



Inhoud

Van Otterplaat tot Groenveldsweid.

Het blad 'Van Otterplaat tot Groenveldsweid' verschijnt eenmaal per jaar en is gratis voor donateurs van de stichting Langedijker Verleden. Het lidmaatschap bedraagt minimaal € 8,50 per jaar, 65-plussers betalen € 6,-. Losse nummers kosten € 4,-.

De Stichting Langedijker Verleden werd opgericht 20 februari 1987, als opvolger van de Stichting i.o. Verborgten Verleden Langedijk welke reeds bestond sinds 14 september 1984. De stichting staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel te Alkmaar onder nummer 239871.

Gironummer: 464735;

Bankrekeningnummer: 34.66.26.137 Rabobank Langedijk.

Het bestuur van de Stichting Langedijker Verleden wordt gevormd door:

Jan Wijn (voorzitter)

Kloosterstraat 17

1723 AC Noord-Scharwoude

tel. 0226-313227

Cor Oudendijk (secretaris)

Kasteelstraat 16

1724 SE Oudkarspel

tel. 0226-320610

Tanja Ursem-Kuiper (penningmeester)

W.de Zwijgerstr. 6

1723 KG Noord-Scharwoude

tel. 0226-315422

Ida Tauber-de Waard (bestuurslid)

Dorpsstraat 866

1724 NV Oudkarspel

tel. 0226-318039

Cees Rutten (bestuurslid)

Keizersloot 5

1722 GW Zuid-Scharwoude

tel. 0226-312834

Janny Meinsma-Huisman (bestuurslid)

Platte Ven 171

1723 AP Noord-Scharwoude

tel. 0226-312509

Ria Put-Luken (bestuurslid)

Voorburggracht 507

1724 RJ Oudkarspel

tel. 0226-317619

Wietse Dreijer (bestuurslid)

Lourens Bogtmanstr. 16

1724 SV Oudkarspel

tel. 0226-314923

Klaas ten Bruggencate (bestuurslid)

Klipper 64

1721 GZ Broek op Langedijk

tel. 0226-316125

Erelid van de Stichting Langedijker Verleden: Jan IJff (initiatiefnemer en mede-oprichter).

De redactie van Otterplaat tot Groenveldsweid' bestaat uit:

Jan IJff, Cees Rutten, Cor Oudendijk en Janny Meinsma.

Redactie-adres: Kasteelstraat 16
1724 SE Oudkarspel

ISSN 1388-6215

Copyright: Gehele of gedeeltelijke overname van teksten en/of illustraties uit dit blad is alleen toegestaan na toestemming van de auteur of de redactie en met vermelding van naam van de auteur en naam van het blad.

Druk: Drukkerij Gerja te Waarland.

Voorwoord

Jan Wijn 2

Reacties op het 8e nummer en vorige nummers

redactie 2

- Molen F van het Geestmerambacht

C.de Boer 2

- ULO school 1946

C.Dullemond 3

2003; het jaar van de (Langedijker) stolpboerderij

Cor Oudendijk 4

Een schoolfoto uit Oudkarspel

redactie 7

Het heierslied

A.Vroegop-Hartman 8

In memoriam Jaap de Groot. 8

Bijzondere Brandweer Belevissen

Jan IJff 9

Een rit naar station Heerhugowaard-Broek op Langedijk

Cor Oudendijk 12

Auto te water

A.Dissel-de Ruiter 14

Een huis om een huis

redactie 15

De Kruisvaart

Piet Bruin † 15

De 'Nuweweg'

Cor Oudendijk 16

De St.Josephgezellenvereniging van 1920 tot 1945

Jac. Bruyn 19

De watersnood van 1953

Jan IJff 21

Jac.Kort en de Langedijker Oratoriumvereniging

Dick Barten 23

Café 'De Schelvis'

Cor Oudendijk/Cees Rutten 26

Een achtergebleven gebied

Jan IJff 31

Jeugdherinneringen aan Broek

Cor Oudendijk 33

Historische terugblik autobusvervoer Langedijk

Herman Rijswijk 35

De preekstoel in de NH kerk van Broek

Paul den Hartigh 42

Schoorsteenvegers?

Jan IJff 44

Gert van Rijn op de hondenkar 44



Voorwoord

Met het verschijnen van het nieuwe blad sluiten we weer een expositie in 't Regthuis af. Het was ditmaal 'de boerderij' en we mochten ons gelukkig prijzen dat de op schaal gemaakte boerderij, vervaardigd door de heer Van der Eng, op de zolder volop tot zijn recht kwam. De reacties hierop waren dan ook heel goed.

De foto's van oud en nieuw vonden bij veel bezoekers veel stof tot gesprek. 'Waar stond hij, wie hebben er in gewoond?' Dit aanhorende geeft je toch een goed gevoel. Het is toch altijd weer een zoeken naar wat men interessant vindt. Ook in dit blad vindt u een artikel over een paar Langedijker stolpboerderijen.

We hopen het volgende seizoen ook voor een ieder weer wat leuks te kunnen bieden. De vrijwilligers hebben er weer zin in. Deze mensen wil ik dan ook bedanken voor het vele werk dat zij doen, want zonder hen zou het nooit gelukken. Ik hoop u volgend jaar weer te ontmoeten in 't Regthuis. Rest mij nog u met dit blad weer een paar prettige leesuurtjes toe te wensen.

Jan Wijn, voorzitter



Reacties op het 8e nummer en vorige nummers.

Molen F

De heer C. de Boer uit Den Haag reageerde nog op het artikel in onze 6e jaargang over de Langedijker molens. Hij schrijft het volgende.

Laat ik me even voorstellen: Cor de Boer, geboren 7-10-1918 in Zuid-Scharwoude in de molen aan de Oostdijk op de grens van Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk (bekend als molen F), als zoon van Dirk de Boer en Zwaantje Preusterink. Wij werden later de bewoners van molen D.

Bij mijn weten zijn de molens H, F en B in één keer verkocht voor de sloop en wel voor de gezamenlijke som van f 1000,- k.k. en twijfel ik dus aan de vermelde data van afbraak van de molens H en F. Uw conclusie dat de afbeelding van molen F is lijkt me correct. Hier staan de wieken in de stand naar het zuiden. Op bijgevoegde foto van dezelfde molen, met de wieken op noordoost, staan van achter naar voren mijn vader, moeder, ik, mijn broer Jan en Albert van Schagen. De laatste was bij ons in de kost gekomen nadat zijn molen (molen E) door de bliksem uit een donderbui verbrandde. Hierbij raakte zijn vrouw geestelijk totaal van slag en is in 'Meer en Berg' te Santpoort opgenomen en daar jarenlang verpleegd zonder haar man nog ooit te herkennen.

Molen F aan de Oosterdijk.

V.l.n.r.: Albert van Schagen, Jan de Boer en Cor de Boer, kinderen van het echtpaar de Boer, Zwaantje de Boer-Preusterink en Dirk de Boer.





ULO school 1946

De heer C.Dullemond uit Beek-Ubbergen, schrijver van het artikel over de Spoorzoekers, speelde ons nog twee interessante foto's toe uit 1946. Hierop staan de 3e en 4e klas uit dat jaar afgebeeld van de ULO school in Noord-Scharwoude. Met hulp van mevrouw E.v.d.Molen-Goudsblom werden alle namen achterhaald.



Op de meisjesfoto zien we:

Staand v.l.n.r.:

1.Jopie Oud, 2.mijnheer
Pesie (gymnastiekleraar),
3.Marie Mooij, 4.Emmy
Goudsblom, 5.Janny
Hemke, 6.Ali Wagenaar,
7.Trijnie v.d.Molen,
8.Tiny Dekker.

Gehurkt:

1.Nel Cnossen, 2.Gré
Perrin, 3.Nel Tielemans,
4.Gré Twisker, 5.Janny
Beers, 6.Nel Twisker,
7.Jo Schut.

Vooraan:

1.Marry Flug,
Dien Klein Teselink.

Op de jongensfoto zien we:

Staand v.l.n.r.:

1.mijnheer Pesie, 2.Aris
Blauw, 3.Ab Vonkeman, 4.
Henk Bras, 5.Arie Twisker,
6.Jan Kooij,
7.Teun Appel, 8.Jan Kuiper,
9.Dick Schermerhorn.

Zittend:

1.Simon Kramer, 2.Jan de
Geus, 3.Kees Langedijk, 4.
Klaas Klinkert,
5.(achter)Wim Stam, 6.
(daarvoor)Dirk Weder, 7.
Dick Polman, 8.Michiel de
Kraker, 9.Jan Swart, 10.
Dick Dobber,
11.Jaap Gutter.





Reacties op het 8e nummer en vorige nummers.

De R.K. kerk

Mevrouw H. Schene-Wolfswinkel reageerde nog op het artikel in ons zevende nummer over de Rooms Katholieke kerk in Noord-Scharwoude. Op bladzijde 20 staat daar een foto die genomen werd in de werkkeet tijdens de bouw van de kerk. Er zit een jongeman aan de tafel, maar het was onbekend wie dit was. Mevrouw Schene herkende hem als een oom van wijlen haar man Fritz Schene. Het blijkt Fritz Böttger te zijn, die vanwege zijn grote interesse in de bouw niet was weg te slaan uit de keet.

Marie Bak

Mevrouw Beers van Stichting Den Huygen Dijk belde over de foto met de vriendinnen van Marie Bak in de duinen. Zij wist te vertellen dat de meisjesnaam van

mevrouw Mammen Trien Kuilman was.

De foto bij de Langedijker klompdansertjes leverde nog een naam op. De mevrouw rechts (nummer 17) is mevrouw Bant, de moeder van Nico.

Truus Tuyn

In ons zevende nummer blikten we terug op het leven de familie Tuyn. We meldten toen dat Truus Tuyn jaren de zondagsschool leidde, maar wisten niet hoelang dat was geweest. Onlangs vonden we een berichtje in een krant uit januari 1963 waaruit bleek dat zij toen haar 40 jarig jubileum vierde. Bekend is dat zij ook daarna nog door-ging.

Dank voor de reacties.

door Cor Oudendijk



2003, het jaar van de (Langedijker) stolpboerderij

Het afgelopen seizoen was ook in 't Regthuis aandacht voor de boerderij, de Langedijker stolpboerderij in dit geval. Aan de hand van oude foto's waren nieuwe opnames gemaakt om aan te tonen wat er weg is en wat soms nog over. Ook in dit blad besteden we aandacht aan het fenomeen stolp. In dit geval betreft het drie verdwenen stolpen, één in Zuid-Scharwoude en twee in Oudkarspel. Hoewel, van de laatste staat nog een stukje, maar dat leest u verderop.

Een oude tekening

Er bestaan niet zo erg veel afbeeldingen van de vroegere bebouwing van Langedijk. Onlangs kregen wij een tekening van Klaas Swart uit Oostwoud. Hij had dit kleine plaatje 'opgeblazen' in zijn computer nadat hij het had gevonden tussen foto's van wijlen mevr. De Haas-Verkroost. De reden dat dit plaatje is bewaard, is omdat op de plaats van deze boerderij later bakker Verkroost woonde.

We staan rond 1830 op de Krommebrug in Zuid-Scharwoude en kijken de Koog in. We zien een grote stolpboerderij met een voorhuis. Op de voorgrond water dat in de volksmond 'het Diepie' werd genoemd. Links is nog net de oprit naar de Roosterbrug in de Koog te zien. Deze brug lag over de Achterburggracht en verdween begin jaren '60 bij de aanleg

van de Kastanjelaan.

De bewuste stolp was rond 1835 in gebruik als bakkerij van Cornelis Troostheide. De bakkerij werd later voortgezet door zijn weduwe Aafje van 't Loo. Zoon Jacob volgde in 1853 zijn moeder als bakker op. Tussen 1880 en 1890 vinden we Hendrik Troostheide uit Schagerbrug op dit adres, ook weer een bakker.

In 1897 werd volgens het Kadaster de stolp gesloopt en verzezen er tussen 1898 en 1903 twee tuinderswoningen, oftewel een 'bouwersspul' zoals ze op Langedijk zeggen





Wanneer je momenteel op dezelfde plek weer een foto neemt dan is beeld van toen wel heel erg veranderd

Het oostelijk deel van het stolpenerf werd eigendom van Gerrit Bekker, het westelijke werd het domein van Jacob Verkroost, te boek staand als tuinbouwer en broodbakker. Tussen 1920 en 1940 vinden we Jacob en Willem Verkroost als bakker op dit adres. In 1924 volgde van het westelijke perceel nogmaals een afsplitsing. In dit pand heeft geruime tijd later Piet Visser gewoond. De bakkerij van Verkroost werd later ook weer een bouwersspul en wordt reeds jaren bewoond door de familie Schuffelen.



De Woudmeer

Bij de Woudmeer en de Ambachtsdijk is de laatste jaren veel veranderd. Door de verkaveling verdwenen zowel de ringsloot als de brug naar de Woudmeer. Van deze plek willen wij graag twee foto's tonen om te laten zien hoezeer dit gedeelte van Langedijk is veranderd.

Van de boerderij van Biersteker kwam onlangs een aardige foto boven water bij de familie Boots-Biersteker uit Zuid-Scharwoude. Het toont een eenvoudige stolpboerderij met een koolboet ernaast. Opvallend is, in vergelijking met de andere foto het totaal kale erf.

Op deze foto van ongeveer tachtig jaar geleden zien we de ongetrouwde broer Jan (1884-1926) en zuster Trien Biersteker (1885-1936). Trien staat links met aan haar hand Maria Biersteker (1921) en Jan heeft Cor Biersteker (1922-2000) onder zijn hoede.

We staan met ons gezicht naar het oosten. In het midden is de ophaalbrug naar de Woudmeer te zien. Uiterst rechts is de brug naar de Groenveldsweid nog zichtbaar. Er achter staat nog de doorrijstal van café 'De Roode Leeuw', nu al weer jaren 'De Knip' genoemd. Links op de voorgrond ligt de viskaar van Aldert Kieft te water en daarachter is de boerderij van Biersteker zichtbaar. Bijna alles op deze foto is verdwenen.



De grote stolp, waar hier dakpannen worden gelegd op het grote dak werd na een brand in 1925 gedeeltelijk als woonhuis herbouwd.

Een overblijfsel

De stolpboerderij van Jan Butter was een grote stolp. Hij stond aan de Luizeknip aan de oostkant van de Dorpsstraat van Oudkarspel. Op de eerste kadastrale kaart van rond 1825 zien we het als nummer 9 in Sectie D. Hij stond bijna tegenover de brug naar de Kroonstraat. In 1825 was er echter van een Kroonstraat nog geen sprake.

Op het noordeinde van Oudkarspel was nog weinig bebouwing. Landbouwer Jan Butter had een grote stolp in eigendom die waarschijnlijk al stamde uit de 18e eeuw.

Zoon Cornelis Butter was later eigenaar en weer later vinden we de minderjarige kinderen Jan en Aaltje Butter. Volgens het Kadaster werd de stolp in 1872 herbouwd. Achtereenvolgens was de boerderij eigendom van Jan Jacobszn Stam, Dirk Jonker Czn en als laatste de timmerman Jacob Kroon, metselaar Pieter Kuilman en timmerman Klaas Bruin, allen voor een derde.



Het huis aan de Dorpsstraat 988 te Oudkarspel vertoont nog steeds een verschil in metselwerk tussen de oude stolpmuur en de later opgemetselde topgevel.

Bij een brand in 1925, toen het huis werd bewoond door Jaap Smit, ging het grootste deel van de stolp verloren. Jan IJff herinnert zich dat hij als jochie van acht jaar de ochtend na de brand hoorde dat Jaap Smit in zijn onderbroek op straat vluchtte.

Dat laatste vond Jan eigenlijk nog interessanter dan het feit dat de hele stolp was verbrand. De boerderij werd niet herbouwd, maar ook niet helemaal gesloopt. Het curieuze van het geval is dat een klein deel van de voormuur aan de linkerkant werd gebruikt voor een nieuw huis. Op de foto is nog duidelijk te zien dat het metselwerk van de punt anders is dan de onderkant, wat oorspronkelijk de muur van de stolp is geweest. Momenteel wordt het huis bewoond door de familie R. Ameling.



Een foto genomen in 2003 vanuit de zelfde richting.



Ameling kocht het huis destijds van de familie Kuilman. Binnen zijn nog restanten van de oorspronkelijke stolp waarneembaar. Zo zit er in de woonkamer nog een fraaie schoorsteenmantel met zwart marmeren onderbouw. Wellicht hier neergezet in de tijd van de herbouw in 1872. Op het rechtergedeelte van de vroegere stolp werd in later jaren een koelhuis gebouwd.

Dit gaat binnenkort tegen de vlakte en er zal een modern woonhuis verrijzen. Ze zullen nog stuiten op de 'groep' (goot in de koestal) van de boerderij.

Bronnen:

- *Kadaster te Alkmaar*
- *Herinneringen van Jan Ijff*
- *Mededelingen van de fam. Ameling te Oudkarspel*
- *Informatie van de fam. Boots te Zuid-Scharwoude*
- *Informatie van de heer K.Swart te Oostwoud*

door Cor Oudendijk



Schoolfoto Oudkarspel



Van Ariejan Kat uit Alkmaar, destijds geboren te Oudkarspel als zoon van Klaas Kat en Marie Bas, kregen we bovenstaande foto. Hij wist ons alle namen nog te noemen. Het is een foto uit 1959 van de Openbare Lagere School uit Oudkarspel.

We zien achter v.l.n.r.:

1. Gert Jan Langedijk, 2. Juf Dullemond,
3. Ger de Wit (Kroonstraat), 4. Juf Bossen, 5. Ariejan Kat, 6. Martin Schrijver,
7. Ans Hink, 8. Har de Wit (Kroonstraat),
9. Meester Boon, 10. Pieter de Wit (van de dokter),
11. Paul ten Bruggencate, 12. Meester de Ruyter.

Vooraan:

1. Ben de Ruyter (van mr de Ruyter), 2. Piet Eiland,
3. Piet van Wijk, 4. Jack de Vet, 5. Gerard Langedijk,
6. Karel Schuit, 7. Anneke Voogt, 8. Willy Borst.



