



Rondom Schokland is het verenigingsorgaan van de *Vrienden van Schokland*, ingeschreven bij de *Kamer van Koophandel* te Lelystad onder nr. 40059053.

BESTUUR *VRIENDEN VAN SCHOKLAND*

Voorzitter

Harrie Scholtmeijer; tel. 0527 620490

Secretaris

Corry Hendrix-Mocking; tel. 0527 652771
Oud Emmeloorderweg 18, 8308 PK Nagele
E-mail: fam.hendrix@hetnet.nl

Penningmeester

David Roemers; tel. 06 14 57 82 36

Ledenadministratie

Theo Hersevoort; tel. 0527 613 740
Orionstraat 15, 8303 AT Emmeloord
E-mail: t.v.hersevoort@ziggo.nl

Adviseur

Henk Kloosterman; Museum Schokland,
Telefoon: 0527 251396

REDACTIE *RONDOM SCHOKLAND*

Redactie-adres

Hans Hollestelle; tel. 038 3329944
Scheerling 199; 8265 GG Kampen
E-mail: redactie@vriendenvanschokland.nl

Overige leden

Leen van Duivenboden, Leo Kaan;
Harrie Scholtmeijer.

CONTACTPERSONEN

R. Rijs, *Stichting Het Flevo-landschap*
B. van Tilburg, *RCE Lelystad*
contactadres: *Nieuw Land* Erfgoedcentrum
Berend Jan Grotenhuis

CULTUURHISTORISCHE INFORMATIE

www.vriendenvanschokland.nl
www.museumshokland.nl
www.nieuwlanderfgoedcentrum.nl
www.flevolandbovenwater.nl
www.flevo-landschap.nl
www.nopinoorlogstijd.nl
www.schoklanddoordeeeuwenheen.nl

CONTRIBUTIE

Volwassenen € 15,-; huisgenootleden € 5,-;
jeugdleden € 3,75.

ING-Bank: NL30INGB0001179970 of
Rabobank: NL75RABO0346556813
t.n.v. Penningmeester VvS te Emmeloord.
Beëindiging lidmaatschap schriftelijk vóór
1 september van het lopende jaar.

In dit nummer:

► Vereniging

Beste *Vrienden* 2
Redactie

Lezingen in het seizoen 2016-2017 3
Corry Hendrix

Cursussen seizoen 2016-2017 5
Berend Jan Grotenhuis en Hans Hollestelle

Van 9 juli t/m 30 oktober in Museum Schokland
Gestippeld, gestreept, geruit en verbloemd 9
Kunst van Rolina Nell en Guda Koster

Activiteiten van *Het Flevo-landschap* 10
Tim Beldman

Het Genootschap Flevo 12
Marike Gauthier

Een Schatkamer vol beeldmateriaal bij *Nieuw Land*
‘Scherp geschoten, maar niet vanuit de heup!’ .. 13
André Geurts

Uitreiking *Gerrit van der Heideprijs 2016*..... 18
Hans Hollestelle

Zuiderzeelijn, geschrapt maar waarom? 19
Shirine Bousaid en Joyce Haringa

Naar wie is de Pilotenweg vernoemd? 31
Harrie Scholtmeijer

► Hoofdartikelen

De culturele agenda van de NOP (1942-1945)
“Volle maan in polderland” 34
Aaldert Pol

Zuiderzeevloed 1916..... 46
Floor Koedam

‘Echte Schokkers komen van de Skok’ 47
Willem van Halem

ISSN 2214-2215

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen of vermenigvuldigd zonder voorafgaande toestemming van de redactie.

De redactie heeft ernaar gestreefd de auteursrechten voor de illustraties en foto's te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Degenen die desondanks menen rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de redactie wenden.

Artikelen voor het herfstnummer dienen uiterlijk op 1 november 2016 bij de redactie binnen te zijn.



HERFST 2016

Beste Vrienden

Op maandagavond 11 juli werd op het *Zuyderzee College* in Emmeloord de jaarlijkse Gerrit Daniël van der Heideprijs uitgereikt aan de leerlingen Shirine Bousaid en Joyce Haringa voor hun profielwerkstuk over de Zuiderzeelijn, die er nooit is gekomen. Een samenvatting van hun winnen profielwerkstuk staat verderop in deze editie van dit tijdschrift.

De cursussen starten weer. De *Vrienden van Schokland* organiseren een aantal cursussen in de Geologie en een in de Historie. U kunt u weer opgeven voor de cursussen bij één van onze cursuscoördinatoren.

Harrie Scholtmeijer heeft zich verdiept in de herkomst van de naam Pilotenweg in de Noordoostpolder. Algemeen wordt gedacht dat de naam is ontstaan na het neerstorten van een sproei-vliegtuig en het omkomen van de piloot. De waarheid ligt anders.

*De oorkonde horende
bij de Van der
Lijnonderscheiding
2016*

Aaldert Pol brengt een artikel over de Culturele Agenda in de Noordoostpolder in de Tweede Wereldoorlog. Als vertier werd er in de werkkampen van de Noordoostpolder allerlei vertier geboden in de vorm van theater, cabaret en filmvertoningen. Maar dan wel met voorstellinge die voldeden aan de maatstaf van de bezetter.

Van dichter Floor Koedam is het gedicht “Watersnood 1916” opgenomen.

Veel van de boerderijen in de Noordoostpolder zijn opgebouwd uit de pre-fab betonnen panelen gemaakt door de vestiging van de firma Schokbeton in Kampen. In deze editie een verhaal van Willem van Halem over de firma Schokbeton.

Veel leesplezier!

Hans Hollestelle

Vrienden van Schokland
CULTUURHISTORISCHE VERENIGING VOOR FLEVOLAND

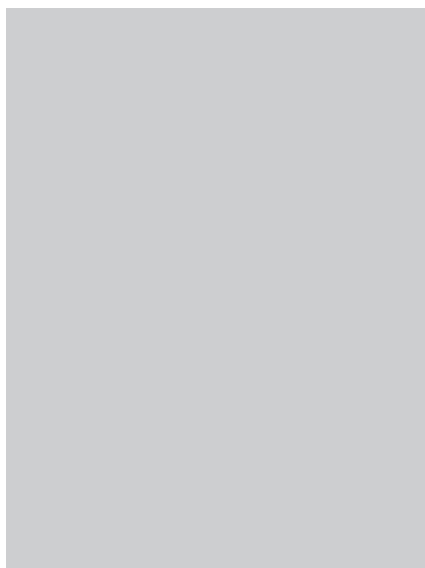
Donderdagavond- en zondagmiddaglezingen in het seizoen 2016-2017

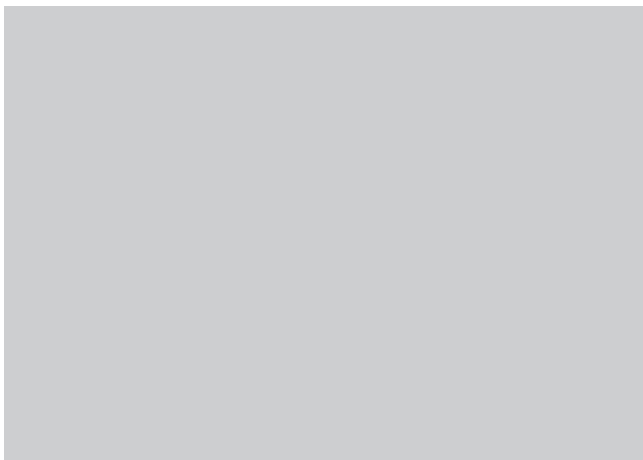
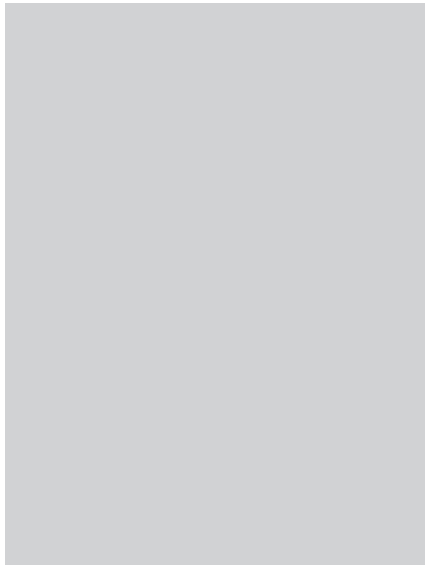
Corry Hendrix

In het komende lezingenseizoen worden tot en met april 2017 door de vereniging Vrienden van Schokland weer lezingen georganiseerd op de zondagmiddagen (15:00 uur) in Museum Schokland en op donderdagavonden (20:00 uur) in de kelderzaal van de Nieuw Jeruzalemkerk in Emmeloord.

Alle lezingen zijn voor onze leden gratis toegankelijk. Niet-leden betalen de entree van het Museum Schokland of van de Nieuw Jeruzalemkerk. U bent weer van harte uitgenodigd om de lezingen van de Vrienden van Schokland bij te wonen.

AGGENDA





Cursussen van de *Vrienden van Schokland* seizoen 2016-2017

Berend Jan Grotenhuis

In september starten weer de jaarlijkse cursussen die de vereniging Vrienden van Schokland organiseert. Er worden meerdere cursussen georganiseerd in de Geologie en één cursus over de Historie.

De cursussen bestaan uit acht bijeenkomsten éénmaal in de maand op een zaterdag in Museum Schokland.

De kosten voor alle cursussen bedragen € 50,-. U bent dan automatisch een jaar lid van de vereniging. Als u zich voor een cursus wilt aanmelden, neemt u contact op met de coördinator van de betreffende cursus.

Cursussen geologie:

Cursusgroep Gesteentherkenning

Het doel van de cursusgroep gesteentherkenning is het opbouwen van algemene basiskennis van zwerfstenen. Uitgangspunt hierbij zijn de gesteenten zoals die in Nederland en het grensgebied gevonden kunnen worden. In de bijeenkomsten wordt aandacht besteed aan de gesteentevormende mineralen, het herkennen van de hoofdsoorten van de gesteenten, de indeling naar ontstaanswijze, de naamgeving, etc. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het cursusboek *Gesteentherkenning* en wordt het determineren van zwerfstenen in theorie en praktijk geleerd. Elke bijeenkomst begint met een korte uitleg en vervolgens kunnen de deelnemers de opgedane kennis toepassen op een selectie van de zwerfstenen.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van de gedetermineerde collectie gesteenten op de gesteentezolder. Ook kan door deelnemers meegenomen materiaal worden behandeld. Voor deze cursusgroep is enige kennis van gesteenten en algemene geologie gewenst. Ieder seizoen wordt afgesloten met een zoek excursie, waarna de vondsten worden gedetermineerd. Het afgelopen seizoen was de excursie naar de zandwinning in Emmerich, in Duitsland. De cursus vindt plaats op zaterdag middag van 14.00 tot 16.30 uur. De cursusgroep is niet aan 1 seizoen gebonden en kan doorlopend worden gevolgd, het aantal deelnemers is maximaal 16 personen.

Cursusleider: dhr. Henk Schriemer, zwerfsteenkundige.

Cursusgroep Gesteentedeterminatie, cursus 1

De deelnemers aan de cursusgroep bestuderen met behulp van de

C
U
R
S
U
S
S
E
N

microscopie per herkomstgebied in detail de voorkomende zwerfsteensoorten. Er wordt kennis opgedaan van alle typische kenmerken van de diverse gidsgesteenten. Voor determinatie wordt ook gebruik gemaakt van slijpplaatjes. Voor deze cursus is kennis van gesteenten, gesteenteherkenning en algemene geologie gewenst. De cursus vindt plaats op zaterdagochtend van 11.00 tot 13.00 uur. De cursusgroep is niet aan 1 seizoen gebonden en kan doorlopend worden gevolgd, het aantal deelnemers is maximaal 12 personen. Op dit moment is deze cursus volgeboekt.

Cursusleider: dhr. Henk Scheerboom, zwerfsteenkundige.

Cursusgroep Gesteenteterminatie, cursus 2

De deelnemers aan de cursusgroep bestuderen met behulp van de loupe per herkomstgebied voorkomende zwerfsteensoorten. Er wordt kennis opgedaan van de typische kenmerken van de verschillende gidsgesteenten. Naast het benoemen van de zwerfsteen wordt aan de hand van percentages van een aantal gesteentevormende mineralen de gesteentesoort bepaald.

Vuursteen:

*Bron: twitter.com/
hashtag/Geologie*



Voor deze cursus is kennis van gesteenten, gesteenteherkenning en algemene geologie gewenst. Het afgelopen seizoen bestond de excursie uit een weekend naar de Belgische Ardennen. De cursus vindt plaats op zaterdagmorgen van 10.45 tot 13.30 uur. De cursusgroep is niet aan 1 seizoen gebonden en kan doorlopend worden gevolgd, het aantal deelnemers is maximaal 18 personen.

Cursusleider: mevr. Maaïke van Tooren, petroloog.

Cursusgroep Paleontologie (fossielen)

Door de deelnemers aan de cursusgroep wordt kennis opgedaan over paleontologie (fossielen), over overblijfselen van planten en dieren uit het verre verleden, zoals deze ook in de polder kunnen worden gevonden. Het doel is het leren herkennen van verschillende soorten fossielen. Per keer wordt, door een specialist op zijn gebied, uitleg gegeven over een bepaald onderwerp, aangevuld met een praktisch deel. Tijdens de cursus worden ook vragen en zelf meegenomen materiaal van de deelnemers behandeld. Voor deze cursus is enige kennis van fossielen en algemene geologie gewenst. De afsluitende excursie, van het afgelopen seizoen, was naar *Kalkwerke Breckweg* in Rheine.

De cursus vindt plaats op zaterdagmiddag van 14.00 tot 16.00 uur. De cursusgroep is niet aan 1 seizoen gebonden en kan doorlopend worden gevolgd, het aantal deelnemers is maximaal 20 personen.

Cursusleider: Verschillende docenten, specialist op hun vakgebied.

Cursusgroep Mineralogie

Het doel van de cursusgroep mineralogie is het opbouwen van algemene basiskennis van mineralen. Behandeld worden o.a. de verschillende eigenschappen van kristallen en de kristalvormen. Ook wordt aandacht besteed aan de gesteentevormende mineralen. Hierbij wordt als cursusboek gebruik gemaakt van de veldgids mineralen van Ole Johnsen en wordt het determineren van mineralen in theorie en praktijk geleerd. Elke bijeenkomst begint met een korte uitleg en vervolgens kunnen de deelnemers de opgedane kennis toepassen bij praktische oefeningen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van duidelijke voorbeeld mineralen. Ook kan door deelnemers meegenomen materiaal worden behandeld. Voor deze cursusgroep is enige kennis van mineralen en algemene geologie gewenst. De excursie, van het afgelopen seizoen, was naar het Geologisch Museum Hofland in Laren. De cursus vindt plaats op zaterdagochtend van 11.00 tot 13.00 uur. De cursusgroep is niet aan 1 seizoen gebonden en kan doorlopend worden gevolgd, het aantal deelnemers is maximaal 16 personen.

Cursusleider: dhr. dhr. Berend Jan Grotenhuis, mineralogie deskundige.

De data van de 8 bijeenkomsten en excursie per cursus worden bekend gemaakt in op de website van de vereniging *Vrienden van Schokland*: www.vriendenvanschokland.nl
De plaats van de cursussen is de *Gesteentezolder* in museum Schokland. De kosten bedragen € 35,00 per cursus van acht bijeenkomsten, uitsluitend voor leden van de VvS. Dit is exclusief eventuele kosten voor de excursie en cursusmateriaal.



Het lidmaatschap van de vereniging *Vrienden van Schokland* bedraagt €15,00 per kalenderjaar. Op de bijeenkomsten kan in de pauze koffie of thee worden gekocht.

Aanmelden voor een of meerdere cursussen kan telefonisch of per e-mail, onder opgave van adres en telefoonnummer, bij de coördinator cursussen geologie: Berend Jan Grotenhuis, Rapen-oord 14, 3991 XK, Houten, telefoon 030 6372191, e-mail: b.grotenhuis@hetnet.nl

Vulkanisch gesteente:
Basalt vacuolaire van
het eiland Reunion
Bron: commons.
wikimedia.org

Vulkanisch gesteente:
Basalt Lapilli Tuf uit
de Eifel.
Bron: Collectie VvS



Cursus Historie

De cursus *Historie* van de *Vrienden van Schokland* handelt dit cursusseizoen over de Noordoostpolder in Oorlogstijd. De Noordoostpolder is tijdens de Tweede Wereldoorlog drooggevallen. Als officiële datum voor het droogvallen van de NOP wordt 9 september 1942 aangehouden. Daarna kon de ontginning beginnen. Dat betekende dat uit heel Nederland mensen naar de Noordoostpolder kwamen om te helpen met de ontginning. De ontginningswerkzaamheden werden door de Duitse bezetter toegelaten. Ze wilden dat de Noordoostpolder kon

De Ausweis van
Johannes van
der Maat, de
vergunning om te
komen werken in de
Noordoostpolder.
Bron: Archief VvS

worden ontwikkeld tot een gebied waar veel voedsel kon worden verbouwd. De medewerking van de Duitsers ging zelfs zo ver dat iemand die een werkvergunning voor de Noordoostpolder had niet naar Duitsland hoefde voor dwangarbeid. Dit laatste had een grote aantrekkende werking op Nederlanders bij wie de grond onder de voeten wat te heet begon te worden tijdens de Duitse bezetting. In Kampen werden bij het kantoor van de *Directie Wieringermeer* (Noordoostpolderwerken), de latere Rijksdienst, een *Ausweis* verstrekt aan iedereen die maar wilde werken in de Noordoostpolder. Bert Knipmeijer hanteerde op het kantoor in Kampen een zeer soepel toelatingsbeleid zodat vele Nederlanders in de werkkampen van de Noordoostpolder konden "onderduiken".

Na de oorlog is een aantal werkkampen gebruikt om NSB'ers en andere "foute" Nederlanders op te sluiten.

www.nopinoorlogstijd.nl

De cursusbijeenkomsten worden gehouden op zaterdagen van 11:00 tot 13:00 uur op de *Stenezolder* van Museum Schokland.

De cursus zal op 30 april 2016 worden afgesloten met een excursie.

U kunt u opgeven voor deze cursus bij de cursus-coördinator:
Hans Hollestelle,
telefoon 06 105 202 29
e-mail: hollestelle@xs4all.nl

###



Van 9 juli tot en met 30 oktober in Museum Schokland

Gestippeld, gestreept, geruit en verbloemd

Kunst van Rolina Nell en Guda Koster

Rolina Nell en Guda Koster laten zich in hun werk inspireren door stoffen en patronen en door de rol die kleding vervult op het moment dat je het draagt. Kleding die iets zegt over identiteit en wie we willen zijn. Speciaal voor deze expositie sluiten zij met hun werk aan bij de geschiedenis van de Noordoostpolder en Schokland.

Rolina Nell is geboren en getogen in de Noordoostpolder. Na het afronden van de Academie *Minerva* in Groningen verhuisde ze naar Rotterdam. Sinds 2013 woont en werkt ze als beeldend kunstenaar op een boerderij bij Rutten. Terug in de Noordoostpolder raakt ze geïnteresseerd in de vrouwen die in de jaren 40-50 met hun man meekwamen. Net als haar opa en oma die vanuit Wassenaar naar de polder kwamen. Op zoek naar beeldmateriaal uit die periode, komt ze tot haar verrassing foto's tegen van vrouwen die in klederdracht voor hun nieuwe boerderij staan en over de markt lopen. Vanuit verschillende provincies werden gewoontes en gebruiken en dus ook klederdracht meegenomen naar de Noordoostpolder.

Het voormalig Zuiderzee eiland Schokland had twee klederdrachten; katholiek en protestants. Ook deze verdwenen kleding komt in haar werk opnieuw tot leven.

In de schilderijen en tekeningen met vrouwen in traditionele klederdracht als onderwerp is de historie voelbaar en blijft de identiteit mysterieus. Klederdracht als expressie van cultuur en identiteit, opgaand in de geschiedenis.

Het werk van Guda Koster kenmerkt zich door het gebruik van het menselijk lichaam, kleding, stoffen en patronen. Het werk ziet er strak en ernstig uit maar het heeft ook iets humoristisch. Het begeeft zich tussen het gebied van mode, beeldhouwkunst, fotografie en performance.

Ze zoekt in haar ontwerpen een evenwicht tussen sculptuur en mode; hoe kunnen vorm, vlak, ritme, dessin en kleur 'kleding' bepalen en betekenis geven, buiten de functie van het draagbare om? Draagbaar wordt hier een rekbaar begrip. Niet het ontwerp-op-zich is van belang maar meer het zoeken naar de mogelijkheden die kleding (omhulling) als sculptuur biedt. De mens als sokkel, als vehikel om vorm, kleur en betekenis te 'dragen'. Voor museum Schokland heeft zij een aantal nieuwe werken gemaakt. Uitgangspunt is de strijd die de Schokkers geleverd hebben tegen het water en tegen de ontruiming van het eiland Schokland.

Museum Schokland, Middelbuurt 3
8319 AB Schokland
Telefoon: 0527-760630
Web: museumschokland.nl

*Werk van Rolina
Nell*



Activiteiten van Het Flevo-landschap

Tim Beldman

Het Flevo-landschap beheert een groot aantal natuurgebieden in Flevoland. Regelmatig worden er rondom Schokland, maar ook in andere delen van Flevoland, activiteiten georganiseerd voor het publiek. Op deze manier kunt u kennismaken met de grote verscheidenheid aan natuurgebieden die Het Flevo-landschap in beheer heeft. Kijk voor het actuele programma en voor aanmelden op www.flevolandschap.nl.

Hoe beleef je de nacht in het Schokkerbos? Wat voor bodemschatten verbergt Schokland nog voor ons? Op deze vragen – en veel meer – krijgen de bezoekers in oktober antwoord. Er is genoeg te doen: Werelderfgoed-weekend, Maand van de Geschiedenis, Archeologiedagen en Nacht van de Nacht.

