

Twée wandelingen langs het IJ

Amsterdam was van oorsprong op het water georiënteerd, en doet de laatste jaren haar *stinkende best* om hier weer iets van her-uit te vinden. Echt een "IJ-opener" om deze waterstad opnieuw te ontdekken. We komen langs nieuw- en oudbouw, rijk en arm, wonen en werken. Amsterdam is méér dan alleen de Grachtengordel en de Wallen: ontmoet de echte, levende stad!



6-4-'06. Deze tekst is bestemd om uit te printen, voor gebruik onderweg. Check www.ecocam.com voor de meest recente versie; hier vind je ook meer foto's. Misschien kan je beter ook een goede stadsplattegrond meenemen; op de routekaart hierboven staan b.v. geen straatnamen. Via de links op de website kan je extra info opzoeken over veel van de bezienswaardigheden, en over onderwerpen als (industriële) geschiedenis, moderne architectuur (Havens-Oost) en musea. Voor modernisten die het Oostelijk Havengebied bezoeken, is de site van *Talk to Me!* een aanradertje: cultuurroutes via je mobieltje (i-mode, gprs of umts). ARCAM (nr. 15, vlakbij het begin van de wandeling) heeft foldertjes, kaarten, boeken en een leestafel over architectuur.

Maar voor nu dan toch even de –absolute– *basics*. Waar tegenwoordig het Centraal Station staat, was vroeger de monding van de Amstel, en tevens de haven van Amsterdam. Hier meerden de trotse driemasters van de VOC af, en nog een heleboel andere bootjes ook. Het IJ was een zeearm van de Zuiderzee, met zout water. In de tweede helft van de 19^{de} eeuw was deze route echter niet meer bevaarbaar voor serieuze oceanstomers, en bovendien was een nieuw transportmiddel in opkomst: de trein. Onder de voortvarende leiding van koning Willem III werd het roer toen rigoreus omgegooid. Om te beginnen werd het Noordzeekanaal gegraven, of meer precies, het IJ ten westen van Amsterdam werd ingepolderd, behalve dan dat er een kanaal in werd uitgespaard, en in de duinen bij Velsen werd een doorgang naar de Noordzee gegraven (1865 – 1876). Onderdeel van dit werk was de aanleg van de Oranjesluizen, die in zekere zin de tegenhangers zijn van de sluisen bij IJmuiden. Het zand dat beschikbaar kwam bij de graafwerken bij Velsen, werd gebruikt om de oude haven aan te plempen. Daarna werd hier het Centraal Station gebouwd. Tegelijk werd een begin gemaakt met de aanleg van nieuwe havens aan de oostzijde van de stad, die een goede aansluiting op het eveneens nieuwe spoorwegennet kregen. De Oostelijke Handelskade werd in 1874 in gebruik genomen, en toen in 1893 het Merwedekanaal gereed kwam (nu: Amsterdam-Rijnkanaal) was Amsterdam klaar voor de 20^{ste} eeuw. Even later werd ook nog het IJ-eiland opgeleverd (Java- + KNSM-eiland), en werden twee nieuwe polders in Noord in gebruik genomen voor zware industrie.

In 30 jaar tijd was het aanzicht van de stad totaal omgegooid. Het werd een economisch succes, maar het verlies van de kades en havens aan de monding van de Amstel was toch wel een esthetisch minpuntje. Zulke stadsuitbreidingen door eilanden in het IJ droog te leggen, zoals nu ook bij IJburg gebeurt, zijn dus eigenlijk

niks nieuws. Het werd in feite al in de 17^e eeuw gedaan bij de aanleg van Kattenburg en de andere Oostelijke Eilanden.

Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog hebben de Nazi's grote verwoestingen aangericht in de Amsterdamse havens en industriegebieden. Maar na de oorlog zorgde de periode van "de wederopbouw" nogmaals voor een economische opbloei. Vanaf eind jaren 60 ging het echter bergafwaarts. Het Oostelijk Havengebied was niet opgewassen tegen de concurrentie van luchtvaart en containervervoer, en de grote reders begonnen zich terug te trekken. In Noord vormden de faillissementen in de scheepsbouw (NDSM en ADM) begin jaren 80 een absoluut dieptepunt. Daarop werd een groot deel van die gebieden her-bestemd voor woningbouw. Eerst, onder wethouder Jan Schaefer, was dat bijna uitsluitend volkshuisvesting ("bouwen voor de buurt"), met toch vaak wel mooie resultaten, vooral in Noord. Rond 1990 vond echter een omslag plaats naar "bouwen voor de markt", hetgeen zeer ambitieuze plannen voor Havens-Oost opleverde, die ondertussen gerealiseerd zijn, en misschien nog ambitieuzere plannen voor Noord: daar moet rond de Shell-toren een woon/werk-gebied komen met een *skyline* zoals bij de Rembrandt-toren aan de Amstel. Na ruim een eeuw begint de stad zich, op gebied van wonen en recreatie, opnieuw naar het water te keren.

De korte rondwandeling door Havens-Oost is ongeveer 8 km en duurt een uur of 2, maar er zijn verschillende zijpaden die je kunt inslaan voor een verdere verkenning. Het thema is vooral moderne architectuur, maar als je meer op avontuur ingaat, is hij ook goed te doen voor kinderen.

Voor de lange rondwandeling door Noord moet je wel het grootste deel van een dag uittrekken, die is ongeveer 16 km; 4½ uur minimaal, maar met pauzes en uitstapjes zal het gauw 5½ uur worden. Dit is eerder een historische route. Typische Oudhollandse houten huisjes op de dijk, het idyllische haventje van Nieuwendam, maar ook industriële monumenten en een stukje "rood" Amsterdam.

Beide routes zijn rondwandelingen, dus je kunt overal insteken. B.v. vanaf het Centraal (31) of Muiderpoortstation (5A), of één van beide campings (20 en 25). Kom je met de auto: parkeren is gratis in Noord en op het Zeeburgereiland (behalve bij de P+R). Je kunt de lange wandeling ook kortsluiten, door met de tram naar punt 19A te gaan (eindhalte van tram 7 en 14 voor het Flevoparkbad) en vanaf punt 25A (Meeuwenlaan) kan je een bus terug nemen naar CS (lijn 32 of 36 via de IJtunnel). Punt 2, Artis, is ook een mooi beginpunt (tram 9 en 14). Maar goed, toch niet geheel arbitrair, heb ik punt 1 bij het Rapenburgerplein gezet.



1 Het Rapenburgerpleintje is eigenlijk niet zozeer een beginpunt, maar meer een eindpunt. Op het terras van Café Scharrebier is het goed toeven met een dorstlesser. Zelfs als het niet echt mooi weer is, heerst hier op de één of andere manier toch vaak een mild microklimaatje. Mooi uitzicht op de stalen ophaalbrug die –hoe bestaat het– over de Scharrebiërslus ligt. De brug is van 1906, gemaakt door het legendarische bedrijf Werkspoor, en is één van de eerste elektrische bruggen in de stad. Het *pissoir* ernaast is geheel in stijl. Op het Kadijksplein zie je nog een historische Coca-Cola-reclame op een muur. Hier is ook het "Koffiehuis van den Volksbond", dat tegenwoordig een restaurant is, van betaalbare kwaliteit. Maar goed, dat is dus voor straks als we terug zijn; we beginnen nu pas. Ga voor het Koffiehuis rechtsaf, onder de poort door. Let op het jaartal en de Napoleontische lauwerkrans.



2 Als je hier naartoe kwam met tram 9 of 14, loop dan voor de ingang van Artis langs, werp een blik op het Verzetsmuseum daar tegenover, en steek de vrolijk gekleurde Nijlpaardenbrug over. De pakhuizen langs het Entrepotdok werden rond 1830 gebouwd. Begin van het industriële tijdperk; de pruiken waren door hoge hoeden vervangen, de muts door de werkmanspet. Anders dan de 17^e-eeuwse pakhuizen in de binnenstad, zijn deze aan elkaar vast gebouwd, ze zijn groter, en het zijn er ook veel meer bij elkaar. Goederen werden hier tijdelijk opgeslagen om later verder vervoerd te worden; ze waren als het ware *in transit* (dat was goedkoper voor de belastingen, die na Napoleon van kracht waren). Om smokkel tegen te gaan, was het terrein ommuurd –vandaar ook de poort van hierboven. De pakhuizen hebben namen van steden in Nederland – waar België toen ook (even) bij hoorde. Deze pakhuizen zijn tussen 1984 en '89 gerestaureerd en tot sociale huurwoningen omgebouwd, met veel mogelijkheden voor alternatieve woonvormen. Hier heerst vaak een Mediterraan sfeertje en er zijn een paar leuke terrasjes. Aan de overkant, langs de parkeerplaats van Artis, liggen wat woonboten die niet van de rijkste Amsterdammers zijn. Ga tussen pakhuis Schiedam en Stavoren een onderdoorgang door; je kunt er eventueel een kijkje nemen in de binnentuinen van deze woningen, en dan na een kort stukje Laagte Kadijk doorsteken naar de Hoogte Kadijk. Als alternatief kan je eventueel ook het Entrepotdok helemaal aflopen; kijk dan verder onder punt 3A. Maar dat zou ik alleen aanraden als je punt 3 al eens eerder gedaan hebt, want die is toch wel tamelijk essentieel –vooral als je de lange wandeling door Noord gaat doen.