Het heiers lied

Destijds verstrekte mevrouw A.Vroegop-Hartman uit Sint Pancras (nu wonend in Den Helder) ons een versje op papier dat werd gebruikt bij het heien. Tegenwoordig gaat heien mechanisch, maar vroeger stond een hele ploeg het heiblok op te trekken om het vervolgens weer met een klap op de heipaal neer te laten. Het heiliedje verstrekte de mannen het vereiste ritme om gelijk te hijsen en weer te laten vieren. Tevens veraangenaamde het zingen het zware werk. Een oude vorm van teamwerk.

Eén twee drie daar gaat ie weer.

Hoog op die hei

En nog een keer.

Hoger is beter,

trek aan je veter,

trek aan je snaar

allegaar.

En dat is 'r acht,

Trek uit alle macht.

Negen is gezien

En dat is eenmaal tien.

(dit gaat dan zo door tot de 28e klap

en dan volgt als laatste)

Hoog in je bed,

Strijk en zet.

De titel bij deze foto luidt: 'Top in en houwen'.

De firma Vroegop was aan 't heien voor het boetje van Dirk Rens aan de oostzijde van het Schapenland in Broek.

We zien van links naar rechts:

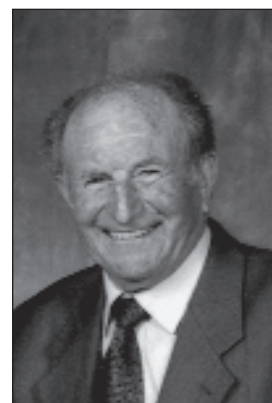
*1.Jacob Vroegop, 2.P.Strijbis Hzn, 3.Cor Strijbis Hzn,
4.Henk Vroegop, 5.Jan Steffens.*



In memoriam Jaap de Groot

Op 11 augustus 2003 overleed onze vriend en oud-bestuurslid Jaap de Groot op de leeftijd van 78 jaar. Jaap stond in 1984 aan de wieg van de toen nog Stichting i.o. Verborgten Verleden. Hij was het ook die in 1987 voorstelde om de officiële stichting de naam "Langedijker Verleden" te geven. De specialiteit van Jaap lag in het inventariseren. Met een groot geduld, een kwinkslag en steeds die bekende twinkeling in zijn ogen zette hij stug door om de meest uiteenlopende zaken te beschrijven. Dit vele jaren in goede samenwerking met Janny Meinsma. In 2001 gaf hij te kennen zich niet meer herkiesbaar te laten stellen als bestuurslid vanwege zijn wat moeilijker wordende gezondheid. Toch was hij nog vaak op de vergaderingen aanwezig en gaf dan zijn veelal rake commentaar, maar altijd op een milde toon gesteld. Naar Jaap moest je wel luisteren, hij dwong respect af.

In oktober 2001 kreeg Jaap de Groot als tweede de titel 'erelid' tijdens de jaarvergadering in Het Behouden Huis. Helaas heeft hij niet erg lang van dit erelidmaatschap mogen genieten. Wij gedenken Jaap met eerbied en spreken onze dank uit voor zijn inzet in al die jaren. Met bewondering hebben wij gezien hoe hij op het laatst met zijn ziekte omging. Zijn vrouw Geer, kinderen en kleinkinderen wensen wij veel sterkte toe bij het verlies van deze man, vader en opa. Jaap, bedankt voor alles.



Jaap de Groot, zoals wij hem hebben gekend (foto familie de Groot)



Bijzondere Brandweer Belevenissen

Wanneer een kort overzicht wordt geschetst van de plaatselijke brandweergeschiedenis over de laatste paar honderd jaar dan zou dat een vrij droge opsomming worden van feiten. Als we de bijzondere voorvallen eruit gaan pikken wordt het al een wat interessanter verhaal.

Onvoorstelbaar



Om te beginnen gaan we ver terug in het verleden, namelijk naar de grote brand van Broek in het jaar 1793. Daar werden op 10 april 41 huizen een prooi van de vlammen. Dit is zeker een bijzonder voorval. Onvoorstelbaar is dat als blusmiddelen aanwezig waren, vier houten bakken en een aantal hoosnappen. Alle omliggende dorpen beschikten wel over een brandspuit. De zuinigheid van het gemeentebestuur werd hier wel zwaar gestraft.

Brandweeroefening

Met een grote sprong in de geschiedenis komen we in het jaar 1895 en wel in het dorp Noord-Scharwoude. Hoe zag de brandweer er toen uit in zo'n dorp? Een handpomp op een wagentje dat werd gestald in het brandspuithuisje en dat door de mannen werd getrokken naar de brandplaats. Alle mannen uit het dorp van 18 jaar en ouder waren ingedeeld bij de brandweer en daardoor beschikte men over zo'n 170 mannen. Deze waren ingedeeld als pompers, lantaarndragers, kringluiters (om het publiek op afstand te houden) enzovoort. Oefeningen waren er één of twee maal in het jaar en beperkte zich meestal tot het kijken of de pomp nog wel werkte.

Waar de oefening werd gehouden is ook al onvoorstelbaar, namelijk op het kerkhof. Als bij het omhoog spuiten bij de kerk de wijzerplaat werd bereikt ging er een gejuich op en was ieder in de overtuiging dat we een goede brandweer hadden.

Bluswerkzaamheden bij de grote brand in het jaar 1793, waarbij 41 huizen in vlammen opgingen.

In het eerste huisje links was de brandspuit ondergebracht. Rechts de ingang van de Kerkelaan in Noord-Scharwoude





Als de wijzerplaat met een waterstraal werd bereikt was alles in orde. In dit geval de wijzerplaat van de NH kerk in Noord-Scharwoude.

Grote verandering

We komen bij het volgende merkwaardig voorval terecht in het jaar 1930. We kunnen een verslag lezen over een brandweeroefening. De journalist omschrijft dit als volgt: We stonden versteld van het geringe aantal manschappen dat aan deze oefening deelnam. Toch was men in staat om op twee totaal verschillende plaatsen water te geven. Hoe was dat mogelijk. De gemeente Oudkarspel beschikt over niet minder dan 22 brandkranen, waardoor men vrij gemakkelijk op twee plaatsen gelijk kan blussen. De burgemeester vertelde ons het volgende: "De vroegere brandweer bestond uit 190 man. Dit aantal is nu terug gebracht op tachtig manschappen. Voorheen hadden we veel mannen nodig voor het bedienen van de spuit. Denk maar aan de pompers. Dank zij de waterleiding kan de oude spuit nu worden weggedaan. Op drie plaatsen in de gemeente is wat materiaal ondergebracht bestaande uit een standpijp, wat slangen en straalpijpen. De oude kaarslantaarns zijn vervangen door moderne benzinelampen, wat óók een enorme verbetering is." Zo dacht men er dus over in 1930.

Samenvoeging en gevolgen

In het jaar 1941 werden de Langedijker dorpen samengevoegd tot één gemeente Langedijk. Elk dorp had toen nog z'n eigen brandweerkorps dat zeer gebrekkig was uitgerust. De brandweer van Oudkarspel kreeg een auto. Ze waren apetrots want vóór die tijd moesten ze lopen met het motorspuitje op een handwagentje.

De auto die ze kregen was een jeep, zo'n klein open legerautootje. "Als jullie die zelf een beetje verbouwen en praktisch inrichten hebben jullie een mooie brandweerauto," sprak de toenmalige oppercommandant. In die tijd was er voor de brandweer heel weinig geld beschikbaar. De Oudkarspelaren gingen met ijver aan het werk. Hier een plankje, daar een bankje en dan nog een dwarsbankje achterop en alles kreeg warempel nog een streekje rode verf.

Bij de eerste oefening waren de verwachtingen dan ook zeer hoog gespannen. Het korps stond aangetreden en moest een denkbeeldige brand blussen. Na het commando 'uitrukken' werd de jeep gestart en sprongen de mannen in de auto. Ze kwamen niet ver. Blijkbaar waren de technische berekeningen niet juist geweest, want de brandweerauto steigerde. De voorwielen gingen van de grond doordat er teveel manschappen achterop de jeep zaten.

"'t Loikt wel een peerd," zei Piet Klingeler, die altijd op een houtwagen met paarden had gereden.

Het werd geen overweldigend succes.

Donateurs

De plaatselijke korpsen waren arm. De brandweerlieden betaalden zelf nog contributie om een enigszins feestelijke jaarvergadering te houden. Om uit deze financiële moeilijkheden te komen ging men er op uit om donateurs te werven. Huis aan huis werd men gevraagd. Heel veel mensen deden hier aan mee aangezien men het nut van de brandweer wel inzag en de donaties niet zo hoog waren. Eén of twee gulden was het bedrag dat vrijwillig werd geofferd. Dit was in die tijd nog wel een bedrag om even over na te denken.

Donateur zijn van iets, betekent dat je die club of vereniging wilt steunen. Vaak wordt ervan uitgegaan dat er ook wat tegenover moet staan. Wie donateur is van een muziekvereniging mag gratis naar een uitvoering of concert. Een inwoner van Zuid-Scharwoude dacht er blijkbaar ook zo over, want toen men bij hem aan de deur kwam voor zijn jaarlijkse bijdrage, zei hij:

"Ik wou maar bedanke as donateur. Woi worre alle twee wat ouwer en as 'r brand is gane we toch gien meer te koik."

Verwarring

De stalhouderij en het café van Wolfswinkel stond vlak bij het spoorwegviaduct bij de Smuigel richting Verlaat. Nu is daar ziekenvervoer en taxi Dekker gevestigd. Vóór de grenswijziging met Heerhugowaard was het daar gemeente Noord-Scharwoude.



De stalhouder Herman Wolfswinkel ontdekte een brand bij zijn burens aan de overkant van de straatweg. Hij belde de brandweer van Noord-Scharwoude die uitrukke om de brand te bestrijden. Na korte tijd arriveerde de oppercommandant en sprak:

“Jongens, jullie zijn wel goed aan het blussen, maar dit pand waar de brand is staat juist naast onze gemeentegrens. Ik zal de brandweer van Heerhugowaard bellen, dan kunnen die het blussen overnemen.”

Na een aantal minuten kwam inderdaad de Heerhugowaardse brandweer aanrijden. De manschap bleven echter in de auto zitten en de bevelvoerder zei:

“We gaan weer terug naar huis, dit is namelijk een brandje precies buiten onze gemeente. Het is daar gemeente Harenkarspel.”

Uiteindelijk kwam de brandweer uit Dirkshorn die het blussen overnam. Zo kun je gekke situaties krijgen op zo’n drielandenpunt.

Asbest

De gevaren bij brand werden achteraf bekeken zwaar onderschat. Bij een brand van koelhuis Kloosterboer in 1956 te Broek op Langedijk knalden de asbestplaten waarmee het dak was gedekt, met veel lawaai de lucht in.

Enkele jaren later in 1961 ontstond brand in de timmerfabriek van Jac. Henselmans aan de Spoorstraat in Oudkarspel. Ook dit gebouw had als dakbedekking asbestplaten die zeer luidruchtig knalden. Zowel bij Kloosterboer als bij Henselmans lagen de stukken asbest in de hele omtrek verspreid. Het gevaar daarvan was toen nog onbekend en er kwamen geen ‘maanmannetjes’ om het op te ruimen.

Volgens een ‘deskundige’ uit onze groep waren we in die tijd veel meer ‘asbestbestendig’.

Het koelhuis van de firma Gebr.Kloosterboer na de brand van 24 september 1956. (foto Cees Rutzen)





Een rit naar het station Heerhugowaard in 1962

Het doorkijken van oude foto's levert heel vaak inspiratie voor een terugblik in het verleden. Ik was acht jaar toen ik voor het eerst een fiets kreeg. Nou was 't thuis geen vetpot, geld voor een fiets was er zomaar niet, dus moest er door mijn vader een paar keer worden overgewerkt. De fiets kostte rond de tachtig gulden (we schrijven 1962) en een deel daarvan moest ik wel uit mijn spaarpot betalen, een kleine dertig gulden meen ik. Nadat ik fietsen had geleerd in de Koog, kon ik vanaf dat moment zelf meefietsen, vooral naar station Heerhugowaard. Over de rit daar naar toe gaat in hoofdzaak mijn verhaal.



Op de nieuwe fiets bij het hek.

Echt ver weg ging je in die tijd nog niet, een dag naar Hoorn was al een flink uitje. De fietsen werden uit de werkplaats gehaald (de schilderszaak was net beëindigd) en de fietstocht kon beginnen. Bij 'De Roode Leeuw', waar m'n moeder regelmatig Nelie Kramer en 'tante Klazien' hielp, gingen we de Koog in. Ik verbaasde me altijd over de hoge populieren die er stonden. Als kind lijkt alles trouwens wel groter dan op latere leeftijd. Over de Roosterbrug zag je links de oude boomgaarden staan, het oude huis van Dirk van Kleef en café 'De Schelvis'. Rechts het huis van Reinders en het doktershuis van dokter Wilmink, waar ik een paar jaar daarvoor bijna verdrongen was in de vijver. Klaas Metselaar had nog niet zo lang geleden een nieuw huis gebouwd op de plaats van een oude boerderij. Er tegenover had ik op de oude Lagere School in het rechter lokaal nog op de kleuterschool gezeten bij Juf Zeeman. De school stond er nog net zo, evenals het oude cafeetje van Ben van der Vliet. Het stokoude huis van Sijbrand Beets vond ik altijd erg interessant. In de muur zaten muurankers met het jaartal 1752. Als je als kind stiekem door de ramen keek dan zag je een grote foto op tafel staan. Later hoorde ik dat daarop zijn zoon stond die in Indonesië was omgekomen. Op de plek waar een paar jaar later de Wilgenlaan zou komen stond een houten bootje dat in gebruik was als 'garage' van Nic. Jonker. Op de oude 'weid van Klaas

de Boer' was net in die jaren nog een kleine speeltuin, die korte tijd later camping 'De Duizend Eilanden' van Rem Komen zou worden. Bij de kerk hield de bebouwing van de Koog op en over de brug begon het Kerkepadje.



Het oude Kerkepadje links met rechts de later aangelegde rijweg die nu Langebalkweg heet.

Ondanks de klinkerweg, die evenwijdig aan het oude betonpad lag, bleef de naam Kerkepadje gehandhaafd. Links strekte zich een hele rij oude huizen uit waarvan ik van de meeste wist wie er woonde. Glas, Engel, Bergen, Tesselaar, Hessing, Komen, Schoenmaker, Stapel, om er maar een paar te noemen.

Rechts keek je tot aan de Broekerhoek toe over sloten en akkers. Klaas Hessing had op een akkertje een vissersbootje gebouwd, vlakbij het 'Waie gat'. Aan de rechterkant van het Kerkepadje stond maar één gebouw en dat was de boet van Jan Groen. Hier ging je al de 'klucht' van de Langebalk op en zag je links het 'watermechien' en rechts het huisje van Klaas Hart. Hier speelde ik als kind vaak in die tijd met Peter Hart, een zoon van Klaas.



De zogenaamde boet van Jan Groen, die vlak voor de platte betonnen brug rechts van de weg stond.



Op de Langebalk had je een mooi uitzicht naar alle kanten. Bij helder weer kon je de Dionysiuskerk in Heerhugowaard boven de bomen uitzien. Na de grote betonnen brug ging je met een vaart naar beneden en maakte je een grote haarspeldbocht naar rechts. Voor je zag je de smalle kronkelige Hasselaarsweg naar Heerhugowaard-Noord. Van deze bocht, die in de loop der jaren flink is veranderd, maakte Jan Kout uit Zuid-Scharwoude veertig jaar geleden een foto.



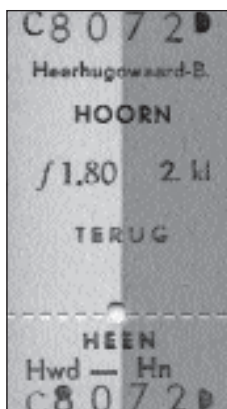
De haarspeldbocht bij de Langebalk met aan de paal nog de verwijzing naar de camping van Rem Komen.

Er reed nog wel veel minder verkeer dan nu, maar bij de Westerweg moest je toch al flink uitkijken met oversteken. Hier viel mij altijd het grote grindhok op dat tussen rijbaan en fietspad stond. Ik denk dat dit van Rijkswaterstaat was. Langs de Westerweg, of 'de Doik' zoals we zeiden, woonden Van Kleef en Blokker. Dat wist ik, maar verderop werd het moeilijker omdat je in



Heerhugowaard terechtkwam. Wel wist ik dat iets verder Kostelijk woonde, want met hun kinderen Jaap en Nanda zat ik op school. Je kon als kind niet vermoeden dat al deze huizen later zouden verdwijnen en plaatsmaken voor industrie. Sommige huizen hadden een naam. 'De Ster' en 'Sonnevanck' vond ik een mooie naam, maar 'Kavelotje' snapte ik niet. Sonnevanck staat er trouwens nog steeds en hoort nu bij Mijts Caravans.

Als station Heerhugowaard-Broek op Langendijk (het station met de langste naam) in zicht kwam, zag je rechts de molen van Zwaantje over het water staan. De maalderij 'De Goede Verwachting' doemde ook al rechts op aan de Westdijk. Links waren de eerste contouren zichtbaar van industrieterrein De Zandhorst. Een broodfabriek en de ACCA-drukkerij waren zo'n beetje de eerste bedrijven. Bij de Basseweg, zoals mijn moeder het steevast bleef noemen, staken we de Westerweg weer over en stalden onze fietsen bij Kroone, die het stationskoffiehuis beheerde. Ik meen dat het stallen een dubbelte kostte. Het station was in mijn ogen een wat vervallen gebouw met ernaast een spoorhuis. Opvallend vond ik altijd een apparaat dat aan de buitenkant van het station hing en dat met tussenpozen luid begon te bellen. Volgens mij kwam er dan gauw een trein aan. Het spoorkaartje zag er in die tijd anders uit dan tegenwoordig.



