

de vroegste industriegebieden

1. Stadsrietlanden
2. Zaagmolensloot
3. Mennonietensloot
4. Overtoomsevaart
5. Kwakerspoel
6. Zaagmolenbuurt



Het fenomeen ‘industriegebied’ is voor ons een vertrouwd begrip maar het valt ons wat moeilijk om zo iets in vroeger eeuwen te plaatsen. Toch zijn die er geweest, in Amsterdam met name vanaf de 17e eeuw. De stedelijke overheden bemoeiden zich intensief met de lokaties voor nijverheid en industrie. Op zich niet eens zo vreemd als het om brandgevaarlijke bedrijven ging, zoals pottenbakkerijen, suikerbakkerijen, smederijen, loodgieterijen (hagel en kogels), teerkokerijen, visrokerijen, enzovoort. Maar ook stankverspreidende bedrijven zoals

leerlooierijen, zeemtuwerijen, kaarsenmakerijen, azijnmakerijen, vet- en smeersmelterijen, enzovoort werden uit woonwijken geweerd. De categorie gevaarlijke stoffen, zoals zoutketen, blekerijen, loodwit- en buskruitmolens werd zelfs 't liefst naar buiten de stad verbannen. Blijft nog over de vele werkplaatsen die een windmolen als aandrijving hadden, zoals koren-, houtzaag-, olie-, verfhout-, tabak- en snuifmolens. Die hadden ruimte nodig en stonden zelden in de buurt van andere bebouwing. Elke branche had zijn eigen logistieke wensen en dat zorgde ervoor dat er concentraties van

branchegenoten ontstonden aan een gezamenlijke aan- en afvoermogelijkheid. In Amsterdam bemoeide de overheid zich intensief met het faciliteren van zulke lokaties, bleef meestal eigenaar van de grond en verpachtte of verhuurde die. Zodra de stad de gewonnen grond na een annexatie of aanplanting bouwrijp maakte werd een soort bestemmingsplan vastgesteld. Omdat het personenverkeer in de stad slecht ontwikkeld was en dan zeker niet over grote afstanden werd in de buurt van industrie altijd een bescheiden hoeveelheid woningbouw



voor personeel toegestaan. Bewoners met lage prioriteit kregen wel eens smerige industrie in hun buurt te verduren. Het beste voorbeeld daarvan is de Jordaan, met leerlooierijen en zeemtuwersmolens op bolwerken Osdorp en Nieuwkerk in het zuiden, pottenbakkerijen (Tichelstraat), geschutgieterij (Gieterstraat) en moutmolen op bolwerk Slotermeer tegen de dicht bevolkte buurt geplakt. Behalve de in deze serie belichte industriegebieden kennen we in de zich ontwikkelende stad meer lokaties die eerder zo'n functie hadden vervuld. Beginnend

bij de Lastage waren de aangelemp- te eilanden Rapenburg, Marken, Uilenburg, Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg werkeilanden, evenals het Bickerseiland, Realeneiland en Prinseneiland in het westen van de stad. Na de Derde (1610) en Vierde Uitleg (1662) werd buiten de Singelgracht - maar binnen de stadsvrijheid - grond ingericht voor de meest ruimtevre- tende, vuurgevaarlijke of stinkende industrie. Als 't echt link werd, zoals met buskruit, betrok de stad de stof- fen liever van werkplaatsen buiten de stad, al of niet gedreven door of voor rekening van Amsterdamse onderne- mers. Bij de industriemolens van de 16e tot en met de 19e eeuw waren twee typen dominerend: de standerdmolen en de stellingmolen. Voor een grondig overzicht van typekenmerken en werking van die molens moet ik naar vakliteratuur verwijzen, zoals het compacte 'De nieuwe Stokhuyzen' ISBN978-90-400-8785-1. Hieronder een samenvatting. Vanaf de 13e eeuw dringt via Vlaanderen de eerste industriewindmo- len door tot de Nederlanden: de standerdmolen. Kenmerkend is de vierkante kast rond het maalwerk en de werkruimte. Om de wieken

op de wind te stellen wordt die kast in z'n geheel gekruid, wat het type een 'zetelkruier' maakt. De standermolen werd het meest gebruikte type molen in en om Amsterdam tot in de 18e eeuw. Alle bolwerken van de stadswallen werden verhuurd aan molenaars om aan de grote behoefte aan meel voor volksvoedsel nummer één, het brood, te voldoen. In uitzonderingsgevallen kreeg zo'n molen een andere bestemming en dan was dat vaak mout malen voor volksdrank nummer één, bier. De standermolen was een betrekkelijk klein type molen, wat inherent was aan de gigantische klus het hele gewicht van de molen met mankracht te kruien. Een verre - en tamelijk late - afgeleide van de standermolen en uitsluitend voor het zagen van hout ontworpen, is de paltrokmolen. In 1597 kreeg Cornelis van Uitgeest octrooi op een systeem om een rond-draaiende beweging om te zetten in een op-en-neergaande middels krukassen. Na hem hebben anderen het systeem verbeterd waaruit rond 1630 een volwassen zaagmolen ontstond: de paltrok. Die stond

altijd aan het water, de uitbouw met aan een zijde een hijskraan hees een boomstam uit het water tot op de zaagvloer en aan het andere open eind kwamen de balken, planken of latten er uit. Het type werd heel populair in de Zaanstreek waardoor de hand-houtzagers in Amsterdam grote concurrentie werd aangedaan. In plaats van zich te weren tegen houtimporten besloot de stad het molentype te omarmen en te faciliteren. Paltrokken waren gewichtige constructies die alleen gekruid konden worden dankzij een rollenstelsel onder de molenvoet dat globaal op een kogellager lijkt.

In de 18e eeuw zien we, verspreid over die hele eeuw, de standermolens vervangen worden door molens waarbij slechts een klein deel



der molen gekruid hoeft te worden om de wieken op de wind te stellen. Met deze verbeterde constructie is in Amsterdam de veelkante bovenkruier - op een enkele uitzondering na - het meest populair geworden. Tot nu toe was de begane grond steeds het platform geweest voor het kruien en de bediening van wieken en zeilen; het zijn dan grondzeilers. Bij de eenvoudigste bovenkruier blijft dat nog steeds zo, maar als de bebouwing of begroeiing rondom de molen te storend voor de vrije windvang is wordt de bovenkruier op een stenen voet geplaatst en voor de bediening dan een platform aan de bovenkant van die voet gemaakt: de stelling, waarnaar de molens dan 'stellingmolens' heten.

Bij de bovenkruier draait alleen de kap van de molen, waaraan stevig verankerd een staartbalk met een aantal schoren en spruiten aangebracht is die tot op de grond (stelling) reikt. Het maalwerk en alle gereedschappen en hulpmiddelen blijven binnen de molen stilstaan. Daardoor kon het nieuwe type molen veel groter en zwaarder uitgevoerd worden en had men veel meer werkruimte en opslagcapaciteit ter beschikking. Bij een stellingmolen verruimde de voet ook nog eens de gebruiksmogelijkheden. De grootste stellingmolen in Amsterdam was De Leeuw op bolwerk Westerblokhuis aan de Amstel, met een totaalhoogte van 35 meter. De laagste stelling had de Kleine Stinkmolen op bolwerk Osdorp, die nauwelijks boven het maaiveld uitkwam.

Blijft er nog een mengvorm over, een aantal bovenkruiers die hout zaagden. Ze waren op een zaagschuur gebouwd, hadden dan geen hijskraan om de boomstammen op de zaagvloer te tillen maar een helingbaan waarover die omhoog gesleept werden. In elk der besproken terreinen komen we er minstens een tegen.

de vroegste industriegebieden, deel 1:

Stadsrietlanden



Ten oosten van Amsterdam, aan de zuidoever van het Buiten-IJ, lag buiten de Sint Anthoniesdijk een drassig gebied: de Funen. Het terrein werd sinds 1402 enigszins beschermd door een zomerkade, de Kadijk. Bij de Vierde Uitleg werd een deel van deze ‘buitenpolder’ geannexeerd. De omwalling werd in rechte lijn tot de Paardehoek doorgezet met een palenrij die rond 1700 weer vervangen werd door een kade (zie kaart hieronder). Het water tussen het Funen en die kade werd ‘t Zieke Water genoemd, waarvan de visrechten werden verpacht en de opbrengsten – bij wijze van inkomsten – aan het Pietersgasthuis ter beschikking gesteld. Die kade was nodig om er baggerspecie te kunnen

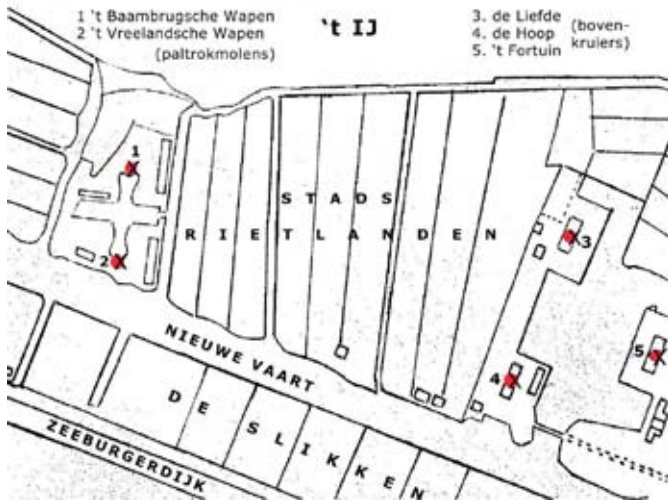


dumpen, die vrij kwam door het werk van de moddermolens in de stadswateren. Daardoor was het Zieke Water begin 19e eeuw drooggefallen en waren de Stadsrietlanden ontstaan (zie kaart p.6). Dit gebied was voorlopig een woestenij die, zodra de Vierde Uitleg gerealiseerd was, in gebruik genomen werd door de schutterij voor exercitie en geschutsoefening. Door die zelfde uitleg en het graven van de Nieuwe Vaart werden het

Boven: Rembrandt legde in 1641 de Funen vast, staande op de Kadijk en naar de stad ziende. Het terrein zou pas in 1661 ingericht worden.

Omslag: Jan Hulswit bekeek rond 1700 hetzelfde landschap van precies de tegenovergestelde – oostelijke – zijde, staande bij de vuilwatermolen op welks onderstel nu De Gooyer staat. Intussen zijn de eerste drie zaagmolens werkzaam, waarvan er hier twee te zien zijn.

Links: Funen en Zieke Water in 1770, volgens de kaart van Jan Mol



Funen tot een eiland, zonder bruggen of toegangen van welke aard ook.

In 1661 werden buiten de – splinternieuwe – omwalling in die rietlanden in opdracht van het stadsbestuur drie houtzaagmolens gebouwd voor het grove werk, zogenaamde dommekrachten of sommerzagers. Het waren achtkante stellingmolens, bovenkruisers. Het waren achtereenvolgens **De Liefde**, **De Hoop** en **'t Fortuyn**, die aan een gezamenlijke balkhaven stonden (zie kaartje p.6). Bij de molens kwamen de nodige bijgebouwen en ook personeelswoningen. De Liefde kreeg zelfs – heel

luxe – een herenhuis en een theekoepel. Om er te komen moest het personeel met een bootje van een kade buiten de stad naar de molens gebracht worden; het verzoek om een eigen poortje in de wal te krijgen werd door de stedelijke overheid om veiligheidsredenen geweigerd. Later werd over de oefenplaats van de schutterij een pad aangelegd naar de molens.

In 1785 werden iets westelijker nog eens twee houtzaagmolens gebouwd, beide paltrokmolens. Die heetten **'t Baambrugsche Wapen** en **'t Vreelandsche Wapen**, later verkort tot Baambrugge en Vreeland. Er werd hoofdzakelijk eikenhout verwerkt, soms ook grenen.

Ondanks dat de molens oorspronkelijk in eeuwige erfpacht uitgegeven waren blijken de molenaars uiteindelijk te huren van de stad. Ook blijken halverwege de 19^e eeuw vier van de vijf molens in gebruik bij één ondernemer, Jacobus H. Besem. De



Boven: Plattegrond Stadsrietlanden met de vijf molens

Rechts: Zaagmolens De Liefde, 't Fortuin en De Hoop in 1774

vijfde, de paltrok Vreeland, was in gebruik bij de gebroeders Sebbeelee. In 1812 brandde De Hoop af en pas in 1822 bleek onder dezelfde naam de molen vernieuwd te zijn. Halverwege de 19^e eeuw ondervonden de molens zware concurrentie van geïmporteerd voorgezaagd hout.

