

ENTOS

Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied



door Wim Huissen

Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied ENTOS

In 1913 was het 100 jaar geleden dat Nederland van de Franse overheersing was bevrijd en het Koninkrijk der Nederlanden een vorst had, Koning Willem I. Dat zou groots moeten worden gevierd en de gemeente Amsterdam wilde natuurlijk niet achterblijven. De stad maakte een economische bloei door en wilde groot uitpakken. Al rond 1910 had een aantal binnen- en buitenlandse maritieme bedrijven te kennen gegeven dat zij concurrentie zagen in de toenemende belangstelling voor andere vervoermiddelen, zoals de auto, de trein en wellicht ook het vliegtuig. Ook de Vereeniging tot bevordering van het Vreemdelingenverkeer wilde Amsterdam in het zonnetje zetten. Samen werden ze het al snel eens; we gaan een groots opgezette tentoonstelling op scheepvaartgebied organiseren. De Eerste Nederlandsche Tentoonstelling Op Scheepvaartgebied (ENTOS) was geboren.

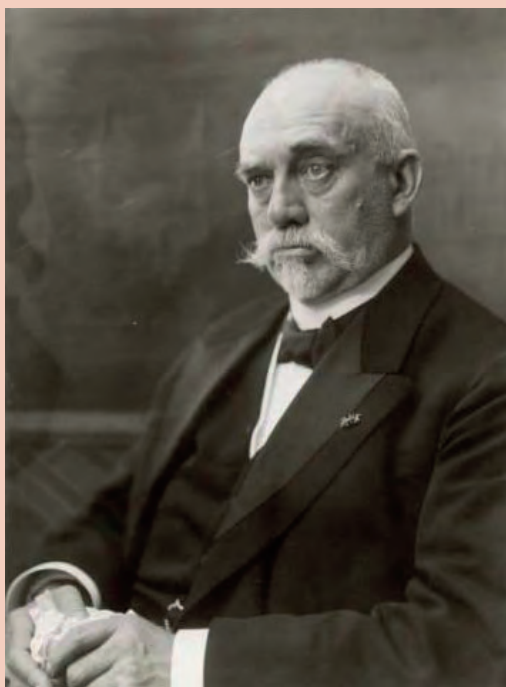
Organisatiecomité

Er werd een organisatiecomité opgericht onder voorzitterschap van de Heer Harm Smeenge, een geboren Drent en afgestudeerd in de rechten. Hij was een aantal jaren advocaat, kantonrechter en griffier bij het Amsterdams Gerechtshof. Bovendien was hij actief in de politiek als lid van de Liberale Unie, de voorloper van de latere VVD. Voorts zette hij zich in voor de binnenscheepvaart. Hij was voorzitter van de schippersvereniging Schuttevaer, waar hij zich vooral inzette voor het onderwijs aan de schipperskinderen. Kortom een zwaargewicht met een enorm netwerk. Grote namen uit de Amsterdamse scheepvaart kregen ook een plaats in deze commissie, waaronder de rondvaartbotenreder J. H. Bergmann, P. J. M. Verschure, beurtvaarder op havens rond de Zuiderzee en eigenaar van een scheepswerf en machinefabriek. En tot slot Daniël Goedkoop, eigenaar van een scheepswerf en machinefabriek, directeur van de NSM, de voorloper van de NDSM. Omdat de gemeente Amsterdam vooral de Buiksloterham in de belangstelling wilde zetten, was de locatie al bepaald; aan de overkant van het IJ bij het Tolhuis. Een prima plek met water, ruimte, een mooi terras aan het water en het IJ-paviljoen dat de gemeente in 1912 had laten bouwen. Het Tolhuis bleef uiteraard behouden, maar de overige gebouwen op het terrein werden gesloopt.

Architect Herman Walenkamp kreeg opdracht om een imposant gebouw te ontwer-

Rechts het ontwerp voor een affiche voor de tentoonstelling ENTOS. Afb: Stadsarchief Amsterdam





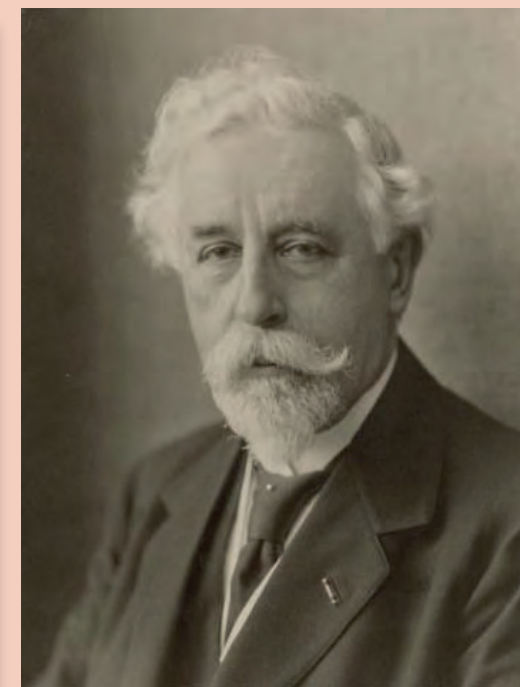
Harm Smeenge



Johan Bergmann



Petrus Verschure



Daniël Goedkoop

Op 5 juni 1913 zal Prins Hendrik de ENTOS officieel openen. Zijn echtgenote, koningin Wilhelmina is die dag verhinderd door een afspraak in het buitenland. 'sMorgens bezoekt de prins eerst nog de tentoonstelling De Vrouw in Amsterdam, luncht dan in het Amstel Hotel en vervoegt zich in de voormiddag bij de speciale ENTOS-steiger aan het Stationseiland (foto p.5). Hij wordt verwelkomd door de voorzitter van de Centrale Commissie van de ENTOS, Vattier Kraane. De prinselijke standaard wordt op de boeg van de veerboot geplaatst en zo snel die kan varen steekt het gezelschap het IJ over. In het IJ-paviljoen wordt de prins toegesproken door de voorzitter van het organiserend comité, Harm Smeenge, waarna de prins de tentoonstelling voor geopend verklaart. Bij de opening zijn ook

de minister-president Colijn en de ministers Regout, Talma en De Waal Malefijt aanwezig, alsmede de Commissaris der Koningin Van Leeuwen. De tentoonstelling zal tot 30 september 1913 duren. De toegangsprijs bedraagt f 0,50 per persoon, kinderen beneden de 12 jaar half geld. Er is ook een passe-partout voor alle dagen tot eind september te krijgen voor f 10,- plus 5% stedelijke belasting. Voor het gratis overzetten van bezoekers staan de gemeenteponten ter beschikking. Het comité besluit om op drukke dagen een derde overzetveer in te stellen. Dat vertrekt van de IJmuidener steiger van de fa. Goedkoop aan de De Ruijterkade. Voor trampassagiers die op het Stationsplein aankomen wordt een kringlijn, bus K, in het leven geroepen. Die kan voor één cent ook door anderen gebruikt worden.



