aanvankelijk nog kalmpjes aan:

hard gegaan. Aanvankelijk nog kalmpjes aan: in 1950 zijn er immers nog maar zeven personeelsleden (inclusief vier Saanen). Nu - ruim veertig jaar later - werken er ruim 170 mensen bij het bedrijf.

Sprong voorwaarts

De derde generatie-Saan, Piet en Cor, kleinzonen van de oprichter, heeft de onderneming de grote sprong voorwaarts doen maken. Daarvoor moest wel even worden doorgedrukt. Cor herinnert zich zo'n episode: "In die tijd stonden verschillende mensen op de loonlijst waarmee je aardig een praatje kon maken maar waaraan je niets had. Er is toen een hele strijd thuis geweest. Zij eruit of wij eruit, zo hard ging het eraan toe."

In de jaren vijftig nam Frits de bodedienst uit het bedrijf over en vestigde zich zelfstandig. Nog tot in de jaren zeventig heeft hij vanuit een pand aan de vroegere Ouderkerkerlaan dat werk voortgezet.

Volgens Cor zijn de jaren 1953 en 1957 van eminent belang geweest. "In 1953 zijn we pas goed begonnen met de kranen. Joop Niemans had een nieuw systeem ontwikkeld om betonnen palen te stellen. Daar was een kraan voor nodig en wij hadden destijds een unieke kraan, ontwikkeld door Rinus Bos. Het was de eerste uitschuifbare kraan in Nederland, die van auto-onderdelen in elkaar was gelast. Door het succes van die kraan nam het werk hand over hand toe."

Amerikaan

Wat er in 1957 zo bijzonder was vertelt Piet Saan: "Op een goede dag kwam er een Amerikaan binnen die helemaal in paniek was. Die man regelde alle rekvisieten voor de film Operatie Amsterdam. Hij had voor de contacten een Nederlander aangesteld, maar die was met de noorderzon vertrokken. Of wij wat konden doen. Dat vond ik een schitterende klus, want werkelijk alles moest geregeld en geritseld worden. Het was dag en nacht werken maar we hebben in die tijd wel goud verdiend."

Jongste generatie

In 1963 werd de firma een N.V., die enige jaren later werd omgezet in een B.V.

Kort en goed. Onder het bewind van de generatie Piet en Cor Saan is het bedrijf zo hard gegroeid, dat in 1978 een verhuizing naar een nieuw pand annex bedrijfsterrein aan de Weesperstraat nr. 78-82 noodzakelijk werd. En daar zetelt intussen alweer een jongere generatie. Joop Saan (zoon van Piet) is binnenkort twee jaar directeur.

Wim de Valk



Een gedeelte van het Saan-wagenpark in 1950 (met rechts een A-Ford takelwagen) geparkeerd voor de garage aan de Muiderstraatweg.

* De gegevens in dit artikel zijn voornamelijk ontleend aan publikaties in *Saangenaam*, het bedrijfsblad van Saan B.V. De advertenties op pag. 3 zijn respectievelijk uit 1932, 1947, 1949, 1950 en 1961. Foto's collectie P.H. Saan. Advertenties collectie J.F. Reurekas

Piet Saan: "Ik ben nu pas afgekickt"

"Ik heb bijna 'n halve eeuw bij de zaak gewerkt. Dan is het wel even wennen zodra je vertrokken bent," erkent Piet H. Saan (65). Op 31 december 1990 stapte hij op als directeur van het verhuis- transport- en kraanwagenbedrijf Saan, dat nog door zijn grootvader in Diemen werd gesticht. Zijn mede-directeur, broer Cor, verliet de zaak korte tijd later.

Piet Saan zegt na ruim anderhalf jaar vrije tijd. "Ik ben nu pas afgekickt. Ik kom nu ook mentaal wat los van de zaak. Die interesseert me natuurlijk geweldig, maar ik denk er niet meer de hele dag aan. Als ze mijn advies nodig hebben, bellen ze wel.

"Waarom het de eerste tijd zo moeilijk was? Dat is een heel verhaal.

"Mijn broer Cor en ik waren natuurlijk twee kapiteins op één schip. Wij hebben dat samen goed weten te redden. Ik was op onze basis vooral de organisator; dat ligt me goed. Mijn broer deed de buitendienst; die was veel op stap. Wij hadden wel eens ruzie, maar dat was niks bijzonders. We vonden echter alle twee dat er na ons een eenhoofdige leiding moest komen: één directeur.

"Dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan. De zaak was van Cor en mij. Cor heeft vier zoons en ik twee. Daar kom je samen niet uit. We hebben toen het Adviesbureau Van der Bunt ingeschakeld. Dat heeft alle Saantjes geïnterviewd en na een paar weken werd rapport uitgebracht. Conclusie: mijn zoon Joop (toen pas 31) werd uitermate geschikt bevonden om de leiding over te nemen.

"Joop - die ergens anders al een directeursfunctie bekleedde - wilde wel, maar onder één voorwaarde. Als ik kom, dan gaan jullie eruit, zei hij tegen mij. Ik heb jullie ook niet als commissarissen nodig. Ik bel wel als ik raad nodig heb. Het bureau Van der Bunt had die eis ook opgenomen in zijn advies."

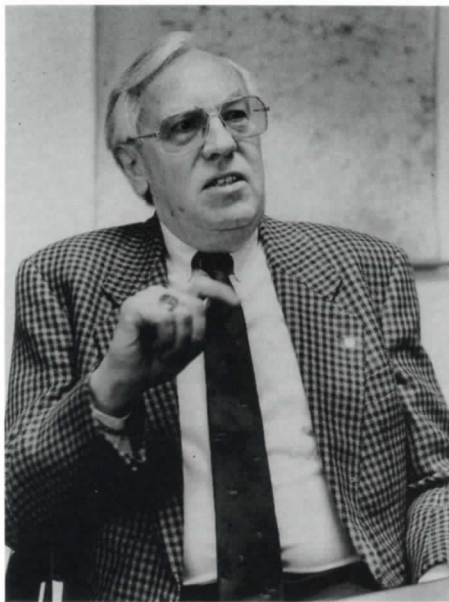
Oud-directeur Piet: "Ik mocht zelfs het eerste halfjaar na mijn vertrek absoluut niet op de zaak komen. Dat was wel even hard. Joop moest het helemaal zelf gaan doen."

Frisse ideeën

Piet Saan: "Je moet jezelf steeds voor ogen houden, dat nieuwe mensen in een bedrijf zaken anders aanpakken. Niet slechter, maar anders. Het is trouwens maar goed ook, dat er een wisseling van de wacht is. Dan komen er weer frisse ideeën. Vooral als je lang bij een zaak hebt gewerkt, is er het gevaar, dat je te veel langs gebaande paden blijft lopen. Je doet iets omdat je het altijd zo gedaan hebt. Dat hoeft niet de beste manier te zijn."

Wat dat betreft, herinnert Piet Saan zich goed zijn eigen komst in de zaak en de manier waarop hij na verloop van jaren met broer Cor directeur werd. "Wij hebben onze vader er destijds met moeite van kunnen overtuigen de zaak geheel aan ons over te laten. Hij was overal tegen wat wij zeiden. Mijn vader vond dat onze plannen alleen maar geld kostten. Toen dacht ik al: Ik moet het later niet zoals hij doen. Je moet weten wanneer het tijd is om te stoppen.

"De adviseurs van Van der Bunt hebben hun conclusie over de wisseling van de directie keurig verwoord indertijd. Die lui weten natuurlijk ook, dat als er een keus moet worden gemaakt uit de kandidaten van twee takken van de familie, een van de twee partijen teleurgesteld wordt. Het werd psychologisch mooi ingekleed. Van alle Saantjes werd een profiel geschetst en aan het eind wist je precies waar je aan toe was.



Piet H. Saan
(foto Fotostudio Johan Weemhoff B.V.).

Geen V&D

"Omdat Cor en ik de enige eigenaren van de zaak waren, moest er nog een oplossing worden gevonden voor het bezit van de aandelen. Er is een regeling getroffen waarbij de helft van de aandelen nu bij mijn twee zoons zit en de andere helft bij de van de aandelen verplichten om die stukken na verloop van jaren te koop aan te bieden aan een Saan of Saanen

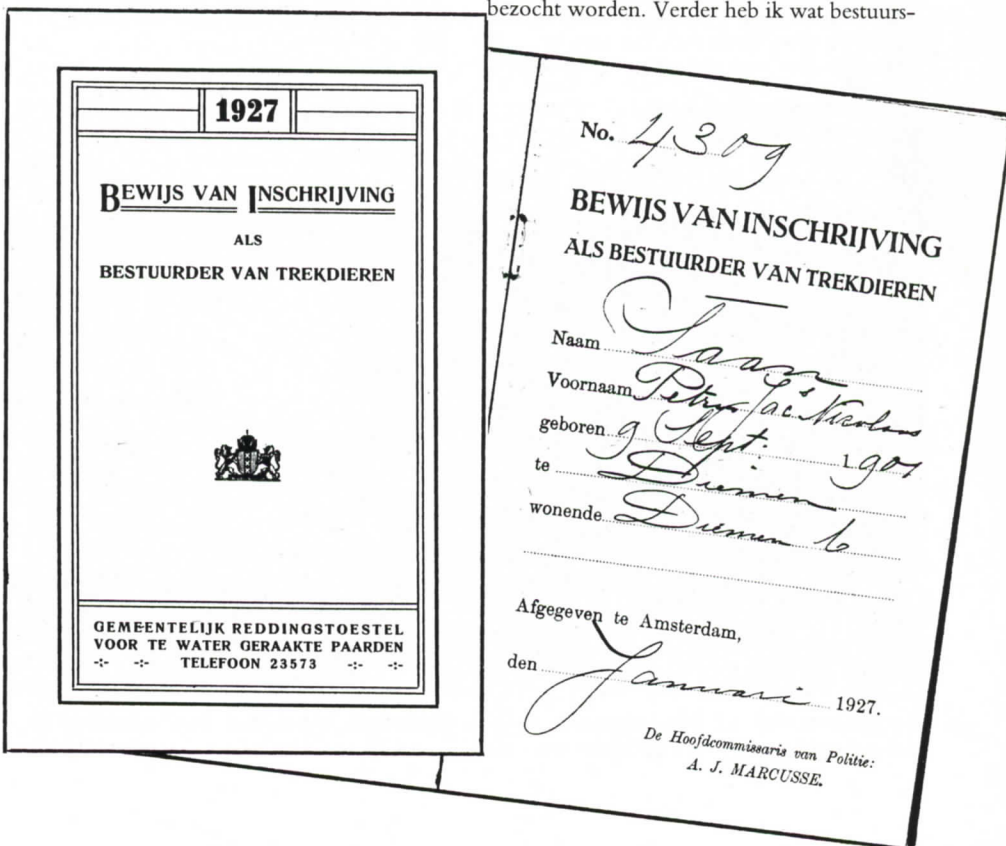
die bij de zaak werken. Cor en ik willen zo voorkomen dat er toestanden ontstaan als bij Vroom & Dreesmann. Daar zijn de aandelen door overerving in legio handen gekomen. Die nieuwe eigenaren kunnen totaal andere belangen hebben dan degenen die echt bij de zaak werken. Zo kunnen conflicten ontstaan. Er komen bijvoorbeeld aandeelhouders die alleen maar dividend willen hebben, terwijl anderen de winst juist in de zaak willen laten voor uitbreiding."

Piet Saan, die begin juli van dit jaar 65 is geworden, praat heel ontspannen. Hij heeft volop genoten van de fraaie zomer in zijn riante Diemense bungalow met zwembad en een terras dat zo groot is dat drie verschillende zitjes nog een eind uit elkaar staan. En binnen heeft hij een hobbykamer voor zijn dia-, film- en video-werkzaamheden.

Welke architect heeft die bungalow ontworpen? "Mevrouw en meneer Saan," zegt Piet Saan trots. "We hebben eerst wel een architect gehad voor een ontwerp, maar die deed niet wat wij wilden. Daar zijn we dus niet verder mee in zee gegaan. We hebben een jonge architect gevonden en met die hebben we precies besproken wat we wilden en hij vertelde wat wel en wat niet kon."

Hobby's

De hobbykamer van Saan ziet er uit als een kleine studio. Dia's van familiefeesten en vakantieën worden er op video gezet. Er moeten onderschriften bij en alles dient netjes te worden gerubriceerd. Verder zal de inhoud van kilometers smallfilm worden gearchieveerd. "Ja," zegt Saan, "en dan heb ik nog zeven kleinkinderen die regelmatig aankomen of bezocht worden. Verder heb ik wat bestuurs-





Een historische gebeurtenis in het bestaan van de fa. Saan: het slaan van de eerste paal voor de nieuwe vestiging aan de Weesperstraat dd. 30 september 1977. Van links naar rechts: Cor Saan, zijn broer Piet H. Saan en hun vader Piet J.N. Saan (foto J.F. Reurekas).

functies in mijn vroegere bedrijfstak, maar die zal ik binnenkort opgeven omdat ik intussen AOW-er ben geworden. Ik blijf wel in het bestuur van het verzorgingstehuis *De Diem*, dat met een uitbreiding bezig is. Dat vind ik leuk dat soort werk. Daar komt veel organiseren bij; dat vind ik prachtig."

Hij heeft nog meer op zijn activiteitenlijstje staan: het voornemen een boek te schrijven over de interessante historie van zijn bedrijfstak; vooral de opkomst van de kraanwagens. Ter verlevendiging kan daar doorheen wat worden verteld over opmerkelijke evenementen uit de voorbije tijd.

"Reizen doen mijn vrouw en ik ook graag. Ik was 50 jaar toen ik voor het eerst naar de wintersport ging. Dat sla ik nu niet meer over. Skiën? Heerlijk! Dit najaar zijn we vier weken naar Indonesië geweest. We regelen het helemaal zelf. Geen groepsreis. Daar houd ik niet van. Dan wordt er gestopt omdat iedereen tegelijk een plas moet doen en dan moet je met ze allen wat bekijken maar er is later bij het instappen weer iemand te laat. Wij zoeken het zelf wel uit.

"Ik weet mijn weg wel te vinden in

Indonesië. Ik ben er tussen 1947 en 1950 als militair geweest tijdens de zogeheten politio-nale actie. Van die fase in mijn leven heb ik veel geleerd. Je gaat wel nadenken."

Petrusschool

Saan heeft meer over zijn jonge jaren te vertellen. Bijvoorbeeld dat hij maar twee jaar op de Amsterdamse Don Bosco ambachtschool heeft gezeten. Daarvoor doorliep hij de lagere school in Diemen. Dit was de Sint Petruschool, waarvan hij zich juffrouw Jansen, meester Blauwgeers en het hoofd P.J. Schneiders herinnert. "Daar kreeg je gedegen onderricht. Zij hebben voor een uitstekende basis gezorgd. Ik heb - dat was natuurlijk veel later - verschillende secretaresses gehad die brieven vol met taalfouten tikten; die moest ik dan aanstrepen voor die post gecorrigeerd de deur uitkon."

Saan wilde na de lagere school wel doorleren. Dat was echter onmogelijk. "Ik had naar de bisschoppelijke nijverheidsschool in Voorhout gewild maar daar had mijn vader geen geld voor. Ik volgde wel een opleiding voor automonteur en kon onmiddellijk aan

de slag in de zaak van mijn grootvader. Die had toen al een paar transportauto's. Dat was in 1942. Ik was toen 15 jaar.

"Een zenuwen-tijd, die oorlogsjaren 1940-45. Mijn ouders hadden joden in huis verborgen en dat leidde soms tot grote spanningen. Mijn moeder heeft ze zelfs op een middag even de straat opgestuurd - eigenlijk onverantwoordelijk - maar ze kon de ruzies niet meer aan. Dat krijg je als je dag in dag uit met elkaar zit opgescheept.

"Mijn vader zat in het verzetswerk. Op een keer zou hij met een paar verzetsstrijders een bootje naar het strand brengen voor Engelandvaarders. Mijn moeder had het niet meer van angst. Onderweg werden ze aangehouden door een politieagent. Die kreeg een revolver onder zijn neus met de mededeling: *Je gaat mee naar Engeland of je wordt ter plekke geliquideerd.* Toen is die agent maar meegegaan."

Na van 1947 tot 1950 in Indonesië te zijn geweest, werd Piet Saan beheerder van de Saan-garage aan de Muiderstraatweg. Vijf jaar later trouwde hij met Willy Broodbakker, die door hem hoog geprezen wordt om haar vele goede eigenschappen. In 1963 was het zover dat Piet (toen 36 jaar) samen met broer Cor de leiding kregen over het hele bedrijf.

Wagenpark

Wat is er tussen 1963 en nu bij Saan veranderd? Enkele cijfers laten zien hoe de omvang van het bedrijf is gegroeid. In 1963 waren er 14 transportwagens en 17 kraanwagens. Nu zijn er zo'n 70 transportwagens en ruim 30 kraanwagens.

De capaciteit van de kraanwagens is in de loop der jaren steeds toegenomen. Die wagens kosten nogal wat. Saan: "De kleinste kost toch gauw 4,5 ton; dus bijna 'n half miljoen gulden. Voor de grootste hebben we 2 à 2,5 miljoen gulden betaald. Dat is dan inclusief hulpstukken en reserve-onderdelen."

Hij vindt het jammer dat de buitenwereld bij het noemen van het bedrijf Saan (thans 170 à 175 personeelsleden) vaak alleen aan de spectaculaire kraanwagens denkt. "Wel begrijpelijk. Die zie je bezig op Schiphol en bij Fokker. Je ziet ze grote lichtdrukinstallaties bij een bedrijf naar binnen tillen. Maar het verhuisbedrijf is zeker zo belangrijk. En dan gaat het zowel om grote als kleine verhuizingen.