In 1855 kregen A.E. Dudok van Heel en Paul van Vlissingen vergunning voor de bouw van de 'Nederlandsche Metaalpletterij' en het jaar daarop startte Dudok's neef met P.H. Holzmännernaast een fabriek voor grof en fijn smeedwerk 'Cycloop IJzerwerk'. Die laatste firma was actief bij de bouw van het Paleis voor Volksvlijt. Beiden ondernemingen vestigden zich op het eiland ten zuiden van het Pieters- of Pestkerkhof, dat daar op zijn beurt in 1804 aangelegd was. Het was een kerkhof voor de onderlaag van de maatschappij: mensen uit het stadsarmhuis, naamloze drenkelingen en ter dood ge-



brachte misdadigers. Tijdens de Franse bezetting worden er ook burgers begraven die geëxecuteerd waren omdat zij verzet tegen de bezetters gepleegd hadden. Het was geen gelukkige plek voor een begraafplaats; de lijken lagen in het grondwater en ontwikkelden al spoedig een onverdragelijke stank die tot ver in de buurt waarneembaar was. De oplossing was ophogen, maar de kosten daarvan wilde de stad op de gasthuizen afwentelen. Nog een probleem waren de lijkenrovers, niet zozeer om de meebegraven kostbaarheden als wel om de kisten. Er werden hoge hekken rond het kerkhof geplaatst, maar dat



Boven: In 1885 werd de veemarkt in de Stadsrietlanden in gebruik genomen. Daar zou hij net 100 jaar blijven.

Links: Situatie Funen in 1870, voordat spoorweg, goederenstation, ran-geerterrein, veemarkt en abattoir worden aangelegd



was niet afdoende omdat door het verlanden van de gracht tussen bolwerk en kerkhof de toegang niet te verhinderen was. In 1864 stopte men met begraven op dit kerkhof en in 1877 nam de gemeenteraad het besluit het te ruimen, ten gunste van uitbreiding van het sinds 1875 in aanleg zijnde rangeerterrein en goederenstation (1879) van de HIJSM. Deze onderneming had zoveel succes dat ze in 1888 de Pletterij en de Cycloop kocht

Boven: De ingang van het abattoir, die na de ontruiming mocht blijven staan. De rest van het terrein wordt nu in beslag genomen door woningbouw.

Rechts: Het Nieuw Entrepotdok in vol bedrijf. We kijken langs de pakhuisen Zondag, Maandag, enzovoort. Aan de overzijde van het water ligt het Borneo-eiland.

voor verder uitbreiding. Ook in 1888 verhuisde het exercitieterrein van de schutterij van de Stadsrietlanden naar het Amsterdamse IJclubterrein op het Museumplein. De oude plek werd ingericht als Gemeentelijk Handelsentrepot, waarbij de toevaart vanaf de Nieuwe Vaart vergraven werd voor een betere toegang.

Op 29 november 1877 nam de gemeenteraad het besluit in de Stadsrietlanden de nieuwe veemarkt in te richten met daarbij een abattoir. Tot 1867 was die veemarkt aan de Achtergracht en Frederiksplein gevestigd geweest maar was daar verdrongen door de herinrichting rond het Paleis voor Volksvlijt. Ook



de tijdelijke verblijven aan de Lepelstraat en Zeeburgerdijk werden in 1885 ingeruild voor de Stadsrietlanden. Daarvoor moesten de molens verdwijnen en dus werd de huur opgezegd. Nu herinnerden de molenaars, Besem en Sebbeelee, zich opeens weer de clause van de eeuwigdurende pacht en zij procedeerden tegen de stad. Zij verloren, gingen in beroep, verloren dat ook weer en gingen in cassatie. Kortom, voor ze definitief konden worden verdreven was het 5 mei 1882, in september begonnen de grondwerkzaamheden en de laatste molen, Vreeland, was 6 oktober gesloopt. De houtzaagmolens hadden plaatsgemaakt voor abattoir en veemarkt. Het terrein voor de veemarkt kreeg vanaf de Zeeburgerdijk een tweede toegang, met bruggen over de Nieuwe Vaart en het Lozings-



kanaal. Die extra toegang zou al snel na in gebruikname de belangrijkste toegang worden, omdat de spoorwegovergang in de Cruquiusweg door het verkeer op het rangeerterrein langdurig gesloten was. Op 4 juli 1887 werd de eerste veemarkt gehouden en in 1892 werd aangrenzend het abattoir gebouwd. In 1984 ruimden veemarkt en abattoir dit complex weer en

*Boven: Ertskade in vol bedrijf, gezien vanaf het KNSM-eiland.
Links: Spoorwegemplacement Stadsrietlanden*



verhuisden naar West. In de plaats kwamen 550 huurwoningen in de sociale sector. Het monumentale poortgebouw en de kantine mochten blijven staan.

Door de aanleg van de Oosterdoksdiijk vanaf 1828 werd de zomerkade rond de Stadsrietlanden vervangen door een serieuze dijk, waardoor het gebied beter beschermd voor meer doeleinden geschikt werd. Het met zoveel vasthoudendheid drooggelegde Zieke Water werd vanaf 1892 weer doorgraven voor de aanleg van het Nieuwe Entrepotdok, dat 1895 in werking trad.

Boven: Waar ooit de Stadsrietlanden waren: van rechtsboven naar links-onder Zeeburgerkade, Entrepothaven, Borneoeiland, Spoorwegbassin en Sporenburg in 2000. Geheel links de Ertskade. Middenboven het Nieuwediep en IJburg in aanleg..

Rechts: Sporenburg met de Verbindingsdam naar het KNSM-eiland. Op de voorgrond nog net Borneo

Ook de rest van de havenactiviteiten drong verder oostelijk op, het Borneo-eiland nam het noordelijkste restje van de rietlanden in beslag en de spoorhaven werd gegraven. De Oostelijke Handelskade vond zijn vervolg in de Ertskade. Dit hele gebied werd tot de 80-er jaren in gebruik genomen door diverse soorten havenactiviteiten, tot in de IJ-polder de westelijke zeehavens gegraven werden en alles verhuisde.

Vandaag is, op het oostelijke deel van de Cruquiusweg na, het hele gebied veranderd in een omvangrijke en populaire woonbuurt, waaraan de aansluiting op de A10 via de Piet Heintunnel flink bijdraagt.

Leesook: Ons Amsterdam, jg. 37 (1985), pp.23-26 en jg.46 (1994), pp.86-91; Amstelodamum Jaarboek74 (1982), pp.91-103



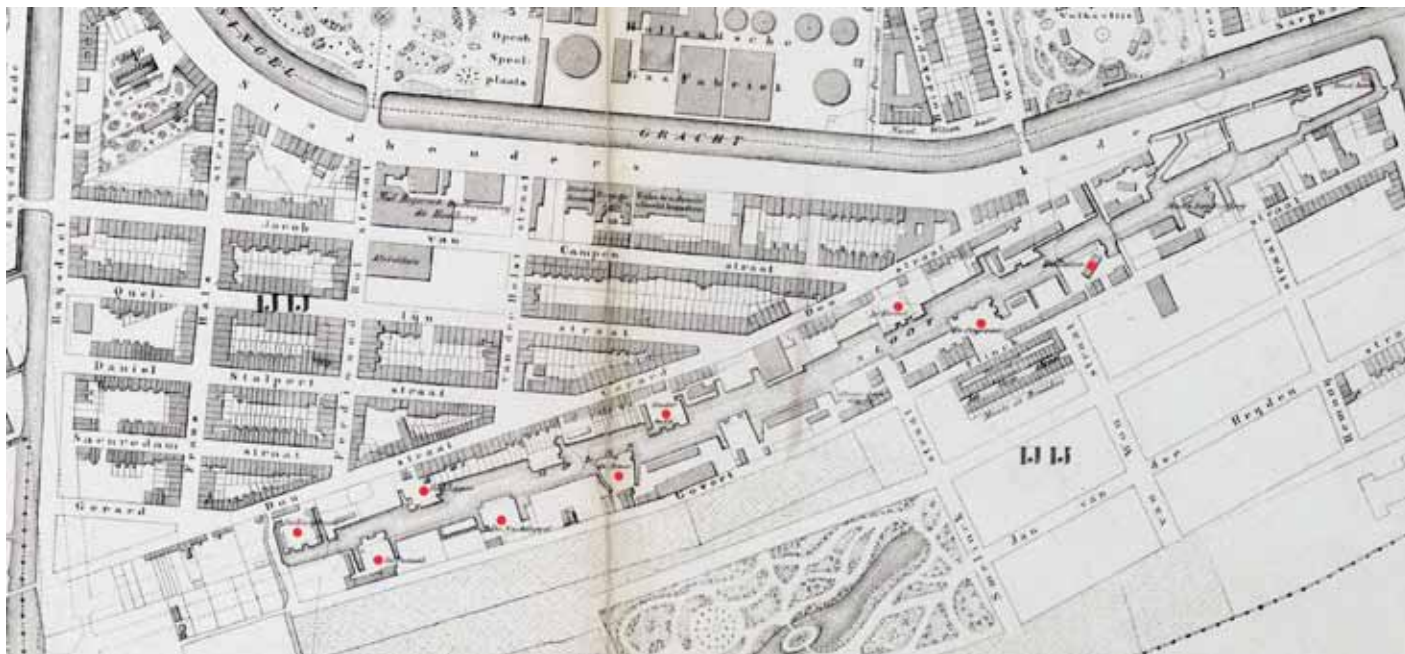
de vroegste industriegebieden, deel 2:

Zaagmolensloot



Op 26 december 1638 verleenden de burgemeesters van Amsterdam het vrije gebruik van zestien molenwerven langs de Zaagmolensloot; ze werden aangeduid met de letters van het alfabet. Zolang er een zaagmolen werd opgericht en geëxploiteerd hoefde geen huur betaald te worden. Erf M werd als eerste in gebruik genomen door de gebroeders Van Cempen, die er een paltrokmolen op bouwden, later Ouwerkerck genaamd. G. J. Honig somt

in zijn omvangrijke verhandeling over de industriemolens van Amsterdam 18 molens op, maar de Juffer en de Seskant, dicht bij de Amstel, hoorden niet bij de regeling van 1638. Steeds gezien vanaf de Amstel zijn dat ten zuiden van de Zaagmolensloot: de Seskant, de Groote Dommekracht, de Ruyter, de Ooyevaar, de Swaan, de Sparreboom v/h de Pijl, de (Bonte) Kraay, de Nachtegaal en de Panaal (ook wel Koekoek).





Ten noorden van de sloot: Bouwlust v/h de Veermolen, de Valk, de Kieviet, de Arent, de Ouwkerck, de Noordstar v/h de Oranje Stam, de Klopper en de Kempmaan. Op de Topografische Militaire Kaart (TMK) van 1849 zijn nog 16 van die erven voorzien van een windmolen. De Swaan is dan al verdwenen; de laatste vermelding dateert van 1804. Op de stadsplattegrond van 1881 zijn er nog 9 molens over (zie kaartje p.12). De verschillen in aantallen komen door het al of niet meetellen van de molens die van oudsher al aan de Amstel stonden, zoals bijvoorbeeld De Juffer.

De Zaagmolensloot had een eigen doorvaart naar de Amstel,

Omslag: Paltrokmolen De Kieviet in 1881, ingebouwd door de reeds gereed-gekomen bebouwing van de Gerard Doustraat.

Pag.2: Detail uit de stadsplattegrond van 1881, aan de vooravond van de definitieve ontruiming van de nog resterende molens en fabrieken aan de Zaagmolensloot. Er staan nog negen molens.

Boven: Detail uit de TMK blad 25 ZO uit 1849 met op één na nog alle molens aanwezig.

Rechts: Bovenkruinende zaagmolen De Ruiter, rechts de Zaagmolensloot en links nog net zichtbaar de huisjes aan het Zuidelijk Zaagmolenspad.

voorzien van een sluisje. Bij extreem hoogwater in de Amstel bleef dat sluisje gesloten, tot grote ergernis van de molenaars. De bediening van dit sluisje was zaak van de poldermeesters van de Binnendijkse Buitenvelderse polder, dus Nieuwer-Amstel. In 1881, nadat de stad het grondstuk aan de Amstel gunstig had weten te verkopen werd de monding van de sloot nog verlegd naar de Stadhouderskade ter hoogte van de Hemonystraat. Dat heeft maar tot de demping van de Zaagmolensloot gefunctioneerd. Begin 19^e eeuw verwierf de familie Glasbergen vanuit molen de Juffer aan de Amstel zeven molens aan de Zaagmolensloot. Een aantal daarvan werden in een vroeg stadium al gesloopt en omgezet in andersoortige fabrieken. Diverse molens werden in de 2^e helft 19^e eeuw afgebroken en al of niet vervangen door stoommachines. Zo werden in 1856 de Groote Dommekracht en in 1877 de Bouwlust omgebouwd tot stoomzagerij. De



Swaan maakte in 1840 plaats voor een der eerste stoomdriemantelslijperijen. De Arend blijkt in 1870 al verdwenen te zijn. In de nacht van 7 op 8 september 1881 brandde de Ouwkerkerk geheel af en werd niet meer herbouwd.

Na de annexatie van 1877 van ondermeer het noordelijkste deel van de Binnendijkse Buitenvelderse polder, waar de Zaagmolensloot in lag, maakte de stad plannen voor woningbouw in het gebied tegenover de Utrechtse poort, de latere wijk YY ofwel De Pijp. Nieuwbouw zou in de 19^e eeuw steeds gepaard gaan met ophogen van het polderlandschap, in principe was het streven dat tot 2 voet boven A.P. te doen. Uit de hele stad werd puin opgereden, afgedekt met baggerspecie en dan een toplaag zand. Regelmatig betekende dat een laag zand van zo'n anderhalve meter dik, alleen de handhaving liet in dit eerste grote polderproject te wensen over. Daardoor ontstonden tussen de keurig opgehoogde straten grote kuilen die vol water liepen en hele kolonies muggen aantrokken.