pen met een geweldige uitstraling. Een indrukwekkende voorgevel met aan beide zijden een toren. Dit front suggereerde een grote hal, maar hierachter lag slechts een groot terrein. Naast iedere toren stond een groot tentoonstellingsgebouw, waarvan de contouren met verlichting waren geaccentueerd.

Invulling van het terrein

De gemeente Amsterdam ziet hier haar kans om de stad uit te breiden, vooral voor de vestiging van (zware) industrie in dit verder te ontwikkelen gebied. In de gemeenteraad wordt na wat geharrewar besloten om een kleine f200.000 subsidie te verlenen. Voorts wordt het terrein bouwrijp gemaakt en mag het comité kosteloos het terrein, waar de ENTOS wordt gehouden, huren. Ook wordt aan de infrastructuur gedacht en nieuw aan

Boven: Het tentoonstellingsterrein over het IJ gezien. Van rechts naar links de pontsteiger, het Tolhuis, het IJ-paviljoen en de hoofdingang. Foto: SAA

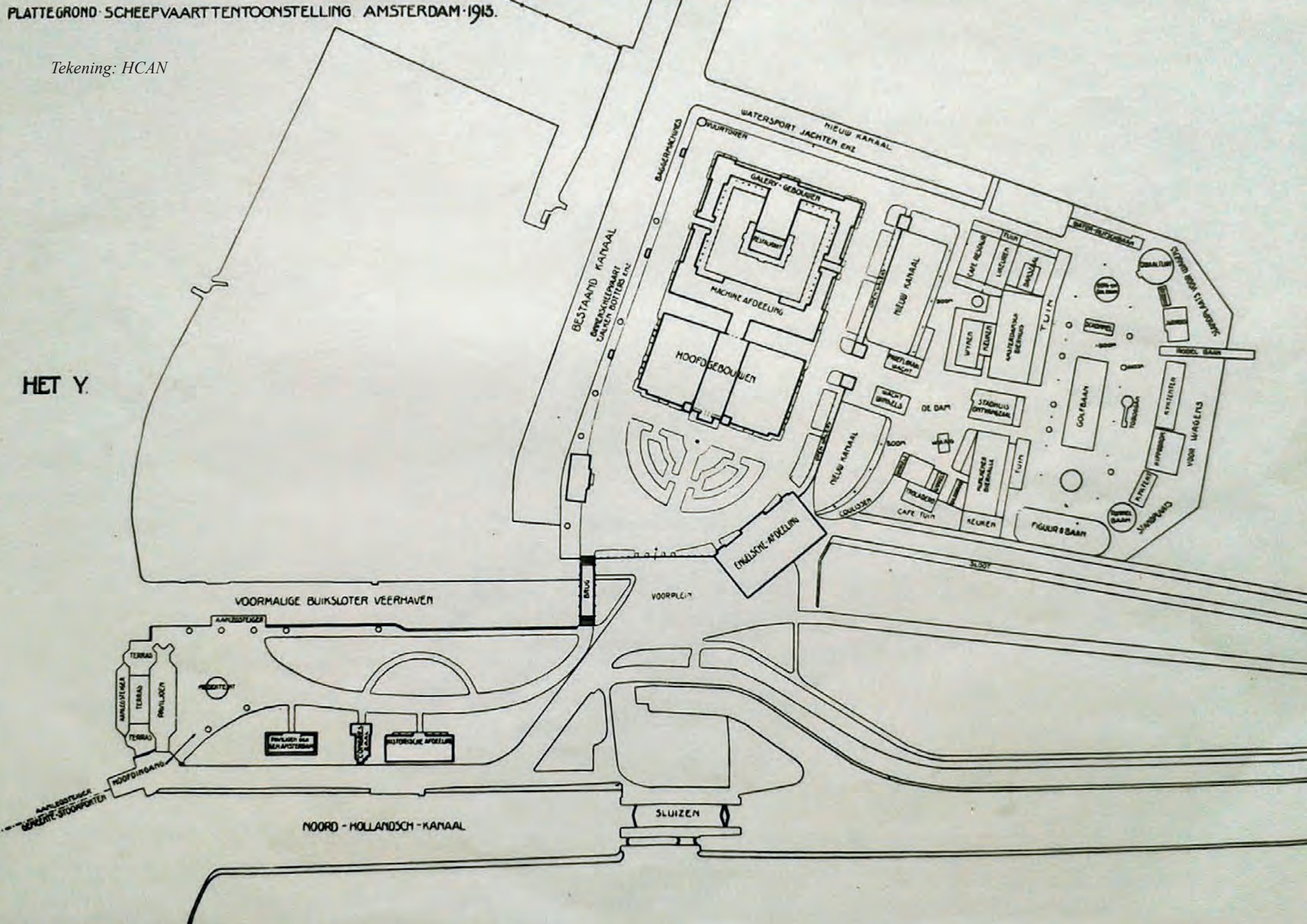
te leggen wegen en te graven waterpartijen komen voor rekening van de gemeente. Deze kunnen immers na de tentoonstelling weer gebruikt worden. Men rekt op zeer veel bezoekers, waarvoor de Gemeente zoveel mogelijk ponten zal inzetten. Het overzetten met deze ponten is kosteloos, omdat een jaar eerder een raadsmeerderheid ervoor zorgde dat de pont gratis werd. Deze ponten meren af aan de Buiksloterweg, vlakbij de hoofdingang.