Om een of andere duistere reden heb ik ze altijd bewaard. Het kaartje was tevens perronkaartje en werd vaak ingenomen als je van je reis terugkwam. Naar Hoorn reed nog geen elektrische trein, maar een rode of groene diesel met een opvallende 'snor' van voren. Het dieseltje naar Hoorn werd door ons altijd 'het sukeltje' genoemd, waarom weet ik niet. In mijn beleving maakte een diesel veel herrie en stonk het altijd vreselijk, maar het had toch wel wat. Ik kan mij nu amper meer voorstellen dat je rondom het station alleen maar land

zag. Het plekje had trouwens toch iets apart en dat had te maken met de telefoonaansluiting. Heerhugowaard had nog geen afgebakend gebied voor het netnummer 02264. Slechts het gebied ten noorden van de Stationsweg behoorde hiertoe. Wilde je naar het station bellen dan moest je het kengetal Oterleek (02266) bellen. Het stationskoffiehuis echter viel onder 02267, het nummer van Broek. Het tegenover gelegen oude kaasfabriekje hoorde evenwel weer bij Heerhugowaard. Zoek het maar uit.

Na een dagje Hoorn werd de fiets bij Kroone weer opgehaald en reden we meestal via de Westdijk via Broek weer naar huis. Door de Dorpsstraat natuurlijk, want andere wegen waren er niet.

Een foto van de huizen die aan de Westerweg stonden waar nu de Zandhorst staat.



Auto te water

Van mevrouw A.Dissel de Ruiter kregen wij bijgaande foto's. Zij wist er ook nog het één en ander over te vertellen.

In de jaren '20 van de vorige eeuw reed er in Zuid-Scharwoude een auto te water. Dit gebeurde op de hoogte van de fietsenwerkplaats van Jaap van der Hoek en zijn vrouw Saartje Hartog, die er een kruidenierswinkeltje had. Het huisje staat er trouwens nog steeds, ingeklemd tussen de Dorpsstraat en de Voorburggracht.

Hoe het ongeval plaatsvond weten we niet en ook de eigenaar van de auto is ons onbekend. Wel zijn enige omstanders te herkennen. Zo zien we op de eerste foto veldwachter Prins rechts op de kant staan met rechts naast zich Arie Balder. Recht achter Prins staat Cor Groot. De jongen met de handen in de zakken, staand voor de postbode bij de boom, is waarschijnlijk Jan Kuiper. Recht achter de auto, met het matrozenpakje aan, is Jan Klingeler.



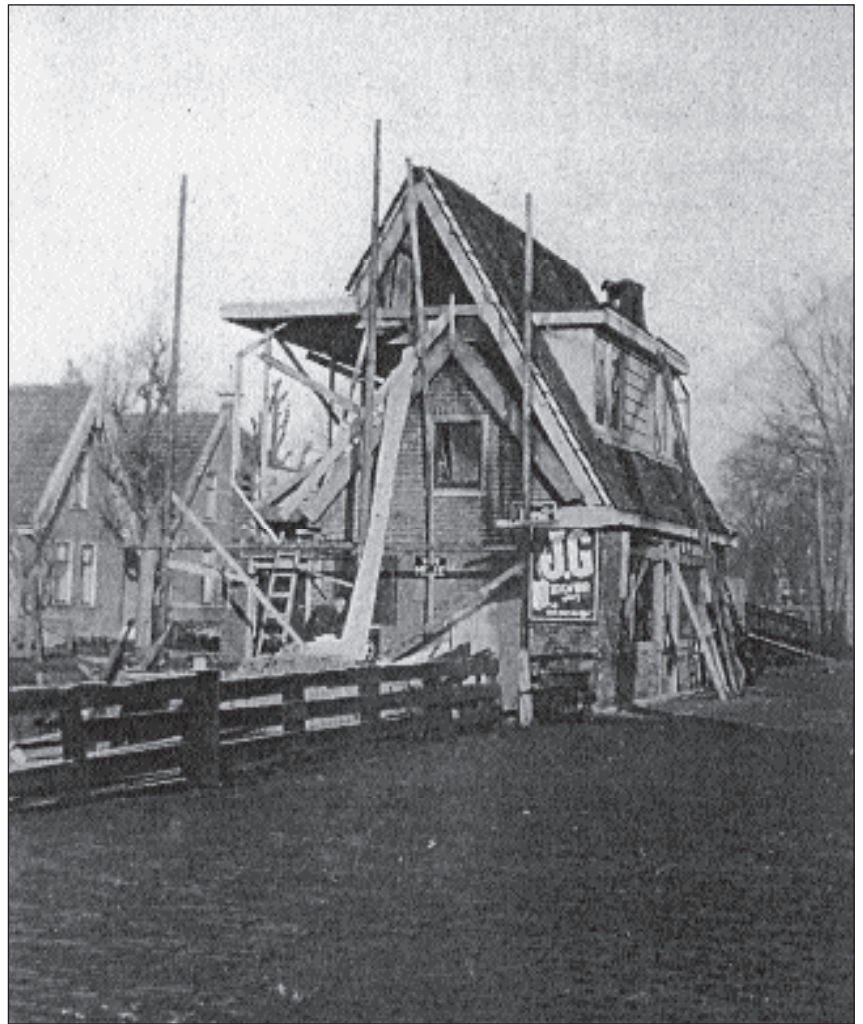
Helemaal links op de wal tegen de muur aan staat Piet Gutter, met rechts van hem Trien Wink, de vrouw van Klaas Kostelijk. De man met de pet op, onder het linker-raampje is Joop Jansen van de wasserij. De man met het witte jasje is slager Henk Mooij. De schuit is van Jan de Wit en op de schuit staat achteraan Hans Bosma, getrouwd met Nellie Arends. Vooraan is wellicht Jan de Wit zelf.

Op de tweede foto, die wat verderaf is genomen, zien we links nog 't huis van Adriaan van der Welle en Arie van Bergen dat in tweeën werd bewoond. Daar woonde Jaap Kossen. Het huis helemaal links werd bewoond door Frans Kuiper, de vader van Maarten Kuiper. De brug naar het eiland ging naar de huizen van o.a. Arie Kroon en Jasper Glas. Er stonden drie huizen. In het derde huis woonde Adriaan Bruin. Achter de brug zien we nog het huis van Woldhuis dat later 'De Locomotief' is geworden.



Een huis om een huis

Van mevrouw De Wijn-Schipper uit Delft kregen we een curieus fotootje van een huis met twee daken boven elkaar. Het kleine huisje stond ingeklemd tussen de Dorpsstraat en het water van de Voorburggracht in Noord-Scharwoude en werd bewoond door Trijntje Schilder. Het werd ten tijde van deze foto verbouwd tot kruidenierswinkel voor Piet Pool. Nu, in 2003, is het de kapperzaak van kapper Rien Muis.



door wijlen Piet Bruin



De Kruisvaart

Inleiding

Op 8 oktober 2002 overleed Petrus Bruin, beter bekend als Piet Bruin, Oud hoofdkeurmeester van de NAKG. Een maand vóór zijn heengaan overhandigde hij aan Jan Ijff een stukje over de Kruisvaart. Ter nagedachtenis aan hem plaatsen wij dit stukje.

We kenden al jaren het Patronaat, een jeugdgroep van 12- tot 16jarige jongeren, die zondag 's middags en 's avonds bezig gehouden werd met sport en spelletjes.

In de dertiger jaren werd de Kruisvaart opgericht. Deze organisatie was strakker georganiseerd. Aan het hoofd stond de baljuw en de branderheer voor de algemene leiding. De groepen van 12 tot ± 17 jaar waren de Kruisvaarders. Aan het hoofd stond de Heraut die de groep van twaalf jongens leiding gaf. Er werd gesport,

maar vooral werd veel aandacht besteed aan het buitenleven, zoals spoorzoeken in de natuur, het voorbereiden van een bivak en het sjoorren van tafels en stoelen.

Het zomerbivak werd in een bosrijke omgeving gehouden, meestal in een boerderij met slaapgelegenheid. Alle leden droegen een uniform bestaande uit een groene blouse en een manchester broek. Getracht werd ook een stuk algemene vorming te geven op godsdienstig en maatschappelijk terrein.

Voor de jongens van 8 tot 12 jaar waren er leidsters die de jongens, Sint Jansknappen genoemd, bezig hielden met spel, zingen en de natuur ingaan. We hadden in Langedijk een actieve groep die helaas op 12 mei 1940 verboden werd door de Duitse bezetters.



De 'Nuweweg'

De weg naar Schoorlham, Provincialeweg, S4, N242, het maakt niet uit welke naam je hem officieel geeft, oudere Langedijkers hebben het nog vaak over 'de Nuweweg'. Ondanks dat er in later jaren talloze nieuwe wegen zijn aangelegd in Langedijk, de weg van de Roskamsluis naar Schoorlham heeft het predikaat van nieuwe weg behouden.

De polder Geestmerambacht, een echte vaarpolder, bezat oorspronkelijk geen enkele polderweg. In 1891 bestonden er al plannen voor aanleg van een weg door de polder. Het duurde tot 1923 alvorens dit opnieuw aan de orde werd gesteld. In 1927 werd door Provinciale Staten van Noord-Holland een wegenplan voor het Ambacht voorbereid. Een jaar later werden de plannen in een breder verband besproken. De statenleden spraken met de bestuurders van de betrokken gemeenten, polders en banen en de Kamer van Koophandel. Voor de aanleg van wegen moest namelijk land, huizen en water worden onteigend.

Vier jaar later begonnen de plannen vaste vorm te krijgen. Augustus 1933 werd een begin gemaakt met de bouw van de zeven betonnen bruggen in de weg en eind 1934 was de weg klaar.



Een situatietekening van 22 april 1936 van de aanleg van de Nuweweg. Eén huis aan de oostzijde is hier al verdwenen. De nummers 1 t/m 6 verdwenen korte tijd hierna. Nummer 7 en 8 pas jaren later.



De Dorpsstraat in Noord-Scharwoude van zuid naar noord. De boerderij van Piet Ootjers links (nummer 2 op het kaartje) verdween, evenals het huis er tegenover (nummer 6) bewoond door Teun Kostelijk.

De aanleg van de weg hield min of meer gelijke tred met het Westfriese kanalenplan waarbij de Roskamsluis in 1935 werd aanbesteed.

Een deel van het werk aan kanalen, sluizen en wegen werd in de zogenaamde 'werkverschaffing' uitgevoerd.

De polder Diepsmeer werd door de aanleg van de weg uit haar isolement verlost. Voordien moest alles naar en van de buurtschap met de schuit worden gedaan. Boodschappen waren nog wel te regelen, maar ook dokter en vroedvrouw moesten er wel eens heen en als er haast geboden was....

Voordat men met de aanleg van de kruising kon beginnen moesten er behoorlijk wat huizen verdwijnen. Op oude foto's zien we huizen staan waarvan menigeen het bestaan niet eens meer beseft. Op het kaartje is aangegeven welke huizen moesten verdwijnen voor de aanleg van de weg. De donker gekleurde huizen verdwenen direct. De gearceerde bleven nog jaren staan.

Over Voorburg- en Achterburggracht moesten bruggen worden gelegd. Deze bruggen verdwenen weer toen het Geestmerambacht werd verkaveld.



Menigmaal is de kruising al aangepast aan het gewijzigde verkeersaanbod. Aparte fietsstroken, eenrichtingverkeer, tweerichtingsverkeer, stoplichten en recentelijk nog weer een aanpassing na een dodelijk verkeersongeval hebben helaas nog nooit kunnen voorkomen dat er geregeld iets gebeurde bij 'de Nuweweg'.



Op deze foto, gemaakt vanaf de nieuwe brug over de Voorburggracht, staat links stolpboerderij van Thijs Borst (nummer 1). Aan de overkant vier huizen (4, 5 en 6 en een huis recht vooruit dat op de kaart al niet meer voorkomt) die ook verdwenen voor de aanleg van de weg. In de verte zien we de huizen van de Handelskade.

De gespaarde bebouwing nabij de kruising bleef nog jaren deel uitmaken van het dorpsbeeld. Toch is gaandeweg ook dit aan het veranderen. De oude stolpboerderij op de hoek van het Veilingterrein heeft eerst plaats gemaakt voor een showroom van de Firma Bossen & de Bakker en sinds een aantal jaren voor een modernere versie. Het huis dat het laatste door Wim Roos werd bewoond is inmiddels ook verdwenen voor een futuristisch ogende showroom van Mercedes en Sang Yong.



Het huis hier op de foto (nummer 4 op het kaartje) moest ook worden gesloopt. Het werd in die tijd bewoond door de familie Klaas Zeeman. In het huisje links (nummer 3) woonde Arie Boot.



De kruising van noord naar zuid met links het toen nog bestaande huis van Wim Roos en de stolpboerderij op de hoek van het Veilingterrein.

Bij de kruising van de 'Nuweweg' met de Dorpsstraat werd kort na de Tweede Wereldoorlog in 1946 een tijdelijk verzetsmonument opgericht. Erg tijdelijk was het overigens niet, want pas tijdens de herdenking van 4 mei 1970 verrees een nieuw monument bij 'de Stier' aan de Charlotte de Bourbonstraat in Noord-Scharwoude.

De oorspronkelijke gedenkplaat bleek achteraf niet volledig en werd niet herplaatst bij de Stier. De oude plaat bevindt zich nu in 't Regthuis.

Bij de aanleg van de Nuweweg dachten de Langedijkers een snelle verbinding met de zee te krijgen. Het was ook inderdaad het plan om de weg door te trekken naar de kust, maar bij het Noordhollandsch Kanaal werd wegens geldgebrek gestopt. Na zeventig jaar is dit nog zo.

Ooit bestond ook het plan om de weg ongelijkvloers te laten kruisen met het dorp. Dit zou moeten gebeuren ter hoogte van reishuro 'De Langedijk' aan de Dorpsstraat in Oudkarspel. Er hadden in dat plan verschillende huizen het veld moeten ruimen. Grote opritten, een zandbed voor de weg werden aangelegd ten noorden van de Nuweweg. Ruim dertig jaar na de aanleg verdwijnen de 'bulten' bij de Westelijke Randweg weer. Naast de constatering van geldverspilling is er een schrale troost dat het zand wordt hergebruikt bij de reconstructie van de Westerweg.

Bronnen:

- *Langedijker Streekhistorie* door Klaas Zeeman; bewerkt en geïllustreerd door Jan Ijff; Elma Noord-Scharwoude 1993.
- *Het Dorpsleven van de Langedijk, vroeger en nu*; Glas, Kool en Zeeman, zonder jaartal.
- *Een eeuw schipperen; de omstreden kanalisatie van West-Friesland*; Herman Lambooi; Pirola 1991.



Een foto van eind 2002 van de kruising Dorpsstraat/ Nuweweg toen er een rioleringsbuis over de weg lag.



De St. Josephgezellenvereniging van 1920 tot 1945

Inleiding

De komst van de industrie in verschillende landen veroorzaakte rond de jaren 1850 een trek van jonge mannen naar de steden waar de industrie gevestigd werd. Deze jongens, veelal afkomstig van het platteland, ondervonden de kwalijke zaken die in een industriestad op hen afkwamen. In hun vrije tijd slenterden velen doelloos rond en zagen de zedeloze praktijken en sociale wan toestanden welke een ongunstige invloed op hen oefende.

Oprichting gezellenverenigingen

In Duitsland was het kapelaan Kolping die dit zag gebeuren en hij begon deze jongens op te vangen in lokaaltjes en gaf hen godsdienstonderwijs. Hij liet ze nuttige bezigheden doen met zang, sport en spel, houtsnijwerk, schilderen en studeren. Het werd een grote organisatie die ook in andere landen tot ontplooiing kwam, zo ook in Nederland. In verschillende plaatsen werden rond 1900 ook hier gezellenverenigingen opgericht. In Langedijk was dat in 1920.

Organisatie

De organisatie bestond uit een raad van bestuur, bestaande uit een vijftal wat oudere parochianen met de praeses (de pastoor) als voorzitter. Deze raad hield toezicht op de financiële zaken. Er werd voor de godsdienstige vorming een Vice praeses aangewezen (een kapelaan) die met een raad van commissarissen (gekozen leden) en een apart gekozen senior het bestuur vormde. Dit bestuur regelde

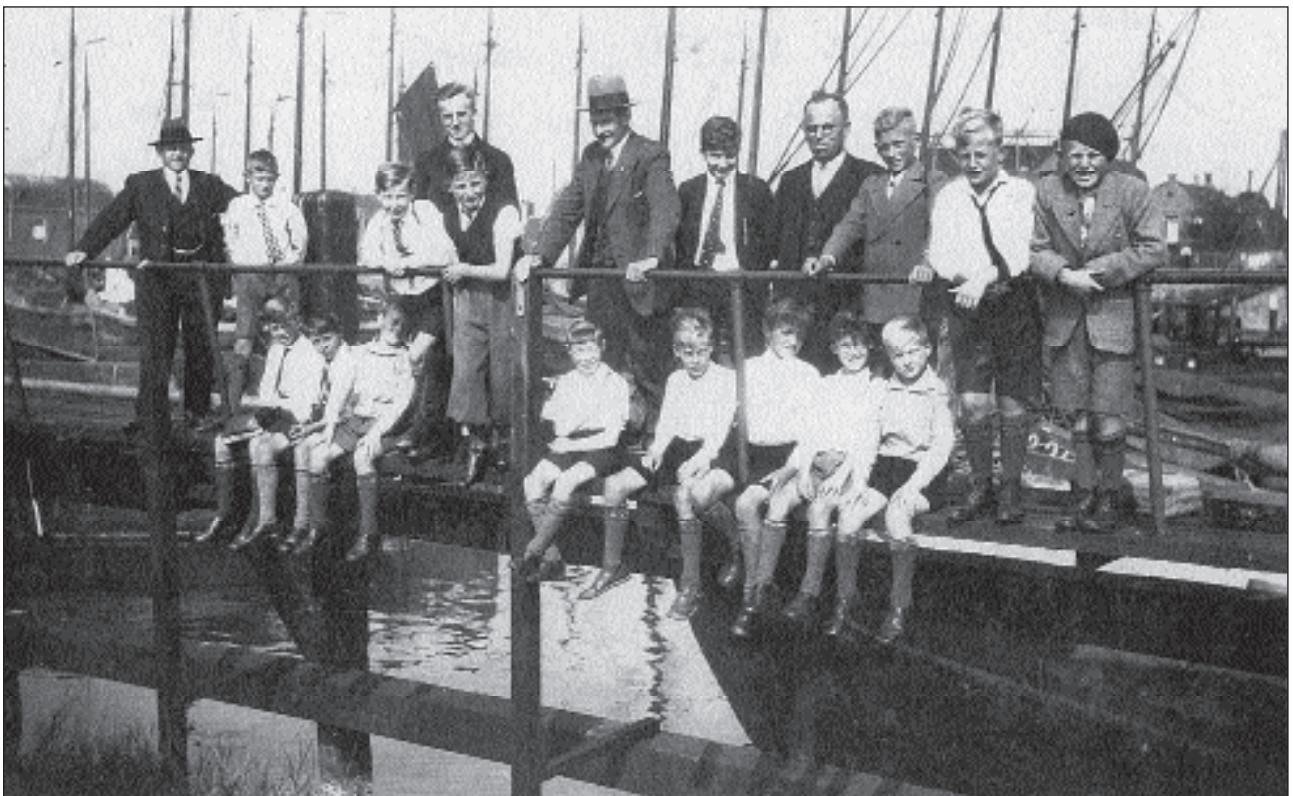
de dagelijkse gang van zaken betreffende de godsdienstige en culturele vorming, de ontspanning, vergaderingen en speciale bijeenkomsten. De Vice praeses was als een vader waar men altijd met vragen of moeilijkheden terecht kon.