Boven: De Grootte Dommekracht werd in 1856 veranderd in een stoomzagerij. De molen werd afgebroken en in 1858 in Zwanenburg herbouwd. Op deze foto uit 1870 staat op de achtergrond de Bouwlust die in 1877 eveneens omgebouwd zou worden.

Links: De toegang tot de Zaagmolensloot vanaf de Amstel, met sluisje; rechts het buiten Amstelhoek met de theekoepel op de hoek van de Singelgracht.



Intussen was het vanzelfsprekend dat de molens en fabrieken aan de Zaagmolensloot dienden te verdwijnen, omdat die op polderpeil gebouwd waren. Medio 19^e eeuw echter had een op snel geld beluste stadsregering de molenerven te gelde gemaakt en na de annexatie van het gebied bleken de van oorsprong gratis gehuurde erven in eigendom aan de molenaars overgegaan te zijn. Die verdwenen niet zonder slag of stoot en net als eerder gezien in de Stadsrietlanden duurden de onteigeningsprocedures tot in 1883, waarna eindelijk de sloot gedempt en het terrein opgehoogd kon worden. De grondstukken terugkopen had ook nog eens een veelvoud gekost van de verkoop enkele decennia eerder. Tot het zover was werd er allang gebouwd

Boven: Doorkijkje langs de Nachtegaal naar de Klopper aan de overkant van de Zaagmolensloot.

Rechts: De Ooyevaar, de Kieviet en de Valk aan de Zaagmolensloot.

in de Pijp, het noordwestelijke deel als eerste (zie kaart p.12). Om de reeds bewoonde delen verbinding met de Buitensingel (Stadhouderskade) te geven werd over de Zaagmolensloot een noodbrug geslagen ter hoogte van de 1^e Sweelinckstraat. Het Noordelijke Zaagmolenpad werd Gerard Doustraat en het Zuidelijke Govert Flinckstraat. Na demping werd de Zaagmolensloot tot Albert Cuijpsstraat en het laatste deel tussen Van Woustraat richting Amstel tot Hemonylaan. Ondanks dat na 1882 in de Pijp flink gebouwd werd stonden



de overgebleven molens aan het Zuidelijk Zaagmolenpad er nog een tijdje. In 1889 werden de Kraay en de Nachtegaal gesloopt en in 1892 pas de Ooyevaar. De demping begon bij de Van Woustraat en rukte langzaam op richting nieuw gerooide Ferdinand Bolstraat.

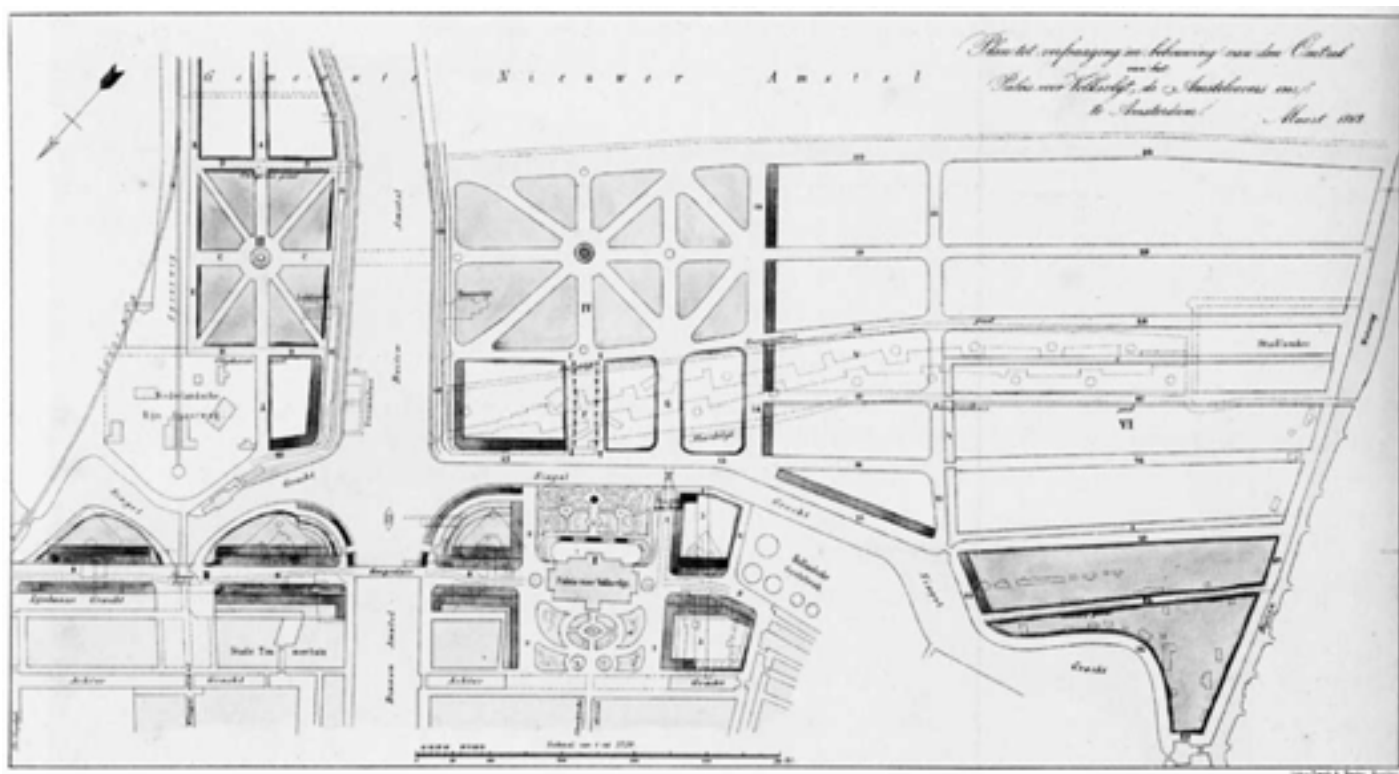
Ook al heeft de Albert Cuypstraat niets industrieels meer, bedrijvig is de opvolger van de Zaagmolensloot gebleven. Immers, deze straat herbergt de beroemdste dagmarkt van Nederland. Na het aanvankelijk gedogen van straathandel werd de eerste dagmarkt van Nederland in het leven geroepen.

In het liberale klimaat van de 2^e helft van de 19^e eeuw werd er door de gemeenteraad flink gesleuteld aan de van opzet zeer riante nieuwbouwwijk. Het Sarphatipark aan de Stadhouderskade – tegenover het Paleis voor Volksvlijt – ging niet door en kwam achteraf aan de Ceintuurbaan. De fraaie brede straten werden tot $\frac{2}{3}$ van de breedte teruggebracht.



Aannemers kregen door laksheid van de gemeente de vrije hand te knoeien bij de bouw, wat soms de huizen al deed instorten tijdens het bouwen en waarbij zelfs mensenlevens te betreuren waren. Aangevoerd werd die versobering vanaf 1869 door het gemeenteraadslid Mr. J. J. Teding van Berkhout, die eerder (1857-66) zelf wethouder van Publieke Werken was geweest. Het halveren van de breedte der Stadhouderskade wist de burgemeester gelukkig te blokkeren. In 1874 besloot de gemeenteraad de randen van de wijk aan de concessie te onttrekken en tevens de Ned. Bouwmij. toe te staan meer goedkope woningen te creëren door het rooien van twee extra straten: de Quellijnstraat en de Saenredamstraat.

Boven: De drukbezochte uitspanning Stadlander aan de Boerenwetering moest plaats maken voor de nieuwbouw van de Pijp
Links: Albert Cuypmarkt in 1905



Dit is de tweede versie van het plan voor de bebouwing en inrichting van de omgeving van het Paleis voor Volksvlijt, zoals ingediend door Samuel Sarphati in 1862. Het eerste plan was wegens onuitvoerbaarheid afgekeurd maar dit – nauwelijks gewijzigde – nieuwe plan werd wel goedgekeurd. Dat was wel met de bepaling dat alle kosten van onteigening en bouwrijp maken voor rekening van de concessionaris kwamen. Dat werd Sarphati te ingewikkeld en hij deed de concessie, met instemming van de gemeenteraad, over aan Nederlandse Bouwmaatschappij.

de vroegste industriegebieden, deel 3:

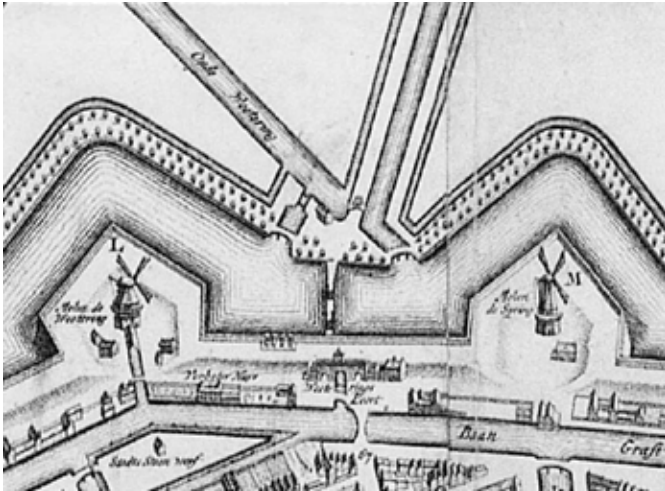
Mennonietensloot





Op 10 oktober 1668 bepaalden thesaurieren ordinaris dat tegenover de Weteringpoort vanaf de Buitensingel een sloot gegraven zou worden tot aan de gemeentegrens met Nieuwer-Amstel, parallel aan het Groenhovenspad in de polder. Aan die sloot konden molens gebouwd worden, wat resulteerde in drie korenmolens en vier houtzaagmolens: ten zuiden van de sloot de Geelvink, de Oranjeboom, de Swaan, alle drie bestaande

korenmolens uit de ruimte die de Vierde Uitleg ging uitmaken en die aan de Mennonietensloot opnieuw opgebouwd werden. Dan de houtzaagmolens, allen gebouwd in 1670: de Jonge Vischer als laatste ten zuiden van de sloot en ten noorden de paltrokken de Witte Os, de Blauwe Calkoen en 't Aalsmeerder Wapen. De Oranjeboom had eerder op bolwerk Rijssenhoofd gestaan. De sloot werd op stadspeil aangelegd, dat wil zeggen,



de waterstand zou gelijk komen met die van de Singelgracht, zodat een sluis achterwege kon blijven. Dat werd bereikt door de sloot te omringen door hoge kaden die alle contact met polderwater uitsloten. De uitmonding van de sloot in de Singelgracht grensde bijna bij de sluiskolk van de Boerenwetering (zie kaartje p.20). Er tussenin stond tot 1924 het Polderhuis,

Omslag: Mennonietensloot zoals gezien door P.G. Westenberg, ±1815

Pag.19: Mennonietensloot zoals gezien door E. Alexander Hilverdink, ±1876

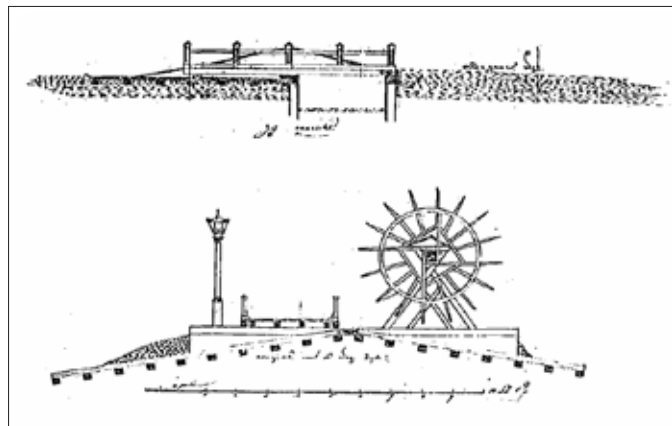
Boven: Detail uit de kaart van Gerred de Broen van 1737. Boven de Weteringpoort een waterkering, daarboven het Polderhuis. Naar links omhoog de Boerenwetering, naar rechts de Mennonietensloot met gelijknamig pad, waarover de overhaal aangelegd was.