Voor de speciale gasten of voor hen die 10 cent konden betalen was er een pont vanaf de Droogbak naar het ENTOS-terrein. De aanlegsteiger was juist voor de ingang van het IJ-paviljoen, waardoor men via een ingang middenin het gebouw het tentoonstellingsgebouw kon betreden. Via de hoofdingangen kwam men in de Tolhuistuin met in het midden een muziektent, waar tot groot genoegen regelmatig uitvoeringen werden gegeven. De gemeente had hier een barak laten bouwen met de origi-

PLATTEGROND SCHEEPVAARTTENTOONSTELLING AMSTERDAM 1913.

Tekening: HCAN

HET Y.



nele naam: Amsterdam-paviljoen. De kunstschilder Hobbe Smith, wiens specialiteit rivier- en havengezichten was, kreeg de opdracht het gebouw op te fleuren met schilderijen van de Amsterdamse haven. Hij was een geboren Fries met een oer-Hollandse achternaam, maar opgegroeid in Amsterdam. Om zijn werk zo goed mogelijk te kunnen uitvoeren, kreeg hij de beschikking over een boot van de havendienst waarmee hij langs de boorden van de havens kon varen. Het resultaat was, dat hij 12 enorme doeken had vervaardigd van gemiddeld 5 meter breed en 2½ meter hoog, die een fraai beeld gaven van de bedrijvigheid en het verkeer op en rondom het IJ in het begin van de 20^e eeuw. De kolossale schilderijen zijn nog altijd in de stedelijke kunstverzameling, maar zijn nu min of meer vergeten.

Op hetzelfde terrein bevond zich ook de Historische Afdeling, waar men zich kon vergapen aan schilderijen, prenten, tekeningen, globes en prachtige modellen van schepen met een vergane glorie. Om de overige gebouwen te bezoeken moest men eerst over een vrij hoge brug lopen om



op het terrein te komen waar de overige gebouwen en attracties zich bevonden. Aan de zuidwestkant lagen in een bestaand kanaal binnenvaartschepen, zoals bidders en tjalken en baggermachines met op de hoek een vuurtoren. Bovendien was aan de noordzijde de jachthaven 'Het IJ' van de Koninklijke Nederlandse Roei- en Zeilvereniging, waar allerlei jachten waren te bezichtigen. Het totale terrein mat 200.000m², waar op 20.000m² gebouwen stonden.

De Exposanten

In de 2 hoofd- en galerijgebouwen kon men alles aantreffen op scheepvaartgebied. Er waren tientallen exposanten uit geheel Nederland, maar ook uit het buitenland, die ieder op hun eigen terrein een uitstalling hadden. Om de verscheidenheid van de diverse takken aan te geven volgt

Boven: De steiger van het ENTOS-veer vanaf het Open Havenfront. Op de achtergrond het administratiegebouw van de HIJSM aan de Droogbak.

Links: Voor etenstijd of na sluitingstijd was er topdrukte voor de pont. Lange rijen stonden te wachten op een volgende pont. Foto: SAA



hieronder een kleine opsomming.

Verfhandel *H. Vettewinkel* had een prachtige stand en liet duidelijk blijken dat hij vertegenwoordiger was van Japanol, een bijzondere laksoort op basis van lijnolie. Ook collega firma *J. Rose en Co* was aanwezig met *Valentine's Valspar* bootlak. In 1913 was men nog niet zo bezig met asbest, want zowel de *Hollandsche Asbest Maatschappij* uit Rotterdam adverteerde met asbest, alsmede de *Noord-Hollandsche Asbestfabriek* van J. de Boer, die later furore zou maken met het merk 'Ajax' brandblusmiddelen. De sleepdiensten van de Amsterdamse gebroeders *Zur Mühlen*, 'stoombootrederij voor het sleepen van schepen van het Nieuwe Diep en te IJmuiden van en naar Zee', maar ook die van de Internationale Sleep-

Boven: Dit directievaartuig werd na de tentoonstelling verloot. Een bakker op de Rozengracht won de boot maar wist er niets mee te beginnen en verkocht 'm
Rechts: Blik in een tentoonstellingshal met de stand van de 'Blauwpijpers'. Foto: HCAN

diensten Maatschappij uit Rotterdam.

Voor de inrichting van de schepen zorgden het Technisch bureau Insulinde voor de saloninrichting, de Koninklijke Nederlandsche Fabriek *De Bont en Leijten* 'specialiteit in dessertwerken voor Passagiersschepen', de firma *H. Neville Hart & Co* 'voor kleding, uniformen, lakens', de firma *H. J. de Jonghe* uit Amsterdam met matrassen en scheepsbedden. Ook aan de inwendige mens aan boord werd gedacht getuige de aanwezigheid van de firma's *N. Spanier* 'binnen- en buitenlandsche vruchten', firma *Zaal* uit de Damstraat 'Chocolaterie, bonbons en dessertartikelen' en firma *M. H. Boas* met als specialiteit 'conserven voor de fijne keuken'. Voorts de Hollandsche Draad en Kabelfabriek (later *DRAKA*), gummiaderleidingen, snoeren en andere geïsoleerde geleidingen.

Natuurlijk waren ook aanwezig de comitéleden D. Goedkoop, 'motoren en Motorschepen' en P.J.M. Verschure en Co met zijn scheepswerf en Machinefabriek. De Amsterdamsche Droogdok Maatschappij was vertegenwoordigd met een model van het Wilhelminadok. De stoomvaart-





Boven: Overzicht op het voorterrein vanaf een toren van 't hoofdgebouw. Foto: SAA
Onder: Toegangspoort tot het voorterrein. Foto: HCAN



Boven: Overzicht op het voorterrein vanaf een der torens van het hoofdgebouw
Onder: Drukte voor de toegangspoort. Foto: HCAN



maatschappij *Zeeland*, die een dienst onderhield vanuit Vlissingen met Engeland, had een sloependek opgesteld en toonde de gasten hoe een reddingsloep te water werd gelaten.