De vereniging had een eigen zaal tot hun beschikking. De parochie had voor het verenigingsleven café-restaurant 'De Burg' aangekocht. De gehele westzijde hiervan was toen een lange zaal waar twee biljarts stonden en een tennistafel. Verder een grote leestafel en verschillende kleine tafels om te dammen, schaken, kaarten of domino te spelen. De gehele zondag na de hoogmis en op woensdagavond was de zaal open. Men betaalde daar een geringe contributie voor, welke werd geïnd door een dienstdoende commissaris.

De vereniging bestond uit ongeveer 150 leden. Iedere parochiaan tussen de 16 en 25 jaar oud was er lid van.

Misdienaarsuitje naar Volendam in 1932.

Staande v.l.n.r.: 1.Hein Leering (koster), 2.Piet Bruijn, 3.Niek Kramer, 4.Kapelaan Oudshoorn, 5.Kees Komen, 6.Willem Kuin (leider), 7.Dirk Kramer, 8.Gert Hoogeboom (chauffeur), 9.Antoon Bruijn, 10.Cor Kaag, 11.Jan Weel Azn. Vooraan: 1.?, 2.?, 3?, 4.Louis Henselmans, 5.?, 6.?, 7.Jan Groen Jbzn, 8.W.Kuin Wzn.





Er waren verschillende onderafdelingen werkzaam in de vereniging, o.a. de fanfare, een gymnastiekvereniging, een toneelvereniging, de biljartclub, een damclub en een zangclub.

Crisis en oorlog

Er was gelegenheid tot sparen, ondanks dat het toen geen rooskleurige tijd was. De jaren dertig waren de zogenaamde crisisjaren en de gehele parochie leed daaronder. De inkomens waren bedroevend laag, de jeugd kreeg weinig te verteren en na deze slechte jaren verzeilden we in de oorlogsjaren wat ook narigheid met zich meebracht. We herinneren ons nog heel goed de onderduikperiode van vele leden die voor de arbeidsinzet naar Duitsland moesten. Het was een spannende tijd. De nog thuis verblijvenden verzorgden toen pakjes met wat lekkernijen en etenswaren (dat deden we in de bakkerij van De Groot) en verzonden ze naar verschillende jongens in Duitsland. Voor de thuisblijvers hebben we eens een retraite georganiseerd in 'De Burg'. Het mocht wel niet van de Duitsers, maar we hebben het er op gewaagd en het kwam goed af. Zelfs de onderduikers uit de buurt deden mee, maar wel vermomd. De retraitepater Helmer gaf deze drie dagen onderricht.

Bestuur Sint Josephgezellenvereniging in 1943.

Zittend v.l.n.r.: 1.Jaap Bruijn, 2.Pastoor Moons, 3.Kapelaan B.Schoonebeek, 4.Jaap Dekker.

Staand: 1.Jan Brink, 2.Wim Snijders, 3.Jan Dekker, 4.Gerbrand Duijves Pzn, 5.Gert Goudsblom, 6.Jan van Kleef, 7.Piet Bruijn.

Een aardigheid was dat de jongens alle dagen een warme maaltijd kregen, welke werd bereid in de zuurkoolfabriek van Kramer. Begrijpelijk kwam daar zuurkool bij en ook nog een stukje worst. De Duitsers hadden er niets van gemerkt. Het jaar 1944 was een rampjaar voor alle verenigingen. Alles werd verboden en men moest alle bescheiden en financiën inleveren. Ook de notulen van de vereniging gingen verloren. Ik zat zelf ook ergens ondergedoken en heb het niet kunnen voorkomen.

Einde van de gezellen

De gezellenvereniging heeft veel bijgedragen aan de vorming van de toenmalige jeugd. Na de oorlog is de vereniging onder een andere naam verder gegaan omdat de beweging van Duitse afkomst was. Het werd nu de Katholieke Arbeiders Jeugd genoemd. Goed bedoelde pogingen ten spijt kwam deze vereniging niet goed van de grond. De opgroeiende jeugd had andere belangstelling. De vereniging kwijnde weg en de leiders lieten het ook afweten. Een stuk godsdienstige en culturele vorming is hiermee verloren gegaan. De nu meer studerende jeugd heeft andere behoeften, waarbij wij een vraagteken mogen plaatsen.

- *Vice Praeses zijn geweest: Kapelaan Rouw, Standenmeijer, Oudshoorn, Schoonebeek en Donkers.*
- *Senior zijn geweest: Jn Kraakman Wzn, G.Koopman, Jac. Bruijn, Jn Bruin Jzn en P.Bruijn.*
- *Leden van de Raad van Bestuur zijn geweest: Jn Kraakman Wzn, T.Zijp, K.Kramer, Jn Henselmans, Kl. Bruin en Jb Groen.*





De watersnood van 1953

In het jaar van de herdenking der watersnoodramp, nu 50 jaar geleden, komen weer allerlei herinneringen boven. Ook voor een groepje brandweermannen uit Noord-Scharwoude, hoewel er van dit groepje nog maar één

dagen van huis weg konden. Hiervoor meldden zich aan: J.M.de Jong, die oppercommandant over de vier korpsen was, Niek Komen, Arie de Vries, Wout Kuiper, Jan IJff, Herke Dekker, Steven de Rijke en Hermanus Kleinbekman.



De schade

Na een lange rit met de brandweerauto arriveerden we bij het dorp 's-Gravendeel. Het werd later aangemerkt als een dorp dat zeer zwaar getroffen was. Het gaf dan ook een zeer trieste aanblik.

In het dorp waren 51 mensen verdronken waarvan ieder zeer onder de indruk was. Verder dreven er nog dieren, zoals koeien en varkens rond die waren verdronken en waar men nog druk mee bezig was deze te ruimen.

De brandweerpompen, waaronder ook die van Noord-Scharwoude, werden in een lange rij opgesteld onder aan de dijk van de Dordtse Kil en pompten het water vanuit de polder daarin.

leeft namelijk ondergetekende.

Het plaatsje 's-Gravendeel in de Hoeksche Waard, tegenover Dordrecht.

Wat was het geval? Een dag na de ramp werd een aantal brandweerkorpsen opgeroepen om hulp te verlenen aan de plaats 's-Gravendeel. Deze plaats is niet gelegen in de provincie Zeeland, die we altijd verbinden aan de ramp, maar in Zuid-Holland. Een provincie waarvan sommige delen ook zeer zwaar zijn getroffen.

's-Gravendeel is niet zo'n grote plaats en telt een inwoneraantal van ruim vijfduizend. Het is gelegen aan de Dordtse Kil, een zijarm van het Hollandsch Diep. Dit plaatsje in de Hoeksche Waard was op zichzelf weer een kleine polder die geheel omdijkt was. Het plan werd opgevat om met behulp van een flink aantal brandweer-motorpompen deze betrekkelijk kleine polder zo vlug mogelijk droog te maken. Met die wetenschap werd het korps Noord-Scharwoude opgeroepen. (Langedijk had toen nog vier korpsen welke later tot één Langedijker brandweer zijn samengegaan.) Noord-Scharwoude beschikte over een zware motorpomp met een grote capaciteit, wat in dit geval zeer gunstig was.

Er werden wat mannen bij elkaar getrommeld die enkele



Toen we in 's-Gravendeel aankwamen was dit wat we zagen.

Na enkele dagen pompen, dat dag en nacht doorging, zakte het water zienderogen. De pomp moest worden verplaatst en de zuigslang werd in een straatkolk neergelaten om al het overtollige water te verwijderen. Het gestelde doel was bereikt, het dorp was weer droog. De huisvesting van de brandweermannen was niet geweldig. Dit was niemand kwalijk te nemen want er was van alles niks.



*De motorpompen werden
onder aan de dijk opgesteld.
Rechts de Dordtse Kil.*

Een tochtige kapberg met wat hooi en per man één deken was wat men ons kon bieden.

We konden nu wat rondkijken in het dorp en een indruk krijgen van de verwoestingen die het water had aangericht. Totaal ondermijnde gebouwen die als kaartenhuizen in elkaar waren gezakt. Eén brok ellende.

Toch konden we met een enigszins voldaan gevoel naar Noord-Scharwoude terugkeren met de gedachte dat we daar goed werk hadden gedaan.



*Een warm 'bakkie' met boven
Herke Dekker, Jan IJff en J.M.de Jong.
Onderaan Arie de Vries en Wout Kuiper.*



*Een door het water totaal ondermijnde
woning wordt bekeken door
Jan IJff, J.M.de Jong en Arie de Vries.*



Jac. Kort en de Langedijker Oratoriumvereniging

Koorzang is in de dorpen aan de Langedijk altijd populair geweest. Van het oudste koor, de zangvereniging *Orpheus* uit Oudkarspel is de oprichtingsdatum onbekend. In 1870 werd de *Orpheus'* dirigent, de hoofdonderwijzer Jan Vis, vereerd met een zilveren dirigeerstok.

Opvolgers van deze zangvereniging waren het gemengd koor *Crescendo*, uit 1889 en de operettevereniging *Caecilia* (in 1911). De leden van deze beide verenigingen waren hoofdzakelijk de inwoners van Noord-Scharwoude en Oudkarspel.

de in de jaren dertig opgerichte Gereformeerde Organistenvereniging. Na de tweede wereldoorlog was hij, vooral na het behalen van de acte Schoolmuziek, meer geïnteresseerd in onderwijs en koordirectie. Als dirigent wist hij de koorleden uitstekend 'bij de les te houden' en kwam hij daardoor tot indrukwekkende uitvoeringen.

In de periode 1948 tot 1960 was ik orgelleerling van Kort en heb ik als begeleider op het orgel meerdere malen mogen meewerken aan uitvoeringen van *Crescendo* en ook een paar maal in het begin van de Langedijker Oratorium Vereniging.



De Langedijker Oratoriumvereniging met de uitvoering van de Kreuztab Cantate van J.S.Bach op 23 september 1967 in de Gereformeerde Kerk in Broek. Iedereen was in kostuum en plusminus 70 koorleden, dirigent en solisten, plus orkest vormen een mooi geheel. (foto M.Stins-Kouwen)

Crescendo werd geleid door meester W. Dorsman vanaf de oprichting tot 1898. Willem Hespe was de dirigent van 1898 tot 1950. Als zijn opvolger werd in 1950 Jac. Kort (1910-1982) benoemd.

Na het behalen van het diploma orgel en piano van het Amsterdams Conservatorium was Kort werkzaam als organist bij verscheidene Gereformeerde en Nederlands Hervormde kerken in Amsterdam. In de periode van 1938 tot 1941 was hij een bijzonder actieve voorzitter van

Zelf was ik niet in koordirectie geïnteresseerd. Tijdens een les maakte ik de opmerking tegen Kort: 'ik speel liever orgel, dat doet tenminste wat je wilt'. Kort gaf daarop als antwoord: 'maar *ik* werk met levend materiaal'.

Over het tot stand komen van de Langedijker Oratorium Vereniging (de LOV) vond ik, naast persoonlijke herinneringen, in bewaard gebleven documentatie de volgende gegevens.



De Langedijker Oratorium Vereniging (LOV) werd gesticht op aandringen van haar eerste dirigent, Jac. Kort in 1964. Daarvoor was Kort sinds 1950 dirigent van de gemengde zangvereniging *Crescendo* te Noord-Scharwoude en van de Christelijke Zangvereniging *Halleluja* te Broek op Langedijk, na de dood van de dirigent Paul Kok in 1954. Volgens mevr. M. Stins-Kouwen werden beide zangverenigingen door Kort voor het blok gezet, omdat hij geen tijd had om twee koren te leiden en hij voor de uitvoering van grotere werken en een voldoende groot koor noodzakelijk achtte.

In het interview met Kort van de hand van D.P. van Wigcheren in de Alkmaarse Courant van 20 januari 1975 (ter gelegenheid van zijn 25-jarig jubileum als koordirigent in Langedijk) beschrijft Kort de ontwikkeling van het koorleven in de Langedijk. Na de fusie van het Zuid-Scharwoudse "Gemengd Koor" met "Crescendo" in 1950 werd Kort dirigent van dit nieuwe koor, dat de naam Crescendo bleef voeren. Het repertoire werd vernieuwd en de koorcultuur van het deelnemen aan concoursen werd door Kort omgebogen in de richting van het uitvoeren van oude meesters en oratorische werken. Een probleem vormde in de jaren tot 1967, waarin de nieuwe Gereformeerde Kerk in Broek op Langedijk voor uitvoeringen kon worden gebruikt, de geschikte ruimte voor de uitvoering van grotere werken te vinden. Een oplossing werd gevonden door de oratoria uit te voeren in de neerzetveiling, die door de koorleden werd aangekleed door middel van grote aantallen veilingkisten en geleend hout, waarvan men het podium en de achterwand maakte. Koorleden ruimden na afloop van het concert het geheel weer op.

In het artikel van Van Wigcheren vinden we tevens de reden voor de fusie van beide koren in 1964. Wegens overbelasting wilde Kort een aantal koren laten schieten, waaronder de twee in Langedijk. Dit was voor de besturen van Crescendo en Halleluja aanleiding tot de fusie, waarbij Kort dirigent van de nieuwe oratoriumvereniging werd, en andere koren heeft afgezegd.

De door Kort beschreven ontwikkeling van het repertoire getuigt van een grote kennis van het repertoire voor koor

en een duidelijke voorliefde tot het uitvoeren van grotere oratoria. De omslag in het repertoire begon bij Crescendo met het zingen van oude meesters (Sweelinck, Jannequin) waarna men kleinere werken ter hand nam, zoals: de Liebesliedwalzer van Brahms, psalmen van Mozart en Mendelssohn en het requiem van Cherubini.

Over de opbouw van het repertoire zegt Kort: "Om het andere jaar zingen we een werk dat we nog niet eerder hebben gedaan en zo bouwen we langzamerhand een repertoire op".

Volgens Kort was het koor "gewillig en toegewijd met een enthousiast en ijverig bestuur". Leden kwamen (en komen) niet uitsluitend uit Langedijk maar zelfs uit iets verder verwijderde plaatsen tussen Den Helder en De Rijp.

Om u een indruk te geven van de enorme prestaties van de LOV geef ik hierna een staat van de door hen, onder leiding van diverse dirigenten, tussen 1961 en 2001 uitgevoerde werken.

Locatie van de uitvoeringen was eerst het "Bollengebouw" in Broek op Langedijk, daarna enkele malen de "Neerzetveiling" in Noord-Scharwoude en vanaf 1967 steeds de Gereformeerde Kerk in Broek op Langedijk. Als inwoners van Langedijk kunnen we trots zijn op een vereniging die zo lang en met zo grote inzet diverse grote oratoria voor ons tot klinken brengen.

Dit artikel kwam mede tot stand na een gesprek met mevr. M. Stins-Kouwen. Ik mocht haar archief over de uitvoeringen raadplegen. Zowel de programma's van alle uitvoeringen als de recensies in diverse dagbladen heeft zij compleet bewaard, evenals foto's van de LOV onder leiding van Jac. Kort.

Vele jaren lang werden de concerten besproken door Th. Linthorst, de muzikrecensent van de Alkmaarse Courant. Zijn uitvoerige, vakkundige verslagen vermelden een hoog niveau van de uitvoeringen door ingehuurde solisten en begeleidingsorkesten, waarbij de kwaliteit van de koorzang en de dirigent lovend werden genoemd.

Overzicht over de door de Langedijker Oratoriumvereniging uitgevoerde Werken in de periode 1961-2001

<i>Datum</i>	<i>Dirigent</i>	<i>Componist</i>	<i>Werk</i>
27.5.61	Jac. Kort	Haydn	Die Jahreszeiten
27.4.63	Idem	J.S. Bach	Johannes-Passion
10.9.66	Idem	Mozart	Grosse Messe
23.9.67	idem	J.S. Bach	Kreuzstab-Cantate
7.9.68	Idem	G.F. Handel	Belsazar
13.9.69	Idem	G. Fauré	Requiem
		W.,A. Mozart	Vesperae Solennes de Confessore



11.9.71	Idem	W.A. Mozart	Requiem
		A. Diepenbrock	Te Deum Laudamus
9.9.72	Jac. Kort	J. Haydn	Die Jahreszeiten
15.9.73	Idem	F. Mendelssohn	Elias
14.9.74*	Idem	A. Dvorsjak	Sancta Ludmilla
6.9.75	Idem	G.F. Handel	Messiah
8.5.76	Idem	R. Schumann	Das Paradies und die Peri
3.9.77	Idem	J. Brahms	Ein Deutsches Requiem
		J.S. Bach	Liebster Jesu, mein Verlangen
2.9.78	Idem	L. van Beethoven	Missa in C
		Idem	Christus am Oelberge
29.9.79	Idem	J. Haydn	Die Schoepfung
13.9.80	Idem	W.A. Mozart	Grote mis in C KV 427
19.9.81	Idem	A. Bruckner	Grote mis in F en Te Deum
11.9.82	Bruno Gerritsen	G.F. Handel	Messiah
15.10.83	Hans v. Steenderen	W.A. Mozart	Requiem en Vesperae Solennes
26.10.84*	Idem	F. Mendelssohn	Elias
19.4.86	Vera Groot	J.S. Bach	Kantate 82 Ich habe genug
		G.F. Handel	Dettingen Te Deum
		A. Dvorak	Mis in D opus 86
28.10.88	Idem	J. Haydn	Stabat Mater
		A. Vivaldi	Gloria
21.12.90	Idem	J.S. Bach	Weihnachts-Oratorium
1.11.91	Idem	J. Brahms	Ein Deutsches Requiem
		A. Dvorak	Te Deum
18.12.92	Idem	G.F. Handel	Messiah
5.11.93	Jan Herman Ploeg	W.A. Mozart	Krönungsmesse en Kyrie in D
		J. Brahms	Schicksalslied
		A. Dvorak	Te Deum
4.11.94	Idem	W.A. Mozart	Exsultrate, Jubilate
		F. Poulenc	Gloria
		J. Haydn	Harmoniemesse
10.11.95	Idem	G.F. Handel	Samson
15.11.96	Idem	E.T.W. Hoffmann	Miserere
		W.A. Mozart	Requiem
7.11.97	Idem	F. Mendelssohn	Paulus
13.11.98	Idem	A. Vivaldi	Ostro picta RV642 en Gloria RV589
		J. Haydn	Nelson-Mis
10.12.99*	Idem	J.S. Bach	Weihnachts-Oratorium
1.12.00	Idem	G. Fauré	Cantique de Jean Racine en Requiem
		F. Poulenc	Gloria
14.12.01	Idem	G.F. Handel	Messiah

* op programma's aangemerkt als Jubileumconcert.

