

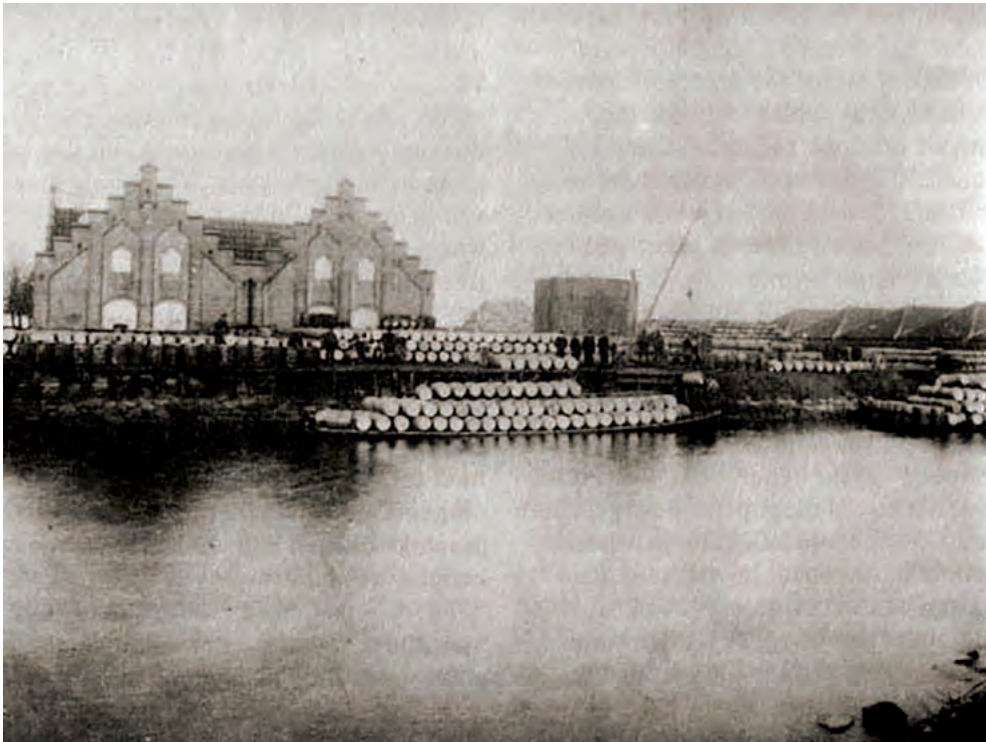


*industrie in de
Buikslooterham*

*door
Wim Huissen*

*historische ontwikkeling van het eerste
industrieterrein in Amsterdam-Noord en het
ontstaan van de benodigde infrastructuur*

In 1821 werd door een Koninklijk Besluit een voorzet gegeven op de latere Gemeentewet. Onder meer werd bepaald dat de noordelijke grens van Amsterdam reikte zover als het water van het IJ reikte. Dit gold alleen voor de kust van de gemeenten Nieuwendam, Buiksloot en Oostzaan. Dat hield dus al het water van het IJ in. De stad koos de Buiksloter Ham uit om baggerspecie te dumpen. De Buiksloter Ham lag tussen de schiereilanden Volewijck en de Nesse en week van de rest van de oever af doordat hier helemaal geen buitendijks land lag. In 1832 besloot de stad om een dam van rijshout aan te leggen om te voorkomen dat het gestorte slib weer in de vaargeul zou zakken. Daarmee was de basis gelegd voor de later drooggemaakte Buiksloter Ham. In 1844 kreeg



de stad een concessie van de Staat om de Ham definitief droog te maken. Eerst werd gepoogd dat in eigen hand te houden, maar het liberaler wordende politieke klimaat maakte dat in 1851 de droogmaking voor f 85.000,- werd verkanseld aan de particulier Frans Beukman. Zoals vaker gebeurde kregen B&W en de Raad daar later spijt van en toen het Noordzeekanaal gereed was begon Amsterdam stukje bij beetje de drooggemaakte Ham weer terug te kopen. Rond 1900 was 2/3 van de ruim 200 ha weer in bezit en in 1907 besloot de Raad de rest zo spoedig mogelijk te kopen. Op de Buiksloter Ham zijn, behalve industrie en handelsinrichtingen, ook de eerste woonhuizen rond de Van der Pekstraat gebouwd.

*Boven: In de beginjaren ging de industrie nog samen met agrarische bestemmingen
Links: Het Petroleum Entrepot werd in 1868 ingericht om de brandgevaarlijke
brandstof veilig te kunnen opslaan. Het complex werd in 1905 verkocht.*



De eerste industrie in Amsterdam-Noord ontstond op de droogge-
maakte Buiksloterham, westelijk van het Galgenveld. In 1868 richtte
de stad Amsterdam hier een petroleum entrepot in. De **Dordtsche
Petroleum Maatschappij** kocht in 1905 grond en gebouwen over en
startte een petroleumopslag. Naast dit terrein was de **Nederlandsche
Droogdok Maatschappij** van Cornelis en Jan van Lindern, die in
1881 al beschikten over een droogdok. Dat was in vier delen in Al-
blasserdam gebouwd en naar Amsterdam overgebracht. De onderne-
ming zou in 1884 verkocht worden aan de ADM.

Een pionier in die tijd was Pieter Buwalda, die in 1890 zijn **Java-
sche Bosch Exploitatie Maatschappij** op deze landpunt vestigde.

Boven: De Javasche Bosch Exploitatie Maatschappij van Pieter Buwalda.

*Rechts: Stadskaart van 1881 met precies in het midden het terrein van de Neder-
landsche Droogdok Maatschappij en het eerste van twee drijvende dokken.*

Hij had op Java naam gemaakt als de houtkoning en liet in Noord
een groot complex met verschillende hallen bouwen, waar tiental-
len mensen werk vonden. De ligging van deze terreinen was zeer
geschikt omdat het aan het diepe water van het IJ lag, zodat zowel
zee- als binnenschepen konden aanmeren. Dat was belangrijk om-
dat op deze manier de aan- en afvoer van bulkgoederen en gevaar-
lijke stoffen kon plaatsvinden. Zo goed als de bereikbaarheid over
het water was, zo slecht was die op het land. Er waren nauwelijks
wegen wat vooral voor het personeel bij slechte weersomstandig-
heden vaak tot problemen leidde. Het zou nog jaren duren voordat
daar verbetering in kwam.

Invulling van de polder

Tot aan het begin van de twintigste eeuw werd de polder nog ge-
bruikt voor agrarische doeleinden. Er waren 6 boerenbedrijven die



op 40 hectare weiland koeien en schapen hadden grazen. Op de overige gronden werden tarwe, aardappelen en suikerbieten verbouwd. Omdat Amsterdam in de tweede helft van de negentiende eeuw flink uit zijn jasje groeide, zag het gemeentebestuur de polder aan de overkant van het IJ als een mogelijke oplossing voor de toenemende woningnood en de grote behoefte aan industrieterreinen. Maar lang niet alle neuzen in de Raad wezen dezelfde kant op. Het hete hangijzer was de barrière die het IJ betekende. Men besloot de grond in de polder niet meer te verkopen, maar in erfpacht uit te geven.

Er zijn verscheidene voorstellen om een verbinding te maken tussen de stad en de overkant. Men dacht aan een tunnel, net zoals onder de Theems. Die tunnel werd en gebruikt door de metro, maar in Amsterdam zorgden de aan- en afvoerwegen voor onoverkomelijke problemen. Er werd daarnaast natuurlijk ook aan een brug gedacht, maar er waren nog twee andere in het oog springende voorstellen.

Plan Johan van Hasselt

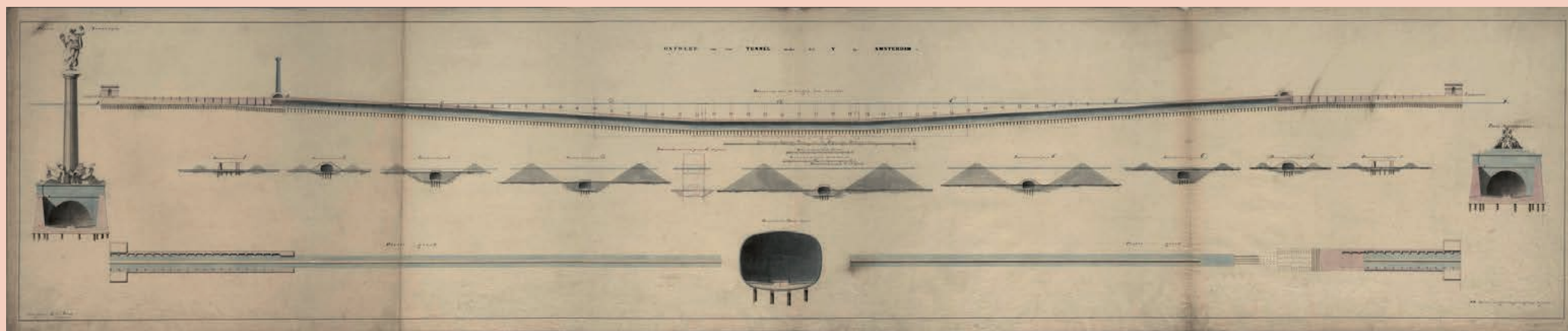
Directeur van Publieke Werken *Johan van Hasselt* had in mei 1900 een plan bij B&W ingediend omtrent de toekomst van de Buiksloterham. Hij ging ervan uit dat er drie bestemmingen waren: industrie, handelsinrichtingen en wonen. Dit plan zou het beste tot zijn recht komen als er een vaste verbinding met de oude stad was, door middel van aanplemping in het IJ. Dat had een belangrijk voordeel, namelijk het doortrekken van een spoorweg. Om de (zee)schepen toch in de oostelijke havens te krijgen, zou er een kanaal gegraven moeten worden. Te beginnen, waar nu zijkanaal I is, door de Buiksloter- en Nieuwendammerham naar het oostelijke gedeelte van het IJ. Omdat in dat geval de Willemsluizen, eigendom van Rijkswaterstaat, verplaatst moesten worden was er een discussie wie die kosten zou betalen. Amsterdam ging er van uit dat de kosten grotendeels

voor rekening van het Rijk zouden komen. In 1908 werd daarom alvast begonnen met het graven van het kanaal door de beide polders en kreeg de naam Hoofdkanaal. De ruimte bij het Noord-Hollands kanaal werd opengelaten. Helaas bleef de betaling van het Rijk uit en werd de niet gegraven ruimte het Mosveld, zodat zijn ontwerp nooit voltooid is. Na de dood van directeur van Hasselt in 1916 werd duidelijk dat hij zijn kanaal noordelijker had gepland, namelijk tegen de Waterlandse Zeedijk aan. Wel werd in 1919 zijn naam aan het kanaal gegeven.