3 Ooit was de Hoogte Kadijk de zeedijk langs het IJ, het verlengde van de Zeeburgerdijk, maar reeds in de 17^e eeuw kwam ze meer landinwaarts te liggen, door de aanleg van de Oostelijke Eilanden. We steken de Hoogte Kadijk schuin over, en gaan de Overhaalsgang in. Voor je dit doet, zie je iets verder

op de Kadijk nog zo'n mooie plaatijzeren brug. Misschien is het leuk om daar toch even naar toe te lopen. Let eens op het bordje dat de fabrikant van deze oude elektrische brug vermeld. Links net over de brug ligt de Werf 't Kromhout, die in 1973 ternauwernood van sloop is gered. Het is nu een monument en een "werkend museum" (alleen dinsdags open, van 10 tot 15 uur). Op deze werf werd in 1903 begonnen met de serie-productie van kleine benzinemotoren. Dit werd een succes en in 1908 kwam er een grote fabriek in Noord. Het museum omvat ook een collectie van deze beroemde Kromhoutmotoren. Maar goed, we gingen dus de Overhaalsgang in, en daarna de Pelikaanbrug over. Rechts naast de brug de artistieke drijvende woning van Arie Taal, die nog met Robert Jasper Grootveld heeft samengewerkt (de anti-rookmagiër van Provo); in de jaren 80 bedachten ze dit soort drijvende eilanden, ook voor tuinen en stukjes wilde natuur in de grachten en in Havens-Oost. Op de brug een prachtig uitzicht. Naar het oosten (rechts) zien we de molen waar we straks naartoe gaan, en daarvoor de "stoomhelling" van de Werf 't Kromhout. Recht voor ons de Oosterkerk, uit 1671, en sinds 1985 een sociaal-cultureel centrum. De Oostelijke Eilanden werden tussen 1641 en 1658 aangelegd; eerst Kattenburg voor de Marine (die er nog steeds zit, naast het Scheepvaartmuseum, wat hun arsenaal was, oftewel 's Lands Zeemagazijn), gevolgd door Wittenburg voor particuliere scheepsbouw (met de Oosterkerk) en daarna Oostenburg voor de VOC. Vandaag is er eigenlijk niet veel meer over uit die tijd. In 1953 werd besloten tot stadsvernieuwing voor Kattenburg, en deze heeft zich voortgezet in oostelijke richting, tot aan het Funen, waar nu gebouwd wordt. Alleen langs de Nieuwe Vaart zijn voldoende oude panden behouden om nog iets van een 18^e of 19^e-eeuwse sfeer op te roepen. De 17^e-eeuwse gevels op het Kattenburgerplein zijn zelfs nep, gebouwd in de jaren 1960, met moderne woningen erachter. Toentertijd gold er een iets andere opvatting over stadsvernieuwing: heel Kattenburg is gesloopt en vervangen door nieuwbouw, inclusief een nieuw stratenplan (nu waren de oude huizen ook wel in erg slechte staat en "onbewoonbaar verklaard" / "onverklaarbaar bewoond"). Over de brug gaan we rechtsaf, de Wittenburgergracht op. Aan de linkerkant het huis van de beeldend kunstenaar Aat Veldhoen, vooral bekend geworden vanwege zijn erotisch getinte voorstellingen, en zijn opvatting dat kunst betaalbaar moet zijn. Vlak voor het bruggetje naar Oostenburg zit Frank's Smoke House; heerlijke broodjes gerookte vis of vlees; in principe een take-away en traiteur, maar hij heeft ook 1 tafeltje en je kunt er een glaasje wijn bij krijgen. Over de brug komt het ook niet te versmaden Thais restaurantje Siam; heel authentiek en betaalbaar: misschien een tip voor het eind van de dag. Hier op Oostenburg zaten vroeger de scheepswerven van de VOC, en aanverwante bedrijven, zoals een 500 meter lange lijnbaan (touwslagerij). Op Het Funen, toen nog een eilandje en "bolwerk" voor de verdediging van de stad, had de VOC een houtzaagmolen en een teerhuis. Je ziet nog twee gevels uit die tijd, maar op één ervan is het VOC-schild vervangen door de Napoleontische lauwerkrans: in 1827, nauwelijks 30 jaar na de opheffing van de VOC, vestigde zich namelijk een ander legendarisch bedrijf in deze gebouwen: de "Koninklijke Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel". Al snel werd deze fabriek in (ook net uitgevonden) telegramstijl "Werkspoor" genoemd. Ze fabriceerden o.a. stoommachines voor de scheepsbouw, voor de suikerindustrie en locomotieven (plus het type klinknagelbruggen die we gezien hebben). Toen ze in 1890 bijna failliet gingen, besloot men een verliesgevende scheepswerf af te stoten. Het afgeslankte bedrijf maakte een doorstart, en ging later officieel Werkspoor heten. Maar de scheepswerf slaagde er ook in om door te starten. Deze Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM) zou later naar de noord-oever van het IJ verhuizen, en hieruit zou vervolgens de NDSM voortkomen. In 1954 ging Werkspoor samen met Stork, een bedrijf dat toen al een tijdje in Noord gevestigd was. Kromhout, NDSM, Stork: allemaal namen die we op onze rondwandeling straks ook weer in A'dam-Noord zullen tegenkomen: hun roots lagen dus voor een deel hier. In één van de ruimtes zit nu het Werkteater (hun entree was vroeger de hoofdingang van de Werkspoor-fabrieken), ernaast is het Werkspoor-museum (alleen op afspraak te bezichtigen). Achterop Oostenburg staan nog steeds de enorme loodsen van Stork/Werkspoor/VOC; nu zit daar o.a. de Theater Fabriek, Het Parool, er zijn enorme studio's met filmsets, etc. – bij de *Nieuwe Economie* draait het vooral om creativiteit en informatie (met een hoog zelf-kietelend gehalte). Loop door richting de molen, en let even op de oude spoorbrug achter het benzinestation – die natuurlijk alles met Werkspoor te maken heeft (zie eventueel ook 3A en 5, maar de route gaat nu verder bij punt 4).



3A In plaats van via de Kadijk en Oostenburg te gaan, kan je eventueel ook het Entrepotdok helemaal aflopen. Rechts aan de overkant zie je "de Afrika Savanne" van Artis en misschien ruik je hem ook. Het gebouw dat er uitziet als een giraffenhuis is in feite het Artis-restaurant "De Twee Cheeta's" – met mooi uitzicht op die savanne. Links krijg je de pakhuizen die bekend staan als de Kalenderpanden. Tot het jaar 2000 waren ze gekraakt en een "broedplaats" van kunstenaars; daarna zijn ze omgebouwd tot (luxe) appartementen en bedrijfsruimtes. Wat verderop staat het enorme appartementen-complex dat de naam Aquartis heeft gekregen. Architect Liesbeth van der Pol ontwierp het, en het werd in 2001 opgeleverd (ze ontwierp ook de loodsen naast het Scheepvaartmuseum). Op deze plek was vroeger een steenkolen-opslagplaats, en de oude steunmuren hiervan zijn verwerkt in het moderne gebouw. Die kolenloods verwijst naar het energiebedrijf dat hier toen, en nu nog steeds zit, een eindje verderop aan de Hoogte Kadijk (het Nuon, vroeger GEB) en naar het museum EnergeticA dat in een oude fabriekshal van dit bedrijf gevestigd is. Ook de spoorlijn die ik onder punt 5 noem heeft ermee te maken (stoomtreinen leverden de steenkool en reden er ook op). De brug naar de achteringang van Artis was vroeger een spoorbrug - dit is eigenlijk een heel oud industriegebied. Steek de Sarphatistraat over, en ga door een poortje in de voormalige Oranje-Nassau-kazerne. Dit gebouw uit 1810 (Napoleon) had indertijd de langste gevel in Europa. In 1990 werd het omgebouwd voor sociale huisvesting en kantoren. Aan de andere kant is een plein (het voormalige exercitieterrein), en daar kan je via een voetgangersbrug naar de Mauritskade oversteken, om dan bij punt 5, de Dappermarkt, weer op de hoofdroute aan te sluiten. Kijk nog even om naar de 6 moderne flats langs het water. Architectenbureau PRO heeft hiervoor 6 buitenlandse architecten uitgenodigd (Japan, Griekenland, Frankrijk, USA, Denemarken, UK), die in onderlinge samenspraak elk een toren ontwierpen (1988 – '92). In plaats van de voetgangersbrug over te gaan, kan je ook voor deze flats langs lopen, om bij punt 4, de molen, uit te komen.