Zenuwachtig

"De 'particulier' (zoals een burger in vakkringen wordt aangeduid) is een graag geziene klant," bezweert Piet Saan. "Het hele personeel wordt er van doordrongen correct en vriendelijk te zijn bij de klant. Bij een verhuizing moeten ze zich realiseren dat een kastje, dat in hun ogen niet veel voorstelt, voor een klant een grote emotionele waarde kan hebben. Bij een verhuizing zijn de meeste mensen toch al doodzenuwachtig. Die moet je door je vakmanschap en je houding op hun gemak stellen. Dat ze na de verhuizing overal vertellen: *We hadden zulke goeie en aardige verhuizers.* Dat is echt zo. Dat wordt enorm gewaardeerd. En zo kom je ook aan nieuwe klanten."

Piet Saan praat met toenemend enthousiasme over het verhuisbedrijf. Alsof hij weer op zijn vroegere directeursstoel zit. Maar tenslotte zegt hij met een beetje trotse ondertoon: "Mijn zoon Joop heeft de nodige plannen voor die sector. Hij maakt er al meer reclame voor. Ik ben benieuwd wat die jongen allemaal met de zaak gaat doen."

Wim de Valk



Ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van het bedrijf in 1972 werd een T-Ford geheel gerestaureerd als een replica van de eerste Saan-vrachtauto (foto J.F. Reurekas).

Diemen "over de Brug" Deel II

De Prins Hendrikkade

Op een kaart van Joost Jansz. Beeldsnijder uit 1570 staat een gedeelte van deze polder als *Gravenland* en een strook langs de Rijkersloot als *Zwanenland* vermeld. Niet uitgesloten is dat beide namen verband hielden met het adellijke huis de *Stenen Kamer* aan de Oude Heerenweg (Ouderkerkerlaan). Een adellijk recht was het houden van zwanen, evenals het wonen aan de weg. De Rijkersloot was een verbinding tussen de Diemermeer (Wa-ter-graafsmeer) en de Korte Diem. Deze sloot werd in 1638 verbreed tot de Wees-pertrekvaart, ook wel de Keulse Vaart genoemd.

Al vroeg in de geschiedenis van Diemen moet er reeds een brug beide Kerklanen (de Ouderkerkerlaan en de Ouddielerlaan) hebben verbonden.

Tussen 1923-1924 werd de oude dubbele klapbrug vervangen door een moderne ijzeren brug, aangedreven door elektromotoren. Deze brug werd in 1940 afgebroken en kreeg in de Limburgse plaats Weert een nieuwe bestemming. Voor een betere afvloeiing van het verkeer naar de Weesperstraat werd de omliggende bebouwing afgebroken. Een nieuwe brug over de Weespertrekvaart werd in maart 1940 officieel in gebruik genomen en lag nu recht tegenover de Burgemeester Bickerstraat. De eeuwenoude verbinding tussen de beide Kerklanen was nu voorgoed verdwenen.

Gezien vanaf de oude ophaalbrug links, langs de Weespertrekvaart, lag het zogenaamde jaagpad, bestemd voor mens en paard die de trekschuiten voorttrokken.

Van drie eeuwen geschiedenis is een klein beeld van de bedrijvigheid aan het jaagpad te geven. Het jaagpad kreeg pas in 1907 officieel de naam Prins Hendrikkade maar werd door velen de "Gracht" genoemd.

Omstreeks 1700 vestigde zich daar al een aantal winkeltjes en bedrijfjes. Vanaf de ophaalbrug links aan de Prins Hendrikkade, bevond zich de kruidenierswinkel van Oldenboom. In 1907 werd dit de zaak in kruideniers- en drogisterijwaren van J. Pos, daarnaast de slagrij van J. Rijpkema (1926-1937) en heibaas Freek Griffioen. Zijn dochter Eef had hier ook een kruidenierswinkeltje. Deze winkels en drie huisjes in de bocht naar de Weesperstraat, onder meer bewoond door J. Post, familie Willemse en wagenmaker H.

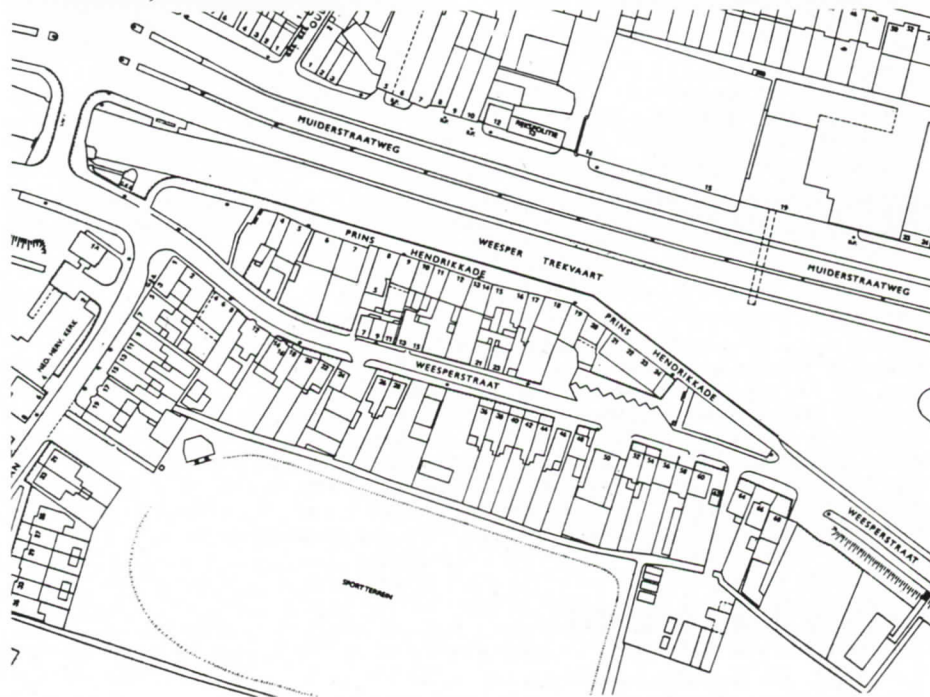
Oslage, werden in 1938 afgebroken voor een betere afvloeiing van het verkeer naar de Weesperstraat. Wat overbleef was een klein plantsoen waarin na de oorlog de bevrijdingsboom werd geplant. Volgens H. Poster werd deze boom geschonken door bakker J.F. Baak.

Naast Freek Griffioen was de kruidenierswinkel van W. Vervetjes, in 1914 door J.H. Rentzenbrink overgenomen. De winkel sloot op 1 juli 1970 voorgoed zijn deur. In het naastgelegen pand was de kleding-, textiel- en goudsmidswinkel van P. Kaskens. Het bord boven de deur vermeldde:

DEPOT DER STOOMVERVERIJ EN
CHEMISCHE WASSCHERIJ VAN
D. de Dood FABRIEK HOEDENMA-
KERSSTR. 51 AMSTERDAM



De oude bebouwing aan de Prins Hendrikkade in 1975. Rechts op de foto de Diemerbrug (foto J.F. Reurekas).



Detail kaart van Amsterdam 1:2000, blad N 9, 1980 (Stedelijk Beheer van Amsterdam).

In het eerste nummer van ons blad (najaar 1991) gingen we met Diemen-kenner bij uitstek, Frits Reurekas, een kijkje nemen in het noordelijke deel van Diemen-Zuid. Met name de vroegere Ouderkerkerlaan werd besproken.

Thans worden we door Frits uitgenodigd een wandeling te maken langs de oude Prins Hendrikkade en de Weesperstraat. We ontmoeten veel voor- en na-oorlogse inwoners van Diemen en komen wat meer te weten over hun wonen en werken uit vervlogen tijden. De wandeling begint in de huidige wijk Diemen-Zuid I (de Anne Frankwijk). Hier liep vroeger het westelijke deel van de Weesperstraat. De Prins Hendrikkade is er nog wel, maar de bebouwing is totaal veranderd. Geheel nieuw in deze buurt is de P.J. ter Beekstraat. Het uitstapje wordt besloten bij het uitgebreide bedrijfscomplex van de firma Saan aan de Weesperstraat.

Deze zaak werd in 1903 door A.A.B. Woorts en later door zijn zoon, J.B.A. Woorts, voortgezet en in 1957 met woninginrichting uitgebreid. Naast deze winkel stond sinds 1770 de hervormde pastorie*. In 1966 kwam deze leeg te staan door ingebruikneming van de nieuwe hervormde kerk met pastorie aan de

Voor de a.s. feesten
ruime sortering versnaperingen
op snoep- en suikerbon

Verkrijgbaar bij:

J. H. Rentzenbrink
Prins Hendrikkade 4, Diemen

Heeft U vergunning voor

bedden, dekens, enz.?

fa. Woorts heeft 't

Pr. Hendrikkade 5, Diemen, Tel. 51567

EENKANOVEREENIGING IN DIEMEN?

Er zijn plannen om in het watersport-dorado Diemen, een kanovereeniging op te richten. De kano-loods van de toekomstige vereniging, probeert men te krijgen in Diemen's Centrum, n.l. Prins Hendrikkade 13, waar de nu gevestigde kano-stalling van den heer van Leeuwen uitgebreid zal worden.

Voorlopig zijn het nog plannen, doch wij hopen dat zij spoedig ten uitvoer gebracht zullen worden. Peddelgraag Diemen zal er wel bij "varen"!

(uit: Diemer Courant van 12 mei 1933)



De nog onbestrate Weesperstraat gezien vanuit het oosten (prentbriefkaart, uitgave J.M. Schalekamp, Buiksloot, ca 1910 collectie J.F. Reurekas).



Enige jaren later bood de Weesperstraat een nieuwe aanblik. Zelfs een straatlantaarn is aanwezig (prentbriefkaart ca 1916 collectie J.F. Reurekas).

D.J. den Hartoglaan. In de oude pastorie was nog enige tijd het jongeren centrum *De Kaay* gevestigd. Aangrenzend was de Electriche Brood-, Koek- en Beschuitbakkerij van F.W.J. Hormeijer. Hij was bekend om zijn Diemens roggebrood. Het pand werd in 1970

gesloopt. Naast de bakkerij was het metselbedrijf van Job Eekhout. Op deze plaats werd in 1924 de melkwinkel van Jan Struik gebouwd en in oktober 1924 door W. Vedder overgenomen. Deze zaak werd niet alleen met een papkokerij uitgebreid, maar ook slagroom, koffieroom en karnemelk waren van eigen fabrikaat. Alleen boter kwam in vaten aan en werd hier machinaal verpakt en onder eigen naam verkocht. De melk kwam rechtstreeks van de veehouders C. Vedder aan de Overdiemerweg en Jacobus van Lindenberg

ELECTRISCHE BROOD-, KOEK- EN
BESCHUITBAKKERIJ

F. W. J. HORMEIJER

Prima Zeeuwsch Weitebrood

PRINS HENDRIKKADE 7 - DIEMERBRUG

Even verder stond de bierstekerij (café) 't *Vissertje* van Bart Vervetjes. Zijn bijnaam was "Bart Krab" omdat hij krabben als visas verkocht. Ook diverse aannemers woonden aan de Gracht zoals J.H. Hegeman, Bertus Eekhout en de Boverhoff & Diebrink. Het laatstgenoemde bedrijf werd in 1928 overgenomen door N. Smits. Hij verbouwde het benedengedeelte tot woonhuis. Boven kwam loodgieter Em. de Zutter te wonen. De werkplaatsen stonden aan het "Achterom". Na N. Smits kwam hier in 1951 aannemer J. Westland. In de werkplaats van Em. de Zutter aan de Gracht kwam de houthandel van C. Vlieger. In de naastgelegen chocoladefabriek van Bedorf kwam in 1933 de kanoloods van Janus en Eg van Leeuwen.

Aannemers uit de laatste periode waren onder andere W. Koster en M. Gortmulder. Aan de Gracht woonden ook de schippers W. Berkelaar en M. van der Vegt. Iets verder woonden P.H. Saan, de familie Appeldooren, veldwachter J. Grijseels (1923-1935) en C.P. Oostenrijk. Laatstgenoemde was met zijn neef W. Vedder W. Zn. de initiatiefnemer tot oprichting van de *Coöperatieve Vereniging Ons Voordeel* (juli 1902) en op 4 oktober 1904 van de *Coöperatieve Boerenleenbank*.

Ongeveer hier maakt de Prins Hendrikkade en de Weespertrekvaart als het ware een knik, vandaar dat hier een zogenaamde jaagpaal stond. Zo'n paal is te vergelijken met een grote deegrol, bestemd voor het geleiden van de jaaglijn. Was deze paal er niet dan schuurde de jaaglijn op de hoek van de huizen stuk. Even verder stond de oude ankersmederij uit 1732 met de alom bekende smid H.N. Fakkeldij. Vanaf 15 februari 1928 tot 31 oktober 1946 was hij ook opperbrandmeester van de *Vrijwillige Brandweer Diemen*. Naast de smederij stond de in 1807 op last van Napoleon gebouwde Franse kazerne, die in september 1815 voor afbraak werd verkocht. Op deze plaats werd op 2 januari 1839 de nieuwe school in gebruik genomen met als hoofd H.F. Puls. Aan het eind van de Gracht woonden de verzekeringsagent Bertus Regeling, Martens de schilder en schoenmaker Hendrik Uljee. Op de hoek, waar de Prins Hendrikkade in de Weesperstraat overgaat, woonde L. van der Putten.

De Weesperstraat

De Weesperstraat, de *Oude Wagenweg*, is voor velen beter bekend als het "Achterom". Met haar bewoners, winkels en bedrijven een stukje Diemerbrug waarover dank zij oudere bewoners nog iets te vertellen is.

Via het "Achterom" eerst richting ophaalbrug, van daar weer terug richting Weesp.

In het gedeelte rechts naast L. van der Putten woonden Th. Ruigrok van der Werve en Heintje de Bruin. Ook bevond zich hier de enige sigarenmakerij in Diemen van de oom van W. Martens. Th. Ruigrok van der Werve, van beroep tuinman, was omstreeks

aan het Weesperzandpad. In 1940 moesten de veehouders op last van de Duitse bezetter de melk aan een melkfabriek afleveren. Door dit besluit kwam er voorgoed een einde aan dit Diemense fabriekje. In 1951 nam Kees Vedder, de zoon van W. Vedder, de zaak over. Hij verkocht deze in 1963 aan de gebroeders Hilt, daarna door W.W. van der Heijden voortgezet.

KANO'S
VANAF f 20.-
GEBR. VAN LEEUWEN
Prins Hendrikkade 13
DIEMEN

ELECTRISCHE SMEDERIJ - AUTOG. LASCH- EN SNIJ-INRICHTING

„GAZELLE RIJWIELEN”

- H. N. FAKKELDIJ -

Prins Hendrikkade - Diemen.

SPRONK'S RELIGIEUZE ARTIKELEN EN BOEKHANDEL

School- en Schrijfbehoeften, Stempels, Naamplaten, Bind- en Drukwerk. Ruime sortering Luxe doozen post. Mappen post vanaf 10 cent., Kinderpost, enz. P

WEESPERSTRAAT 2 DIEMEN

1900 nachtwacht. Samen met J. Westland behoorde hij tot de lantaarnopstekers van Diemen. Met zijn zoon begon hij in 1923 een bloemkwekerij aan de Ouderkerkerlaan. In de volgende vijf huisjes, met een huur van f 1,50 per week, woonde onder andere G. de Jong. Hij begon hier in 1939 een fietsenzaak. Even verder woonde koperslager P.P. Siegman; vervolgens was er de groentewinkel van F.C. Diepgrond. Zijn vrouw was koster van de hervormde kerk. Na de achtergang naar smederij Fakkeldij stond van 1908 tot 1914 de kruidenierswinkel van M. Postma. De winkel werd woonhuis en werd onder meer bewoond door de familie Niemanns. Na het dubbele woonhuis met poort stond het brandspuithuisje van de Vinkenbrug, dat omstreeks 1927 in gebruik werd genomen door de vereniging *Diemen's Zorg*. Deze in 1906 opgerichte vereniging stelde zich ten doel de financiële nood te lenigen, het nijverheidsonderwijs te bevorderen en het woningvraagstuk op te lossen. *Diemen's Zorg* werd in 1923 de *Afdeling Diemen van de Provinciale Noord-Hollandse Vereniging Het Witte Kruis*. Als eerste wijkverpleegster werd in 1929 zuster G. de Boer aangesteld.

Naast dit gebouwtje stonden de werkplaatsen van aannemer N. Smits en loodgieter Em. de Zutter. In 1957 werden beide houten werkplaatsen in de as gelegd en door de nieuwe eigenaar J. Westland herbouwd. Na de opheffing van het bedrijf in 1974 werd het pand door de *Afdeling Plantsoenendienst van de Gemeente Diemen* in gebruik genomen. Op de bovenste etage was geruime tijd de jongerensoos van de *Heineken Boys*. In de drie huisjes daarnaast woonden onder andere J. Visser, veldwachter van der Weele en J. Horstman. Laatstgenoemde was koude bakker, ijsverkoper en had een snoepwinkel. Zijn vrouw was de bekende baker van Diemen. J. Horstman was het oudste raadslid en tijdens de vakantie van de burgemeester en de wethouders in 1938 loco-burgemeester.

Na het passeren van de achtergang naar de melkzaak van W. Vedder volgden de tuinen van W. Hormeyer en de pastorie. De laatste tuin straalde een magische kracht uit naar de jeugd vanwege de heerlijke peren die er hingen. Voor het stelen ervan moest menige strafregeld worden geschreven.

Naast de tuin van de pastorie stond het woonhuis van de familie J. Pouw waarin in 1957 de afdeling woninginrichting van Woorts werd geopend.