Plan Herman Walenkamp

Walenkamp, een bekende architect en grafisch vormgever, had ook een plan. Hij was van mening dat een pont geen oplossing was voor particulieren en dat het voor bedrijven een groot beletsel was om zich aan de noordkant te vestigen. Bovendien was er (nog) geen spoorweg verbinding met de rest van Noord-Holland. Hij ging er van uit dat de breedte van het IJ bij het CS ongeveer 300 meter is. Er wordt maar een klein gedeelte door grote scheepvaart gebruikt, omdat de kanten te ondiep zijn. Hij voorzag aan beide zijden een bruggenhoofd van 100 meter, waardoor er voor de doorvaart 100 meter over bleef, ruim voldoende voor de zeeschepen.

De bruggenhoofden moesten rusten op pijlers zodat de kleine scheepvaart, waar het pontverkeer het meeste last van had, onderdoor kon varen. In het midden kan een geregelde dienst met ponten worden gehouden, want door de afstand met tweederde te verkorten, zou het pontverkeer drie maal sneller kunnen zijn. Nuchter als hij was, concludeerde hij dat een kanaal om de noord toch wel een goede oplossing was. Een ander plan om de haven naar het westen te verplaatsen, haalde het ook niet.

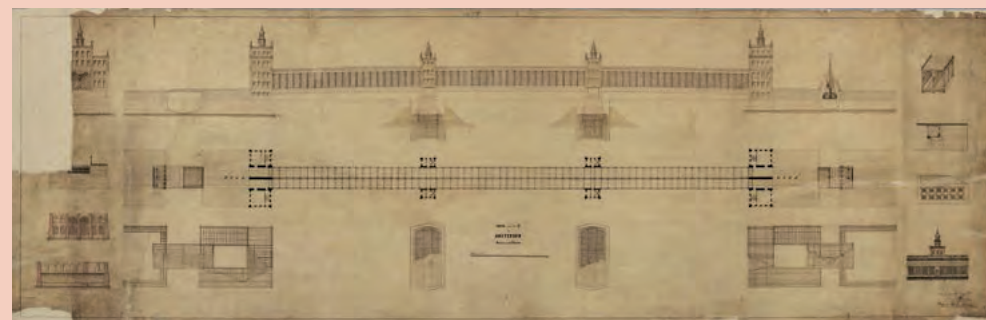


Oeververbindingen

Al sinds het midden van de 19e eeuw vond de provincie Noord-Holland dat een verbinding tussen Amsterdam en de rest van Noord-Holland bijzonder wenselijk was. Stadjes als Monnickendam, Edam en Purmerend hadden naast een waterweg ook belang bij een goede verbinding tussen noord en zuid. Al in 1850 had ir. W.C. Brade een plan om een ijzeren tunnel onder het IJ (afbeelding boven) voor het bedrag van f 800.000,- aan te leggen. Dit zou moeten gebeuren tussen de Nieuwe Brugsteeg en het Tolhuis. Twee jaar later diende hij een plan in voor een ijzeren brug voor f 2,5 miljoen (!). Ondanks dat hij hiervoor Franse financiers had gevonden, werd het plan afgewezen, met als reden de slechte financiële toestand van de stad. Uit de scheepvaartwereld kwam veel protest, want zij waren gebaat

Boven: Het tunnelplan van Ir. W.C.Brade uit 1850. De tunnel zou van ijzer worden. Onder: Links een ontwerp met vaste overspanning in het midden en een bascule-brug voor hogere schepen. Rechts een ontwerp van Jan Galman (zie ook volgende pagina).

bij een ongestoorde doorvaart. Ook plannen om de havens van het Oostelijk havengebied over te brengen naar het westelijk deel van de stad werden in de kiem gesmoord. Door de enorme opslagcapaciteiten in de oostelijke deel van stad en omdat veel goederen naar het achterland (Duitsland) over het water en later met het Rhijnspoor vervoerd werden, was het uiterst belangrijk dat aan deze situatie niets zou worden veranderd.





Jan Galman

De Amsterdamse aannemer Jan Galman heeft tussen 1850 en 1890 30 plannen gemaakt, allen samengevoegd in een boekwerk *'de Sprong over het IJ, visionaire ontwerpen'*. Hij ontwierp 23 kokerbruggen, beweegbare bascule- of draaibruggen, 2 hangbruggen en 5 basculebruggen, net als de Tower Bridge in Londen, allen compleet met taluds en al dan niet met bebouwde op-

ritten. Zij bekendste ontwerp zou de "pakhuisenbrug" uit 1857 worden (onder en rechts). Hij voorzag een brug van 1200 meter lang en 33 breed, met een onder de opritten een bebouwing van 2 maal 56 pakhuisen met daarboven 280 woningen. De overspanning behelsde 2 kokerbruggen met tralies die beide uitmondten in een poortgebouw. Daar tussen was basculebrug van 14 meter breed waar de grotere zeeschepen door konden varen. De brug zou doorlopen richting de Dam, waardoor het Damrak wel gedempt moest worden. Er waren veel voor- en tegenstanders, maar geen van Galmans plan-



nen is ooit uitgevoerd. Een onderzoekcommissie heeft het plan op 11 maart 1857 afgewezen. Men dacht meer in de plannen om de havens uit te gaan breiden aan de west- en de oostkant van Amsterdam, zodat men bleef volharden in een oost-west en niet in een noord-zuid-oriëntatie. De overkant van het IJ had toentertijd nog geen economische waarde. Het zou tot 1957 duren voordat Amsterdam-Noord een vaste oeververbinding met de rest van de stad heeft: de Schellingwouderbrug.



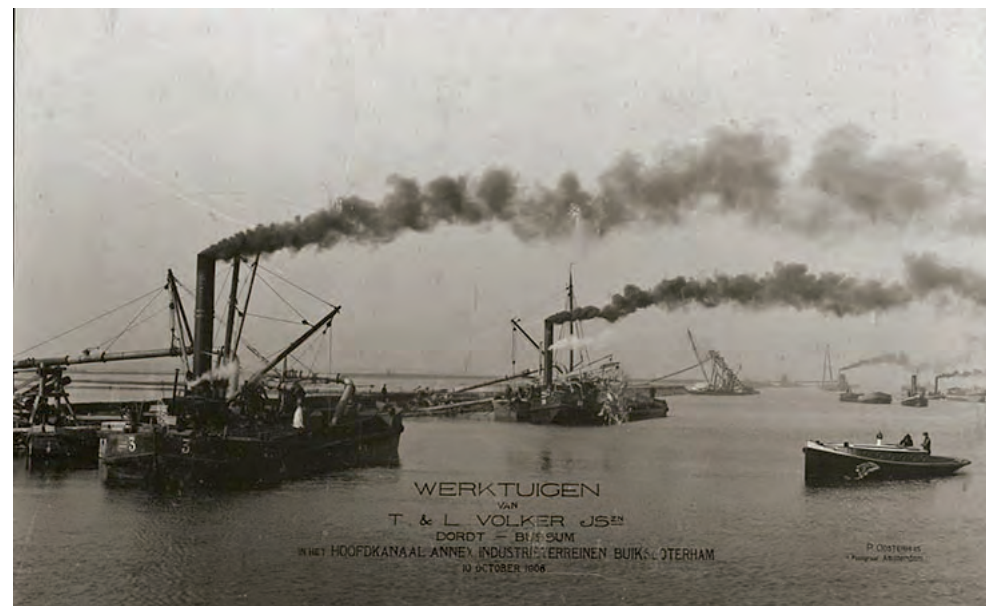
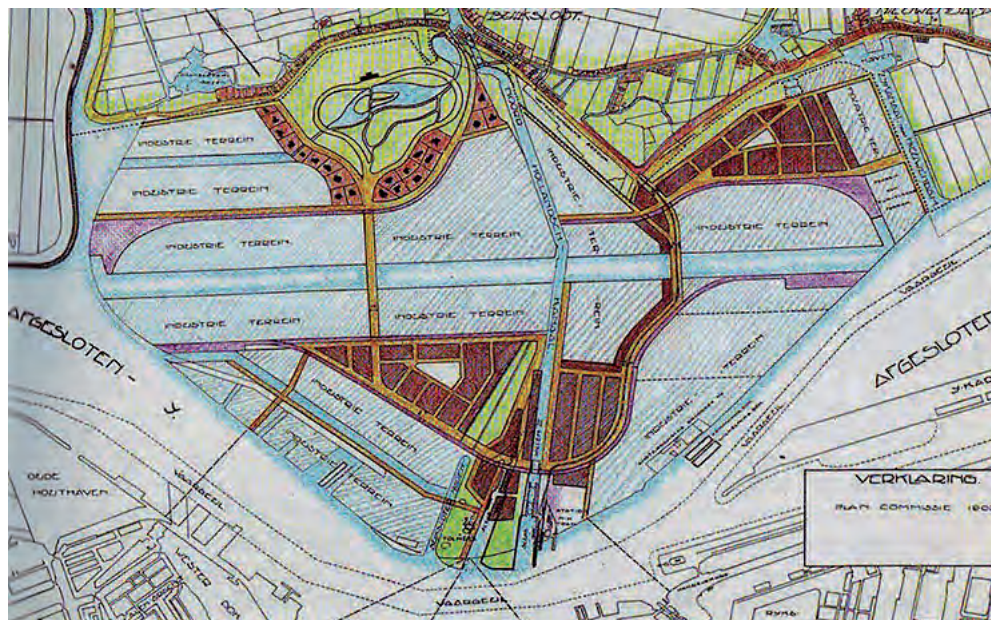
Plan Havens-West

Een derde plan, om de complete havens-oost naar het westen te verplaatsen, haalde het ook niet, terwijl we nu weten dat dit uiteindelijk toch gebeurde. En dat terwijl in 1900 de trend met de Houthaven (1880) en de Petroleumhaven (1899) toch al gezet was.