Ook de Amsterdamse rederijen waren ruimschoots vertegenwoordigd veelal met scheepsmodellen, zoals:

- Stoomvaart Maatschappij Nederland, (*SMN*) in de volksmond vaak 'de Nederland'
- Koninklijke Hollandsche Lloyd (*KHL*) de Zuid, vanwege de reizen naar Zuid-Amerika (het hoofdkantoor van de KHL was op de hoek Prins Hendrikkade - Martelaarsgracht, nu een hotel)
- Hollandsche Stoomboot Maatschappij (*HSM* of Klompenlloyd). Deze maatschappij, gevestigd op de kop van Handelskade waar de schepen geladen en gelost werden, had het emplacement op de stand nagebouwd, compleet met enige boten uit hun vloot: de Amstelstroom, de Waalstroom, de Texelstroom, de Eemsstroom en de Zaanstroom.
- Java-China-Japanlijn, buiten Europa bekend als de Royal Interocean



Lines (*RIL*)

- Koninklijke Pakketvaart Maatschappij (*KPM*)
- Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij *KNSM*, de grootste van Amsterdam, bijnaam Kanker Niet Stokers en Matrozen
- Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij *Oceaan* (de schepen van deze maatschappij werden *Blauwpijpers* genoemd, naar hun opvallende schoorstenen. Blauw met aan de bovenkant een zwarte band. Deze stand was een grote publiekstrekker, want men had hier een grote blauwe pijp van een van haar boten geplaatst. Deze was nadrukkelijk aanwezig door de afmetingen van 6.10 bij 5.85 meter. Men kon deze betreden waarna men in een vertrek kwam waarvan de wanden waren beschilderd met voorstellingen van landen die de maatschappij aandeed.

Boven: Oud-Amsterdam nagebouwd op de ENTOS. Hier het Damplein met stadhuis.
Links: In het kanaal langs de Badhuisweg lagen oud-Hollandse schepen en dergelijke
Beide foto's plus die op de volgende pagina: SAA



In 1916 besloten de bovenstaande maatschappijen, minus de KHL, tot de bouw van een gemeenschappelijk kantoor, het Scheepvaarthuis op de Prins Hendrikkade. Ironisch genoeg nu óók een hotel.

Oud-Amsterdam

ENTOS was in eerste instantie een vaktentoonstelling, maar het comité wilde toch zoveel mogelijk mensen naar het terrein aan de overkant van het IJ trekken. Naast de tentoonstellingsgebouwen werd door de firma Hugo Haase uit Hannover aan de hand van oude prenten een deel van het oude Amsterdam nagebouwd uit het eind van de 16^e eeuw, dat de naam 'Oud-Amsterdam' kreeg. Centraal stond hier de Dam compleet met het voormalige stadhuis en de Waag. Verder waren er nostalgische straatjes en oud-Amsterdamse gevels gebouwd aan een speciaal gegraven kanaal, waarin zeilschepen lagen.

Ook aan het vertier van de mensen werd gedacht. Rond het Marktplaatsplein van oud-Amsterdam waren o.a. een danszaal, restaurant, diverse winkels, de Münchener Bierhalle' en een Amsterdamsch Bierhuis. Hier was

regelmatig een gezellige 'uitvoering der oud-Hollandsche liederen, waar uitbundig door de bezoekers aan werd meegedaan, waarschijnlijk aangestoken door de horecagelegenheden.

Lunapark.

Hierachter lag het groot lunapark ook ontworpen door de firma Haase, wat voor die tijd in Amsterdam een unicum was. Er waren veel attracties zoals een schiettent, een lachhuis, een achtbaan, een Moulin Rouge, een hippodrome, een draaimolen, een reuzenrad, een dwaaltuin en een grote toboggan. Mensen stonden in de rij om de rariteiten te bekijken in de kijktenten, zoals een bijzonder dikke vrouw, het doorgezaagde weesmeisje, de vrouw met de baard of Norma het sprekende paard dat kon rekenen en klokkijken. De Duitse inbreng was te merken aan een water-rutschbaan en een knipkunstenaar Gustav Freund, die een schimmenspel opvoerde met de door hem geknipte figuren. Maar de meest imponerende attractie was de imposante rodelbaan, een helling van 10 meter hoog, waarvan men met een sleetje met grote snelheid naar beneden kon roetsjen. Met name 's avonds trok het gehele terrein veel men-



sen, vooral omdat veel gebouwen en attracties feestelijk verlicht waren. Naast deze dagelijkse activiteiten werd ook veel aandacht besteed aan speciale attracties, zoals de Venetiaanse nachten.

Regelmatig waren er muziekkuitvoeringen, roei- en zeilwedstrijden, zwemfeesten en iedere week was er een groots vuurwerk dat tienduizenden mensen trok.