In de bocht naast de tuin van J.H. Rentzenbrink was de opslag van heibaas Freek Griffioen en de wagenmakerij van Hendrik Oslage. Dit gedeelte viel in 1938 onder de slopershamer ten behoeve van een betere verkeersafwikkeling.

Teruglopend aan de zuidkant van de Weesperstraat was rechts op de hoek van de Ouderkerkerlaan de schoenwinkel en schoenreparatie van G. Pieterse te vinden. De laatste bewoner was F. Mast met hengelsportartikelen. Naast deze winkel stond de textielwinkel

van de weduwe Vos. Na haar onder andere Spronk's religieuze artikelen en boekhandel en de coiffeur Piet Kaltwasser, beter bekend als "Piet de Kapper". Naast het aangrenzende huis lag de Vijfde Gebodsteeg, die uitkwam op een hofje met de woning van de familie Mol. Mevrouw Mol was omstreeks 1907 de baker in Diemen. Van latere datum woonde hier Burggraaf de schilder. Naast de steeg was vroeger de loodgieterij van Bart Lourens, vervolgens het timmerbedrijf van P. Martens en schilder-timmerman Toon de Gorter. Op dit gedeelte kwam het woonhuis met bovenwoning van de familie T.F. Bosma.

Dan volgde een heel oud stukje Weesperstraat met het huis van A. ter Beek en de wagenmakerij van W. Schipper met een winkeltje in ijzerwaren, landbouwgereedschappen, enz. "Opoe Schipper", zoals ze werd genoemd, verkocht ook snoepjes, zoals 3 hompies voor één cent. Omstreeks 1928 werden de winkel en wagenmakerij door hun zoon Willem tot één modern winkelpand verbouwd met erachter een werkplaats. Van ongeveer 1933 tot 1938 was in dit pand de meubelfabriek van H. Scheeres gevestigd, daarna tot 1965 de winkel in kruideniers- en drogisterijwaren van J. Pos. In de ernaast gelegen huizen woonden de familie Van Eekeren met boven de familie Poster en daarnaast was de aardappelhandel van P. van Bolhuis. Iets verder woonde P. de Vries, bekend als regisseur van de *Diemer Redenijders Kamer 'Ons Toneel'*, opgericht op 13 mei 1936. Vervolgens de brandstoffenhandel van J. Homma. Zijn zoon begon in een schuurtje achter de woning een ijzerhandel; een vitrine in het voortuintje diende als etalage.

Op het naastgelegen erf kwam in 1924 de wagenmakerij van J. van Drie. In 1946 werd hij wethouder en na het overlijden van burgemeester H. Dallinga op 21 oktober 1955, loco-burgemeester. Naast de wagenmakerij stonden twee woonhuizen, bewoond door H. Diepgrond en J. van Drie.

Twee tuinen volgden: In de eerste kwam de steenhouwerij van J.A. Klufft, later van P.A. Allgauer; als laatste steenhouwerij De Naald. Vervolgens een rijtje van vijf huizen. In het eerste was de kruidenierswinkel van "Opoe Jansen" gevestigd en in het vierde de turf- en talhouzhandel van W. Bocxe. In het laatste huis woonde schillenophaler P.G. van Laan en van 1962 tot 1974 aannemer H. Berkelaar. Naast dit blokje stond de kruidenierswinkel

Als we het assortiment van de winkel in kruideniers- en drogisterijwaren van J. Pos, anno 1907 gevestigd aan de Prins Hendrikade, bekijken, blijkt dat deze zaak in feite toen al een supermarkt was:

In de beginperiode verkocht men er ook sterke drank; voorts visartikelen, zoals hengels, snoertjes en leefnetten; furnituren, zoals garen, band, sajete en knopen; huishoudelijke artikelen, zoals pannen, serviesgoed, slijplanken (voor het slijpen van messen) en fijn zand (voor het schuren van pannen); gereedschap, zoals scheppen, hooivorken, hooiharken en distelscharen; schoonmaakartikelen, zoals, emmers, teilen, boenders en bezems; en diversen, zoals bloemzaden, touw, klompen, schelpenzand (voor het wit maken van klompen), krijtwit (voor het witten van koestallen), stormlantaarns voor paard en wagen, koedekken en bijbeltjes voor de belijdenis. Ook was het mogelijk voor bruiloften en partijen bij Pos serviesgoed te huren.

van M. Postma. De zaak werd in 1924 door zijn dochter, die met D. van der Putten was getrouwd, tot 1945 voortgezet. Toen vestigde zich in deze winkel de reeds genoemde G. de Jong met zijn rijwielhandel. In het huis dat volgde woonde W. Vos.

Aangrenzend stond de gereformeerde kerk, die in gebruik was van 26 april 1905 tot 28 september 1937. Vanaf die dag werden de diensten gehouden in de nieuw gebouwde Bethlehemkerk aan de Schoolstraat. In het oude kerkgebouw aan de Weesperstraat kwam de smederij van Fakkeldij en vanaf 1954 tot juni 1977 was hier de Machinefabriek Koelewijn-Typhoon (MKT) gevestigd.

Naast de kerk was het radio-televisiereparatiebedrijf van Jac. Groot. Aangrenzend was het woonhuis van M. Postma.

Er volgden twee onderstukken met bovenwoningen. In het eerste was onder andere de turfhandel van D. Danzer met de bloemenopslag van Th. Ruigrok van der Werve en vanaf 1936 tot 1938 de wasserij van Willem Louwen. Vervolgens de opslag van heibaas Griffioen en als laatste de rijwielhandel van Henk Jongejans. In het tweede onderstuk was onder andere de snoepfabriek van Nauta, de metaalfabriek van W.F.N. van Ulsen en als laatste de groenteopslag van M. Woud.

In de laatste, wat statiger huizen, waren gevestigd: De makelarij van H.J. van der Raay, het metselbedrijf van P. Glas, van 1925 tot 1976 de melkhandel van M. Koekenbier en als laatste van 1927 tot 1947 de brandstoffenhandel



Een nostalgisch plaatje ca 1929 met de familie Schipper voor hun winkel in huishoudelijke artikelen, landbouwgereedschappen en ijzer- en houtwaren in de Weesperstraat (foto beschikbaar gesteld door mevr. M. Schipper).

J. POS Weesperstraat 8-10, Diemen
KRUIDENIERS- EN DROGISTERIJWAREN



Het Weesperzandpad (nu Weesperstraat) in 1906, naar het westen gezien. Op het hier nog onbebouwde stuk land werden in 1977 de kantoren en garages van de fa. Saan gebouwd (prentbriefkaart collectie J.F. Reurekas).



Het noodgebouwtje van de fa. Draga (later door de fa. Saan gebruikt als kantine) op het bedrijfsterrein aan de Weesperstraat in de jaren '50. Rechts zien we het opslagterrein van de brandstoffenhandel C. Heek (foto archief P.H. Saan).



Een feestelijke optocht bij de vestiging van Saan aan de Weesperstraat ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van dit bedrijf in 1972. De bovenverdieping van het grote gebouw huisveste de avond-tekenschool (foto J.F. Reurekas).

van C. Heek. Zijn opvolger werd Willem Schelling. Toen het aardgas werd ingevoerd begon hij ook met de verkoop van benzine. Naast de brandstoffenhandel van C. Heek lag een terrein waar diverse ondernemingen waren gehuisvest, namelijk de handel in sloophout van Neve, een brikettenfabriekje en de fabricage van keukenaanrechten van C. den Hartog. Ook de ingang naar het korfbalveld van de *Diemer Korfbal- en Athletiek Vereniging (D.K.A.V.)*, opgericht in het seizoen 1932-1933, lag hier. Op het veld werd zomers de rooms-katholieke vakantieschool gehouden. Op het resterende veldje voetbalde de jeugd. Na de Tweede Wereldoorlog trok men hier een noodgebouwtje op, waarin de Dagra, onder meer bekend van het vitaminepreparaat *Dagravit*, een laboratorium inrichtte. Later gebruikte de firma Saan het gebouwtje als kantine. Ook de *Rowans*, een afdeling van scouting, en de jongerensoos *Together* vonden hier onderdak.

Vervolgens het grote stenen gebouw van aannemer A. Broere. In de periode van 1938 zat in een gedeelte van dit pand de N.V. Amsterdamse Marmergroeve. Over dit bedrijf deed het verhaal de ronde dat men in het geheim bezig was met een proces voor het vervaardigen van kunstmarmer. Aan de voorzijde boven woonde de familie van Zwieten. Hij was monteur bij de firma Broere. Achter de woning lagen de klaslokalen van de in 1916 door de vereniging *Diemen's Zorg* opgerichte avond-tekenschool. De leraren en leerlingen moesten van dezelfde trap als de familie van Zwieten gebruik maken.

Tijdens de mobilisatie in 1939 waren in de tekenschool Nederlandse militairen gelegerd. De avond-tekenschool werd in het schooljaar 1943-1944 voorgoed opgeheven.

Naast dit pand was een ansjovis-ompakkerij. Omstreeks 1937 kwam hier de Atria Reclamelucifers Fabrieken N.V., de eerste Nederlandse fabriek van trekklucifers. Na een fusie vertrok deze firma in 1941 naar Amsterdam. Eind 1941 vestigde zich in dit pand de bekende fabriek de Dagra N.V. van D.A. de Graaf. In de na-oorlogse periode groeide dit bedrijf letterlijk en figuurlijk uit haar muren. Vandaar het laboratorium in het houten noodgebouwtje. Een nieuw onderkomen werd noodzakelijk. Op 18 april 1957 werd voor een nieuwe fabriek aan de Verrijn Stuartweg de eerste paal geslagen door burgemeester mr. J.H. Strumphler Tideman. In mei 1958 betrok de Dagra het nieuwe gebouw.

Uiteindelijk kwam het hierboven genoemde terrein aan de Weesperstraat in het bezit van de firma Saan. In 1972 werd hier feestelijk het 75-jarig bestaan van het bedrijf gevierd. Op 30 september 1977 werd door de heer Saan sr. de eerste paal geslagen voor een nieuw kantoorgebouw met bedrijfsruimten en kantine. Vanaf 28 juli 1978 zat Saan definitief op haar nieuwe lokatie. De officiële opening, die plaats vond op 16 september 1978, werd verricht door burgemeester mr. J.H. Strumphler Tideman. Onder grote belangstelling stak de burgemeester om 14.30 uur een speciale ponskaart in de daarvoor bestemde computer. Door deze handeling werd het toegangshek van het bedrijfscomplex automatisch geopend. Een lange rij verdekt opgesteld rollend Saan-materieel reed onder daverend applaus het nieuwe onderkomen binnen.

Frits Reurekas

* Zie ook: L. van Ollefen & R. Bakker: *De Nederlandsche Stad- en dorpsbeschrijving: het Dorp Diemen*, dl. 2, Amsterdam, 1795.

De advertenties dateren uit 1948 [Rentzebrink], 1946 [Woorts], 1933 [v. Leeuwen], 1932 [Hormeijer], 1918 [Fakkeldij], 1932 [Spronk] en 1947 [Pos].

Veel wegen over Diemen

De geschiedenis van Diemen is al heel lang verbonden geweest met het vervoer van mensen en goederen. De voor dat transport noodzakelijke vaar-, spoor- en autowegen hebben de plattegrond van Diemen zelfs in hoge mate gevormd. In een ver verleden waren het de Ouddielerlaan en de Ouderkerkerlaan, die als het ware de as van het dorp vormden. Maar vanaf de 17e eeuw waren het de loodrecht daarop staande verbindingswegen van en naar Amsterdam, die van steeds grotere betekenis werden voor de ruimtelijke ordening van onze woonplaats: de Weesper- en Muidertrekvaart en de daarlangs lopende wegen, de spoorlijn, het Amsterdam-Rijnkanaal en de autosnelweg richting Amersfoort om de belangrijkste maar te noemen. Het dorp voegde zich als het ware naar deze wegen van en naar Amsterdam. Over Diemen.

Langs de oevers en dwars door het veen

Oorspronkelijk was het anders. Rond 1100 is Diemen ontstaan als een nederzetting van boeren en mogelijk ook vissers, die groten-deels in hun eigen onderhoud konden voorzien. Al heeft archeologisch onderzoek aangetoond, dat ook zij al enige handel dreven, wat uiteraard vervoer van en naar Diemen met zich bracht. Amsterdam, zo het al bestond, was toen van nog geen grote betekenis. Verkocht werden vooral agrarische producten, terwijl van elders aardewerk, bepaalde bouwmaterialen en sommige luxe producten werden aangevoerd. Een heel bijzonder transport moet dat van de uit Duitsland afkomstige, zeer zware stenen sarcophagen geweest zijn, die bij de opgravingen in Oud-Diemen in 1990 te voorschijn kwamen.

Het vervoer van en naar Diemen ging in die dagen waarschijnlijk vooral per boot, over de Diem met name, die toen nog niet afgedamde zeearm, die via de Gaasp met de Utrechtse Vecht in verbinding stond. Al zullen er ook wel landwegen, waarbij we overigens meer aan paden moeten denken, geweest zijn. In eerste instantie richting Muiden, langs de oever van de Zuiderzee, toen nog Almere geheten, en richting Weesp, langs de oevers van de Diem en de Gaasp.

Het vermoeden is namelijk dat Diemen gesticht is door kolonisten, die vanuit de Vechtstreek westwaarts het nog onontgonnen veengebied introkken. En zij zullen zich aanvankelijk vooral op de wat hoger gelegen en minder drassige oeverwallen gevestigd hebben. De opgravingen in Overdiemen deze zomer, waar de restanten van een op een terp gebouwde boerderij zijn teruggevonden, hebben dat ook bevestigd. De westelijker gelegen, eveneens in de veengrond verzonken terp, waar het huidige Oud-Diemen op staat, is waarschijnlijk iets later opgeworpen, al gaan de bewoningssporen ook hier terug tot circa 1100.

Om het ontginningsgebied beter toegankelijk te maken werden er ook al spoedig wegen dwars door het veen aangelegd. De belangrijkste was de weg, die vanaf de oever van de Zuiderzee over de terp van Oud-Diemen naar Ouderkerk aan de Amstel liep: De huidige Ouddielerlaan, die ten zuiden van de Diemerbrug werd voortgezet als Ouderkerkerlaan. Bij de nieuwbouw van Diemen-Zuid is dit deel van deze eeuwenoude weg echter helaas ondergespit. Ouderkerk aan de Amstel was toen voor Diemen waarschijnlijk een belangrijke plaats. Want vrijwel zeker stond daar, op de plaats van de huidige joodse begraafplaats, het kasteel van de Heren van Amstel, die in de 12e en 13e eeuw ook Heren van Diemen waren. Ten oosten van de Diem was de weg, die vanaf de oever van de Zuiderzee naar Weesp liep, de Papenlaan, van betekenis. Terwijl er vanaf Overdiemen nog een tweede weg richting Weesp ging, de Nodtweg of Hooiweg,



De Weesper- en Muidertrekvaart met jaagpad gezien naar het oosten. De nog onverharde Hartveldseweg voerde langs herberg "De Vergulde Wagen", het latere café Vervetjes. Tekening J. Spaan, ca 1767. (Gemeentelijke Archiefdienst Amsterdam).



Ongeveer dezelfde situatie in 1943 met brand in het gebouw van de Boerenbond aan de Muidersstraatweg. De bebouwing tussen het jaagpad en de Hartveldseweg is inmiddels afgebroken. De bus van de NBM is uitgerust met een houtgasgenerator (foto H. Poster).

waarvan het eerste gedeelte nog altijd aanwezig is. Maar over de ouderdom van deze weg zijn we jammer genoeg niet ingelicht.

Op de kaart van Joost Jansz. Beeldsnijder uit 1575 (in 1608 opnieuw uitgegeven) zijn al deze wegen, afgezien dan van de Nodtweg, goed te zien. Ook de Diemerbrug, die de Ouddielerlaan met de Ouderkerkerlaan verbond, staat er reeds op aangegeven. Hoe lang deze brug over de Bovenrijkersloot, zoals de Weesper- en Muidertrekvaart vroeger heette, toen al bestond, weten we helaas niet.

Dijken

Mogelijk al in de 12e eeuw, maar zeker in de 13e eeuw, werd begonnen met het opwerpen van dijken. De stijging van de zeespiegel in die tijd, maar ook de inklinking van de bodem juist ten gevolge van de ontginning, brachten steeds vaker overstromingen met zich mee, zoals die van 1173, waarvan de sporen bij de opgravingen in de Overdiempolder duidelijk zijn teruggevonden. De te lage terpen boden de bewoners onvoldoende bescher-

ming.

De aanleg van dijken, in de eerste plaats die langs de Zuiderzee, en later ook langs de Diem en de Gaasp, moet de bruikbaarheid van de daarover heen lopende wegen hebben verbeterd. Want al zou het nog eeuwen duren, voordat men met de bestrating van wegen begon, bovenop de dijken bleef bij regenachtig weer natuurlijk toch minder water staan, zodat zowel voetgangers als paarden in de slechte jaargetijden daar minder last hadden van modder en plassen. De Diemerzeedijk bleef in ieder geval tot in de 17e eeuw de belangrijkste verbindingsweg over land tussen Amsterdam en het Gooi.

De tijd van de trekschuit

Het patroon van wegen en vaarwegen, zoals zich dat eigenlijk al bij het ontstaan van Diemen gevormd had, is heel lang onveranderd gebleven. Maar tegen het eind van de middeleeuwen, toen Amsterdam belangrijker werd en vooral ook het goederenvervoer van en naar die stad enorm begon toe te nemen,



Een klipperaak in de Weespertrekvaart ter hoogte van de Muiderstraatweg, gezien vanuit het zuiden. Op de achtergrond kunnen we nog juist de "Gooise moordenaar" stoom zien afblazen (prentbriefkaart, uitgave Chr. Kok en J. Goedhart, ca 1910 collectie C.G. Kaskens).

ontstond een steeds dringender noodzaak de bestaande vaar- en landwegen, niet in de laatste plaats die in oostelijke richting, te verbeteren. En zonodig ook nieuwe aan te leggen.