Archeologiedagen

Waar kan je de archeologie beter beleven dan op Werelderfgoed Schokland? Dit voormalige eiland is een archeologisch monument en zit vol met prachtige bodemschatten. Kinderprogramma Het Klokhuis maakte er een speciale uitzending van. Deze wordt op beide dagen zowel in Museum Schokland als bij bezoekers-centrum De Gesteentetuin van Het Flevo-landschap vertoond. Er is een speciale archeologie gezinswandeling op zaterdag 15 oktober die om 13.00 uur start vanaf het bezoekers-centrum. Op zondag 16 oktober staat de hele middag in het teken van archeologie-activiteiten voor kinderen bij de Gesteentetuin. Kinderen kunnen schatgraven, stenen laten zagen met een speciale zaagmachine en kunnen de geschiedenis van de steen zo

achterhalen. Er is een Baribal-doeboekje vol met leuke activiteiten. Dit weekend wordt bij Museum Schokland de IJsloperschuur geopend. Deze wordt speciaal voor kinderen ingericht. Vanuit hier lopen kinderdoeroutes over het museumterrein. Op zaterdag 15 oktober om 15.00 uur is er een Archeologielezing in het Museum. Er komt een opvallend huisje, dat vernieuwende souvenirs tentoonstelt, elk gekoppeld aan een werelderfgoed in Nederland.

Nacht van de Nacht

Tijdens de Nacht van de Nacht – in het weekend dat de klok weer op wintertijd wordt gezet – ontdek je hoe mooi de nacht is. En dat kan zaterdag 29 oktober buitengewoon goed op Schokland. Zie hoe het licht van de dag langzaam verdwijnt, hoe de schemer overgaat in het donker. Luister vanaf 17.00 uur in De Gesteentetuin naar de verhalen van Abe de Verteller en geniet van een heerlijke, pure maaltijd. Daarna is het tijd om het eiland over te lopen. Een gids neemt je mee de schemer in en laat je het donker ervaren op dit Werelderfgoed. Reserveren via www.flevo-landschap.nl



Bij het Museum zijn er rondleidingen en is er om 20.00 uur een lezing over de nachtelijke polderhemel. Sfeervolle avondopenstelling van het museum met rondleidingen van 19.00 tot 22.00 uur.

Geologie in Nederland dagprogramma

In de maanden september, oktober en november zijn er lezingen en excursies naar aanleiding van het 70-jarig bestaan van de Nederlandse Geologische Vereniging.

- zondag 18 september, 10.00-16.00 uur
- zondag 2 oktober, 10.00-16.00 uur
- zondag 23 oktober, 10.00-16.00 uur
- zondag 13 november, 10.00-16.00 uur

Kijk voor het actuele programma op www.flevo-landschap.nl/activiteiten

Getipt voor u!

- Vollemaandwandering, vrijdag 16 september van 20.00 tot 22.00 uur
- Historische wandeling, zaterdag 22 oktober van 14.00 tot 16.00 uur

Werelderfgoedweekend

- zaterdag 10 september, 11.00 tot 16.00 uur
- zondag 11 september, 11.00 tot 16.00 uur

Excursies en activiteiten

Het bezoekerscentrum in het Schokkerbos dient als startpunt voor verschillende excursies, zoals een wandeling door De Gesteentetuin, stenen zagen, een historische tocht met pannenkoeken of vollemaandwandering. Elke eerste en derde zondag van de maand is er in De Gesteentetuin een Doe-middag met tal van activiteiten voor jong en oud.

Op Schokland is altijd wat te doen! Er zijn heel veel leuke activiteiten op Schokland. Voor het actuele aanbod kan het beste de website worden geraadpleegd: www.flevo-landschap.nl of www.schokland.nl

Locatie De Gesteentetuin

Keileemweg 1
8319 AC Schokland
Tel: 0527 - 652 210 of 0320 - 286 111



Het Genootschap Flevo

Marika Gauthier



*Marika Gauthier is
Vice-Voorzitter van
het Genootschap
Flevo.*

Genootschap Flevo organiseert voor zijn leden en andere belangstellenden jaarlijks een excursie met een tweeledig doel: een kennismaking met een interessante plaats in het IJsselmeergebied en een bezoek aan een instelling of organisatie waar men als individu niet zo gemakkelijk terecht kan.

UITNODIGING EXCURSIE **Almere, een samenwerking** **tussen kunst en architectuur**

Dit jaar is het feit aangegrepen dat Almere veertig jaar geleden zijn eerste inwoners kreeg. Deze dynamische Zuid-Flevolandse stad wordt nu met een excursie verkend.

De excursie is op vrijdag 9 september a.s. en het programma ontrolt zich tussen 10.00-18.00 uur. Start- en eindpunt is café-restaurant De Cantine in Lelystad, maar er is ook een open uitstappunt in Almere Centrum voorzien.

Het programma begint met een bustour langs verschillende kunstobjecten in de openbare ruimte van Almere. Kunst wordt gezien als een kwalitatieve toevoeging aan de leefbaarheid van de stad. Er zullen verhalen worden verteld over de achtergronden van talrijke kunstwerken en over hun makers. Tijdens de tour worden verschillende wijken van Almere aangedaan en krijgt ook de architectuur in de stad de nodige aandacht.

Na de lunch vindt er een anderhalf uur durende wandeling door het centrum van Almere Haven plaats. Bijzondere gebouwen, de eerste woningen en



GENOOTSCHAP FLEVO

de ontwikkeling van de oudste kern van Almere zullen deskundig worden toegelicht. Het laatste deel van de middag richt zich op de aanzetten van het Floriade-terrein in Almere: er wordt een bezoek gebracht aan de locatie van de 'Urban Greeners' in het Weerwatergebied met presentaties over het eerste Floriade-paviljoen, duurzame bouwmethoden en stadslandbouw.

Leden van de *Vrienden van Schokland* en andere lezers van 'Rondom Schokland' worden van harte uitgenodigd deel te nemen aan de excursie. Er wordt een deelnemersbijdrage van € 35,- gevraagd; dit bedrag is inclusief lunch, drankjes en begeleiding door deskundige gidsen en presentatoren. Meer informatie over het programma en de wijze van aanmelding is te vinden op:
www.genootschapflevo.nl

###

Een Schatkamer vol beeldmateriaal bij *Nieuw Land*

‘Scherp geschoten, maar niet vanuit de heup!’

André Geurts

In het Nieuw Land Erfgoedcentrum te Lelystad is honderden meters documentatiemateriaal te vinden dat gerelateerd kan worden aan de geschiedenis van het IJsselmeergebied. Een rijk beeldarchief maakt daar een veel geraadpleegd onderdeel van uit. Door dit archief met andere ogen te bekijken dan gebruikelijk, is Nieuw Land erin geslaagd zijn collecties foto's en films op een verrassende wijze opnieuw onder de aandacht te brengen.

In een Schatkamerexpositie kan het publiek kennismaken van het resultaat van die andere blik. De eigenzinnige keuze uit het beeldmateriaal van *Nieuw Land* die daar gepresenteerd wordt, voelt zowel vertrouwd als afwijkend aan. Die constatering vraagt om een nadere toelichting.

Wie de geschiedenis van Flevoland ter harte gaat, weet dat het belangrijkste roerende erfgoed dat daar betrekking op heeft – zowel in omvang als kwaliteit – te vinden is in *Nieuw Land* Erfgoedcentrum te Lelystad. In depots en museale ruimtes aan de Lelystadse Markermeerkust zijn sinds de oprichting van het erfgoedcentrum in 2004 archieven, literatuur, archeologische vondsten en museale objecten bijeengebracht die van belang zijn voor het verleden van Flevoland. Met de verhalen die aan deze historische bronnen verbonden kunnen worden, probeert *Nieuw Land* de geschiedenis van de twaalfde provincie, in een brede context, te presenteren. Door

middel van publicaties, rapporten, websitebijdragen, exposities, educatieve projecten en evenementen van uiteenlopende aard wil men jongeren en volwassenen betrekken bij de historie van het IJsselmeergebied. Originele stukken uit zijn collecties zet *Nieuw Land* primair in als illustratiemateriaal van de verhalen die worden verteld. Dat maakt deze objecten echter niet minder waardevol als wanneer de schijnwerpers er rechtstreeks op zouden worden gericht. Een goed gekozen beeld of voorwerp zegt immers in onze sterk visueel ingestelde samenleving meer dan duizend woorden.

In één ruimte van het erfgoedcentrum vormen echter de collectiestukken zelf het uitgangspunt van de presentaties. Dat is de Schatkamer van *Nieuw Land*, gelegen aan de rechterzijde van de centrale expositiehal, schuin achter de receptiebalie. Van de glazen pui van deze ruimte is bij de vormgeving van een tentoonstelling ooit het opschrift ‘Schatkamer’ verdwenen, doch de medewerkers van *Nieuw Land* zijn de museaal goed geoutilleerde

EXP



Dr. André Geurts is (landschaps) historicus en als conservator werkzaam bij Nieuw Land Erfgoedcentrum te Lelystad. Hij vervult ook de functie van Provinciaal museumconsulent Flevoland.

M

expositiezaal blijven aanduiden met zijn oorspronkelijke naam. Daarmee wordt impliciet aangegeven dat de Schatkamer de meest geëigende plek is om kostbaarheden – wat inhoud, materiële samenstelling of vormgeving aangaat – aan het publiek te tonen. Omdat de ruimte beveiligd is en de klimaat- en lichtcondities aan wisselende omstandigheden kunnen worden aangepast, is zij bij uitstek geschikt voor het presenteren van waardevolle en kwetsbare stukken.

Tot en met 30 oktober 2016 wordt de Schatkamer benut om aandacht te vestigen op de bijzonder rijke collectie beeldmateriaal van *Nieuw Land*, een bijzonder licht- en temperatuurgevoelige verzameling. Aangezien nogal wat van dat materiaal via raadpleging van de digitale catalogus op de website nieuwlanderfgoed.nl, thuis of elders te

bekijken is, kan niet met droge ogen worden beweerd dat dit beeldarchief onbekend is. Naar schatting beschikt *Nieuw Land* over 150.000 foto's, ruim 500 films en enkele honderden videobanden. Lang niet alles is op stuksniveau gecatalogiseerd, zodat een gedetailleerde ontsluiting van het beeldarchief ongetwijfeld tot andere aantallen zou leiden dan de eerder genoemde. Immers, wat er nu bijvoorbeeld uitziet als het niet gemonteerde ruwe materiaal van een bekende documentaire zou bij nader onderzoek best wel eens fragmenten kunnen bevatten van thematisch afwijkende, maar niet minder interessante beelden die geschoten zijn om de filmrol vol te maken voordat die ontwikkeld werd. Het meeste beeldmateriaal van *Nieuw Land* dateert namelijk uit van het pre-digitale tijdperk, waarbij zuinig werd omgegaan met foto- en filmrollen. Dat leidde er vaak toe dat niet op elkaar aansluitende onderwerpen op één drager terecht kwamen. Zoals in elke bewaarplaats van roerend erfgoed zijn er ook bij *Nieuw Land* nog verschillende dozen met dia's te vinden, mappen met negatieven en enveloppen met losse foto's, die evenwel pas na nauwkeurige telling en vergelijking nog substantieel kunnen bijdragen aan de omvang van het beeldarchief. Veel beelden die bij *Nieuw Land* in een breed scala van verschijningsvormen worden bewaard, zijn afkomstig van de rijksdiensten die aan Zuiderzeeproject hebben gewerkt: de Dienst der Zuiderzeewerken en de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (en zijn voorloper de *Directie van de Wieringermeer*). Hun materieel en medewerkers zijn ook buiten Flevoland ingezet. Daardoor bevat de *Nieuw Land*-collectie niet alleen foto's en filmbeelden van het natte en

Tentoonstellingsaffiche
(ontwerp: K. de Waard;
Bron: Nieuw Land
Erfgoedcentrum).

24.06.2016
t/m
30.10.2016

scherp geschoten

buitengewone
beelden uit het
Flevolands archief



droge territorium van onze twaalfde provincie, maar ook van de Afsluitdijk, de proefpolder bij Andijk, de Wieringermeer, de Zeeuws-Hollandse delta en het Lauwerszeegebied.

Ofschoon er voldoende literatuur binnen handbereik is die de lotgevallen van de diensten in beeld brengt, wijzen gesprekken met bezoekers van *Nieuw Land* uit dat die geografische spreiding niet algemeen bekend is.

In de loop van de tijd heeft *Nieuw Land* ook veel foto's en films van het openbaar bestuur en van particulieren – zowel personen als organisaties – verworven. Inhoudelijk is dit sterk complementair aan het beeldarchief van de diensten. Datgene wat de diensten op de gevoelige plaat of op celluloid lieten vastleggen, heeft merendeels een documentair karakter, richt zich hoofdzakelijk op polderaanleg, ontginning, landinrichting en stedenbouw, en laat relatief weinig mensen zien. Datgene wat anderen bij *Nieuw Land* als schenking hebben afgegeven of anderszins overgedragen, heeft meer aandacht voor de bewoners van IJsselmeerpolders en hun sociale activiteiten. Ook zijn er collecties bij *Nieuw Land* voorhanden die beeldmateriaal bevatten dat ons een blik gunt op de transformatie die delen van de voormalige Zuiderzeekust in de twintigste eeuw hebben ondergaan.

In de zomer en vroege herfst van 2016 wordt in de Schatkamer uit de rijke beeldcollecties van *Nieuw Land* een eigenzinnige selectie van foto's en filmfragmenten gepresenteerd, voornamelijk uit de twintigste eeuw. De tentoonstelling draagt de titel 'Scherp geschoten. Buitengewone beelden uit het Flevolands archief'. De titel en het beeldmerk van de expositie stralen uit dat *Nieuw Land* bij deze tentoonstelling afgeweken is van de gebaande paden: het erfgoed-

centrum heeft zich wat minder dan gebruikelijk als geschiedschrijver van Flevoland opgesteld en iets meer dan gebruikelijk als liefhebber van bijzonder beeldmateriaal. 'Bijzonder' betekent in dit geval dat er gekeken is naar foto's, dia's en filmfragmenten die opvielen door hun esthetiek, bijzondere compositie of opvallende onderwerp. Met het toepassen van deze selectiecriteria hebben de samenstellers van de expositie zich op glad ijs bewogen. Wat de een mooi, opmerkelijk of technisch interessant vindt, kan bij een ander op beduidend minder waardering of zelfs afwijzing rekenen. Vandaar dat een eerste keuze van het ten toon te stellen beeld materiaal nog in de schoot van een breed samengestelde projectgroep heeft plaatsgevonden, terwijl de nadere selectie op het conto van Kors de Waard en André Geurts moet worden geschreven. De eerste is als conceptontwikkelaar en vormgever bij *Nieuw Land* actief, de tweede als conservator. Het kiezen van de te exposeren stukken heeft deels plaatsgevonden aan de hand van scans die in de loop der jaren zijn gemaakt en deels door het fysiek raadplegen van beeldmateriaal dat in de depottoren van *Nieuw Land* is opgeborgen.

In de tentoonstelling zijn een twintigtal intrigerende foto's opgenomen die op hoge resolutie opnieuw zijn gescand, zo mogelijk van het negatief. De afdrukken van de meeste foto's bij *Nieuw Land* hebben een briefkaartformaat en zijn uitsneden van een groter negatief. Door foto's met vierkante negatieven ook vierkant afgedrukt in de expositie op te nemen, is bijna altijd de compositie van de afbeelding verbeterd en kwamen soms ook details naar voren die nog niet eerder waren opgemerkt.

In 'Scherp geschoten' is ook een aantal foto's van de bouw van de Afsluitdijk



Fotograaf Jaap Potuyt in zijn donkere kamer in gebouw 'Flevo' te Zwolle, 1954 (foto Directie van de Wieringermeer, J.U. Potuyt; Nieuw Land Erfgoedcentrum).

opgenomen. Ze bevinden zich nog in originele lijsten en worden derhalve normaal gesproken in de *Nieuw Land*-collectie Museale voorwerpen bewaard. Dat geldt niet voor de ruim vijftig foto's die in de vorm van een 'carrousel' geprojecteerd worden op een scherm. Dit zijn weer scans van originele afdrukken, daterend uit de periode 1910-2005, die in het fotodepot (in metalen bakken, kartonnen dozen of omslagen van allerlei aard) worden bewaard. Eveneens uit deze archiefopslag afkomstig zijn de losse foto's, albums en documentatiekaarten die in drie vitrines worden gepresenteerd. Terwijl het meeste expositiemateriaal in een chronologische volgorde in de tentoonstelling is opgenomen, zijn de presentaties in de vitrines meer thematisch gericht. Eén vitrine bevat bijzondere foto's uit de eerste helft van de twintigste eeuw, rangerend van de watersnood van 1916 tot taalonderzoek in Urk eind jaren dertig. Een andere vitrine is gevuld met verschillende fotoalbums en een derde geeft een antwoord op de vraag op welke wijze beeldmateriaal in het depot van *Nieuw Land* kan worden aangetroffen. In laatst genoemde vitrine liggen documentatiekaarten, briefkaarten en dia's naast glasnegatieven, videobanden en CD's. In de Schatkamerexpositie is er ook aandacht voor bewegend beeld. *Nieuw Land* heeft talloze meer en minder bekende films en filmfragmenten in zijn collectie. Slechts een klein deel is

Saskia van der Made-Potuyt en André Geurts hangen een foto van Jaap Potuyt op in de Schatkamer ten teken dat 'Scherp geschoten' is geopend, 24 juni 2016 (foto J. Baars; Genootschap Flevo/Nieuw Land Erfgoedcentrum).

daarvan gedigitaliseerd, meestal omdat dit voor eigen gebruik nuttig was of omdat derden er om vroegen. In een aantal gevallen werd het bewegend beeld direct digitaal verworven. Voor de tentoonstelling zijn vier filmpjes in een loop geplaatst: een unieke amateurregistratie van een tocht langs de in aanbouw zijnde Afsluitdijk uit 1929, een instructiefilm over hoe men zich zou moeten gedragen in een arbeiderskamp in de Noordoostpolder uit 1946, een filmfragment uit 1965 waarin het Werkeiland Lelystad en het gemaal Wortman figureren, en tenslotte de introductiefilm 'Gemaakt land' van de expositie 'Hollands Atlantis' uit 1990. Feitelijk is deze rolprent een compilatie van fragmenten uit verschillende films die in de loop der jaren over de polderontwikkeling zijn gemaakt.

Meer dan vroeger besteedt *Nieuw Land* aandacht aan het feit hoe foto's en films die het erfgoedcentrum bewaart publiekelijk getoond en verspreid mogen worden. Het laten zien van beeldmateriaal in een eigen expositie is veelal geen probleem. Dat kan worden beschouwd als een eenmalige presentatie van fysieke objecten die bij *Nieuw Land* onderdak hebben gevonden. Indien de maker van een beeld bekend is, bestaat de plicht zijn of haar naam te vermelden. Zodra beeldmateriaal wordt vermenigvuldigd in een boek, op een website of in publiciteitsuitingen is het van groot belang te weten bij wie het recht op reproductie berust. Ligt dat bij de maker of heeft deze dat recht overgedragen aan de huidige eigenaar? Regelmatig komt het voor dat het copyright niet goed is vastgelegd. *Nieuw Land* heeft in dergelijke gevallen de plicht om zijn uiterste best te doen de rechthebbenden te achterhalen alvorens ertoe over



te gaan het publiek ermee te laten kennismaken. Indien over de copyrighthouders geen duidelijkheid te verkrijgen is, bestaat de verplichting de zoektocht die is ondernomen gedetailleerd te documenteren, zodat bij publicatie altijd kan worden aangetoond dat er serieuze pogingen zijn gedaan de rechthebbenden op te sporen.

Een fotograaf waarmee *Nieuw Land* in elk geval geen copyrightprobleem heeft is Jaap Potuyt. Deze maakte in dienst van de *Directie van de Wieringermeer*, vanaf 1963 Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, tienduizenden foto's. Er is bijna geen publicatie over de polders op te slaan of men stuit op een afbeelding van zijn hand. Tussen het vele documentaire werk dat Potuyt voor de dienst maakte – onze digitale catalogus geeft bijna 49.000 hits bij het intikken van zijn naam – bevinden zich talrijke pareltjes. Je vermoedt dat het schieten van deze bijzondere plaatjes de ene keer toeval is geweest, de andere keer een bewuste actie. Helaas kunnen we het de fotograaf zelf niet meer vragen, want hij is op 5 juli 2015 op hoge leeftijd, overleden. Zijn drie kinderen koesteren de nagedachtenis van hun vader door belangstelling te tonen voor zijn fotowerk en door zich te verheugen in de interesse die ook anderen daarvoor aan de dag leggen. Zijn dochter Saskia van der Made-Potuyt was bereid op 24 juni van dit jaar 'Scherp geschoten' te penen. De foto's van haar vader bevinden zich in deze expositie te midden van werk van verschillende andere fotografen, maar hij is zondermeer zeer prominent aanwezig. De tentoonstelling 'Scherp geschoten' biedt enerzijds vertrouwde beelden omdat deze alle op een of andere manier aan de ontwikkeling van de provincie Flevoland en het

Zuiderzeeproject gerelateerd kunnen worden. Anderzijds is de keuze van de getoonde foto's en filmfragmenten afwijkend. De selectie richtte zich immers niet op de iconische, maar op de minder gangbare beelden. Niet het illustreren van een of meer polderverhalen was het uitgangspunt van de expositiesamenstellers, maar de uitstraling van elk individueel beeld. Elk object mag op zijn eigen waarde beoordeeld worden en de toeschouwer kan dwalend door de tentoonstelling lopen zonder het gevoel te krijgen iets te missen als hij heren der een foto overslaat. Wie toch behoefte heeft aan een leidraad bij het bekijken van de tentoonstelling, vindt houvast in de chronologische presentatie van het beeldmateriaal. Impliciet zorgt deze basisordering ervoor dat de ontwikkeling van het natte hart van Nederland tussen 1910 en 2005 te volgen is aan de hand van een niet-representatieve keuze van beelden. Dat onderstreept nog eens de zeggingskracht van het visuele archief van *Nieuw Land*: zelfs aan de hand van een eigenzinnige beeldkeuze is de ingrijpende transformatie van het IJsselmeergebied in de twintigste eeuw goed te volgen.