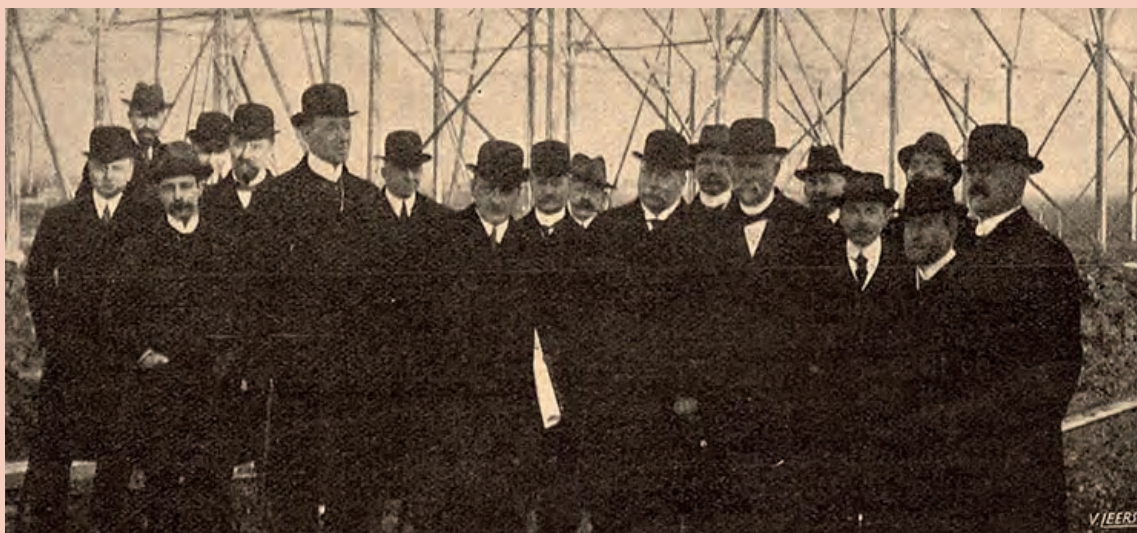


De opening

De ENTOS, die duurde van 5 juni tot en met 30 september, werd geopend door Prins Hendrik, omdat echtgenote Koningin Wilhelmina was verhinderd door een eerder geplande buitenlandse reis. De Prins werd vergezeld door enige ministers, de burgemeester, enkele wethouders en andere bestuurders vergezeld door hun dames. Dat zorgde ervoor dat het gehele gezelschap uit meer dan 100 personen bestond. Zij werden met boten naar de aanlegsteiger gebracht, waarna de genodigden via de versierde trap het tentoonstellingsterrein betraden. De weergoden bleken niet echt gunstig gestemd want tijdens het openingsuur brak er een geweldig noodweer los, gepaard gaande met zware stortregens. In enkele paviljoens sijpelde het regenwater door het dak. Na een toespraak van de voor-

Boven: Tijdens de opening moest ook prins Hendrik en het comité de loopbrug 'nemen' tussen de twee delen van het tentoonstellingsterrein. Beide foto's: SAA

Links: De rutschbaan was dé attractie van 't lunapark. 's Avonds werd deze, net als de rest verlicht.



Boven: Het voltallig bestuur met op de eerste rij Smeenge, Verschure, Goedkoop en Zur Mühlen
Onder: Illuminatie bij avond. Beide foto's HCAN



VII 52 12 047

ENTOS-Marsch.

Over 't Y is nu plezier,
Daar staat Entos grootsch en fier,
Ieder gaat er heen,
Ook Kris en blonde Leen,
Ieder is opgewekt van geest,
Want op Entos is het feest,
Nu je borst versierd.
Vroolijk feest gevierd.

Varen wij over het Y,
Met je mokkel aan je zij,
Zingen ongestoord,
Geen wanklank wordt gehoord,
Niemand store dan de vreë,
Allen naar de Entos mee,
Want daar is plezier,
Op Oud Amsterdam vertier.
Dansen, springen, hossen maar,
Doen nu allen met elkaar.

Refrein.

Nu d' Entos-marsch tezaam aangeheven
Jong en oud in ons groot Amsterdam,
Want wij willen de vreugde in 't leven
Naar de Entos en Oud Amsterdam.

Wat je op Entos zoal ziet,
Zingen wij verder in dit lied,
Over 't Y aan gene kant,
Staat de roem van Nederland,
Kermispellen ziet men daar,
Hollands scheepvaart kant en klaar.



zitter van het comité, de heer Smeenge, werd de tentoonstelling door de Prins voor geopend verklaard. Vervolgens maakte het gezelschap in een wat druilerig weer een rondgang over het terrein waarbij alle afdelingen bezocht werden. Rond vijf uur nam de Prins afscheid, waarna om zeven uur een feestmaaltijd werd aangeboden aan een honderdtwintigtal gasten en proostten op een gunstig verloop van deze tentoonstelling. De dag werd afgesloten met een schitterend vuurwerk.

Luchtvaart

Alles werd uit de kast gehaald door het organisatiecomité van de ENTOS om zoveel mogelijk publieke belangstelling te krijgen. Ook voor de wellicht toekomstige concurrent de luchtvaart. Hete luchtballonnen en Zepelins stijgen regelmatig op, maar het betere luchtvaartgebeuren barst pas echt los door het uitnodigen van een aantal luchtvaartpioniers, zoals de Fransman Julien Levasseur en de Antwerpenaar Jan Olieslagers.

*Boven: Julien Levasseurs hydro-aëroplane had een ligplaats in het water. Foto: SAA
Rechts: Jan Olieslagers gaf twee weekeinden demonstraties en deed recordpogingen*

Julien Levasseur had al faam gemaakt in Europa door met zijn water-vliegtuig door een route langs de Noordzee te vliegen. Hij had al vanuit Parijs via Londen naar Rotterdam gevlogen. Op zondagmiddag 13 juli gaf hij een demonstratievlucht die veel bewondering kreeg van de tienduizenden mensen aan weerskanten van het IJ. Met zijn hydro-aëroplane vloog hij vrij laag langs de enthousiaste menigte in de richting van de Van Diemenstraat. Na een kwartiertje kwam hij weer terug en bij de landing ging het bijna mis, want op een haar na miste hij een boot. De waardering was er niet minder om, want hem viel een grootse ovatie ten deel.

Jan Olieslagers, een Belg met als bijnaam *Den Antwerpschene Duivel*, werd door het comité van de ENTOS uitgenodigd om op 7 september een vliegdemostratie te geven. Hij bereikte, bekeken door tienduizenden Amsterdammers, met zijn Blériot XI een hoogte van 1590 meter waarbij hij het vliegtuig liet meewalsen op de muziek van het orkest in de Tolhuis-

