

Canon van de vroegste geschiedenis van Noord (tot 1919)

Voor 1921 waren de dijkdorpen Buiksloot, Nieuwendam, Schellingwoude en Durgerdam en de landdorpen Zunderdorp, Ransdorp en Holysloot nog zelfstandig. De geschiedenis van Amsterdam Noord vóór 1921 was vooral de geschiedenis van de Volewijck, de Buiksloterham en de Nieuwendammerham. In een zeer beknopte geschiedenis wordt veel weggelaten. We noemen enkel van de belangrijkste ontwikkelingen en gebeurtenissen.



De Volewijck

Hoewel het water en de landtong Volewijck aan Buiksloot grensden, waren ze in het bezit van Amsterdam. op de hoek die het dichtst bij Amsterdam lag, was de galgeput waar de stad terechtgestelde misdadigers ophing, ter afschrikking van wie daar. Verder was het een weidegebied met rietland langs de oevers.

De Buiksloterham

Tot 1851 stroomde daar het zeewater van het IJ, een uitloper van de Zuiderzee die Noord-Holland bijna in twee stukken sneed. Links van landtong de Volewijck, met aan de andere kant was een inham: de Buiksloterham. Amsterdam gebruikte dat water als modderdepot, want er moest in het IJ veel gebaggerd worden om de vaargeul voor de grote driemasters op diepte te houden.



Veerverbinding met Waterland

Wie van Amsterdam naar Waterland wilde, moest net als nu het IJ oversteken. De veerdienst werd onderhouden met zeilschepen die in weer en wind moesten proberen door alle waterverkeer heen zo snel mogelijk aan de overkant te komen. Maar door stroming, hoge golven en ongunstige wind, kon zo'n tochtje langdurig en weinig comfortabel zijn. De schepen vertrokken in Amsterdam aan de kop van het Singel en legden uiteindelijk aan in de oude veerhaven van Buiksloot, die een flink stuk ten Westen van de Buiksloterkerk lag. De passagiers staken lopend de dijk over en konden dan met platte trekschuiten Waterland in.



De Buikslotertrekvaart

In 1661 werd er een kanaal geopend dat van de zuidpunt van de Volewijck tot aan Buiksloot liep. Het was door een flinke leger grondwerkers met de hand gegraven. De trekvaart had langs de westelijke oever een jaagpad. De veerschuiten vertrokken bij de Nieuwe Stadsherberg die voor de stad ij het IJ lag en staken over naar de punt van de Volewijck bij het Tolhuis staat. Vandaar werd de zeilschuit naar Buiksloot getrokken. Een paard met een knechtje erop, trok de schuit aan een jaaglijn die aan de mast was bevestigd. In Buiksloot meerde het veer aan, stapten de passagiers uit en aan de

andere kant van de dijk lagen ook daar platte trekschuiten klaar voor de tocht naar Waterlandse steden zoals Purmerend, Monnickendam en Edam. Op een oude prent van het Tolhuis is daar rechtsachter de trekvaart te zien met een trekschuit.



Tolhuis en Nieuwe Stadsherberg

Oorspronkelijk waren steden omringd met een stenen muur en werden de stadspoorten 's nachts afgesloten. Dat was in Amsterdam ook zo, maar ook de brede waterkant aan het IJ moest 's nachts afgesloten worden. Daarom stonden er rijen dikke palen in het IJ met hier en daar een opening. Daar werd 's nachts een met ijzer versterkte drijvende boomstam in gelegd die met kettingen en sloten werd vastgemaakt. Aan de buitenzijde van die 'watermuur' stond de Nieuwe Stadsherberg. Wie te laat aankwam, kon daar dan overnachten. Aan de andere kant van het water kreeg het Tolhuis ook die functie. Je kon er eten en drinken, overnachten en – als je daar het geld voor had – ook een klein rijtuig met paard huren, al dan niet met een koetsier. De Volewijck was in die tijd onbewoond, maar bij het Tolhuis woonden de herbergier en zijn gezin en bedienden en ook de knechts die de karren, koetsen en paarden

verzorgden. De commissaris van het veer had zijn kantoortje in herberg 'De Vergulden Wagen' in Buiksloot.