4 Molen De Gooyer, in dit deel van de stad meestal kortweg "De Molen" genoemd. Lekker hoog om boven de huizen uit te steken, voor meer windkracht. Het was een korenmolen, waar de bakkers van de stad hun meel konden kopen. Oorspronkelijk gebouwd in 1725, zij het op een iets andere plek; waarschijnlijk nabij het huidige Texaco-station. In 1814 was hij daar in de luwte komen te staan van de kazerne en werd hij naar de huidige plek verplaatst, en gelijk wat hoger gezet. De stenen voet is van een oudere stadswatermolen die sinds 1759 op deze plek stond. Overigens stonden hier al molens vanaf de 16^e eeuw. In 1899 kreeg de molen een gasmotor, zodat hij ook bij windstilte kon produceren, en vanaf 1920 draaide hij zelfs helemaal niet meer op windkracht en raakte in verval. De gemeente kocht de molen en restaureerde hem in 1928-30, waarbij de gasmotor door een elektrische werd vervangen. Daarna is nog tot 1948 af en toe op windkracht gemalen. In 1978 was na een stormramp weer een grote restauratie nodig. Nu is hij bewoond, en de eigenaar laat hem regelmatig draaien. De stilstaande wieken kunnen "spreken": bij vreugde staat de onderste wiek net voor het laagste punt, en bij rouw staat hij er net na ("aankomende wiek" = verwachtingsvol en "gaande wiek" = vergankelijkheid). In een voormalig badhuis naast de molen zit Brouwerij 't IJ, en hun Proeflokaal, met groot terras, is erg in trek bij studenten. Op zwoele zomernamiddagen zit het er vaak stampvol, of beter: eivol. (wo - zo, 15 - 20 uur). Ga de brug over, een klein stukje rechts langs de Mauritskade en dan weer links de Dappermarkt op.

5 De Dappermarkt is één van de 10 dagelijkse dagmarkten in Amsterdam (alleen op zondag niet). Proef de sfeer even, en ga halverwege linksaf de 1^e v. Swindenstraat in (op de hoek is een McDonald's). Aan het eind van die straat, op de hoek met de Pontanusstraat is café-restaurant De Ponteneur, waar voor weinig geld een goede maaltijd te nuttigen is.

Is het zondag, ben je op de fiets, of wil je het wandeltempo erin houden, dan kan je na de brug bij de molen ook rechtdoor gaan, via de Pontanusstraat direct naar punt 6 hieronder. Links heb je dan "de Roomtuintjes". Dit is een stukje nieuwbouw uit de jaren 70. Toen was er nog een ander concept van stadsvernieuwing: alles slopen en geheel opnieuw beginnen. Toen men dit concept ook op de rest van de Dapperbuurt wilde toepassen kwam er protest, en is men op vernieuwbouw overgestapt; met behoud van het bestaande stratenplan, en alleen nieuwbouw waar de huizen echt niet meer opgeknapt konden worden. Maar net vóór die ommezwaai had men toch ook al iets van de rechterkant van de Pontanusstraat aangepakt, met een niet onaardig resultaat. In de Roomtuintjes hoefde overigens niet veel gesloopt te worden, want het was

al jaren een park, met slechts enkele bedrijfspanden. Vóór de oorlog was de Pontanusstraat een spoorlijn die van het Muiderpoort-station langs de molen naar de Kadijk en Artis liep, en door de Roomtuintjes liep een zijspoor met een lus terug naar Havens-Oost (ook Oostenburg was, uiteraard, aangesloten op het spoor, maar die lijn liep meer direct, via het Funen naar het Oostelijk Havengebied). De naam Roomtuintjes verwijst nog naar een eerdere tijd, toen hier, net buiten de stad (en buiten haar wetten en belastingen), een "vermakelijke uitspanning" was, waar je melk – en ook nog wel iets anders kon drinken.



- 6 Onder de spoorbrug door kom je in de Javastraat. Het stukje winkelstraat hier is wereldberoemd in Holland – onder migranten. Laad je kameel vol met proviand voor de rest van de tocht (dadels, watermeloen, goedkope batterijen, etc.). Vers brood en overheerlijke pasteitjes zijn verkrijgbaar bij enkele Marokkaanse bakkers. Een kijkje bij een "Turkse Blokker" zoals Furkan (links) is ook erg de moeite waard; heerlijke hebbedingetjes in een kashba-achtige uitstalling (hier is ooit een scène van Baantjer opgenomen). Op het kruispunt met de Sumatrastraat zou je een hapje kunnen eten bij Mesken, een erg authentiek Turks eethuisje, en grootstedelijk/volks genoeg om ook anderen aan te spreken. Maar als je dat liever hebt: schuin er tegenover, naast de bakker, is een lekkere Hollandse broodjeszaak.

Op dit kruispunt splitsen onze wegen zich; voor de korte route ga je linksaf de Sumatrastraat in en lees je hieronder verder bij 7. Voor de lange route lopen we de Javastraat helemaal uit; sla 10 stappen over en ga verder bij 17.



- 7 Aan de linkerkant in dit stukje Sumatrastraat, naast kleermaker Sezar (!), een origineel Turks Koffiehuis, wat dus meer een speelhal is (Backgammon en kaarten), annex trefpunt van snorders. Dit soort authentieke beelden worden overigens zeldzamer. De leeftijd van de oudere generatie migranten begint zijn tol te eisen en de tweede generatie is toch beter ingeburgerd; vindt ook meer zijn weg naar betere woningen elders. Dit stukje van de Indische Buurt stamt van vóór de Eerste Wereldoorlog, en de woningen zijn vrij klein. Tegenwoordig worden ze, na renovatie door de woningbouwvereniging, veel verkocht aan studenten en andere jongere "starters" op de woningmarkt. Bij de Borneostraat staat aan de overkant de voormalige Derde Ambachtsschool, uit 1911, met het markante kabouterachtige torentje. Tot 2004 zat het ROC er nog in. Er zijn invloeden van Berlage en Cuypers te ontdekken, en bijna was het tot monument verklaard, maar wegens rigoureuze interne verbouwingen besloot men anders. Momenteel wordt het verbouwd tot hostel voor rugzak-toeristen (Stayokay) en cultureel centrum, met o.a. filmhuis Kriterion (werktitel: "Timorplein 21"). Ga linksaf de Borneostraat in, richting spoortunnel. Met de nieuwbouw hier tracht men meer draagkrachtige mensen de buurt in te halen. Deze architectuur is onderdeel van het project de Borneodriehoek, dat in 2005 de Zuiderkerkprijs won. Loop om "Het Gemaal" op de punt van Borneostraat en Zeeburgerdijk heen en ga direct weer linksaf, bij de tweede stoplichten. Ga twee moderne bruggen over. Als alternatief kan je eventueel ook twee voetgangersbruggetjes nemen, die vlak naast de spoorbruggen liggen. (je ziet een trap de dijk op gaan).



- 8 Het gebouw met de boei op het dak is het stadsdeelkantoor van Zeeburg. Je kunt hier eventueel een stukje rechtsaf gaan, om dan links eetcafé Boulevard en Restaurant Gare de l'Est te bewonderen, beide in chaletstijl. Het café was vroeger een politiepост en het restaurant een Volkskoffiehuis; trefpunt van havenarbeiders. Het bedrijventerrein daar tegenover is de voormalige Vee-markt, met nog enkele mooie oude gebouwen in dezelfde stijl, waaronder de voormalige kantine, met het klokkentorentje dat je misschien al boven de gebouwen hebt zien uitsteken. Terug op de Panamalaan lopen we verder naar het noorden. Achter de spoorlijn zien we de nieuwbouw op het Funen, met wel mooie kleuren in de ramen (in feite een geluidsscherm). Architect Frits van Dongen; dezelfde als die van The Whale hieronder (10). Achter het stadsdeelkantoor slingert zich de Entrepotbrug over het water; het is in feite één langgerekt woonblok. Rond 1990 was dit de eerste nieuwbouw-nieuwe stijl, d.w.z. niet meer uitsluitend voor sociale huurwoningen, maar ook met duurdere huur- en koopwoningen. Tussen twee kleinere flatgebouwen staat een 100-jarige Canadese Populier, de dikste van Nederland. Hij is gespaard bij de herinrichting van dit gebied en staat op de lijst van monumentale bomen.
- 9 Vlakbij de ingang van de Piet Heintunnel staat het kunstwerk van de drie tafels, met daarin echt bewoonde bijenkorven (F. Mandersloot, 2003). In de diepte daaronder een station van de nieuwe IJburg-tram, lijn 26. Houd dit aan je linkerhand, en loop richting het Lloyd Hotel, door een straatje/fietspad dat

het Rietlandpark heet. Dit is inderdaad een (vrij chique) hotel, dat zich vooral richt op kunstliefhebbers (er is ook een "Culturele Ambassade"). Het werd ontworpen in 1918, en in 1921 in gebruik genomen voor opvang van landverhuizers uit Centraal-Europa, die hier wachtten op verscheping naar Zuid-Amerika. Vlak voor de oorlog waren dat veel Joodse vluchtelingen. De Nazi's hebben het gebouw omgevormd tot een gevangenis, waar na de Februari-staking vooral verzetsstrijders vast zaten. Tot 1989 is het een gevangenis gebleven, zij het sinds 1964 een jeugdgevangenis. Van 1989 tot 1999 konden kunstenaars er een atelier huren (een "broedplaats"). De huidige eigenaar heeft binnen de oude muren een totaal nieuw interieur aangebracht. Tegenover het Lloyd Hotel staat de loods "Brazilië", die nu omgebouwd is tot winkelcentrum. Je kunt er achterlangs lopen; daar aan de Veemkade liggen twee aardige restaurant-boten: de Lizboa en de Odessa.