'Scherp geschoten. Buitengewone beelden uit het Flevolands archief' is nog tot en met 30 oktober 2016 te zien in *Nieuw Land* Erfgoedcentrum te Lelystad. Raadpleeg voor openingstijden en nadere informatie de website nieuwlanderfgoed.nl. Naar aanleiding van de expositie publiceert de periodiek Flevopost in al zijn edities tot eind oktober regelmatig foto's uit de collecties van *Nieuw Land*, voorzien van deskundige toelichtingen.

###

Uitreiking *Gerrit Daniël van der Heideprijs* 2016

Hans Hollestelle

Op maandagavond 11 juni 2016 werd op het Zuyderzee College in Emmeloord tijdens de diplomauitreiking de Gerrit Daniël van der Heideprijs 2016 uitgereikt.

De prijs is in 2011 in het leven geroepen naar aanleiding van het 50-jarig bestaan van de vereniging Vrienden van Schokland.

De prijs wordt jaarlijks uitgereikt aan het beste Profielwerkstuk van leerlingen van middelbare scholen dat handelt over een onderwerp over het voormalige Zuyderzee-gebied



Het was dit jaar de vijfde keer dat de *Vrienden van Schokland* deze prijs uitreikten. De prijs is opvallend vaak door leerlingen van het *Zuyderzee College* in Emmeloord gewonnen. Dit is zeker niet alleen te danken aan de kwaliteit van de ingezonden profielwerkstukken, maar zeker ook aan de inspanningen van de docenten om hun leerlingen aan te sporen hun schoolwerk in te sturen voor de jaarlijkse *Gerrit Daniël van der Heideprijs*.



Zuiderzeelijn, geschrapt maar waarom?

Shirine Bousaid en Joyce Haringa

Het feit is dat de Zuiderzeelijn niet is aangelegd, maar wij waren geïnteresseerd waarom de spoorlijn er niet is gekomen. Wij konden namelijk geen concreet antwoord geven op de vraag waarom hij er niet is gekomen. Toch waren we benieuwd naar de reden, want volgens ons konden vele mensen profijt hebben van een nieuwe spoorlijn die het noorden en het westen met elkaar zou verbinden.

Daarom luidt onze vraag: Waarom is de Zuiderzeelijn niet aangelegd?

1. Hoe heeft het plan van de Zuiderzeelijn zich ontwikkeld?

Rail 21

In het jaar 1989 kwam de Nederlandse Spoorwegen naar buiten met het plan *Rail 21*. In dit plan werden de toekomstvisies van de NS besproken waarbij de nadruk vooral lag op de spoorlijnen in Noord-Nederland. *Rail 21* ging vooral over de al gerealiseerde spoorwegen, terwijl de politiek juist interesse had in nieuwe spoorlijnen.

Ten eerste zorgde de groei van het aantal auto's in de jaren tachtig ervoor dat er vernieuwingen nodig waren wat betreft infrastructuur. De auto is niet goed voor het milieu en dus vond men dat er een andere reismogelijkheid moest komen. Er werd gekozen voor de trein.

Daarnaast kwamen er vernieuwingen door het verdwijnen van de Europese grenzen door de Verdragen van Schengen. Dit verdrag zorgde ervoor dat er vrij verkeer van personen kwam en dat de binnengrenzen opgeheven werden. Als laatste zorgde de toenemende suburbanisatie voor

vernieuwingen in de infrastructuur. Voornamelijk de Randstad is flink gegroeid sinds de jaren 50. Er moest dus worden ingespeeld op de veranderende vorm van reizen. Zo werden er bijvoorbeeld andere reïnsystemen ingevoerd.

Het *Rail 21* project werd in de Tweede Kamer met open armen ontvangen en het Kabinet Lubbers III gaf



Shirine Bousaid (boven) en Joyce Haringa van het Zuyderzee College.





Ook over de Afsluitdijk zou een spoorlijn komen. Naast de weg is rechts nog het bestemde talud zichtbaar. Ook deze spoorlijn is er nooit gekomen, er ligt nu een vierbaans snelweg. Bron: www.historiek.net/sporen-door-de-zuiderzeel55164/

toestemming. De toestemming van *Rail 21* was tegelijk met het 150 jaar bestaan van de spoorwegen in 1989. De NS was vol blijdschap. Het jubileum werd uitbundig gevierd en het plan van *Rail 21* werd vol opgetogenheid bewerkstelligd. In het plan stond dat in 2015 er een compleet veranderde dienstregeling zou zijn en voor de nieuwe dienstregeling moesten er ook nieuwe spoorlijnen komen. De aanleg van de Zuiderzeelijn was een van die spoorlijnen en onderdeel van dit plan. De lijn zou Groningen verbinden met Drachten, Heerenveen, Emmeloord en Lelystad. Aangekomen in Lelystad, zou de Zuiderzeelijn overgaan op de huidige Flevolijn. De Flevolijn loopt tussen Weesp en Lelystad en gaat via Almere. Deze lijn is vanaf 1987 in gebruik.

Vanaf Almere zou men dan naar Amsterdam en Schiphol kunnen reizen met de trein en vanaf Schiphol zou een verbinding met een nieuwe HSL-Zuid naar Antwerpen komen. Deze Hogesnelheidslijn van Schiphol naar Antwerpen gaat via Rotterdam en is vanaf 2009 in gebruik genomen. De HSL-Zuid was net als de HSL-Noord (Zuiderzeelijn) onderdeel van het project *Rail 21* van de

Nederlandse Spoorwegen. Groningen en Heerenveen zouden beter verbonden zijn met de Randstad en dan vooral met Amsterdam. Daarnaast werd er gedacht buiten Nederland. Zo zou Noord-Nederland verbonden worden met Antwerpen, Brussel, Parijs en Londen. Het doel van de Nederlandse Spoorwegen was om elk uur een hogesnelheidstrein van Noord-Nederland naar Brussel te laten rijden en vanaf Brussel zou dan een trein naar Londen en Parijs rijden. Naast deze intercity die de grote steden met elkaar verbindt, wilde de NS ook een sneltrein die verschillende regio's met elkaar verbindt.¹

Commissie-Langman

In het jaar 1997 kwam er een rapport naar buiten van de commissie-Langman, ook wel de "commissie ruimtelijk-economisch perspectief Noord-Nederland". In dat rapport werd aangeraden om geld te steken in de vooruitgang van het noorden van Nederland. De *commissie* stelde vast dat het noorden economisch nadelig was vergeleken met de rest van Nederland, want het economisch centrum van Nederland bevindt zich in de Randstad. Het was meer dan redelijk een deel van de opbrengsten van de winning van aardgas uit te geven aan verbetering van de structuur in Noord-Nederland. Er werd aanbevolen ongeveer 4,5 miljard euro vrij te maken voor dit doeleinde.

Ook suggereerde de commissie-Langman de toekomstperspectieven van de Zuiderzeelijn te analyseren, want ze verwachtte dat de Zuiderzeelijn internationale voordelen kon bieden. Ze voorspelde wel dat

¹ Het spoor zou vanaf Groningen lopen en in Schagen eindigen. De bouw zou plaatsvinden tussen 2005 en 2015.

de aanleg van de Zuiderzeelijn niet voor 2030 gereed zou zijn. Ondanks dit nam de minister van Verkeer en Waterstaat Jorritsma het besluit 2,73 miljard euro opzij te leggen voor de aanleg van de Zuiderzeelijn. Het plan was om voor 2010 bezig te zijn met de bouw van de spoorlijn. Een langlopende ontwikkeling van studies en beraad was het gevolg. Er werd vooral gesproken over het feit welke variant het voornaamste is voor Noord-Nederland, voor de Noordvleugel van de Randstad en voor heel Nederland.

Commissie-Duivesteijn

De overheid heeft de markt nodig om de Zuiderzeelijn te realiseren. Daarom werd in 2005 als oplossing gekozen voor een prijsvraag. Bedrijven konden hun visies laten zien voor de bouw, bekostiging, toepassing en onderhoud van de Zuiderzeelijn. Na korte tijd werd de prijsvraag van de baan geschoven door het rapport van de Commissie-Duivesteijn. Deze commissie onderzocht de grote infrastructurele projecten zoals de Betuwelijn, maar ook de Zuiderzeelijn. In het rapport werd geadviseerde het project Zuiderzeelijn uit te stellen, want er was veel kritiek op de besluitvorming. De kritiek was dat het geen onbeheersbaar project mocht worden en dat er veel financiële risico's aan kleefden. Als gevolg daarvan werd er door een kamermeerderheid gevraagd nog een keer onderzoek te doen naar de Zuiderzeelijn en de verschillende varianten en het rendement van de Zuiderzeelijn. Uit de Structuurvisie die volgde in 2006 bleek dat geen van de varianten winstgevend kon worden. Daarop is besloten de Zuiderzeelijn definitief te schrappen.

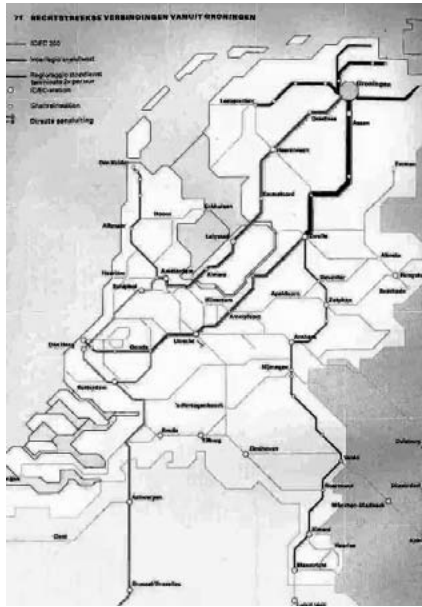
2. Welke tracés zijn er in de loop der jaren overwogen?

Er was sprake van twee tracés: de Hanzelijn zou kunnen worden opgewaarderd zodat er met hogere snelheden over kon worden gereden of er kon een compleet nieuw tracé van Lelystad naar Groningen aangelegd worden: de Zuiderzeelijn. Er was eigenlijk geen sprake van een officieel tracé van de Zuiderzeelijn. Een mogelijk verloop van de Zuiderzeelijn zou kunnen zijn vanaf Schiphol of Amsterdam via Almere naar Lelystad via de autosnelwegen A6 en A7. Tussen Almere en Lelystad zou er gebruik worden gemaakt van de Flevolijn die van Weesp naar Lelystad loopt. De Flevolijn is een spoorlijn van veertig kilometer lang die in de tweede helft van de jaren tachtig is aangelegd. In Weesp komt de lijn van Amsterdam Centraal en van Leiden Centraal samen die samen verdergaan als de Flevolijn naar onder andere Zutphen, Almere en uiteindelijk Lelystad. In Lelystad aangekomen, zou de spoorlijn overgaan in een nieuw stuk spoorlijn, waarmee de Zuiderzeelijn compleet wordt gemaakt. Vanuit Lelystad zou er een spoorlijn naar Emmeloord worden aangelegd, waar ook een station zou komen. Vanuit Emmeloord door Friesland naar Groningen als eindstation. Uiteindelijk zou het tracé van de Zuiderzeelijn dus vanaf Amsterdam of Schiphol, via Almere, Lelystad, Emmeloord, Heerenveen,

Ook over de Afsluitdijk zou een spoorlijn komen. Deze plannen waren zo ver gevorderd dat de fundamenteen voor de spoorbruggen al meegenomen werden bij de aanleg van de Lorenz- en Stevin-sluisen. Ook deze spoorlijn is er nooit gekomen. Bron: www.historiek.net/sporen-door-de-zuiderzee/55164/



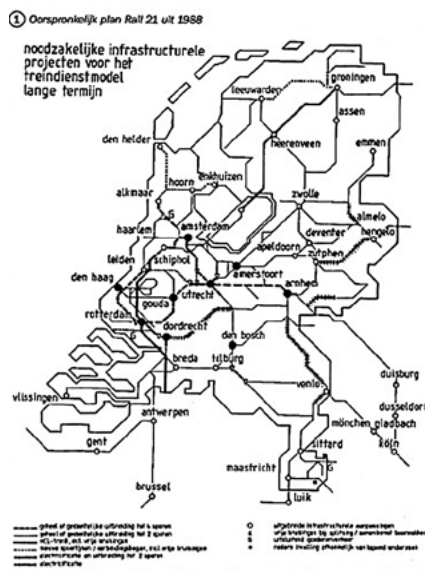
Plannen voor het
spoorwegnet.
Bron: Internet



Leeuwarden en Drachten naar Groningen lopen. Alternatieve opties voor het tracé waren dat de spoorlijn niet langs Joure en Lemmer, maar ten zuiden van het Tjeukemeer dwars door Weststellingwerf naar Emmeloord zou lopen. Ook bestond de optie om de spoorlijn langs de N351 Kuinre-Wolvega te laten lopen.

Zuiderzeelijn in de Noordoostpolder

De Zuiderzeelijn zou vanaf Lelystad via Swifterbant door het Ketelmeer, waarschijnlijk door middel van een tunnel, kaarsrecht naar Emmeloord lopen. Eenmaal in de Noordoostpolder zou de lijn de Nagelerweg volgen aan de westkant. Alleen het bedrijventerrein van Nagele zou er onder lijden, maar de inwoners van Nagele zouden er verder geen last van hebben. Bij Emmeloord zou de lijn de A6 volgen aan de oostkant, waar ook al een stuk grond klaar lag in afwachting van de Zuiderzeelijn. Er werd bij de bouw van Emmeloord al rekening gehouden met een eventueel station. Dit station zou dan aan de Marknesserweg komen, wat niet al te veel overlast zou veroorzaken voor inwoners van Emmeloord. Vanaf Emmeloord zou de Zuiderzeelijn verder gaan naar Heerenveen via Lemmer en dus daarbij het tracé van de A6 volgend. Ook is het een optie het tracé langs Kuinre, en dus de A7, wat korter zou zijn. Dan zou de spoorlijn vanaf Emmeloord naar Bant gaan en dan via het Kuinderbos en de dijk vlakbij Sloterzijl lopen.



Toelichting keuze tracé

De route zou langs de A7 en de A6 lopen, omdat dit minder extra overlast bezorgt voor de mensen die rondom de Zuiderzeelijn wonen. Ook is het de meest logische route, omdat de snelwegen niet voor niets zo zijn aangelegd. Voor de snelwegen is het allemaal precies uitgezocht wat de beste route zou zijn en waarom daar. Daar zijn ook de juiste maatregelen genomen tegen overlast, dus zouden deze eveneens (waar mogelijk) ook worden toegepast op de spoorwegen om de overlast voor omwonenden zo veel mogelijk te beperken. Daarbij is het ook niet meer dan logisch om

zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande spoorwegen, omdat dit goedkoper is dan een compleet nieuwe spoorlijn aan te leggen.

Doordat er geen officieel tracé is van de Zuiderzeelijn, is het ook moeilijk redenen te vinden die vertellen waarom de lijn langs dat bepaalde tracé zouden moeten worden aangelegd. Een reden dat de Zuiderzeelijn bijvoorbeeld niet door het Kuinderbos zou lopen, is om ervoor te zorgen dat de Zuiderzeelijn zo min mogelijk ten koste zou gaan van de natuur. Dit kan mede de oorzaak hebben dat veel mensen al niet blij waren met het idee en op die manier een extra tegenargument hadden om ervoor te zorgen dat de lijn niet zou worden aangelegd.

Verder is er gekozen voor deze tracés, omdat er op deze manier zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande stations en spoorwegen. Zo zou er gebruik gemaakt worden van bestaande stations als Lelystad en Heerenveen, maar er zou in Emmeloord een nieuw station moeten worden aangelegd. Qua spoorlijnen zelf wordt er bijvoorbeeld gebruik gemaakt van de Flevolijn, zodat er dan geen nieuw spoor aangelegd hoeft te worden, zou dit erg veel schelen in de kosten. Het enige wat er dan hoeft te gebeuren zijn misschien wat aanpassingen aan bestaande stations om de extra treinen aan te kunnen.

3. Wat was het hoofddoel van de Zuiderzeelijn?

Het uitgangspunt van de Zuiderzeelijn was een snellere en directe verbinding tussen de Randstad en Groningen. Ook zou Groningen verbonden worden via de Zuiderzeelijn met Antwerpen, Brussel, Parijs en Londen.

De bouw van de spoorlijn houdt meer in dan alleen een vervoersverbinding. Zo gaat het ook om het toekomst van de ruimte indeling, de economische

concurrentiekracht en de sociaal-maatschappelijk gevolgen en vernieuwingen op technisch, stedenbouwkundig en bestuurlijk niveau.

Economische uitbreiding

Nederland is qua ruimte en economie kleiner dan de meeste andere Europese landen zoals Duitsland. Het land kan zich niet beperken tot de huidige economische sterke gebieden en zal dus verder moeten kijken dan bijvoorbeeld de Randstad. Een snelle verbinding voor Flevoland en Noord-Nederland zou voor nieuwe mogelijkheden van vervoer van goederen zorgen en daarnaast ook voor meer ruimte en toegankelijke vestigingslocaties. Bedrijven zien goede bereikbaarheid als noodzakelijk en zullen zich dus sneller in gebieden vestigen waar de infrastructuur goed is. Ze kunnen bijvoorbeeld de Zuiderzeelijn gebruiken voor het vervoer van de goederen. De relatieve ligging, de ligging ten opzichte van een andere locatie op basis van bereikbaarheid en toegankelijkheid, zou dus groter worden door de aanleg van de Zuiderzeelijn. Ook zou het mogelijk zijn de Zuiderzeelijn in de toekomst door te trekken naar Duitsland om zo de economische uitbreiding te stimuleren.

Mental map

De Zuiderzeelijn vergroot het ‘aanzien’ van Nederland doordat de ‘*mental map*’ kleiner wordt gemaakt. Daarmee wordt bedoeld dat een persoon een voorstelling van een bepaalde omgeving of plaats maakt die gebaseerd is op herinneringen, noemt men dat *mental map*, ook wel mentale kaart genoemd. De relatieve afstand (de afstand uitgedrukt in tijd, moeite of kosten) tussen West- en Noord-Nederland verandert. Wat

eerst ver weg leek, komt heel dichtbij en biedt nieuwe mogelijkheden op regionaal, nationaal en internationaal niveau. Binnen één uur verwijderd van de Randstad zijn er recreatieve gebieden, stedelijke regio's, landschappen en natuurgebieden en een vestigingsklimaat voor bedrijven van hoge kwaliteit.

De Noordvleugel

In De Nota Ruimte staat dat er met de Zuiderzeelijn een snelle verbinding op het gebied van openbaar vervoer van Schiphol en Amsterdam naar Almere en Groningen moet komen en dat daarmee een verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad gerealiseerd wordt. In de Noordvleugel van de Randstad liggen onder andere Amsterdam en het gebied rondom het Noordzeekanaal. Ook de mainport Schiphol is zeer belangrijk in dat gebied. Economisch is de Noordvleugel van grote betekenis voor Nederland en zou dus goed bereikbaar moeten zijn.

4. Wat waren argumenten voor de aanleg van de Zuiderzeelijn?

Om een duidelijk beeld te kunnen schetsen waarom de Zuiderzeelijn niet is aangelegd, hebben wij gekeken naar de argumenten voor de Zuiderzeelijn. We hebben argumenten vanuit verschillende dimensies gevonden, zoals economische en milieukundige argumenten.

Stedelijke groei

Een argument zou kunnen zijn dat uit Duitse onderzoeken is gebleken dat de steden, die gelijk met de industrialisering als eerste een spoorweg kregen, erg veel groeiden. De steden die niet of later een spoorweg kregen, liepen een economische achterstand op tegenover de eerste steden zoals Amsterdam en Rotterdam. De steden worden door een spoorlijn goed bereikbaar en dus aantrekkelijk voor bedrijven om een vestiging te plaatsen, waardoor de stad economische en technologische groei kan doormaken. Verbetert de bereikbaarheid niet, dan loopt de desbetreffende stad een grote economische achterstand op en die is later moeilijk in te halen.

Bevolkingsgroei

Voor Emmeloord zou de aanleg van de Zuiderzeelijn ook een mogelijkheid zijn om te groeien, zij het in eerste instantie alleen in bevolkingsaantal. Wanneer de Noordoostpolder beter is verbonden met de Randstad zullen veel mensen die in de Randstad werken en een rustige plek willen hebben om te wonen ook de Noordoostpolder als optie zien, waar eerst alleen Almere een goede optie was.