Rechts: Mennonietensloot met de Oranjeboom, de Houthandel en de Jonge Visscher. De foto moet derhalve van vóór 1873 zijn.

de vergaderplaats van de poldermeesters van de Binnendijkse Buitenvelderse polder en tegelijk uitspanning. Onduidelijk is of de overhaal tussen Boerenwetering en Mennonietensloot toevallig daar is ontstaan doordat beide waterwegen zo dicht naast elkaar eindigden of dat het geheel bewust zo uitgelegd is. Die overhaal werd wel de angel in het vlees van de molenaars, want zó populair (half tarief t.o.v. de sluis) dat hij 's



morgens en 's avonds urenlang het Mennonietenpad blokkeerde, de enige verbinding tussen molens en Buitensingel. De molenaars lobbyden voor verbetering van het plankier over de helling, bijvoorbeeld verbreding van het bovenste vlakke deel van de helling of een wip-, kwakel-, klap- of rolbrug. De laatste kwam er (zie ontwerp-tekening PW hieronder), maar niet eerder dan 1869 toen er van de zeven molens nog maar drie over waren. Tot die tijd werden de zakken meel met de hand van de ene kar op de andere geladen, wat 's winters bij een gladde helling een gevaarlijke klus werd. Een der molenaars, Gritters Doublet, liet een pont tussen zijn molen en de schans varen om zijn waren in de stad te krijgen. Het werd de molenaars duidelijk dat de snelle verwerking van het grote aantal groenteschuitjes (40 á 60 per dag heen en weer) en mestpramen (30 á 80 alleen terug als ze leeg waren) bij de



vroedschap de voorkeur genoot boven de aan- en afvoerweg voor de molens. Dat maakte dat na een calamiteit zoals het afbranden van een molen deze niet meer herbouwd werd. Op één na, toen in 1848 de Swaan afbrandde werd ze herbouwd

Boven: Het Wapen van Aalsmeer was de laatste in de rij van drie paltromolens die in 1670 op de westelijke oever van de Mennonieten-sloot gebouwd werden.

Links: De rolbrug over de helling van de overhaal. De tekening uit 1869 is van Publieke Werken.



Boven: Kaartje van de Mennonietensloot en de locatie van de zeven molens. Van de tussen 1811 en 1878 afgebrande molens werd alleen De Swaan in 1848 herbouwd maar kreeg een nieuwe naam: de Houthandel. Dit kaartje is een plattegrond van 1900 met daarin een projectie van de Mennonietensloot volgens een kadasterkaart van 1850. De sloot drong even door de grens met Nieuwer-Amstel, zodat de weg die langs die grens gelegd werd (nu de Alexander Boersstraat) ter plaatse een slinger maakte die vandaag nog steeds zichtbaar is.

Rechts: De situatie rond het Polderhuis, sluis en overhaal aan de vooravond van de bouw van het Rijksmuseum. Bebouwing en erfafscheidingen zijn volgens een kadasterkaart. Bolwerk Amstelveen werd geslecht, de Singelgracht genormaliseerd (rechtgetrokken) evenals de Buitensingel, die daarna Stadhouderskade zou heten.

als zaagmolen ‘de Houthandel’. De Blauwe Calkoen brandde in 1811 volledig af en werd niet herbouwd. De molen was in 1808 gekocht door de molenaar van de naastgelegen Witte Os, die er zijn zoon in zette. ‘t Aalsmeerder Wapen werd in 1834 afgebroken. De Geelvink brandde in 1859 af, in 1860 de Witte Os en beiden werden niet meer herbouwd. De overige molens waren uiterlijk in 1878 afgebroken om plaats te maken voor de bouw van het Rijksmuseum (zie kaartjes p.22). Zoals te zien is ging dat ook ten koste van diverse bedrijfjes en woonhuizen aan de Buitensingel. Het Polderhuis en de overhaal bleven tot 1924 in tact, toen een nieuwe overhaal bij de Haringvlietstraat gebouwd werd en de Boerenwetering vanaf dat punt stadinwaarts eindelijk op stadspeil gebracht kon worden.



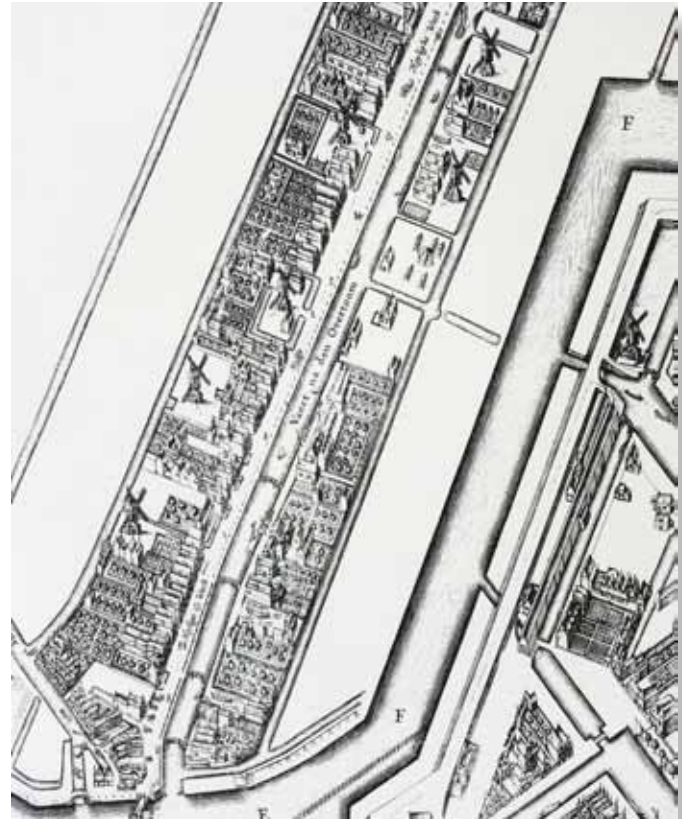
de vroegste industriegebieden, deel 4:

Overtoomsevaart

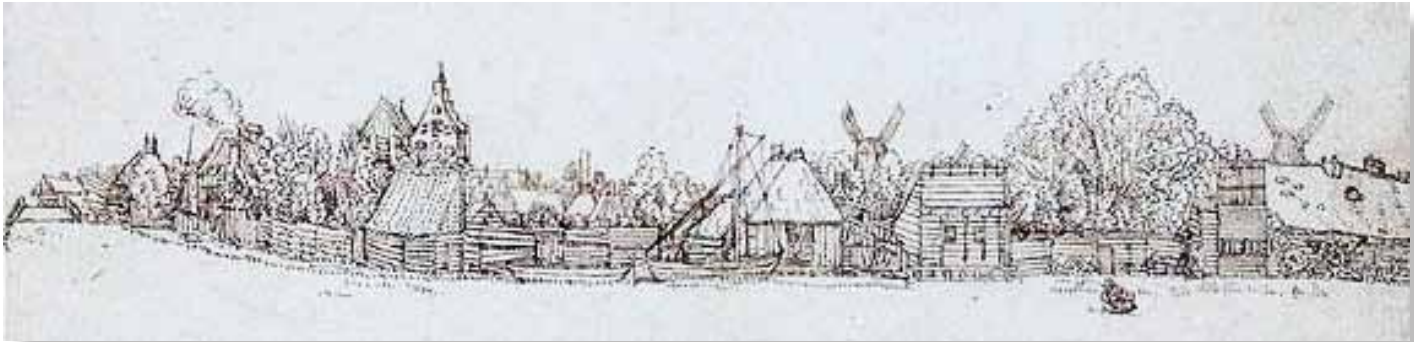


De Heiligewegsvaart, na de Alteratie doorgaans Overtoomsevaart genoemd, was geen industriegebied avant la lettre. Daarvoor was de diversiteit van de gebruikmakers te groot. Al eeuwen was de weg langs die vaart veel belangrijker, namelijk een pelgrimsweg van Sloten en Amstelveen naar de Sacramentskapel in de Kalverstraat. De weg werd in de loop der eeuwen door stadsuitbreidingen steeds korter en de ondernemingen die niet binnen een stad pasten werden steeds verder de stad uit gedrongen. Die Heiligeweg liep van de Kostverlorenvaart tot aan de Kalverstraat, het laatste stukje heet nog steeds zo. In ± 1450 maakte het Singel de stadsgrens uit, na ± 1590 de Herengracht en na 1662 de Singelgracht. De 100 roeden-grens (stadsvrijheid) na de Vierde Uitleg viel toen op de plaats waar zich nu de 2^e Constantijn Huygensstraat bevindt en tot zover reikte de directe invloed van de stad. Belangrijk is te weten dat weg en vaart onder de jurisdictie vielen van Nieuwer-Amstel en dat buiten de stadsvrijheid de betreffende anarchie heerste van alles dat zich aan de regels en heffingen van de stad wilde onttrekken. Al die eeuwen vestigden zich aan de weg allerlei aanbieders van diensten, dagelijks aangevuld met venters en recreanten. Zoals gezegd werd de weg op zeer uiteenlopende manier benut, zowel voor bewoning, nijverheid als industrie. Dat leverde pleziertuinen naast buskruitmolens op, theaters naast mosterdmolens, uitspanningen tegenover korenmolens en buitenhuizen naast katoendrukkerijen of volmolens. Op het water van de vaart vond je door elkaar mestpramen, plezierjachtjes, dekschuiten en veerboten (zie afbeelding p.25).

Waar we in deze serie over industrieterreinen in geïnteres-



Boven: Dit is het deel van de Heiligeweg dat voor de Vierde Uitleg (1658-62) ontruimd moest worden. Op één na hebben alle molens een plek aan de Overtoomsevaart gekregen. Een der molens rechts van de vaart ging naar het Rottenestpad, in de buurt van het Pesthuis.



seerd zijn is de invulling na de grote stadsuitleg van 1662. De stedelijke overheid zocht plekken voor de industrieën die echt niet binnen een stad in te passen waren, zoals windmolens en dan met name de letterlijk broodnodige korenmolens. Maar ook voor de enorme hoeveelheid zaagmolens die hout voor huizen- en scheepsbouw leverden, om maar te zwijgen over gevaarlijke loodwitmolens en stinkende zeemtouw- en volmolens. Aan de Overtoomsevaart vonden alle categorieën wel een plekje maar binnen de stadsvrijheid toch alleen de meer aangename. Voor koren- en zaagmolens die in het gebied van de Vierde Uitleg stonden werd van overheidswege een nieuwe plaats – buiten de stad maar binnen de stadsvrijheid – gezocht en zo zien we aan de noordzijde van de vaart zes korenmolens

verschijnen die eerder langs de Heiligeweg of elders in de stad hadden gestaan. Dat waren zonder uitzondering nog standaardmolens die in de 18^e eeuw pas vervangen werden door het modernere type bovenkruisende stellingmolens. Eén der zes molens stond reeds op een geschikte plek buiten de Singelgracht, namelijk de Vier Winden. Tussen deze en de Singelgracht in

Boven: Deze tekening van begin 17e eeuw geeft aan hoe de ruimte langs de Heiligewegvaart ingevuld was. Dit deel komt overeen met dat van de kaart op p.24.

Rechts: Uit die zelfde tijd een levendige blik over de vaart verder buiten de stad in zuidelijke richting.



kreeg de Rosenboom een plek en ten westen van deze beiden kwam de Spinder te staan. Daarna kwam de toegang over land naar het Pesthuis via een gelijknamig pad en brug. Voorbij die brug stond direct de Lelie, daarna de Hoornsche Jagt en bijna op de grens met Nieuwer-Amstel de Wolf. Alle molens hadden een haventje of brede sloot naar de vaart. De Wolf had een eigen invaart tot in de molen (zie omslag). Over de molenwerven liep geen pad langs de vaart, wat het verkeer belemmerde en deze kant tot 'de stille zijde' maakte. De korenmolens waren zeer productief met als koplopers de Rosenboom (677t meel p/jr), de Spinder (666t) en de Wolf (643t). De cijfers zijn over het jaar 1843. In 1855 werd de Rosenboom onttakeld en tot stoomkorenmolen omgebouwd. De vergunning was aan



vele voorwaarden onderhevig, hoofdzakelijk het brandgevaar betreffende. Dat nam niet weg dat de molen in 1877 volledig afbrandde, nadat hij in 1873 nog net omgebouwd was tot zaagmolen. Na klachten over het pover onderhoud aan de schoeiing en het moeilijk begaanbare pad langs de vaart besloten de gezamenlijke molenaars tot het dempen van hun haventjes en het aanleggen van een pad over hun molenwerven. Na de annexatie van 1877 was het lot van de molens echter bezegeld en moesten de overgebleven molens verdwijnen. De Vier Winden was al in 1870 afgebroken om in Beverwijk herplaatst te

Boven: Deze prent toont alle zes molens op een rij. De meesten lijken hier al omgebouwd te zijn tot stellingmolen.

Links: Een prent uit 1730 of kort daarvoor, waarop de meest rechtse, de Rosenboom al omgebouwd is tot bovenkruisende stellingmolen.



worden, de Spinder werd in 1876 afgebroken nadat hij al ernstig geleden had door een brand in 1864. De Hoornsche Jagt werd in 1874 afgebroken, de Lelie in 1878 en de Wolf in 1887.

Alhoewel niet direct aan de Overtoomsevaart gelegen hoort in het rijtje windmolens ook 't Rottenest thuis. Die molen stond eerder aan de noordzijde van de Heiligeweg (kaartje p.24) en werd in 1630 naar een pad langs de Pestsloot verplaatst. Medio 18^e eeuw werd ook deze molen omgebouwd tot bovenkruier maar moest na 1865 wijken voor de Ned. Chemische Fabriek die aan de Singelgracht gebouwd werd. In deze fabriek werd zwavelzuur en salpeterzuur vervaardigd. De molen, die na 1818 de Rijzende Zon heette, werd naar Noord-Brabant verplaatst. Niet ver daar vandaan, in de tuin Ypenwoud, werd in 1845 de Roommolen van bolwerk Schinkel herplaatst, die daar plaats moest maken voor de bouw van de cellulaire gevangenis. In 1850 kreeg de eigenaar vergunning om op



Boven: Nog eens de zes molens aan de vaart, nu in een recentere vorm (1864) als stellingmolens.