Vooraf ook het steeds intensiever wordende verkeer van trekschuiten, waarmee een voor die tijd ongekende vergroting van de vervoerscapaciteit werd bereikt, deed de behoefte aan goede vaarwegen nog verder toenemen. Vaarwegen, waarlangs bovendien nog jaagpaden voor de trekpaarden dienden te worden aangelegd. De inpoldering van het Bijlmermeer en het Diemermeer (of Watergraafsmeer) in 1627 en 1629 boden de gelegenheid tot de aanleg van trekvaarten in oostelijke richting, doordat men de ringvaarten van de beide polders met elkaar verbond. Zo ontstonden de Weespertrekvaart of Keulsevaart (1637) en de Muidertrekvaart (1640). Voor het gedeelte tussen de ringvaarten van de beide polders werd ten dele gebruik gemaakt van de ook al op de kaart van Beeldsnijder terug te vinden Bovenrijkersloot, die werd verbreed en uitgediept. Het stuk van de Weespertrekvaart tussen De Sniep, waar een splitsing van beide vaarten ontstond, en de ringvaart van het Bijlmermeer werd nieuw gegraven. Voor de Muidertrekvaart kon tot aan de Diem volstaan worden met een verbetering van de Bovenrijkersloot, maar het gedeelte ten oosten van de Diem moest eveneens nieuw worden gegraven. De voltooiing van deze beide trekvaarten gaven Amsterdam een uitstekende verbinding met het Gooi en de Vechtstreek, en via de Vecht ook met het Oostnederlandse en Duitse achterland.

De jaagpaden langs deze vaarten werden al spoedig verbreed tot wagenweg: het Weesperzandpad en het Muiderzandpad, later Weesperweg en Muiderstraatweg geheten. De op de zuidoever van de Weespertrekvaart gelegen Weesperweg sloot via de Diemerbrug aan op het Muiderzandpad, dat vanaf dat punt Hartveldseweg heette. Na de brug over de ringvaart rond de Watergraafsmeer splitsten de wegen zich overigens weer als Weesperzijde, later Gooiseweg geheten, en Middenweg.

Het onderhoud van deze wegen liet nogal eens te wensen over. In Jacob van Lenneps roman "Ferdinand Huyck" komen we een wat dat betreft interessante passage tegen: *De weg van Diemerbrug naar Weesp wordt bij uitstek slecht onderhouden, zeide Van Baalen: Of liever, in 't geheel niet. Ik heb somwijlen gedacht, dat ik*

er niet levend af zou komen: En ik ben overtuigd, dat mijn rijtuig ervan gelust heeft.

Er bestaat een twist tussen de Ingelanden en het Zandpad, zeide Tante, wie van beide de weg herstellen moet.

Officieel berustte het beheer van de doorgaande wegen bij commissies, die waren samengesteld uit vertegenwoordigers van de belanghebbende steden, terwijl het feitelijke onderhoud verricht diende te worden door de aanwonenden en de eigenaren van op de weg uitkomende landerijen. Maar de ingelanden kochten hun verplichting vaak af en de vraag rijst of de betrokken commissies hun plicht niet verzaakten. Het zou dan ook interessant zijn om te onderzoeken of de geïnde tolgelden wel inderdaad volledig het wegonderhoud ten goede kwamen.

Het voor die tijd drukke verkeer bracht overigens heel wat bedrijvigheid in het toenmalige Diemerbrug met zich mee: Verschillende werkplaatsen, zoals de nog steeds bestaande smederij van dhr. A. van Dijk, winkels, tapperijen en herbergen. De betekenis van Diemerbrug werd daardoor weldra groter dan die van de oorspronkelijke dorpskern, het huidige Oud-Diemen.

Stoom over Diemen

Tot ver in de 19e eeuw zou in dit beeld weinig verandering optreden. Zoals ook Amsterdam rond 1850 nog heel erg leek op het Amsterdam van de 17e en 18e eeuw. Maar de nieuwe tijd kondigde zich onverbidde aan. De stoommachine deed zijn intrede in werkplaatsen en fabrieken en zorgde voor een enorme toename van de produktie. En er kwamen stoomschepen en locomotieven, waardoor het mogelijk werd om veel meer te transporteren. En het vervoer ook veel sneller te laten plaatsvinden.

Fabrieken kwamen er vooralsnog weinig in Diemen. Maar wel in Amsterdam en de toenemende bedrijvigheid daar leidde weer tot een sterke groei van het verkeer van en naar de hoofdstad. Voor een belangrijk deel over Diemen. Maar de uit de 17e eeuw daterende infra-structuur was in het geheel niet berekend op deze toename van het verkeer en diende dan ook belangrijk te worden verbeterd of uitgebreid. En dat gebeurde ook.

Zo werd begonnen met de bestrating van de belangrijkste doorgangswegen: De

Hartveldseweg en de Muiderstraatweg, die in 1839 door het rijk was overgenomen, weldra gevolgd door de Weesperweg of -straat. Pas in de 20e eeuw kregen ook de Ouddielerlaan, de Ouderkerkerlaan, de Stammerdijk en de Overdiemerweg een behoorlijke bestrating. Voor zowel de voetgangers als de paarden moet de verharding van de wegen een grote verbetering hebben betekend. Zij hoefden niet langer door modder of mul zand te stappen.

Ook de opheffing van de tollén bij de Diemerbrug (1873) en, in het begin van de 20e eeuw, bij de Watergraafsmeer, de Muiderstraatweg en de Weesperstraat, betekende een belemmering minder voor het in intensiteit toenemende verkeer. In 1868 was bovendien al begonnen met de aanleg van straatverlichting.

Van groot belang - overigens meer voor Amsterdam dan voor Diemen - was de gereedkoming van de Oosterspoorweg, de spoorlijn tussen Amsterdam en Amersfoort, die in 1874 gereed kwam. In Diemen kwam bij de Ouddielerlaan een klein station en bij de Overdiemerweg een halte, waar de trein op verzoek (!) stopte. Aan die laatste mogelijkheid kwam rond 1920 een einde terwijl het station, dat officieel halte Kerklaan heette, circa 1930 werd opgeheven. Pas in 1974 zou Diemen weer een eigen station krijgen.

Voor Diemen zelf was de totstandkoming van de Gooise tram van grotere betekenis. Het gedeelte Amsterdam-Naarden werd in 1881 aangelegd; in het jaar daarop werd het spoor nog doorgetrokken tot Laren, om daar aan te sluiten op de tramlijn naar Hilversum. De Gooische Stoomtram Maatschappij (GSM) voldeed in een enorme behoefte: Forenzen uit het Gooi, grote aantallen recreanten, die in de weekends het strand van Muiderberg, de bossen en de heidevelden van het Gooi of het zwembad van Diemen opzochten, en veel bezoekers van begrafenissen op de joodse begraafplaatsen in Diemen of Muiderberg werden door de stoomtram vervoerd. De tram, die vanwege een aantal ongelukken met dodelijke afloop de bijnaam *Gooische moordenaar* had gekregen, reed in Diemen over de Hartveldseweg en de Muiderstraatweg. Of liever: Perste zich door deze smalle straten, die toen immers ook nog aan de zuidzijde bebouwing hadden, heen. In verband met de ver-

breiding van de Muiderstraatweg ten behoeve van het ook toen al drukker wordende autoverkeer werd de tramlijn door Diemen in 1939 opgeheven. Er kwam een busdienst voor in de plaats. Gelukkig is een van de stoomlocomotieven bewaard gebleven: In oude glorie hersteld verzorgt deze nu de verbinding Hoorn-Medemblik.

Ook het vervoer over water nam na het midden van de vorige eeuw snel toe. Al bleven in de binnenvaart nog heel lang zeilschepen, zoals tjalken en klippers, een belangrijk aandeel van dit transport voor hun rekening nemen. Het gebruik van stoomkracht beperkte zich hier voornamelijk tot sleepboten, die grote sleepschepen trokken. Pas in deze eeuw maakte de toepassing van de compactere en veel handzamere verbrandingsmotor steeds meer schippers onafhankelijk van de wind. De Keulsevaart was voor het toenemende scheepvaartverkeer echter te smal en te bochtig. Vanuit Amsterdam werd dan ook sterk aangedrongen op een betere vaarweg voor de scheepvaart van en naar de Rijn. En al was aan de keuze voor het tracé overloos heen en weer gepraat voorafgegaan, in 1884 werd toch begonnen met de aanleg van een geheel nieuw kanaal, het in 1892 geopende Merwedekanaal. Na verbreding in de jaren '30 van deze eeuw en de aanleg van een zijtak van Utrecht naar Wijk bij Duurstede werd de naam veranderd in Amsterdam-Rijnkanaal. Maar nog sterker dan met de Oosterspoorlijn het geval was, had het kanaal, dat voor Amsterdam van grote betekenis was, voor Diemen nauwelijks voordeel. Eerder integendeel: Het scheepvaartverkeer door de Weespertrekvaart verminderde aanzienlijk. En bovendien werd het gebied, dat ten noorden van het kanaal lag, de strook langs de Diemerzeedijk, vanuit Diemen zelf veel moeilijker bereikbaar, al kwamen er wel ponten bij de Ouddiemerlaan en de Overdiemerweg. Het westelijk van de Diem gelegen deel van dit gebied werd in 1921 overigens aan Amsterdam verkocht. Het plan voor een langs het kanaal aan te leggen industriegebied is nooit gerealiseerd. Er is gekozen voor woningbouw: Het huidige Diemen-Noord. De veerponten zijn in 1969 en in 1970 uit de vaart genomen. Alleen de fraaie huisjes van de pontbazen staan er nog. De Diemerzeedijk had inmiddels, vanwege de vuilverbranding, iedere aantrekkelijkheid verloren.

Auto's en files; en fietsen

Had de 19e eeuw dus al een enorme toename in het vervoer te zien gegeven, het was nog niets vergeleken met de vlucht, die het transport in onze eeuw ging nemen. Een vlucht, die mogelijk werd, dank zij de toepassing van de verbrandingsmotor. In schepen, treinen, vliegtuigen en trams, maar vooral in de auto. Het vervoer over de weg zou immers gigantische proporties gaan aannemen en andere vormen van vervoer zelfs terugdringen of iedere betekenis ontnemen, zoals dat per paard of de door paarden getrokken wagen. Wanneer de eerste auto door Diemen reed is mij niet bekend. Het moet rond de eeuwwisseling geweest zijn en zal in ieder geval veel bekijks gegeven hebben. Maar het zou tot zeker na de Eerste Wereldoorlog duren, voordat het autoverkeer van enige betekenis zou worden. En nog veel langer, voordat het bezit van een auto voor mensen met een gemiddeld inkomen betaalbaar werd.

Tegen het eind van de 19e eeuw had echter ook een ander vervoermiddel zijn intrede gedaan, dat veel eerder bereikbaar werd voor



De oude spoorweginvallei aan de Ouddiemerlaan met de halte "Kerklaan" vóór 1930, gezien naar het noorden (foto mevr. van Zalingen).

grote groepen in de samenleving: De fiets. Zeker tot in de jaren '30 van deze eeuw, maar waarschijnlijk ook nog tot ver in de jaren '50, moet de fiets, en later ook de bromfiets, een veel groter aandeel in het wegverkeer door Diemen hebben gehad dan de auto. Vooral in de weekends was het op de Hartveldseweg voor de fietsers echt file rijden.

Maar het autoverkeer nam intussen eveneens toe en noopte de overheid al in de jaren '30 tot verdere verbetering en uitbreiding van het wegennet. Vooral de belangrijke verbinding Amsterdam-Amersfoort, de A-1, waar de Hartveldseweg en de Muiderstraatweg deel van uitmaakten, werd meermalen verbreed en verbeterd. Nog vóór de oorlog werd een groot deel van de Muidertrekvaart tussen de Vinkenbrug en het Merwedekanaal gedempt om deze steeds drukker wordende weg vierbaans te kunnen maken. Tegelijk werd de draaibrug in het Merwedekanaal in 1933 vervangen door een boogbrug. In Diemen zelf werden de twee huizenblokken, die ingeklemd stonden tussen de Weespertrekvaart en de Muiderstraatweg respectievelijk Hartveldseweg voor hetzelfde doel gesloopt. Het eerste in 1927, het tweede in 1938.

De provincie legde in deze jaren nog een weg aan tussen Haarlem, Schiphol, Ouderkerk aan de Amstel, Diemen, Weesp en Hilversum, waarvan een gedeelte inmiddels is verdwenen en door andere wegen vervangen, maar waarvan het gedeelte tussen Diemen en Weesp én de aansluiting op de Muiderstraatweg middels een fraaie brug over de Weespertrekvaart nog steeds aanwezig is.

De jaren na de Tweede Wereldoorlog gaven een nog veel sterkere groei van het autoverkeer te zien. Vooral vanaf circa 1960 was die toename dusdanig dat de uitbreiding van het wegennet er amper gelijke tred mee hield. Het gevolg was het ontstaan van files en die zouden met name Diemen niet bespaard blijven. Het intensieve verkeer op de A-1 deed Diemen bovendien haast gescheiden zijn in

twee gedeelten. Pas in 1988 kwam het nieuwe gedeelte van de A-1, dat het knooppunt Diemen met de nieuwe ringweg om Amsterdam verbindt, gereed en behoorde de dagelijkse overlast van het door Diemen razende verkeer tot het verleden. Al enige jaren eerder was bovendien de Gaasperdammerweg gereed gekomen, waardoor het verkeer naar Amsterdam-Zuidoost en Schiphol buiten Diemen omgeleid kon worden.

Inmiddels zijn de Hartveldseweg en de Muiderstraatweg weer tot lokale proporties teruggebracht. En heeft Diemen dank zij het doortrekken van lijn 9 weer een tramverbinding met Amsterdam gekregen. Vanaf de jaren '70 immers werd het openbaar vervoer weer wat meer bevorderd. Het inzicht in de negatieve neveneffecten van het enorm groeiende autoverkeer had daar aanleiding toe gegeven. Van grote betekenis voor Diemen was in dit verband ook de opening van het NS-station in 1974, terwijl Diemen-Zuid met een eigen station een metroverbinding met Amsterdam heeft gekregen. Daar komt volgend jaar nog een NS-station aan de ring-spoorlijn bij.

En last but not least moet hier het fietsverkeer genoemd worden. Want ook de fiets heeft weer de aandacht gekregen, die dit schone en weinig ruimte in beslag nemende vervoermiddel verdient. Het is dan ook verheugend, dat behalve alle gerealiseerde autowegen langs en door Diemen, óók het aantal vrijliggende fietspaden in onze gemeente de laatste jaren is toegenomen.

Jaap Haag

Geraadpleegde literatuur:

J. A. van der Hoeve: *Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland 1850-1940, Gemeentebescrijving Diemen*, Dienst WEB, bureau monumenten van de provincie Noord-Holland, concept-rapport, 1991 (niet gepubl.).

Jan Mulder, Hanna Blok & Karin van Reenen (red.): *Diemen Buyten Amsterdam*, Diemen, 1987.



De Muiderstraatweg in 1987. Tot het gereedkomen van de nieuwe A-1 in 1989 liep deze intensief gebruikte verkeersader dwars door Diemen (foto J.F. Reurekas).

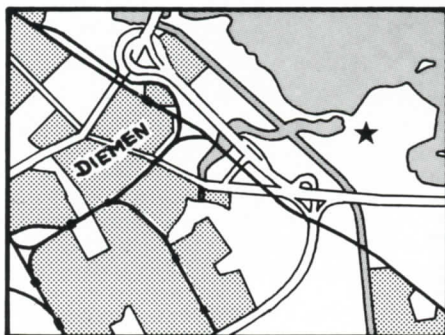
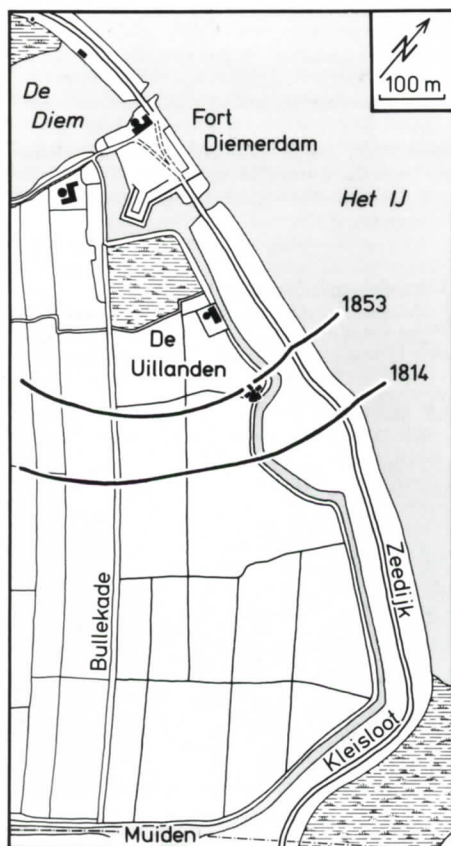
Boerderij "Zeehoeve" in Overdiemen

Niet bij iedereen zal het bestaan van de boerderij *Zeehoeve*, Overdiemerweg 41, even goed bekend zijn. Verscholen als de boerderij ligt tussen de PEN-centrale, het *Fort Diemerdam* en de oude dijk langs het IJsselmeer. De tegenwoordige bezoeker is gedwongen tot een omweg via de gemeente Muideren en een eigen weg van de PEN-centrale, voor hij bij de monding van de Diem uitkomt. Na een korte omschrijving van het huidige gebouw volgen hier de resultaten van een beperkt historisch onderzoek.