Het Noordhollands kanaal en de Willem I-sluis

In 1824 werden na jaren werken door drommen grondwerkers, timmerlieden en metselaars het Noorzeekanaal en de Willem I-sluis geopend. Daardoor hoefden zeeschepen niet meer de lastige route over de Zuiderzee te nemen om in Amsterdam te komen. Door de Volewijck werd de route van de verdiepte en verbrede trekvaart gevolgd. Bij Buiksloot werd een brede zwaai kom gegraven om de schepen in staat te stellen de waterkering te passeren. Die was ontstaan door op die plaats de Waterlandse zeedijk door te breken. Daarvoor moesten acht huizen worden gesloopt.

Grote schepen werden door een span van 8 tot wel 16 paarden getrokken, die onderweg op vaste posten ververst werden. Ze konden het traject tussen Amsterdam en Den Helder in ongeveer een etmaal afleggen. Gemiddeld heel veel sneller dan de route over zee. De Willem I-suis was in 1824 de grootste zeesluis ter wereld. Bij de sluizen kwamen woningen voor de sluiswachter en de sluiswerkers en voor het binnenveer werd een binnenhaven gegraven. Daar kwamen langs de Buiksloterweg wat woningen, winkels en herbergen. In 1864 werd naast de Willem I-sluis de grotere Willem III-sluis geopend en moest de Willem I-sluis vergroot worden: de grote sluiskolk werd daar 10 meter langer, de kleine meer dan 30 meter. Dus de kleine sluis die je nu nog ziet was oorspronkelijk nog kleiner en smaller.

1851



De Buiksloterham is ingepolderd door Ondernemer F.W.J.Beukman

De Buiksloterham wordt ingepolderd

In 1848 waren er overal in Europa opstanden en de Amsterdamse burgers en het stadsbestuur waren bang dat ook hier een revolutie zou uitbreken. Rijke burgers brachten snel geld bijeen om het werkloze gepeupel snel aan het werk te kunnen zetten. Die moesten de Buiksloterham afdammen om hem vervolgens leeg te kunnen malen. Maar toen het geld op was, het werk nog niet klaar en er geen opstand had plaatsgevonden, werd het werk gestaakt. Het stadsbestuur verkocht de grond van de Buiksloterham aan Franciscus Wessellus Josephus Beukman (1783-1867) die een stoomgemaal liet plaatsen en de polder in 1851 drooglegde. Hij verkocht de helft van de grond aan de Texelse grootgrondbezitter Keijzer die de grond net als hij verpachtte aan boeren. Het bleek een rijk landbouwgebied dat goede oogsten gaf en waar op voor de tijd grote kavels modern gewerkt kon worden. Er werden peulvruchten en granen verbouwd.



Laanweg een polderweg

Huis den Ham en de Laanweg

Beukman liet (op de plek waar nu de St.Ritakerk staat aan het Hagedoornplein) in de polder een grote herenboerderij bouwen en langs de Laanweg liet hij kleinere pachtboerderijen en arbeidershuizen bouwen. Maar verder bleef de Buiksloterham tot omstreeks 1900 nog geheel onbewoond. Tegen het einde de negentiende eeuw besefte Amsterdam eindelijk dat de grond

opgekocht moest worden voor vestiging van kleine en grote industrie en voor het oplossen van de woningnood die toen al steeds nijpender werd. Dat was nog een hele klus, was de grond na het overlijden van Beukman en Keijzer, die beiden veel kinderen hadden, door vererving versnipperd en ook in handen gekomen van speculanten. Het duurde lang voor de gemeente zelf zover was woningen in de Buiksloterham te bouwen



Een moderne straat aan de boerse Laanweg

De eerste woningbouw in de Buiksloterham was het initiatief van een aantal ondernemende Amsterdammers die hoopten daar een slag te kunnen slaan. Ze bouwden vanaf 1898 een aantal losstaande huizen en enkele kleine blokken etagewoningen waarvan enkele winkelwoningen bevatten. Die stonden pal bij de nogal kleine en armoedige woningen van het *Vinkenbuurtje* en de boerderijen. De huizen werden aanprezen als moderne 'villa's' met voor- en achtertuinten en de straat werd van klinkers voorzien en werd na zonsondergang verlicht door drie booglampen. De elektriciteit werd geleverd door aannemer Mohrman die daarvoor de elektriciteitsvoorziening van zijn timmerfabriek benutte. De bewoners van de Laanweg konden die elektriciteit ook gebruiken voor een gloeilamp in de woonkamers. De foto's van de straat zijn bijna alle van vlak voor de sloop eind jaren vijftig en geven een vervallen en armoedige aanblik. Misschien was de teloorgang van die sjieke straat onvermijdelijk. De huizen waren op de poldergrond gebouwd en moesten een eigen afwatering krijgen toen Amsterdam de terreinen daarnaast voor de woningbouw ging ophogen. Door de woningwet van 1901 was het ook niet meer zo gemakkelijk vrij woningen neer te zetten.