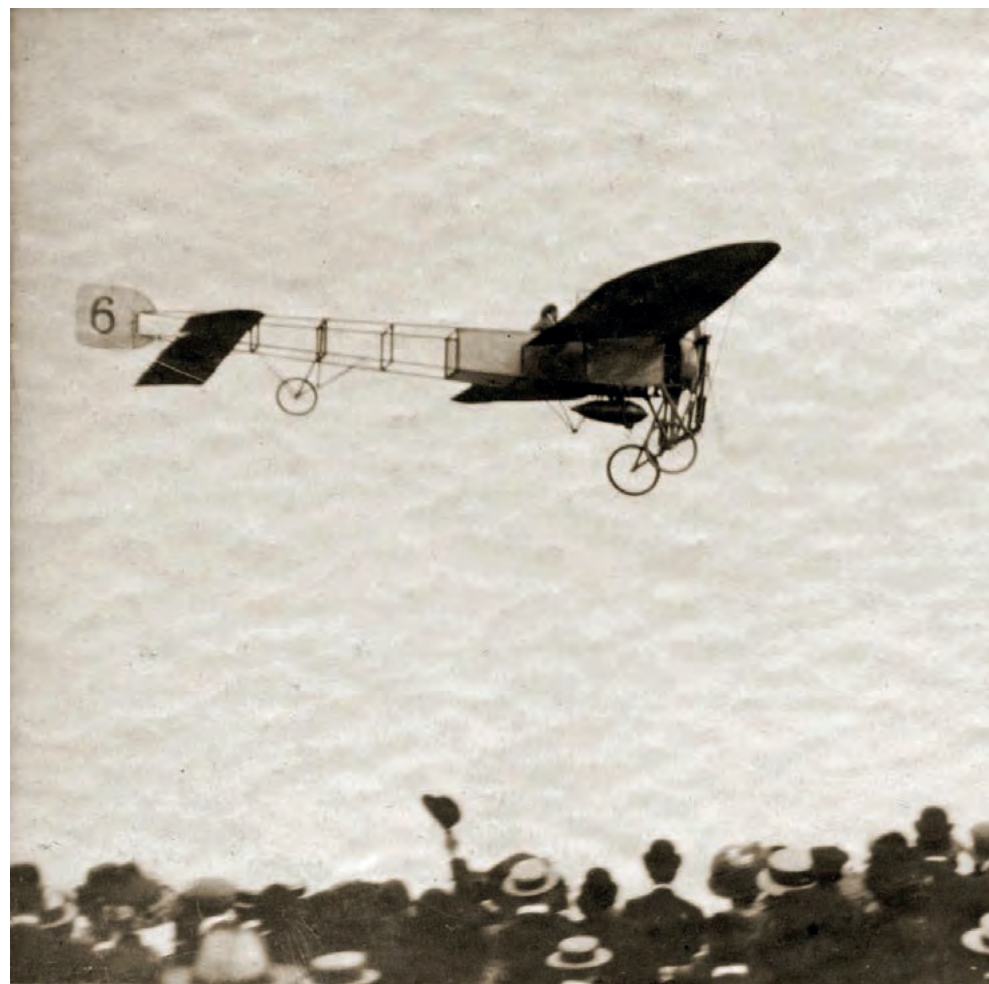


tuin. Het volgende weekend zou hij weer op de ENTOS zijn en wilde dan een poging wagen om het hoogterecord te verbeteren. Door de geweldige prestatie van Jan Olieslagers van het vorige weekend verdrongen zich op zaterdag 13 september tienduizenden toeschouwers aan de Ruijterkade om niets van het spektakel te missen. 's Middags deed hij een opwarmer-tje en maakte een hoogtevvlucht van 'slechts' 1400 meter. 's Avonds was hij eregast bij het wekelijkse vuurwerk.

De ponten voeren af en aan en 's avonds om 10 uur waren al bijna 60.000 mensen (!) de toegangspoorten gepasseerd. Omdat men bang was dat niet iedereen meer terug naar de stadskant kon worden gebracht, besloot men om geen passagiers meer naar Noord te brengen. Alleen konden passagiers nog mee vanaf de overkant van het IJ naar de Ruijterkade. Met alles wat maar varen kon wilde men toch naar Noord, zodat de havenpolitie handenvol werk had om de zaak onder controle te houden. Ook voor de steigers van Entosbootjes stonden lange rijen, doch die konden allen vervoerd worden. Door de enorme toestroom van het publiek werd het vuurwerk een half uur uitgesteld, omdat dan nog duizenden wachtenden alsnog

konden profiteren. Ter ere van Jan werd nog het Belgische volkslied, de Brabançonne, gespeeld. De weersomstandigheden waren perfect, zodat iedereen kon genieten van het fantastische vuurwerk. Vooral het slotstuk het

*Links een autogramkaart van Julien Levasseur
Rechts scheert Olieslagers laag over de hoofden van het publiek.*



zeegevecht en de zilveren waterval, gevolgd door de honderden vuurpijlen in allerlei vormen en kleuren zorgde voor veel oh's en ah's.

Na afloop was het nog bijzonder druk op het lunapark en in de etablissementen van 'Oud-Amsterdam'. Velen hebben niet gewacht tot de sluitingstijd van één uur 's nachts, maar het heeft nog wel vele uurtjes geduurd voordat iedereen weer aan de overkant was.

Ook zondag hadden zich weer tienduizenden opgesteld op het terrein



en langs de kades van het IJ, toen 'smiddags tegen half vijf Jan Olie-slayers begon aan zijn hoogterecord. Na het opstijgen vloog hij in grote kringen om zoveel mogelijk hoogte te maken. Om geen last te hebben van de turbulentie boven de stad vloog hij richting de Hembrug. Het kleine vliegtuigje was al gauw niet meer dan een kleine stip, mede door de lichte bewolking. Na een half uurtje was hij alweer terug. Tijdens het dalen maakte hij zijn welbekende acrobatische walsen op de maat van de muziek. Even na vijven landde hij achter de waterrutschbaan, toegejuicht door duizenden enthousiaste toeschouwers. Zijn verzegelde hoogtebarometer gaf 2100 meter aan. Hij had in zijn vlucht van veertig minuten zijn eigen record met 610 meter verbeterd. De hoogte-barometer werd naar het Meteorologisch Instituut in Den Bilt gestuurd om het hoogterecord erkend te krijgen.

Het comité van de ENTOS was zo onder de indruk van de prestatie, dat hij voor het volgende weekend opnieuw werd uitgenodigd, wat door het aanwezige publiek zeer werd gewaardeerd.

*Boven: Na het zaterdagse vuurwerk stonden er lange files te wachten op een pont.
Rechts: Ook overdag deden zich files voor, bijvoorbeeld na een luchtshow. Foto: SAA*

Een week later zou weer worden gepoogd om het hoogterecord te verbeteren. De omstandigheden waren identiek aan die van het vorige weekend, dus weer met zeer veel publiek, alleen was het weer veel minder aangenaam. Eerst was overeengekomen dat Jan zich vandaag alleen zich zou bezig houden met het geven van acrobatische demonstraties op een geringe hoogte. Hij was zo gedreven, vooral gesteund door overweldigende belangstelling, dat hij toch een poging deed om zijn record te verbeteren. Na afloop bleek dat de hoogte niet vastgesteld kon worden, omdat er niet genoeg inkt in de barometer bleek te zitten!