De oorspronkelijke verbinding met Diemen via de Overdiemerweg is sinds 1970 verboden. Toen raakte het pontje over het Amsterdam-Rijnkanaal door een aanvaring onklaar. Nu ligt aan de noordkant van het kanaal een geïsoleerd maar uniek gebiedje, dat nog alle sporen van Diemens' geschiedenis herbergt: De middeleeuwse verkaveling en bewoning, de middeleeuwse dam in de Diem met aansluitende dijk en bijbehorende bebouwing, het 18e-eeuwse *Fort Diemerdam* op een strategische toegang naar Amsterdam, en ten slotte de 19e-eeuwse boerderij *Zeehoeve*. En dit alles onder de rook van de in 1966-1971 gebouwde elektriciteitscentrale van het Provinciaal Electriciteitsbedrijf Noord-Holland (PEN), vanaf 1 januari 1988 de Centrale Utrecht Noord-Holland Amsterdam (UNA).

Dit jaar kwam de *Zeehoeve* meermaals in het nieuws omdat uitbreidingsplannen van de centrale het voortbestaan onzeker maakte. Inmiddels is de hoeve samen met *Fort Diemerdam* in de maand juli van dit jaar door gedeputeerde Staten op de provinciale monumentenlijst geplaatst. De waarde van de *Zeehoeve* was duidelijk geworden door het in

Afb. 2a Boerderij "de Uillanden" met bijbehorend land ca 1850. Aangegeven zijn de kleine verboden kringen van 1814 en 1853 (bron: Kadastrale Minuut 1821 aangevuld met de oudste topografische kaart 1849/50).



Afb. 1 * ligging boerderij "Zeehoeve".

1991 in Diemen uitgevoerde *Monumenten Inventarisatie Project (MIP)* van de provincie Noord-Holland, een inventarisatie van bouwkunst uit de periode 1850-1940.¹ De *Zeehoeve* werd daarbij omschreven als een houten boerderij uit 1880 in de verboden kringen van het fort aan de Diemerdam, met als bijzonderheid een zeldzame drijvende kelder van 6 x 10 m. Al eerder besteedde J.F. Reurekas aandacht aan de boerderij.²

De *Zeehoeve* is een langhuisboerderij met de gebruikelijke indeling: Voorhuis - achterhuis - stal. Het voorhuis is geheel onderkelderd met een unieke drijvende kelder: Een vrij liggende gemetselde bak die drijft op het grondwater, aan de binnenzijde afgewerkt met geglazuurde plavuizen. Hierboven bevindt zich de opkamer met daarboven nog een kleine zolderverdieping met respectievelijk vier en twee 19e-eeuwse zes-ruits ramen. De dakgoot wordt gesteund door geprofileerde gootklossen. In het enigszins gemoderniseerde achterhuis bevindt zich onder andere de keuken. Oorspronkelijk kwam men vanuit het achterhuis direct in de stal. Nu passeert men eerst een later ingebouwd melklokaal en sanitair. Daarachter ligt de stal (met langsbalkebinten) met een Zuidhollandse indeling. De hele boerderij is uit hout gebouwd op een gepleisterde stenen voetingmuur. De buitenwanden bestaan uit horizontale gerabatte delen tegen stijlen en regels. Voor- en achterhuis zijn geel-wit geschilderd, de stal groen. De dakbedekking bestaat uit pannen: Grijze dakpannen voor het voorhuis en de rest rood. Achter de stal staat een hooiberg met drie metalen roeden en een rieten kap. Naast de boerderij staan een 20e-eeuwse bakstenen wagenschuur en een met rode dakpannen gedekte stal, die met een doorloop aan de boerderij zijn verbonden. Op het erf vinden we verder nog een houten wagenschuur, een moestuin en een boomgaard.

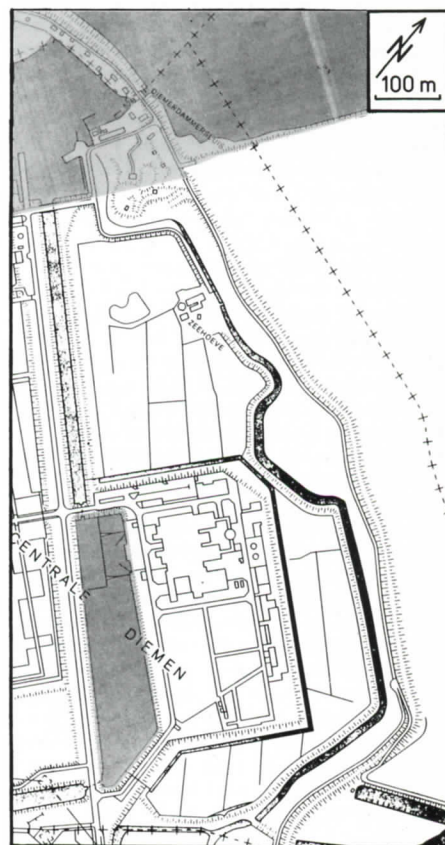
De *Zeehoeve* ligt in een kleine oude polder van ca 23 ha, genaamd *Diemerdammerpolder* (afb. 2). De polder wordt in het zuidwesten begrensd door de Bullekade, in het noordwesten door de Diem, door de zeedijk en de Kleislout in het noordoosten en de banscheiding met Muideren in het zuidoosten. De Kleislout, die in open verbinding met de Diem stond, diende voor de aanvoer van

bouw materiaal voor de dijk.

In de loop van de 18e eeuw konden de landeigenaren niet meer aan de dijklasten voldoen en kwam de polder in bezit van het *Hoogheemraadschap van den Zeeburg en Diemerdijk*. De afwatering was toen blijkbaar gebrekkig geworden: In het begin van die eeuw was er al sprake van de afbraak van de Diemerdammermolen en op de midden 18e-eeuwse druk van de kaart van J. Wandelaar staat het gebied grijs gepuncteerd aangegeven, net als het buitendijkse land. De opslag van riet en elzenbroek leidde waarschijnlijk tot de naam *het Uilenbos*. In 1601 werd nog slechts één strookje land *Het uile lant* genoemd.

Vóór het verval van de polder was er mogelijk enige bewoning langs de dijk zoals ook gesuggereerd wordt door de kaart van Joost Jansz. Beeldsnijder (1570). Onder andere op de plaats waar nu boerderij *Zeehoeve* staat was in 1832 al een moestuin van 20 x 45 m. Gezien het feit dat deze lokatie zich op enige afstand van de bewoning van Diemerdam bevond kan gedacht worden aan een oud boerderijterpje. Van Balen, die in de jaren '20 van onze eeuw onderzoek deed naar kleivoorkomens langs de dijk, schreef dat de

Afb. 2b Huidige situatie, detail kaart van Amsterdam 1:5000, blad 4.3, kartering 1984. (Stedelijk Beheer van Amsterdam)





Boerderij "Zeehoeve" in het midden van de jaren '30, olieverfschilderij Ger Gerrits (part. bezit).

bewoners van de Zeehoeve hem de legende vertelden, dat indertijd een boerderij op deze plaats te koop was aangeboden voor een koppelp eenden.⁴ Mogelijk gaat het verhaal terug naar een periode waarin door zware dijklasten de waarde van een boerderij sterk kon verminderen.

Bij de eerste kadastrale opneming in 1832 bestond de polder grotendeels uit weiland van de voor-laagste klassering. Verder was er het reeds hiervoor genoemde moesland en een stuk moeras waar grond was uitgegraven voor de aanleg van Fort Diemerdam in 1787.⁵ Mogelijk geschiedde dit ook voor de latere vergrotingen van 1805 en 1809/10. In 1844 verkocht het Hoogheemraadschap het land aan Dirk van der Sleesen, koopman te Amsterdam. Deze liet in 1847 op de kade van de Kleislout een boerderij bouwen (afb. 2 en 3). Tevens verbeterde hij de ontwatering door de bouw van een molentje. Het molentje was in 1849/50 reeds aanwezig.

Aanvankelijk werd de boerderij bewoond door pachters. Na de verkoop in 1863 woonde de eigenaren er meestal. In 1872 vinden we de volgende omschrijving:

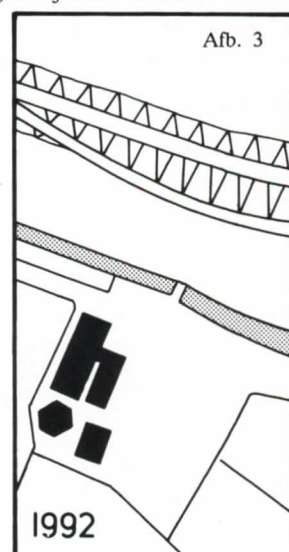
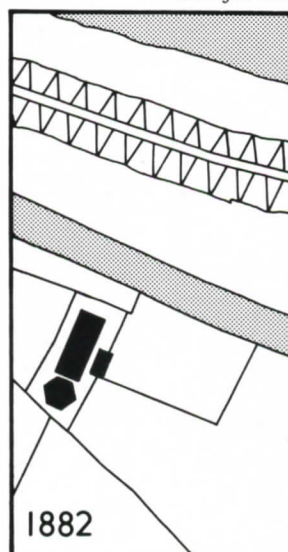
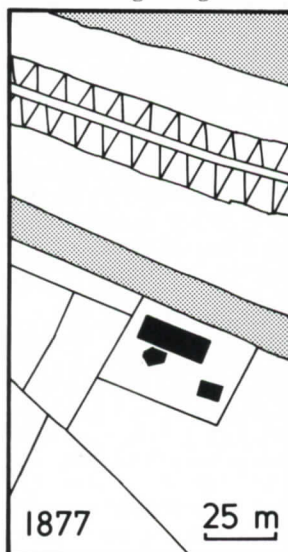
Eene boerenhofstede van ouds genaamd: "het Uijlenbosch" thans genaamd "de Uillanden" bestaande in huismanswoning, met stalling voor vier en twintig stuks hoornvee en twee paarden, zes roeden hooiberg, groote schuur tot berging voor wagens en rijtuigen, varkenshokken, arbeiderswoning en verdere getimmerten, moestuin, wief en erf. Het betreft hier een langhuisboerderij van 24,5 x 8,5 m met naast het stalgedeelte een hooiberg (afb. 4). De schuur is een latere toevoeging en pas in 1877 geregistreerd door het kadaster. Deze boerderij was ongetwijfeld, net als de huidige Zeehoeve, geheel opgetrokken uit hout op een stenen voetingsmuur.

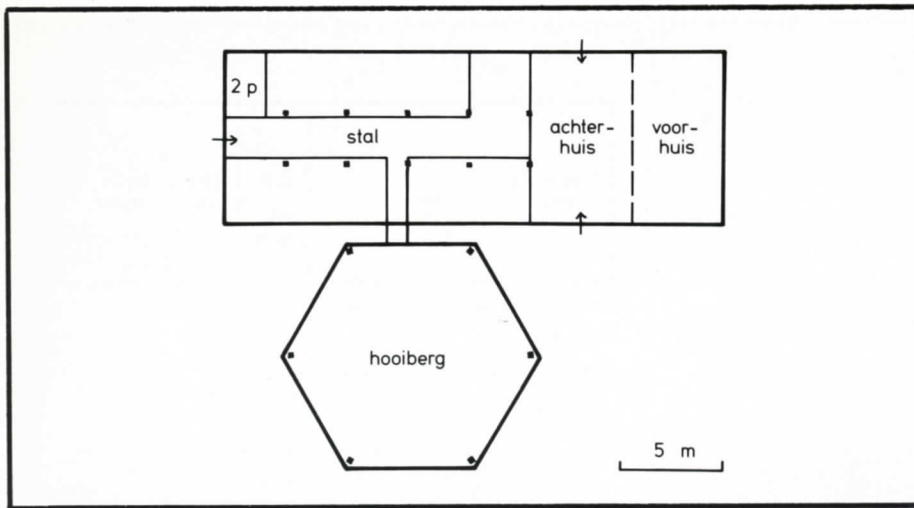
Houtbouw was hier noodzakelijk vanwege de nabijheid van het fort op zo'n 175 m. Volgens de wet van 16 november 1814 was het weliswaar toegestaan huizen te bouwen in de nabijheid van minder belangrijke vestingwerken, maar alleen na toestemming van overheidswegen. Aangezien boerderij de Uillanden in het directe schietveld van het fort aan de dijk lag, zal zij wel voldaan hebben aan de voorwaarden die golden voor gebouwen in de zone van 100 tot 300 roeden⁷ (367,7 tot 1103,1 m) rond belangrijke vestingwerken. Na verkregen toestemming was men vrij: Houten woningen en getimmerten met daken van

riet of stroo opterigten, zonder metselwerken of onverbrandbare stoffen en materialen, dan alleen het kleine ijzer en die bouwstoffen, welke voor de schoor- en haardsteden onvermijdelijk vereischt worden, gelijk ook voor de steenen fondementen en voetingen, mits deze laatste niet hooger dan één voet boven de oppervlakte van het maaiveld optrekkende, en bij gevolg op geene heuvelen of de geringste verhooging van het terrein.

In geval van een oorlog kon zo'n bouwwerk snel afgebrand worden.

Bij de boerderij hoorde 23 hectare, 71 are en 50 centiare wei- en hooiland. Over de bedrijfsvoering is vrij veel bekend.





Afb. 4 Hypothetische indeling van de langhuisboerderij "De Uillanden".

De gemiddelde veestapel tussen 1851 en 1867 bestond uit 1 paard, 16 koeien, 5 kalveren en 2 varkens (zij het met grote verschillen van jaar tot jaar). De eerste jaren deed men wellicht alleen aan vetweideij, daar vermeldingen van zuivelproductie ontbreken. Ook werden er op beperkte schaal aardappelen verbouwd. Vanaf 1857 werd er in het weide-seizoen boter gemaakt en sinds 1861 ook kaas. Volgens het Landbouwverslag van 1859 was de in Diemen geproduceerde boter bijna uitsluitend bestemd voor "ingezet", maar werd de kaas naar Amsterdam gebracht. Het betrof hoofdzakelijk magere Goudse kaas, hoewel er dat jaar op een enkele boerderij ook volvette Edammer kaas werd gemaakt, en in een enkel geval zelfs komijnnekaas. Na 1861 nam de grootte van de veestapel en de zuivelproductie gestaag toe als gevolg van de toegenomen afzetmogelijkheden door de explosieve groei van Amsterdam (afb. 5).

Ook verbeterde de afwatering. Al in 1872 was er een vrije uitlozing op de naastgelegen School- en Hopmanspolder voor f 50,- per jaar. In 1879 had A. van der Bilt: 1 paard, 30 koeien, 8 kalveren, 12 schapen en 4 varkens. Hij pachtte er waarschijnlijk zo'n 11 ha land bij.

In 1880 werd de boerderij en het land gekocht door dr. Johan Georg Mezger, arts te Amsterdam. Opnieuw was het een stedeling die door investeringen de waarde van zijn bezit trachtte te vergroten. Het volgende jaar reeds werd het oude boerenhuis afgebroken en een nieuwe boerderij gebouwd genaamd de Zeehoeve (afb. 3). Ook zou er volgens Van Balen door dr. Mezger klei op het land zijn gebracht te verbetering van de grond.

De polder werd in 1881 afgescheiden van de School- en Hopmanspolder. Langs de Kleislout kwam een wipwatermolentje te staan dat dienst deed tot ca 1920 toen de polders weer verenigd werden.

De tweede pachter van deze boerderij was van 1884 tot 1892 Jacob Hennipman, wiens nazaten thans nog steeds op de boerderij wonen en werken. Zo is de huidige hoofdbewoner de kleinzoon van Jacob, K. W. Hennipman.

Na het overlijden van Jacob Hennipman hertrouwde zijn weduwe met Nicolaas de Haan. Hij kocht in 1897 de boerderij Zeehoeve voor f 20.000,-. De koopakte vermeldt:

De boerenhofstede genaamd "Zeehoeve" met woonhuis, stalling voor hooivvee en paarden, wagenhuis, boenhuis, hooiberg, watermolen, moestuin en diverse perceelen wei- en hooiland, alles tezamen uitmakende de Diemerdammerpolder.

Volgens de kadastrale gegevens was deze langhuisboerderij ca 23,5 m lang. Aangezien het huidige woongedeelte, met een lengte van 9,8 m, uit 1881 stamt, was de stal bij berekening ongeveer 13,7 m lang. Er was dan dus ruimte voor zo'n 26 koeien.

De wagenschuur naast de stal had in onze eeuw nog de volgende indeling: Vooraan wagens, daarachter de paarden en een stalletje voor enkele varkens.

Ook boerderij Zeehoeve was binnen de verboden kringen van het fort gebouwd. Bij wet van 21 december 1853 waren deze kringen nader gedefinieerd: Een kleine kring van 300, een middelbare kring van 600 en een grote kring van 1000 meter. Naar gelang de klasse van een vestingwerk, golden verschillende beperkende bepalingen aangaande bebouwing en beplanting. Uit de beschikbare literatuur en bronnen is echter niet duidelijk tot welke klasse Fort Diemerdam behoorde.¹⁰ Gezien de strategische ligging in de linie rond Amsterdam, en de vele plannen die er steeds voor het fort zijn gemaakt, lijkt een eerste of tweede klassering wel waarschijnlijk. Temeer als we weten, dat voor de derde klasse bijna alles was toegestaan. Duidelijk is dat de boerderij voldeed aan het volgende voorschrift, waarbij het was toegestaan:

Gebouwen en getimmeren te plaatsen, waarvan de dekking naar verkiezing kan worden gemaakt, en welke gebouwen en getimmeren van steenen voeten, niet hoger dan vijf palm (50 cm) boven den begaan grond, en van gemetselde stookplaatsen en schoorstenen zullen mogen voorzien zijn, maar voor het overige uit verbrandbare stoffen zijn zamengesteld.