Valkenwegpont (1911) en de pont wordt gratis (1912)

Pas toen de industrie en de woningbouw in het oostelijke deel van Noord op gang kwamen, werd het in 1911 noodzakelijk een tweede pontverbinding te openen: de Valkenwegpont. Pas Op 6 mei 1912 maakte de gemeente Amsterdam alle stoomponten over het IJ gratis. Overigens was al eerder bij de Valkenweg een bootverbinding tussen de stad en het tramstation van de NZH dat naast de Willem III-sluis aan het IJ lag. Het trambootje sloot aan op de stoomtrams die vandaar vertrokken richting Waterlandse steden.



Opkomst scheepsbouw, industrie en woningbouw voor 1912

In de Nieuwendammerham, ten oosten van het Noorzeekanaal vestigden zich vanaf het eind van de 19e eeuw geleidelijk aan steeds meer scheepsbouw en zware industrie: ADM (vanaf 1878), Ketjen (1900), Ducroo&Brauns, Kromhout en Verschure (1908) en DRAKA (1910). Veel van de arbeiders woonden uit de volksbuurten van Amsterdam.

In 1912 realiseerde de woningbouwvereniging Dr. Schaepman het eerste sociale woningbouwproject in de Spreeuwenparkbuurt. Het blok, ontworpen door architect J.H. Rijnja met drie lagen en

een kap werd eigenlijk zeer tegen de wens van Keppler in gebouwd: hij wilde alleen laagbouw. Haaks op dit blok bouwde de Algemeene Woningbouwvereniging een door H.P. Berlage en J.C. van Epen ontworpen complex. Ook een deel van de Meeuwenlaan werd in die tijd met drie woonlagen gebouwd .



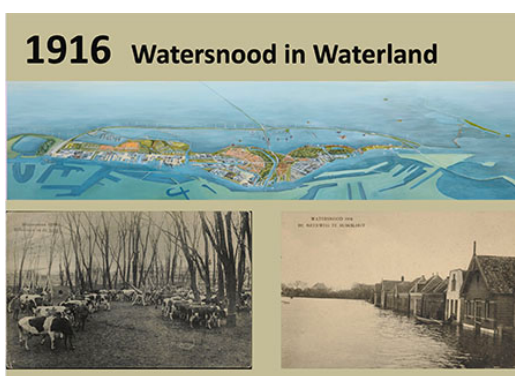
Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied

Van 6 juni tot 1 oktober 1913 vond op het Tolhuisterrein en op een stuk braakliggende grond in de Buiksloterham de ENTOS plaats: de *Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied*. Het hoofgebouw van de tentoonstelling met torens van 40 meter hoog werd ontworpen door architect H.J.M. Walenkamp, die op de Laanweg woonde. Voor de bewoners van het stedelijke en het agrarische deel van de *Laanweg* moet de ENTOS een bijzondere gebeurtenis zijn geweest. Leuk en interessant, maar op den duur ook hinderlijk. Het Lunapark grensde aan de achtertuinen van de herenhuizen van de Laanweg. 's Avonds waren 'Oud Holland' en het Lunapark elektrisch verlicht, de bezoekers maakten veel lawaai en er klonk de hele avond muziek. Er waren verschillende cafés met terrassen en onder andere een achtbaan, een reuzenrad, een tobogan (een hoge spiraalvormige glijbaan), een draaimolen en een waterroetsjbaan. 's Avonds werd er vaak vuurwerk afgestoken.



Zwembad Obelt en nooddorp Erica (Obelt)

De woningnood was zo groot in Amsterdam was zo groot dat er snel huisvesting moest komen voor gezinnen die bij onbewoonbaarverklaring van krotwoningen op straat kwamen te staan. SDAP-wethouder Wibaut wist daarvoor geld vrij te maken en de directeur van de Gemeentelijke Woningdienst, Arie Kepler, kreeg de opdracht haast te maken. Daarom werd in 1915/1916 in allerijl langs de Grasweg nooddorp Erica gebouwd. Het was zo eenvoudig en goedkoop in elkaar gezet dat men al gauw sprak over 'de sinaasappelkistjes van Wibaut'. Ericadorp werd al gauw *Obelt* genoemd omdat het vlak bij het zwembad Obelt langs de Grasweg lag, ongeveer waar filminstituut Eye nu staat. In de Nieuwendammerham, aan de andere kant van het Noordhollands kanaal werd vanaf 1911 gebouwd rond het Spreeuwenplein en langs de Meeuwenlaan. Daar ontstonden in Noord de eerste woningen voor de volkshuisvesting.