IJ-commissie

In 1901 besloot B&W tot de vorming van een comité dat de toekomst van de polder in kaart zou gaan brengen: de IJ-commissie. In 1903 werd het IJ-rapport gepresenteerd, met de volgende hoofdpunten:

- Het grootste gedeelte, zo'n 80%, zal worden bestemd voor fabrieksterreinen
- verplaatsing van hinderlijke bedrijven uit de binnenstad
- ruimte voor nautische bedrijven (scheepsbouw-, reparatie- en toe-



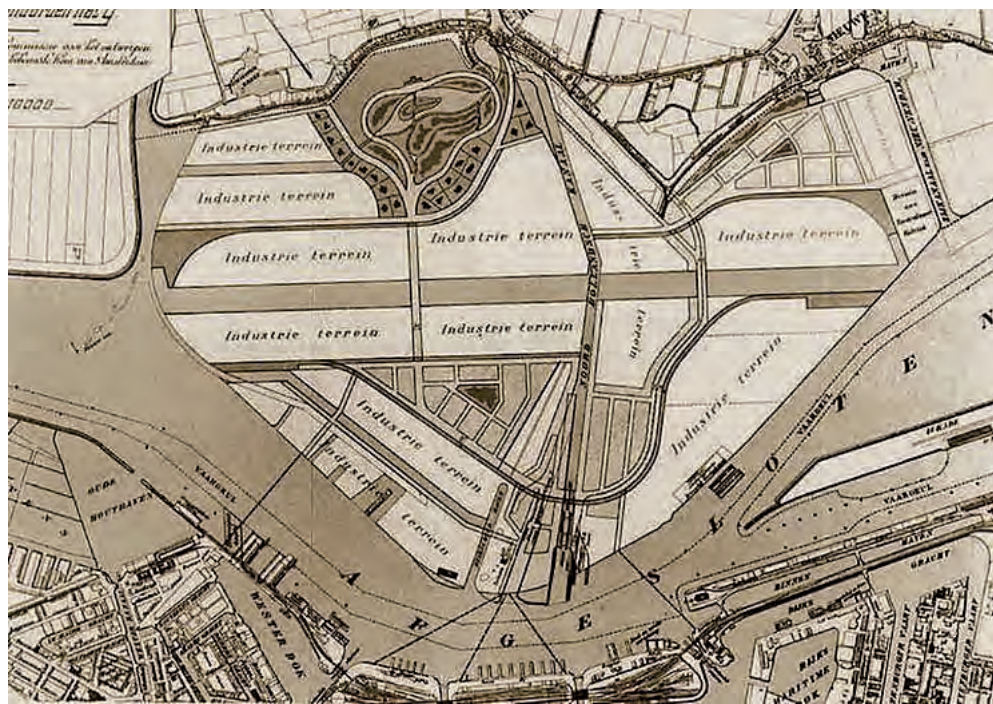
leveringsbedrijven)

- Er komen geen havens of handelsinrichtingen
- Er komt geen spoorverbinding, wel aanleg steigers bij fabrieken voor ponten die spoorwagens over kunnen varen
- Er komt voorlopig geen vaste brug over het IJ
- Er komt beperkt woningbouw te midden van de industrieterreinen
- In het noorden komen parken met villa's voor de directeuren
- Er is een dwarskanaal geprojecteerd voor de binnenvaart (later het Van Hasselkanaal)

In januari 1906 werd het plan op voordracht van B&W door de raad goedgekeurd. Niet alle deze plannen zouden worden uitgevoerd of waren even succesvol. Niet alle plannen zullen worden uitgevoerd. Zo zullen de parken met villa's voor de directeuren nooit worden

Boven: Werkzaamheden tijdens het ophogen van de Buiksloterham in 1908.

Links: Het eerste plan van de IJ-commissie zoals gepresenteerd in 1903.



gebouwd. De plannen om de Willemsluizen te verplaatsen en een boogkanaal om Noord te maken, worden geschrapt. Dit beleid leidde er wel toe dat niet veel bedrijven zaten te springen om zich in de polder te vestigen. Mede door het sociaal-politieke huisvestingsbeleid werden enkele industriegebieden voor woningbouw gereserveerd.

Voorlopig zou het industriegebied in de polder Buiksloterham worden begrensd aan het oostkant door het huidige Buiksloterkanaal, in het noorden door de tegenwoordige Klaprozenweg, aan de westelijke zijde door Zijkanaal I en in het zuiden door het IJ. (Grasweg).

Boven: Het definitieve plan van de IJcommissie zoals gepubliceerd in 1906. Het gaat er nog steeds van uit dat het Hoofdkanaal er zal komen.

Rechts: Een nieuwe brug, de Wasknijper, moet het industriegebied beter ontsluiten.

Nu er een plan was kon er gewerkt worden aan de invulling van de polder. In 1908 werd aan een van de laatste eigenaren uit de polder, de firma M. J. van Hattem, het werk gegund om de polder op te hogen en het Tolhuiskanaal en het Hoofdkanaal te graven. De koeien maakten plaats voor machines en honderden arbeiders vonden hier nu werk. Men begon vanaf het IJ in noordelijke richting te werken. Door het ontbreken van een goede infrastructuur duurde het nog enige jaren voordat de bouwrijpe gronden konden worden uitgegeven. In het begin van de 20^e eeuw was het vervoer over water nog belangrijker dan over de weg. Heel slim heeft men dan ook insteekhavens bedacht om ook de fabrieken te kunnen bereiken die niet direct aan het water lagen. Zodoende konden zich meer bedrijven aan het water vestigen.





HOUTHAVEN

A III

VLOTHAVENS

OUDE HOUTHAVEN

A III III

JOHAN VAN HASSELTKANAAAL (WEST)

Buiksloter

Kapverweg

Papaverkanaal

Papaverweg

Kanaal

Kanalschroefweg

Witgerdweg

Halleweg

Nieuweweg

Kanalschroefweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

Wingendweg

BUIKS

281

LE MAIRE GRACHT

AN-NOORD GRACHT

ZOUTRIJTS GRACHT

REALEN GRACHT

BICKERS GRACHT

BICKERS EILAND

WESTER DOK

JACHTHAVEN

BUIKSLOTER KANAAL

BUIKSLOTER KANAAL

VOORHAVEN

JACHTHAVEN

NOORDHOLLANDSCH KANAAL

SPORTTERREIN

AMTS BROODGAR MIJ

KANAAL

Industriegebied Grasweg.

Op de zuidelijke dijk van de polder werd in 1915 de doodlopende Grasweg aangelegd en het Tolhuiskanaal is gegraven. Vlak bij het punt waar het IJ en het kanaal bij elkaar komen is een zijstraat, de Klaverweg. Tussen deze waterwegen werden diverse percelen uitgegeven. De **Javasche Bosch Exploitatie Maatschappij**, al gevestigd in 1890 kreeg als adres Grasweg 30 en dat zou zo blijven tot in de 50-er jaren. Andere bedrijven van het eerste uur waren op nummer 40 de IJzer- en staalhandel **W. Bernet & Co**, die in de 60-jaren naar de Coenhaven zou verhuizen. Op nummer 46 **Asphaltfabriek het IJ** en op 47 de **Amsterdamsche Ertsmalerij** die hier tot na de



Tweede Wereldoorlog bleef. IJzergieterij en Machinefabriek **Hillen de Lelie** op nummer 51 maakte furore met de vinding en productie van de z.g. balkeerklep. Een bekende toepassing van het apparaat is het gebruik in riolering en wasmachines en zorgt er voor dat vuil water niet terug kan stromen in de waterleiding. Hillen de Lelie was hiermee wereldleider; in 2007 werd het bedrijf overgenomen door de firma AVK. De productie is overgeplaatst naar Polen en het kantoor zit nu in Vaassen.



De Grasweg was en is nog steeds een uitstekende plek voor scheepsbouw, scheepswerven en reparatie. Zo is al sinds 1939 op nummer 41 de firma **Zikking en Schriek** gevestigd, een reparatiebedrijf voor de scheepvaart. Het is dan ook, als we de Shell niet meerekenen, de langst bestaande onderneming in de polder. Sinds 1922 had de firma **A. en G. Jonker & Co** vlakbij de Klaverweg, op nummer 60 al een scheepswerf. In 1932 kreeg die als buurman de beroemde jachtenbouw-familie de Vries Lentsch. Ooit in Nieuwendam begonnen als bouwer van melkschuitjes ten behoeve van de boeren die hun zuivelproducten naar Amsterdam brachten. Het bedrijf ging over van vader op zoon en het assortiment boten werd uitgebreid. Kleinzoon Gerard nam de zaak over en stichtte de **Amsterdamsche Scheeps-**

Boven: De vestiging van Bernet op de Grasweg.

Links: De zagerij van de Javasche Bosch Exploitatie Maatschappij.



werf de Vries Lentsch Jr. Het ging de zaak bijzonder voor de wind, vooral toen in 1954 een grote scheepsbouwloods werd geopend waar boten tot een lengte van 70 meter konden worden gebouwd, zonder afhankelijk van het weer te zijn. De grootste bekendheid kreeg het bedrijf door boten te bouwen voor de Koninklijke familie. Eerst had men al de Piet Hein mogen bouwen en in de jaren 50 kreeg men opdracht om een boot te bouwen voor de 18e verjaardag van Prinses Beatrix. Het schip, een Lemsteraakjacht, genaamd “De Groene Draeck” werd aangeboden door het Nederlandse volk en liep in 1957 van stapel. Tot 1969 bouwde deze werf nog jachten van wereldfaam tot sluiting volgde. In 1995 werd de scheepsbouwloods verbouwd tot een prachtig bedrijfsverzamelgebouw, met de toepasselijke naam De

Groene Draeck. Op het voorplein staat nog een rode lichtboei, met als tekst Grasweg 53-85, als herinnering aan de scheepsbouw uit vervlogen tijden.

Conform het IJ-rapport uit 1903 streefde men naar een aard van bedrijven die óf verbonden waren met het water óf tot de zware (vervuilende) industrie behoorden. Wat opvalt is dat de meeste ondernemingen een lange tot zeer lange tijd in dit gebied functioneerden. Een greep uit de verschillende types bedrijven die zich hier vestigden, waren een houthandel, een ladderfabriek, een handel in oliën en vetten, een brand-stoffenhandel, diverse aannemers, een fabriek van rubber- en asbest machineverpakkingen en een fabriek die vooral bekend in de medische wereld door het leveren van zuurstof, de firma **Loos & Co.**

Leuk is nog te vermelden dat er in de jaren 1917 tot 1929 nog een andere ‘industrie’ was. In de noodwoningen van het nooddorp Obelt waren langs de Grasweg vestigden zich nog een aantal neringdoenden. Op nummer 3 was de GLO-school nr. 17, de Asterschool, maar op de nummers 3 tot 15 waren een sigaren winkel, schoenmakerij, slagerij- en een groenteboer, een broodwinkel, een scheersalon, een schilderwerkplaats en een pantoffelmakerij.

Links en rechts activiteit op de jachtenwerf van De Vries Lentsch Jr.



Industriegebied Asterweg/Distelweg

Infrastructuur

Dit gebied wordt omringd door in het zuiden het Tolhuiskanaal, in het westen een stukje van het IJ en aan de noordkant door het Hoofdkanaal, het latere Johan van Hasselkanaal West.