Dit gold voor gebouwen tussen de kleine en de middelste kring van vestingwerken eerste klasse. De Zeehoeve, die binnen de kleine kring ligt, lijkt dus, mogelijk ook al in 1844, een uitzondering te zijn op de voorschriften. Voor de kleine kring van een vestingwerk uit de eerste of tweede klasse gold namelijk dat daar slechts gebouwen zonder metselwerk en met een oppervlak van maximaal 40 m² waren toegestaan.

Over de bedrijfsvoering na 1880 zijn minder precieze gegevens beschikbaar. Jacob Hennipman, die in 1884 op de boerderij kwam te wonen, produceerde op zijn vorige boerderij in 1879 nog 1100 pond boter en 7000 pond kaas. Mogelijk is hij aanvankelijk doorgeslagen met het produceren van boter en kaas.

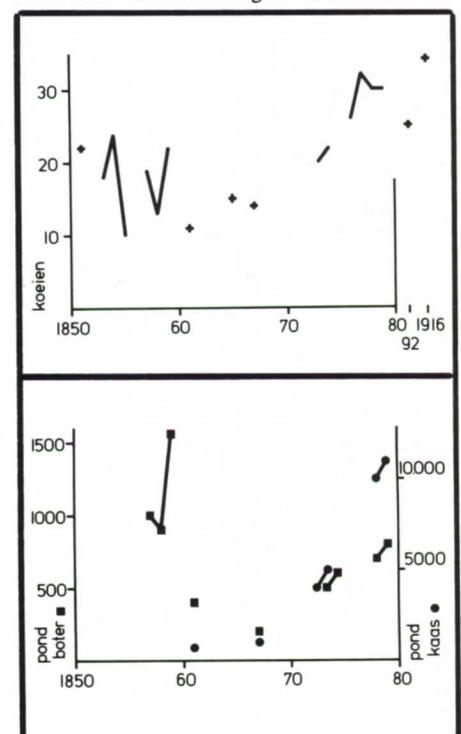
De boedelinventaris van 17 maart 1892, opgemaakt na zijn overlijden, noemt: 2 paar-

den, 25 koeien, 1 stier, 24 kippen en 2 hanen. Opvallend is dat varkens, die gevoerd werden met wei (een afvalprodukt van de kaasmakerij), ontbreken. Ook worden geen werktuigen genoemd die normaliter gebruikt worden bij de boter- of kaasproductie. Dit sluit goed aan bij het Landbouwverslag over 1895, dat stelt dat melkerij de hoofdzaak is en dat slechts enkele veehouders nog boter en kaas maken. Het merendeel brengt de melk naar Amsterdam aan de zogenaamde opkopers, aldus het verslag. Tussen 1880 en 1890 is door de voortgaande groei van Amsterdam (van ca 320.000 naar 400.000 inwoners) ook dit gebied blijkbaar toegevoegd aan de regio rond de hoofdstad waar hoofdzakelijk consumptiemelk werd geproduceerd. Slechts in economisch zeer slechte perioden, zoals de crisissen en de Tweede Wereldoorlog, werd er op de boerderijen weer boter en kaas gemaakt.

Een volgende boedelinventaris dateert van 30 augustus 1916, opgemaakt na het overlijden van Nicolaas de Haan. De veestapel bestond uit: 2 paarden, 34 koeien, 4 pinken, 2 stieren, 3 varkens, 2 schapen, 25 kippen en 38 kuikens. Mogelijk werd er toen weer wat kaas gemaakt. De indeling van de boerderij verschilde niet veel van de huidige situatie. Achtereenvolgens was er een huiskamer, een zijkamer, een keuken, een achterkamertje, een kelder, een stal, een zolder en een zolderkamertje. De verdere opstellen waren: Een wagenhuis, een spoelhof, een afdak en een schuur in de laan. Deze laatste stond op de kade langs de Kleislout op ca 50 m ten oosten van de boerderij. De schuur bood plaats aan 10 koeien, waar in de stal geen ruimte meer voor was. Na in ongebruik te zijn geraakt werd de schuur kort na de Tweede Wereldoorlog afgebroken.

In 1923 werd de huidige stal gebouwd (afb. 6). Deze was zo'n 6,7 m langer dan de oude, zodat er nu plaats was voor 40 koeien. Omstreeks 1937 werd de oude zes-roeden hooiberg naar opzij verplaatst. Achter de stal werd de thans nog aanwezige hooiberg met

Afb. 5 Aantal koeien en boter- en kaasproductie 1850-1880 met aanvullingen uit 1892 en 1916.



drie metalen roeden gebouwd. Aanvankelijk was de hooiberg door een gangetje met de stal verbonden. In de voor-oorlogse jaren waren er gemiddeld 40 koeien, zodat er land bijgepacht moest worden (6 ha achter de polder richting Muiden en 2 ha van de Diemerzeedijk bij de hoeve). De geproduceerde melk werd oorspronkelijk met paard en wagen naar Amsterdam gebracht. Vóór de Tweede wereldoorlog vervoerde Hendrik Zagt, zelf veehouder op de Overdiemerweg, de melk met die van twee of drie andere boeren met zijn vrachtauto naar de stad. Hij leverde de melk onder andere aan de melkwinkel van Simon Wals in de Wijtenbachstraat in Amsterdam-Oost. Later werd Jaap van Maurik melkrijder. Na de oorlog werd de melk aan de Amsterdamse melkfabriek *Aurora* geleverd, later aan CMC Amsterdam.

Ook tijdens en na de oorlog vonden er nog diverse veranderingen aan de opstallen plaats. Nog in de oorlog werd de kap van de stal geheel vernieuwd. Het hout was afkomstig uit een gedeelte van het 's-Gravenlandse bos dat eigendom was van jonkheer mr. C. Dedel. Hij was in 1933 eigenaar geworden van de Zeehoeve.

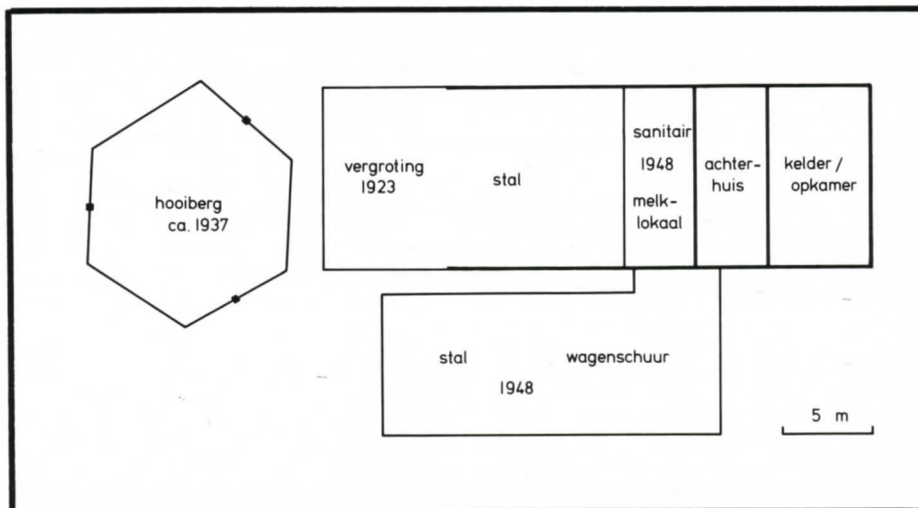
In 1948 werd de oude wagenschuur gesloopt om plaats te maken voor de huidige grotere wagenschuur. De nieuwe schuur was voorzien van een stalgedeelte voor ca 12 koeien. Van de stal in de boerderij ging ruimte af voor een melklokaal en sanitair, zodat daar 6 standplaatsen vervielen. Binnenshuis werden ook enkele kleine veranderingen uitgevoerd. Tenslotte werd er in 1963 nog een houten wagenschuur op het erf bijgebouwd. Ondertussen vonden ingrijpende gebeurtenissen plaats. De provincie Noord-Holland kocht de Zeehoeve, de polder en het omliggende land en begon in 1966 met de aanleg van de PEN-centrale. De boerderij raakte van lieverlede veel land kwijt en hield in 1980 als melkveebedrijf op te bestaan. Door het opfokken van onder meer jongvee bleef de agrarische functie echter intact. 12

Erik Schmitz

Noten/literatuur

1. Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, Gemeentebeschrijving Diemen, Haarlem, 1992, p. 24 en 27.
2. J.F. Reurekas: *Diemen in oude ansichten*, dl. 3, Zaltbommel, 1982 (1), 1986 (2), inleiding en nrs. 44-45; J.F. Reurekas: *Kent u ze nog... de Diemenaren*, dl. 2, Zaltbommel, 1988, nr. 23; J.F. Reurekas: *Boerderij 'Zeehoeve'*, in: *Diemer Senioren Kroniek*, jrg. 1, nr. 4, 1990, p. 2-3.
3. Een (hooiberg)roede is een verticale staander waarop de kap rust.
4. C.L. van Balen: *De Mensch als geologische factor. Studie van den Zeeburg en Diemerdiijk met aangrenzende landen*, in: *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, 2e serie, dl. 44, 1927, p. 663-717 (zie p. 683 en 704).
5. J. Belonje: *Het werk aan het IJ vóór Diemerdam*, in: *Jaarboek Amstelodamum* 59, 1967, p. 106-136.
6. Staatsblad 1814, nr. 106.
7. Oude lengtemaat: 1 Amsterdamse roede = 3,677 m.
8. Oude lengtemaat: 1 Amsterdamse voet = 0,283 m.
9. Staatsblad 1853, nr. 128.
10. Na afronding van dit artikel bleek dat Fort Diemerdam bij de vestingwet van 25 januari 1854 in de tweede klasse geplaatst werd (Staatsblad 1854, nr. 8, p. 24).
11. Oude lengtemaat: 1 palm = 10 cm.
12. De auteur is bijzondere dank verschuldigd aan de familie K.W. Hennipman te Diemen en de heer J.N. Hennipman te Lisse voor het verstrekken van vele gegevens aangaande de boerderij. De overige geraadpleegde bronnen zijn: Dienst van het Kadaster en de Openbare Registers te Amsterdam; Gemeentearchief Amsterdam; Notarieel Archief; Gemeentearchief Diemen, alwaar werden geraadpleegd: het bevolkingsregister, het kadaster, rekeningen 1844-1882 en uitgaande stukken 1847-1895 (met dank aan de heer W. Zanting); Rijksarchief in Noord-Holland; Notariële Archiven 1843-1905.

Tekeningen Erik Schmitz



Afb. 6 Huidige indeling van boerderij "Zeehoeve". De toevoegingen van na 1881 zijn aangegeven met een dunnere lijn.

Eigenaren en bewoners van boerderij de Zeehoeve 1847-1963

Eigenaren	Hoofdbewoners
1847 Dirk van der Sleesen koopman, Amsterdam	1847-50 ? 1851-57 J. Hoefman 1857-62 Dirk van Bladeren
1862 (63) Cornelis Stam broodbakker, Assendelft	1862-63 Jacob van Neerden 1863-69 Cornelis Stam
1868 Jan Hendrikszoon Boon veehouder, Sloten	1869-72 Jan Hendrikszoon Boon
1872 Albert van de Bilt grondeigenaar, Nieuwer-Amstel	1873 J. Miltenburg
1880 dr. Johan Georg Mezger arts, Amsterdam	1873-81 Arie van de Bilt 1882 ? 1883-84 Dirk van Vliet 1884-92 Jacob Hennipman 1892-93 Cornelia Koenders, wed. J. Hennipman
1897 Nicolaas de Haan veehouder, Diemen	1893-1916 Nicolaas de Haan
1916 Cornelia Koenders, wed. Nicolaas de Haan, veehouder, Diemen	1916-24 Cornelia Koenders
1924 Anton Hennipman veehouder, Diemen	1924-48 Cornelis Hennipman
1933 jhr. mr. Cornelis Dedel burgemeester van Abcoude, Abcoude (later: Baarn)	1948-92 Karel W. Hennipman
1963 provincie Noord-Holland	



Boerderij "Zeehoeve" in de jaren '40, waterverfschilderij Ger Gerrits (part. bezit).

De schout contra de baljuw

Er is slechts weinig bekend over de bestuurlijke verhoudingen in Diemen uit de periode van de late middeleeuwen. Als daar in de bronnen al iets over wordt opgemerkt, betreft het meestal zaken die niet volgens de regels waren afgehandeld. Over de gewone, dagelijkse situatie horen wij daarom uit die tijd weinig, alleen over gedragingen van de dorpsbestuurders die niet door de beugel konden worden soms iets meegedeeld. Zo weten wij dat schout en schepenen van Diemen in 1310 hadden geknoeid met het dorpszegel en zo valsheid in geschrifte hadden gepleegd.¹ Op dat moment viel Diemen nog onder het wereldlijk gezag van de bisschop van Utrecht.

Een eeuw na deze onverklikkelijke geschiedenis maakte Diemen deel uit van het graafschap Holland. Maar de bevoegdheden van de diverse personen die in dit dorp optraden als vertegenwoordiger van de landsheer waren, blijkens een merkwaardige competentiestrijd uit het midden van de vijftiende eeuw, niet voor iedereen even duidelijk.

Rond 1430 was Filips de Goede, de hertog van Bourgondië, erin geslaagd Jacoba van Beieren als gravin aan de kant te schuiven en hij had zelf de grafelijke titel overgenomen. De Bourgondiërs en hun Habsburgse opvolgers slaagden er tussen 1369 en 1543 in vrijwel alle Nederlandse gewesten aan hun gezag te onderwerpen. Alleen het prinsbisdom Luik behield zijn onafhankelijkheid. Telkens wanneer deze uit Frankrijk afkomstige vorsten een Nederlands gewest hadden ingelijfd, pasten zij het plaatselijke bestuur aan hun eigen wensen aan. Bestuur en rechtspraak gingen daardoor veel overeenkomsten vertonen met het in Frankrijk gangbare model. Zo stelden de Bourgondiërs in elk van de gewesten Vlaanderen, Brabant, Luxemburg, Holland en Zeeland en Gelre een hoogste gerechtshof en een rekenkamer in.

Het Hof van Holland en Zeeland, dat op last van Filips de Goede werd ingericht, was bedoeld als hoogste rechtbank voor deze twee gewesten, maar het trad daarnaast ook met de stadhouder op als hoogste bestuursorgaan. De Grafelijkheidsrekenkamer was belast met het toezicht op de inkomsten en uitgaven van het graafschap Holland. Het Hof moest er ook op toezien dat het bestuursapparaat goed functioneerde. Onenigheid en competentiestrijd tussen ambtenaren moest door het Hof worden beslecht.

Albrecht van Beieren had in 1388 een oorkonde uitgevaardigd waarin de bestuurlijke verhoudingen binnen het baljuwschap Amstelland werden geregeld.² Daarin werd onder andere vastgesteld dat de graaf, of in zijn naam de baljuw van Amstelland, elk jaar op het feest van Onze Lieve Vrouwe Lichtmis, dat is op 2 februari, in elk van de dorpen en steden de schepenen zou aanwijken. Deze schepenen mochten niet te nauw aan elkaar verwant zijn, zij mochten geen geschenken aannemen en zij dienden te behoren tot de *redelijxten ende vroetsten* van de inwoners. Zij moesten dus redelijk en wijs zijn, een kwalificatie die niet alleen op hun verstandelijke vermogens betrekking had, maar ook op hun rijkdom: Van dorpelingen die weinig bezaten, nam men aan dat zij ook wel niet erg verstandig zouden zijn. De schepenen bleven vervolgens een jaar in functie. Onder voorzitterschap van de baljuw spraken zij dan recht en de baljuw was verplicht hun vonnissen uit te voeren. De verhouding tussen de baljuw en de schepenen van Diemen waren daarmee tamelijk precies vastgelegd. Maar aangaande de functie van de dorpschout werd in deze oorkonde niets geregeld.

Meestal benoemden de baljuws in elk van de dorpen die tot hun rechtsgebied behoorden een dorpsschout die de dagelijkse gang van zaken waarnam. Officieel was zo'n schout ondergeschikt aan de baljuw en waren zijn bevoegdheden afgeleid van die van de laatste. In de praktijk was het vaak erg onduidelijk waar de competentie van de een ophield en die van de ander begon.³ Zoals gezegd behoorde het tot de taken van het Hof van Holland om een regeling te treffen wanneer onduidelijkheden binnen de bestuurlijke organisatie tot problemen leidde. De ruzie tussen de schout van Diemen en de baljuw van Amstelland, die tussen 1446 en 1462 met tussenpozen het dorp in zijn ban moet hebben gehouden, was dan ook een zaak voor het Hof.⁴

Op 31 oktober 1446 ontbood de procureur-generaal van het Hof vier schepenen van Diemen, te weten Coppert Lambrechtsz., Jan Coppenzn., Clais Jan Lammensz. en Bruninc Walichsz. om op 14 november voor het Hof te verschijnen en te antwoorden op de aan hen gestelde vragen. Vermoedelijk was het Hof toen al bezig materiaal te verzamelen tegen de dorpsschout van Diemen.

Toch werd pas in het voorjaar van 1447 in deze zaak verder geprocedeerd. Toen bleek ook waar het allemaal om te doen was. Jan Teding, de baljuw van Amstelland, had zich er bij het Hof over beklagd dat de schout van Diemen, Allart Pauwelsz., gelden achterhield die hij moest overhandigen aan de baljuw die immers zijn superieur was.