Economische groei

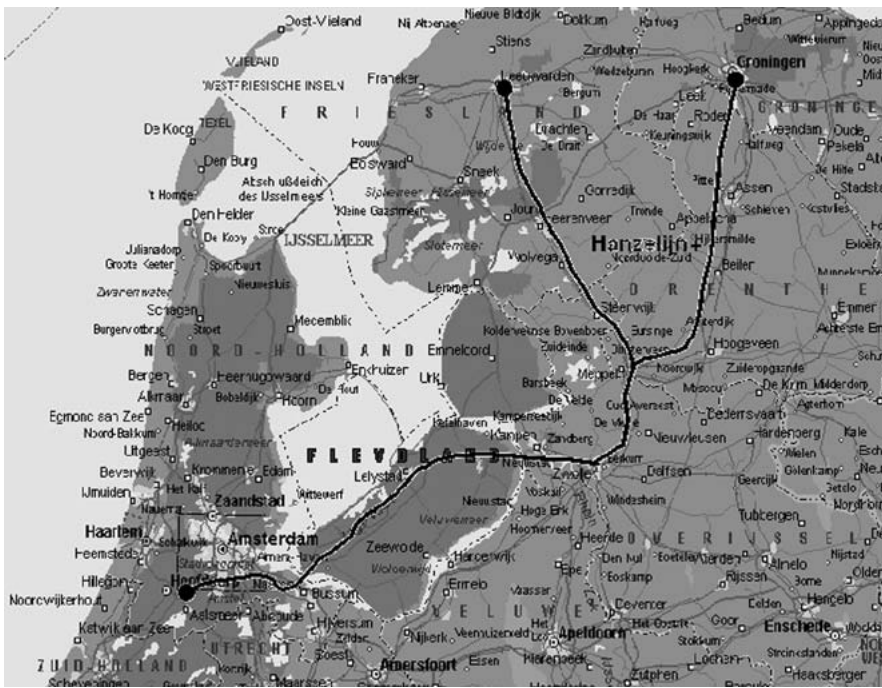
Een ander gevolg zou economische groei zijn. Door een bevolkingsgroei en toenemende bereikbaarheid wordt het voor bedrijven aantrekkelijker om ook een filiaal te vestigen in de polder. Er wordt op deze manier werkgelegenheid gecreëerd.

Toerisme

De Noordoostpolder wordt beter bereikbaar en er zullen meer toeristen (zowel uit binnen- als buitenland) naar de polder komen omdat Emmeloord makkelijker bereikbaar wordt. Meer

Impressie van de Maglev Magneetweeftrein op het proeftraject vlak over de grens in Duitsland bij Drenthe.
Bron:
www.transrapid.de





Het traject van de Hanzelijn en haar aansluiting op de rest van het spoornet in Noord Nederland. Bron: <https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-27658-10.html>

toerisme heeft positieve gevolgen op de werkgelegenheid in de polder.

Reizigers

Een volgend argument voor de aanleg van de Zuiderzeelijn is dat het voor de reizigers een comfortabeler reis oplevert. Tevens bespaart het meer tijd. Als mensen uit Emmeloord bijvoorbeeld naar Amsterdam of Zwolle willen, is dit niet mogelijk zonder over te stappen. Met de komst van de Zuiderzeelijn zou men dus van Groningen naar de Randstad kunnen en weer terug, zonder over te stappen. Dit zal ervoor zorgen dat meer mensen het openbaar vervoer boven de auto zullen kiezen, waardoor de kosten van de lijn eerder zullen worden terugverdiend. Ook zal de relatieve afstand (de afstand in tijd, moeite en kosten) tussen het noorden en de Randstad kleiner worden.

Huizenmarkt

De Zuiderzeelijn zou positieve gevolgen hebben voor de huizenmarkt. Hierdoor wordt het voor veel mensen mogelijk om zonder risico op files

alsnog oostelijker in Nederland te gaan wonen, maar hun baan in het westen te kunnen behouden. Het aantal forenzen zal toenemen in de minder dichtbevolkte gebieden langs de Zuiderzeelijn, waardoor er meer vraag zal komen naar huizen en de prijzen zullen stijgen, wat ook voor de plaatselijke bevolking positief is.

Werkgelegenheid

Ook voor de werkgelegenheid zal de Zuiderzeelijn een positief effect hebben. Allereerst zou de Zuiderzeelijn moeten worden aangelegd, waar menskracht voor nodig is. De treinen die er komen, moeten worden bestuurd en ook de nieuwe stations hebben mensen nodig. Het zou kunnen dat bedrijven zich vestigen in bijvoorbeeld de Noordoostpolder, die ook weer mensen inhuren. Hierdoor bestrijdt je de werkloosheid op verschillende manieren.

Milieu

De aanleg van de Zuiderzeelijn zou ook relatief beter zijn voor het milieu, bijvoorbeeld in de Noordoostpolder. Hier is geen trein en er zijn ook niet heel veel mogelijkheden met de bus. Wanneer er een spoorweg hierlangs zou worden aangelegd, krijgen mensen de optie om met de trein ergens heen te gaan, waardoor veel mensen minder snel de auto zullen pakken vanuit Emmeloord. Auto's zijn namelijk minder milieuvriendelijk dan treinen.

Wonen in het noorden, werken in de Randstad

Wanneer de verbinding tussen het noorden en de Randstad wordt verbeterd door middel van de Zuiderzeelijn, zullen veel mensen, vooral de hoogopgeleiden, minder snel vertrekken naar de Randstad. Door de Zuiderzeelijn wordt het makkelijker om in bijvoorbeeld Groningen of Drachten te blijven wonen en toch te werken in de Randstad. Zo voorkom je dus de leegloop van het noorden en de 'overbevolking' van de Randstad.

5. Wat waren argumenten tegen de Zuiderzeelijn?

Economische nauwelijks een bijdrage

In april 2006 kwam de Structuurvisie Zuiderzeelijn naar buiten. Uit het onderzoek werd geconcludeerd dat de enorme investering (4 tot 9 miljard euro) nauwelijks een bijdrage zou leveren de economie in het Noorden beter te maken. Ook zou de

bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad met Groningen nauwelijks verbeteren. Volgens het tweede paarse kabinet Kok II, zou het aantal arbeidsplaatsen in Nederland niet stijgen door aanleg van de Zuiderzeelijn. Van alle mogelijkheden zorgde de magneettrein in het Noorden voor de meeste nieuwe banen, namelijk ruim 4000. Dit aantal banen was laag, want dit was gelijk aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen in alleen al de stad Groningen in een jaar. Als de Zuiderzeelijn niet zou worden aangelegd, zouden de nieuwe arbeidsplaatsen niet in Groningen komen, maar in de provincies Gelderland en Overijssel.

Herhaling Betuwelijn?

Voor de Betuwelijn was in 1995 een budget vastgesteld van 2,5 miljard euro. Echter heeft het project achteraf 4,7 miljard gekost en is daarmee het grootste en duurste wat de overheid voor een degelijk project heeft betaald. Er werd uiteindelijk door het Centraal Planbureau geconcludeerd dat de Betuweroute overbodig was en dat de kosten van de aanleg niet konden worden terugverdiend. De Betuwelijn wordt gezien als een project waar van geleerd kan worden.

Het probleem bij de Betuwelijn lag bij de bijdrage van de bedrijven waar de overheid op rekende om het financiële gat te dichten. Door de bedrijven de opbrengsten uit treintickets te gunnen, zouden zij mogelijk ook willen investeren. Een dergelijke constructie van het betrekken van het bedrijfsleven bij investeringen brengt risico's met zich mee. De lobby gaat door en uiteindelijk durft de politiek niet meer terug.

Slechts een beperkte groep mensen zou werkelijk profiteren van de Zuiderzeelijn. Zo is uit een onderzoek van onderzoeksbureau Ecorys gebleken

*Impressie van de Japanse hogesnelheidstrein.
Bron: www.nerdnet.nl*



dat in het jaar 2005 slechts 29.000 mensen dagelijks tussen de Randstad en het noorden van Nederland (of andersom) reisden, terwijl er al drie autosnelwegen en één (door de aanleg van de Hanzelijn twee) spoorlijn(en) liepen tussen Noord-Nederland en het westen.

Omgekeerde wereld

Door de komst van de Zuiderzeelijn neemt gebondenheid aan één plaats van bedrijven af. Voorstanders stellen dat hierdoor meer bedrijven zich in het noorden zullen vestigen, want het noorden is immers beter bereikbaar. Maar het omgekeerde kan ook het geval zijn. Bedrijven kunnen ook uit het noorden weggaan, zich in de Randstad vestigen en via de snellere en betere verbinding hun klanten in het noorden op afstand bedienen. Het zou hierbij vooral gaan om bedrijven uit een hogere rangorde, zoals kantoren van belangrijke bedrijven.

Bakken met geld

Kabinet Kok II zette al 2,7 miljard euro opzij voor de aanleg van de magneettrein en/of de hogesnelheidslijn. De overheid wilde van de regio, ofwel provincies Groningen, Friesland, Flevoland, Drenthe en enkele grotere steden daarbinnen, een inbreng van

minimaal 1,1 miljard euro voor de magneetzweefbaan. De regio's leken 900 miljoen euro bij elkaar te krijgen. Deze hoge bedragen zijn opmerkelijk ten opzichte van de lage economische verwachtingen van de nieuwe spoorlijn. Het Centraal Planbureau definieerde de investeringen als 'niet robuust'. Het CPB wilde daarmee zeggen dat het niet zeker was of er positieve economische of maatschappelijke effecten zouden verschijnen door de enorme investering. De Zuiderzeelijn werd door tegenstanders beoordeeld als een miljarden kostende, onrendabele spoorlijn, die op termijn ook nog eens heel veel extra geld zou vergen voor onderhoud en exploitatie. Volgens minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat zouden de kosten voor onderhoud en exploitatie 4 miljard zijn en dat zou veel hoger zijn dan de verwachte opbrengsten van de Zuiderzeelijn van 1 miljard.

Economisch noorden

Ruimtelijke effecten van een betere verbinding zijn vaak (zeker op korte termijn) negatief voor de economie van die streek. De '*friction of distance*' (de afstand gebaseerd op een hoeveelheid energie en geld) wordt kleiner en dat betekent op economisch gebied een daling van de

advertentie

VERTROUWDE
NAAM,
NIEUW ADRES!

PETER PRUMMEL
NOTARISKANTOOR



Boslaan 19 | 8302 AA Emmeloord | telefoon 0527-617447
www.notarisprummel.nl | info@notarisprummel.nl

natuurlijke potentie en dus een grotere blootstelling aan concurrentie vanaf buiten. Dit betekent slecht nieuws voor sommige noordelijke bedrijven, want ze krijgen dus te maken met meer bedrijven waarmee ze moeten kunnen concurreren. ‘*splendid isolation*’ betekent het doelbewust isoleren van het noorden tegenover de buitenwereld (bijvoorbeeld de Randstad) met de reden dat het voordelig is voor het eigen welzijn of veiligheid. De *splendid isolation* is al een hele tijd een betekenisvol onderdeel van de economische kracht die vooral de stad Groningen vertegenwoordigde, maar deze strategie wordt flink aangetast. De isolatie waar Groningen zich door kenmerkt zou verleden tijd zijn als de spoorlijn wordt aangelegd.

Natuur

De aanleg van de Zuiderzeelijn betekent doorsnijding van prachtige landschappen en natuurgebieden, extra horizonvervuiling en extra geluidshinder. Het gaat onder andere om aantasting van Vogel- en Habitat-Richtlijngebieden (Europese wetten voor de bescherming van dieren en planten), ecologische hoofdstructuren (netwerk van natuurgebieden) en cultuurhistorisch en landschappelijk waardevolle gebieden, zoals de Oostvaardersplassen, Ketelmeer en Tjeukemeer. Als we het voortbestaan van de natuur in Nederland willen voortzetten, is het van belang dat er niet nog meer wegen en treinsporen komen, want die vormen een belemmering voor de natuur. Ook in stedelijk gebied komt er grote verslechtering in de toekomst door weer een nieuwe spoorlijn. Het is bijvoorbeeld nog niet duidelijk hoe een magneettrein door het zuiden van Amsterdam zou moeten gaan. Moet het door het cultuurhistorisch uniek gebleven gebied of gaat de spoorlijn

door het dicht bevolkte gebied waarlangs dan vanwege het lawaai nauwelijks meer gewoond mag en kan worden?

Snel en betaalbaar reizen, of toch niet?

Met de magneettrein en de hogesnelheidslijn trein kom je niet van punt A naar B. Het huis van de reiziger ligt al snel een half uur reizen vanaf een treinstation waar men uitstapt en hetzelfde geldt voor het werk. De reistijden zullen dus voor velen lang blijven. Daarnaast is de prijs van het treinkaartje voor een magneettrein of voor een hogesnelheidslijn veel hoger dan de prijs van een treinkaartje dat de reizigers nu betalen.

6. Waren/zijn er alternatieven voor de Zuiderzeelijn?

Het vinden van alternatieven voor de Zuiderzeelijn leek makkelijker dan dat het in werkelijkheid was. Er waren niet zoveel concrete alternatieven te vinden. Hieronder staan een paar alternatieve spoorwegen die deels het tracé van de Zuiderzeelijn volgen. Ook zijn er verschillende plannen gemaakt die niet zijn uitgevoerd. Bij de Zuiderzeelijn zou maximaal 67% van de kosten als subsidie worden verstrekt. Dit bedrag zou dan tussen de 250.000 en 2.500.000 euro liggen.

Spoorlijn Amsterdam Almere

Een van de alternatieven voor de Zuiderzeelijn was de aanleg van een nieuwe spoorlijn tussen Amsterdam en Almere om het knooppunt Weesp. Dit tracé zou ook een stuk over de Hanzelijn (Lelystad-Zwolle) lopen. Pas wanneer deze verbinding klaar zou zijn (2013), zou er een betere verbinding met Groningen en Leeuwarden kunnen worden gerealiseerd.

Spoorlijn Hanzelijn

Een ander gerealiseerd alternatief van de Zuiderzeelijn is de Hanzelijn. Deze is aan het einde van 2012 in gebruik genomen. Voor deze spoorlijn zijn twee nieuwe stations aangelegd, namelijk dat van Dronten en Kampen Zuid. Het tracé loopt van Lelystad via Dronten en Kampen naar Zwolle. Dit maakt het reizen van en naar de Randstad voor mensen uit het noorden van Nederland makkelijker, omdat je in Lelystad op de lijn Lelystad Weesp (Flevolijn) kunt stappen en eventueel in Almere via de Schiphol Almere verbinding naar de Randstad krijgt. Zowel de Hanzelijn als de Flevolijn heeft geen overwegen, waardoor de lijn veiliger wordt.

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Een ander plan om het Noorden beter bereikbaar te maken en daar de economie te stimuleren is het Programma Spoorplan Noord Nederland. Dit is een alternatief voor de Zuiderzeelijn. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I en M) heeft deze afspraak in 2008 ondertekend in samenwerking met Noord-Nederland. In opdracht van I en M heeft ProRail een mogelijke dienstregeling voor 2020 ontworpen: het uitgangspunt voor het programma. Om dit mogelijk te maken zijn er verschillende aanpassingen nodig zoals hogere frequenties, snellere en/of nieuwe verbindingen, nieuwe stations, betere overstapmogelijkheden en aanpassingen aan de huidige spoorweginfrastructuur.

Busverbindingen

De provincie Flevoland wil het openbaar vervoer in de provincie verbeteren om voor iedereen de mobiliteit verbeteren. De basis voor deze nieuwe insteek is: "Wij zorgen voor adequaat en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen in

Flevoland." Zeker toen duidelijk werd dat de Zuiderzeelijn niet zou worden aangelegd werd het belangrijk voor onder andere de bewoners van Flevoland om de bestaande mogelijkheden voor het openbaar vervoer te verbeteren.

7. Welke mening(en) hebben mensen nog over de Zuiderzeelijn?

Om hierachter te komen hebben wij een enquête afgenomen in de Lange Nering te Emmeloord. We hebben de enquête kunnen afnemen bij vijftig mensen, waardoor wij een goed beeld kunnen schetsen van de mening van het publiek.

Het grootste deel (90 %) is van mening dat de Zuiderzeelijn aangelegd had moeten worden. Van het aantal voorstanders is het grootste deel jonger dan 25 jaar. De meeste tegenstanders van de Zuiderzeelijn zijn mensen van 35 tot 60 jaar.

Voorstanders

Het grootste deel van de ondervraagden vindt dat de trein betere uitgaansmogelijkheden schept (33%). Daarnaast biedt de trein een betere verbinding met onderwijsinstututen in de Randstad en dus betere studiemogelijkheden (23%). Ook vakantievervoer zou de Zuiderzeelijn goede kansen bieden(11%).

De Maglev verbinding in Shanghai naar het vliegveld. Afb: commons.wikimedia.org



Het merendeel van de mensen die voor de Zuiderzeelijn is, heeft de mening dat het beter is voor de bereikbaarheid (68 %). Verder denkt ook een deel dat het beter is voor de economie (22 %). Ook een deel vindt dat de spreiding van de drukte van het treinverkeer in de Randstad een argument voor de Zuiderzeelijn is (8 %).

Tegenstanders

De meeste mensen zouden de aanleg van de Zuiderzeelijn onnodig vinden (29 %) of vinden dat het voor teveel overlast zorgt (29 %). Verder vonden sommigen het te duur (14 %). Ook gaat het volgens een aantal mensen ten koste van de natuur (14 %).

Alternatieven

Een groot deel van de mensen (57 %) vond dat er betere busverbindingen moeten komen. Voor een aantal mensen (29 %) waren betere snelwegen het beste alternatief voor de Zuiderzeelijn.

Conclusie

Gedurende het maken van dit profielwerkstuk hebben wij allerlei zaken onderzocht in verband met de Zuiderzeelijn. Ons uiteindelijke doel was om deze vraag te kunnen beantwoorden: Waarom is de Zuiderzeelijn niet aangelegd? De Zuiderzeelijn is niet aangelegd met de hoofdreden dat de spoorlijn teveel zou kosten en niet genoeg zou opbrengen. De enorme investering van 4 tot 9 miljard euro kon niet bijdragen aan een sterke economische bijdrage en dus is de Zuiderzeelijn verleden tijd. Daarnaast zijn er nog een aantal redenen die minder zwaar wegen, maar toch zeker van belang zijn. De argumenten voor de Zuiderzeelijn wegen immers niet op tegen de tegenargumenten. Zo is reizen met de trein wel beter voor het milieu dan reizen met de auto, maar aan de andere

kant zou de Zuiderzeelijn zorgen voor lawaai, hoge energiekosten en doorsnijding van natuurgebieden. Daarnaast zeggen de voorstanders dat reizigers tijd besparen met de Zuiderzeelijn, maar de stations liggen vaak ver van de eindbestemming en zo moet men alsnog lang reizen. De puinhoop van auto's rondom de Zuiderzeelijn wordt immers niet opgelost met de Zuiderzeelijn. Als laatste is er nog het imago van Groningen. Groningen wordt gezien als 'afgelegen' ten opzichte van bijvoorbeeld de Randstad en dat beeld zou veranderen als Groningen met de Zuiderzeelijn verbonden zou worden met het westen. Echter heeft het imago van Groningen en de rest van het noorden ook voordelen. Denk aan het toerisme en de economische strategie van 'splendid isolation' ofwel het isoleren van het noorden tegenover bijvoorbeeld de Randstad. Er dus een hoofdreden om de Zuiderzeelijn niet aan te leggen, namelijk dat de kosten hoger zijn dan de baten. Daarnaast zijn er veel andere redenen zoals hierboven genoemd die hebben bijgedragen aan het besluit de Zuiderzeelijn niet aan te leggen. Onze hypothese was dat de Zuiderzeelijn er door de kosten niet is gekomen. Ook dachten wij dat een reden de overlast zou kunnen zijn. We kunnen onze hypothese grotendeels bevestigen, want de kosten waren inderdaad hoger dan de baten. Echter zijn wij er door ons werkstuk achtergekomen dat er nog veel meer redenen waren voor het schrappen van de Zuiderzeelijn, waaronder de overlast.

###

Naar wie is de Pilotenweg vernoemd?

Harrie Scholtmeijer

In het vorige nummer van Rndom Schokland sluit Evert de Boer zijn artikel over sproeivliegtuigen, in het bijzonder over de bij zijn werkzaamheden verongelukte piloot Hamming, af met een zin die ik hier woordelijk herhaal:

Veel bewoners van de Noordoostpolder denken dat de Pilotenweg een eerbetoon is aan de vliegers uit de Tweede Wereldoorlog, dat is onjuist want daar is de Vliegtuigweg naar genoemd.



Tot die inwoners moet ik mezelf ook rekenen, want ook ik hang de mening aan dat de Pilotenweg naar de geallieerde vliegeniers uit de oorlog is genoemd. Sterker nog, ik heb die mening tweemaal op papier gezet (in de eerste druk van Namen in de Noordoostpolder uit 1987 en bij de tweede, herziene druk uit 2001). Naar aanleiding van de opmerking dat die mening onjuist zou zijn, ben ik nog eens over de kwestie gaan nadenken.

Als de Pilotenweg niet naar geallieerde piloten is genoemd, naar wie dan wel? Het wordt niet met zoveel woorden gezegd, maar uit het artikel krijg je wel de indruk dat dat dan de piloten van de spuitvliegtuigen zouden moeten zijn. Andere piloten dan de oorlogsvliegers en de spuitvliegtuigenbestuurders hebben immers in de geschiedenis van de Noordoostpolder geen rol van betekenis gespeeld. Het is dan verleidelijk om bij de Pilotenweg specifiek te denken aan Hamming, die immers hier zijn einde vond. De naam van de weg is dan, net als de obelisk, als hommage bedoeld.