Op het gedeeltelijk bewaard gebleven programma van de Johannes-Passion uitgevoerd in 1963 worden als deelnemende koren genoemd: Chr.Gem.Koor "Hallelujah", "Gem.Koor Crescendo", Ned.Herv. Kerkkoor.

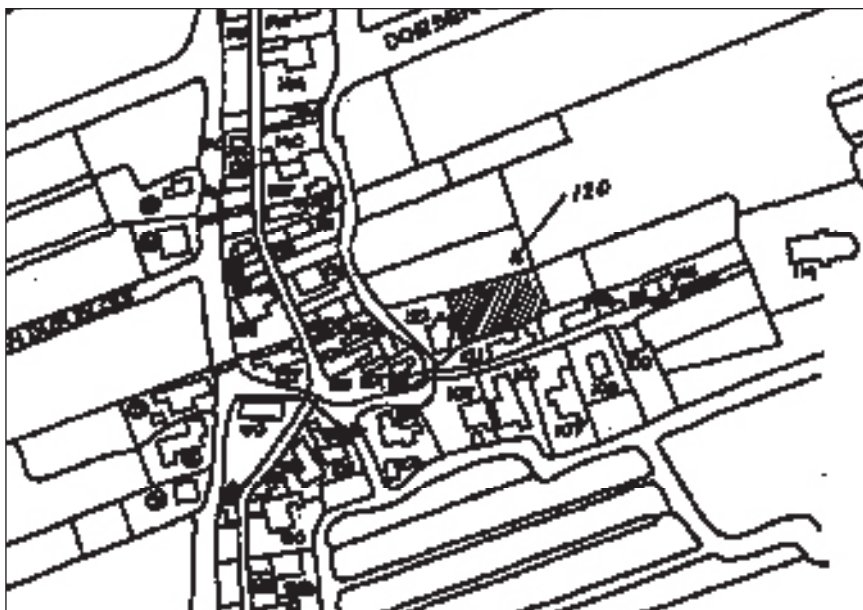


Café 'De Schelvis'

Inleiding

Op 22 oktober 2002 werd in café 'De Schelvis' in Zuid-Scharwoude een dubbel jubileum gevierd. Kastelein Pé de Nijs werd 50 jaar en de huidige Schelvis bestond 25 jaar. Reden voor een feestje dus, maar ook reden om te kijken hoe oud deze gelegenheid nu werkelijk is. Vanaf het begin stond 'De Schelvis' bekend als een typisch Rooms Katholiek café, als tegenhanger van 'De Rode Leeuw'. Het is zelfs een tijdje zo geweest dat de pastoor er op toezag dat er ook daadwerkelijk katholieke klanten kwamen. Gelukkig is die verzuiling heden ten dage verdwenen en repeteert zelfs de fanfare 'Kunst na Arbeid' in dit café en staat de horecagelegenheid open voor iedereen. Vanuit zijn achtergrond als brandweerman heeft Cees Rutsen het verhaal van de fatale brand in 1973 op papier gezet. Cor Oudendijk ging op zoek naar de stichtingsdatum en de kasteleins van het café.

gelijktijdig gesloopt. Het café stond vanaf dat moment pal langs de nieuw aangelegde Kastanjelaan.



Het gearceerde gedeelte is C 120; links staat op C 122 het huis van chirurgijn Berg. Opmeting rond 1830.

Het begin

Op de eerste kadastrale kaart ($\pm 1825/1830$) komt op de plek van Café 'De Schelvis' geen gebouw voor. Het stuk land (kadastraal sectie C nummer 120) is dan eigendom van Gerrit Frans Berg, van beroep chirurgijn. Het staat beschreven als tuin. Meest aannemelijk is dat het een boomgaard betrof omdat in deze hoek destijds meer boomgaarden waren. Berg woonde zelf in het huis dat later nog jaren links van het café heeft gestaan. Oudere mensen zullen nog wel weten dat Dirk van Kleef daar woonde in het achterste deel. Vóór werd eerst bewoond door Jan Koenis en zijn vrouw Marie Spanjaard en rond 1960 door Klaas Bruin en Riet v.d.Weide. Toen het plan Koog-Noord werd ontwikkeld verdween de oude Roosterbrug over de Achterburggracht en werd het water gedempt. Het oude huis werd vrijwel

*Het café 'De Schelvis' zoals velen het zich nog zullen herinneren. Rechts het kleine zaaltje met daarachter de kolfbaan. Links is nog het oude huis te zien waar achterin Dirk van Kleef woonde. In het voorste deel woonde eerst Jan Koenis en later enige tijd Klaas Bruin. Het tentje linksvoor was van Dirk Broersen die er vis verkocht.
(foto Nel Bleeker, Bergen NH)*

Zowel het oude huis als de boomgaard werden rond 1830 verkocht aan Mietje Vervoren, huisvrouw van Klaas Muntjeverf. Na een veiling in 1854 werd Jacob Trompetter, rietdekker uit Zuid-Scharwoude eigenaar van beide percelen.

Tussen 1850 en 1860 treffen we als bewoner van het genoemde oude huis Gerrit Roelof Berg aan, van beroep wijnkoper en een zoon van de chirurgijn. Om een beetje

zicht te krijgen op de huizen in Zuid-Scharwoude helpt de toentertijd gehanteerde huisnummering. Het vroegere schoolhuis aan de Koog had bij de eerste huisnummering het nummer 91 gekregen. Wijnkoper Berg kreeg 92. Dit bewijst dat het café er nog niet stond.

In de genoemde tienjaarlijkse periode verandert het huis van Berg van bewoner en krijgt dan een nieuw huisnummer. In 1859 vestigt hier zich geneesheer Pieter Stolp uit Andijk. Ertussen zijn twee nummers in gebruik genomen, 124 en 125, toebedeeld aan Dirk van Kleef, herbergier. We zitten nu dus heel dicht bij het stichtingsjaar van herberg 'De Schelvis'. Het meest aannemelijk is dat begin 1860 dat tijdstip is, uitgaande van het bevolkingsregister. In dat jaar werd namelijk het perceel met daarop de boomgaard gesplitst in twee nieuwe stukken grond. Door aankopen van geneesheer Stolp ontstond een nieuwe verdeling van de erven. Nummer C 1167 met huis en erf en C 1168 omschreven als tuin.



Van Kleef

Op 26 mei 1860 trouwde de 22-jarige Dirk van Kleef uit Oosterblokker met Elisabeth Buur, dochter van Klaas Buur en Marijtje Rake. Elisabeth, oftewel Betje Buur, was een geboren Zuidscharwoudse en vier jaar ouder dan haar bruidegom. Dirk, zoon van Teunis van Kleef en Gijsberta Groot, had zijn beide ouders al verloren. Als extra getuige bij het huwelijk trad op Cornelis Beerepoot uit Oosterblokker, toezien voogd op de minderjarige Dirk. Beerepoot staat te boek als kastelein aldaar. Het kan toeval zijn, maar het heeft er alle schijn van dat deze voogd, wellicht een oom, de aanleiding is geweest dat de landbouwer Dirk van Kleef kort hierna als kastelein te boek stond.

Dirk van Kleef moet dus 'De Schelvis' hebben laten bouwen, mogelijk kort voor hun huwelijk. Erg lang heeft hij hiervan geen profijt gehad want op 1 maart 1870 overleed hij op de leeftijd van 31 jaar. Weduwe Betje van Kleef-Buur bleef achter met haar drie kinderen Anthonius, Maria en Nicolaas (Klaas). Ze hield de herberg aan en hertrouwde als kasteleins in 1872 met Jacob Kraakman uit Oudkarspel. Kort na het overlijden van Dirk van Kleef staat bij het Kadaster te boek dat er een herverdeling plaatsvond tussen huis en erf en de naastgelegen boomgaard. We lezen dan dat het huis wordt aangeduid als huis en kolfbaan. Het is dus aannemelijk dat de kolfbaan in deze periode is gebouwd.

Kraakman

Na het huwelijk met Betje Buur was Jacob Kraakman dus herbergier geworden van het café, ofschoon Betje eigenaresse bleef. In november 1875 kregen Jacob en Betje een zoon die Willem werd genoemd. Maar ook het gezin Kraakman/van Kleef was geen lang samenzijn beschoren. Op 25 januari 1878 werd Betje Buur voor de tweede maal weduwe, Jacob overleed op 39-jarige leeftijd.

Buur

Omdat haar kinderen nog te jong waren zette Betje haar bestaan als tapster voort. Haar oudste zoon Anthonius werkte op de bouw en de twee jongste Van Kleefjes zaten nog op school. Kleine Willem Kraakman was amper uit de wieg vandaan. Omdat een café lang niet altijd een vetpot was nam Betje een kostganger in huis, ene Gerrit Stoppelsteen uit Alkmaar. Toch komt zij niet als erg arm naar voren. In het Kadaster staan diverse stukken land op haar naam. Betje staat later te boek als koffiehuishoudster, maar heeft het café in 1902 in eigendom overgedaan aan haar zoon Klaas van Kleef. Waarschijnlijk is Klaas al eerder huurder geweest toen hij in oktober 1894 trouwde met Catharina Tromp uit Oudkarspel.

Van Kleef

Van de twee kinderen Van Kleef stammen praktisch alle Langedijker Van Kleven af. Zoon Anthonius heeft waarschijnlijk de meeste nakomelingen, maar deze tak ging niet door met het café. Zoon Klaas was degene die het bedrijf verder uitbouwde.

Klaas van Kleef en zijn vrouw runden tot november 1909 het café in de Koog. Het meubilair uit deze periode is lange tijd herkenbaar geweest aan de letters KvK in de ruggen van de stoelen. In die tijd kreeg het echtpaar twee kinderen, Theodorus (Dirk) en Lucia. Zoon Dirk vertrok al op 9-jarige leeftijd naar Oudenbosch, waarschijnlijk voor een theologische studie. Hij keerde terug in augustus 1909 waarna het hele gezin drie maanden later vertrok naar Broek. Later vinden we zoon Dirk terug in het huis links van de herberg. De hele hoek waar 'De Schelvis' stond en links daarvan, was dus in principe een tijdje eigendom van de familie Van Kleef. De herberg werd in 1910 overgedaan aan Johannes Beers uit de Haarlemmermeer. Moeder Betje woonde onderhand bij haar zoon Willem Kraakman. Willem had een kruidenierszaak annex barbierszaak bij de Krommebrug en was intussen gehuwd met Maria Dimfina Henselmans.



De Schelvis op een kaartje uit het eerste kwart van de 20e eeuw. Op het stuk land rechts van het café werd de kermis gehouden.

Beers

Johannes Beers en zijn vrouw Grietje Huibers, afkomstig uit Wognum, kwamen 5 november 1909 met hun drie kinderen Theodorus, Petrus en Geertruida uit Amsterdam. Zoon Franciscus voegde zich bij hen in 1911 toen hij als theologiestudent uit Voorhout kwam.

Zo'n twintig jaar zou de naam Beers verbonden blijven aan 'De Schelvisch', zoals men het toen nog schreef. Beers zelf moet eerder al zijn overleden, want in november 1929



lezen we een aankondiging van een evenement in het café. De familie Rijper noemt in de advertentie de naam van 'voorheen weduwe Beers'. Het lijkt er dus op dat Grietje Beers-Huibers alleen de herberg heeft gerund na het overlijden van haar man.

Rijper

Theodorus (Dirk) Rijper, geboren op 28 augustus 1883 te Oudkarspel, was in 1907 getrouwd met Catharina (Trijntje) Jonker, een Obdamse van geboorte. Op 12 december 1929 kwamen zij vanaf de Handelskade in Noord-Scharwoude met hun zes kinderen naar het café 'De Schelvis'. Het zou 't begin worden van een lange periode Rijper. Dirk Rijper liep bij de koop van het café aan tegen een kennelijk nooit opgelost conflict. Het huis links van De Schelvis was namelijk nog eigendom van de weduwe van Kleef-Tromp. Omdat de erfgrans nooit goed was vastgesteld bleef de weduwe Van Kleef voor 2 centiare eigenaresse van de grond waarop de herberg stond.



**D. RIJPER
T. RIJPER-JONKER
Café 'De Schelvis'.**
Wachten vrienden 'en begroetings van gelukkig Nieuwjaar.



Op deze foto uit 1949 staat de voltallige familie Rijper opgesteld ter gelegenheid van het huwelijk van zoon Dirk met Annie Brammer op 27 april van dat jaar.

We zien achteraan v.l.n.r.: 1.Nic.Rijper, 2.Trien Rijper-Buter, 3.Anne van Meurs-Rijper, 4.Klaas van Meurs, 5.Trien Komen-Rijper, 6.Piet Komen, 7.Afra Rijper-Bart, 8.Jan Rijper. Vooraan: 1.Arie Rijper, 2.moeder Trijntje Rijper-Jonker, 3. Dirk Rijper, 4.Annie Rijper-Brammer, 5.vader Dirk Rijper, 7. Corry Rijper-van Zon (vrouw van Arie). (foto mevr.A.Rijper-Brammer)

Dirk Rijper overleed op 16 januari 1952. Bij testament had hij bepaald dat zijn kinderen voor een deel mede-eigenaar werden van De Schelvis.

De kinderen Rijper traden nou niet direct in vaders voetspoor. Oudste zoon Arie vertrok in 1933 naar Amsterdam

en opende een groentezaak tegenover Artis. De beide dochters werden respectievelijk mevrouw Komen en Van

Meurs, zoon Jan werd timmerman, Dirk kwam aan de transport en bekwaamde zich in het maken van kolfballen. De jongste zoon uit het gezin was Nicolaas Cornelis (Niek) Rijper. Hij zou het café in 1948 als kastelein overnemen van zijn vader. Eigenaar werd hij echter pas in 1959. Niek Rijper trouwde op 6 april 1948 met Catharina (Trien) Buter. Het echtpaar kreeg eerst een dochter maar op 6 juni 1954 werd de geboorte van 'de drieling van Rijper' een sensatie op Langedijk. Het gezin bestond in één klap uit vier dochters. Het aanzien van het café bleef lange tijd ongewijzigd. In 1948 en 1952 vonden wel verbouwingen plaats maar in de jaren '60 werd plan Koog-Noord ontwikkeld. Vlak naast het oude etablissement kwam een asfaltweg die de Kastanjelaan werd genoemd.

Smit

Gert Smit, die al bij Rijper werkte, werd in augustus 1966 de nieuwe kastelein. Gerrit Smit en Tiny Volkers, die eerst in de huishouding had gewerkt, namen samen het café in huur over van de familie Rijper. De oude kastelein zat evenwel met een klein probleem, zijn nieuwe huis was nog niet klaar. Geen nood, hij kon zolang wel bij broer Dirk op zolder. Dat dit ruim anderhalf jaar zou duren had niemand voorzien, maar het ging.

Het einde van 'De Schelvis'

Op zaterdagmorgen 12 mei 1973 's morgens om vier uur voltrok zich het vonnis over 'De Schelvis'. Een allesvernietigende brand legde het hele gebouw in nog geen uur volledig in de as.



*De Schelvis brandde binnen korte tijd als een fakkel.
(foto Cees Rutsen)*

Het vuur greep zo snel om zich heen dat de onderhuurder Gerrit Smit en zijn huisgenote Tiny Volkers zich ternauwernood uit de vuurzee konden redden. Een zoon van bakker Kuin, die toevallig op die tijd passeerde, sloeg alarm, wekte de bewoners die boven het brandende pand sliepen en alarmeerde de brandweer. Gerrit en Tiny ontsnapten derhalve door deze oplettendheid aan de dood. Gerrit probeerde nog zijn geld, dat in het voorcafé lag te redden, maar dat was al niet meer mogelijk. In pyjama moesten beide bewoners naar buiten vluchten. In enkele minuten sloegen de vlammen van voor tot achter uit het dak wat mogelijk was omdat 'De Schelvis' grotendeels van hout was opgetrokken.



*De volgende morgen restte er nog weinig van het café.
(foto Cees Rutsen)*

Bij de brandweer ging het alarm om tien voor vier af. Men was binnen enkele minuten ter plaatse, maar kon niet veel meer doen dan zorgen dat de omliggende percelen behouden bleven en verder de restanten blussen. De brandweer bestreed het vuur met twintig man en negen stralen, maar stond bij voorbaat voor een verloren strijd. Op het hoogtepunt van de brand sloegen de vlammen 15 à 20 meter hoog uit het brandende pand zodat er weinig meer viel te redden. Tot de volgende morgen half negen was men bezig met nablussen.

De verwoesting van 'De Schelvis' beroofde Zuid-Scharwoude en heel Langedijk van één van zijn drukst bezochte café's. Vele verenigingen vonden hier hun onderkomen. Ook was het altijd druk in gebruik voor kolfwedstrijden. Zeer getroffen was

de toneelvereniging V.S.V.L. die dezelfde avond haar jaarlijkse uitvoering zou houden. Enkele uren vóór de brand had men nog een slotrepentie in het etablissement gehouden. Behalve alle coulissen en eigendommen ging ook de kleding van de leden verloren. Andere verenigingen die ernstig gedupeerd werden waren de sociëteit 'Gezellig Samenzijn', de tafeltennisvereniging 'Spirit', dansschool Smit en biljartvereniging 'Effect'.