In de late middeleeuwen begon men in West-Europa weer verschil te zien tussen criminele en civiele rechtspraak. Waarschijnlijk hadden de schepenen van Diemen toen al de bevoegdheid recht te spreken in zowel civiele zaken, dus in processen waarin beide partijen uit gewone burgers bestonden, als in criminele zaken, dus in rechtszaken waarbij een vertegenwoordiger van de landsheer uit hoofde van zijn functie iemand aanklaagde op verdenking van een misdaad. In beide typen van rechtszaken spraken de schepenen het oordeel en het vonnis uit, maar wanneer het om een civiele zaak ging, zat de schout het gerecht voor en ontving hij een deel van de mogelijk opgelegde boeten. Wanneer een criminele zaak aan het gerecht werd voorgelegd, was echter de baljuw degene die voor moest zitten. Hij moest dan zorgen voor de uitvoering van het vonnis en hij ontving een deel van eventueel opgelegde boeten of confiscaties.⁵ De baljuw kon zich, zoals gezegd, laten vervangen door de plaatselijke schout, maar wilde dan over het algemeen wel zijn deel van de inkomsten incasseren. Allart Pauwelsz. hield kennelijk deze gelden achter. Ook verduisterde hij de opbrengsten uit de verhuur van de sluis van Diemerdam. De pacht van een sluis kon heel profijtelijk zijn, niet alleen omdat elke passerende schipper moest betalen voor het openen van de sluis, maar de vaak

rijke visvangst in en bij een sluis kon eveneens een aantrekkelijke bron van inkomsten zijn. Allart stak alles in zijn eigen zak en de baljuw eiste daarom via het Hof zijn deel. Het Hof gaf Jan Teding gelijk en op 10 maart 1447 beval het de rentmeester-generaal van Holland de zaak verder te regelen.

Daarmee was de zaak echter nog niet beklonken. Vier jaar later, in augustus 1451, daagde de nieuwe baljuw van Amstelland, Aelbrecht van Raephorst, op zijn beurt Allart voor het Hof. Dit keer werd het een slepende zaak. Wel moet op een zeker moment Allart Pauwelsz. uit zijn ambt zijn gezet, want in mei 1453 trad hij niet meer zelf op, maar verscheen de plaatsvervangende schout Jan Claesz. voor het Hof. Daarmee kwam echter geen einde aan de kwestie. Op 2 mei 1454 eiste Aelbrecht van Raephorst dat Geryt de Vroede, de nieuwe schout van Diemen, het recht van de baljuw op *die boeten ende breucken* zou erkennen.

Hoe de zaak is beslist wordt niet duidelijk. Op 25 april 1460 meldde de schout van Diemen aan het Hof dat de jurist Gort de Cotter optrad als zijn advocaat. Deze schout was een oude bekende: Allart Pauwelsz., die zijn oude positie weer had ingenomen en als vaders de inkomsten van de baljuw afroemde. Weer twee jaar later, op 8 maart 1462 stelde Allart zich nog steeds voor het Hof te weer en het lijkt er op dat er uiteindelijk geen definitieve beslissing is gevallen. Allart Pauwelsz. heeft zich kennelijk kunnen handhaven als schout en het is de baljuw niet gelukt ongestoord te kunnen genieten van de inkomsten waar hij recht op had. Ik vermoed dat Allart werd gesteund door de schepenen van Diemen en in wezen de leiding had in hun verzet tegen hogere bestuurlijke niveaus in Amstelland en Den Haag. Vanuit het dorp probeerde men kennelijk te voorkomen dat er geld wegvloede naar instanties buiten Diemen. Wel wilde men graag dat die instellingen opdraiden voor de kosten van openbare werken in het dorp.

In 1451 liep voor het Hof nog een proces. Ditmaal ging het over de kosten van het onderhoud van de dijkage rond Diemen. Aelbrecht van Raephorst had het benodigde geld voorgeschoten, maar Diemen wilde die onkosten niet vergoeden. Ook deze zaak bleef slepen en kwam niet tot een echte oplossing.⁷

Hans de Waardt

Noten

1. Zie: Hans de Waardt: *Een Diemense schandaalkroniek. Misdragingen van schout en schepenen in de late middeleeuwen*, in: *Historische Kring Diemen*, jrg. 2, nr. 1, 1992, p. 14.
2. Over het ontstaan van het Hof en de Rekenkamer: T.S. Jansma: *Raad en rekenkamer in Holland en Zeeland tijdens hertog Philips van Bourgondië*, Utrecht, 1932; H.M. Brokken en H. de Schepper: *Beheer en controle van overheidsfinanciën in de Nederlanden tot omstreeks 1600*, in: P.J. Margry, E.C. van Heukelom en A.J.R.M. Linders (red.): *Van Camere vander Rekeningen tot Algemene Rekenkamer. Zes eeuwen Rekenkamer*, 's-Gravenhage, 1989, p. 15-56.

De media over Diemen Oud Nieuws

De *Diemer Courant* van 6 februari bracht een van de vele activiteiten van de HKD onder de aandacht van alle Diemenaren met het berichtje: *Historische Kring toont archeologisch Diemen*. In goede samenwerking met de Diemense afdeling van de AWN bestond er op 8 februari de gelegenheid in de Prinses Marijkeschool een kijkje in de keuken van de archeologie te komen nemen. Hoe druk het was vermeldde dezelfde krant een week later. De publicatie over de gruweldaden van ene Jacob Gerritszoon in ons blad was voor de *Diemer Courant* aanleiding daar nog uitvoering op terug te komen. In de krant van 27 februari werd een bewerking van het verhaal onder de kop *De misdaden en de executie van Jacob Gerritszoon: Weesper serie-moordenaar in 1728 op beestachtige wijze in Diemen terechtgesteld* gepubliceerd. In een begeleidend commentaar van historicus Hans de Waardt krijgen we nog wat achtergronden over het strafrecht in de 18e eeuw. Over het nut van het volgen van de cursus paleografie (het lezen en interpreteren van oude handschriften), die hij voor de leden van de HKD verzorgt, zegt Hans *Als het goed is, beschik je op een bepaald moment over een dermate grote woordenschat, dat je het ouder schrift, uit de vijftiende, zestiende en zeventiende eeuw*

kunt lezen.

Goede berichten in *Het Parool* en de *Diemer Courant* van 5 maart. Dat de Overdiemerpolder-Zuid, mede dank zij een bijdrage van de PEN-centrale, een natuur- en recreatiegebied zal worden was reeds bekend. Dat de aldaar aanwezige (vrijwel vergeten) geschutsbatterij uit 1775 geheel gerestaureerd zal worden was wel nieuws. De batterij werd ondermeer in 1787 gebruikt voor de verdediging van Amsterdam tegen de Pruisen. De inrichting van het gebied zal worden verzorgd door Groengebied Amstelland.

Voor de beschermers van ons culturele erfgoed was het artikel *B en W: De Hoop op Monumentenlijst* (*Diemer Courant* 9 april) een hoopvolle mededeling. *Het college van Burgemeester en Wethouders stelt de gemeenteraad voor om de voormalige Rooms-Katholieke schuilkerk De Hoop aan de Hartveldseweg aan te wijzen als monument. (...) De Historische Kring Diemen heeft het initiatief genomen om De Hoop, die eind 1990 door brand werd verwoest, aan te wijzen als monument. (...) Het kerkbestuur van de Rooms-Katholieke Parochie, de eigenaresse van De Hoop, en het bisdom Haarlem, steunen het initiatief van de Historische Kring Diemen, maar beschikken zelf niet over de middelen om de restauratie te financieren. (...) De Rooms-Katholieke Parochie en het bisdom Utrecht (Haarlem, W.K.) zijn wel bereid om De Hoop af te staan, opdat het gebouw kan worden gerestaureerd. De Stichting Oude Hollandse Kerken heeft inmiddels laten weten in de voormalige Schuilkerk geïnteresseerd te zijn. (...) De Hoop is uniek in zijn soort, omdat het de enige bewaard gebleven schuilkerk op 'het platteland' is.*

Volgens de *Diemer Courant* vindt burgemeester De Hon het een aantrekkelijk idee het gebouw aan te wijzen als een monument, maar *Wij zullen zeker geen voortrekkersrol spelen bij de financiering. Dat initiatief laten wij aan anderen over. Wel is het zo, dat indien er later een 'gat' resteert wij eventueel bereid zijn om een financiële bijdrage te leveren.*

Een week later meldde de *Diemer Courant* dat ook de commissie voor bestuurs- en algemene zaken van de gemeente positief reageerde op het voorstel van B en W. Na de te verwachten bekrachtiging van het formele raadsbesluit op 23 april zal de minister van WVC worden verzocht het historische pand op de monumentenlijst te plaatsen. Niet alleen de HKD is tevreden over de gang van zaken, maar ook burgemeester De Hon. Hij verklaart: *Als de gemeenteraad dit besluit volgende week neemt, is dit een belangrijk gebaar dat er toe kan leiden dat De Hoop een fraai monument wordt.* De eerste zeven maanden van 1992 werden besloten met nog een bijzonder prettig bericht. In de *Diemer Courant* van 23 juli lezen we: *Boerderij De Zeehoeve en Fort Diemerdam op Monumentenlijst.* Eindelijk komt er dan een einde aan de twijfel over het lot van de historische boerderij te Overdiemen en het nabijgelegen Fort Diemerdam. Ere die ere toekomt: *De gemeente Diemen en de Historische Kring Diemen hebben zich ingezet voor het behoud van de boerderij. De provincie had al enige tijd geleden initiatieven ontplooid om de toekomst van het fort veilig te stellen, aldus de Diemer Courant.*

Wiard Krook

Aanwinsten

Vanaf het begin van het bestaan van de HKD ontvangt onze vereniging van diverse leden (en soms ook niet-leden) schenkingen voor het archief en de bibliotheek. Het ter beschikking gestelde materiaal omvat onder meer publikaties in de vorm van boeken, scripties, brochures, periodieken, losse artikelen en beeldmateriaal zoals kaarten en foto's. Ook worden er regelmatig publikaties en foto- en filmmateriaal ter beschikking gesteld om te fotokopiëren of reproduceren voor ons archief.

Een geheel andere categorie, waar het bestuur minstens zo blij mee is, zijn de talrijke bodemvondsten die worden geschonken. Met name de "open dagen" in de prinses Marijkeschool leveren vele zakken en dozen materiaal op. De meeste archeologische vondsten werden verzameld bij de aanleg van het nieuwe snelwegtracé van de A-1 en de nieuwbouw aan de Ouddiemerlaan te Oud-Diemen. Alle vondsten van aardewerk, pijpen, natuursteen, been, glas, metaal, hout, textiel, leer en wat dies meer zij worden eerst voor documentatie en bestudering ter beschikking gesteld aan de archeologen van de AWN. Daarna wordt het materiaal in de collectie van de HKD opgenomen. Noor van Mens draagt



foto W. Krook

zorg voor een nauwkeurige boekhouding van alle giften. Op regelmatige tijden zal er een lijst van recente aanwinsten aan de HKD Nieuwsbrief worden toegevoegd.

Een aantal bodemvondsten zijn interessant genoeg om er iets meer over te vertellen. Dat betreft bijvoorbeeld de schenking van de heer W. Snijder uit Monnikendam. Tussen het archeologisch materiaal dat hij in de loop der jaren in Diemen-Noord had verzameld zat een groot fragment (15,5 x 12,5 cm) van een aardewerk pot met de voorstelling van een meisjeskopje. Dit soort aardewerk, date-

rend uit ca 1700, was uitgevoerd in wit met blauwe beschildering. Abusievelijk wordt het dikwijls *Delfts Blauw* genoemd. Aardewerk bedekt met een wittekleurde tinglazuur, waarop een monochrome of polychrome beschildering is aangebracht, heet *faience*. In de 18e eeuw werd in vele Hollandse steden faience vervaardigd (bijvoorbeeld Amsterdam, Haarlem, Rotterdam en Delft). Complete serviezen, kandelaars, siervoorwerpen, maar ook tuinvazen behoorden tot het assortiment. Deze tuinvazen, die wel tot een meter hoog konden zijn, waren zeer dikwandig uitgevoerd om bestand te zijn tegen een langdurig verblijf buitenshuis. Dikwijls werden op de zijanten van deze luxe bloempotten zogenaamde appliques aangebracht ter versiering. Bij de vondst van de heer Snijder was het een applique van een fraai gemodelleerd meisjeskopje (zie foto).

Er is niet veel fantasie voor nodig om een beeld te vormen van een 18e-eeuwse buitenplaats of boerderij met in de tuin een aantal van deze fraai gedecoreerde tuinvazen.

Wiard Krook

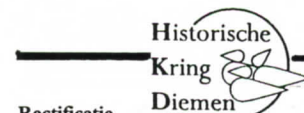
3. P.H.J. van der Laan (red.): *Oorkondeboek van Amsterdam tot 1400*, Amsterdam, 1975, p. 323-328; Hertog Albert van Beieren trad in 1388 nog op als *nuwaard*, dat wil zeggen voogd, namens zijn krankzinnige broer, graaf Willem V. Pas na diens dood, in 1389, kreeg Albert de grafelijke titel.

4. Verg. Robert Fruin: *Geschiedenis der staatsinstellingen in Nederland tot den val der Republiek*, 's-Gravenhage, 1922, p. 70.

5. Ik heb ervan afgezien voor elk incident een aparte bronverwijzing te geven. Het door mij gebruikte materiaal bevindt zich in: Algemeen Rijksarchief derde afdeling (hierna: ARA3), Archief van het Hof van Holland, inv.nr. 11 f.166v, inv.nr. 12 f.6, inv.nr. 13 f.5, inv.nr. 17 f.183, 187v, inv.nr. 18 f.140v, f.235, inv.nr. 20 f.229, 268v.

6. Hierover: Fruin, *Staatsinstellingen*, p. 120-121.

7. ARA3 Archief Hof van Holland, inv.nr. 17 f.195, inv.nr. 18.



Rectificatie

Het redactie-team doet haar uiterste best een zo'n foutloze uitgave van ons blad te verzorgen. Tot haar spijt zijn er in het voorjaarsnummer toch een paar onjuistheden ingeslopen. Zo viel het onderschrift, behorend bij de middelste foto van het artikel *De "Nieuwe Buurt"* van Frits Reurekas, (pag. 5) weg. Het onderschrift had moeten luiden: *Een gedeelte van de Hartveldseweg na de kaalslag van 1943.* (De foto werd ons bereidwillig ter beschikking gesteld door mevrouw A. Magrijn-Hooiveld).

Ook dient te worden vermeld dat het schematische overzicht van de ontwikkeling van de boerderij *Zeldennust* (pag. 11), behorend bij het artikel van Erik Schmitz, abusievelijk op zijn kop werd afgedrukt.

De redactie

De Kinderpagina

Aan de kinderen van Diemen,

In ons vorige nummer vroeg ik jullie een tekening te maken, of een verhaaltje te schrijven over het oudste voorwerp dat jullie thuis hebben. Nou, dat was moeilijker dan wij allemaal gedacht hadden.

Hoe komt het dat we vaak niet precies weten hoe oud een meubel of een vaas is?

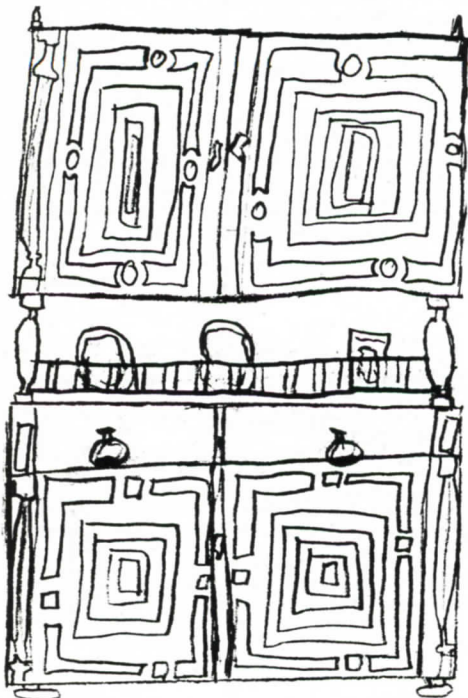
Ik denk dat mensen niet zoveel praten over hoe oud iets precies is. Als er al over gepraat wordt dan hoor je vaak zeggen: *Dit is echt antiek* en dat betekent dan meestal dat het ouder is dan 100 jaar. In welk jaar dat voorwerp dan ongeveer gemaakt werd wordt hiermee niet verteld.

Als jullie thuis bijvoorbeeld een oude kast hebben die vroeger bij je oma thuis stond, dan weet je wel dat die kast heel oud moet zijn. Als je geluk hebt, heeft je oma of opa wel eens verteld waar die kast vandaan kwam en hoe zij er aan gekomen zijn. Jammer genoeg staat er op een kast bijna nooit het jaartal waarin hij gemaakt is. Dat is anders bij boeken. Daar staat bijna altijd het jaartal in waarin het boek gedrukt is. Het zou dus een gemakkelijker opdracht geweest zijn om jullie te vragen het oudste boek bij je thuis te vinden.

Een aantal kinderen heeft toch iets ingestuurd, onder andere leerlingen van de hoogste groep van oecumenische school *de Duif*, een nieuwe school in Diemen-Noord. Deze school is zo nieuw dat er nog maar weinig kinderen in de hoogste groep zitten. Hier laten we iets zien van de mooiste inzendingen.