Een probleem is daarbij wel dat de naam Pilotenweg al in 1950, het jaar waarin Hamming verongelukte, bestond. In dat jaar werd namelijk de Lijst van aardrijkskundige benamingen in de Noordoostpolder gepubliceerd, en in die lijst komt de naam Pilotenweg voor. Nu is het mogelijk dat het om een snelle vernoeming gaat, en dat naam pas na 5 juli van dat jaar (zijn sterfdatum) is vastgesteld, maar over het algemeen werkt naamgeving niet zo snel. Als het om Hamming te doen was geweest, waarom dan niet rechtstreeks vernoemd, dus Hammingweg? Als de piloten van sproeivliegtuigen in het algemeen geëerd moesten worden, waarom heeft dan juist deze groep van werkers ten behoeve van de landbouw een eigen wegnaam gekregen? In het genoemde artikel wordt ook een argument gegeven voor de stelling dat de Pilotenweg niet naar geallieerde piloten zou zijn genoemd: er is al een Vliegtuigweg, die naar deze airmen verwijst. Inderdaad is het vreemd om twee keer hetzelfde in een wegnaam te vernoemen. Maar is het wel hetzelfde? Laten we nog eens goed naar de namen kijken, ook naar

Harrie Scholtmeijer schreef in 1987 het boek Namen in de Noordoostpolder, waarna er nog 150 publicaties (boeken, artikelen) volgden, o.a. Het Nederlands van de IJsselmeerpolders en het Woordenboek van de Overijsselse Dialecten. Sedert 2008 is hij voorzitter van de Vrienden van Schokland.

die van de Vliegtuigweg. Ten eerste is in die laatste naam het woord dat als eerste deel fungeert als enkelvoud opgenomen. Dit in tegenstelling tot Pilotenweg, Onderduikersweg, Polenweg. Ten tweede bevindt zich de Vliegtuigweg als enige weg met een naam die naar de Tweede Wereldoorlog verwijst zich ten zuiden van de Nagelerweg. Alle andere oorlogsnamen zijn te vinden ten westen van deze weg en de Banterweg, en vormen daarmee een tamelijk aaneengesloten complex van wegen die in hun naam verwijzen naar individuele oorlogshelden (Hannie Schaft, Johannes Post, Han Stijkel, prof. Brandsma) of groepen van oorlogshelden (piloten, onderduikers, Polen).

Met zijn afwijkende naamsvorm (enkelvoud) en geografische ligging is niet de Pilotenweg maar de Vliegtuigweg uitzonderlijk. Dat doet de vraag rijzen: hoe komt die aan zijn naam? Sinds alle publiciteit rond het Dinah Mightpad kan niemand meer ontgaan zijn wat velen daarvoor ook al wisten: tot 1948 lag hier het wrak van een Amerikaanse bommenwerper, een bekend en niet te missen object, ook niet in de straatnaamgeving. Vliegtuigweg, in het enkelvoud, verwijst niet naar vliegtuigen in het algemeen, en ook niet naar oorlogspiloten in het algemeen, maar naar een heel specifiek vliegtuig, de B-17G-20-DL 42-37950 *Flying Fortress* 'Dinah Might'.

De naam Vliegtuigweg verwijst dus naar één specifiek vliegtuig, maar heeft wel een symbolische waarde gekregen, als we letten op het tweede deel van de toelichting die de al genoemde Lijst van Aardrijkskundige benamingen in de Noordoostpolder geeft:

Ter plaatse deed een "vliegend fort" een noodlanding; herinnering aan de talrijke geallieerde vliegtuigen, die

in de polder landden of daar wapens afwierpen. (p. 10)

Voor de naam Pilotenweg (en ook Pilotentocht) dezelfde lijst een andere verklaring, die niettemin wel in de richting van de geallieerde vliegeniers wijst:

Genoemd naar de talrijke geallieerde vliegers, die na noodlanding in de polder, door de bevolking werden verborgen en verder geholpen. (p. 8) Samenvattend: de naam Vliegtuigweg verwijst naar één vliegtuig en eert ze alle, de naam Pilotenweg verwijst naar hun bemanningen, net als onderduikers en Polen levende (zij het helaas ook vaak gesneuvelde) wezens. De met die groepen overeenstemmende vorm van de naam én de geografische positie van de weg biedt alle aanleiding om bij de piloten van de Pilotenweg aan geallieerde piloten te denken. De Lijst van aardrijkskundige benamingen in de Noordoostpolder, die werd uitgegeven 'op last van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat', en die dus enig gezag mag worden toegekend¹, lijkt deze visie te ondersteunen.

Hiervoor werd gesteld dat het inderdaad merkwaardig zou zijn om twee keer hetzelfde te vernoemen. Dat is inderdaad zo, maar ik hoop duidelijk gemaakt te hebben dat in Vliegtuigweg en Pilotenweg weliswaar twee verwante, maar niet identieke objecten zijn vernoemd. Intussen hebben we, nota bene door lobbyen van de *Vrienden van Schokland*, sinds 30 oktober 2015 wel een tweede wegnaam die inderdaad verwijst naar hetzelfde als de naam Vliegtuigweg: het Dinah Mightpad, voor het fietspad dat ooit begon als olifantspaadje naar dat gelijknamige vliegtuig. Overigens is het reeds bestaan van de naam

1. Het Ministerie kan ook worden beschouwd als eindverantwoordelijke voor de naamgeving; ik vermoed dat de Lijst is uitgegeven om de keuze van de namen toe te lichten.

Pilotenweg destijds ook als argument contra de vernoeming van dit en andere fietspaden gebruikt.

Het is natuurlijk wel een bizar toeval dat zich uitgerekend aan de Pilotenweg een gedenkteken bevindt voor een piloot die niet tot de categorie piloten behoort die in die naam vernoemd is. Die obelisk (en het achterliggende verhaal) zou beschouwers inderdaad wel eens op de gedachte kunnen brengen dat de Pilotenweg naar Hamming en zijn collega's is genoemd. Dat hoop ik hier te hebben weerlegd. Overigens heb ik ook wel eens het omgekeerde meegemaakt: dat men dacht dat de obelisk opgericht was ter ere van de oorlogsvliegers. Ook dat is niet juist. De obelisk en de naam van de Pilotenweg verwijzen naar twee verschillende (groepen van) piloten: het gedenkteken naar de piloot van het sproeivliegtuig, de naam naar de vliegeniers uit de Tweede Wereldoorlog.

###

Literatuur

Evert de Boer (2016),

Vliegtuigspuiten en een obelisk in de Noordoostpolder. Rondom Schokland 56, nr. 2, p. 27-32.

Lijst van aardrijkskundige benamingen in de Noordoostpolder. Met kaart.

Uitgegeven op last van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. 's-Gravenhage: Staatsdrukkerij en Uitgeverijbedrijf, 1950.

Harrie Scholtmeijer (1987). Namen in de Noordoostpolder. Kampen: IJsselakademie (tweede aangevulde druk 2001).

Op de obelisk langs de Pilotenweg in de Noordoostpolder wordt piloot August (Guus) Willem Hamming herdacht. Hij vloog met sproeivliegtuigen in de Noordoostpolder en kwam om tijdens zijn werk.

Bron: Google Maps.





HOOFDARTIKEL

De culturele agenda van de NOP (1942-1945)

“Volle maan in polderland”

Aaldert Pol



Ooit werd de Noordoostpolder vermaard als Nederlands onderduikersparadijs (1940-1945), een ere naam gegeven tijdens de Duitse bezetting. Duizenden burgers verkozen de schop – de ‘zweetlepel’ – boven een transport naar Duitsland. Die duizenden werkten aan een gigantische klus: het veroveren van ‘nieuw land’, het veranderen van ‘water in brood’. Tijdens dat grootse werk werd ook nog aan ontspanning gedacht.

Aaldert Pol was jarenlang docent geschiedenis in Emmeloord. Thans is hij freelance publicist en historicus.

In 1937 werd de ‘Commissie voor de culturele verzorging van arbeiders en overig personeel, werkzaam bij de inpolderingswerken van den Noordoostelijken polder’ ingesteld. Die inpolderingswerken omvatten de aanleg van dijktracé’s, sluiscomplexen en het in cultuur brengen van het op het water veroverde land, respectievelijk onder leiding van de Dienst der Zuiderzeewerken (ZZW) en de *Directie van de Wieringermeer* (Noordoostpolderwerken). 9 september 1942 was de datum waarop de polder droogviel. In dit artikel volgen we

het werk van de hiervoor genoemde *Commissie*. Af en toe wordt een zijsprongetje gemaakt naar de stand van zaken bij de inpoldering. Tal van acteurs/zangers/voordrachtskunstenaars en muzikanten kwamen naar de polder om de werkers te plezieren.

Een drijvend theater bij Ramspol AI op 25 maart 1937 was de hiervoor genoemde *Culturele Commissie* ingesteld. Tal van prominenten werden lid onder voorzitterschap van ds. H. Janssen, leger- en vlootpredikant in algemene dienst te ‘s Gravenhage. De *Commissie* ging voortvarend te werk en



*Toegang tot de polder
in 1942 bij Ramspol
a Ramsgaol,
pontonbrug.
b Ramsdiep,
scheepvaartkanaal
met veerpont*

kocht de ontspanningsark 'IJsselmeer', die voor een bedrag van f 7.250 werd omgebouwd tot een drijvend theater. Op 24 oktober 1939 werd onder grote belangstelling van de arbeiders afgemeerd aan de dijk bij Ramspol. Het vaartuig had een zaalruimte van 18 x 6 meter, een 'slaaphut voor een bedieningsman, een klein buffet met speelgelegenheid en een groot buffet, wc en urinoirs'. Ten behoeve van de bioscoopvoorstellingen was de ark voorzien van een brandvrije cabine. De *Commissie* was zeer ingenomen met deze simpel te verplaatsen ontspanningsgelegenheid. In 1939 werden hier al 3 voorstellingen gegeven, die door respectievelijk 160, 87 en 61 personen werden bezocht. In hetzelfde jaar werden in de Rijksontspanningslokalen te Urk en Lemmer 30 en 15 ontspanningsavonden georganiseerd. Het waren vooral filmvoorstellingen, af en toe afgewisseld door Bert Brugmans marionettentheater, een ensemble dat de aanwezigen ook vermaakte met 'magische experimenten', aldus de *Commissie*. Gemiddeld bezoek: respectievelijk 110 en 126 personen. De te vertonen films waren door een subcommissie aan een keuring onderworpen. Met de Rijkskantine op Urk ontstonden nog problemen over het wel of niet open zijn tijdens de zondagen. Er werd een compromis gesloten: op zondagen zou geen verkoop van alcoholhoudende dranken plaatsvinden.

De bezetting, 14 mei 1940

Met de Duitse bezetting begon een periode van onzekerheid. Spoedig bleek dat de Duitsers interesse hadden voor de internationaal bekende strijd van Nederland tegen het water. Ook bleek al spoedig dat er moeilijkheden ontstonden met het vervoer en de voorgeschreven verduisteringsmaatregelen.

De zeer strenge winter van 1940 maakte het culturele werk nog extra moeilijk. Urk was vrijwel onbereikbaar en de *Commissie* deed een beroep op het eigen personeel om wat te organiseren. Zo konden nog enkele avonden met lichtbeelden, een biljarten pingpongwedstrijd plaatsvinden. Ondanks alle problemen werden er 22 ontspanningsavonden georganiseerd die door 205 belangstellenden werden bezocht.

De bezetter liet in juli weten dat Engelse en Amerikaanse films niet meer vertoond mochten worden. Op Urk mocht nog wel een radiotoestel worden aangeschaft. De *Commissie* liet weten dat zij zeer ingenomen was met de actie van de *Volksbond tegen Drankmisbruik*.

De Duitse Weermacht vorderde in 1941 de ark "IJsselmeer". Dat werd toch niet als een ramp ervaren. De culturele activiteiten van de *Commissie* verplaatsten zich naar de kantines van de kampen. Deze werden voorzien van couranten, boeken, spellen en een kleine bibliotheek. De zich in de polder schuil houdende tekenaar Henk Rotgans voorzag later de kantines

VOLLE MAAN IN POLDERLAND

Titelied van de revue van JAN VAN OSTADE's tournee in den Noord-Oostpolder in Juni en Juli 1944.

Tekst en muziek: JAN VAN OSTADE.

- 1 -

Eenzaam zijn wij hier van alles verlaten,
Nergens een huisje, een boom, of een heg,
Nergens een grachtje, geen plein en geen straten,
Niets dan een eenzame kar op den weg,
Maar al die eenzaamheid hindert ons niet,
Als men de maan in ons polderland ziet.

R e f r e i n :

Want als de volle maan weer vriend'lijk in ons polderlandschap staat
Komt er weer vreugde in ons hart,
Vergeten wij alle zorg en smart,
Dan is er niets op heel de wereld meer voor ons dat nog bestaat.
Dan wordt door ons altijd gepraat tot 's avonds laat:
Dan staat den heele Hemel vol met silv'ren sterren
Die allen flink'rend pinken in hun volle pracht
Dan is het telkens net alsof ons duffe hart weer open gaat
Als in ons polderland, het maantje lacht.

- 2 -

Als in het Oosten den dag weer komt gloren
't Maantje verdwijnt voor het licht van de zon,
Gaan wij weer uit naar het rijpende koren,
Dat men sinds kort in ons polderland won.
En als de dagtaak dan weer is gedaan,
Komt weer die heerlijke lachende maan.
R e f r e i n : (als voor).

Prachtig omglanst door de maan en 't gesternte
Zien wij daar Schokland, een vreemd silhouet,
Nietig en klein in de eind'loze verte
Op ieder eind staat een zilv'ren bouquet.
Al wat men denken kan zinkt in het niet
Als men de pracht van dit schouwspel beziet.
R e f r e i n (Als voor).

2 a Volle maan in
polderland (Papier
aangetaast door de
tand des tijds.
Bron: Nationaal Archief
Den Haag.

van tekeningen en ondersteunde de naar de polder komende artiesten met het maken van decorstukken. De eerste kampen lagen langs de rand van de toekomstige polder. Met het droogvallen in 1942 lag er een moeilijk toegankelijke modderpoel van circa 50.000 ha. In Kuinre, Blokzijl en Kadoelen (Ambt-Vollenhove) vertelde Jan P. Strijbos uit Haarlem over zijn reis naar Spitsbergen.

De artiesten en hun program

Naarmate het werk in de polder vorderde nam uiteraard ook het werk van de *Commissie* toe. Toen ook probeerde de bezetter de polderwerkers te indoctrineren in nazistische geest. Daartoe was door het Nederlandsch Arbeidsfront de vereniging 'Vreugde en Arbeid' opgericht. Ir. Smeding – voorzitter van de *Directie Wieringermeer* – verwees naar de

reeds bestaande *Commissie*, die al zo voortreffelijk functioneerde. Maar zijn pleidooi werd niet geaccepteerd. Toch is het het NAF nooit gelukt de polder binnen haar invloedssfeer te brengen. 'Vreugde en Arbeid' organiseerde ook avonden, die echter beduidend minder of soms helemaal niet werden bezocht. De grote meerderheid van de onderduikers wees de nieuwe orde nadrukkelijk af.

Voor de 'polderartiesten' golden bepaalde regels. Zij dienden lid te zijn van de door de bezetter ingestelde *Kultuurkamer*. Wie daarvan geen lid was mocht niet in het openbaar optreden. Het gevolg was dat bijvoorbeeld figuren als Albert van Dalsum, Fien de la Mar, Joop Doderer en Jan de Hartog, die geen lid wensten te worden, niet in het polderprogram voorkomen.

Volgens de instructie diende het programma op een hoog peil te staan en mocht in godsdienstig, zedelijk, of politiek opzicht geen reden tot aanstoot geven. In de praktijk betekende het dat anti-Duitse uitingen waren verboden. Voor het vervoer in de polder werd gezorgd. Aanvankelijk klaagden de artiesten over de open wagen waarop zij aan weer en wind waren blootgesteld. Later zorgde de *Directie* voor een gesloten artiestenwagen. Die stond – met uitzondering van de zondag – alle dagen van de week ter beschikking. Indien men op die dag de polder wilde verlaten zou dat per fiets moeten gebeuren. Het bezoek aan de nog kale polder had voor de artiesten ook aantrekkelijke kanten. Logies en voeding behoeften niet te worden betaald en de regeling van distributiebonnen zou soepel toegepast worden. Om te voorkomen dat met de artiesten een hele schare hongerige kennissen naar de polder zou komen,

had de *Directie* verboden om vrienden en familieleden mee te nemen.

Jan van Ostade

De toegang tot de polder was in 1942 nog zeer beperkt. Bij Ramspol lag een pontonbrug van een paar honderd meter over de Ramsgeul, terwijl over het aansluitende Ramsdiep – het scheepvaartkanaal – gebruik gemaakt moest worden van een veerpont. De brug bij Vollenhove kwam in 1941 gereed. Vanuit Lemmer kon men direct de maagdelijke grond betreden.

We weten precies welke artiesten en gezelschappen naar de polder kwamen, want dat werd administratief precies vastgelegd.

Er is in dit artikel slechts ruimte voor een wat uitgebreidere presentatie van de gebroeders Jan en Pierre van Ostade en het gezelschap van Jan Lemaire.

Jan van Ostade kwam met zijn Brabants gezelschap in juni/juli 1944 naar de polder. Van Ostade had voor zijn tournee in de polder het lied ‘Volle maan in polderland’ gecomponeerd. Een romantisch liedje over een eindeloos lijkend landschap met hier en daar wat rietvelden (1944). Mogelijk schreef hij het lied met een glimlach naar analogie van het Sinterklaasliedje ‘Zie de maan schijnt door de bomen’.

Het is een leuk historisch documentje vanwege ontstaan en presentatie. Ook Schokland kreeg een plaatsje met in de verte de verlaten buurten Emmeloord en Ens met het kerkje op de Middelbuurt, heel vaag gemarkeerd door een groepje bomen.

Van Ostade over die markering in de verte:

Prachtig omglanst door de maan en t’gesternte.

Zien wij daar Schokland, een vreemd silhouet,

Nietig en klein in de eind’loze verte
Op ieder eind staat een zilv’ren bouquet.”

X = Volle maan in polderland. = tekst en muziek van Jan van Ostade.

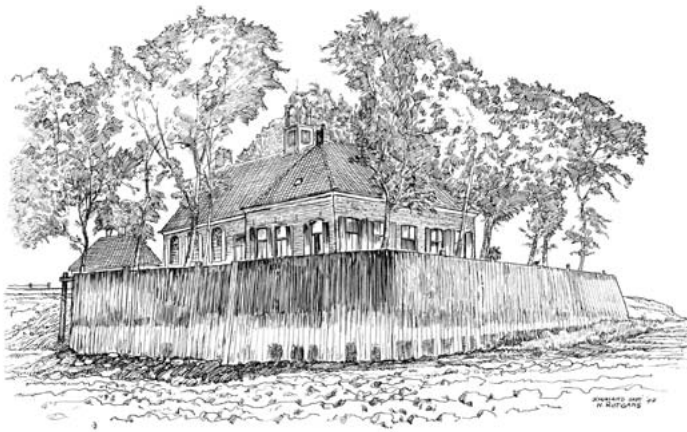


De melodie van het polderlied bleek in het Nationaal Archief (Den Haag) nog aanwezig te zijn.¹ Wie weet wordt het nog eens gezongen op de jaarvergadering van de *Vrienden van Schokland*. Onder de leden bevindt zich stellig een goede voorzanger. Ondergetekende zou daar graag op intekenen maar is – wegens gebrek aan capaciteiten – minder geschikt.

De melodie van het lied Volle maan in polderland van Jan van Ostade. Bron: Nationaal Archief Den Haag.

De gebroeders Van Ostade werden na de oorlog vooral bekend met ‘Negenheit de klok’. In de culturele agenda van de polder komen trouwens veel namen voor die later nationale bekendheid verwierven.

1. Nationaal Archief, Den Haag. Archief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Directie van de Waterstaat* 1930-1949, inv.nr.1924, jaarverslagen van de *Culturele Commissie* 1940-1944.



*Schokland op het
droge. H. Rotgans.
Bron: Nieuw Land
Erfgoedcentrum
Lelystad*

Jan Lemaire sr (1884-1982) en zijn gezelschap

De kampen kenden een gemiddelde bezetting van 300 à 400 man. Het was een mannenmaatschappij. Over het wel of niet in de smaak vallen van de voorstellingen is maar weinig bekend. Enig vermoeden is er wel als men kijkt naar het aantal bezoekers. De lezing van K. D. Schrek over ‘Jacht op grof wild in de rimboe van Atjeh en ervaring met vangen en africhten van olifanten’ werd gedurende 9 avonden bezocht door 576 bezoekers. Ruim 60 per keer. Het gezelschap Lemaire trad in april 16 avonden op en wist 2.300 bezoekers te trekken. Dus bijna 130 per avond.

Lemaire was zijn loopbaan als schoenmakersleerling begonnen en werd later conducteur op de Amsterdamse tram.² Het gezelschap bestond uit Jan Lemaire (voordrachtskunstenaar, toneelspeler), Louis Holst, conferencier en Hetty Blok, liedjes.

Het drietal wist de zaal te enthousiasmeren en af en toe werd uit volle borst met de liedjes mee gezongen. Polderwerker Johannes Muis wist in 2005 – in het kader van het Project Cultureel Flevoland – nog precies welk lied er toen gezongen werd:³

2. nl.m.wikipedia.org/wiki/jan_Lemaire_sr.
3. Interview met Johannes Muis, 21 januari 2005. Project Cultureel Flevoland, *Nieuw Land* Erfgoedcentrum te Lelystad.

‘Toen wij uit Rotterdam vertrokken, met de Edammer oude schuit, met kakkerlakken in de midscheeps en rattennesten in het vooruit. Toen hadden wij een kleine jongen, als Ketelbink bij ons aan boord, die voor de eerste keer naar zee ging en nooit van ...’
en dan zong alleman
‘van naaien had gehoord!
En dan die voormannen, die opzichters van...
‘Ha, ha, ha, nooit van haaien had gehoord.’
Maar daar trok de hele zaal zich niets van aan!
‘Die van zijn moeder aan de kade, maar schuchter lachend afscheid nam.’

Jan Lemaire sr werd later bekend met zijn eigen versie van de Zuiderzeeballade, die in 1958 geschreven was door Willy van Hemert, ter gelegenheid van de dijk aanleg om Oostelijk Flevoland.