Jan zou Jan niet zijn als hij het op zondag niet opnieuw zou proberen maar nu met de juiste hoeveelheid schrijfvloeistof. Alleen de weergoden waren hem ook zondag niet gunstig gezind. De lucht was asgrauw en om half twee barstte een hevig onweer los, met hevige regenbuien. Het zag ernaar uit dat de recordpoging zou worden afgelast, maar gelukkig knapte het weer snel op.

Rond 5 uur steeg hij op van het ENTOS-terrein, onder het gejuich van



duizenden toeschouwers, terwijl ook nu weer een grote mensenmassa gespannen rond het IJ stond te wachten. Hij moest nu niet alleen de strijd aan met de hoogte maar ook met weerselementen. Omdat hij door de onstuimige wind boven de stad geen hoogte kon krijgen, week hij uit naar de Zuiderzee. Helaas verdween hij daardoor uit zicht van het publiek. De opluchting was groot toen hij weer boven het IJ verscheen, helemaal toen hij het toestelletje liet zigzaggen, als teken dat het record weer verbeterd was. Hij landde exact na 1 uur en 59 seconden op een beetwortelveld achter het lunapark. Toen bleek dat hij het hoogterecord op 2500 meter had gebracht. Op het Damplein van 'Oud-Amsterdam' werd hij door het comité en duizenden toeschouwers bejubeld; kreeg zelfs een lauwerkrans omgehangen. Dit had hij vele malen eerder meegemaakt, want Jan was vroeger ook vaak kampioen geweest als wiel- en motorrenner. Hij zou als eerste mens harder dan 100 km/u hebben gereden op zijn motor.

Op het laatste weekend van de ENTOS nam Jan afscheid met demonstratievluchten. Doordat hij op geringe hoogte vloog, kon het publiek het schouwspel van dichtbij gadeslaan.



De affiches die van het winnende ontwerp gemaakt zijn



Wat cijfers over ENTOS

Tijdens het begin van de tentoonstelling viel de belangstelling tegen. Men weet dat aan de onbekendheid met het nieuwe land aan de andere kant van het IJ en aan het mindere goede weer. Vooral in de 4e week regende het voortdurend en moest er in de Tolhuistuin en het Lunapark nieuw grint worden gestort om in ieder geval de gasten droge voeten te laten houden. Tijdens de laatste weken waren de entreprijzen naar beneden bijgesteld om toch zoveel mogelijk mensen naar de tentoonstelling te trekken. Uiteindelijk zijn meer dan 900.000 betalende bezoekers de toegangshekken gepasseerd, gemiddeld ruim 7500 bezoekers per dag. Hiervan werden er 273.663 met de ENTOS-bootjes (10 cent retour) overgezet. Het totale aantal bezoekers zou rond de miljoen schommelen omdat grote groepen uitgenodigd waren zoals bewoners van bejaardentehuizen en leerlingen die een opleiding aan een instituut volgden als varende en niet varende personeel. Medewerkers van grote bedrijven met meer dan 100 werknemers, die gerelateerd waren aan de scheepvaart konden 50% korting krijgen, waar veel gebruik van werd gemaakt. De best bezochte dag was 13 juli, de dag waarop Julien Levasseur zijn vliegdemonstraties gaf. Logisch, de meesten hadden nog nooit een vliegtuig gezien. De ont-



vangsten die dag via de diverse loketten waren meer dan 10.000 gulden. Vooral in de maand september kregen de Amsterdammers de smaak te pakken om de ENTOS te bezoeken. De vrijdagen werden het minst bezocht, de uitschieters waren vooral de zaterdag met het vuurwerk en de zondag. Voor het vuurwerk en illuminatie moest de penningmeester wel diep in zijn buidel tasten, want dit kostte hem 18.000 gulden. De vlieg-demonstraties van Levasseur en Olieslagers kostte 8.000 gulden, maar dat was geen enkel probleem, want die kosten werden gemakkelijk goed gemaakt door de entreegelden. Vooral deze evenementen zorgden voor het welslagen van de ENTOS. Afgezien van wat kleine ongelukjes was de tentoonstelling zeer veilig verlopen.

De entreegelden werden, in goed overleg, gedeeld met de firma Hugo Haase A.G., die het beheer had over 'Oud-Amsterdam' en het lunapark.

Conclusie

Naast een prima financieel resultaat kreeg ENTOS ook lof toegezwaaid voor het meest indrukwekkende evenement rond de festiviteiten die in 1913 in heel Nederland hadden plaats gevonden. We waren immers honderd jaar bevrijd van het Franse juk. Het comité kon dus terugkijken op een zeer geslaagde tentoonstelling. Ook de gemeente Amsterdam had middels deze tentoonstelling 'het nieuwe land aan het overkant van het IJ' onder de aandacht van de bevolking te kunnen brengen. Er was bijna

Boven: De kunstschilder Hobbe Smith decoreerde de tentoonstellingshallen met een groot aantal doeken, geïnspireerd op Amsterdam en de scheepvaart.

Rechts: Hobbe Smith: een dok van de ADM, waarschijnlijk het Wilhelminadok.

geen betere manier om de inwoners van de stad over het IJ te krijgen, vooral door middel van de gratis gemeenteponten.

Ook de leden van het Koninklijk Huis kwamen regelmatig naar de tentoonstelling. Na haar bezoek op 15 september 1913 was Koningin Wilhelmina zo onder de onderdruk, dat zij 'het wenselijk achtte om iets blijvend van deze tentoonstelling te stichten'. Naar aanleiding hiervan werd een commissie opgericht bestaande uit enkele leden van het organisatiecomité, enkele leden van de Historische Afdeling en vooraanstaande heren op scheepvaartgebied. Het doel was de oprichting van een scheepvaartmuseum. In 1916 werd 'de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum' opgericht. De eerste behuizing was gevestigd in de Lairessestraat hoek Cornelis Schuytstraat. Hier was één van de meest vooraanstaande maritieme collecties van de wereld. In mijn jeugd heb ik vele malen daar rondgedwaald om met open mond de meest prachtige bezienswaardigheden te bekijken. Vooral van de prachtige schilderijen, in het bijzonder die van Michiel de Ruyter en scheepsmodellen kon ik niet genoeg krijgen. In 1973 verhuisde het museum naar 's Lands Zeemagazijn op Kattenburg.