Links: 't Rottenest aan het Rottenestpad, bij het Pesthuis, tekening Reinier Nooms ±1653



het woonhuis bij die Roomolen een klein specerijmolentje te plaatsen, het Jonge Hart. In 1884 maakten beide molens plaats voor het graven van het Jacob van Lennepkanaal.

Berucht waren de buskruitmolens aan de Overtoomsevaart. Daarvan stonden er vier, allemaal rosmolens, d.w.z. door paarden aangedreven. De eerste, Sollenberg, stond op de grens van de stadsvrijheid, de overige drie ten zuiden daarvan en alle vier in Nieuwer-Amstel. Zelfs die gemeente zag in dat de aanwezigheid van buskruitfabrieken levensgevaarlijk was en zeker als die zo dicht bij elkaar lagen als deze vier. Hoezeer ze gelijk hadden zagen we 14 augustus 1758, toen de Sollenberg



met een gigantische klap explodeerde en met de grond gelijk gemaakt werd. De overige molens werden op verder onbekende tijdstippen ontmanteld, waarvan er twee een nieuwe plek bij Ouderkerk aan de Amstel kregen.

Een van de vele katoendrukkerijen aan de vaart was de 'Overtooms Welvaren' van Pieter de Clercq, waarover niet zo heel veel bekend is, terwijl er wel veel voorbeelden van hun producten bekend zijn. In 1750 waren in Amsterdam een tachtigtal katoendrukkerijen werkzaam, in 1796



waren dat er door de moordende concurrentie vanuit het buitenland nog maar dertig. Overtooms Welvaren was er daar één van en ze hield het tot 1817 uit. Het bedrijf stond op grondgebied van Nieuwer-Amstel.

De Simplex fietsenfabriek (1887) was aan de Overtoom actief van 1896 tot 1953 en verhuisde toen naar de Pilotenstraat.

Boven: Rijwielfabriek Simplex had zijn productiebedrijf van 1896 tot 1953 aan de Overtoom.

Li.bov: Buskruitmolen Sollenberg explodeerde op 14 augustus 1758

Links: Succesvolle stalen van katoendrukkerij Overtooms Welvaren



Aan de Overtoom kende het merk de grootste triomfen. Met een personeelsbestand van zo'n honderd mensen worden al gauw 5000 fietsen per jaar geproduceerd. In 1955 werd de miljoenste fiets geproduceerd maar het bedrijf maakte ook vele andere soorten vervoermiddelen. Vindingen die het merk beroemd maakten zijn het cycloïdelager in 1909, de aluminiumfiets in 1939 en in 1927 de eigen trommelrem die tot in de 60-er jaren toegepast werd. Het gebouw werd na

1953 gebruikt door behangselfabriek Goudsmit-Hoff en Remington.

Aan het begin van de vaart, achter het Sophiapark waar nu de Eerste en Tweede Helmersstraat zijn, werd de vernis- en lakstokerij van Van Son (1861) en de loodwitfabriek van Ooster & Co (1859) gevestigd, met hun toegangen naar de Buitensingel



gekeerd. Loodwit was een pigment voor dekkend witte olieverven. Nederland was in de vervaardiging van dit pigment – door een afwijkend en geheim procédé – wereldmarktleider. Het gebruik van dit pigment is uit de gratie geraakt nadat bekend werd hoe schadelijk de stof voor de gezondheid was, zelfs in verwerkte vorm. De fabricage was ronduit levensbedreigend voor het personeel; van loodwitmolen De Son (bol-

Boven: Fragment van de kaart van V.d.Stok uit 1881 met het Amsterdamse deel van de Overtoomsevaart. De grens met Nieuwer-Amstel is als stippellijn aangegeven. Van de molens was op dat moment alleen de Wolf nog aanwezig. Helemaal rechtsboven de Loodwitfabriek en de Lak- en vernisstokerij van Van Son. Onderaan het Vondelpark.

Li.bov: Het beroemde 'balhoofdplaatje' van Simplex.

Links: De Buitensingel met links de lakstokerij van Van Son in 1890.

Rechts de ingang van de Pestsloot, nu Bosboom Toussaintstraat.



werk Zeeburg) is bijvoorbeeld bekend dat het personeel slechts een beperkte tijd in de fabriek werkzaam mocht zijn om het hoge overlijdensrisico te verbloemen. Ooster & Co werd in of iets voor 1895 ontmanteld.

Sinds een keur van 1642 was het verboden binnen de stad lak en vernis te stoken, vanwege het grote brandgevaar dat de branche veroorzaakte. Van Son dreef van 1861 tot 1915 zijn lakstokerij daarom aan de Buitensingel, tot hij ook daar door bebouwing ingesloten was. In de 20^e eeuw is Van Son overgeschakeld op drukinkten en heeft zijn productie naar Hilversum verplaatst. Na ruiming van de fabriek kon de Tweede Helmersstraat eindelijk op volle breedte geroid worden. In

Boven: Fragment van de kaart van Mol uit 1770 met de Overtoomsevaart. De stadsvrijheid is aangegeven door een stippellijn, Fort d'Eendragt is de voormalige aardewerkfabriek Blankenburg

Rechts: Gesticht De Eendracht in de verbouwde aardewerkfabriek Blankenburg op de fundamente van de Franse Schouwburg die op zijn beurt weer op de grond van buskruitmolen De Rob stond.

1919, na onteigening en sloop van de huizen aan het Sophia-park (eigen weg; de twee huizen aan de Nassaukade konden blijven staan) kon de Eerste Helmersstraat geroid worden. (zie kaartje uit 1881 op p.29)

Afgezien van wat incidentele meldingen van industriële ondernemingen aan de Overtoomsevaart nu een laatste fabriek in detail: de aardewerkfabriek Blankenburg. Nadat in 1739 een van de vier buskruitmolens 'De Rob' ontmanteld was en het jaar daarop afgebroken, werd het grondstuk in delen verkocht. Een deel ging naar katoendrukkerij 'De Drie Braamen' en een deel werd gekocht door zeilmaker Ary Blankers, een man met torenhoge ambities die aan zijn zeilmakerij niet genoeg had. Hij trad daarnaast als scheepsmakelaar op en bouwde in 1752



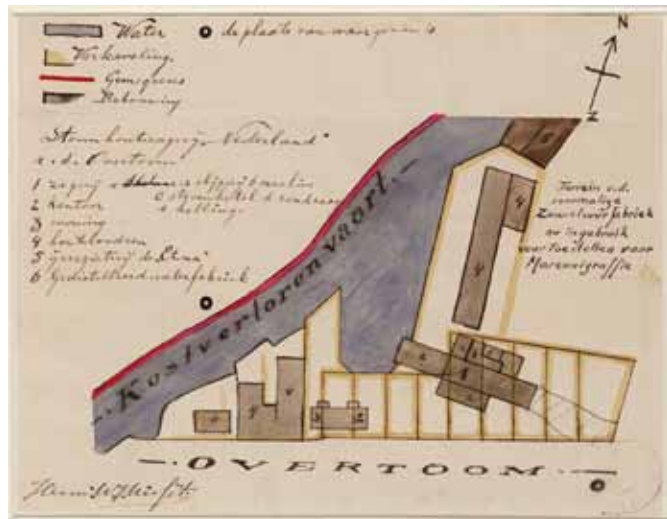
op het grondstuk aan de Overtoomseweg een houten schouwburg, die hij in 1753 aan een frans gezelschap verhuurde. De schouwburg werd daarom bekend als de 'Franse Schouwburg' maar heette eigenlijk 'Blankenburg'. In de nacht van 12 op 13 augustus 1754 brandde de schouwburg alweer af en werd niet herbouwd. In 1756 bouwde Blankers op de fundamenteën van de schouwburg een aardewerkfabriek, ook Blankenburg genaamd. Blankers wilde profiteren van de grote vraag naar namaak chinees porselein en ook dit keer had hij vakkrachten van elders nodig om de productie te starten: Matthijs Arends uit Delft. En ook dit keer had Blankers geen gelukkige greep gedaan; zijn porselein vond geen genade bij het 18^e eeuwse



publiek en in 1760 ging hij failliet. Uit verkoop in 1764 van de roerende boedel richtte graaf Gronseld Diepenbroick zijn wél succesvolle Weesper Aardewerkfabriek in en het onroerend goed werd verbouwd tot gesticht d'Eendragt. Dat gebouw heeft tot 1970 aan de Overtoom gestaan en werd toen afgebroken. Bij de sloop zijn eindelijk voorbeelden (misbaksels) van de aardewerkproductie te voorschijn gekomen.

Lees ook: *Ons Amsterdam* 23 (1971) pp.66-78

Aan het einde van de vaart was de stoomhoutzagerij Nederland. Die had zijn helling eerst naar de Overtoomsevaart maar



Boven: De stoomhoutzagerij 'Nederland' juli 1900, vóór de demping van de Overtoomsevaart.

Links: Plattegrond van Stoomhoutzagerij Nederland aan de noordzijde van de hier al gedempte Overtoomsevaart. De helling is daarom verlegd naar de Kostverlorenvaart. De aantekening rechts toont waar Ketjen zijn zwavelzuurfabriek tot ±1900 had. Het donkerbruine pand helemaal boven is van ijzergieterij De Etna.



verlegde die, na de demping van de vaart, naar de Kostverlorenvaart (zie plattegrondje p.31).

Grenzend aan de stoomzagerij (op dezelfde plattegrond aan de rechterzijde) zette Ketjen zijn zwavelzuurfabriek voort, nadat hij in 1880 van bolwerk Sloten verdreven was door Sociëteit Bellevue. Dat duurde tot 1900, toen Ketjen in de Nieuwendammerham zijn nieuwe fabriek bouwde die er nu nog staat, alleen maken ze geen zwavelzuur meer. Voordat Ketjen zijn plek aan de Overtoomsevaart had ontruimd was het 1904.

Aan of bij de Overtoomsevaart stond nog meer industrie, waar weinig of geen gegevens over beschikbaar zijn, alleen van het bestaan zijn we zeker. Door Rijkhof aan het Steenpad werden bijvoorbeeld boten gebouwd, door Stoom Chocolaafabriek Denneboom cacao gemalen en verwerkt tot poederchocolade

Boven: De zwavelzuurfabriek van Ketjen rond 1900. Op dat moment was de nieuwbouw in de Nieuwendammerham al bezig.

Rechts: Botenwerf van Rijkhof in 1904

en onder de naam De Drie Braamen, die we eerder als katoendrukkerij tegenkwamen, is ook een brouwerij en azijnmakerij actief geweest op het terrein van de geëxplodeerde kruitmolen Sollenberg.

Sluiten we af met een industrie op de rand van nijverheid: de schoenenindustrie. Die had niet zo'n geweldige faam en werd wel aangeduid met 'Overtoomse waar'. Die term werd ook in het algemeen gebruikt voor goederen die door ondernemers buiten de stadsvrijheid geproduceerd werden en zich onttrokken aan voorschriften van gilden en overheid.

De noordoever van de Overtoomsevaart, de zogenaamde 'stille zijde', kende geen kade langs het water, zelfs geen pad. Dat was er wel maar lag achter de molens en kende vele obstakels. Met het bevolkt raken van dit deel van de Stadspolder zorgde de toestand van het pad en de gebrekkige beschoeiing van de vaart voor veel ergernis. De stad wierp een even-



tuele onderhoudsplicht ver weg omdat het een eigen weg en eigendomsgrondstukken betrof. Zij kreeg tot de Kroon (1866) daarin gelijk en er bleef de aanwonenden niets anders over dan het onderhoud in eigen beheer uit te voeren. De molenaars gingen in 1867 zover dat zij hun haventjes en toevaarten dempten en een pad voor de molens langs aan het water aanlegden. De gemeente was geadviseerd het eigendom van een strook land langs het water te bemachtigen, wat in 1873 'met gesloten beurs' gebeurde. Voor de hele 'stille zijde' bepaalde de gemeenteraad in 1889 een nieuw bestemmingsplan dat alle erven aan de vaart van Nassaukade tot de grens van de stad betrof. De meer dan moeizame onteigening of aankoop van de



resterende grondstukken aan die 'stille zijde' maakte dat de stad die nieuwe rooilijn uit het bestemmingsplan weer losliet, op het eerste blok vanaf de Nassaukade na. De zuidzijde van het Sophiapark werd namelijk voor een recordbedrag van ruim f42.000,- bemachtigd. Het resultaat van de herinrichting en versteende wallekanten van de 'stille zijde' ziet u op de foto links. Na het graven van het Jacob van Lennepkanaal (1884-88) was de Overtoomsevaart voor de scheepvaart niet meer van belang en werd hij in 1901-02 gedempt en in 1903 de Overtoom, zoals de gedempte vaart ging heten, ingericht. In 1892 was

Boven: De Pestbrug voor de Pestlaan in 1887, gezien naar het oosten.