- 10 Voor je de Verbindingsdam naar het KNSM-eiland oversteekt, loont het de moeite om het enorme aluminium-kleurige flatgebouw "The Whale" aan een nadere inspectie te onderwerpen. Buurtbewoners noemen het vaker "De Sfinx". Het is van architect Frits van Dongen, en wordt wel met een gravure van Escher vergeleken. Het gebouw rijst op boven een zee, of in het tweede geval een woestijn van laagbouw; vandaar de naam. Ook 's avonds een mooi gezicht; dan komt er een apart blauwviolet schijnsel vanonder uit het gebouw. Aan de andere kant van dit gebouw vind je twee mooie, en reeds tamelijk beroemde voetgangersbruggen. Wanneer je eventueel besluit om naar de verst gelegen brug toe te lopen, die het mooiste is, kom je langs genoemde laagbouw, die ik persoonlijk niet erg aantrekkelijk vind. Hoegenaamd geen ramen aan de straat, getraliede carport-deuren; het heeft wel iets van bunkers, waarin de nieuwe rijken zich verschanst hebben. Aan de noordkant van de tweede brug is het monument voor Keesje Brijde. Hier op Sporenburg was een rangeerterrein, en Keesje is er door de Nazi's vermoord, omdat hij er in de Hongerwinter naar steenkooltjes zocht. Al die tijd is er door arbeiders en omwonenden een klein monumentje voor hem in ere gehouden, dat nu, na 50 jaar, dan eindelijk officieel is geworden. Een bescheiden wit kruis, met foto en gedicht, geheel in stijl met het voormalige officieuze monument – maar ondertussen is er wel een heel plantsoen naar hem vernoemd.



- 11 Vanaf het Azartplein (eindpunt van tram 10, thuishaven van Azart –the Ship of Fools) kan je rechtsaf gaan om het KNSM-eiland te verkennen. Er zijn enkele mooie New Age-stijl winkels, en ook het Barcelonaplein, meer een hofje binnen een cirkelvormig, postmodern flatgebouw, is beroemd. Hiervoor tekende de Belgische architect Bruno Albert. Het majestueuze hek is van Narcisse Tordoir. Op KNSM-eiland is nog veel meer te ontdekken; mooie details als de zuilengroep in het strenge gebouw Piraeus, en er zijn ook een paar leuke café's. Het Java-eiland is de andere kant op; hier kan je een stukje langs de noordelijke kade lopen, met uitzicht op Ketjen aan de overkant, dan een stukje door het midden, met de binnentuinen, en dan verder langs de zuidelijke kade, met de kunstbruggetjes. Of andersom. Vergeet ook de Venetiaans aandoende nepgrachtjes niet, die beide kades met elkaar verbinden; de grachtenpandjes hier zijn allemaal verschillend, maar ze weerspiegelen wel de tegenoverliggende gevels. Het master plan voor deze woonwijk is van Sjoerd Soeters. Als je erin rondloopt, is het wel OK, maar vanaf de overkant van het water gezien, vind ik het een kakofonie aan kleuren en vormen – maar dat is slechts een mening, die geloof ik niet algemeen gedeeld wordt.



- 12 Via de Jan Schaeferbrug komen we op de Piet Heinkade (dat is de drukke weg daar; de waterkant heet Veemkade, en het hele gebied wordt nog wel de Oostelijke Handelskade genoemd). Maar laten we nog even op de brug rondkijken. Het water hier is de IJ-haven, en er liggen nog wel eens bijzondere schepen aangemeerd; b.v. een reusachtige oceaankruiser voor de nieuwe Passengers Terminal (13A), of de salon-raderboot van Kapitein Kok, of een oorlogsbodem van een bevriende natie, en ook Greenpeace heeft hier een historische thuishaven. Rechts, achter de golfvormige Passagiersterminal staat het nieuwe "Muziekgebouw aan 't IJ", voor moderne muziek, opvolger van o.a. het BIM-huis (Jazz). De weg gaat dwars door een oud pakhuis ("veem") heen, dat nog tot juni 2005 gekraakt was door stadsnomaden. Oude pakhuizen en nieuwbouw zijn hier op bijzondere wijze vervlochten. De Piet Heinkade erachter is niet zo erg voetgangers-vriendelijk, dus we gaan rechtdoor, steken hem over, en gaan de tunnel onder het spoor door.



- 13 Na de tunnel onmiddellijk rechtsaf, de Dijksgracht op. Rechts heb je nu de spoordijk, en links een rij woonboten, die toch wel als een stukje krottenwijk van Amsterdam aangeduid kan worden. Maar niet ongezellig (denk ik), en dit is eigenlijk best een goeie plek –moet kunnen. We zijn nu in Kattenburg. Aan de overkant van de gracht het Marine-etablisement, dat hier al sinds VOC-tijden

gevestigd is. Aan het eind lijkt de weg dood te lopen, want de nieuwe voetgangersbrug staat al heel lang open (er was in 2004 een aanvaring mee). Maar je kunt hier rechtsaf, onder het spoor door, en dan met trap of zelfs een lift omhoog naar de Piet Heinkade. Voor je dit doet, is het leuk om even verder te lopen: via een sfeervolle steigerconstructie kan je ook onder de Piet Heinkade door. Maar dat doen we nu dus niet; zorg dat je aan de zuidzijde (kant v.d. stad) boven komt. Steek het water over (feeëriek verguld brugwachtershuisje), en ga aan de andere kant weer naar beneden, bij die scheve kubus waar een klimschool in zit. Ga weer onder een spoorbrug door.

- 14 Hier op het Oosterdok stond vroeger een immens districtspostkantoor, waar posttreinen kwamen laden en lossen. Het is nu grotendeels gesloopt, maar in het overblijvende deel is het Stedelijk Museum gevestigd (SMCS, post-⊕-moderne kunst). Ze hebben een café met terras en prachtig uitzicht bovenin. Net om de bocht ligt het drijvende Chinese restaurant, in de vorm van een tempel (ben je vanuit CS begonnen te wandelen, of heb je de langere wandeling gedaan, dan kom je vanuit deze richting).



- 15 Steek de voetgangersbrug over, richting Museum Nemo (*science center* voor de *kids*). Vanaf die brug heb je nog een mooi uitzicht op de Passengers Terminal en het Muziekgebouw (13A). Het groen-geoxideerde koperen Nemo-gebouw staat bovenop de ingang van de IJ-tunnel. Een creatie van de Italiaanse architect Renzo Piano uit 1992, geopend in 1997. Loop voor de ingang van Nemo langs en steek zo de IJ-tunnel over. Aan de oostzijde is een trap, en bovenop is het "hoogstgelegen plein van Amsterdam". Het contrast van dit gebouw met de replica van het VOC-schip De Amsterdam (16), is niet eens zo heel groot. Vergeet ook niet de andere historische schepen te bekijken, in de Museum-haven hier. Aan de Prins Hendrikkade staat het moderne gebouwtje van ARCAM, met altijd wel een gratis architectuur-expositie en andere info (di t/m za 13 – 17 uur).

- 16 Steek tegenover ARCAM de Prins Hendrikkade over en loop verder de Schippersgracht in. Je ziet de Scharrebiërsuisbrug en daarachter de poort van het Entrepotdok al direct voor je. Mijn keus zou in veel gevallen een groot glas witbier zijn. Proost! We hebben het gehaald! Zie verder hierboven bij 1.



We gaan nu verder met de lange route, die we hierboven onderbroken hadden bij nummertje 6, de Javastraat.

- 17 Aan het Javaplein (kruising van Javastraat en Molukkenstraat) is het Badhuis het meest opvallende gebouw. Er is diverse malen geprobeerd er een grand café in uit te baten, maar nooit met groot (financieel) succes. De inrichting heeft wel stijl. Het zou nu Turks restaurant moeten worden. Rechts de Berlageblokken, die gered zijn van sloop en nu omgebouwd worden voor studenten-huisvesting.



- 18 Achter het Badhuis kan je een kort straatje doorlopen, om op het Ceramplein te komen. Hier zie je een stukje voorbeeldige stadsvernieuwing. In de crisistijd van de 1930er jaren werd er veel gesjoemeld in de bouw, en b.v. te korte heipalen gebruikt. Veel huizenblokken waren hierdoor na 50 jaar al rijp voor de sloop. Hier op het Ceramplein is de nieuwbouw aan de noordzijde mooi in stijl gebleven met de oudbouw aan de zuidzijde, en is de rustieke 30er jaren-sfeer goed behouden. Aardige details zijn de zwaluwnesten in de dakpannen en de zonnewijzer, die 's zomers redelijk gelijk loopt. Aan de oostkant van het plein weer een kort straatje door, een nog korter stukje links, en dan sta je weer bij de Javastraat. Loop hier over de blauwe kasseien onder een torenflat door, en je komt op een speelplein met geel asfalt. Verder rechtuit ga je onder een drukke weg door, het Flevopark in. Merk op dat je vóór de tunnel een trapje afgaat, maar erna ga je niet weer omhoog.