Het ENTOS-terrein

Na het sluiten van de tentoonstelling werden de paviljoens, op het IJ-paviljoen na, gesloopt. Er waren nog vier grote rechthoekige gebouwen, die tijdens de Eerste Wereldoorlog als kazernering voor de reservetroepen van de Stelling van Amsterdam dienden. Hier was het 1^e bataljon van het 7^e Regiment Infanterie gehuisvest. Er was grote ontevredenheid onder de militairen. Een onderzoekscommissie schrijft o.a. *‘De slaapgelegenheden zijn slecht, tochtig, onvoldoende en niet vrij van ongedierte. De ratten voelen zich er meer thuis dan de soldaten, waarvan er velen over de gelede koude zich beklagden’*. De barakken werden dan ook na de Eerste Wereldoorlog meteen afgebroken.

In 1914 bouwde de Bataafsche Petroleum Maatschappij (BPM) hier haar eerste laboratorium. In 1938 kocht het olieconcern, inmiddels Shell, in 1938 het gehele terrein, inclusief, de Tolhuistuin, de jachthaven van ‘HET IJ’ en het IJ-paviljoen. Het laatste werd tot 1978 als bedrijfskantine ge-



bruikt. Vanaf dat moment was het gehele gebied voor de gewone burger verboden terrein. In 1971 werd op het Shell-terrein het ruim tachtig meter hoge kantoorgebouw Overhoeks gebouwd, ook wel de Shelltoren genoemd. In 2001 werd iets westelijker van de toren een nieuw technologisch centrum met kantoren gebouwd, waarvoor de oude laboratoria werden gesloopt. Het overige terrein werd verkocht aan de gemeente en werd het plan Overhoeks opgestart. Na de opening van het filmmuseum Eye in 2012 zal het project verder ontwikkeld worden. Niets herinnert meer aan de ooit zo prestigieuze ENTOS.

Wim Huissen deed uitgebreid onderzoek naar de ENTOS en stelde de tekst samen. Anneke Huijser en Ruud van der Sluis stuurden bijdragen. Tot slot wil de samensteller het Historisch Centrum Amsterdam-Noord bedanken voor de prima ondersteuning.

*Boven: Tentoonstellingsterrein (Overhoeks) vandaag, wachtend op nieuwe invulling
Links: Na de tentoonstelling nam de BPM het voormalig tentoonstellingsterrein gedeeltelijk in gebruik. Beide foto's: SAA*



Entosspoor

Ten tijde van de ENTOS hadden de meeste trams hun eindpunt voor het Centraal Station. Om de bezoekers van de tentoonstelling van het Stationsplein tot aan de pont te brengen had de Gemeentetram Amsterdam (GTA) een rails rond het station aangelegd, het zogenaamde Entosspoor zodat de trams een extra rondje konden maken. De trams 2, 4 en 9 reden in dezelfde richting rechtsom naar de eindhalte aan de achterkant van het station die als benaming 'IJveer' kreeg. Ook na de sluiting van de tentoonstelling bleek er veel belangstelling voor dit lijntje te zijn, omdat steeds meer mensen de overtocht naar Amsterdam-Noord moesten maken (werken/wonen). In 1921 werd een aparte tramlijn ingesteld, lijn 22, die alleen rond het station reed. Deze kreeg al gelijk de bijnaam, de Kringlijn. Vooral veel mensen die al lopend naar de pont waren gegaan, wat veel voorkwam in die tijd maakten van deze tram gebruik. Als je met de pont bij de achterkant van het station aankwam, kon niet je zomaar door het station naar de voorzijde lopen, omdat het geen openbare weg was.

De spoorwegmaatschappijen stelden een z.g. perronkaartje in. Ten eerste bracht dat extra inkomsten in het laatje, maar het hield vooral onguere types buiten het station. Dat perronkaartje kostte vanaf de Eerste Wereldoorlog vijf cent. Bij het in- en uitgaan van de stations werden de treinreizigers of bezoe-

kers door spoorwegpersoneel hier op gecontroleerd. Als je met het kringlijntje ging mocht je, als je een 'overstapje' (geldig kaartje) had, gratis mee, anders rekende het trambedrijf één cent voor het vervoer naar de andere zijde van het station. Men gooide dan die cent in een glazen bus, waar 's avonds een lampje boven brandde.

In 1950 werd de tram vervangen door een bus, die vanaf januari 1951 buslijn K heette. Ik weet nog uit mijn jeugd dat het in mijn ogen afgeschreven oude bussen waren, die stonken naar de diesel, vooral als de bus moest wachten op de aankomst van de volgende pont.

De bus had ook nog een halte 200 meter verder voor een café met de alleszeggende naam IJ-tunnel 19??. Toen was er al discussie of er ooit wel een IJ-tunnel zou komen. Het één-centstarief werd in 1959 afgeschaft.

Een perronkaartje kostte na vijftig jaar het dubbele: tien cent. Aan het einde van de jaren zestig schafte de NS het perronkaartje af, omdat men het station niet meer als een barrière wilde zien. Achter de schermen fluisterde men dat het afschaffen van de controles veel personeelskosten bespaarde. Met het opheffen van het perronkaartje reed Lijn K op 31 oktober 1968 voor de laatste keer en ging verder als buslijn 22, die over de pont naar de Meeuwenlaan in Amsterdam-Noord reed.

Een gedeelte van de rails van het Entosspoor heeft tot in de jaren tachtig van de 20^e eeuw onder de westelijke onderdoorgang gelegen.

Links: De halte 'IJveer' op de De Ruijterkade, het zgn. Entosspoor. Vanaf 1921 werd het een reguliere kringlijn (22), tot 1950 een tram en daarna een bus. Rechts: Het tarief was één cent, tenzij men over een geldig vervoersbewijs beschikte



Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