Watersnood 1916

Voordat de Afsluitdijk (1932) er was, waren de dijken van Noord-Holland langs de Zuiderzee erg kwetsbaar. In de loop van de eeuwen waren er vele kleine en grote dijkdoorbraken zoals

die van 1775 en 1825. In de nacht van 13 op 14 januari 1916 brak de dijk bij Katwoude en Zuiderwoude/Uitdam door. Daardoor kwam een groot deel van Waterland onder water te staan. Niet alleen de zeedijk was doorgebroken, ook polderdijken begaven het. Er kwamen twintig mensen en heel veel dieren om in de golven. Veel gezinnen verloren hun huizen en werden geëvacueerd.

Het kwam goed uit dat er binnen de Stelling van Amsterdam tijdens de Eerste Wereldoorlog van 1914-18 veel gemobiliseerde militairen waren (zoals op het voormalige ENTOS-terrein). Die werden ingeschakeld bij de bewaking van de overstroomde gebieden en bij de hulpverlening.



Vogeldorp (1918) en Disteldorp (1919)

In de oude volksbuurten van Amsterdam woonde in iedere kamer een gezin van gemiddeld zes personen. Die buurten waren overbevolkt. Als men daar de krotten onbewoonbaar wilde verklaren moest er snel een nieuwe woningvoorraad komen. Daarom werden de kleine woningen van Vogeldorp en Disteldorp zo snel mogelijk gebouwd: op betonplaten, niet onderheid.

De kleine woningen zouden na 15 jaar worden afgebroken, maar ze zijn er nog steeds en worden nu zelfs voor flinke bedragen verkocht.

1919 E.L.T.A



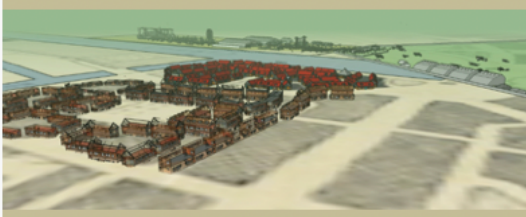
**Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling
Amsterdam**

De Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA)

Kort na de Eerste Wereldoorlog kwamen uit heel Europa vliegtuigbouwers en vliegers met hun toestellen naar Amsterdam. De nieuwe bewoners van de Van der Pekbuurt en Disteldorp zagen en hoorden van begin augustus tot half september dagelijks de vliegtuigen overkomen. Drommen bezoekers kwamen lopend over de Ranonkelkade of over de Middenweg (de latere Hagendoornweg) naar de tentoonstelling, het lunapark en het vliegveld. Na zonsondergang waren er door grote schijnwerpers verlichte 'luchtgevechten'.

Op dit moment is er in Museum Amsterdam Noord (het voormalige badhuis van Vogeldorp) de tentoonstellin 'Noord vliegt' over Noord en de ELTA. De tentoonstelling is van donderdag tm zondag open van 13-17 uur. Je ziet er veel foto's, films en schaalmodellen.

1919



Van der Pekbuurt in aanbouw

Van der Pekbuurt in aanbouw

Ir. Arie Keppler, vanaf 1915 directeur van de Stedelijke Woningdienst wilde dat de volkswoningbouw in Noord laagbouw zou blijven: maximaal twee woonlagen en een zolderverdieping. Architect Van der Pek kreeg de opdracht een hele woonwijk te

ontwerpen. Alleen het gedeelte tussen Van der Pekplein en Oleanderstraat en Meidoornplein werd in 1919 gerealiseerd. De blokken rond het Lupineplein waren toen in aanbouw. Van der Pek heeft maar een deel van de bouw gezien: hij overleed plotseling op 23 maart 1923. Zie: 100jaarvanderpek.nl Alle woningen kregen een eigen opgang en een tuintje of een balkon of loggia. Voor het eerste stuk van de Van der Pekbuurt hanteerde Van der Pek elf verschillende woningtypen. Dat had onder andere te maken met de knikken in de waaiervormige straatjes.

HCAN streeft ernaar het voormalige melkwinkeltje Begoniastraat 6 huis voor sloop te behoeden: het bevat bij toeval nog de indeling en veel van het vloer-, tegel-, hout- en schilderwerk van 1919.

Bron: De Geschiedenis van de Buiksloterham, deel 1, 2 en 3