- 19 Eerst passeer je de Joodse begraafplaats, die er verwaarloosd uitziet, maar dat hoort zo. Het toegangshek tot het park stond vroeger bij de Muiderpoort, dus dat jaartal mag je negeren. Links zie je een pannenkoekenhuis, loop hier omheen, linksaf dus (rechts is een bruggetje onder een treurwilg: hier was vroeger een mooi huis aan het water te zien, in feite een genaam aan de maalkom, maar vanwege achterstallig onderhoud aan de tuin is het achter een wildernis verdwenen). Achter het Pannenkoekenhuis ligt een speeltuin, en bijna aan het eind daarvan kan je rechtsaf. Let tijdens de wandeling door het park op, of je de Halsband-parkieten hoort, bijna zo groot als Papegaaien; ze vliegen er vaak in groepen rond. Bij de lig- en speelweiden wat links aanhouden, tot je aan de rechterkant water krijgt (het Nieuwe Diep) en links de achterkant van het Flevoparkbad. De berm links is ingezaaid met mooie wilde bloemen. Waar je uitkomt op een fietspad, ga je dit rechtsaf in. Als je met de



tram naar 19A bent gegaan, de voorkant van het zwembad, dan kom je hier van links over dit fietspad aanwandelen. Bewonder de graffiti op de zuilen onder de hoofdweg, die al naar de Amsterdamse brug aan het stijgen is (als wandelaar blijven we nog even op de begane grond). Het moerasje onder de hoofdweg is bedoeld als een soort natuurlijke waterzuivering, en herbergt fundamente van 17^e eeuwse (varkens)stallen, toen het voedsel voor de stad hier vanaf de Zuiderzee werd aangevoerd, overgeslagen en verhandeld.

- 20 Bij Nederlands grootste overdekte skateboardbaan kan je met een trap omhoog de Amsterdamse Brug beklimmen. Deze brug gaat over de monding van het Amsterdam-Rijnkanaal. Ietsje zuidelijker, bij de camping, zie je de keersluis, met die twee scheve torentjes. Hier zat vroeger een schuif tussen, die naar beneden gelaten kon worden bij extreem hoog water. Kijk er nog maar 's goed naar, hij wordt binnenkort geheel ontmanteld. Aan de andere kant van de brug kan je weer met een trap naar beneden (maar voor je dit doet, is wel handig om eerst verder te lezen; je hebt nu een mooi overzicht). Je staat nu op een soort driesprong. Naar het zuiden toe, voorbij de camping, heet de dijk Diemerzeedijk, en je kunt hem volgen tot Muideren en verder (deze wandeling is ook op mijn website te vinden). Vroeger, toen het kanaal er nog niet was, maakte die dijk hier een bijna haakse bocht naar het westen, en ging dan Zeeburgerdijk heten (of ook wel Antoniesdijk). De dijk die wij gaan volgen, naar het noorden toe, is een soort afsluitdijk van het IJ. De IJdijk werd tegelijk met de Oranjesluizen aangelegd en vormt de scheiding tussen Binnen- en Buiten-IJ. Het slib dat opgegraven werd om de Oostelijke Havens uit te diepen, werd buiten deze IJdijk gestort, in een speciaal daarvoor ontworpen bassin, en zo ontstond het Zeeburgereiland.



- 21 Vlak ten noorden van de Amsterdamse brug is links een groot gemaal, dat het grachtenwater de stad uit pompt. Door middel van enorme verzonken buizen (een siphon) wordt het onder het A'dam-Rijnkanaal en de IJdijk door gepompt. Tijdens de droge, hete zomer van 2003 werd de pompwerking omgekeerd, waardoor, met alle sluisen in de juiste stand, zelfs de stroomrichting van de Amstel kon worden omgedraaid, en zo werd IJsselmeerwater richting Zuid-Holland gepompt. Wat verder buigt de weg rechts van de dijk af, maar er is een klein paadje dat op de dijk door blijft lopen. Volg dit. De Titaantjes van Nescio liepen hier ook, een eeuw geleden: *"Jongens waren we –maar aardige jongens [...] Groot was God dien middag en goedertieren. Door onze oogen kwam Zijn wereld naar binnen en leefde in onze hoofden"*. Alleen hadden zij wel een maagdelijker uitzicht op Schellingwoude aan de overkant. Het huidige uitzicht op Havens-Oost is echter ook niet te versmaden. Is het paadje op de dijk onverhoopt te veel overwoekerd met brandnetels en berenklaauw, dan kan je ook de parallelweg aan de rechterkant en later aan de linkerkant nemen.



- 22 De Oranjesluizen zijn officieel toegankelijk voor voetgangers. Ze zijn ook onderdeel van de LAW (Lange-Afstands Wandelroute) Het Zuiderzeepad, waar wij nu een stukje van lopen. De sluisen werden gebouwd tussen 1865 en 1872. Opzichter Johannis de Rijke is daarna in Japan gaan werken, waar hij veel faam verwierf: Japanners komen nu nog naar Amsterdam om zijn graf te bezoeken en bouwwerken te bewonderen. Van 1995 – 2001 zijn de sluisen vernieuwd en uitgebreid, ook werden panelen geplaatst met uitleg over allerlei technische en historische aspecten – en een quiz voor kinderen . Bij de eerste grote sluis (de Prins Willem-Alexander-sluis) zijn links twee klaphekjes voor voetgangers gemaakt (dus als de spoorboom dicht is, kan je misschien toch doorlopen). Verder de geschilderde voetsporen volgen, en er een kwartiertje voor uittrekken, want er zal vast wel een sluis openstaan. Leuk om te kijken naar de schepen die geschut worden. Varen is een zeer relaxte bezigheid ☺.



- 23 Op de andere oever lopen we door tot café-restaurant de Kievit (leuk terras). Je zou hier eventueel een klein stukje rechtsaf kunnen gaan om een blik te werpen op het mooie houten "waterstaatskerkje" uit 1866 (in 1999 gerestaureerd en geen kerk meer, maar nog wel gebruikt voor trouwerijen e.d.). De hoofdroute gaat echter linksaf bij de Kievit. De Schellingwouderdijk is onderdeel van wat vroeger de Waterlandse Zeedijk heette. Deze werd in de 13^e eeuw aangelegd, en liep vanaf Zaandam langs het IJ en de Zuiderzee naar Monnickendam. Het gewest Waterland omvatte ook Purmerend, en behoorde tot 1840 bij het West-Friese deel van Holland. Bij de "annexatie" van 1921 voegden de gemeenten Ransdorp (waar toen ook Schellingwoude en Durgerdam bij hoorden) en Nieuwendam (met Zunderdorp) zich vrijwillig bij Amsterdam. Het achterland van Nieuwendam wordt onmiddellijk daarna volgebouwd met stedelijke bebouwing, maar de meeste overige dorpen sluiten zich in 1957 aaneen tot een "Centrale Dorpenraad Landelijk Noord". In 1979 kiest ook Schellingwoude voor Landelijk Noord, en tracht zo zijn agrarische en nautische karakter te bewaren (het achterland bestaat nu voor een groot deel uit



complexen van volkstuinten). We blijven de dijk een heel stuk naar het westen volgen. Wanneer je Schellingwoude uitloopt, kan je rechtsaf via een fietspad een weg oversteken en dan weer links verder, maar ik raad aan om nog even rechtdoor op de dijk te blijven lopen. Wat verderop kan je dan via een grote brug rechtsaf. Vóór je dit doet is het leuk om nog even een blik naar links op de Oranjerf te werpen. Altijd een mooi gezicht zo'n groot schip op het droge. De brug hier is van 1950, en de bedoeling was dat er een autoweg onderdoor zou lopen, buitendijks langs Nieuwendam, richting Meeuwenlaan. Er was echter een te lage brug gepland over het toegangskanaal naar de Nieuwendammer haven, waardoor de scheepsbouw daar in het gedrang zou komen. Na veel processen en acties is de weg nooit afgebouwd. Momenteel fungeert de brug als ecoduct. Als je besluit om de brug over te gaan (zie alternatief hieronder), ga daarna dan meteen weer links, voor de eerste huisjes van Nieuwendam langs. Iets verder kom je op de Nieuwendammerdijk. Het is wel leuk om hier even achter de dijk te kijken, aan de rechterkant. Tuindorp Nieuwendam werd 1924 - '27 gebouwd; rustieke hofjes en poorten: de arbeiders hadden recht op groen -dat was goed voor ze. Maar laten we niet flauw doen; je ziet hier ook hoe de georganiseerde arbeiders zich, in eigenlijk vrij korte tijd, hebben opgewerkt (kom daar nu nog maar eens om, in deze individualistische tijden). En het blijkt dat Nieuwendam dus duidelijk tot stedelijk Noord gerekend moet worden (achter tuindorp staat nog veel hoogbouw uit later tijden). Maar de oude huisjes langs de dijk zijn evengoed mooi geconserveerd. Bij een voormalige kerk kan je weer terug op de dijk komen.