In 1915 werden twee wegen opgeleverd, of eigenlijk één weg: de Distelweg die halverwege, vanaf het IJ gerekend, een bocht naar rechts maakt en Asterweg wordt. De percelen, die hier werden uitgegeven zijn groter dan langs de Grasweg, want men verwacht hier grotere fabrieken, die ook moeten kunnen uitbreiden. Omdat men ervan uitging dat de aanvoer merendeels over water ging werd er maar een beperkt wegennet aangelegd. Er werden een paar zijwe-



gen ingericht, zoals aan de zuid- en de noordkant de Klaverweg en meer naar het oosten de Asterdwarstraat en de Wilgenweg. Tussen de twee Klaverwegen was een pontveer over het Tolhuiskanaal. Ook was er een pontje aan het einde van Distelweg bij de Ranonkelkade. Er was een verbinding met de Asterweg en maar één brug over het Buiksloterkanaal, naar de Ranonkelkade bij de Wilgenweg. Pas aan het begin van de jaren 50 kwam de brug over de Ranonkelkade bij de Distelweg, de z.g. wasknijper, omdat de vorm van de contragewichten daarop lijkt.

Boven: Luchtfoto in noord-oostelijke richting met Asterweg en Distelweg. Linksonder het Tolhuiskanaal, midden het Buiksloterkanaal dat met een bocht in het Van Hasselkanaal uitmondt. Daar overheen de brug 'de Wasknijper'.

Links: Luchtfoto in westelijke richting met Grasweg en Asterweg; beide foto's ±1970.



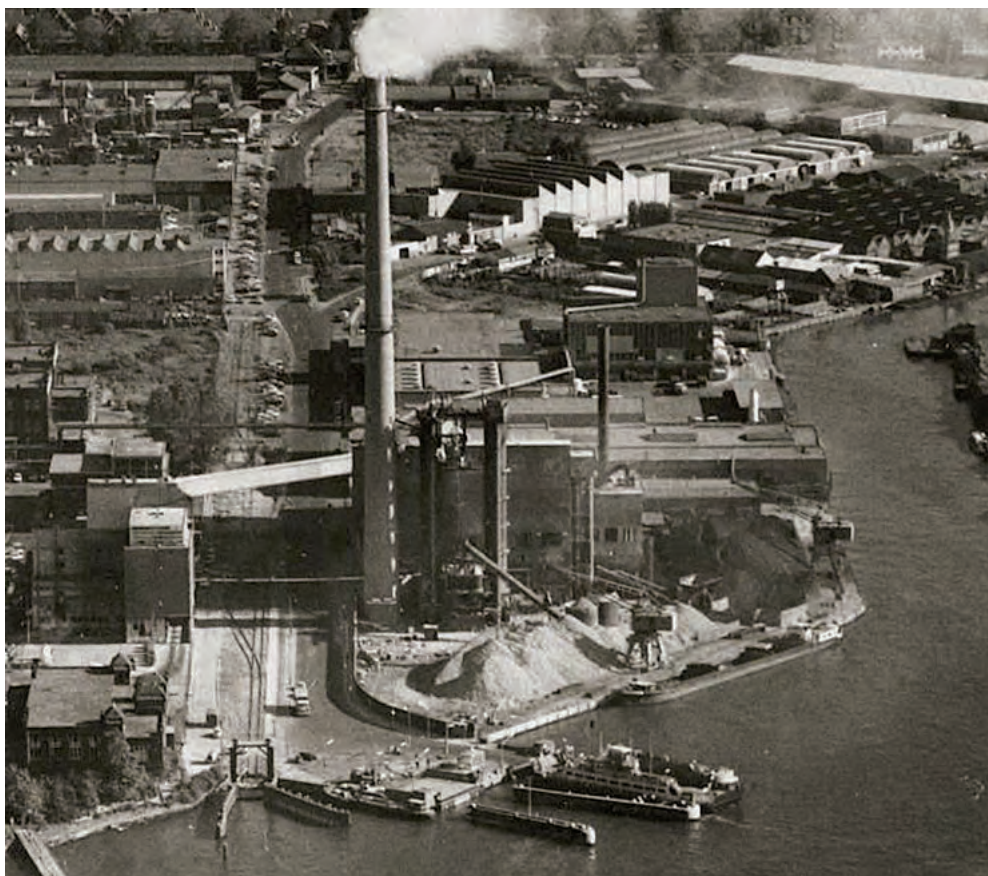
Spoorpont

Wat wel snel was aangelegd (1915) was de veerhaven voor de spoorpont. Deze pont, in dienst van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) vervoerde spoorwagens van het rangeercomplex bij de Rietlanden, de huidige wijk Spoorenburg, naar de Distelweg. De HIJSM was de eerste Nederlandse spoorwegmaatschappij en had als administratiekantoor het prachtige gebouw op het Droogbak. De HIJSM sloot in 1917 een belangengemeenschap met het Staatsspoor wat in 1938 leidde tot een fusie tot Nederlandse Spoorwegen (NS). De pontbemanning was van de NS-dochter Reederij Koppe. Het rangeerwerk werd gedaan door het personeel van NS. Op de Distelweg werd een aantal sporen aangelegd tot aan de brug naar de Ranonkelkade. Halverwege was er een afbuiging naar de Asterweg met rails tot de Grasweg. Veel (brom)fietsers zijn over deze rails, waar die de Distelweg kruisten, geslipt, vooral bij slecht weer. [Lees meer over de spoorpont.](#)

's Morgens vertrok de spoorpont vanaf de Rietlanden. Een locomotief duwde de spoorwagens op de pont, meestal 3 wagens, en de pont voer over het IJ naar de Distelweg. Tot het eind 40-er jaren werden de wagens op het land getrokken door een paard of door een lier. Het transport verder, getrokken door een paard, ging voornamelijk naar de grote bedrijven als de Hollandse Beton Maatschappij (HBM), British American Tobacco Company (BATCO), Noord-Amsterdamse Machinefabriek (NAM), van Leer Verpakkingen, Harmsen natuursteen, Electrozuur en de Nederlandse Plantenboterfabriek. Vooral de laatste onderneming had een groot aantal spoorrails op het terrein. Deze grote bedrijven hadden een aansluiting op het spoor, zodat het laden en lossen op het terrein zelf plaats vond. Verder werden veel brandstoffen als kolen (cokes), briketten en vooral vloeibare, dus snel ontvlambare, stoffen per spoor vervoerd, maar deze werden naar bepaalde los- en laadplaatsen gebracht en moesten dan zelf door de ontvanger worden opgehaald. Na de Tweede Wereldoorlog werden de paarden vervangen door een diesellocomotief. Met de eerste rit vanaf de Rietlanden voer een locomotief mee, en op de laatste rit ging deze mee terug. Het ging niet altijd goed met het ponttransport. Er is ooit een locomotief midden op het IJ van een pont afgegleden en bij de Rietlanden is eens een wagon het water in gereden. Er is ook een verhaal dat de pont de spoorfuik niet binnen wist te varen, waarop een duiker in het IJ afdaalde en een goederenwagon ontdekte. Nadat deze geborgen was en het wagennummer was gecontroleerd bleek dat deze wagen al jaren werd vermist(?!). Door het toenemende transport over de weg kon deze spoorpont begin 70-er jaren opgeheven worden.

Ook het financiële aspect telde mee, want bruggen kostten veel geld en dat wilde men financieren uit de opbrengst van de erfpacht. Op 14 mei 2009 werd de Ridderspoorweg geopend, die de Distelweg verbindt met de Klaprozenweg, wat zorgt voor een grote ontlasting van de Buiksloterham. De brug in deze weg is een vaste brug met een uitneembaar deel. Bovendien is nu dit gebied te bereiken met het openbaar vervoer van het GVB, buslijn 38.

Onder: Twee pontverbindingen naast elkaar aan het eind van de Distelweg en Electrozuur. Links de fuik van de spoorpont en daarnaast het Distelveer.



Derde pontverbinding

In het industriegebied was geen openbaar vervoer van het GVB totdat in februari 1957 de derde pontverbinding werd geopend. Dit was een veer tussen de Tasmanstraat en de Distelweg, voornamelijk om het vrachtverkeer in het industriegebied te ontlasten, wat blijkt uit de vaartijden. De overtochten vonden plaats tussen 06:30 en 19:30 uur, in eerste instantie met drie ponten. In het weekend voeren er maar twee ponten, later werd alleen op de werkdagen gevaren. Ook de mensen die in de stad woonden en werkten in Noord, of omgekeerd, maakten vaak gebruik van deze pont. Na 30 maart 2007 werden er geen auto's meer overgezet. Het college B&W vond dat het veer niet meer nodig was, omdat er nu tunnels waren. Men ging voorbij aan het feit dat het veer ook veel gevaarlijke stoffen vervoerde. Dit moet nu gebeuren via de Schellingwouderbrug of over het veer bij de Hemweg. Voetgangers en fietsers maken nog wel gebruik van het 'Distelwegveer'.

Distelweg

In dit gebied had de gemeente grotere kavels uitgegeven om grote bedrijven die zich hier vestigden de mogelijkheid te bieden uit te breiden. In januari 1913 gingen de palen de grond in voor het eerste bedrijf dat zich vestigde op de Distelweg nr. 12 (in 1918 omgenummerd naar nummer 90). Dat was de **Plantenboterfabriek**, een margarinefabriek met een eigen raffinaderij voor plantaardige oliën. In 1915 werd het bedrijf geliquideerd en werd overgenomen door Anton Jurgens Margarinefabrieken uit Oss. De tak in Amsterdam produceerde gewoon door onder de eigen naam en maakt veel rampspoed mee. In december 1923 brak er een zeer grote brand uit. Vooral door de aanwezigheid van veel olie was de brandweer,



ondersteund met drijvende motorbrandspuit “Jason”, uren bezig om de brand te blussen. De schade is groot en men verwachtte ernstige stagnatie in het bedrijf. In november 1925 wordt ontdekt dat de procuratiehouder gedurende zeven jaar fraude had gepleegd, waarmee voor f50.000,- verduisterd schijnt te zijn. Het is niet bekend of het een met het ander te maken heeft, maar in 1926 verdween de Plantenboterfabriek naar Oss, die niet veel later opgaat in Unilever. Het terrein met de opstallen stond toen te koop en 1928 meldde zich de familie Woud uit Krommenie en vestigde op nummer 94 de **N.V. Verenigde Blikfabrieken**. Dit bedrijf zou later als Verblifa opgaan in Thomas en Drijver. Tegenwoordig maakt het deel uit van de Impress groep. In het zelfde jaar kwam op het zelfde plek de **N.V. ‘Electro’ Zuur- en Waterstoffenfabriek**. Het bedrijf kwam van

Boven: Plantenboterfabriek

Rechts: Verenigde Blikfabrieken Verblifa

de Cruquiusweg maar heeft aan de Distelweg meer ruimte, ook om eventueel uit te breiden. Het produceert industriële- en medische gassen (zuurstof). De fabriek stond bekend als de carbidfabriek. Het bedrijf was zeer berucht, vooral door de stank en smerige uitlaatgassen. De Distelweg, compleet met de lantaarnpalen, zag grijs van die uitstoot. In de zestiger jaren heeft men een hogere schoorsteen geplaatst, maar dat verplaatste alleen maar het probleem naar de bewoners die in een grotere kring rond de fabriek woonden. In 1968 werd de ‘Electro’ verkocht aan AGA (zie foto pag.14).