Links: De Overtoomsevaart in 1896, een paar jaar voor de demping, gezien naar het westen. Derde huis van links de Simplex-fabriek.



werd. Anders dan bijvoorbeeld langs de Kostverlorenwetering is alle industrie gedurende de eerste helft van de 20^e eeuw van de Overtoom verdreven, de smerigste het eerst, de rest volgde. Medio 20^e eeuw was de Overtoom een gezapige woon- en winkelstraat geworden.

de Pestsloot al gedempt, waarop de Bosboom-Toussaintstraat aangelegd werd. Met de annexatie van 1896 werd de Kostverlorenvaart de gemeentegrens en op dat moment begon de woningbouw rond de vaart eindelijk goed op gang te komen. Na de annexatie van 1921 werd de gemeentegrens verlegd naar de Ringvaart van de Haarlemmermeer en in de 30-er jaren werd het gebied achter de Baarsjes en Schinkel tot de lijn Ortheliuskade, Postjeskade en Westlandgracht ingericht voor woningbouw, waardoor de Overtoom tot een verkeersader van belang



*Boven: In 1901-02 werd de Overtoomsevaart gedempt.
Rechts: De gedempte Overtoom in 1982.*

de vroegste industriegebieden, deel 5:

Kwakerspoel



De vroedschap van Amsterdam achtte het gebied tussen Buitensingel en Kostverlorenvaart uitstekend geschikt om daar de industrie te vestigen die niet tussen stedelijk bebouwing thuishoorde. Dat ze daar de mogelijkheden toe kregen, ondanks dat dit gebied tot de gemeente Nieuwer-Amstel behoorde kwam doordat de vroedschap al sinds de 16^e eeuw ambachtsheer van die gemeente was en doordat in 1752 ook nog eens het bestuur over de Stads- en Godshuispolder officieel overgenomen werd, in volledige overeenstemming met de ingelanden van die polder. Daarnaast werd de stad in 1861 ook nog eens eigenaar van de hele vaart door koop van het Hoogheemraadschap Rijnland.



De Stadspolder begint bij de Overtoomsevaart noordwaarts en eindigt aan het IJ bij de Haarlemmerpoort en een klein stukje ervan kwamen wij in deel 4, de Overtoomsevaart al tegen tot het nieuwe Jacob van Lennepkanaal. Nu gaan we kijken naar het gebied ten noorden daarvan tot de Vinkenbuurtsloot, de latere Hugo de Grootgracht. Deze wateren, die zo keurig parallel lopen aan de Overtoomsevaart waren, met nog vele andere, de weersloten van de ontginning van deze polder in de 12^e en 13^e eeuw. Aan één van die sloten had zich een deel der

Boven: *De Lange Bleekerssloot.*

Links: *Patroon van kavelsloten (of weren) in de Stads- en Godshuispolder. Dwars door het rechterdeel van deze weren was in 1610 de Derde Uitleg ontstaan, waardoor de polder in een steeds smaller worden driehoek eindigde bij de (derde) Haarlemmerpoort.*



Amsterdamse textielindustrie gevestigd, met grote bleekvelden en opgestelde lakenramen: van de Lange Bleekerssloot, in het verlengde van de Rozengracht, tot de Kuiperssloot. Langs dat soort sloten liep in de regel een doorgaand pad, vaak tot de Kostverlorenvaart aan toe, maar niet langs de Bleekerssloot. Het Schuttingpad ging halverwege via het Korte Bleekerspad in het Jan Hanzenpad over, een hele weer zuidelijker (zie kaartje p.5). Ten noorden van de sloot was de belangrijkste weg van dit industriegebied, het Lange Bleekerspad dat wél helemaal tot de vaart doorliep en bij de Tolbrug over de vaart uitkwam. Dat was de brug die in 1904-'05 vervangen werd door de Wiegbrug. Na het wegwijnen van de textielindustrie werd het Lange Bleekerspad en omgeving in beslag genomen

Boven: Het Lange Bleekerspad, naar de stad gezien.

Rechts: De botenwerf van Rijkhof aan het Lange Bleekerspad.

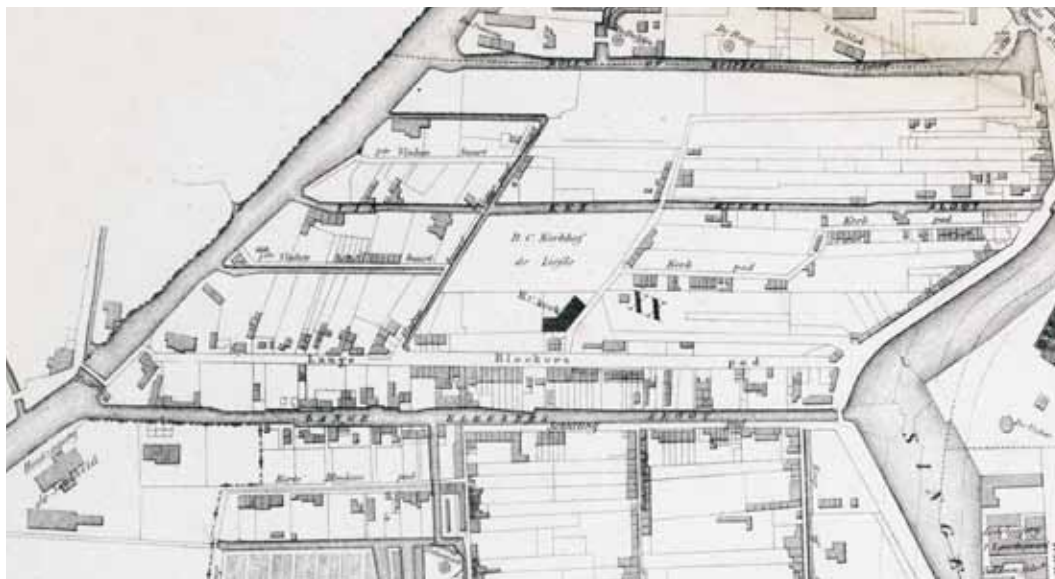
door andere industrie, nijverheid en ambachtelijke bedrijfjes. Dat werd een bizarre mix van tuinderijen, de leerlooierij van S. Schagen, herbergen en uitspanningen, bloemisterijen zoals die van Van den Berg, theetuinen zoals Mijn Genoegen en de Keizerskroon, een lijnbaan, de Gips- en kalkfabriek van Disselkoen, kegelbanen, de Lak- en vernisstokerij van H. Kelper Jr., botenwerven, grutterijen en andere winkeltjes en heel veel goedkope arbeiderswoningkjes. Daar had zich dan weer een kerk bij genesteld, RK-kerk De Liefde met een eigen begraafplaats aan de Vinkenbuurtsloot en een eigen toegangsweg vanaf de Buitensingel: het Kerkpad. Door de Derde Uitleg rond 1610 kwam dit gebied, door de 100 roeden stadsvrijheid, nog vaster onder de invloed van Amsterdam. Tussen de reeds bestaand industrie en bebouwing liet de stad ook eigen bedrijvigheid toe, zoals in 1671 de zaagmolen Koning Salomon aan het Kwakersdwarpspad en als veertiende zaagmolen de Pelgrim of Nieuwe Seskant aan het Kwakerspad. In 1853 kwam



daar de lijmsziederij Blekkingh & Co bij en in 1876 een diamantslijperij. Ten westen van dit alles was een concentratie huisjes, bedrijven, houtzaagmolens en scheepswerven aan de Kostverlorenvaart en de eerder genoemde Tolbrug naar Sloten met aan de overkant de Maljapenkade, het Slatuinenpad en de overhaal bij herberg de Drie Baarsjes. Bijzonder is dat er geen toegangsweg naar dit deel van Nieuwer-Amstel was, anders dan door Amsterdam over Buitensingel en Jan Hanzenpad of door Sloten over de Maljapenkade, notabene een particuliere weg. Beginnend in 1658 werd de Buitensingel al in een doorgaande



Boven: De Buitensingel was een uitstapje waard.
Onder: De Bleekerssloten en Bleekerspaden op stadsplattegrond van 1881



Molens rond de Kwakerspoel

Kwakersdijk	Sloop
de Boterton	1846
de Vrouwenakker	1885
de Omval	>1890
't Gekroonde Schaaap	1712

Kwakerspad N

de Nachtegaal	1838
de Witte Lelie	±1880
de Vriendschap	±1880
de Jonge Frederik	1832

Kwakerspad Z

de Vrouw Anna Maria, v/h de Seskant	<1890
de Zaaijer	±1890
de Liefde	?
de Bijkerk	?
de Haan	±1890
de Koning Salomon	1900



weg veranderd, met bruggetjes over elk obstakel en beplant met een dubbele rij bomen. Dit ontwikkelde zich tot een gebied voor zondagse uitstapjes, wat diverse ondernemers naar dit buitengebied lokte om er theetuinen en pretparken aan te leggen. Een der oudsten was de Keizerskroon, de grootste was de Nederlanden, na 1851 Claudis Civilis genoemd naar de schuttersvereniging die zich er toen vast neerliet. Iets verder land-in kwam nog de Eendracht, het latere Buitenlust. Ook de trek naar de openlijk katholieke kerk De Liefde trok zondags veel publiek, alles bij elkaar zó veel dat er een serieuze pontverbinding kwam vanaf bolwerk Rijk naar de Buitensingel ter hoogte van de tuinen, de bloemisterij van Van den Berg en

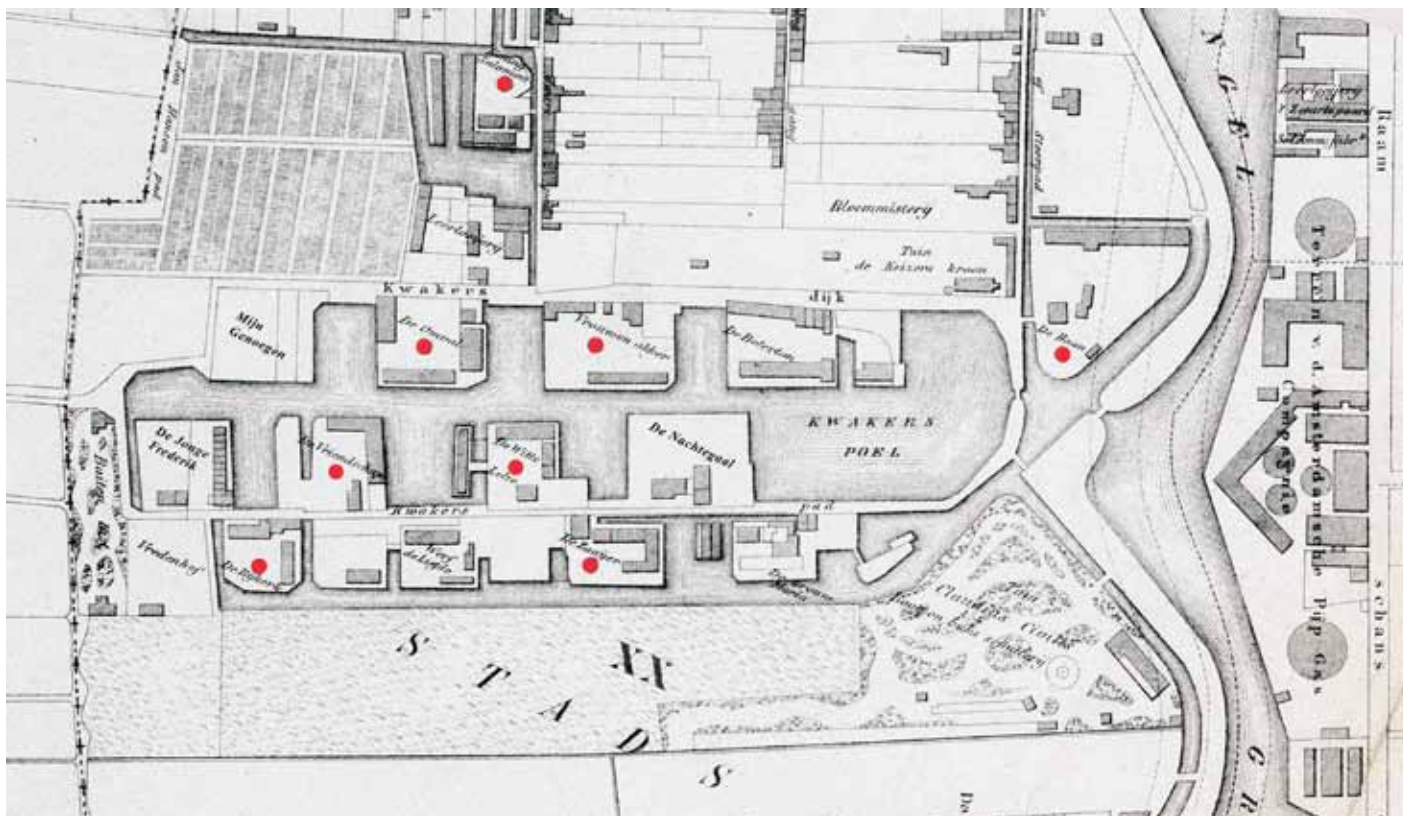
Boven: De Buitensingel, begin Kwakerspoel en zaagmolen De Haan.