- 23A Als alternatief kan je aan het eind van Schellingwoude ook rechtdoor blijven gaan, dus niet de brug over. Dat is een wat groenere route. Links de Oranjerf, rechts wat rietland. Waar de weg een kleine slinger naar links, en dan weer naar rechts maakt, kan je ook plusminus rechtdoor, een dijkje op, en via een smal pad tussen twee rijen bomen door over dat dijkje verder lopen. Het pad wordt beter; links krijg je het Nieuwendammerkanaal, met daarachter het -uitgestrekte- terrein van "Ketjen" (we komen er straks dichterbij), en rechts een tamelijk verwilderd moerasbos. Dit stukje natuur vormt een schakel in "het groene lint", of in bestuurstaal: de Ecologische Structuur van Amsterdam-Noord en de Stedelijke Hoofdgroenstructuur. Het verbindt verschillende parken en andere groengebieden met elkaar, met het IJ en met de rest van de natuur in Nederland, zodat kruipende en zwemmende beestjes die gebieden kunnen bereiken (de brug die je hier voor niet genomen hebt, gaat in feite over een moerassig watertje dat dit gebied met de Schellingwouder Breek verbindt, en met de volkstuintjes achter Schellingwoude). Buizerd en Havik broeden hier, en van de plantenwereld is de Rietorchis het vermelden waard. Er liggen plannen om een fietsbrug over het kanaal te bouwen naar het Vliegenbos, maar net als in 1950 zou deze brug te laag worden voor de (nu) plezierjachten, en is het plan in de ijskast verdwenen. Het pad buigt naar rechts, en zo kom je weer in de bewoonde wereld van Nieuwendam uit.

Op het punt waar beide routes weer bij elkaar komen, staat links van de dijk een statig pand met appartementen in twee verdiepingen. Hier woonden vroeger welgestelde patiënten met reuma en andere gewrichtsklachten, die er fysiotherapie kregen van de arts J. G. Metzger. Het pand was een geschenk van een Zweedse prinses en werd in 1909 gebouwd.



- 24 Het hart van Nieuwendam is natuurlijk de haven, met de sluis, en bijbehorend Café 't Sluisje. Merk op dat de sluis een groot verschil in waterstand overbrugt (tussen IJ en Buikslotermeer). Vroeger was er hier veel scheepsbouw voor de binnenvaart, o.a. Botenwerf Bernhard. Het grote landhuis ten oosten van de sluis was de familiewoning. Ten westen van de sluis was vroeger een fort van de Watergeuzen en Oranjegezinden (in 1572 met succes verdedigd tegen de Spanjaarden uit Amsterdam). Later kwam hier de werf "Het Fort" van de familie De Vries Lentsch. Rond 1970 kwam er een eind aan de scheepsbouw. Het café heeft een heerlijk terras onder een grote Kastanjeboom (die er momenteel helaas niet zo gezond uit ziet). Het hele landschap hier komt erg sprookjesachtig op me over: een kleine haven, verstoppt achter een groot bos (we gaan er zo naartoe), waar je vanuit een on-hollandse hoogte op neer kijkt. En dat samen met die Oudhollandse houten huisjes op de dijk - het is haast niet voor te stellen dat je nog steeds in de grote stad bent. Dit havengebied is meer een soort waterwereld, en het schijnt dat er hier op een paar eilandjes en in drijvende woningen nog mensen zijn die Fries spreken; een middeleeuwse vorm van die taal, van vóór de tijd dat de Hollanders hier arriveerden (ik heb er slechts één woord van opgevangen: "Twellegea"). Op zondagen in de zomer komt hier het IJ-buurtveer, waarmee je naar CS of Havens Oost kunt varen.



25 Een beslismoment: behalve met het bootje, kan je de wandeling iets verderop ook kortsluiten door de Nieuwendammerdijk helemaal af te lopen, tot je op het eind op de Meeuwenlaan uitkomt (25A). Daar is een goede busverbinding via de IJtunnel naar CS (lijn 32 of 36). Deze bushalte is overigens straks ook via het Vliegenbos of Vogeldorp nog te bereiken. Maar dan mis je wel een mooi stuk van de wandeling. Dus ga je door voor goud, dan nemen we na de haven een zijweggetje linksaf, de dijk af. Voor je bij dit punt komt zijn er links nog twee mooie verbouwde pakhuizen. De zijweg van de dijk af maakt iets verderop een hoek naar links (om de haven heen), en in die hoek kan je via een klein bruggetje rechtsaf het Vliegenbos in. We moeten dit park van noord naar zuid doorsteken, maar er is geen rechtstreeks pad, dus we gaan op kompas navigeren. Voor een groot stuk is de route wit-rood gemarkeerd, bij twijfel links aanhouden, en op het laatst op het zacht-brommende geluid van Ketjen af gaan. Het park bestaat uit oude, heel hoge bomen, veel Iepen. Het is wat onverzorgd, maar dat draagt wel bij aan de avontuurlijke sfeer. Het park is vernoemd naar Willem Vliegen, 1862 – 1947, voorman van de arbeidersbeweging, strijdmakker van Domela Nieuwenhuis, mede-oprichter van de SDAP (waaruit later de PvdA zou voortkomen), samen met Wibaut de eerste socialistische wethouder in Amsterdam (1914-23) en parlementslid –was tegenstander van Troelstra, toen deze in 1918 de revolutie uitriep. Zo zie je dat we hier echt weer in Amsterdam zijn, en meer precies in het traditioneel “rode” deel van de stad.



26 Als je het goed gedaan hebt, kom je het park weer uit bij Ketjen. De stoompijpen van Ketjen vormen al meer dan een eeuw een vertrouwd beeld aan de noordelijke horizon van de stad. In 1835 was de Heer Ketjen een fabriek voor “vitriool” (zwavelzuur) begonnen aan de Marnixstraat, tegenover de Overtoom. Dat moet enorm gestonken hebben, en niet alleen het zwavelzuur was giftig, maar ook de “loden kamers” waarin het bewaard werd. In 1880 moest de fabriek verhuizen naar het andere uiteinde van de Overtoom, bij de Kostverlorenvaart, en in het jaar 1900 ging men naar Noord. Van 1961 tot ‘69 volgden een aantal fusies, waaruit de “Algemene Koninklijke Zout Organon” (AKZO) ontstond. In 1994 verwierf Akzo de aandelen van Nobel, en ging de fabriek Akzo-Nobel Catalysts heten. En sinds 2004 is het Albemarle Catalysts geworden – ach, laten we het maar gewoon op “Ketjen” houden. De monumentale fabriek waar we nu voor staan, is maar een klein onderdeel van het enorme industriële complex hier. Men maakt er nog steeds zwavelzuur, maar ook en vooral katalysatoren voor gebruik in de olieraffinage. Medio 2005 werken er ongeveer 440 mensen. In het verleden, toen het milieu nog geen politiek *issue* was, heeft Ketjen wel milieuproblemen veroorzaakt, b.v. rond stortplaatsen van zuurteer (Volgermeer, IJperveld, Diemerzeedijk), maar tegenwoordig voldoet het bedrijf aan strenge milieueisen.

Vanaf hier proberen we door het industrieterrein zo dicht mogelijk bij het IJ te komen, terwijl we naar het zuiden of westen lopen. Dit stuk ingepolderd IJ heet de Nieuwendammerham. Aan de andere kant van het Noord-Hollands Kanaal is de Buiksloterham; inderdaad hebben die hammen, zo op de kaart gezien, iets van twee bilstukken, ter weerszijden van... nou ja, de Volewijk. Deze polders waren van oorsprong bagger-stortplaatsen, die halverwege de 19^e eeuw boven NAP kwamen te liggen. Aan het begin van de 20^{ste} eeuw besloot de stad om dit land in gebruik te nemen voor industrie en als woongebied voor arbeiders. Vanaf 1981 tot 1995 is het gebied opnieuw ingericht, waarbij kanalen werden gedempt: tegenwoordig gaat het vrachtvervoer toch meer over de weg dan over het water. We gaan wandelen over wegen waar 10 of 20 jaar geleden nog gevaren werd. Ten zuiden van Ketjen is een aanlegplaats van de Waterbus, die alleen op werkdagen vaart. Van 1920 tot 1981 was hier de scheepswerf van de firma Verschure gevestigd. Vanaf hier een stukje westwaarts (rechts) door een brede straat, de J. v. Hasseltweg. Vroeger was dit het Hoofdkanaal, dat heel Oud-Noord van oost naar west doorsneed. Links moderne bedrijfspanden, of zelfs postmodern in geval van “gsus industries” (mode). Rechts eerst wat braakliggend terrein, waar touringcars een gratis parkeerplaats hebben gevonden. Waar je rechts het eerste bedrijfspand krijgt, kan je hier voorlangs de 6^e Vogelstraat bereiken. Dan weer links de Vogelkade op.