Schokland in 1942 telefonisch startpunt De polder viel – zoals gemeld – in september 1942 droog. De *Commissie* kon al in de loop van 1942 aan de slag in de werkkampen te Ramspol, Kadoelen, Vollenhove, Blokzijl, Kuinre, Ens, Zwartemeer, De Voorst, Marknesse, Schokland, Marknesse-Zuid en Luttelgeest. De verbindingen tussen de kampen werden verbeterd met het aanleggen van een telefonisch netwerk. Schokland speelde daarin een belangrijke rol want er lag daar al een bestaand netwerk uit vroeger tijden. Er was reeds een verbinding met Kampen, indertijd aangelegd in verband met de scheepvaart. Vanaf Schokland ging de telefoonlijn naar Ramspol ten behoeve van het administratieve en technische centrum aldaar. Ook werden al maatregelen voorbereid voor een verbinding met Emmeloord, het



*Jan Lemaire
Bron: Wikipedia*

toekomstige hoofddorp, waar in 1943 een belangrijk administratief centrum zou worden gevestigd.

De ‘Waterleidingmaatschappij Overijssel’ had eind 1942 al een buizenet aangelegd van 82 km. Ook de elektriciteitsvoorziening vorderde gestaag en was over een lengte van 24 km gereed. Goede wegen waren er nog niet; slechts rijwielpaden (aangelegd over slakken van verbrande steenkool) vormden de verbinding tussen de barakkenkampen onderling. Niet direct comfortabel, maar eind 1942 was 35 km gereed en kon gefietst worden van Schokland naar de Voorst, Marknesse-Zuid, Marknesse (Dorp B), Emmeloord (Dorp A) en Luttelgeest (Dorp G).

Naar die polder in wording trok in de loop van 1942 een stoet van artiesten. We laten hen de revue passeren – vermeld met naam en toenaam. Zij zorgden onder moeilijke omstandigheden voor enig vertier. Met de in dit artikel genoemde programma’s verkrijgt je een inkijkje in het cultuurgebeuren (vooral kleinkunst) tijdens de bezetting, zowel in de polder als in Nederland.

Er werden twaalf filmavonden, vier avonden voordrachtskunst, vier muziekavonden, twee avonden vrolijke kunst (wat dat voorstelde vermeldt de *Commissie* niet), acht lezingen, respectievelijk over de wildernissen van Belgisch Kongo, Spitsbergen, het sprookjeseiland Bali en de natuurgeheimen van de Balkan, georganiseerd.

Met voldoening constateerde de *Directie* aan het eind van het jaar dat het aardig was gelukt om de arbeiders en het overig personeel het gemis van de eigen vertrouwde omgeving enigermate te helpen vergoeden. De *Commissie* waardeerde het optreden van de *Volksbond tegen Drankmisbruik* ten zeerste en het *Reizend Drankwee-*

Museum kreeg nog de gelegenheid om enige films te vertonen. Het was de *Directie* een grote zorg dat de drank buiten de kantines bleef. Dronkenschap zou alleen maar tot ellende, ruzie en afname van de arbeidsprestaties leiden.

Mary Pos en de *Kultuurkamer*

Van een der artiesten vertelt de *Commissie* dat zij geen lid was van de *Kultuurkamer*. Dat was uitzonderlijk want de bezetter had verordonneerd dat optredende artiesten lid dienden te zijn. Als ze dat niet waren en toch gingen optreden kregen ze een boete van 5.000 gulden. En dat was in die tijd een behoorlijk bedrag.

‘Nederlands eerste reisjournalist’ mejuffrouw Mary Pos (1904-1987) bleek tot de uitzonderingen te behoren. Zij had wel moeten beloven dat ze zich verre van politieke uitspraken zou houden. Mejuffrouw – dat was de aanspreektitel van een niet getrouwde dame – Pos was beroemd door haar reportages in tal van tijdschriften. Zij hield in de polder een lezing met lichtbeelden onder de titel ‘Op vleugels naar Zuid-Afrika’. Zoals gewoonlijk had zij haar projector en ander toebehoren meegenomen. Dat zij met coulance werd behandeld laat zich mogelijk als volgt verklaren. Zij was een verdediger van de apartheidspolitiek (en zou de latere Afrikaanse leider dr. Verwoerd in hoge mate bewonderen). Na de oorlog kwam ze in de problemen vanwege een vooroorlogs interview met Mussolini. Ze werd echter wel spoedig gerehabiliteerd.

De *Commissie* organiseerde 123 ontspanningsavonden, waarvan er vijftien, wegens vorst en sluiting van een kamp, niet door waren gegaan. Het gemiddelde bezoek was 180 man. Op het programma stonden onder andere films als ‘De Kribbebijter’,

Mary Pos bij een boot van de Holland Amerika Lijn.
Bron: Wikipedia





*Kantine kamp
Schokland.
Bron: Nieuw Land
Erfgoedcentrum
Lelystad*

‘Morgen gaat ’t beter’, ‘Pygmalion’, ‘Taboe’, ‘Limburgse folklore’, ‘De Spooktrein’, ‘Walsen van Strauss’, ‘De Opscheppers’, ‘Operette’, ‘Haar privé-secretaris’.

Lezingen werden gehouden door L. D. Petit over ‘Thailand’, Lode van Gent over ‘Mijn verblijf in de binnenlanden van Belgisch Kongo’ en ‘Vlaamsche humor’.

Verder een lezing van J. Th. M. Wijs over ‘Lief en leed der Eskimo’s’.

Ook brachten enkele muziekgezelschappen wat leven in de brouwerij: *Jolly Boys*, de *Tropische Eilanders* en de *Muzikale Steuren*. Tenslotte nog de humorist en conferencier Johny Rovo, de goochelkunstenaar/illusionist Bercelini en het kleinkunstensemble van Hans Snel. Snel was geboren in Kampen en het pontje bij Ramspol lag voor hem bij wijze van spreken naast de deur.

Soms ook waren er eigen initiatieven. Zo lieten de kampbewoners van Schokland op 27 november 1942 het *Muzikale Trio* uit Kampen overkomen. Bijzondere vermelding verdient nog het optreden van ds. W. A. Wiersinga (1897-1980) uit Loosduinen met het thema ‘Kunnen we nog in God geloven?’. Wiersinga was in Meppel geboren en was in 1943 predikant in Loosduinen. Hij zal de reis naar de polder gecombineerd hebben met een bezoek aan de familie in Meppel. Na

de oorlog werd hij directeur van het Evangelisatiecentrum te Baarn. N.B.: Voor de voetballiefhebbers nog het memorabele feit dat eind 1942 in het kamp De Voorst het eerste voetbalelftal van de polder werd opgericht!

In 1943 al 21 kampen.

Ondanks de oorlogsomstandigheden kon het in cultuur brengen van de polder doorgaan.

De activiteiten van de *Commissie* strekten zich inmiddels uit over 21 kampen. Op 16 december waren 5.763 arbeiders in de kampen gehuisvest. De paardenknechten hadden in 1943 de beschikking over maar liefst 645 paarden. De brandstof voor tractoren werd wel steeds schaarser. De zorg voor zieken werd vergemakkelijkt toen half maart de ziekenbarak te Vollenhove in gebruik genomen kon worden.

Met de woningbouw in Emmeloord werd een bescheiden begin gemaakt. De materialen steen en cement bleken – ondanks de bezetting – voldoende beschikbaar, terwijl hout en ijzer daarentegen moeilijker te verkrijgen waren.

In 1943 organiseerde de *Commissie* 262 ontspanningsavonden waarvan er 32 niet doorgingen. Dit laatste buiten toedoen van de *Commissie*. Naar het waarom moeten we raden. De overige avonden werden bezocht door circa 40.000 man. Vertoond werden een vijftal films, terwijl lezingen werden gehouden over ‘Reizen in Algiers’ door C. Sipkes en ‘Jacht op grof wild in de rimboe van Atjeh’ door K. D. Schrek. Eenmaal trad het muziekgezelschap *De Tahiti-eilanders* op en verzorgden de heren Bert Bijnen (1922-1973) en Jan Vogel (1902-1983) een populair concert. Jan Vogel was in die tijd een bekend accordeonist, componist en

dirigent. Hij is later bekend geworden met het liedje “Ketelbinkie”.

Verder werden er avonden gevuld met kleinkunst en was er nog het optreden van een Indisch gezelschap met dansen en zelfverdedigingskunst.

Het *Reizend Drankweer Museum* vertoonde ook weer enige keren enkele films.

De *Directie* was ingenomen met het in toenemende mate organiseren van dam-, schaak-, sjoelbak- en biljartwedstrijden door eigen mensen. Die toename was een direct gevolg van de geweldige instroom van nieuwe ‘arbeidskrachten’, vogels van diverse pluimage: studenten, kunstenaars en kantoor mensen.

1944 en de grote razzia

De polder werd meer en meer een toevluchtsoord. In januari 1944 zou het aantal arbeiders worden uitgebreid met 4.500 man, de zogenaamde ‘afgezwaaide’ lichte van de arbeidsdienst. De ‘afzwaaiers’ hadden kunnen kiezen voor werk in de polder of vertrek naar Duitsland. Maar na het kerstverlof bleek dat een groot deel toch niet naar de polder terugkeerde. Een aanzienlijk aantal werd op medische gronden, wegens ongeschiktheid voor het zware werk, afgekeurd. Uiteindelijk resteerde slechts een kwart van de 4.500 arbeiders.

Het aantal paarden bedroeg 662. De mechanisatie stagneerde wegens gebrek aan machines en brandstof. Om toch de werkzaamheden te versnellen konden in Beieren 99 trekossen worden aangekocht. Opmerkelijk dat de bezetter dit mogelijk maakte. De ossen bleken geen belangstelling te hebben voor die versnelling. Ze waren zeer traag en de paardenknechten wisten ook niet goed hoe ze de dieren tot sneller werken moesten aansporen. Ossen en tempo bleken onverenigbaar.

In 1944 overleed – vrij plotseling – ds. H. Janssen. Hij was vanaf de instelling van de *Commissie* in 1937 voorzitter geweest. Inmiddels had het werk van de *Commissie* zich al uitgebreid tot 26 kampen.

Ingaande 1 juli 1944 werden voor elk kamp 5 abonnementen op de door het Instituut voor Individueel Onderwijs (I.V.I.O. te Amsterdam) samengestelde cursus algemene ontwikkeling genomen.

Ondanks het schaarser wordende materiaal slaagde de *Commissie* er nog in een partij biljartlaken te kopen waarmee enkele biljarts in de kampen gerepareerd konden worden.

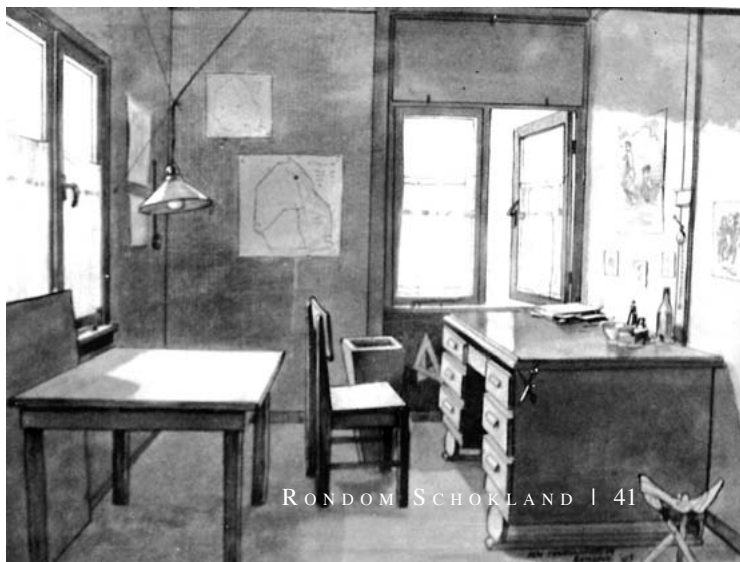
Een topper uit 1944 was de film ‘*Wiener Blut*’. De film werd in de polder 31 keer gedraaid en met een aantal bezoekers van 6.365 was het ook de best bezochte voorstelling van het jaar 1944. De arbeiders op Urk hadden pech dat het filmmateriaal defect was, maar waarschijnlijk was de treurnis niet groot, want de lezing van K. D. Schrek over ‘Jacht op grof wild in de rimboe van Atjeh en ervaring met vangen en africhten van olifanten’ werd afgelast wegens gebrek aan belangstelling.

In de maanden februari/maart werd de revue ‘*Klankenparade*’ opgevoerd door het gezelschap van Dick van Peursen.

Werkkamer H. Rotgans in kamp Ramspol.

Bron: Nieuw Land

Erfgoedcentrum Lelystad.



Van Peursen was al voor oorlog bekend met o.a. Corry Vonk, de echtgenoot van Wim Kan.

Er waren 29 uitvoeringen en 4.883 bezoekers. De arbeiders van kamp Schokland kregen niet de kans om de bovengenoemde revue te bezoeken. Ze werden gestraft omdat ze verdacht werden van sabotage: er was namelijk een telefoonkabel in het ongereede geraakt. Later bleek dat de kapotte leiding was veroorzaakt bij graafwerkzaamheden.

Het overzicht vermeldt dat er tot september 248 avonden waren georganiseerd en dat er 40.091 bezoekers waren geweest. Dat is een gemiddelde van ruim 160 bezoekers per voorstelling.

In de polder vond op 7 augustus 1944 de eerste kleinschalige razzia plaats, gevolgd door een ‘overval’ op het kantoor te Kampen op 16 september. Vanaf dat moment stagneerde het werk van de *Commissie*. Na de grote razzia op 17 november 1944, waarbij circa 1.000 werknemers werden weggevoerd naar vooral Duitsland, werd het heel stil in de polder en vonden geen voorstellingen meer plaats. Hitlers oorlogsindustrie draaide

op volle toeren na de invasie van de Geallieerden in Normandië. Het werk in de polder bleek van ondergeschikt belang te zijn.

Na de november-razzia duurde het nog tot 17 april 1945 eer de polder werd bevrijd.

De bevrijding

Na de bevrijding restte slechts een klein aantal arbeiders. In de ‘Driemaandelijkse berichten’ werd geconstateerd dat “Evenals elders in den lande na de bevrijding een zekere arbeidsschuwheid (wordt) waargenomen, die helaas nog niet tot het verleden behoort”. De regering komt op het idee om geïnterneerden in te schakelen voor het binnenhalen van de oogsten. Met het na de oorlog ingestelde Militair Gezag wordt overeengekomen dat een deel van de gevangenen genomen N.S.B.-ers in de polder tewerk gesteld kan worden. Het zou dan gaan om de meer ‘lichte gevallen’. De kampen met in totaal enkele duizenden verdachten zouden bewaakt worden door leden van de N.B.S. (Nederlandse Binnenlandse Strijdkrachten).



Toneelontwerpen H.
Rotgans.
Bron: Nieuw Land
Erfgoedcentrum

Niet ieder was met de komst van deze ‘werkers’ ingenomen. A. J. Knipmeijer was fel tegen en meende dat de polder was gedegradeerd tot een groot ‘concentratiekamp’.

Pas eind augustus 1945 wordt het culturele seizoen weer geopend met het optreden van Jan Lemaire, Ben Steggerda en Rietje Keizer.

Zij maakten een tournee langs de kampen Ramspol, Ens 2, Enservaart, Zuidvaart, Vollenhove, Marknesse, Zwolsche Vaart, Emmeloord 1, Emmeloord 2 (ook toegankelijk voor Espelerbocht), Oostvaart, Luttelgeest 1 en 2 en tenslotte op 1 september Lemmer

Tot slot

De *Culturele Commissie* heeft onder zeer moeilijke omstandigheden veel werk verzet. Achteraf kan men vaststellen dat er een gevarieerd programma is gebracht, rekening houdend met de opgelegde beperkingen door de bezetter. En ook nog eens denkend aan de calamiteiten in een in aanleg zijnde polder.

Carla van Baalen citeert in haar boek ‘Paradijs in oorlogstijd’ G.R.W.A. Winkel van het cabaret-ensemble *Mac Vawin*. De artiest vertelde hoe hij, terwijl het regende dat het goot (...), op een platte open wagen zonder enig houvast, met een paard er voor, werd vervoerd. “‘t Spijt me voor de mensen in den NO-polder, die schijnbaar nogal genoten hebben van ons programma, maar mij zien ze niet meer terug (...). Ik stel geen hoge eischen, ben het kampleven met de daaraan verbonden moeilijkheden gewoon en aanvaard ze met plezier. Ik ben echter geen varken.”⁴

4. C. C. van Baalen, *Paradijs in oorlogstijd? Onderduikers in de Noordoostpolder 1942-1945*. Uitgeverij Waanders, 1986, p.106 e.v.

Met de naar de polder trekkende artiesten komt ook nog even de vraag aan de orde of de na de oorlog gebruikte indeling ‘goed’ en ‘fout’ wel toereikend is geweest. Jan Lemaire trad voor en na de bevrijding op. Slechts een enkeling in de polder sympathiseerde met het nationaal – socialisme, maar ook slechts enkelen waren zo principieel dat ze het lidmaatschap van de *Kultuurkamer* weigerden. De meeste mensen kozen voor hun broodwinning: de boer ploegde voort, de slager bleef het varken slachten, de tuinder werkte door, de bakker bakte het brood en de artiest bleef optreden en probeerde evenals de anderen te overleven.

Het grote aantal bezoekers van de culturele avonden wettigt het vermoeden dat het verzetje gewaardeerd werd.⁵

In ‘Uitverkoren’⁶ wordt melding gemaakt van een stukje in de krant uit 1945, waarin over het culturele aanbod in de NOP wordt opgemerkt: “Wat dat aangaat kunnen ze de polder wel weer vol laten lopen.” Die opmerking is, met de culturele agenda achter de hand, te lichtvaardig gemaakt.

Men kan zich afvragen of het optreden van de vele artiesten in de polder niet te zeer onderbelicht is gebleven. Vrijwel alle aandacht ging uit naar het werken met de schop. Dat is wel te verklaren, maar toch verdienen al die artiesten een ruimer plaatsje in de geschiedenis van Nederlands onderduikersparadijs.

Bronnen

Veel informatie is te vinden in: “Driemaandelijksche mededeelingen betreffende de werkzaamheden voor

5. Aaldert Pol, *De bevrijding van het Nederlands Onderduikers Paradijs*, Schoklandreeks nr.4, Drukkerij B’ulah Print, Steenwijk.

6. Drs. M. Gort en drs. A. van Oostrom, *Uitverkoren*, 1987, p.50.

Plaats: Datum : Soort van de ontspanning: Opmerkingen: In 1 9 4 4 gegeven ontspanningsavond: Opmerkingen :

Plaats:	Datum :	Soort van de ontspanning:	Opmerkingen:	Maand:	Soort van ontspanning	Aan-tal avonden:	Aan-tal avonden:	Aan-tal avonden:	Opmerkingen :
U r k Vollenhove	10/11 Augustus 1942	Film "Pygmalion"	300 bezoekers.						
	"	Film "Taboe" en "Limburgsche folklore"	253						
Kadoelen	13 "	idem	177						
Blokzijl	14 "	idem	144						
Kuivre	15 "	idem	115						
Lemmer	16 "	idem	195						
Ramspol	17 "	Humorist-confrencier Johnny Rovo.	183	Jan./Feb.	Film Wiener Blut	31	6365		Urk vervallen, wegens defect apparaat. Zuidvaart nog niet geopend.
Dorp C.	18 "	idem	166	28 Jan.	Kamp Zwartemeer optreden De Ghesellen van den Spele.	1	315		
Zwartemeer	19 "	idem	170						
De Voorst	20 "	idem	60						
U r k	24/24	Lezing Mej. Mary Pos: "Op vლეგის naar Za Afrika". Vroolijke band "De Muzikale Steuren".	136	Februari.	Lezingen K. D. Schrek over "Jacht op Grof wild in de rimboc van Atjeh en ervaring met vangen en africhten van olifanten", met lichtbeelden.	9	576		Urk vervallen wegens gebrek aan belangstelling. 5 avonden vervallen wegens ziekte hr. Schrek, 1 wegens niet opening van een kamp.
U r k	7 September	idem	125	Feb./Mrt.	revue "Klankenparade" gezelschap Dick van Peursen.	29	4957		Lemstervaart uitgevallen wegens ontbrekend vervoer. 2 kampen wegens niet-opening.
Vollenhove	8 "	idem	197						
Kadoelen	9 "	idem	101						
De Voorst	10 "	idem	128						
Dorp B.	11 "	idem	154						
Ramspol	12 "	idem	71						
Dorp C.	13 "	idem	93						
Zwartemeer	14 "	idem	stumenten niet						
			aanwezig.						
Blokzijl	15 "	idem	180 bezoekers.	Feb./Mrt.	Optreden Indisch gezelschap, korte lezing met lichtbeelden, flitsen uit Ind. samenleving, krontjongliedjes, enz. 29	29	4383		
Kuivre	16 "	idem	208						
Lemmer	18 "	idem	vervallen wegens verlot.	April	Gezelschap Lemaire. (voordracht kunstenaar-tooneelspeler), Louis Holst, confrencier, Hetty Blok, liedjes.	16	2305		
U r k	28 "	Humorist-confrencier Johnny Rovo.	145 bezoekers.	April	Gezelschap Leo Lang, Humorist-confrencier, Tiny Bouwman, cabaretière, Leonardo, komisch-sneltekenaar, Ben Fokker, accordeonist.	14	2309		
Ramspol	29 "	idem	221	Mei/Juni	Dao Jan Vogel/Rob v. d. Bas met "Het Nederlandsche Lied".	27	4402		
Dorp C.	30 "	idem	235						
Zwartemeer	1 October	idem	339	Juni/Juli	Brabantsch Gezelschap Jan van Ostade met revue "Volle maan in polderland".	27	6167		
Kadoelen	2 "	idem	280						
Vollenhove	3 "	idem	218	Juli	Gezelschap Lemaire (als in April).	14	2291		
Dorp B.	4 "	idem	97	Juli	Kleitonseel "De Ghesellen van den Spele".	13	2249		
De Voorst	5 "	idem	207	Augustus	Ensemble Nienhuys-Vavin, voortrachtskunst en kleinkunst, muzikale fantasien.	22	2790*		Vollenhove gesloten wegens sterfgeval. Slechte opkomst wegens razzia's. Benevens bezoek kamp Lemmer, dat niet werd opgegeven.
Blokzijl	6 "	idem	231						
Kuivre	7 "	idem	282	Augustus	Muziekavond gezelschap Hoetink	2	482		
Lemmer	8 "	idem	116	Sept.	Gezelschap Pierre la Costa.	14	onbekend		
Lemmer	19 "	Film "De Spooktrein".	150						
Vollenhove	20 "	idem	292						
Kadoelen	21 "	Film "Walsen van Strauss" en "De Opscheppers".	253						
	22 "	idem	235						
Blokzijl	23 "	idem	273						
Lemmer	24 "	idem	64						
Ramspol	26 "	Goochelkunstenaar en illusionist Berceolini.	196						
Dorp C.	27 "	idem	275						
Zwartemeer	28 "	idem	265						
De Voorst	29 "	idem	145						
Dorp B.	30 "	idem	195						

248 40091 als zeker bekend.