Rechts: De Kwakerspoel met zaagmolens en plezierbootje.

het Kerkpad.

Ten zuiden van dit van ouds drukbevolkte gebied was redelijk maagdelijke polder met hooi- en grasland. De 100 gaarden stadsvrijheid daarin koos de vroedschap van Amsterdam uit om er een concentratie zaagmolens te vestigen. In tegenstelling tot andere gebieden dacht de stad hier minder moeite te hebben om molenaars naar toe te lokken en werden de erven verhuurd en moesten de molenaars zelf de gewenste sloten en balkhavens graven én bekostigen. Er mocht slechts één dubbel woonhuis op het erf geplaatst worden en daar werd een standaard ontwerp voor aanbevolen. Ook stond vooraf vast dat de stad hier alleen zaagmolens wilde zien. Er werden op 2 april 1661 twaalf erven aangewezen en ook verhuurd; drie rijen van vier met de eerste acht ter weerszijden van het





De Kwakerspoel en omgeving in 1881. Geheel boven is het erf van de Koning Salomon aan het Kwakersdwarspad nog in gebruik. Op de eerste rij links het erf van 't Gekroonde Schaap die al in 1712 afgebroken werd en collegietuin Mijn Genoegen werd; rechts de Boterton die in 1846 verdween. Op de tweede rij links het erf van de Jonge Frederik die in 1832 verdween en rechts de Nachtegaal die net afgebroken was. Op de onderste rij de Vrouw Anna Maria die in 1855 al op stoom overschakelde en in 1881 op het erf al geen molen meer kende. Ook De Liefde is dan al verdwenen. Aan de Buitensingel staat nog De Haan.

Kwakerspad en vier aan de Kwakersdijk. Aan de Buitensingel werd nog een plek voor een dertiende molen gevonden, de Haan. De aaneenschakeling van balkhavens deden de watervlakte uitdijen tot de Kwakerspoel en het Kwakerspad tot Kwakerseiland, wat in werkelijkheid natuurlijk hoogstens een schiereiland was. Dwarspaden tussen Kwakersdijk en Lange Bleekerssloot, het Steenpad en Kwakersdwarspad verbonden de molens met de levendige buurt rond de Bleekerssloot met inkoopmogelijkheden en huizen voor het personeel. De meest voorkomende zaagmolen was van het type 'paltrok' maar zaagmolen de Vrouwe Anna Maria was een afwijkend molen in dit landschap, namelijk een bovenkruierende stellingmolen. De ruime vaarwegen rondom de molens werden eind 18^e eeuw ook tot een last, toen dat water ontdekt werd om te spelevaren als afwisseling op de verpozing in de tuinen. Toen in 1712 het



Gekroonde Schaap om onbekende redenen afgebroken werd zag een handige ondernemer kans het erf te bemachtigen om er een theetuin te vestigen: de collegietuin 'Mijn Genoegen'. In strijd met het bestemmingsplan en een keur van 24 december 1766 tegen 'buitentimmeren' kreeg eigenaar Jan Boes achter elkaar vergunning voor grote theekoepels, overdekte kegelbanen en hoge beplanting. Op rekwesten van molenaars op aangrenzende erven, de Koning Salomon, de Vriendschap en de Jonge Frederik werd lauwwerig gereageerd met halfbakken maatregelen. Trossen plezierbootjes blokkeerden de balkhavens en de maatregelen die de molenaars afdwongen



Boven: De Vrouwe Anna Maria, de enige bovenkruier aan de Kwakerspoel. Op deze foto staat naast de onttakelde molen al de stoomzagerij.

Links: De Vrouwenakker tussen de oprukkende nieuwbouw van de Kin-kerbuurt.



hadden tot resultaat dat de eigenaar van de tuin met prikacties probeerde de molenaars weg te pesten of op z'n gunstigst uit te kopen. Hij had zich ten opzichte van de stad bovendien een sterke positie verschaft door het windgeld voor vele decennia in vooruit te betalen, ook al stond er al lang geen molen meer. Met de annexatie van 1877 kenterde het tij helemaal voor de molenaars. Behalve dat de prijzen voor hout kelderden door goedkope import vanuit het buitenland verloor de stad elke interesse, omdat ze andere plannen had met het poldergebied. Door de explosieve toename van het inwonertal van Amsterdam moesten er woningen gebouwd worden, waardoor de grond van de molens veel meer op kon brengen. De molenaars werd te verstaan gegeven dat de huur per

Boven: De Buitensingel met pleziertuin Claudius Civilis. Links de suikerfabriek en gasfabriek aan de Schans, de latere Marnixstraat.

Rechts: De Zaaier en de onttakelde Bijkerk, eenzaam aan de al voor de helft gedempte Kwakerspoel. Op de achtergrond de Tollensstraat.

eerstvolgende vervaldag niet meer verlengd zou worden. Voor de eigendomspercelen begon een langdurige reeks onderhandelingen teneinde die in handen te krijgen, zodat een aaneensluitend bebouwingsplan ontwikkeld kon worden. De molens waren het eenvoudigst weg te krijgen en tussen 1880 en 1890 zijn ze bijna allemaal verdwenen. De Jonge Frederik was in 1832 al gesloopt, de Nachtegaal in 1838, de Boterton was in 1846 naar elders verplaatst maar de opstallen bleven industrieel in gebruik en de Koning Salomon haalde als enige precies het jaar 1900. De Vrouwe Anna Maria kreeg in 1855 nog vergunning op stoomkracht over te schakelen maar was toch vóór 1890 al verdwenen. In 1874 was in een niet met name genoemde molen brand uitgebroken die in nagenoeg de hele stad te zien was geweest. Dit was de eerste brand die de kersverse beroepsbrandweer bluste.



Vooral de bedrijven aan de Lange Bleekerssloot en -pad, meestal op eigen grond, bezorgden de gemeenteraad hoofdbrekens en in 1893 mondde dat uit in een wet die het Amsterdam mogelijk moest maken 'in het algemeen belang' de gronden te onteigenen. Zodra weer een deel in eigendom overging werden de plannen voor dat deel uitgevoerd en als we bezien dat de onteigeningen tot 1923 uitliepen – namelijk die langs de De Clercqstraat – en de bebouwing daarvan tot 1929 uitgesteld werd kunt u zich voorstellen dat het in die nieuwbouwuurt lang een chaos geweest moet zijn. Die vertraging was voor een deel te danken aan de halstarrige weigering van de Gipsfabriek om het veld te ruimen, anders dan tegen een gigantisch hoge vergoeding. Na lang oponthoud en debatteren gingen de gronden voor een veel te hoog bedrag naar de stad over. In 1882 kreeg de gemeente de tuin Claudius Civilis in handen en na de sloop werd begonnen met de aanleg van de Kinkerstraat en Da Costastraat. In 1886 werd van de Kwakerspoel vast 5000m² gedempt waarop in 1886-89 de



gebouwen en stallen van de Stadsreiniging werden gebouwd (Tollensstraat), in 1893 aangevuld met nog meer opstallen tot de Kwakersstraat. Dat lukte pas nadat vanaf 1890 de hele Kwakerspoel gedempt werd. De doorvaart naar de Singelgracht verdween door de normalisering van de schans en singel, wat resulteerde in de Nassaukade. Na onderhandelingen met het kerkbestuur van De Liefde, die in 1886 aan de Bilderdijkstraat een nieuwe kerkgebouw neerzette maar de begraafplaats nog

Boven: De Korte Bleekerssloot in 1894 met geheel rechts de onttakelde Koning Salomon. Midden achter de Victor op de schans, precies vóór de Westertoren

Links: De Gips- en Kalkfabriek aan het einde van het Lange Bleekerspad, gezien over de Kostverlorenvaart in 1902. Rechts de Tolbrug.





steeds gebruikte, kwam de grond daarvan in 1912 aan de stad en kwam daarvoor in de plaats o.a. het Bilderdijkpark (1926). In 1892-93 werd een brug gebouwd in het verlengde van de gedempte Rozengracht en de Lange Bleekerssloot gedempt, waarop begonnen werd met het rooien van de De Clercqstraat die via de nog te bouwen Wiegbrug (1904) zou aansluiten op de gemeente Sloten. Als u zich afvraagt wat het belang

Boven: De in de plaats van De Liefde gebouwde H. Nicolaas en Barbarakerk, gezien over de Pekelharinggang. In de volksmond bleef het De Liefde. De plaats was zodanig gekozen dat de kerk later aan de Bilderdijkstraat zou liggen.

Rechts: De stoomzagerij Vrouw Anna Maria in 1890, met op de achtergrond de bebouwing van de Da Costakade.

daarvan was, is het nuttig te weten dat er een concessie was gegeven aan de N.V. Electriche Spoorweg Maatschappij voor een tramverbinding met Sloterdijk, Haarlem en Zandvoort. Die maatschappij zou o.m. de brug over de Singelgracht zelf aanleggen en de gemeente maakte daarom enige haast met de aanleg van de De Clercqstraat en de Wiegbrug. Op de in bezit gekomen gronden werden zo spoedig mogelijk percelen voor woningbouw gerooid en verpacht of verkocht. Ook werden de Bilderdijk- en Da Costagracht aangelegd, waarvan de laatste in 1897 eindelijk de aansluiting op de Hugo de Grootgracht kon krijgen. Het hele ‘masterplan’ werd zeer langzaam en stukje bij beetje verwezenlijkt. De nieuwe rondweg rond de stad, de ceintuurbaan – die hier Bilderdijkstraat zou gaan heten – kwam uiteindelijk pas in 1947 helemaal gereed, maar



dat lag aan de beheerders van het Vondelpark én de Tweede Wereldoorlog en niet aan vertraging in de Kinkerbuurt. Het deel van de nieuwe buurt dat ter plaatse van de Kwakerspoel ontstond, nl. Potgietenstraat (=Kwakersdijk) en Da Costastraat, was oorspronkelijk gereserveerd voor de van de Prinsengracht te verplaatsen groentemarkt. In de loop der jaren veranderden de plannen echter en kwam de groentemarkt aan de Marnixstraat. Daarvoor werden in 1892-93 vijf insteekhavens gegraven tussen Singelgracht en Marnixstraat, op een deel van de grond van de geruimde gasfabriek. Met de vrijgekomen grond werd de Lange Bleekerssloot gedempt. Dat dit een slechte greep was bleek al snel aan de chaos die



dagelijks in de Marnixstraat heerste en in 1934 verhuisde de groentemarkt naar de Centrale Markthallen aan de Jan van Galenstraat. Maar ook in de Kinkerbuurt zou deze markt een kort leven beschoren zijn geweest!

Boven: De Da Costagracht in 1959, gezien vanaf de brug in de Potgietenstraat naar het noorden.

Links: De Stadsreiniging in vol bedrijf. De gebouwen links staan aan de Tollensstraat en beschikken aan de achterzijde over een eigen kade aan de Bilderdijkgracht.

de vroegste industriegebieden, deel 6:

Zaagmolenbuurt



Het veruit grootste terrein dat door de stad Amsterdam aangewezen werd om zaagmolens te bouwen was de zaagmolenbuurt, buiten de Zaagmolenpoort. Qua concentraties een wat moeilijk af te bakenen gebied tussen Kostverlorenvaart, Singelgracht en Vinkenbuurtsloot, de latere Hugo de Grootgracht. Behalve hele series molens langs paden stonden er ook her en der verspreid. Op onze zoektocht naar concentraties van industrie zijn die rond de Voor-, Midden- en Achterweg het opvallendst. Door de Derde Uitleg (1610-15) was dit deel van Nieuwer-Amstel binnen de invloedssfeer van Amsterdam gekomen. De grote behoefte aan verwerkt hout voor de scheeps- en huizenbouw leverde rond de stad een groot aantal zaagmolens op met een concentratie precies buiten de Jordaan. Dat heeft



Boven: De Achterweg met paltrokmolen De Eenhoorn. Het zeilschip er achter vaart in de Kostverlorenvaart.

Links: De Middenweg met paltrokmolen De Jager. Alles heel landelijk!



met de ongestoorde windvang te maken bij de overheersend westenwinden. Nu was zo'n gebied met industriemolens geen aangenaam gezelschap, nauwelijks beter dan leerlooierijen, zeemtuw- en moutmolens, die dus ook allemaal in of naast de Jordaan gevestigd waren. Hoe dat in de loop der eeuwen veranderde en bijvoorbeeld de Kwakerspoel tot een lustoord werd waar stedelingen in hun vrije tijd gingen spelevaren en

Boven: De Zaagmolenbuurt zoals Jacob Olie die in 1861 fotografeerde. Hij stond daarvoor op molen De Steur en keek naar het zuid-westen.

Links: Dit kaartje geeft het blikveld van Jacob Olie aan. De ondergrond is de stadsplattegrond van A.v.d.Stok uit 1881.