Het terrein was groot genoeg om in 1930 een filmstudio te huisvesten, **Cinetone**. Helaas was na vier jaar het bedrijf al weer verdwenen. In 1934 kocht de firma **Goudsmit, Hoff en Zoon, Ned. Behangselpapierindustrie** een gedeelte van de voormalige plantenboterfabriek. Dit bedrijf werd op slag de grootste fabriek in de Nederlandse



behangwereld. In de 70-er jaren was de firma nog sponsor van een heuse profwielploeg. De fabriek was toen al overgeplaatst naar Rijen, waar het later in handen kwam van Rath en Doodeheefver, die in 1998 failliet gaat. In 1953 kwam het complex in handen van de **N.V. Broers en Zn**, groothandel in lompen en textielafvallen.

Im- en exportbedrijf E. Koopman streek na de Tweede Wereldoorlog neer op nummer 86 en heet tegenwoordig Koopman International. Op nummer 60 is al sinds begin 20-er jaren de **Hollandsche Beton Maatschappij** aanwezig. Volgens mij is er goed over nagedacht om het bedrijf juist hier te plaatsen, want deze plek had het grote voordeel dat het aan twee waterwegen lag, het Buiksloterkanaal en Johan van Hasseltkanaal. De lange loods, gebouwd in 1935 als werkplaats, bestaat nog steeds, evenals de directeurswoning. Beiden gebouwen zijn van 'architectuur-historische waarde'. Verder bekende ondernemingen waren **Eland-Brandt** (aluminium



ramen en deuren), **B.Q. de Ruyter** (transport), **Harmsen** (natuursteenhouwerij), **Wegter & Zn** (lak- en spuitinrichting) en de firma **Reens** (betimmeringen en kantoormeubelfabriek).

Asterweg

Deze weg, gedeeltelijk tussen het Buiksloter- en Tolhuiskanaal en evenwijdig aan de Grasweg is officieel geopend op 13 oktober 1915. Niet echt een goede tijd om een industriegebied te starten, want de Eerste Wereldoorlog was al ruim een jaar bezig. Dat weerhield **Willem Uitslager** niet een werf te openen op Asterweg 7. Hij was een landelijk bekende aannemer van hei- en waterwerken. Net in

Boven: Het interieur van de bedrijfshal van Eland-Brandt.

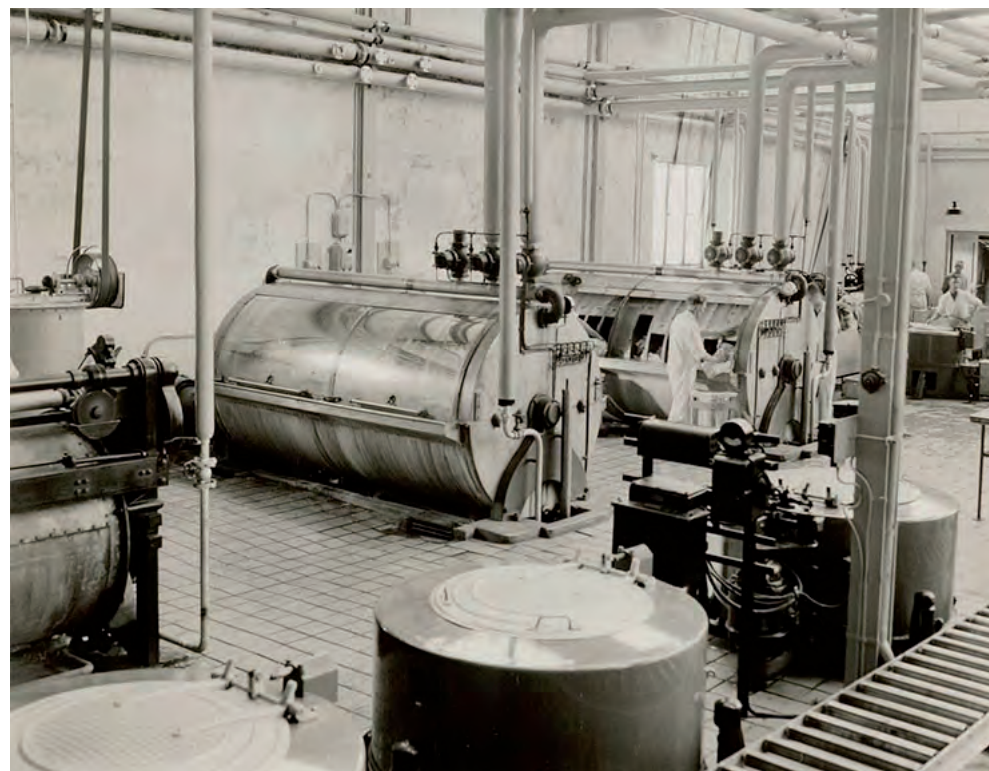
Links: Het trotse wagenpark van de Hollandsche Beton Maatschappij.



die periode had hij de opdracht gekregen van het Ministerie van Oorlog om enkele aanlegsteigers te bouwen bij de kazerne van de onderzeedienst in Den Helder. In 1918 kreeg Uitslager gezelschap van de **British-American Tobacco Company (Holland) Limited** dat aan de Asterweg op nummer 15 een fabriek stichtte om sigaretten te fabriceren. Het bedrijf had de wind in de zeilen, want een jaar later betrok men ook het pand op nummer 13. In de gebouwen op nummer 10 en 12 werd een magazijn gevestigd, van waaruit later Indonesische en Egyptische sigaretten werd verhandeld. In de loop der jaren groeide de omzet en het aantal personeelsleden evenredig. De fabriek was ook populair in de rest van Amsterdam-Noord, want veel meisjes en vrouwen uit de buurt vonden daar werk. Ook ging het verhaal dat sigaretten en tabak, afkomstig van BATCO, veel op straat werden verhandeld. In de 50-er jaren werd de productie voortgezet in een nieuwe fabriek aan de Zoutkeetsgracht op het

*Boven: Bedrijventerrein Asterweg
Rechts: Wasserij Edelweiss de Lelie.*

Realeneiland. Ik heb veel, als schooljongen, op de vensterbank van de “Britties” gestaan, met mijn neus tegen het raam gedrukt, waar ik de meters lange sigaretten uit de machine zag komen, waarna ze op maat werden gehakt. Ook bij ons in de buurt kon je goedkoop aan sigaretten komen. De gebouwen aan de Asterweg werden tot in de 70-er jaren als opslagplaats gebruikt. In de jaren 80 verplaatste BATCO de productie van sigaretten naar Brussel in België. Een ander bedrijf dat een blijvertje zou blijken te zijn, was de **Algemeene Stoomwasscherij N.V.**, die in 1919 op nummers 17-19 de deuren opende. De wasserij was gespecialiseerd in de verwerking van grote hoeveelheden wasgoed, aangeleverd door instellingen als



ziekenhuizen, bedrijven, hotels en restaurants. Men had ook een ijzersterke slogan bedacht: Modelwasscherij 'DeLelie' wast blank als 'n lelie. In de Tweede Wereldoorlog werd de zaak overgenomen door de stoomwasserij Edelweiss de Vlijt, die gevestigd was aan de Rozengracht. De nieuwe onderneming **Edelweiss de Lelie** ging zich ook bezighouden met activiteiten als stomen, verven en chemisch reinigen, waardoor het bedrijf veel personeel nodig had. In de hele stad waren inmiddels tien filialen geopend en veel jonge meisjes en vrouwen uit Noord, maar ook uit de stad, vonden hier een baan. Hierdoor was de naamsbekendheid van de waterij in Amsterdam groot, mede door de hoge schoorsteen die aan het Tolhuiskanaal stond. Helaas was de concurrentie in deze bedrijfstak zo groot ge-



worden, dat in 1991 het bedrijf werd gesloten. Heden ten dage is hier het Businesscenter Kaap Noord gevestigd. In 1917 richtte Bernard van Leer, samen met zijn oudere broer Sigismund, de **Papierwaren & Cartonagefabriek de Atlas** op. In 1918 nam hij een kartonfabriek in Rotterdam over en een jaar later kocht hij de Naamloze Vennootschap Maatschappij tot vervaardiging van Massa-Artikelen, die gevestigd was op de Asterweg nummer 21. In 1919 richtte van Bernard van Leer N.V. **Van Leer's Vereenigde Fabrieken** (Valevefa) op. Hij werd directeur, zijn vrouw Polly en broer Sigismund, ook wel Munt genoemd, werden commissaris.

Het doel van de N.V. was *“het verwerken en doen verwerken van, en den handel in alle soorten metaal, hout, papier, carton, glas, kurk, touw, riet en tevens het vervaardigen van, en den handel in emballage-artikelen, het uitoefenen van het vak van boek- en steendrukker, en voorts al hetgeen hiermede in den ruimste zin in verband staat”*. Hier werd de basis gelegd voor een onderneming die zich wereldwijd zou manifesteren op het gebied van verpakkingen. Het bedrijf had fabrieken in Amsterdam, Rotterdam en Weesp. De eerste leveranties die Van Leer deed, was het fabriceren van blikken bussen, waarin de cacao-fabriek Van Houten, ook uit Weesp, haar producten aan de man bracht. Een grote klapper maakte de



Boven: Bernard van Leer (1883-1958)

Links: Van Leer's Vereenigde Fabrieken aan de Asterweg.



Valevefa echter door een order te krijgen van de Bataafsche Petroleum Maatschappij voor het maken van 250.000 asfaltvaten. In 1925 richtte Van Leer enige bedrijfspanden op de Asterweg nummer 20 in en niet veel later ook nog op de nummers 23 en 25. In 1926 begon Bernard van Leer met het produceren asfalt-, olie- en benzinevaten. Wereldwijd ging van Leer fusies aan met andere firma's, kocht bedrijven op en richtten met andere vakgenoten nieuwe ondernemingen op. In 1931 werd patent aangevraagd op de Tri-Sure vatsluitingen, die zo succesvol waren dat op alle werelddelen heel veel vaten deze sluiting nog heden ten dage gebruiken. Tijdens de bezetting hadden de Duitsers veel interesse in de kwaliteitsproducten van van Leer. Het Duitse leger had een enorme behoefte aan olie- en asfaltvaten en de fabrieken werden geconfisqueerd. De familie week in 1941 uit naar de Verenigde Staten, maar na de oorlog kreeg Van Leer zijn fabrieken weer terug.