*Deze steen zit
ingemetseld in het
Museumkerkje van
Schokland.
Foto: Floor Koedam*

Zuiderzeevloed 1916

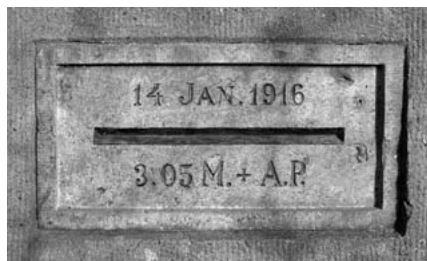
Floor Koedam

Nu honderd jaar geleden – 1916 – stak een zware storm op, die de oude Zuiderzee tot grote hoogte dreef. Veel ach en wee klonk achter dijk en dam. Naast ongemak

was er de angst, haast overal in stad en stee: het achterland te kwetsbaar, de dijken zwak. Het bleef niet uit dat er hier en daar een brak: veel land verdrank, helaas ook volk en vee.

De maat was vol: weer had het land geleden, er moest een nieuwe ramp worden vermeden. Een plan ter sluiting van de Zuiderzee

bleek in de vissersplaatsen niet onomstreden: het bracht aldaar niet enkel voordeel mee. – In '32 was de Zuiderzee voorgoed verleden.



© floor koedam, 2016

*De watersnoodramp
van 1916 in Noord
Holland. Bron:
www.poldersporen.nl*



‘Echte Schokkers komen van de Skok’

Willem van Halem

Schokbeton. Een naam en een begrip. In Nederland, in de hele wereld en al helemaal in Kampen. Werken bij ‘de Skok’ was in de 36 jaar dat het bedrijf in Kampen was gevestigd een vanzelfsprekendheid bij duizenden Kampenaren. En onmiskenbaar heeft dit bedrijf zijn stempel gezet op de economische ontwikkeling van de stad. Van de duizenden werknemers die de poorten van Schokbeton in de loop der jaren zijn binnen gegaan zijn er inmiddels velen overleden. En daarmee lijkt ook de herinnering aan één van de grootste bedrijven die Kampen ooit gekend heeft in de vergetelheid te raken. Dat was één van de redenen voor de redactie om ruimte te bieden aan een verhaal over ‘de Skok’. Voor alle duidelijkheid: het onderstaande beoogt geen wetenschappelijke analyse of een sociologisch essay te zijn. Eerder een poging om herinneringen vast te houden. Voor het onderstaande voerden we ook een gesprek met enige oud-werknemers: Jaap Reker (1933), Jan Willem Neijmeijer (1940) en Albert van Dam (1938). Zij komen hierna ook aan het woord.

Het begin

Kampen 1946. De oorlog is voorbij en de mof is vertrokken. Afgezien van een enkele bom in Brunnepe, een opgeblazen brug en wat te vervangen panden aan de De la Sablonièrekade is de bebouwing van de stad er nog redelijk vanaf gekomen. Van een echte wederopbouw, zoals in het Westen van het land is hier geen sprake. Om de hoek is echter wel behoefte aan nieuwbouw. In december 1940 werd het laatste sluitgat in de Noordoostpolderdijk bij Schokkerhaven zonder al te veel ceremonieel afgesloten. Daarmee kon een begin worden gemaakt met het afmalen van het water. Op 9 september 1942 bereikte dat het beoogde laagste peil in de poldervaarten en kon het

Nederlands Onderduikers Paradijs in cultuur worden gebracht. Door de oorlogsomstandigheden kwam er praktisch niets van de uitgifte van land aan boeren. Wel na de oorlog, in 1946. Er werd een uitgifteplan opgesteld voor boerderijen van 12,



Willem van Halem (1950, Rotterdam) woont sinds 1969 in Kampen waar hij studeerde aan de Theologische Hogeschool (Oudestraat). Hij was werkzaam in het welzijns-werk in Steenwijk en in Zwolle.

Vanaf 1994 is hij verbonden aan De Stentor en de Kamper Almanak. Hij was een bekende van museumdirecteur Wim Oosterhof en logeerde meermalen in de pastorie van het Museumkerkje.

Albert van Dam, Jaap Reker en Jan Willem Neijmeijer (v.l.n.r.), oud-werknemers van Schokbeton. 2013. Foto: Herman Harder.



Luchtfoto van de vestiging van de Firma Schokbeton in Kampen in 1950.

Bron: Walkate Archief, Kampen

18, 24, 36 en 48 hectare. Een kavel bedroeg 24 hectare. In het uitgifteplan was bepaald dat iedere pachter op zijn eigen land zou moeten wonen, vlak bij de openbare weg. Dit gold eveneens voor de landarbeiders die in vaste dienst waren. Voor de schuren bij boerderijen van minder dan 24 hectare werd aanvankelijk vastgehouden aan de traditionele bouwwijze waarmee ervaring was opgedaan in de Wieringermeer. Dat bleek toch te duur. Voor de grotere boerderijen was behoefte aan snelle bouw, prefabricage, montage op de bouwplaats met hoge eisen aan maatvastheid, kwaliteit en afwerking. Aan die voorwaarden kon één fabriek voldoen: NV Schokbeton in Kampen. We gaan terug naar het jaar 1932. In een schuur in de nabijheid van Sliedrecht/Zwijndrecht doen twee mannen, M.E. Leeuwrik (1900-1980) en G. Lieve (1888-1944) een levensvatbare uitvinding: schokbeton. Helaas was de wereld en dus ook Nederland op dat moment nog niet

rijp voor een grootschalige uitrol van dit nieuwe procedé. In oktober 1929 was aan de beurs van New York een gigantische financiële crisis losgebarsten, die praktisch de hele westerse wereld met zich mee zoog. Zo ook Nederland. Honderdduizenden mannen verloren hun baan, ook in Kampen. De 'armenzorg' moest door het stadsbestuur worden overgenomen, omdat dit de kerk boven haar macht ging. In 1932 werd het Burgerlijk Armbestuur opgeheven. Haar taak werd overgenomen door burgemeester en wethouders. Al deze (inter)nationale ontwikkelingen beletten Leeuwrik en Lieve niet om hun ontdekte procedé verder te ontwikkelen. In 1932 werd de NV Schokbeton opgericht en op 4 juli 1935 kreeg laatstgenoemde octrooi op betonverdichting door middel van schokken.

Beton

Maar eerst iets over beton. Beton is al een zeer oud product, want in de

omgeving van de stad Ur in Klein-Azië zijn sporen gevonden van huizen, waarvan de muren waren voorzien van een mengsel van zand en steengruis, gemengd met leem en water. De Romeinen vervingen het leem, dat als nadeel had dat het door uitdroging zacht werd, door puzzolaanaarde en gebruikten kalk als kitmiddel in het mengsel van zand en steengruis. Kalkbeton deed zijn intrede, later gevolgd door cementbeton (door de toepassing van mergel), dat een nog grotere sterkte bereikte. Door het toepassen van beton kon men nu makkelijker bouwelementen produceren. Het moeizaam delven en behouwen van natuursteen zou hiermee overbodig worden. Met het toepassen van deze methode ontstonden er tal van mogelijkheden voor architecten, constructeurs en bouwers. Er ontstond een vrijheid van vormgeving.

De meest frappante ontwikkeling van het beton was de uitvinding van het gewapend beton (1867, Joseph Monier). Net als gesteente heeft beton het bezwaar geen trekkrachten te kunnen opnemen. Door ijzeren staven mee in te storten kan men op de plaatsen waar trekkrachten zullen optreden een ‘wapening’ tegen trek aanbrengen. Alleen constructeurs met veel kennis en ervaring waren in staat deze berekeningen uit te voeren. Later deden andere toepassingen hun intrede. Ik noem hier slechts de termen ‘voorbespannen beton’ en ‘kabelvoorspanning ter onderscheiding van snarenvoorspanning’. Het zou te ver gaan om dit hier in detail te bespreken¹, zeker voor een leek als schrijver dezes. Dat

1. Een uitgebreide verhandeling van het technische procedé is te vinden in S.J. Meijn, ‘Een na-oorlogse industrie te Kampen’, Kamper Almanak (1954-1955)208-223. Ir. S.J. Meijn was bedrijfsingenieur bij NV Schokbeton.

geldt eveneens als het gaat om het procedé van verdichting. Dit laatste kan plaats vinden door te trillen, te centrifugeren of te schokken. De eerste twee methodes laten we hier onbesproken. Het gaat hier immers om ‘ons’ schokbeton. Het principe van het schokken is verdichting zonder ontmenging, te vergelijken met een zak suiker die door enkele keren op de tafel te stoten inklinkt. In de praktijk vraagt dit om grote vakbekwaamheid. De specie is voor de verwerking stug en wordt door het schokken vloeibaar. Dat schokken vindt plaats door tafels waarop met specie gevulde mallen zijn vastgeklemd 250 tot 350 keer per minuut over enkele millimeters geleidelijk op te heffen en ineens te laten vallen, zodat de tafels met een klap op hun fundament stoten. Aangezien het schokken zuiver verticaal plaats vindt kan de specie niet ontmengen. Zij wordt uitsluitend vast inengeedreven.

Waarom Kampen?

Nu we (enigszins) weten hoe het fabricageproces eruit ziet en we in ogenschouw nemen dat er anno 1946 grote behoefte bestond aan snelle en kwalitatief goede bouw van woningen, schuren en andere utiliteitsgebouwen dringt de vraag op: waarom Kampen? En bijvoorbeeld niet Meppel, Zwolle of een andere plaats in Noord-Nederland. Daarover bestaan verschillende

Eén van de bijna duizend boerderijschuren die Schokbeton in de Noordoostpolder plaatste, grotendeels bestaande uit prefabonderdelen, waardoor ze in korte tijd konden worden gebouwd. Begin jaren vijftig. Foto: collectie Frans Walkate Archief.



*Werknemers van
NV Altro, het
transportbedrijf van
Schokbeton.
Ze reden met
Amerikaanse GMC-
trucks.
Bron: www.
emmeloord.info*



theorieën. Mogelijk was het de vooruitziende blik van de ondernemers in Zwijndrecht, die kansen zagen liggen in de te ontwikkelen Noordoostpolder. De verbinding aan het water (aanvoer van grondstoffen, afvoer van producten), de ligging ten opzichte van de wingebieden van de grondstoffen was gunstig. Ook het arbeidspotentieel zal een rol gespeeld hebben. De betonindustrie verlangde buiten de staf en de tekenafdeling geen geschoold personeel. Het was voldoende te weten dat de Kamper arbeiders gewend waren aan hun werk in de landbouw en de emaille-industrie. Bovendien was de (huis)sigarenindustrie op zijn retour. ‘Immers de bevolking is werkwillig en rustig van aard, terwijl de aanwas ook in de toekomst een voldoende arbeidsreservoir garandeert.’² Ongewijfeld zal ook de actieve houding van de zakelijk ingestelde burgemeester H.M. Oldenhof een rol hebben gespeeld. Albert van Dam heeft nog een andere theorie. ‘Na de oorlog zou de overheid in haar maag hebben gezeten met mensen die in oorlogstijd tegen de Duitsers hebben aangeschurkt.

Niet zozeer NSB’ers, maar wel mensen die je van medewerking aan de moffen kunt betichten. Die mensen werden met de nek aangekeken en kwamen moeilijk aan de bak. Voor de overheid was er alles aan gelegen om die aan het werk te helpen. Ik heb er bij Schokbeton wel eens naar gevraagd, maar niemand kon eigenlijk een werknemer aanwijzen die in dit plaatje paste.’ Een andere, niet minder interessante visie put ik uit de rubriek van wijlen Hans Wiersma ‘Vroeger, weet-je-wel ...’ van 24 augustus 1989.³ Wiersma verhaalt hier van een contact dat hij had met de toen 91-jarige heer B.H.J. Eenschoten (uit de Boven Nieuwstraat) van de gelijknamige firma. De familie Eenschoten had in de eerste oorlogsjaren een belangrijk contact met Leeuwrik, directeur van de NV Schokbeton in Zwijndrecht. Leeuwrik zat in het begin van de oorlogsjaren in grote moeilijkheden. Hij was ondergedoken en kon zich zonder persoonsbewijs nergens in het openbaar presenteren. De broer van Eenschoten, G. Eenschoten, die Leeuwrik had leren kennen bij de

2. S.J. Meijn, ‘Schokbeton. Impressie van een Kamper bedrijf en zijn betekenis voor de regionale economie’, *De Mars* 1 (1953) 9,204.

3. Opgenomen in: Hans Wiersma, *Hink–stap–sprong: door de petite histoire van Kampen en IJsselmuiden* (Kampen 1999) 85-87.

bouw van de IJsselbrug te Deventer, was bereid zijn identiteit in te wisselen met die van Leeuwrik. Hij zou dan zijn persoonsbewijs als ‘verloren’ opgeven en een nieuw exemplaar aanvragen. Het leeftijdsverschil was echter te groot voor een geloofwaardige verwisseling, waarop B.H.J. Eenschoten bereid was zijn medewerking te verlenen. Na deze eerste contacten volgde een tweede. Leeuwrik was door zijn status als onderduiker niet in staat om dingen te ondernemen met het oog op uitbreiding van zijn bedrijf, Schokbeton in Zwijndrecht. De heren Eenschoten boden uitkomst. Op naam van de fa. A. Eenschoten werden proefboringen verricht op een terrein dat door het gemeentebestuur bestemd was als industrieterrein voor mogelijke vestiging van een nieuw bedrijf. Dat was nog niet op de Greente, maar aan de overzijde van de IJssel, wellicht ter hoogte van Seveningen. De toenmalige (‘foute’) heer A.E. Roest van Limburg, directeur gemeentewerken en een elf maanden burgemeester van Kampen, verleende voluit medewerking. De heer G. Eenschoten kwam in 1955 terug als directeur van de steenfabriek (Iprokeien).

Ontwikkeling van het bedrijf

Op 26 juli 1947 was het dan zover: de ‘Schokhal’ van de NV Schokbeton werd officieel in gebruik genomen. Daarbij schepte burgemeester Oldenhof specie in de daarvoor gemaakte mal. Met zijn terrein van twintig hectare was Schokbeton de grootste betonfabriek in Europa. Het stond aan het begin van gouden jaren. Er stond een hypermoderne betonfabriek (ontwerp van ir. D. Roosenburg uit Den Haag), er werkten in het begin driehonderd arbeiders. Schokbeton had de beschikking over een eigen haven en een eigen verharde weg van vijfhonderd meter lengte, aangelegd met betonplaten die door de Duitsers bij de capitulatie waren achtergelaten. Zoals hierboven al aangehaald baarde het de *Directie van de Wieringermeer* grote zorgen dat er in de Noordoostpolder niet snel genoeg gebouwd kon worden. Het alternatief lag om de hoek: bij NV Schokbeton in Kampen. Dat bleek aan de eisen te voldoen. Schokbeton introduceerde namelijk een nieuw fenomeen in de boerderijbouw: geprefabriceerde betonelementen. In de periode 1949-1958 leverde Schokbeton maar liefst

De vestiging van de Firma Schokbeton in Kampen. Bron: www.emmeloord.info





Transport van de houten knikspanten voor de bouw van een schuur van Schokbeton. Bron: www.emmeloord.info

978 montageschuren af. Dat gebeurde in drie series van respectievelijk 171, 417 en 390 exemplaren. De series verschilden van elkaar in gevelplaten en dakhelling. Meer dan 90 procent van de kavels van 24 hectare of groter werden voorzien van een schokbetonnen schuur. Het lukte om een schuur, inclusief fundering en volledige afwerking, in zes weken neer te zetten. Voor de montageschuren waren 37 verschillende plattegronden beschikbaar, afhankelijk van de bedrijfsgrootte. Het monteren van de schokbetonnen schuren werd uitgevoerd door haar dochteronderneming de NV Altro (later NV Tramos). De rechthoekige schuren met gelamineerde spanten en gevels van geprefabriceerde schokbetonplaten zijn gebouwd in de periode 1949-1958 en zijn nog steeds bepalend voor het beeld van de Noordoostpolder. Van deze schokbetonnen schuren zijn er in de polder zoals gezegd 978 gebouwd op een totaal van 1.799 agrarische bedrijven, waarvan 1.577 landbouwbedrijven. Het werken met geprefabriceerde elementen leverde tal van voordelen op. Naast de relatief lage kosten behoeften de elementen alleen maar aan elkaar bevestigd te worden. Met

zeven man en een hijskraan duurde het maar twee dagen voordat de schuur er stond.

Gelukkig kon Schokbeton meer dan alleen schuren bouwen. Er zijn groter en moeilijker prefabconstructies te noemen. Wat te denken van vijfhonderd etagewoningen in Overschie (Rotterdam), de Amercentrale (Geerttruidenberg) en de IJsselcentrale te Harculo. Dit zijn nog maar enkele voorbeelden in Nederland. In een fraai uitgevoerd fotoboek dat Schokbeton ooit uitgaf treffen we imposante kantoorgebouwen, gevangenissen, woningen, fabrieken van Duitsland tot de VS en van Japan tot Canada. Dat leidde tot hoog bezoek, ook in Kampen. In april 1949 bracht de minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting mr. J. in 't Veld in gezelschap van de secretaris-generaal van zijn departement ir. H.W. Mouton en de directeur-generaal der *Centrale Directie van de Wederopbouw en Volkshuisvesting* dr.ir. Z.Y. van der Meer een bezoek aan de schokbetonfabrieken, prins Bernhard heeft hier ook voetstappen liggen en zelfs een delegatie uit Goudkust (Afrika) kwam zich oriënteren op mogelijke opdrachten.

Schokbeton op Groenland?

Louis den Boer (1931) heeft tot zijn 55ste gewerkt, waarvan 35 jaar bij NV Altro, later Tramos NV, het bedrijf dat verantwoordelijk was voor transport en montage van tal van bouwwerken van Schokbeton. Toen hij 55 jaar was, was het over en uit. De spanning van het werken met tonnen wegende elementen eiste uiteindelijk zijn tol. Prachtig werk, dat wel, maar de druk, de lange werkdagen en de steeds terugkerende spanning en verantwoordelijkheid werden te veel. Het transport werd in de beginjaren verzorgd door particuliere bedrijven

uit Kampen en omstreken. Later richtte Schokbeton zelf een bedrijf op dat het transport en de montage zou gaan verzorgen, NV Altro genaamd. Daar kwam Louis den Boer te werken, eerst in de garage voor het onderhoud, later mocht hij zelf de weg op. 'Vijf jaar heb ik gewerkt met GMC's, dat waren Amerikaanse vrachtwagens. Pracht van een wagen was dat.' In die tijd kwamen ook de zogenaamde zaklaadbakken (diepladers) in beeld, die zo laag op de weg lagen dat ze schuin opstaande platen onder de viaducten konden vervoeren. Later kwamen de vrachtwagens waarop ook een kraan was gemonteerd. Daarmee won men aan flexibiliteit, want de chauffeurs waren nu niet meer afhankelijk van kranen, die op een bouwterrein aanwezig moesten zijn. Veel werk ging zitten in het plaatsen van betonnen transformatorhuisjes: van de Noordostpolder tot Twente en van Utrecht tot in Duitsland toe. '25

jaar heb ik die huisjes geplaatst, op een fundering van 1.20 bij 1.50 meter. Boerderijen plaatsten we ook: met zes man plaatsten we in twee dagen een complete schuur.' De Boer kwam met zijn vrachtwagen door heel Nederland, want Schokbeton leverde overal: hangars op Schiphol, bouwwerken in Zuid Limburg en Duitsland. De transporttak van Schokbeton bestond op een gegeven moment uit meer dan twintig vrachtwagens. Er werd ook nog wel eens de hand gelicht met de veiligheid. Als bijvoorbeeld de staalstrippen om te takelen niet te vertrouwen waren weigerde De Boer ze te gebruiken. En dat werd hem niet in dank afgenomen. 'Ik heb het geweldig naar mijn zin gehad, veel kilometers gemaakt, veel gezien ook. Schokbeton heb ik altijd een gezellig bedrijf gevonden. Totdat altijd maar werken, werken, werken zijn tol begon te eisen en de spanning te veel werd en ik noodgedwongen moest stoppen.'