De brand was ontstaan in het voorcafé, waarschijnlijk in de meterkast, maar de oorzaak kon door de grondige verwoesting niet meer worden achterhaald. 't Café was nog eigendom van Niek Rijper. Gert Smit, die in augustus 1966 de nieuwe kastelein was geworden, huurde zoals al eerder gezegd de zaak van Rijper. Wel was de inboedel zijn eigendom, maar alles ging bij deze brand verloren.

Het bleef nog enige tijd onzeker of 'De Schelvis' wel zou worden herbouwd. Rijper had daar niet zo veel zin in en daarom kocht Smit de grond van het afgebrande café om er een nieuwe Schelvis te laten bouwen. Om de lange weg van procedures en bouw te overbruggen liet hij naast het verbrande pand een Romneyhut plaatsen waar hij vier jaar lang zijn caféactiviteiten in uitoefende.

Na de kermis in 1977, om precies te zijn op 24 september, vond de feestelijke opening van de nieuwe Schelvis plaats. Gert en Tiny trouwden tegelijkertijd met elkaar. Wel werd er ná die tijd ieder jaar met kermis naast het café een extra danstent geplaatst om het vele publiek te kunnen

herbergen.



De Nijs

Pé de Nijs kwam in september 1978 als vrijwilliger te werken bij Gerrit en Tiny Smit. Per 1 januari 1993 trad hij volledig in dienst. In de loop van dat jaar begonnen de gesprekken die er toe leidden dat Pé in november 1993 'De Schelvis' volledig overnam. Zoals gezegd werd in oktober 2002 een dubbel jubileum gevierd. Kastelein Pé werd 50 jaar en 'De Schelvis' van ná de brand bestond 25 jaar. Rest nog de vraag waar de naam van het café vandaan komt. Verondersteld wordt dat de naam is meegenomen van een andere gelegenheid buiten Langedijk. Gesuggereerd is dat dit in Alkmaar was, maar bewijs daarvan is niet gevonden. Het zou kunnen zijn dat Van Kleef de naam uit Oosterblokker heeft meegenomen, maar ook dat is slechts een veronderstelling.

Op 12 mei 1973 brandden café en kolfbaan af, maar de baan om op te kolven bleef liggen. Op 21 mei 1974 werd op de openluchtloer een demonstratie kolven gegeven.

Op de baan zien we van links naar rechts:

Jan Klinkert, Paul Bergen, kastelein Gert Smit en Gerard Jacet, voorzitter van sociëteit Gezellig Samenzijn.

Rechtsvoor langs de baan zijn nog te herkennen Gré Hink-Blokdijk en Jaap Beers.



Gert Smit is in 1993 gestopt en deed de zaak over aan Peter de Nijs. Op 1 november 1993 werd hij de nieuwe en voorlopig laatste kastelein van 'De Schelvis'.



*Een recente foto van 'De Schelvis', nadat Pé de Nijs de ingangspartij heeft vernieuwd.
(foto Cor Oudendijk)*

Bronnen:

- Geb.-, huw.- en overl. Registers Reg. Archief Alkmaar.
- Bevolkingsregister Zuid-Scharwoude, Reg. Archief Alkmaar.
- Kadastrale leggers gemeente Zuid-Scharwoude; Kadaster directie Noordwest te Alkmaar.
- Mededelingen van mevr. A. Rijper-Brammer, Gert en Tiny Smit, Nic. Van Kleef en Pé de Nijs te Zuid-Scharwoude en mevr. C. van Meurs te Oudkarspel.
- Brandweerarchief van Cees Rutten.

De zogenaamde Romneyhut die zo'n vier jaar dienst deed als café. De foto werd genomen op 20 augustus 1973. Let eens op het onmiskenbare brommertijdperk. (foto Cees Rutten)



Een achtergebleven gebied

Inleiding

Door allerlei omstandigheden waren de Langedijker dorpen een achtergebleven gebied. Dit had meerdere oorzaken. Laten we beginnen bij de crisisjaren 1930-1940. Een geweldige koersdaling op de Amerikaanse beurzen had funeste gevolgen voor de gehele wereld. Kapitalen werden verloren en ieder land trachtte zich veilig te stellen door maatregelen te nemen om deze schok zo goed mogelijk op te vangen.

De crisis in Langedijk

Voor onze dorpen, die vooral waren aangewezen op groente-transport, had dit het gevolg dat de verzending naar Duitsland, Engeland en Frankrijk werd gehalveerd en naar Duitsland nog minder. Tuinders konden hun bedrijven niet gaande houden. In 1933 daalde de opbrengst van de groenten met meer dan 70%. De werkloosheid steeg onrustbarend, ook aan de Langedijk. Dit betekende voor de werklozen uit onze dorpen een tewerkstelling in de Wieringermeer die toen in ontwikkeling was, voor het uitvoeren van grondwerk. Ook in de duinen van Schoorl moest werk worden verricht. Door de zeer lage lonen die in deze projecten werden uitbetaald (12 gulden per week) en ook door de zeer geringe opbrengsten in de groenteteelt, was het gevolg dat iedereen schulden ging maken. Schulden bij de kruidenier, de slager en de bakker waren het gevolg. Landhuren en huishuren werden door de grote armoede niet meer betaald en in veel gevallen werd uitstel van betaling verleend. Schuldbekentenissen werden ondertekend, om deze bedragen in latere jaren terug te betalen. Jarenlang daarna zuchtten vele dorpelingen nog onder deze lasten.

Verkeer

Een ander niet te onderschatten handicap was de moeilijke bereikbaarheid en de doorstroming voor het verkeer, naar en in de Langedijk. De hier en daar uiterst smalle Dorpsstraat leverde voor het verkeer grote moeilijkheden op.



Autobussen en vrachtauto's waren te groot voor de smalle Dorpsstraat

De oorspronkelijke lange dijk was berekend op vervoer van paard en wagen, maar niet op autobussen en vrachtauto's. Toch was er jaren lang geen andere keuze mogelijk om van Alkmaar naar Oudkarspel te gaan. De noord-zuid verbinding was uitermate slecht. Al het verkeer moest zich door de krappe dorpsstraat wringen, met alle gevolgen van dien. De aanleg van de Provinciale weg vanaf het Noordeinde van Koedijk naar Noord-Scharwoude in 1934, had niet veel gunstige gevolgen om het verkeer door de dorpsstraat te ontlasten. Ook de bouw van de Langebalkbrug in 1950 leverde hieraan geen bijdrage. Altijd weer kwam men uit op de veel te smalle straat door de vier dorpen. Dit weerhield veel bedrijven om zich hier te vestigen en lange tijd bleef Langedijk hierdoor achter in ontwikkeling en verarmde de streek.



Het smalle dorpsstraatje leverde veel moeilijkheden op voor het verkeer.



De woningen

Ook was dit duidelijk merkbaar aan de woningen. Heel lang hebben bijvoorbeeld de pleehuisjes op de kant van de sloot gestaan. Een watercloset was in die tijd een grote luxe, alsook een redelijk slaapkamertje boven. De bedstee was nog bij velen in gebruik.



De plee op het slootkantje.



In 1950 kwam het slapen in de bedstee nog vaak voor.

Gelukkig werd dit wel ingezien door de overheid en werd het zogenaamde 'Terlingenfonds' in het leven geroepen. 'Premieregeling woningverbetering', stond er boven zo'n aanvraag. En verder: 'Aan de Minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting, door tussenkomst van de Provinciale Directie van Volkshuisvesting te Haarlem'. Zo'n aanvraag voor verbetering aan de woning moest duidelijk worden omschreven. Men moest een laag inkomen hebben en de aanvraag moest worden vergezeld van een foto van de bestaande slechte toestand. Een aantal van deze foto's is bewaard gebleven en spreekt voor zich. Gelukkig zijn heel wat woningen verbeterd door toedoen van dit fonds en verdwenen de plees en werden dakkapellen geplaatst.

Door de ruilverkaveling van het Geestmerambacht is er erg veel veranderd. De voors en tegens van deze verkaveling zullen we hier gemakshalve weglaten, maar een feit is wel dat de bereikbaarheid der dorpen enorm is verbeterd. Er hebben zich hier veel bedrijven gevestigd, iets waarvan in het verleden geen sprake zou zijn geweest.

Premieregeling woningverbetering T-fonds		(In tweevoud inzenden)
aanvrager	datum	nr
L a n g e d i j k	12 Januari 1953	41

Bijl: div.

Aan de MINISTER VAN WEDEROPBOW
EN VOLKSHUISEVESTING
door tussenkomst van:
de PROVINCIALE DIRECTIE VAN DE VOLKSHUISEVESTING
te
HAARLEM.



Jeugdherinneringen aan Broek

Mijn collega Conny Mensingh woont in Schagen. Bij toeval kwam ik er achter dat zij van origine een geboren Broeker is. Nu zegt de naam de meeste lezers waarschijnlijk niets, maar als ik zeg dat haar meisjesnaam De Ruigh is en dat haar moeder Sijtje Kok heette, dan zal bij oudere Broekers een licht opgaan. In het hiernavolgende staat opgetekend wat zij zich nog herinnert van haar geboorteplaats.

Het begin

Cornelia Marijtje de Ruigh, zoals zij officieel heet, kwam in 1945 in Broek ter wereld. Zij was het derde kind van Arie de Ruigh en Sijtje Kok. Vader Arie, die in 1911 in Nieuwer Amstel ter wereld kwam, was halverwege de jaren dertig als winkelbediende naar Oudkarspel gekomen. Zodoende liep hij Sijtje Kok uit Broek tegen het lijf. Sijtje was een dochter van Jan Kok en Marijtje Oudijk en een jaar jonger dan Arie.

voorval heeft een onuitwisbare stempel gedrukt op het gezin. Zoals gezegd werd Conny in 1945 geboren, later nog gevolgd door een zusje in 1948.



Conny in de wandelwagen voor het ouderlijk huis aan de Dijk.

De eerste jaren

Conny herinnert zich van haar eerste levensjaren natuurlijk niets. Wat ze zich wel herinnert is dat ze achter in het land, door de kinderen het voetballand genoemd, te water raakte. Het staat haar nog duidelijk voor de geest dat een buurman haar snel uit het water wist te halen voor het te laat was. Wat ze ook nog weet is dat haar vader nijdig reageerde toen buurman haar aan de overkant van de sloot op de wal trok. Vader moest hierdoor een stuk omlopen. Vanzelfsprekend was hij wel dankbaar, maar de zenuwen zullen hem wel parten hebben gespeeld, gezien het eerdere verlies van een kind.



Het gezin van Jan Kok en Marijtje Oudijk met v.l.n.r. hun drie kinderen: Jan, Trijntje en Sijtje.

Vader Arie de Ruigh nam eerst zijn intrek bij Jac. Pik, kruidenier op de Dijk. We schrijven dan januari 1936. Op 19 maart 1936 trouwden Arie en Sijtje en gingen wonen aan het Mandepad. Later betrokken zij een huis aan de oostkant van de Dijk die door veel mensen 't kleine straatje werd genoemd, in de linker helft van een dubbel woonhuis. Sijtje, die min of meer zonder geloofsrichting was opgevoed, trad op achttienjarige leeftijd toe tot de Gereformeerde kerk. Arie, van huis uit Hervormd, volgde haar na zijn huwelijk. Eind '37 werd hun eerste kind geboren, een zoon die naar vaders vader Frank werd genoemd. Het tweede zoontje Jan, dat enkele jaren later werd geboren, kwam op tragische wijze om het leven. Een buschauffeur reed op de Dijk achteruit en had niet in de gaten dat het kereltje zich achter de bus bevond. Het



Conny met haar broer Frank op het voetballand achter het huis.



Vader Arie, eerst werkzaam bij De Pee in Sint-Pancras, werkte in die tijd bij de firma Schene in Zuid-Scharwoude, een zaak in manufacturen. Later stapte hij over naar de firma Van Zijl in Oudkarspel. Uit die tijd moet een foto stammen waarop hij is te zien bij een grote zak kapok waarmee beddenzakken werden opgevuld. Dit werken met kapok was een niet te benijden klus. Door het vele stof van de kapok raakten ogen en luchtwegen geïrriteerd. Vandaar dat Arie hier op de foto staat met een grote stofbril waardoor hij er als een motorrijder uitziet. Waar de foto werd genomen is nog onbekend en ook de drie andere afgebeelde mensen zijn een vraagteken. Het heeft er alles van dat hij met de balen kapok bij de mensen langs ging en ter plekke de bedden bijvulde. Een klus die nog het meeste past bij de schoonmakerstijd in het voorjaar. De redactie (en ook Conny Mensingh) houdt zich aanbevolen voor tips die leiden naar het benoemen van de overige mensen op de foto.

Door Langedijk ventte hij met verschillende zaken die de vrouwen in die tijd nodig hadden. In zijn vrije tijd speelde hij orgel en was lid van de fanfare Advendo waar hij de bas bespeelde. Broer Frank doorliep de Lagere School en zat bij meester Bakker in de klas.

Naar Sint-Pancras

Toen Conny drie jaar was, verhuisde het gezin De Ruigh naar Sint-Pancras. Vader had namelijk weer een baan gekregen bij de firma De Pee in manufacturen. Zijn verzorgingsgebied bleef echter nog steeds Langedijk. In het begin werd de ronde op de fiets gedaan, later werd een auto ingezet. Toen de auto kwam mocht Conny vaak met haar vader mee naar de klanten. Ze wist op het laatst

feilloos welke mensen wel en welke niet gek waren op kinderen. Bij de één kreeg je een snoepje, bij de ander niet. Toen Conny wat groter werd moest ze vaak om een boodschap, naar 'Vrouwje Pik' op de Dijk in Broek, waar haar vader vroeger in de kost was geweest. Een vorm van gedwongen winkelnering omdat iedereen toch moest leven. Ook haar grootouders bezocht ze op het Oxhoofdpad. Opa Kok werkte als tuinder en oma Kok verdiende bij door te bakken en de Doopsgezinde kerk schoon te houden. In de winter was zij op het ijs te vinden met een koek en zopietent.

Toen zij wat ouder werd en de middelbare school in Alkmaar bezocht, kreeg zij weer veel vriendinnen uit Langedijk waarmee ze gelijk opfietste. Dit veranderde toen haar ouders verhuisden naar Santpoort. Vader

Arie kon zich niet meer zo vinden in de bedrijfsvoering bij De Pee die door de opkomst van de jongere generatie veranderde. In Santpoort werd een koster gevraagd voor de Gereformeerde kerk en hier werd hij na sollicitatie voor aangenomen.



Arie de Ruigh en Sijtje Kok

Latere jaren

Door haar nieuwe woonplaats Santpoort heeft Conny toch min of meer haar echtgenoot Wijnand ontmoet, waarmee zij ruim dertig jaar geleden in Schagen ging wonen. Om praktische redenen wist zij haar ouders in verzorgingstehuis Horizon in Broek te krijgen. Haar vader overleed daar in juni 1993, haar moeder begin 2000. Bij het opruimen kwamen oude foto's en daarbij de herinneringen tevoorschijn. De toetreding tot een koor in Sint-Pancras heeft haar weer helemaal doen terugkeren naar de streek van haar 'roots'.



Historische terugblik autobusvervoer Langedijk

Inleiding

Na het openen van de eerste spoorlijn boven het Noordzeekanaal, de lijn Alkmaar - Den Helder in 1865, ontstond er een sterke behoefte in het gehele gebied van de Kop van Noord-Holland tot het exploiteren van nieuw aan te leggen spoorlijnen.

Op vele plaatsen waren er groepen belanghebbenden die, in samenwerking met de vele veelal private exploitatiemaatschappijen, probeerden tot het realiseren van hun plannen te komen.

In de periode van 1865 tot 1915 zijn er 25 railverbindingen in exploitatie genomen, van spoorlijnen, lokale spoorlijnen, paardentramlijnen, stoomtramlijnen tot lokale goederenspoorlijnen.

Succesrijk waren vele beslist niet wat blijkt uit het feit dat tussen 1884 en 1972, er 17 van deze railverbindingen, in verband met negatieve exploitaties zijn beëindigd.

Een in het begin sterk onderschatte concurrent, het autobusvervoer, blijkt één van de belangrijkste veroorzakers te zijn geweest van deze opvallende ontwikkeling. De geschiedenis van het autobusvervoer is veel jonger dan die van het railvervoer, maar was als concurrent van dat railvervoer bijna onverslaanbaar.

Het nadeel van het railvervoer was de strakheid van het vervoer tussen vaste halteplaatsen en strakke vertrek- en aankomsttijden in verband met doorgaande aansluitingen, wat ook toen al niet aansloot bij de behoefte van de passagiers/gebruikers.

De autobus was veel flexibeler met betrekking tot keuze van route, ruimere in- en uitstapplaatsen en betere aansluiting op de vraag.

Na het beëindigen van de Eerste Wereldoorlog werden de blikken gericht op het weer opbouwen van de samenleving. Op basis van de industriële ontwikkelingen, noodzakelijk voor de ondersteuning van de strijdende partijen, werd deze capaciteit nu ingezet om de bestaande industrieën weer hun normale productieprocessen te laten opstarten.

Mede door de toenemende vraag naar de automobiel werd hier voor het eerst de 'industriële productie' (eerste aanzet lopende band) aangepakt wat resulteerde in massale produktie van een standaardmodel tegen acceptabele prijzen. Denk aan de aan Henry Ford toegedachte uitspraak; "Je kunt de T-Ford kopen in alle kleuren als het maar zwart is".

De productie van de T-Ford (T betekende Tiny Lizzy - 'blikken Liesje') werd opgestart in 1908 en bleef 20 jaar zonder wezenlijke veranderingen in productie.

1910: 181.000 auto's verkocht, prijs 850 dollar, 1924 prijs al gezakt naar 290 dollar.

In het buitenland werden rond 1895 de eerste autobussen in gebruik genomen, vooral in de hoofdsteden van landen als Duitsland, Engeland en Frankrijk.

Zo rond de periode 1910 - 1920 deed de autobus zijn eerste schuchtere intrede in Nederland en ook in de kop van Noord Holland.