Dit wijkje heet Vogeldorp; niet te verwarren met de Vogelbuurt, die ernaast ligt. Het werd, tegelijk met Disteldorp in de Buiksloterham, in 1918 opgeleverd als nooddorp, voor tijdelijke huisvesting van mensen die door de verkrotting in de binnenstad daar onder erbarmelijke omstandigheden leefden. Het plan kon echter ook uitgelegd worden als een poging de binnenstad te zuiveren van al te veel “plebs” (*what else is new*). Vandaar dat de socialistische wethouder Wibaut bleef hameren op het tijdelijke karakter van het nooddorp. Welnu, het staat er nog steeds. De wijk is tot monument verklaard, en in 2002 werden de

huizen gerestaureerd en gerenoveerd. Eigenlijk een "Plan B", want nieuwbouw op deze plek stuitte op milieubezwaren, wegens de nabijheid van Ketjen (!). Een heel karakteristieke bouwstijl –weer die poortjes, kleine huizen, hofjes en smalle straten, nog niet echt berekend op auto's. Het is misschien leuk om de 3^e Vogelstraat in te lopen (die heeft veel poortjes), en dan halverwege links naar het Vogelplein. Je kunt eventueel nog wat verder lopen, b.v. weer rechts-af (noord) naar de oudste volkstuinten van Amsterdam: Buitenzorg, en dan linksaf naar het voormalige badhuis (een vierkant gebouw met piramide-dak, nu bewoond). Vogeldorp is tamelijk in zichzelf besloten; we moeten op dezelfde plek de wijk weer uit, dus zoek je weg langs een iets andere route weer terug.



- 27 Terug op de brede J. v. Hasseltweg lopen we die nog een klein stukje verder in, en dan linksaf, het Gedempte Hamerkanaal in. Op de hoek een modern pand van Jos Harm, specialist in open haarden. Ernaast een gerestaureerd industrieel monument met schoorsteen: de voormalige Noordergasfabriek. Sinds 1834 werd in Amsterdam gas geproduceerd uit steenkool, eerst door een private onderneming en sinds 1889 door de gemeente zelf. Op dit "stadsgas" brandde de straatverlichting, en mensen die een muntmeter aanvragen kregen branders voor verlichting en gaskacheltsjes in bruikleen. In 1913 werd de Noordergasfabriek in bedrijf genomen –rijkelijk laat, want door de Eerste Wereldoorlog ging de gasprijs omhoog, en in 1917 ging de gemeente over op elektriciteit voor de stadsverlichting. In 1924 werd de gasproductie in Noord alweer gestaakt. Wel bleef het een distributie-station in het regionale netwerk van gasleidingen, tot Nederland in 1967 op aardgas was overgestapt. Daarna is het gebouw door verschillende andere gemeentelijke diensten gebruikt, tot het in 1995 werd gerestaureerd en verkocht. Misschien iets té mooi gerestaureerd? Hierdoor krijgt het toch een beetje een steriele, levenloze uitstraling. Vergelijk dat eens met de vervallen bedrijfspanden aan de overkant; "smerige troep" zou je kunnen zeggen, maar het straalt wel uit dat hier geleefd en gewerkt wordt...



Op het volgende kruispunt zo goed mogelijk rechtdoor. Links krijg je nu het terrein van Draka. De Hollandsche Draad en Kabelfabriek (HDK, later Draka) vestigde zich na haar oprichting in 1910 direct aan de Boorstraat, waar ze nu nog steeds zit (plus op 59 andere plaatsen in de wereld). Het nieuwe fenomeen elektriciteit, voor verlichting en telegrafie, was hun niche, en zij produceerden de hiervoor onmisbare geïsoleerde stroomdraden en kabels. In feite waren zij de modernere tegenspeler van hun buurman, de Gasfabriek. In 1949 doen kunststoffen hun intrede, en gaat Draka zich ook hierop toeleggen: o.a. polyetheen buizen voor drinkwater, Drakavinylnyl en Drakacel matrassen. Maar kabels zijn nog steeds de hoofdmoot, en gezien het huidige Internet-tijdperk lijkt me dat ze nog wel even vooruit kunnen. In de vestiging in Noord werken nu ongeveer 350 mensen (medio 2005). Zoals een modernistisch bedrijf betaamt (inspringend op nieuwe uitvindingen en technologieën), heeft het ook altijd een modern personeelsbeleid gehad. Mede door bemoeienis van Draka werd in 1912 gestart met de bouw van arbeiderswoningen in Noord. Verder konden arbeiders aandelen in het bedrijf verwerven, er was een ondernemingsraad, een kantine, een daktuin (tegen tuberculose), een bedrijfsschool, een Ondersteuningsfonds en een afdeling "Personeelsbelangen en Maatschappelijk werk"; allemaal dingen welke in die vooroorlogse tijd ongekend waren. Dezelfde sfeer heerst er nu nog: het personeel bezit 5% van het aandelenpakket.

We moeten eigenlijk het Gedempte Hamerkanaal helemaal uitlopen, maar het wordt weer tijd voor een zijsprongetje: ga op het volgende kruispunt linksaf de Hamerstraat in. Eindelijk weer eens een straat die vroeger ook een straat was, tot 1987 één van de weinige toegangswegen over land. Er is een hoek naar rechts, dan weer links, en dan sta je opeens aan het water. Tussen Draka aan de ene kant en een vestiging van Stork aan de andere, is hier een aanlegplaats van de Waterbus. Goede plek voor een korte pauze, prachtig uitzicht over het IJ, en dan kan je even bijlezen wat ik nu weer allemaal te vertellen heb ☺.

De oude fabriekshal aan de Boorstraat tegenover Draka, en de markante directiewoning aan het IJ werden hier in 1912 gebouwd door "IJzergieterij en Machinefabriek ETNA". Deze was voordien op de Overtoom gevestigd, en men maakte er o.a. putdeksels, kachels, liften en machines voor de cacao- en chocolade-industrie. Dit bedrijf kwam door de Eerste Wereldoorlog in de problemen, en werd overgenomen door Stork. Stork komt van oorsprong uit Hengelo, waar het o.a. stoommachines voor de textielindustrie ontwikkelde. Deze ging zich hier toeleggen op serieproductie van machines voor de verwerking van palmolie (ze werden van hier direct verscheept naar Indië en Afrika). Door de Tweede Wereldoorlog viel deze tropische handel weg, en stapte men over op machines voor de zuivelindustrie. Van cacao via palmolie

naar zuivel. In de oorlog werden er ook noodkacheltjes gemaakt. Toen de bezetter de stroom had afgesneden, werd in het geheim een stroomkabel van de naburige melkfabriek doorgetrokken. In 1954 fuseerde Stork met Werkspoor, op basis van gelijkwaardigheid, en het nieuwe bedrijf ging VMF Stork-Werkspoor heten (VMF = Verenigde Machinefabrieken). In 1966 namen ze de aanpalende motorenfabriek Kromhout over.

Kromhout was sinds 1908 gevestigd in Noord, op de oostelijke hoek van het Motorkanaal en het IJ (achter Stork, gezien vanaf de Boorstraat). Hier verrees een indrukwekkende bankwerkerij en montagehal, waar in serieproductie motoren werden gemaakt voor de scheepvaart, voor generatoren, voor auto's, en op een gegeven moment rolden er complete tractoren, vrachtauto's en autobussen van de band. In 1940 vloog er zelfs nog een Fokker-vliegtuig met een Kromhout-motor –maar daar zou Nazi-Duitsland snel een eind aan maken. Na de oorlog werd uit de puinhopen die de bezetter had achtergelaten opnieuw een bloeiende industrie opgebouwd, met als topjaar 1956, maar daarna liep de productie terug en 10 jaar later werd het bedrijf overgenomen door buurman Stork-Werkspoor. De productie van motoren werd gestaakt en de fabriek herbouwd voor de *core business* van de huidige "Stork Food and Dairy Systems". Er werken nu ongeveer 260 mensen in deze vestiging (2005).

We moeten maar weer 's verder. De veerpont schijnt hier slechts "op afroep" aan te leggen: helaas, megafoon vergeten, dus we lopen weer terug via de Hamerstraat en dan linksaf het Gedempte Hamerkanaal weer in. Aan het eind daarvan rechtsaf de Motorkade op.

- 28 Loop om Dirk van den Broek heen; we komen nu weer in een woonwijk, die in de jaren 80 werd gebouwd. Via de Bankwerkerij of Ketelmakerij of door het gras van het "hofje" ertussen, loop je naar het zuiden en kom je bij de Noordwal. Aan de straatnamen kan je zien dat hier een deel van het oorspronkelijke industrieterrein is herbestemd voor woningbouw. Waar zijn die bedrijven dan gebleven? Welke ramp heeft zich hier voltrokken? Welke naam ontbreekt er in het volgende rijtje: Ketjen, Draka, Stork?