Boven: Een productiehal van Van Leer's Vatenfabriek

In 1950 stapte Bernard uit de zaak en ging in Zwitserland wonen en werd filantroop die vele schenkingen zou doen aan grote en kleine doelen. Na zijn overlijden in 1958 werd zijn vermogen geschonken aan de Bernard van Leer foundation. Zijn rechterhand John Bouw en zoon Oscar namen de leiding van het bedrijf over, doch zij hadden niet dezelfde kwaliteiten als de grondlegger van het bedrijf. In de 60-er jaren ging men zich toeleggen op andere activiteiten, zoals bijvoorbeeld polyethyleen folie, die gebruikt wordt voor bulkverpakkingen voor ondermeer kunstmest. In die periode werd de naam gewijzigd in Koninklijke Emballage Industrie Van Leer B.V. met als enige aandeelhouder de Van Leer Foundation. In 2001 werd het bedrijf verkocht aan het Amerikaanse emballageconcern Greif Brothers. Op de gevel van het pand aan de Asterweg 25 is de naam Van Leer na vele jaren verdwenen, en is vervangen door TRI-SURE Closures Worldwide.

De glashandel **F. C. Morlang** startte in 1919 een bedrijf op de nummers 6-8 en was zeer bekend om zijn glas-in-loodramen. Na het 70-jarig bestaan is het bedrijf in 1989 gestopt. Niet alle ondernemingen hebben het zo lang uitgehouden aan de Asterweg. Na WO I kwamen verschillende soorten bedrijven zich hier vestigen. Een kleine greep: **Backels en Röpcke**, fabrikant van schoolmeubilair, de timmerfabriek **Louis Mohrmann**, bekend van de Laanweg, het ijzerconstructiebedrijf **Staalbouw**, rijwielfabriek **de Magneet**, een matrassenfabriek **Nedervul, N.V. Amsterdamse dekenfabriek EZET**, en de firma **Butimix**, een handelaar in verf- en bu-timeuze producten als dakbedekking en kitten.



Op de plek waar vroeger Asterdorp was, verrees een bedrijfsverzamelgebouw, waar kleine bedrijfjes in gevestigd werden. De meeste waren garages of werkplaatsen, verder een groothandel in reinigingsmachines en een schoonmaakbedrijf. Nu is op deze plek het nieuwgebouwde depot van het EYE Filminstituut Nederland.

Het bedrijf dat nu het langst aan de Asterweg is gevestigd, is de **Noord-Amsterdamse Machine-fabriek (NAM)**, gesticht in 1946 door de heer A. Laarman op de Motorkade. Hij kocht het terrein op nummer 16, waar voorheen een politiecomplex was gevestigd. Door het bombardement op de Fokkerfabrieken was het terrein bezaaid met bomkraters. Deze werden opgevuld met slakken van Hoogovens en beton. Het geheel werd geëgaliseerd met een betonnen vloer. De fabriekshal werd eigenhandig gebouwd met materiaal uit restanten van door oorlogsgeweld gesloopte fabrieken in de stad. Vooral veel ijzeren spanten werden per boot over het IJ vervoerd. In 1948 ging het bedrijf hier van start. De grote hal maakt nog steeds deel uit van de fabriek. Door het vertrek van de verzinkerij van de firma **Nedona** op nummer 18, werd het bedrijf met nog een fa-



abriekshal uitgebreid. De NAM, gespecialiseerd in het vervaardigen van stalen- en roestvrije stalen machines en onderdelen, heeft een zeer goede reputatie opgebouwd. De kwaliteit van de machines is zo goed, dat men klanten over de hele wereld heeft. Waar een klein bedrijf groot in kan zijn,

Boven: Noord-Amsterdamse Machinefabriek (NAM)

Links: Bedrijfsverzamelgebouw Asterweg, op de plek waar voorheen Asterdorp was



Industriegebied Papaverweg

Het laatste industriegebied dat werd opgeleverd ligt rond de Papaverweg. Kenmerkend voor dit gebied ten noorden van het Van Hasseltkanaal is dat de percelen groter zijn dan in de zuidelijke industriegebieden. Dat hield in dat vooral aan de oostzijde veel bedrijven kwamen, veelal met loodsen en werkplaatsen. Ook bevinden zich hier meer bedrijfjes op een perceel. Op de meest zuidelijke punt bevindt zich een driehoek die bestaat uit de Papaverhoek, Korte Papaverweg en een stukje Papaverweg, waar vooral kleine bedrijfjes zich vestigden. Hier werden in 1923-1924 ook drie **scholen**, gebouwd met duidelijk

Boven: Scheepswerf Ceuvel-Volharding

Rechts: Het prille begin van Groenpol; hier de vestiging van Groeneveld en van der Poll aan de Papaverweg.

invloeden van de Amsterdamse School. De derde school werd later een onderkomen voor **Sociale Zaken** en is in de 50-er jaren gesloopt. Hier was ook een karrenopslagplaats voor de kramen van de markt op het Mosveld. Verder waren hier gevestigd een teerfabriek, een bouwbedrijf, een beeldenfabriek, een brandstoffenhandel diverse bedrijfjes in houtverwerking en -bewerking. Nog steeds bevindt zich op de Korte Papaverweg een gebouw, dat gebouwd in 1933 als een sectiepost van de **Stadsreiniging**, maar nu als kantoorpand wordt gebruikt. Daarnaast een zoutsilo, waarin het zout werd bewaard voor de sneeuwbestrijding. Ook bestaat nog steeds de scheepswerf **de Volharding**, alleen in een wat andere vorm. Er waren twee hellingen van respectievelijk 25 en 35 meter, voornamelijk bestemd voor reparaties aan kleinere schepen. In 1968 werd, na overname van de Kromhoutwerf, de naam veranderd in Ceuvel-Volharding.



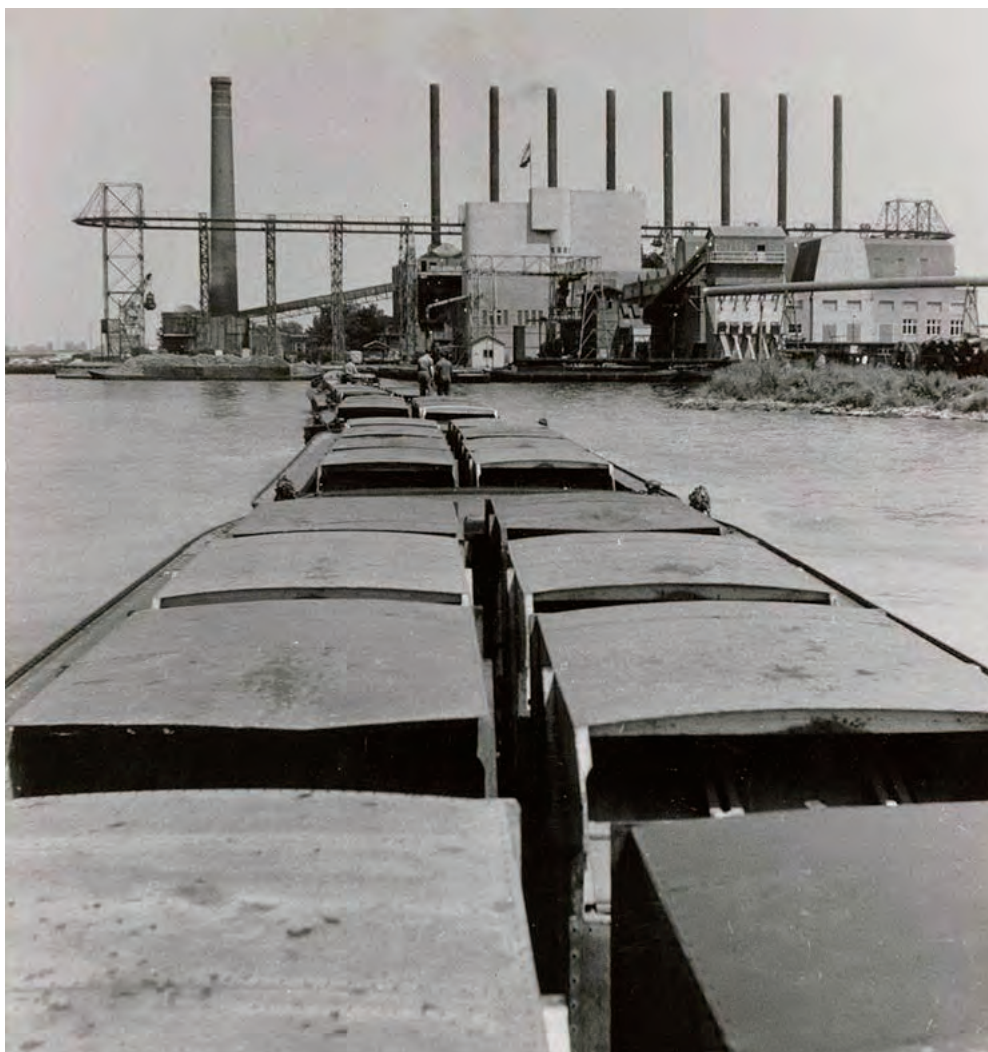
Tegenwoordig is een enthousiaste groep bezig om het sterk vervuilde terrein om te bouwen tot een klein paradijs voor knutselaars en bouwers. De rails van de helling aan de Distelhaven is nog aanwezig, maar de rest van de originele gebouwen is gesloopt. Men heeft een uitspanning gebouwd, café de Ceuvel, tussen stapels hout, platen, glas en stukken boot. De voor- en achterkant komt van een post van de reddingsbrigade uit Scheveningen en alles wordt duurzaam gedaan. Dit terrein is in korte tijd al een toplocatie in Noord geworden. Aan het begin van de Papaverweg waren o.a. een winkel van het communistische dagblad “De Waarheid”, een rijwielzaak, een zaaltje van het Leger des Heils, een paardenslager, een garagebedrijf en



de dansschool van Visser & Ter Beek, waar heel veel noordelingen geprobeerd hebben te leren dansen.

Andere wat grotere bedrijven aan de Papaverweg waren het elektrisch -installatiebedrijf **Groeneveld en van der Poll**, later verder gegaan onder naam Groenpol. Deze naam is nog veel te lezen op de wat oudere verkeerslichten. Ook de **Melkcentrale Noord** had een grote bekendheid. Deze melkfabriek op nummer 50 was vooral bekend door “Rotator” dubbel gestoomde melk in flessen met een smalle hals en afgesloten met een kroonkurk. Het werd vooral als koffiemelk gebruikt. Omdat het gesteriliseerde melk was, was die langer houdbaar dan gepasteuriseerde melk, wat in het koelkastloze tijdperk een groot voordeel betekende.