**Pannenkoekhuis
"De Strooppot"**

- Ruim 30 soorten pannenkoeken
- Kinderfeestjes
- Speel- en doepark
- Midgetgolfbaan & speurtochten

**De
Voorst**
restaurant
partycentrum

- Familiedagen
- Bruiloften
- Personeels- en themafeesten
- Uitgebreide diners
- Vergaderingen
- Speel- en doepark
- Groepsaccommodatie

advertentie

MIDDEN IN HET VOORSTERBOS



Leemringweg 29, Kraggenburg, Tel. 0527-25 24 83 - info@devoorst.nl - www.devoorst.nl

Groenland

Begin jaren vijftig krijgt Schokbeton een grote order voor prefabgebouwen op het militaire vliegveld Bluie West One in Narsarsuaq, Zuid-Groenland en neemt speciaal voor deze klus Ab Geelhoed in dienst. Geelhoed vertrekt in maart 1954 naar Narsarsuaq en zal het traject Nederland-Groenland nog vele malen per boot of vliegtuig afleggen. In juli 1957 moet in Narsarsuaq het vrachtschip Seton Hall Victory geladen worden met betonelementen voor drie gebouwen, die daar nog in opslag liggen. De elementen moeten naar Kangerlussuaq (in het Deens: Søndre Strømfjord) en wel naar Bluie West Eight (BW-8) aan de westkust van Groenland. De basis Bluie West One wordt gesloten. Om het transport, lossen van de schepen, opslag van de materialen en de montage van de gebouwen probleemloos te laten verlopen, verlangt het US Corps of Engineers van Schokbeton een geautoriseerde vertegenwoordiger ter plaatse. Dat wordt Geelhoed. Hij werkt daarbij samen met het US Corps of Engineers, de US Army, de NAC (North Atlantic Constructors) en DAC (Danish Arctic Contractors) en hij zorgt voor het contact met Nederland. Werken op Groenland is niet probleemloos. De mens is hier ondergeschikt aan de natuur. Het is

Impressie van de assemblage-werkzaamheden aan een boerderij van Schokbeton.
Bron:
www.emmeloord.info

ook een mannenmaatschappij, met alle tekortkomingen van dien. Regel is een contract voor acht maanden, zeven dagen per week en tien uur per dag. En voor de Amerikanen geldt ook nog dat zij geen contact mogen hebben met de plaatselijke bevolking. De eenzaamheid is te voelen en daar helpen gokmachines, pin-ups en whisky niet tegen. Om de eenzaamheid te doden pakt Geelhoed zijn jeugdhobby weer op: de natuur in. Kodachrome is juist op de markt gebracht en hij maakt daarmee kleurendia's van bloemen en van het Groenlandse landschap. Geelhoed gaat mee met de inspectievaartuigen Teisten en Temen van de Deense Koninklijke Marine en maakt onderweg tekeningen van kustlandschappen. Ook vaart hij een keer vanuit Kangerlussuaq naar Maniitsoq (in het Deens: Sukkertoppen) mee met drie Groenlandse bemanningsleden, die de post komen halen op de Amerikaanse basis. Bij aankomst in Maniitsoq worden zij aan de kade begroet door een politieman. 'Waar komen jullie vandaan? Van BW8. Van de Amerikanen? Dan mogen jullie niet aan wal want er is daar influenza uitgebroken.' Zij moeten met het motorbootje van de kade af, voor anker en in quarantaine. De volgende ochtend staat de dokter op de kade: 'Ik heb voor jullie op die rots daar een doos met voedsel neergezet met wat rendierveles en een jachtgeweer met patronen. Het ga je goed, tot over een week'. Geelhoed gaat met drie Groenlanders met wie hij geen woord kan wisselen, de fjorden in.⁴

4. Gebaseerd op het artikel 'Ab Geelhoed: een leven in beton', *Een nieuwe Chronyke van het Schermerland* 22 (2005) uitgegeven door de oudheidkundige vereniging 'Het Schermereiland' en de Stichting Vrienden van het Museum 'In 't Houten Huis'.



Beton, schokbeton of niet: het wordt bedacht, berekend, gemaakt en getransporteerd door mensen. De fabriek werd voortdurend uitgebreid en telde in de hoogtijdagen rond de twaalfhonderd werknemers.

Aanvankelijk was het kantoor gehuisvest in het pand Burgwal 86. In april 1948 betrok men het gloednieuwe onderkomen aan de Greente. Het pand aan de Burgwal werd in gebruik genomen als School voor Bijzonder Lager Onderwijs en later als onderkomen voor Centrum voor Kunstzinnige Vorming 't Speelwerk. In de loop der jaren werden vestigingen geopend in Elburg, Dodewaard, Capelle aan de IJssel en Vianen. In de jaren tachtig was Kampen de grootste vestiging. In Düsseldorf had Schokbeton Kampen een verkoopkantoor. De wederopbouw van Duitsland vroeg veel (hoge) gebouwen. Vooral in de stad Düsseldorf zijn nog veel hoge gebouwen te zien die gemonteerd zijn door medewerkers van Schokbeton-Kampen. Het personeelsverloop was in de jaren vijftig onstuimig. Er werd begonnen met driehonderd arbeiders in 1947, eind oktober 1950 trad de duizendste werknemer in dienst. In 1955 had het bedrijf 888 werknemers en was daarmee de grootste werkgever van de gemeente Kampen. Het 'kernpersoneel', voornamelijk tekenaars, calculators en constructeurs, kwam uit Zwijndrecht. In de zomer van 1955 werd in een aparte fabriek de fabricage van Iprokeien, straatstenen, in gebruik genomen. Het profiel had de vorm van een hoofdletter I, waarvan de 'schreven' bij het neervlijen in elkaar grepen. Helaas, deze vinding was geen lang leven beschoren. Na zeven jaar werd de fabriek gesloten en stonden er 120 werknemers op de keien (sic!).



Vrije zaterdag

Eind 1963 kwam Schokbeton Kampen landelijk in het nieuws. Niet vanwege de productie of (weer) een buitenlandse opdracht, maar vanwege overwerken op zaterdag. De woningbouw zat in het slop. Het woningtekort was in 1962 met maar liefst vierduizend toegenomen en die achterstand was in 1963 niet ingelopen. Integendeel. De toenmalige minister van Volkshuisvesting zag zich voor de moeilijke taak geplaatst om hier een einde aan te maken. De directie van Schokbeton Kampen wilde aan de prangende vraag om bouw materiaal te leveren graag voldoen en verzocht het personeel om op vrijwillige basis over te werken op zaterdagmorgen. Op deze manier kon een achterstand in leveranties worden weggewerkt. Dat betekende voor de werknemers extra inkomsten: 5 gulden per uur of 25 gulden voor een hele morgen. De Ondernemingsraad stemde hiermee in, zoals blijkt uit de notulen van de Kernvergaderingen van 7, 14 en 24 oktober. Een peiling onder het personeel leverde 90 procent aan positieve reacties op. Daarop ging ook een vertegenwoordiger van de Algemene Bedrijfsgroepen Centrale (ABC) akkoord. Het voornemen van de directie was in overeenstemming met de CAO Betonwarenindustrie. De arbeidsinspectie gaf vervolgens ook

Impressie van de assemblage-werkzaamheden aan een boerderij van Schokbeton.

Bron: www.emmeloord.info

groen licht. Werd hiermee de aanval ingezet op één van de kroonjuwelen van de arbeidersbeweging, namelijk de instelling van de vrije zaterdag die net drie jaar geleden was ingevoerd? In feite ging het om een derde van het personeel (ruim honderd man) dat kon overwerken en bovendien ging het slechts om zeven zaterdagen. De Kamper correspondent Jan Keuter kreeg hier op de één of andere manier lucht van en publiceerde erover in het Vrije Volk. Ook van het feit dat drie andere vakorganisaties, de Nederlandse Christelijke Bouwbond, de Katholieke Bouwbedrijfsbond St. Jozef en de Algemene Bouwbedrijfsbond de eerder genoemde ABC (Algemene Bedrijfsgroepen Centrale, die geen bezwaar had aangetekend) niet representatief achtten. Andere kranten namen dit bericht over. Zelfs de Telegraaf en de NTS (de toenmalige NOS) vonden dit landelijk nieuws. Op 11 november riepen de bonden hun leden naar zaal Concordia aan de IJsselkade om deze kwestie te bespreken. Over de vrije zaterdag werd niet gesproken, wel over het feit of de ABC representatief kon worden geacht voor de werknemers. Niet dus, waarop de hoofdbesturen opdracht kregen de problemen tot een goed einde te

Impressie van de assemblage-werkzaamheden aan een boerderij van Schokbeton.
Bron:
www.emmeloord.info

brengen. Want die extra inkomsten wilde niemand missen.

Retrospectief

Jaap Reker, Jan Willem Neijmeijer en Albert van Dam kijken over het algemeen met genoegen terug op hun periode bij Schokbeton. Jan Willem Neijmeijer werkte van 1965 tot 1983 bij Schokbeton. Hij begon als manusje-van-alles, deed administratief werk op tal van afdelingen. Hij was postjongen, loonadministrateur, medewerker bevoorrading- en crediteurenadministratie, chef en magazijnbediende. Later ook inkoper, omdat hij verstand had van materialen. Totdat hij op een gegeven moment naar de kantine werd verplaatst. 'Ja, dat vond ik wel een degradatie. Het voelde alsof ik naar beneden was getrapt', vertelt hij achteraf. In zijn functie bij de loonadministratie moest hij wekelijks contant geld ophalen bij de Sallandsche Bank in de Oudestraat. 'Liep je daar met tienduizenden guldens over straat, vijftig tot tachtigduizend gulden! Dat gebeurde in een busje van Plender. Die was nergens bang voor en je praatte er gewoon over met iedereen in je omgeving.' Weer op kantoor aangekomen werd de zak omgekeerd op een grote tafel en werden de tientjes, rijksdaalders, guldens en centen verdeeld over de loonzakjes. 'Dat moest kloppen. Eens hadden we 75 centen over, werd alles teruggegooid en opnieuw geteld en verdeeld.' Overwerk werd extra uitbetaald, maar er waren slimmeriken tussen die dat extra geld uit hun loonzakje haalden. Konden ze, zonder dat moeder de vrouw het door had, een extra borreltje pakken bij 'Boertien' aan de Noordweg. En de medewerkers waren furieus tegen het uitbetalen per bank (giraal dus). De vrouw des huizes kon nu helemaal zien wat er werkelijk verdiend werd!! Albert van Dam stond





Impressie van de assemblage-werkzaamheden aan een boerderij van Schokbeton.

*Bron:
www.emmeloord.info*

aan het begin van zijn carrière, toen hij bij Schokbeton werkte (van 1966 tot 1975). Schokbeton liet ook woningen bouwen voor haar stafpersoneel in IJsselmuiden. (En voor fabriekspersoneel in Grafhorst, verschil moest er toen zijn). Personeel werd gelokt naar het Magnoliaplein in IJsselmuiden. Albert van Dam kreeg nummer 13 toegewezen. Eerst was hij als administratief medewerker werkzaam, later als eerste medewerker van de procuratiehouder. Hij vertrok om te gaan werken als bedrijfscontroller bij VANEG (betonfabriek) te Hasselt. De periode bij Schokbeton is voor hem leerzaam geweest. Ook heeft hij goede herinneringen aan het controleren van de administratie op het kantoor in Düsseldorf. Jaap Reker heeft dit dienstverband ruim overtroffen, zoals hij lachend opmerkt. Van 1950 tot 1992 heeft hij zijn beste krachten gegeven aan het bedrijf Schokbeton, waarvan de eerste negen jaar in Kampen. Begonnen als 'krullenjongen', later opgeklommen tot bedrijfsleider en na een speciale opleiding tot sociaal begeleider en arbeidsanalist. 'Schokbeton was beslist geen slechte werkgever. Er zijn miljoenen gestoken in sociale begeleidingsregelingen. Werknemers die na vijftien jaar nog

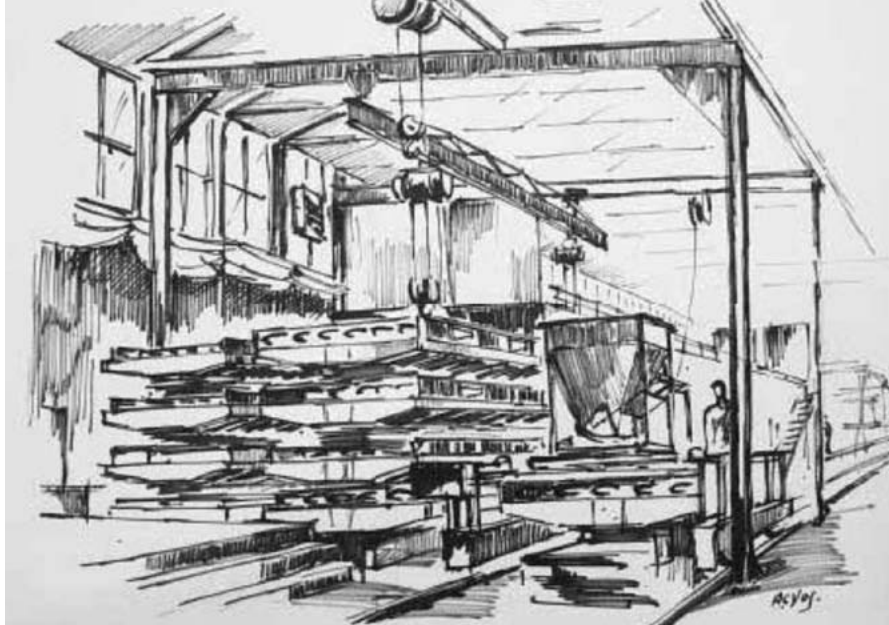
beneden het bij Schokbeton verdiende salaris zaten hebben dat altijd aangevuld gekregen.' Dat Schokbeton een goede werkgever was moge alleen al blijken uit het feit dat er zoveel jubilea zijn gevierd in de 36 jaar dat het bedrijf in Kampen was gevestigd. Onderscheid was er wel binnen het bedrijf. Als er een opdracht binnenkwam ging die eerst naar de tekenaars, dan naar de afdeling calculatie en op het constructiebedrijf werd het allemaal uitgewerkt. Vervolgens kwamen de modelmakers aan de beurt en daarna de



Impressie van de assemblage-werkzaamheden aan een boerderij van Schokbeton.

*Bron:
www.emmeloord.info*

A.C. Vos.
*Impressie van de
 Schokbetonfabriek.*
 (Vilt)stift op papier.
 38 x 50 cm. Jaren
 vijftig of zestig.
 Collectie Frans
 Walkate Archief.



*Interieur van één
 van de loodsen van
 de vestiging van de
 Firma Schokbeton in
 Kampen.*
 Foto: RWS,
 Jaap Potuyt.



productieafdeling. Daarbij had je de 'natte ploeg' (het lossen van cement) en werknemers die niets anders deden dan – handmatig – de specie in de mallen scheppen en dit vervolgens nauwkeurig aanbrachten ('Dat waren de echte Schokkers! Dag in dag uit alleen maar dat zware werk doen, is ongelooflijk zwaar'). Tenslotte ging het naar een afdeling waar het kon uitharden, dan naar de opslag en tenslotte ging het op transport. 'De kern van het bedrijf lag in feite op de tektafel. Als daar iets fout werd gedaan had het consequenties voor het hele proces'. En wat te denken van de

modelmakers. 'Die moesten in feite steeds "contra-denken", dus in spiegelbeeld. Maakten die een fout, dan was al het werk voor niets geweest.' Om de kwaliteit en de doorstroming van personeel in goede banen te leiden richtte Schokbeton in 1956 een eigen bedrijfsschool op. 'Kampen werd naast een stad die bekend was om zijn sigaren- en pannenmakers nu ook de stad die in de bouw bekend werd om zijn ijzer- vlechters. De meesten hiervan hebben hun opleiding genoten in de vlechterij van Schokbeton. Vele honderden hebben er in die jaren hun basis gelegd als ijzervlechter. Voor de leiding- gevenden van het bedrijf moet het niet altijd plezierig zijn geweest om te moeten zien hoe jongelui, nadat zij zich de basisvaardigheden hadden eigengemaakt, vertrokken naar de bouw. (Wij noemden dit toen: "As ie met un tange overweg kun, dan gouv de bouw in.") Misschien een schrale troost voor diegenen die de opleidingen toen verzorgden, feit is wel dat vlechters uit Kampen, die gewerkt hadden op "de Skok", heel goed stonden aangeschreven bij landelijk opererende grote en kleinere vlecht- bedrijven. Zo herinner ik mij nog uit

eind jaren zestig dat het toen grootste vlechtbedrijf van Nederland, de firma Diepstraten (groot geworden door in de oorlog bunkers te bouwen voor de Duitse bezetter) vrijwel wekelijks adverteerde met de vraag naar ijzer-vlechters, waarbij de voorkeur uit ging naar mensen uit Kampen, die hun opleiding hadden genoten bij Schokbeton', schrijft de Kamper ijzervlechter Co Wijna op zijn website. Kampenaren zijn niet alleen 'werkwillig en rustig' van aard, maar vooral ook gezellig. Tenminste dat lezen we af aan een berichtje in het *Kamper Nieuwsblad* van 14 november 1946, amper vier maanden na de opening van de fabriek: er werd een personeelsvereniging opgericht. Vijf maanden later werd er al in de Stadsgehoorzaal een bonte avond gehouden, er werden voetbalwedstrijden georganiseerd ('Bij wedstrijden tegen het voetbalteam van Berk stonden er wel duizend man langs de lijn'). Hoogtepunt was ongetwijfeld het jaarlijkse uitstapje. Twintig bussen voor in totaal zo'n duizend man waren er nodig om alle deelnemers te vervoeren. Een logistieke operatie van jewelste, compleet met uitgebreide verkenningen (vind maar een uitspanning die de dorst van duizend kelen kan lessen), een dokter (dr. Jacobze) en politieescorte. De hoogtijdagen houden aan tot begin jaren zeventig. Afgaande op de berichten in het *Kamper Nieuwsblad* wordt er in 1972 verlies geleden door onderbezetting, ook wordt er melding gemaakt van inkrimping van capaciteit en is er weer een reorganisatie nodig. Er volgen ontslagen: honderd in 1974, zestig een paar maanden later. De berichten rijgen zich aaneen. De vakbonden gaan zich ermee bemoeien en vragen het rijk om steun. In september 1974 neemt OGEM het bedrijf over en investeert volgens berichten acht miljoen. Er zou een grote fabrieks-

hal komen en voorlopig zijn er geen financiële zorgen. Er worden grote orders verwacht uit het Midden Oosten. Volgens Jaap Reker lag daar de oorsprong van de neergang van het bedrijf. 'Ze hebben zich verkeken op de situatie in het Midden Oosten. De concurrentie zat heus niet stil. Daar ligt volgens mij het begin van het einde.' Zes jaar na de overname lijkt OGEM alweer van het bedrijf af te willen. ENCI brengt een bod uit en verwerft 60 procent van de aandelen, 20 procent blijft in handen van OGEM, de rest blijft in particuliere handen. Het verlies over 1980 wordt berekend op vijftien miljoen gulden. In juli 1982 volgt het bericht dat Schokbeton aan de rand van

Gedenkszuil geplaatst in 1948 op de Nieuwe Markt ter gelegenheid van het 50-jarig regeringsjubileum van koningin Wilhelmina en de inhuldiging van Juliana. Een geschenk van het Kamper bedrijfsleven aan de Kamper bevolking. De betonnen kern is vervaardigd en geschonken door Schokbeton. Foto: Collectie Frans Walkate Archief.



de afgrond staat. Er dreigt ontslag van 220 man. Op 10 augustus 1982 valt het doek. Een bezetting door het personeel mocht niet baten, het doek is definitief gevallen. Er volgt nog wel een overname, door Erica Beton uit Emmen, maar van de grandeur van het eens zo veelgeprezen en internationaal vermaarde bedrijf is dan niets meer over. Op 15 juli 1989 gaat ook het laatste symbool van Kamper na-oorlogse industriële glorie tegen de vlakte: de pijp, die Schokbeton in de eerste periode van zijn bestaan bouwde, stond de bouwplannen van Erica Beton voor een nieuwe productiehal in de weg. ‘Tot de filosofie van Schokbeton behoorde ook de uitwisseling van gedachten met architecten, ingenieurs, aannemers en opdrachtgevers. En zo staan er overal in en buiten Europa monumenten van bouwkunst van Schokbeton. Men vindt in Kampen echter weinig terug, dat op een verbinding met de monumenten wijst. Zelfs geen schoorsteenpijp meer ...’, verzucht Hans Wiersma in zijn rubriek op 17 augustus 1989. Nou ja, een heel kleintje dan. Het basement van de gedenknaald voor Koningin Wilhelmina, die door het Kamper bedrijfsleven aan de stad werd geschonken, is vervaardigd bij

Schokbeton. Machinefabriek ‘de IJssel’ (het latere Van Driel en Van Dorsten) schonk het ijzeren armatuur waaraan de lampen zijn bevestigd. Het monument stond vroeger op de Nieuwe Markt en staat nu op het Bolwerk.

###

Bronnen

Zonder nadere verwijzingen in de tekst is dankbaar gebruikt gemaakt van de volgende bronnen:

Kamper Nieuwsblad 1946–1989.

Bé Lamberts, *Boerderijen* (Zeist 2007).

S.J. Meijn, ‘Een na-oorlogse industrie te Kampen’, *Kamper Almanak* (1954-1955) 208-223;

S.J. Meijn, ‘Schokbeton. Impressie van een Kamper bedrijf en zijn betekenis voor de regionale economie’, *De Mars* 1 (1953) 204-207.

Aalt Selles, ‘Schokbeton: Na-oorlogse innovatie’ in: *Nieuw Kamper Dagblad*, d.d. 1 december 1994.

Aalt Selles, Schokbeton sloot de deuren in: *Nieuw Kamper Dagblad*, d.d. 15 december 1994; Ronald Stenvert, ‘Bouwhistorie: gewapend beton deel 2: Stampen, spuiten & schokken Steen harde brokken’, *Vitruvius* (2010) 16-22.

Schokbeton (Zwijndrecht z.j.)

Het in Kampen opladen van de pre-fab betonnen panelen voor de bouw van een boerderijschuur van Schokbeton.

*Bron:
www.emmeloord.info*