De ADM natuurlijk, de Amsterdamse Droogdok Maatschappij. Eind 19^e eeuw waren de houten dokken van het Ooster- en Westerdok te klein geworden voor de ijzeren stoomschepen van die tijd. De Stoomvaart Maatschappij Nederland wilde over een eigen droogdok beschikken, en richtte daartoe in 1877 de ADM op (met de SMN als belangrijkste aandeelhouder). In 1879 werd het eerste droogdok aan de Nieuwendammerham in bedrijf gesteld, niet ver van de plaats waar nu café-restaurant Wilhelmina-Dok ligt. Er zouden er nog 5 volgen. Belangrijke concurrenten vestigden zich een paar kilometer westelijker: de NSM, welke in 1890 was afgesplitst van Werkspoor, en de NDM (1920). In 1946 fuseerden deze twee tot de NDSM (de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij). Hier werkten dus die roemruchte Amsterdamse dokwerkers, die niet alleen een groot deel van onze welvaart geproduceerd hebben, maar die ook pal stonden voor een eerlijker verdeling ervan. Ze vormden een voorhoede in de Nederlandse vakbondstrijd voor goede CAO's. De Februari-staking van 1941, tegen de deportatie van de Joden, moet hier natuurlijk ook vermeld worden (standbeeld van de Dokwerker op het J. D. Meijerplein). Eén blik op de historische foto met het reusachtige schip, dat ver boven de Meeuwenlaan en de hele Vogelbuurt uittorent, en je beseft *what made this town tick*. Het voormalige ADM-terrein besloeg nagenoeg de hele woonwijk die hier nu benoorden de Noordwal ligt. Toch was dit gebied nog te klein, en ging men voor verdere uitbreiding naar Havens-West. Dat was in 1964, maar kort daarna kreeg deze zware metaalindustrie de wind tegen. Onder dreiging van faillissementen werd de NDSM eerst overgenomen door Verolme (Rotterdam) en in 1978 overgeheveld naar de ADM. De ADM verhuisde daarop al haar activiteiten naar het NDSM-terrein (het Noordwalgebied waar we nu staan kwam toen dus vrij). Al snel splitste het bedrijf echter weer op in een NSM (scheepsbouw) en ADM (reparatie). Maar het leverde allemaal weinig op, en uiteindelijk besloot men in Den Haag om de scheepsbouw in Rotterdam te concentreren, waarna de subsidiekraan voor Amsterdam werd dichtgedraaid. De NSM ging in 1984 failliet, waarbij ongeveer 500 mensen hun baan verloren. Een jaar later volgde de ADM, met nog eens zoveel ontslagen. In het hele traject daarvoor waren ook al honderden mensen afgevloeid, al dan niet via natuurlijk verloop (waarbij de natuur een handje geholpen werd via vervroegd-pensioen- en soepele WAO-regelingen). Er werd natuurlijk veel strijd gevoerd rondom deze ellendige ontwikkelingen, en daardoor zijn ze ook over bijna 10 jaar uitgesmeerd, maar het eindresultaat was er niet anders om. Amsterdam zonder scheepsbouw, en nagenoeg zonder (werkende) dokwerkers, zal nooit meer hetzelfde zijn.



OK, terug naar de Noordwal. Eindelijk kunnen we weer langs het IJ wandelen, en nog over een mooie kade ook, zeg maar boulevard. Wethouder Jan

Schaefer heeft de arbeidersklasse hier toch even een cadeautje gegeven, waar menig Yuppie tegenwoordig jaloers op zou wezen. Rem Koolhaas ontwierp deze wijk volgens een concept van zicht-assen op het IJ. Van 1981 tot '85 is zijn *masterplan* door verschillende architecten gerealiseerd. De buurt loopt in feite door t/m het IJplein – de naam die meestal voor de hele buurt gebruikt wordt.



- 29 Aan het eind van de Noordwal (of eigenlijk het begin) ligt het markante, oranje café-restaurant Wilhelmina-Dok aan de waterkant. Begin april 2005 werd het aangevaren door een cruise-schip, er vielen 3 gewonden, en het pand werd zodanig ontworicht dat het pas een half jaar later weer open kon. De kade wordt hier een idyllisch dijkje, dat je verder kunt volgen tot het IJplein. Het dijkje sluit de gedempte insteekhaven af, die nu een grazig parkje is. Eigenlijk is deze lege plek, samen met de leegte op het IJplein, een soort monument voor de Dokwerkers. En voor de geschiedenis van Hollandia-Kattenburg die ik hieronder zal schetsen. Het zal wel niet zo ontworpen zijn, maar het voelt wel zo. Een soort litteken in de stad. Behalve leegte, voel ik ook stilte. Er wordt weinig gesproken en geschreven over deze gebeurtenissen. Is de wond nog te vers? Past dit verhaal niet in het positieve beeld dat het kapitalisme van zichzelf wil schetsen? Eerherstel! Dat is wat er nodig is voor dit deel van de stad, waar vaak geheel ten onrechte wat op neergekeken wordt. Als het alleen aan de Grachtengordel en de Jordaan had gelegen, was deze stad een heel andere geweest; en niet beter denk ik.



- 30 Het IJplein ligt eigenlijk op de zuidpunt van wat vroeger de Volewijk heette. Dit was een buitendijks schiereiland, vergelijkbaar met b.v. de polder IJdoorn, die nu nog bij Durgerdam in "zee" uitsteekt. Amsterdam had al sinds de 14^e eeuw zeggenschap over deze landtong, maar gebruikte het tot 1795 slechts als galgenveld. Dit lag overigens aan de andere kant van het huidige Noord-Hollands Kanaal, nabij de huidige Shell-toren. Rembrandt heeft hier in 1664 nog een aandoenlijke pentekening gemaakt van een terechtgestelde Elsje Christiaens. Dit is ook de smalste plek in het IJ, dus een oversteekplaats, en reeds lang een aanlegplaats van pontveren. Hier vertrokken ook postkoetsen en later een stoomtram richting Broek-in-Waterland, en in 1825 werd het Noord-Hollands Kanaal gegraven.

Vanaf 1917 stond hier de kledingfabriek Hollandia-Kattenburg. Deze was opgericht door een Joodse familie Kattenburg, en bijna de helft van het personeel bestond ook uit Joodse mensen. In de oorlog werden ze in eerste instantie vrijgesteld van deportatie, omdat de Nazi's de hier gefabriceerde zware regenjassen wel konden gebruiken. Toen later ontdekt werd dat veel arbeiders niet alleen Joods waren, maar ook nog communistisch, en een deel in het Verzet zat, was hun lot echter bezegeld. Niet alleen de 367 Joodse medewerkers, maar ook hun gezinnen, in totaal 826 mensen werden gedeporteerd – en slechts 8 hebben de kampen overleefd. De namen van de slachtoffers staan vermeld op een gedenksteen die aanvankelijk in de hal van de fabriek hing, maar nu is aangebracht op een monument op het IJplein. Na de oorlog maakte het bedrijf nog een korte bloeiperiode door, maar in de 60er jaren ging het minder, en in 1968 werd het opgekocht door MacIntosh. Een vijandelijke overname kennelijk (!), want de fabriek werd gesloten. In 1976 werd het karakteristieke pand gesloopt, om plaats te maken voor de nieuwe woonwijk hier – en een mooie woonwijk is het geworden.



Vanaf het IJplein kan je het Noord-Hollands Kanaal via de sluisen oversteken; misschien dat ik daar ook nog 's een wandeling ga beschrijven. Het Shellterrein, dat naar de toren Overhoeks is vernoemd (= diagonaal), zou volgens het structuurplan moeten "transformeren naar een woonwerk-milieu"; dat lijkt me heel interessant om te volgen. Wordt misschien een *skyline* zoals De Omval a.d. Amstel (Rembrandttoren-gebied). Voor nu nemen we echter het Adelaarswegveer naar CS. Die veerponten zijn gratis, en eigenlijk heel karakteristiek voor Amsterdam; moet je 's gedaan hebben. De pont legt aan naast het restaurantje "Pier 10"



- 31 Het Centraal Station is natuurlijk ook een monument. Het is van 1882 tot 1890 gebouwd, naar een ontwerp van architect P.J.H. Cuypers. Dat Cuypers ook tekende voor het Rijksmuseum, is goed te zien. De metalen constructie van de overkapping werd ontworpen door Ir. L.J. Eijmer – het bouwen met staal was toen *hot*, denk aan de Eiffeltoren (1889) en het Paleis voor Volksvlucht (1864–1929). Door werkzaamheden aan de Noord-Zuidlijn is het CS momenteel helaas niet optimaal te bezichtigen. Je kunt er natuurlijk wel doorheenlopen, dan aan de voorzijde linksaf. Kijk nog even naar de gevel met de windwijzer. Aan de rechterkant heb je het witte gebouw van het Noord-Zuid Hollands Koffiehuis, uit 1919, dat in 1972 werd gedemonteerd vanwege de aanleg van de Metro, en in 1980 herbouwd (nu Smits Koffiehuis en VVV). Terwijl je CS aan je linkerhand houdt, loop je langs tram- en busperons richting Oosterdoks-

kade. Hier stond vroeger een groot districts-postkantoor, dat nu gesloopt is. Als de kade zelf nog niet toegankelijk is, is er een noodpad over het water, langs het "Botel" en het drijvende Chinese restaurant. Volg de bordjes richting Museum Nemo. Zie verder hierboven bij 14 en 15.

Literatuur:

- Stadsdeel Amsterdam-Noord e.a., 2005, "*Oud Nieuwendam gezien vanuit een wandeling*"
- Stichting Historisch Centrum Amsterdam-Noord, 1998, "*Nieuwendammerham, een eeuw lang bedrijvigheid*"
- Verschillende online-bronnen, zie de links op http://www.ecocam.com/cultuur/Amsterdam_2.html
- Het gebruik van deze routebeschrijving blijft geheel voor eigen risico – correcties en aanvullingen welkom
- alle rechten voorbehouden – alleen voor privé-gebruik – gehele of gedeeltelijke overname van deze tekst, routekaart of foto's in andere publicaties alleen na overleg met en toestemming van de auteur: **Marco Bleeker**
- contact via www.ecocam.com