*Boven: Papaverhoek en begin Papaverweg
Links: Melkcentrale Noord*



De grote bedrijven

Op grote terreinen worden de gemeentelijke vuilverbranding en de elektriciteitscentrale ingericht. Ook Anthony Fokker brengt hier zijn fabriek onder. Vooral de aanwezigheid van het Johan van Hasseltkanaal was een goede reden om deze drie bedrijven hier te vestigen.

De Vuilverbranding

In het begin van de vorige eeuw werd het vuil verzameld en gestort op gemeentelijke en soms ook illegale vuilnisbelten. Mijn overgrootvader was de beltbaas op de werf van de gemeentelijke dienst de Stadsreiniging aan de Buijskade. Het dumpen van het afval was toch niet de juiste oplossing voor het milieu en men besloot de afval te verbranden, ver buiten het centrum van Amsterdam. Men koos voor de meest westelijke punt van de Buiksloterham, daar waar het IJ en het Johan van Hasseltkanaal samen komen met Zijkanaal I. In 1919 werd de Vuilverbranding door burgemeester Tellegen officieel in gebruik gesteld. Het gebouw beschikte over 8 ovens, elk met een eigen pijp. Iedere Amsterdammer herkende het gebouw door zijn hoge schoorstenen. Daaraan dankte het de bijnaam: de achtpijper.



De vuilnis uit heel Amsterdam werd verzameld door de gemeentelijke dienst Stadsreiniging (SR). Om een goede grip te krijgen en het afval schoon te verzamelen, kregen alle inwoners van de stad een zinken vuilnisemmer ter beschikking, waar men het afval in kon gooien. Twee maal per week kwamen vuilnisauto's de emmers ophalen. De SR-mannen leegden die vuilnisemmers, een zwaar werk, in een op een vrachtwagen gemonteerd demontabele bak. Deze auto's hadden een rechtse besturing en de chauffeur bestuurde de auto staande op de treeplank, waar een gaspedaal en een lange handrem op gemonteerd waren. Als de bak gedeeltelijk vol was kon deze 90° omhoog worden gekanteld, waardoor het afval in de bak gelijkmatig verdeeld werd. Als de container echt vol was reed de chauffeur naar een afdeling(sectie) van de SR, die altijd aan een water was gelegen.



Daar lag een boot van SR vol met lege containers en de volle bak werd geruild voor een lege. Verschillende keren per week haalden sleepboten de containerboten op en sleepten deze over het IJ naar de vuilverbranding. Op het terrein was een hijsinstallatie die de bakken uit de boten hesen. Via een lopende band, een z.g. ringbaan op 15 meter boven de grond, werden deze containers geleeft in een opslagplaats, de bunker. Op een later tijdstip werd de inhoud naar de oven getransporteerd en verbrand. Het grof vuil werd in open vuilnisschuiten gedumpt en aan de kade bij de vuilverbranding werd de inhoud van de schuiten gelost met 2 portaalkranen voorzien van poliegrijpers en gelijk in de bunker gestort.

In mei 1966 werd een nieuwe vuilverbranding in dienst genomen en de naam was veranderd in afvalverwerkingsinstallatie(AVI)-Noord. Afval klinkt vriendelijker dan vuil. De nieuwe installatie had vier ovens en slechts twee pijpen, maar die waren wel 103 meter hoog. De AVI-Noord bleek in 1980 al weer te weinig capaciteit te hebben en men besloot een vijfde oven te bouwen. Dit stuitte op zoveel verzet van de milieubeweging dat het voor de rechter uitgevochten moest worden. De SR haalde bakzeil en verkaste in 1993 naar het Westelijk Havengebied waar een nieuwe installatie werd gebouwd (AVI-West). De schoorstenen in Noord zijn in 1993 opgeblazen. Aan de andere zijde van het terrein van de vuilverbranding, gescheiden door de Papaverweg, lag en ligt nog steeds in het Papaverkanaal de haven van de Stadsreiniging.

Vorige: Een sleepboot brengt een nieuwe lading volle bakken die demontabel op de Faun-vuilniswagen staan en het stadsafval hebben ingezameld. Een onderdeel van de vuilverbranding is de hijsinstallatie die de bakken aan een doorlopende rail pikt.

Links: De in 1966 in gebruik genomen AVI-Noord, als vervanging van de Gemeentelijke Vuilverbranding.



Linksboven en rechtsonder: er bleef veel handwerk over bij het uitsorteren van het afval. Zo werden metaal en textiel er uitgevist en apart te gelde gemaakt. Links een Faun-vuilsauto met demontabele bak. Op enkele verzamelpunten werden die bakken op dekschuiten gezet en naar de installatie in Noord gevaren.



Elektriciteitscentrale Noord

Deze centrale, gelegen tussen de Papaverweg en het Johan van Hasseltkanaal, werd in 1918 geopend. Al snel bleek dat de capaciteit, door de uitbreiding van Amsterdam-Noord, ontoereikend was. In 1930 werd de centrale daarom uitgebreid, de Noord II. Alhoewel het streng verboden was, had de centrale een enorme aantrekkingskracht op de jeugd van Amsterdam-Noord. De centrale heeft koelwater nodig dat uit het kanaal gehaald wordt. Als het verwerkt is wordt het verwarmde water met kracht in het kanaal teruggepompt. Hierdoor ontstaat er een sterk stromend water dat de jongelui 'stroompie' noemden. Het kanaal ter plaatse zit daardoor vol vis en de jeugd kon daar naar hartenlust vissen. Een andere veel voorkomende bezigheid, vooral in de oorlog was het zoeken naar kolen. Door gebrek aan brandstof werden alle registers opengetrokken om toch te kunnen stoken. Bij de centrale werd met rijnen



Energia

Op het terrein van de vuilverbranding was ook het eerste sportveld van de personeelsvereniging van het energiebedrijf. Hier speelde de voetbalclub Electra. Later verhuisde de vereniging naar het Mosveld. Inmiddels was de naam veranderd in Energia, door een fusie van het gemeentelijk elektriciteit- en het gasbedrijf die later als GEB door het leven zou gaan. In 1961 moest alweer verhuisd worden door de bouw van het Ziekenhuis Amsterdam-Noord. Men speelde nog twee jaar op de het sportcomplex van de politie (APGS) aan de Spaarndammerdijk, voordat men uiteindelijk weer op een terrein van het GEB aan de Nieuwe Hemweg terecht kon. Dat was een mooi complex met twee sportvelden en een prachtige lichtinstallatie, waardoor men er ook 's avonds kon trainen en wedstrijden spelen. Voorts een moderne kantine over de gehele lengte boven de kleedkamers, waardoor men een prima uitzicht had over de beide velden. Mede omdat het complex toch wat afgelegen lag, werd de vereniging na het seizoen 1994/1995 opgeheven.

veel kolen aangevoerd. Die werden met een hijskraan uit het ruim gehaald en gestort op een terrein. Nu wilde het wel eens gebeuren dat er tijdens het lossen, kolen uit de grijper rolden. De jongelui gingen dan 's avonds op zoek naar deze kolen. Een andere manier was het zoeken naar nog bruikbare kolen tussen de slakken (sintels), de overblijfsels van de verbrande kolen. Dit was een smerige bedoeining omdat de bergen sintels meestal nat waren. Niet alleen door de regen, maar de resten werden ook natgespoten om de nog eventuele gloeiende kolen te blussen. Het lukte toch vaak om met wat kolen thuis komen, alhoewel je moest oppassen dat je niet door de bewaking werd gesnapt*. In 1982 werd de centrale in Noord gesloten, nadat de gloednieuwe Centrale Hemweg geopend was.

* Verhalen die ik dikwijls hoorde bij mijn grootouders die in Noord woonden



Vliegtuigfabriek Fokker

Na het geweldige succes van de ELTA in 1919 richtte Anthony Fokker (1890-1939) samen met de Amsterdamse fabrikant Trompenburg de N.V. Nederlandse Vliegtuigfabriek op. Geboren in 1890 in Indonesië, verhuisde hij met zijn familie naar Haarlem. Anthony die veel interesse had in techniek werd in 1910 door zijn vader naar Duitsland gestuurd om zich te ontwikkelen als monteur. Gedurende WOI werkte Anthony mee aan de opbouw van de Duitse luchtmacht. In hetzelfde jaar bouwde hij al zijn eerste propellervliegtuig, de Spin. Hij dwong groot respect af door op 31 augustus 1911 een rondje

Boven: Een overzicht van het Fokker-complex in 1926.

Rechts: Een nog jeugdige Anthony Fokker.

rond de St.Bavokerk in Haarlem te vliegen. In 1912 ging Anthony in Duitsland wonen en begon op een vliegveld in de buurt van Berlijn zijn eerste een vliegtuigbedrijfje, genaamd Fokker Aeroplanbau. Hier ontwierp hij het succesvolle vliegtuig, de Fokker Dr I (Eindecker) met als specialiteit dat de mitrailleur, voor opgesteld in het toestel, tussen de draaiende propeller-bladen kon schieten. Deze gesynchroniseerde mitrailleur werd ook toegepast op de Fokker Dr. I Dreidecker, een van de toestellen waarmee de Duitse oorlogsvlieger Manfred von Richthofen een kwelgeest werd voor de vijand. Hij had meer dan 80 vliegtuigen neergeschoten. Fokker wilde ook zaken doen met zijn vaderland, maar Nederland wilde niets met hem



te maken hebben. Daarom ging Fokker zich meer op de Duitsers richten. In 1914 werd zijn fabriek door de Duitsers overgenomen en de fabriek werd overgeplaatst naar Schwerin, waar hij directeur. Hij voerde de productie van (militaire) vliegtuigen fors op met als resultaat dat er tientallen vliegtuigen per dag de fabriek verlieten. In totaal werd er onder zijn leiding 700 gevechtsvliegtuigen geproduceerd, waarmee hij ervoor zorgde dat de Duitsers oppermachtig in de lucht waren. Vooral zijn ontwerp, de Fokker D.VII, werd door vriend en vijand gezien als het beste oorlogsvliegtuig tijdens de Eerste Wereldoorlog. Na het einde van de oorlog bepaalden de geallieerden dat deze vliegtuigen moesten worden vernietigd of worden overgebracht naar de Verenigde Staten. Fokker gaf hier maar gedeeltelijk gevolg aan, door maar 140 toestellen naar Amerika te verschepen. Naar Nederland werden ruim 40 vliegtuigen gesmokkeld, die nog in



ons leger hebben gevlogen. Na de oorlog werd Fokker door Albert Plesman benaderd om een passagiersvliegtuig te leveren. De KLM vloog met een geleased toestel naar Londen. Al snel wilde men een eigen vliegtuig kopen. Voor de som van 45.000 gulden werden twee Fokkers F.II geleverd, gevolgd door 8 Fokkers F.III. In 1923 besloot Fokker naar Amerika te emigreren om daar een Amerikaanse tak van zijn bedrijf op te richten; Fokker Aircraft Corporation of America en werd daarmee de grootste vliegtuigfabriek ter wereld, met filialen in het Zeeuwse Veere en Amsterdam-Noord.