In 1913 werd door de Automobiel Maatschappij Verweij en Lugard uit Den Haag de N.V. Auto Omnibusdienst "West Friesland" in Andijk opgericht voor passagiersvervoer tussen Andijk - Enkhuizen en tussen Andijk - Wervershoof en Hoogkarspel. Er was toen nog echt sprake van primitief vervoer; er werd gereden op massieve banden met minimale vering over zeer slechte wegen, houten bank in de lengterichting tegen de wand geplaatst. De chauffeur zat, dik ingepakt in een zware leren jas en laarzen min of meer in de buitenlucht.

Na de zware storm en overstromingen in 1916 is het bedrijf opgeheven.

Vanaf 1920 worden er op vele plaatsen in de kop van Noord Holland door ondernemers/pioniers autobusdiensten opgestart. Naast het noodzakelijke kapitaal voor de aanschaf van een, voor die tijd, dure autobus (kosten chassis fl. 1.050,-, kosten carrosserie: fl. 1.350,-) was er slechts toestemming nodig van de gemeentebesturen waar de buslijn doorheen reed. De gemeentebesturen waren hier niet moeilijk in, het kostte hen niets en zij stelden alleen eisen t.a.v. maximale snelheid binnen de 'bebouwde kom' en de eventuele vaste halteplaatsen.

Er is moeilijk een overzicht te maken van het aantal bedrijfjes uit de beginperiode. Het was een 'cowboy'-tijd en ondanks de door de regering in 1921 ingevoerde Wet op het Handelsregister, werd hier ook toen al, ondanks dreigingen, flink de hand mee gelicht.

Gedogen was toen al een niet onbekend verschijnsel.

Langedijk en de autobus

In de Nieuwe Langedijker Courant (hierna te noemen De Courant) van 12 januari 1922 wordt gemeld dat de omnibus van G. Hoogeboom is vervangen door een 14 persoons Ford autobus, waarvan het chassis is geleverd door de heer J.Spanjaard uit Oudkarspel en de carrosserie is gebouwd door de heer Boonacker, wagenmaker te Oudkarspel. Er wordt tevens gemeld dat men nog moet gewennen dat het nu niet meer mogelijk is om op iedere plek in te stappen - 'zoo is 't ook in de stad - en er wordt verwezen naar de in dezelfde krant afgedrukte 'eerste' dienstregeling met de vertrektijden en de halteplaatsen in Oudkarspel, Noord-Scharwoude, Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk.

De concurrentie zit echter niet stil en op 25 maart 1922 wordt via de Courant gemeld dat de ondertekenaars van de advertentie, P. Raven, J. Tuinman en P. Kok Jbzn, De



Eerste Langedijker Auto-Verhuur-Inrichting v.h. gedreven door P. Raven zullen voortzetten en uitbreiden als Reparatie-Inrichting, Handel in Automobielen, Motorrijwielen, Rijwielen en Onderdelen. Door aankoop van 2 prima Luxe 6 à 8 persoons auto's hopen zij aan den eisch van het geachte publiek te voldoen.

Deze samenwerking blijkt echter van korte duur. In de Courant van 3 oktober 1922 wordt een advertentie geplaatst voor de Auto-Omnibusdienst: Oudkarspel - Alkmaar (alleen op zaterdag) aan te vangen op zaterdag 7 oktober, door de Eerste Langedijker Auto-Garage J. Tuinman, P. Kok Jz.. In een redactioneel artikel in de Courant van 5 oktober 1922, verwijzend naar de twee afgedrukte dienstregelingen, wordt de opening van deze dienst gemeld, waarbij tevens de extra diensten Oudkarspel - Purmerend op Dinsdag en Broek op Langedijk - Schagen op Donderdag worden genoemd.

In de Courant van 21 april 1923 wordt een lovend artikel geschreven over de nieuwe buslijn. Er is grote animo om van de diensten gebruik te maken, wat ten koste is gegaan van andere vervoermiddelen, waaronder begrepen het lokaalspoor Alkmaar - Broek op Langedijk. Zeker nu de diensten worden uitgebreid. In het zelfde blad wordt de eerste Zomerdienstregeling, ingaande 22 april 1923, met een opvallende mededeling: "Stopt op verzoek tot in- en uitstappen van Passagiers" gepubliceerd.

Op 9 juni 1923 wordt een aangepaste zomerdienstregeling gepubliceerd waarin een extra dienst is opgenomen die om 22.10 uur uit Alkmaar vertrekt. In de Courant van 4 augustus 1923 wordt bekend

Omnibusdienst Oudkarspel-Alkmaar.

Aanvangende Maandag 24 September 1923.

Oudkarspel vertrekt	Oudkarspel	Alkmaar	Broek op Langedijk	Purmerend	Schagen
Oudkarspel - Alkmaar	7.15	10.05	12.05	1.05	2.05
Alkmaar - Oudkarspel	7.30	10.20	12.20	1.20	2.20
Oudkarspel - Broek op Langedijk	7.40	10.30	12.30	1.30	2.30
Broek op Langedijk - Oudkarspel	7.45	10.35	12.35	1.35	2.35
Oudkarspel - Purmerend	7.55	10.45	12.45	1.45	2.45
Purmerend - Oudkarspel	8.00	10.50	12.50	1.50	2.50
Oudkarspel - Schagen	8.10	11.00	13.00	2.00	3.00
Schagen - Oudkarspel	8.15	11.05	13.05	2.05	3.05

ONTKARSPEL - BROEK OP LANGEDIJK

Oudkarspel V.	Broek op Langedijk V.	Alkmaar	Schagen	Wd
7.15	8.15	10.05	1.05	2.05
7.30	8.30	10.20	1.20	2.20

ONTKARSPEL - PURMEREND

Oudkarspel vertrekt	Purmerend	Alkmaar	Schagen	Wd
7.55	10.45	12.45	1.45	2.45
8.00	10.50	12.50	1.50	2.50

Tarief

Reis	St.	Alkmaar	Broek op Langedijk	Purmerend	Schagen
Oudkarspel - Alkmaar	10	10	10	10	
Alkmaar - Oudkarspel	10	10	10	10	
Oudkarspel - Broek op Langedijk	15	15	15	15	
Broek op Langedijk - Oudkarspel	15	15	15	15	
Oudkarspel - Purmerend	20	20	20	20	
Purmerend - Oudkarspel	20	20	20	20	
Oudkarspel - Schagen	25	25	25	25	
Schagen - Oudkarspel	25	25	25	25	

Vaste kassa te Alkmaar Café „DE HUIZENVAERD“ van den heer Bloedboef, waar passagiers zonder verplichting in het Café kunnen wachten.

G. HOOGEBOOM, Tel. 610.

De dienstregeling van G.Hoogeboom in september 1923

gemaakt dat per 1 augustus het plaatsbewijs (buskaartje) wordt ingevoerd. De diverse ritprijzen worden tevens aangegeven, met het verzoek zoveel mogelijk gepast te betalen.

Ondertussen was er een onvermijdelijke concurrentie ontstaan tussen de Omnibusdienst van G. Hoogeboom en de Langedijker Auto-Omnibusdienst van de fa. J. Tuinman Pz. en P. Kok Jbz.

Op 1 september 1923 publiceert de Langedijker Auto-Omnibus een 'gewijzigde uitgebreide dienstregeling', ingaande 3 september.

Op 22 september 1923 publiceert de Omnibusdienst Oudkarspel - Alkmaar (G. Hoogeboom) haar nieuwe dienstregeling en een tariefoverzicht, ingaande 24 september. De tarieven waren voor alle ritten 10 cent goedkoper als de tarieven van de Langedijker Auto-Omnibusdienst. De 'strijd' was losgebrand.



Renault autobus van de Eerste Langedijker Autogarage en Auto-Omnibus-Onderneming Fa. Kok, Tuinman & Wilken te Oudkarspel, voor het kantoor/garage in Oudkarspel.



In dezelfde Courant publiceert de Langedijker Auto-Omnibusdienst de invoering van een nieuwe 'Tusschendienst Noordscharwoude - Alkmaar', uit te voeren door de fa. J. Schenk, op alle dagen, met uitzondering van de zondag. Tevens worden de tarieven voor deze 'tusschendienst' met 5 cent verlaagd.

In de Courant van 25 september en 27 september 1923 wordt door de Langedijker Auto-Omnibus de definitieve 'klap' uitgedeeld met de publicatie van verlaagde tarieven en uitbreiding van het aantal ritten.

Vanaf dat moment volgen geen publicaties meer van dienstregelingen/tarieven van de Omnibusdienst van G. Hoogeboom. Aan te nemen is dat de onderneming haar activiteiten, onder druk van de concurrentie, heeft gestaakt.



Geen bus, maar wel een luxe Plymouth
vóór de garage van Hoogeboom.

Er treedt nu een tijd van verdere uitbreiding van de Eerste Langendijker Autogarage en Auto-Omnibus-Onderneming Fa. Kok, Tuinman & Wilken. De heer J.F. Wilken, eigenaar van het café "Het Paardshoofd" op de Dijk in Alkmaar, de eindhalte van de busdienst in Alkmaar, is als mede-eigenaar tot de onderneming toegetreden. De activiteiten worden uitgebreid met Luxe verhuur van 7-persoons limousines, verhuur van autobussen voor verenigingen en gezelschappen en de levering van olie, benzine en Michelin banden.

In een uitgebreid artikel in de Courant van 5 november 1925 wordt ingegaan op de onvermijdelijke beëindiging van het passagiersvervoer op de spoorlijn Broek op Langedijk - St.Pancras. De concurrentie is het autobusvervoer (1920 tot 1925: fa. J. Kooger / G. Manussen, Auto-Omnibusonderneming "Alkmaar en omstreken" de lijn Alkmaar - Broek op Langedijk, bedrijf 1925 opgeheven, 3 oktober 1922 Fa. Kok, Tuinman en Wilken).

In februari 1926 wordt de door de Alkmaarse architect Zaal uit Alkmaar ontworpen nieuwe gebouwde garage met een showroom en boxen op de hoek van de Dorpsstraat en de Veilingweg in gebruik genomen. In mei wordt aan het bestaande aantal van 6 autobussen twee nieuwe De Dion-Bouton autobussen, met 29 zitplaatsen en vijf staanplaatsen toegevoegd. De carrosserieën zijn vervaardigd door de fa. Jac. Met uit Alkmaar.

Toch dreigt er gevaar voor de onderneming. Om de wildgroei in het opstarten van autobuslijnen te beteugelen heeft de overheid in 1926 wettelijk vastgelegd dat alleen de Colleges van Gedeputeerde

Staten van de Provincies concessies kunnen afgeven voor het exploiteren van autobuslijnen.

EERSTE LANGENDIJKER

Reparatie-richtingen in Oudekerk
en Noordscharwoude. Service Ford
Leidingverlenging voor Accumulatoren

AUTOMOBIELEN EN MOTOREN

AUTOGARAGE EN AUTO-OMNIBUS-ONDERNEMING

FA. KOK, TUINMAN & WILKEN

NOORD-SCHARWOUDE, ALKMAAR

Tel. B. 1, 124 Telefoon B. 1, 69 Tel. 570

WILK-LEES: NOORD-SCHARWOUDE

Firstone, Michelin, Dunlop en
Dunlop-Autobanden - Benzine - Olie
Verhuurrichting Luxe wagen
Auto-Overname en Touring-car

Noord-Scharwoude, 10

Factuur voor

Briefhoofd van de Fa. Kok, Tuinman & Wilken



Historische terugblik autobusvervoer Langedijk

In de Courant van 8 januari 1927 wordt er melding gemaakt dat de Nederlandsche Spoorwegen voor haar onderneming N.V. ATO (Algemene Transport Onderneming), naast vele andere aanvragen, een concessie heeft aangevraagd voor het openen van een autobusdienst tussen Alkmaar - Oudkarspel en Alkmaar - Medemblik. De Courant meldt in de publicaties van 8 en 13 januari en 24 februari de onrust die in de Langedijk is ontstaan en de inzet van de burgemeesters en wethouders van de 4 direct betrokken en vijf omliggende gemeenten en de Kamer van Koophandel - Alkmaar, naar het college van Gedeputeerde Staten om de huidige situatie te continueren.

De Courant meldt op 11 juni dat Gedeputeerde Staten het verzoek van de N.V. ATO heeft afgewezen.

De fa. Kok, Tuinman en Wilken en de autobusonderneming G.Boon in Medemblik krijgen de concessie voor het uitvoeren van de nu geëxploiteerde lijnen. Het gevaar van overname van de lijnen is nu definitief voorbij.

De onderneming groeit verder uit en er worden ook de eerste stappen gezet op het gebied van het organiseren van toeristische tochten.

Toch ook tegenslagen zijn er. Een belangrijke tegenslag is het enorme "gedoe" met betrekking tot de Twuyverweg. Deze zeer slechte verbindingsweg tussen Broek op Langedijk en St. Pancras werd door de gemeente St. Pancras op 2 december 1926 afgesloten voor het verkeer met motorrijtuigen met meer dan twee wielen.

De bussen moesten vanaf dat moment via de saaie en weinig passagiers opleverende Middenweg, via de Basseweg met de vele malen gesloten spoorovergang rijden.

Na bijna 3 jaren van strijd tussen de betreffende gemeenten, waarbij iedereen de kosten voor de verbeteringen van de weg weigerde te betalen, werd er uiteindelijk een oplossing gevonden. Op 2 oktober 1929 werd de nieuwe Twuyverweg voor alle rijverkeer geopend.

De Courant bericht op 27 juni 1927 dat de abonnees van de autodienst Kok, Tuinman en Wilken een comité vormen om bij de opening van de Twuyverweg de directie en personeel te huldigen.

De groei van het bedrijf zet zich door en op zaterdag 24 maart 1931 wordt in Alkmaar een door architect D. Saal Cz. ontworpen nieuw gebouwde garage, showroom, kantoor met twee comfortabele woningen op de eerste etage, aan de Stationsweg officieel door de heer A. J. Wijnveldt, burgemeester van Oudkarspel geopend.



Vijf T-Ford autobussen van de Fa. Kok, Tuinman & Wilken op het parkeerterrein van de uitspanning "Duinvermaak" te Bergen NH

Voorbeeld van het briefpapier van de NV Hollandsche Auto-Bus onderneming, die gevestigd was in het nieuwe garage- en kantoorpand van de HABO aan de Stationsweg in Alkmaar. Let op de wervende aankondiging op het briefpapier van de reisleader C.ten Bruggencate.

N.V. HOLLANDSCHE AUTO-BUS ONDERNEMING (AFD. TOUR-BEDRUF)

REIS-BUREAU



H. A. B. O.

ALKMAAR - STATIONSWEG 37 B - TELEFOON 4334 - POSTGIRO 90246

NOORDSCHARWOUDE, TEL. 89 • SCHAGEN, TEL. 2 • WINKEL, TEL. 7 • MEDEMBLIK, TEL. 70 • OUDKARSPER, TEL. 151

REISLEIDER, C. TEN BRUGGENCATE, HEERENWEG 198, HELOO, TEL. 4216 (ALKMAAR)



De gekozen plaats ligt in de directe nabijheid van het station. In de kantoorruimte wordt het reisbureau gehuisvest. Het verkopen van autotochten, vakantie-uitstapjes en vakantie-reizen zijn een steeds belangrijker product geworden. Er wordt gekozen voor een 'professionele' aanpak en met gaat een samenwerkingsverband aan met de heer C. ten Bruggencate uit Heiloo een erkende autoriteit op het gebied van vakantie-reizen, een éénmans reisbureau.

Door de ingrijpende economische crisis die ontstond na de beurskrach op 24 oktober 1929 in Amerika was er in de eerste helft van de dertiger jaren een sterke teruggang in onze economie met een onvermijdelijke invloed op het al dan niet overleven van de vele kleine autobusondernemingen. De behoeften tot samenwerking/samengaan van ondernemingen werd steeds sterker en ook noodzakelijker.



Vier nieuwe Renault autobussen van de NV HABO Noord-Scharwoude-Alkmaar staan gereed voor aflevering voor de carrosseriefabriek van de Fa. Hainje te Heerenveen.

Mede door de al eerder genoemde affaire met betrekking tot de concessieaanvraag van de N.V. ATO, ontstonden er in 1931 oriënterende gesprekken over mogelijk samenwerken/samengaan tussen de bedrijven;

Fa. Keetman en Schoorl – Winkel

- (1925: Fa. Rus en Zomer – Heerhugowaard overgenomen).
- (1927: Fa. J. Biersteker - D. Jonker - Nieuwe Niedorp overgenomen).

Fa. Kok, Tuinman en Wilken – Noord-Scharwoude/Alkmaar.

G. Boon - Medemblik

P. Deutekom Azn - Schagen.

Fa. A. Spoor - E. Spaans - Harenkarspel

- (1931: G. Ligthart - Zijdewind overgenomen).
- (1932: W. Busker en Quax - Zijdewind overgenomen).

C. Pijper - Spanbroek

Het eindresultaat van deze gesprekken was de oprichting van de N.V. HABO - Noord Scharwoude op 11 juni 1932, door de bovengenoemde deelnemende bedrijven.

Geplaatst kapitaal: fl. 100.000,—

Directie:

- P. Kok - ondernemer te Noord-Scharwoude.
- J. Tuinman - ondernemer te Alkmaar.
- G. Boon - ondernemer te Medemblik.
- W. Keetman Jr. - ondernemer te Winkel.

Commissarissen:

- J. Wilken - ondernemer te Alkmaar.
- J.S. Schoorl - ondernemer/veehouder te Barsingerhorn.
- A. Kooy - ondernemer/carrosseriebouwer te Oudkarspel.

De verleende concessies van de genoemde deelnemende bedrijven werden door Gedeputeerde Staten ingetrokken.

Een nieuwe concessie werd verleend voor het uitvoeren van de navolgende lijnen:

1. **Schagen** - Valkkoog - Sint Maarten - Stroet - Dirkshorn - Oudkarspel - Noord-Scharwoude - Zuid-Scharwoude - Broek op Langedijk - Sint Pancras - Koedijk - **Alkmaar** (15 diensten per dag).
- 2 **Medemblik** - Almersdorp - Lambertschaag - Aartswoud - Gouw - Hoogwoud - Langereis - Veenhuizen - Verlaat - Noord-Scharwoude - Oudkarspel - Kalverdijk - Warmenhuizen - Schoorldam - Schoorl - Groet - **Camperduin** (7 diensten per dag).
3. **Stadsdienst gemeente Alkmaar**, onder de naam C.V. Stadsverkeer (van 1938 tot 1 januari 1942).