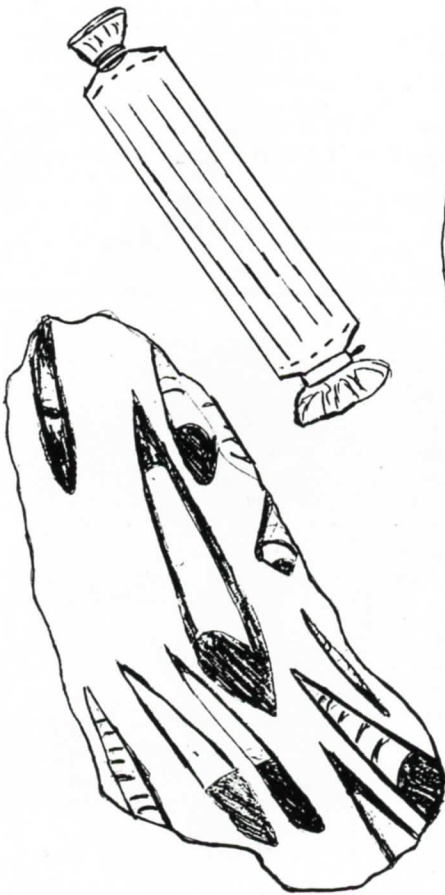
Kastje

De tekening van Martine van een kastje spreekt bijna voor zich. De versieringen zijn mooi aangegeven. Ze schrijft: *Het enige wat bij ons thuis oud is, is een Frans noten kussenkast. Hij is wel ruim 100 jaar oud. Hij is niet leuk, niet grappig, maar mooi. Hij wordt gebruikt voor ons mooie servies. Ik vind de kast wel mooi.*



Parfumflesje

Kim (11 jaar) tekende een oud parfumflesje op ware grote. Zij schrijft erbij dat het van rood glas gemaakt is met aan iedere kant een zilveren dopje. *Eén kant kan afgeschroefd worden en de andere is een klepje met een piepklein glazen stopje eronder. Vroeger werd het steeds bijgevuld met luchtjes. Later mag ik het hebben maar hij is eerst van mijn betovergrootmoeder geweest. Ik vind het wel een mooi flesje, maar erg onhandig om steeds bij te moeten vullen, aldus Kim.*

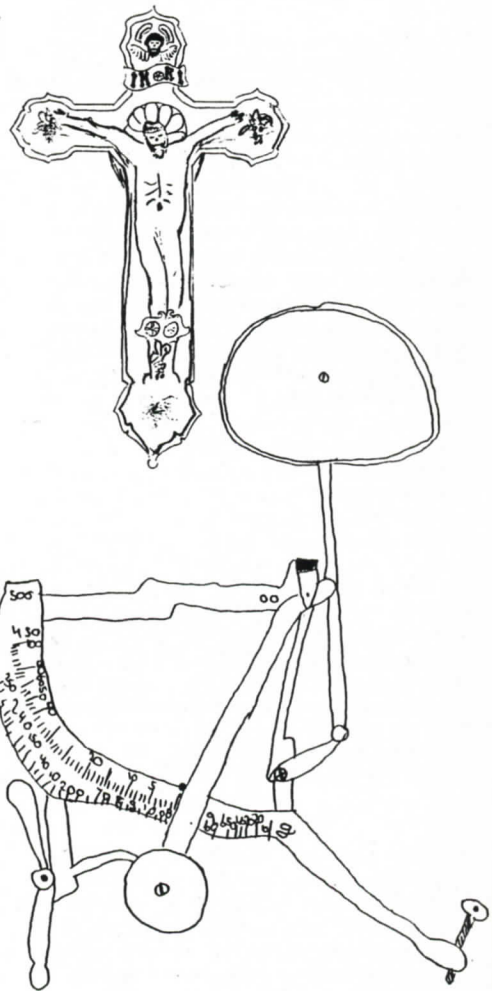


Fossiel

Ekohr maakte een mooie tekening van een geslepen stuk steen waarin fossielen te zien zijn. Hij schreef er bij: *Ik weet niet hoe oud de steen is, maar misschien is het uit de Prehistorische Tijd, want het is een Fossiel.*

Bijna alle stenen uit de natuur zijn natuurlijk verschrikkelijk oud. Ze zijn soms miljoenen jaren geleden gevormd, lang voordat er mensen op aarde leefden. Dus de kiezelstenen in je tuin zijn misschien wel de oudste dingen die je hebt. Maar eigenlijk bedoelen wij met de opdracht: Voorwerpen die door mensen gemaakt zijn.

Het fossiel van de tekening is ook wel een klein beetje door mensen gemaakt, want die steen is mooi glimmend geslepen door mensen. Het lijkt op marmer schrijft Ekohr.



Weegschaal, kruisbeeld en klok

Ik kreeg ook nog tekeningen van Annika (10 jaar) van een weegschaal, van Roald (13 jaar) van een kruisbeeld en van Nienke (9 jaar) van een klok.

Annika schreef bij de tekening dat haar moeder de weegschaal van haar betovergrootmoeder gekregen had. Roald vertelde dat het kruisbeeld uit Griekenland komt en in 1890 werd gemaakt. Hoe het precies bij hem thuis is gekomen wist hij niet. Nienke had geen idee hoe oud de klok bij haar thuis is. Ze vroeg het aan haar vader die vertelde, dat de klok ongeveer in 1850 in Friesland moet zijn gemaakt. Men noemt het een staartklok. De vader van Nienke kreeg de klok van zijn opa, dus eigenlijk van Nienkes overgrootvader. Nienke kijkt graag naar de heen en weer gaande scheepjes onder de wijzers. Het is op de tekening vijf uur. Hoe lang zou ze over de tekening gedaan hebben?

Kinderen die dit lezen en ook zin krijgen om een tekening te maken van het oudste voorwerp bij hen thuis kunnen dit nog steeds doen. Stuur je tekening op, want in het volgende nummer van dit blad gaan we met dit onderwerp door. Succes.

Hilda Kernell

Kinderpagina HKD, Raadhuisstraat 49, 1111 BK Diemen.

UIT HET LEVEN VAN KATIE

DE DUKDALF

door Hilda Kernell



DUKDALF

Waarom worden palen in het water soms "dukdaif" genoemd?

In de Weespertrekvaart, vlakbij de bruggen, kan je palen in het water zien staan. Die zijn er om schepen aan vast te kunnen leggen. Een aantal palen bij elkaar wordt soms een dukdaif genoemd.

Die naam komt van een Spaanse hertog, de Duc d'Alva. Meer dan 400 jaar geleden (vanaf 1566, het jaar van de Beeldenstorm) had deze hertog van Alva veel macht in ons land. Hij wilde iedereen die het katholieke geloof wilde veranderen het liefst laten oppakken en doodmaken. Waarschijnlijk omdat Alva zo streng en onverzettelijk was werden sterke palen in het water naar hem genoemd. Hoe dat precies gegaan is en wie er op dat idee kwam, dat weten wij niet.



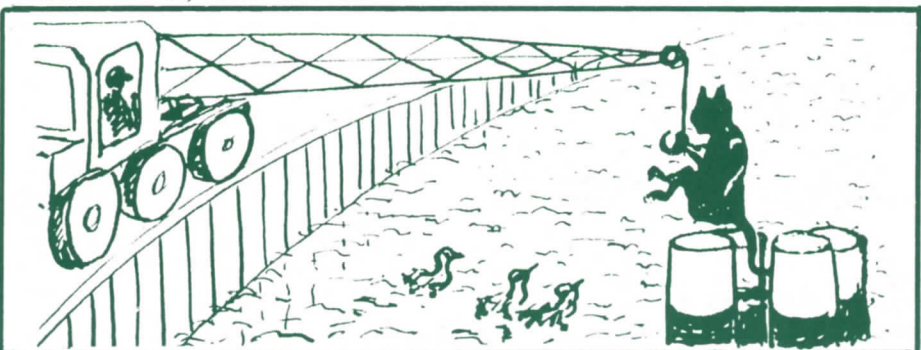
Katie wil graag een nacht slapen op het schip "Gloria". Het ligt aan de kade in de Weespertrekvaart. Het schip is volgeladen met zand en grint. Katie kijkt naar de stuurhut waar het licht brandt. De schipper en zijn vrouw zijn binnen.



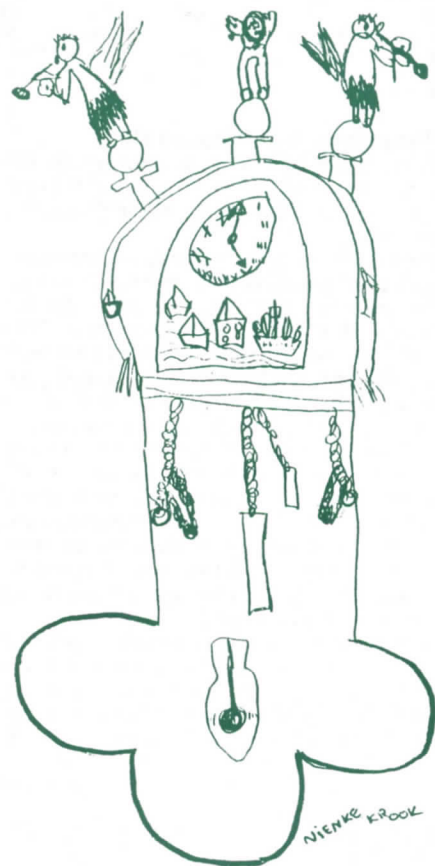
Katie sluipt aan boord. Zij vindt een beschut plekje dichtbij de reling. Nu kan zij dromen over een lange boottocht ver weg van Diemen. Het geklots van het water tegen de scheepswand maakt de droom bijna werkelijk.



Na die heerlijke dromen wordt Katie de volgende ochtend met een schok wakker. De motor van het schip is gestart en, wat een schrik, het schip vaart al midden op het water. In één oogopslag ziet Katie wat haar te doen staat om in Diemen te blijven. Zij springt met een grote boog op een "dukdaif" waar zij langs varen. Het lukt, maar wat nu?



Lang zit zij op de dukdaif. Hoe komt zij hier ooit weer af? Daar komt de redding. Er stopt een grote gele kraanwagen. Alle voorbijgangers kijken hoe Katie door de reusachtige kraan gered wordt.



**de moordenaar
jacob gemitszoon**
Zo'n 250 jaar geleden

Zo'n 250 jaar geleden leefde Jacob Germitzoon in Diemen. Hij is waarschijnlijk de grootste misdadiger die ooit in deze gemeente heeft gewoond want hij moorde er flink op los. De Historische Kring Diemen heeft zijn misdaden en onheilspele- de einde opgediept.

Historicus
Hans De Waardt:
'Zaak was toen
rationeel'

DIEMEN - Hans Waardt (39) uit Diemen historicus en lid van de historische Kring Diemen. Waardt verzorgt momenteel een cursus 'Het lezen van oude handschriften'.

Het lezen en in-
van oude handschriften
geval geschreven in het
lands. Heet paleograaf
komt vooral neer op v
oefenen. „Als het bepaal
schik je op een bepaald
over een dermate gr
denschap, dat je h
schrift, uit de vijftien
de en zeventiende ee
zen.“

steelt hij 145
breekt hij een
nende dienst-
open. Hij steelt

sche

bremen

de misdaden
ng van Jacob
rmaasd door
en Diemen.
werking van
was opgetre-
eriodiek van
gen Diemen.
onder de le-

Als historici
vertrouwd met he
van vroeger. „De za
Gerritszoon was o
tijd sensationeel.
ken werd vaak li
een pamflet, dat t
volgens konden
pamflet kostte
de tijd verdiende
drie, vier stuive
pamflet werd d
degenen die wa
talen.” De Wa
de misdaden v
zoön ook in d
stienbare

Bui

Daar
slaapn
dien, di

De geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog is een verhaal van moord en dood. De geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog is een verhaal van moord en dood. De geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog is een verhaal van moord en dood.

Courant

Lezing Joodse begraafnissen

DIEMEN - De Historische Kring Diemen houdt op zondag 22 maart (avond half twee) een lezing over de huiken en achtergronden bij de begrafenis. De lezing wordt gegeven in De Omval en begint om half twee. De lezing wordt gegeven door mevrouw Püttmann. Na afloop van de lezing volgt er een excursie naar de historische begraafplaats aan de Oudekerkplein in Diemen. Voor bezoekers van de begraafplaats is een hoofddeksel beschikbaar.

De Waardt
strafrecht

Arch
in Ov

DIEMEN - Diemen aan de vooravond van een nieuwe archeologische opgraving. De afdeling Archeologie van het Stedelijk Beheer van Diemen start binnenkort met de opgraving van de Overdiemse meentera. De opgraving is mogelijk gemaakt door de gemeente Diemen en de provincie Utrecht. De opgraving is twintigduizend vierkante meter groot en is geschikt voor de opgraving van de Overdiemse meentera.

De afdeling
delijk Beheer
in de maanden
het werk in de
waar in de nabij
wordt gebouwd
schikt na een ve
informatie, die er

Gemeente
Rest

Opgravingen aan de Overdiemerweg

Archeologisch onderzoek in Overdiemerpolder

Boerderij De Zeehoeve en Fort Diemerdam op Monumentenlijst

De boerderij De
...et Diemer-
de

Gemeenteraad voorstander van schuilkerk als monument

Restaurant De Hoop dichterbij

DIEMEN - Minister D'Ancon-
a van WVC kan binnenkort
en brief van de gemeenteraad
in Diemen op haar bureau
wachten. Hierin onder-
lijnt het bestuur van de ge-
meente het verzoek van de ge-
malige rooms-katholieke
kerk De Hoop om de monu-
mentlijst op te nemen.

rij en het omliggende terrein. „De
directie van UNA heeft er geen be-
zwaar tegen dat De Zeehoeve op de
monumentenlijst wordt geplaatst.
... Wij wijdt dit in de toe-
...chten, dan zul-
...edures

hoeve. Haar belangen wor-
tigd door de heer L.J. van
bij de Westelijke Land-
bouworganisatie. „De UNI-
boerderij aanvankelijk op
ber ontruimen, omdat de
gesloopt zou worden. Nu
... op de monumentenlijst
... anders. De familie
...raties

dat de restauratie van De Hoop, die
eind 1990 in vlammen opging
is. De financiering van de res-
tauratie, ongeveer een miljoen gulden
de toekomstige bestemming van de
plaatst zal nog omgeven door
nodige vraagtekens.

De Hoop een beroep kan worden ge-
daan op verschillende fondsen
dit geval kunnen
doen op het

B en W: De Hoop op Monumentenlijst

DIEMEN - Het college van Burgemeester en Wethouders stelt de gemeenteraad voor om de voormalige rooms-katholieke schuilkerk De Hoop aan de Hartveldeseweg aan te wijzen als monument. De gemeenteraad zal hier naar verwachting nog deze maand een besluit over nemen.

resseerd te zijn. Het is nog niet duidelijk welke functie een eventueel gerestaureerde De Hoop krijgt. De Hoop is uniek in zijn soort, omdat het de enige bewaard gebleven schuilkerk op 'het plateland' is.

Burgemeester De Hon vindt het een aantrekkelijk idee om De Hoop aan te wijzen als monument, maar plaatst een kanttekening. „De res-

De Historische Kring Diemen heeft het initiatief genomen om De Hoop, die eind 1990 door brand werd verwoest, aan te wijzen als monument. De gemeenteraad moet hierover binnenkort advies uitbrengen

Historische Kring Diemen

Het verhaal over de misdaden en de terechtstelling van Jacob Gerritszoon is achterhaald door de Historische Kring Diemen. Dit verhaal is een bewerking van het relaas zoals dat was opgetekend in de eerste periodek van de Historische Kring Diemen, dat eind vorig jaar onder de leden werd verspreid.

De Historische Kring Diemen is vorig jaar opgericht en houdt zich intensief bezig met de historie van Diemen, in al haar facetten. Het lidmaatschap kost twintig gulden per jaar.

Voor meer informatie kan contact worden opgenomen met de secretaris van de Historische Kring Dlemen: Henk Telwes, Rode Kruislaan 145, 1111 NH Dlemen.

Diemer Cou

Diemer Courant

Vondsten 'thuisbrengen'

Historische Kring toont archeologisch Diemen

DIEMEN - Diens laatste jaren extra duidelijk zijn geweest de historische onderzoeken op verschillende worden bewaard in de keuken van hardwerk hout, glas, leer en steen. De Historische Kring heeft school aan Prinses Marijkestraat 1. De Historische Kring heeft op zaterdag 8 februari de gelegenheid een kijkje in de keuken van de archeologie komen nemen.

DIEMEN - Het college van Burgemeester en Wethouders stelt de gemeenteraad voor om de voormalige rooms-katholieke schuilkerk De Hoop aan de Hartveldeseweg aan te wijzen als monument. De gemeenteraad zal hier naar verwachting nog deze maand een besluit over nemen.

De Historische Kring Diemen heeft het initiatief genomen om De Hoop, die eind 1990 door brand werd verwoest, aan te wijzen als monument. De gemeenteraad moet hierover binnenkort advies uitbrengen

resseerd te zijn. Het is nog niet duidelijk welke functie een eventueel gerestaureerde De Hoop krijgt. De Hoop is uniek in zijn soort, omdat het de enige bewaard gebleven schuilkerk op 'het platteland' is.

Burgemeester De Hon vindt het een aantrekkelijk idee om De Hoop aan te wijzen als monument, maar plaatst een kanttekening. „De restauratie gaat een aanzienlijk bedrag kosten. Wij zullen zeker geen voortrekkersrol spelen bij de financiering. Dat initiatief laten wij aan anderen over. Wel is het zo, dat indien er later een 'gat' resteert wij eventueel bereid zijn om een financiële bijdrage te leveren.”

De Hoop zal na de even-
tauratie een nieuwe bestemming krijgen. Peters: „De
de wij bezitten moeten uit-
een bestemming krijgen die
de sfeer van het gebouw in
dit plaatsen in Noord-Hollan-
heid de kerken in Noord-Hollan-
dorpshuis gekregen. Maar wij
ben begrepen dat daar in
geen behoefte aan is. Wij denken
dan aan om De Hoop in te richten
als expositieruimte. Uiteraard zal
hiervoor een sluitende exploitatie
moeten worden gevonden.”

Burgemeester De Hon is tevreden
is de gemeenteraad dit besluit
vnde week donderdag neemt, is dit
belangrijk gebaar dat ertoe kan
ten dat De Hoop een fraai monu-
ment wordt.”