*Boven: De Fokker-fabriek in Noord had geen start- en landingsbaan; alle onderdelen werden op dekschuiten naar Schiphol getransporteerd om daar geassembleerd te worden. Op de foto een naoorlogs transport van een DC3.
Links: Van het type Fokker F.III werden acht toestellen aan de KLM geleverd.*



Fokker had in het verleden dus bewezen dat hij een goede vliegtuig-constructeur was, maar hij had de productiecapaciteit van Trompenburg nodig om zijn vliegtuigen te kunnen bouwen. Toen de ELTA was afgelopen kocht Fokker de hallen en vestigde er zijn bedrijf. Angstvallig werd de naam Fokker in de nieuwe firmanaam vermeden wegens zijn oorlogsverleden. Aan de Papaverweg werd alleen onderdelen gemaakt, want door gebrek aan een startbaan werden de rompen en vleugels op dekschuiten naar Schiphol vervoerd. Tijdens WO II namen de Duitsers in de Fokkerfabrieken de leiding over. Het personeel werd gedwongen om voor de bezetters te werken. Het Hollandse personeel probeert zo goed en kwaad als het ging de boel te saboteren. Er werden voornamelijk onderdelen gemaakt voor de

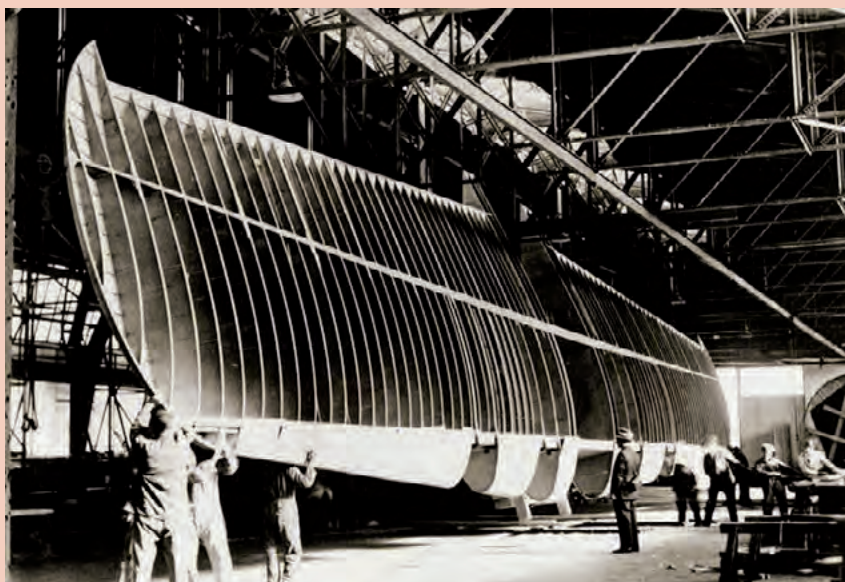
Boven: Gedurende de oorlog was de Fokker-fabriek gecamoufleerd door een heel nepdorp op het dak te bouwen. Camouflagenetten deden de rest.

Rechts: Luchtalarm tijdens de oorlog! Iedereen naar de schuilkelder.

Juncker Ju-52. Dit beruchte vliegtuig werd gebruikt door de Duitse Luchtmacht (Luftwaffe) als bommenwerper, maar er was ook een uitvoering als transportvliegtuig, dat vooral werd ingezet bij luchtlandingsoperaties.

Dit was natuurlijk een doorn in het oog van de geallieerden. Men besloot de fabrieken te bombarderen. Op 17 juli 1943 ging het afschuwelijk mis. De bommen vielen niet op de Fokkerfabrieken maar op de omliggende woonwijken., met als triest resultaat 158 doden en 119 zwaargewonden. Iedereen in Noord had wel een familielid dat op een of andere manier met deze verschrikkelijke gebeurtenis te maken had. Later in het hoofdstuk over de Van der Pekbuurt meer hierover. De wederopbouw van Fokker verliep moeizaam; de Duitsers hadden de fabriek leeggeroofd.



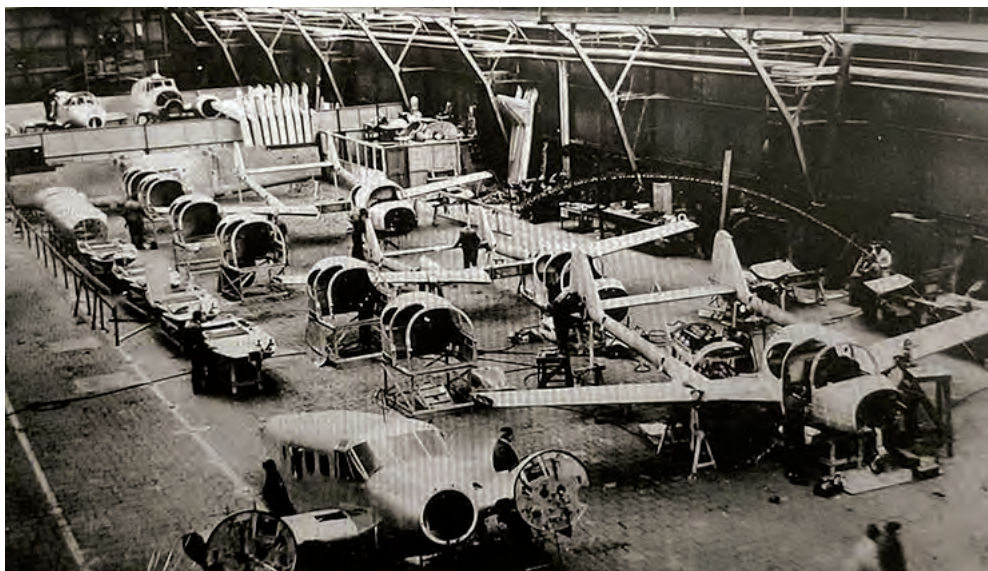


Links boven:
De Fokkerfabriek in 1930
Links:
In de hal wordt een complete vleugel gebouwd
Rechtsboven:
De onderdelen worden naar de assemblagehal op Schiphol vervoerd.
Rechts:
Het model Fokker F-II voor de KLM.



Met het vergaarde kapitaal in Amerika konden nieuwe machines worden gekocht en van de gestolen apparatuur kreeg men een gedeelte terug. In 1951 verhuisde het bedrijf naar Schiphol. Met een bijdrage van 27 miljoen gulden van de Nederlandse regering begon Fokker met de ontwikkeling van een nieuw verkeersvliegtuig. In 1958 werd de fabrieksnaam veranderd in Fokker en gelijktijdig werd het vlaggenschip van de onderneming gepresenteerd ; de Fokker F27 Friendship. Hiervan werden 786 toestellen verkocht. In 1962 bracht Fokker het eerste straalvliegtuig op de markt, de F28 Fellowship. Het bedrijf ging failliet op 15 maart 1996. In de fabriekshallen heeft na de sluiting in 1951 de Koninklijke Landmacht enige jaren een bewakingskamp ingericht.

Anthony Fokker overleed op 23 december 1939 in New York. Hij werd daar gecremeerd en zijn urn is bijgezet in een familiegraf op de begraafplaats Driehuis-Westerveld. Het graf is versierd met een brons-plastiek dat een opvliegende meeuw voorstelt.



Klaprozenweg

In het gebied tussen de Papaverkanaal en de Klaprozenweg waren grote percelen uitgegeven. Op een terrein nabij Mosplein en Papaverweg, later de Klaprozenweg genoemd, werd in de 30-er jaren van de vorige eeuw het eerste grote bedrijf gesticht. Het was **N.V. Quenast Tegel- en Betonwaren-fabriek 'Amsterdam'**, bij de Noord-Amsterdammers beter bekend als Amsterdamse tegelfabriek. Hier werden vooral trottoirbanden en stoeptegels gefabriceerd, op een zeer groot perceel dat door liep tot aan het Papaverkanaal. Hier werden de grondstoffen zand, grind en cement per boot via het ka-

Boven: Luchtfoto uit 1955 met van linksboven naar rechtsonder het Van Hasselkanaal, onderbroken door het Mosveld, en de Klaprozenweg. Men is druk bezig het industriegebied tussen Papaverweg en Klaprozenweg te ontwikkelen

Links: Tijdens de bezetting werden bij Fokker Duitse toestellen gerepareerd en ook nieuwe gebouwd. Na de oorlog werden er DC3's gerepareerd (zie pag.28) en in licentie nieuwe militaire toestellen gebouwd, waaronder 300 Gloster Metors. Op de foto links de bouw van les- en zakenvliegtuigen.



naal geleverd. De arbeiders, veelal jonge mannen uit Noord, liepen met balen cement van 50 kilogram op hun rug over een gammele loopplank naar het vaste land. Daar werd het verder getransporteerd naar een grote opslagplaats. Het terrein werd later uitgebreid tot 3 ha en is in 1980 opgegaan in Beton Industrie Amsterdam BV. Nog geen 5 jaar later werd het Verwo en in 2010 verhuisde men naar de Afrikahavenweg in het Westelijk Havengebied.

Ook de gemeentelijke dienst Bestratingen had aan de Klaprozenweg 21 een grote opslagplaats.

Bij het Zijkanaal I was een grote loods van het straalbedrijf **Braspenning**, tegenwoordig Braspenning-coating, met locaties niet alleen op het voormalige NDSM-complex in Amsterdam, maar ook in Harlingen, Den Helder, Antwerpen en Brest in Frankrijk.

Boven: De bedrijfshal van Braspenning Straal- en Coatingbedrijf, nu TT-Melissaweg maar begonnen op de Klaprozenweg.

Rechts: Overhoeks met Eye Filminstituut in 2014. Links het Residentieel Kwartier

Veel grootschalige bedrijven met grote oppervlakken zijn vertrokken, waardoor vele terreinen braak liggen. De helft van de bedrijven die zich hier vestigden deden dat in de laatste 3 jaar. Men heeft nu in samenwerking met het stadsdeel Noord een plan opgesteld om in het industriegebied Buiksloterham ook ruimte te geven aan woningbouw. Het resultaat is te zien in de nabijheid van het filminstituut EYE waar een prachtig appartementencomplex werd gebouwd. Vooral op het gebied rond de Ridderspoorweg worden veel nieuwe woningen gebouwd. Het bijzondere hierin is dat de gemeente niet een stedenbouwkundig plan maakt, maar dat particulieren naar eigen inzicht tot invulling van het gebied overgaat, als men maar binnen de spelregels opereert. In de periode tot 2030 zullen hier ca. 2700 woningen gebouwd worden.

Wim Huissen, december 2015





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