Mede door de moordende concurrentie tijdens de crisis-jaren werd door de rijksoverheid eind dertiger jaren ingegrepen door middel van de Wet Autovervoer Personen (afgekort W.A.P.). De uitvoering van de wet werd toevertrouwd aan de Commissie Vergunningen Personenvervoer (C.V.P.), met als uitgangspunt de vorming van krachtige streekvervoerbedrijven. Dat wilde



zeggen het samenstellen van busmaatschappijen binnen een door de commissie vastgesteld gebied, die zowel winstgevend als verliesgevend lijnen bedienen. Op deze manier probeerde de overheid het personenvervoer weer gezond te maken.

Ook de Spoorwegen, toen al volledig in handen van de Staat, droeg haar steentje bij door het opheffen van lokale spoorlijnen en stations (sinds 1929: 1223 km. spoorlijn opgeheven en 646 stations gesloten).

De C.V.P. wees bustrajecten toe, die dezelfde plaatsen bedienden als de spoorwegen, aan dochters van de N.S. of ondernemingen die met de N.S. samenwerkten. Hierdoor werd een halt toegeroepen aan de bestaande vervoerschaos.

Deze aanpak had voordelen voor drie partijen;

1. Door de toenemende concurrentie van de wegvervoer-ondernemingen kon de N.S. verliesgevend lijnen voor het personenvervoer sluiten, inclusief de niet meer gebruikte stations.
2. Meer mogelijkheden tot reizen dan met de treinen het geval is. Autobusdiensten verstrekken meer verbindingen per uur en ook meer halteplaatsen.
3. Het handhaven van de lage prijs voor personenvervoer met het behouden van een spoorwegbedrijf dat nog een bescheiden winst maakt.

De C.V.P. stelde het gebied boven het Noordzeekanaal als één streekvervoer gebied vast, met uitzondering van een klein gebied rond Amsterdam.



*Een foto van de NACO-bus (lijn U)
bij de RK kerk in Noord-Scharwoude.*

Door het samengaan van kleine ondernemingen zoals dat ook bij de oprichting van de N.V. HABO had plaats gevonden waren er in het begin van de veertiger jaren nog maar weinig kleine bedrijven overgebleven.

Naast de N.V. HABO, waren er de volgende bedrijven overgebleven N.V. WACO -Hoorn, N.V. NACO -

Purmerend, N.V. Stormvogels - IJmuiden, Autodienst Noord-Holland - Alkmaar, N.V. ATBONTA - Den Oever en N.V. NHABO - Bergen N.H.

In 1943 werd de autobusonderneming N.V. NACO - Purmerend als eerste bedrijf overgenomen door de N.S. en ondergebracht in de N.V. ATO (een dochteronderneming van de N.S.).

In de daarop volgende jaren, de meeste bedrijven konden door het verloop van de oorlog bijna niet meer opereren door gebrek aan brandstof, banden en onderdelen, werden de anderen bedrijven, m.u.v. de N.V. NHADO, opgekocht door de N.S. en ondergebracht bij de N.V. NACO.

Het einde van een spannende en ook avontuurlijke periode werd daarmee afgesloten. Het enige wat ons er nu nog aan herinnert zijn de nog resterende gebouwen/garages e.d. en het af en toe tegenkomen van een autobus met een, hoe typisch Nederlands toch, een onbegrijpelijke naam als Connexxion, of wij niet in staat zijn een behoorlijke Nederlandse naam te bedenken als een herinnering aan de vele pioniers uit het 'cowboy'-verleden.

Om een indruk te krijgen van het werk van chauffeur in de pioniersperiode volgt hieronder een korte impressie.

De eerste buschauffeurs waren technische pioniers

De eerste autobussen waren gebouwd op vrachtwagenchassis, met een 4 cilinder benzinemotor (T-Ford - Chevrolet - Dodge - Renault).

In vele gevallen ontbrak de elektrische starter en moest de motor met de hand worden aangeslingerd, wat nogal eens, bij onervaren gebruikers, een gebroken pols ten gevolge had. Om het aanslaan te vergemakkelijken zat naast de radiator een ijzerdraadje verbonden met de choke. Met de rechterhand slingeren en met de linkerhand werd de choke bediend.

Voor de bediening van de versnellingsbak dienden 3 pedalen; de linker pedaal was voor de eerste en tweede versnelling (meer was er niet in de aanbidding), de middelste pedaal zette de wagen in de achteruitgaande beweging en de rechterpedaal was de niet op de wielen werkende voetrem. De handrem werkte op de achterwielen zonder remvoering, dus ijzer op ijzer.

Richtingaanwijzers en ruitenwissers ontbraken. Als richtaanwijzer gebruikte men twee houten zwaaiarmen die door de chauffeur met een ketting werden bediend. De ruitenwissers werden ook met de hand bediend. Bij sommige carrosserieën had men boven de voorruit een zonneklep. De carrosserie werd direct op het chassis gebouwd, dus niet zoals nu zelfdragend. Door het gewicht, de slechte veren en de nog slechtere wegen gebeurde het veel dat de achteras brak waardoor in het gunstigste geval een achterwiel aan de zijkant afliep en de bus van achter aan een kant omlaag zakte en over de weg sleepte.



Chauffeurs en monteurs van de Firma Kok & Tuinman in 1926. Ze staan hier bij de garage in Oudkarspel (nu Dorpsstraat 900). Geheel links Jan Zeeman die geen chauffeur was. Verder van links naar rechts de pioniers: Hendrik Engel, Jan Schrijver, Jan Blom, Lou Tromp, Piet Tuinman en Klaas Boot. (foto collectie Jan Ijff)

De latere modellen hadden wel magneetontsteking, maar deze open ontsteking was kwetsbaar en bij fijne sneeuw of regen kon de ontsteking nat worden en de motor sloeg af. Een maatregel, magneet met een doekje droog maken en als bescherming je chauffeurspet over de ontsteking. Om goedkoper te rijden werd het gebruik van de goedkoper gasolie (dieselolie) ingevoerd. De nu bekende snellopend dieselmotoren bestonden niet en werden benzinemotoren omgebouwd om op gasolie te lopen. Deze motoren moesten op benzine gestart worden (een klein benzinetankje ingebouwd onder de motorkap). Was de motor dan warm gedraaid werd met het omdraaien van een driewegkraan dieselolie naar de carburateur gestuurd. Stationair draaien was niet mogelijk, de motor sloeg dan meteen af. De chauffeur moest dan ook altijd goed opletten als hij moest stoppen voor het in- en uitstappen van passagiers. Als de driewegkraan te laat werd omgezet en de gasolie niet geheel vervangen was door benzine sloeg de motor af. Bij afgeslagen motor moest de chauffeur de carburator leeg laten lopen en weer vullen (handmatig) met benzine. Als dit tijdens de dienst vele malen gebeurde dan stonk de chauffeur aan het eind van zijn dienst naar benzine.

Een mooie foto van een T-Ford autobus. In dit geval één van de Fa.C.Pijper/Gebr. J. en P. Koorn te Spanbroek

Toen men eind twintiger jaren, begin derti-

ger jaren toertochten ging organiseren, ook naar het buitenland waren de chauffeurs sterk op zichzelf aangewezen. Bij pech kon men wel proberen telefonisch contact te zoeken, wat niet eenvoudig was, met het thuisfront. Vanuit dit thuisfront werd veelal gesteld van 'je lost het maar zelf op'.

Garagebedrijven waren dun gezaaid en voor reparatie moest men veelal terecht bij de plaatselijke smid. Een veel voorkomende schade was een gescheurde benzinetank. Bekende verhalen hierover zijn; een chauffeur met een scheur in de tank haalde bij de plaatselijke slager een stuk, op maat gesneden, spek en bond dat met touwen vast over de scheur en kon zonder verdere problemen de tocht afmaken. Of de chauffeur die bij de plaatselijke smid vroeg of zij de scheur konden dicht solderen. Men had daar angst voor en

de chauffeur kreeg soldeergereedschap mee en mocht achter op het weiland, ver verwijderd van de smidse, zelf de scheur dicht solderen, wat zonder ontploffing gelukte. De chauffeurs uit de twintig en dertiger jaren waren naast pioniers, ook technisch handige 'avonturiers', die de grondslag hebben gelegd voor de explosieve groei van het nationale en internationale autobusvervoer.

Bronnen:

- *Persoonlijk archief van de heer F.J.Rijswijk (1908-1993), voormalig chef Technische Dienst N.V. NACO.*
- *Jaargangen 1921 t/m 1933 van de Langedijker Courant.*
- *NACO Nieuws, personeelsblad van de NOC (NACO Ontspannings Club), jaargang 1952 t/m 1960.*
- *Historisch kentekenregister provincie Noord-Holland; Rijksarchief Haarlem*
- *'Autobusondernemingen in de Niedorpen en Winkel' door Aat Wit; Informatieblad nummer 9 van de Stichting 'Historisch Niedorp', december 1987.*
- *Stoomtrams rond Hoorn, J.Kok; oktober 1982.*





De preekstoel in de NH kerk van Broek

Inleiding

De Ned. Hervormde kerk in Broek is waarschijnlijk één van de oudste gebouwen van de Langedijk. In het jaar 1100 stond hier al een kerk met een spitsorentje. In die tijd werd daar nog de Rooms Katholieke godsdienst beleden. Na de Reformatie, halverwege de 16e eeuw, ging heel Broek over tot het protestantisme, dus ook het kerkgebouw.

De preekstoel

De mooie eikenhouten preekstoel, met daarboven het klankbord, staat in het midden van de kerk aan de zuidkant. Op de voorzijde ervan is een guirlande van bladeren gebeeldhouwd. Daarop komen de namen voor van de gevers, te weten: Mr. P.Bongert en F.Seegers, MDCIX (1609).



De preekstoel in de Ned. Herv. Kerk.

Tijdens de inval van de Engelsen en Russen in 1799 werd de kerk door de Franse soldaten als paardenstal gebruikt. In die periode werd de preekstoel aan de zijkant door een sabelhouw beschadigd.

Weer enige tijd later werd het preekgestoelte bedekt met een dikke laag gele verf, zodat er van het mooie eikenhout niets meer te zien was. Dit geschiedde in ± 1802. In heel Nederland werd toen namelijk een extra heffing op eikenhout gelegd omdat de toenmalige Franse overheersing op alle mogelijke manieren aan geld moest zien te komen voor hun dure oorlogsvoering. Om deze belasting te ontduiken heeft men in Nederland heel wat eikenhout met een dikke verflaag bedekt. Zo ook in Broek want de kerk was arm en men kon amper het hoofd boven water houden. Tevens wilde men, naar alle waarschijnlijkheid, aan deze overheerser geen extra belasting betalen.

De preekstoel bleef ruim honderd jaar in de verf staan. Generaties lang ging men ter kerke en wist niet dat er onder die verflaag mooi eikenhout zat. In die tijd was men (en nu nog) meer met geloofs zekerheden van het leven bezig en niet zo met uiterlijkheden.

Jan den Hartigh

Omstreeks 1908 werd er door de Kerkenraad een besluit genomen om de kerk van binnen te schilderen, inclusief de preekstoel. In die tijd vestigde zich een nieuwe schilder in het dorp. Het was Jan den Hartigh, geboren in 1875 in de Hoeksche Waard (ZH) en grootvader van de schrijver van dit stuk, die de opdracht kreeg het werk te verrichten.

Even iets over Jan den Hartigh. Zijn ouders Paulus den Hartigh en Bastiaantje Schelling kochten in 1889 een boerderij, gelegen aan de Middenweg te Heerhugowaard. Zoon Jan had geen zin in het boerenlandleven. Hij had een artistieke inslag en wilde schilder worden. Jan kreeg toestemming van zijn ouders en mocht een opleiding aan de Hogere vakschool voor schilders in Den Haag volgen, waar hij als meesterschilder afstudeerde. Opa Jan was een allround schilder. In zijn studietijd woonde Jan bij zijn oom en tante met de welluidende naam Tinco Andringa van Hylchama Vlieg in Oud-Beijerland. Deze oom was van beroep fotograaf. Ook van Jan maakte hij verscheidene foto's.

Jan trouwde in 1897 met het mooiste meisje uit Oud-Beijerland, Ingena van der Schoor. Tot 1907 woonde het stel in de Hoeksche Waard en verhuisde in hetzelfde jaar naar Broek op Langedijk. Hij erfde het erfdeel van zijn moeder en daarvan werd in 1910 een woonhui annex schilderswerkplaats gebouwd aan de Dorpsstraat, toentertijd nummer 505, hoek Spieringbuurt (*nu Havenplein*) in Broek.



Het verhaal bij deze foto is dat Jan eerst aan de linkerzijde van het tafeltje staat met pet. Zijn oom vroeg hem zijn pet op het tafeltje neer te leggen, een plamuurmes en verfdoekje in zijn handen te nemen en aan de rechterzijde van het tafeltje te gaan staan. En zo kwam deze voor toentertijd unieke foto tot stand.



De sjabloonrand geïnspireerd op het uitsnijwerk van het klankbord.

Verandering

En zo komen we weer terug bij de preekstoel. Nadat Jan de opdracht had aangenomen voor het schilderwerk aan de Ned. Herv. Kerk, vroeg hij een gesprek aan met de Kerkvoogdij. Hij bracht in dat gesprek naar voren dat onder de dikke verflaag van de preekstoel en klankbord mooi eikenhout zat. Hij stelde voor om de verflaag te verwijderen. Men ging daarmee akkoord. In onze hedendaagse tijd hebben we hiervoor goede afbijtmiddelen, maar in opa Jan zijn tijd gebeurde dat met een bijtende soda die gevaarlijk was voor handen en ogen. Dankzij dit arbeidsintensieve werk mocht het resultaat er zijn. De preekstoel en het klankbord waren weer in hun oorspronkelijke staat en luister. Het gaf de kerk een zekere uitstraling. Verder ontwierp hij een mooie sjablonenrand die was geïnspireerd op het uitsnijwerk van de gestileerde rand van het klankbord boven de preekstoel. Hij sjabloneerde deze rand aan de onderzijde rondom het tongewelf.

Bij de laatste restauratiewerkzaamheden in 1996 mochten zijn achterkleinzoon Jan en kleinzoon Paul deze werkzaamheden opnieuw uitvoeren. Wij hebben met dezelfde sjabloonrand gewerkt die mijn grootvader had ontworpen. Tijdens deze werkzaamheden voelden wij ons met hem heel nauw verbonden.



Het interieur van de kerk in de bovenkamer.

- Alle foto's in dit artikel zijn van de schrijver.



Schoorsteenvegers?



Op deze plek speelde zich het verhaal van de 'schoorsteenvegers' af. De brand woedde in het pand waar later Gert Stam woonde, het tweede huis rechts.

Geheel rechtsvoor is nu de winkel van Kayer, links bevindt zich nu reisbureau De Langedijk.

Welke winter en in welk jaar weet ik niet precies meer. Wel weet ik nog dat het erg koud was en heel hard vroom en dat daarbij een harde oostenwind waaide. Op zulke dagen verlang je niet naar een brandje, maar het gebeurde wel. Een schoorsteenbrandje in dit geval, dat in die tijd veel meer voorkwam. Er werd toen met heel andere middelen gestookt waardoor de schoorstenen erg vuil kon-

den worden. Hierdoor was de kans op een brandje in de schoorsteen veel groter.

Een brandmelding dus, welke in die tijd nog met wekschellen plaatsvond. Ook was er in die tijd nog geen sprake van één brandweer aan de Langedijk, maar was het zo dat de twee dorpen Oudkarspel en Noord-Scharwoude samen gingen. De twee zuidelijke waren het nog niet eens. Langedijk Noord rukte dus uit want het betrof een pand in Oudkarspel. Op het bijgevoegde plaatje kunt u zich (misschien) oriënteren.

Het pand rechts is de voormalige smederij van Nap (eerder Van Galen) en nu Kaijers Woninginrichting. Na de nodige voorzieningen in de woonkamer werd de ladder naar de schoorsteen geplaatst en ging Piet Heidsma met de ramoneur¹⁾ aan het werk. Alles verliep snel, wat heel gelukkig was, want Piet was tot op het bot verkleumd. Wat ben je dan blij als zo'n klusje klaar is. Gauw naar huis en lekker doorwarmen. Op het laatste moment kwam een oud vrouwtje, die ergens daarachter woonde, aanlopen en zei:

"Hoor 'rs effies, ik weun hier vlak achter en jullie benne hier nou toch, kenne jullie boi moin ók de skoorstien niet effies rage? Dat zou ik zo graag wulle want 't is al een paar jaar niet beurd."

1) Een ramoneur is een werktuig waarmee de brandende roetlaag uit de schoorsteen wordt geslagen.



Gert van Rijn op de hondenkar

Gert van Rijn, geboren in 1909, was jarenlang melkboer in Langedijk. De melkzaak, die door zijn vader was gestart bevond zich aan de Noordscharwouder kant (zuidzijde) van de Spoorstraat. De noordkant van deze weg was Oudkarspels gebied. Gert was geboren in de Stuartstraat in Alkmaar (in de Alkmaarse Spoorbuurt) en kwam in 1912 met zijn ouders en broer Hendrik naar Langedijk. Vader Gerardus Hendricus van Rijn, geboren te Abcoude-Proostdij, startte de melkzaak aan de al genoemde Spoorstraat, ofschoon hij daarvoor helemaal geen melkboer was, maar in Alkmaar een bodedienst op Amsterdam had onderhouden.

Toen Gert de zaak van zijn vader overnam was hij nog geen 21 jaar en moest zelfs wachten tot hij die leeftijd bereikte voor hij melkboer mocht worden. Hij verhuisde naar de Oosterstraat in Noord-Scharwoude. Gert stopte in 1968 als melkboer, waarna zijn zoon Gerard de melkzaak voortzette. Op het moment dat laatstgenoemde besloot te stoppen had de zaak precies 80 jaar bestaan. Gert van Rijn overleed in 1994.



Gert van Rijn op de hondenkar, met daarvoor de hond Bob, vlak vóór het uitrijden van de melk naar de klanten. In de winter maakte Gert gebruik van een hondenslee. De foto werd midden jaren '20 genomen naast de melkzaak aan de Spoorstraat. (foto van W.Greuter-van Rijn).