Rechts: Paltrokmolens De Kop aan de Middenweg in 1895. De bebouwing van de Frederik Hendrikbuurt begint al angstig dichtbij te komen.
Onder: Nog eens de Middenweg, nu met De Bijl in 1901

waar pleziertuinen en uitspanningen tussen de molenwerven gevestigd werden zullen we in de aflevering over de Kwakerspoel zien. Eind 17e eeuw was de Buitensingel, door de aanleg van een doorgaande en fraai beplante wandelweg, tot een geliefde bestemming voor een zondags uitstapje geworden.

De Kostverlorenvaart kende al veel langer zijn molens en andere bedrijvigheid. De ruimte tussen Achterweg en vaart en in het verlengde daarvan de Kattensloot en het doodlopende eind van de vaart is slechts een voortzetting van wat we vanaf de Schinkel al kenden: een onafgebroken serie molenwerven





aan het water. De meeste van deze erven waren particulier eigendom toen de stad zijn territorium door annexaties van 1877 en 1896 tot de vaart uitbreidde. Alle transport naar die molens ging over water en ze waren voor het personeel via

Boven: Paltrok De Hoop aan het Kuiperspad met toegangspoort en brug.
 Rechts: Opsomming van de molens in de Zaagmolenbuurt op basis van de lijst van G. J. Honig (1930) met het jaar van sloop of afbranden.

Molens in de Zaagmolenbuurt

Achterweg Z > N	Sloop
de Otter	staat nog
de Eenhoorn	1929
de Wezel	1810
't Schaap ('t Lam)	1860

Middenweg

de (Graawe) Haas	1881
't Bonte Kalf	1881-85
de Cornelia (Fortuin)	1867 br
de Rode Leeuw	1875-80
de Zwaan	1872 br
't Luipaard	1931
de (Blauwe) Bijl	1897
de Oranjeboom	1895
de Windhond	1896

Voorweg/Zaagmolenpad

de Valk	1892
de Kool	1890
de (Gouden) Kop	1900±
de Jager	1907
de (Roo) Koe	1890
de Vergulde Haring	1884

Buitensingel

het Blauwe Hart	1880
+ 't Jonge Hart (spec.)	1850
de Wip	1881
de Eendracht	1889
't Anker (Walrot)	1884
+ de Vlijt (=lattenzager)	1884
de Wolf	1879
de Dommekracht	1881

Kuiperspad W > O Sloop

de Samson (ook Simson, ooit de Bruinvis)	
de Dolfijn	
de Hoop	1885
't Heiblok (Boerehai)	1885

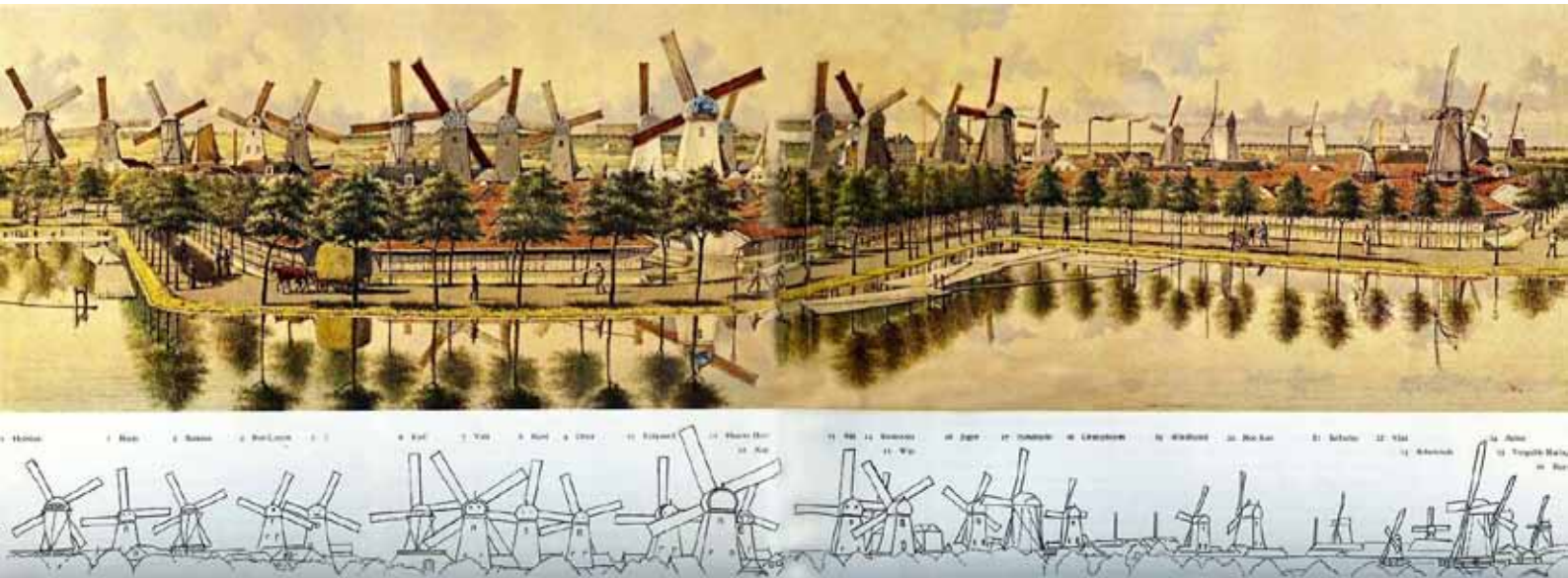
Kattensloot (Wolfsweg)

de Vrouwe Anna Magdalena, voorheen de Juffer	1870 br
de Buys	1919
de Star	1890±
de Kat	1884

Vijfhoek (tussen Kattensloot en Haarlemmerweg)

de Vrede	1847 br
't Leidse Wapen	1878-79
de Steur	1891
't Blok (de Karn)	1858 br
de (Witte) Duif	1885 br
de Schelvis	1890±
de Vijfhoek	1870 br
de Eendracht	1882
't A' damse Wapen	1862 br
't Friese Wapen	1882

+ = op het erf van voorgaande
 br = afgebrand en niet meer
 herbouwd



De zichtbare molens, van links naar rechts: 't Heiblok, de Hoop, de Samson, de Haas, de Roode Leeuw, 't Bonte Kalf, de Valk, de Kool, de Otter, 't Luipaard, 't Blauwe Hert, de Kop, de Bijl, de Eenhoorn (verscholen achter hoge gebouwen), de Wip, de Jager, de Eendracht, de Oranjeboom, de Windhond, de Roo Koe, de Juffer, de Vlijt, de Schelvisch, 't Anker, de Vergulde Haring en de Buys.

Panorama tussen Raampoort en Zaaigmolenpoort - aquarel door J. M. A. Rieke

De geboorte van de houtzaagmolen liet lang op zich wachten en was zeker geen Amsterdamse aangelegenheid. Het octrooi stamt uit 1593 en staat op naam van Cornelis van Uitgeest, het jaar daarop bouwde hij een proefmodel 't Juffertje. Het principe werd later – en door anderen – verbeterd en evolueerde tot de paltrokmolen. Deze molens stonden begin 17e eeuw alleen ten noorden van het IJ en deden van daaruit de (handmatig zagende) houtzaggers in Amsterdam ernstige concurrentie aan. Die

probeerden de import van machinaal gezaagd hout te verhinderen door op stedelijk ingrijpen aan te dringen. Dat lukte ze maar gedeeltelijk en de doodsteek voor de houtzaggers kwam van de houthandelaren, die in 1630 de handen ineen sloegen en een compagnie ter exploitatie van houtzaagmolens oprichtte. Vanaf dat moment was de stedelijke overheid ook 'om' en kreeg de compagnie terreinen toegewezen, zoals we in deze en andere afleveringen over de vroegste industrieterreinen kunnen lezen.

paden bereikbaar die op hun beurt weer verbonden waren met de Buitensingel via de bestaande – soms mijlenlange – paden langs de ontginningssloten, ook wel weersloten genoemd. In 1861 kocht de stad Amsterdam op een publieke veiling de hele Kostverlorenvaart van het Hoogheemraadschap Rijnland. Voor f930,- werd de stad eigenaar van 11 bunders 113 roeden en 63 ellen water én land.

Ten tijde van de Derde Uitleg was de lakennijverheid nog enigszins van betekenis en werden buiten de Singelgracht uitgebreide bleekvelden ingericht en lakenramen opgesteld, zoals in de Vinkenbuurt, het zuidelijkste deel van het hier bestudeerde gebied. Die industrie was echter al tanende en in 1630-31 werden de eerste erven in pacht uitgegeven voor de bouw van zaagmolens, in 1638 nog eens twaalf en de rest in de periode 1640-75. Het gebied kreeg een eigen poortje in de omwalling met een brug over de Singelgracht: de



Zaagmolenpoort. In zijn artikel over molens in Amsterdam somt G. J. Honig 44 molens in dit gebied op, het moeten er rond de 50 geweest zijn. Behalve korenmolen De Vrede en volmolen de Eendracht waren het allemaal zaagmolens.

Zie ook: [http://www.theobakker.net/pdf/Molens van Amsterdam.pdf](http://www.theobakker.net/pdf/Molens%20van%20Amsterdam.pdf)

Boven: Het lattenzagertje de Vlijt op het erf van 't Anker.

Links: Het Zaagmolenpoortje in de omwalling van 1610. Links de beplante Buitensingel met flanerende stedelingen.



De molens stonden gegroepeerd aan hun aan- en afvoervaarwegen en toegangspaden over land. De weersloten kruisten de N-Z lopende paden waardoor een raster van erven ontstond, groot genoeg voor een zaagmolen. Die paden waren de Achterweg (voor de molenerven aan de Kostverlorenvaart), de Middenweg en de Voorweg. Dwars daarop lagen nog molenerven aan paden langs de weersloten, het Zaagmolenpad, Tussenpad en Kuiperspad en molens met toegang tot de Buitensingel.

De Kattensloot was een markante onderbreking in het molenlandschap; Deze voormalige weersloot was voor scheepvaart gepromoveerd tot de aansluiting van de

Boven: Paltrok De Wolf aan de Buitensingel (voorgond). Op de achtergrond links de Star en rechts de Kat.

Rechts: 't Heiblok, de Hoop en de Dolfijn aan de Kuipersloot in 1870

Kostverlorenvaart op de Singelgracht, waardoor het laatste stuk van de vaart degradeerde tot een steeds smaller wordende sloot. Ten noorden van de Kattensloot bleef een driehoekig gebied over dat ook wel 'de Vijfhoek' werd genoemd, naar de gelijknamige molen en weg (zie p.14 e.v.).

De grote ommekeer voor dit industriële terrein kwam met het opheffen van de vestingstatus van Amsterdam in 1876 en de bijna gelijktijdige eerste grote annexatie in 1877. De gemeenteraad nam datzelfde jaar nog een plan aan voor de bebouwing van het nieuw verworven gebied, waaronder het hier behandelde. Al gedurende de laatste helft van de 19e eeuw beseften de molenaars dat ze de langste tijd hier



gewerkt hadden en werden molens na bijvoorbeeld een brand niet weer opnieuw opgebouwd. Ook het aanbreken van het stoomtijdperk deed molens sneuvelen, waarna de erven en bijgebouwen voor andersoortige bedrijven of opslag dienden. Van een aantal molens weten we wat er voor in de plaats kwam, bijvoorbeeld werd na een brand in 1810 zaagmolen de Wezel aan de Kostverlorenvaart veranderd in Betonfabriek Meesters. De ernaast gelegen molen 't Schaap veranderde in 1860 in een koolteerfabriek. De Dommekracht aan het Zaagmolenpad werd in 1865 omgebouwd tot stoomzagerij en de Windhond van dezelfde eigenaar kreeg het jaar daarop eveneens vergunning voor zo'n ombouw. De Wip, een wipstellingmolen, werd in 1881 afgebroken om in Weesp opnieuw opgebouwd te worden, waar hij vandaag nog staat.



In 1847 werd de Schaapherder, van Van de Stadt uit Zaandam, omgebouwd tot stoomzagerij. Rond 1850 werd het veerzagertje 't Jonge Hart, dat sinds 1796 op het erf van 't Blauwe Hart stond, afgebroken en op het woonhuis naast de Roomolen (op het buiten Ypenwoud bij de Pestsloot) weer opgebouwd om specerijen te malen.



Bij de Overtoomsevaart hebben we kunnen zien dat de stadsuitbreiding van 1877 nog niet alle grond tot de vaart omvatte, maar dat gold voor dit noordelijke deel wel. Voor dit gebied werden dan ook de eerste plannen vastgesteld,

Boven: Paltrok De Jager, al ingebouwd door woonhuizen ±1895.

Links: De Kattensloot met de twee nog resterende molens De Star en De Buys, rond 1890 getekend door J. H. Wijsmuller. Op de achtergrond v.l.n.r. de schoorsteen van de Dommekracht (p.6), paltrok De Windhond en de schoorsteen van de koolteerfabriek. Rechts de hallen van het Westelijk Entrepot.



wat de Staatsliedenbuurt opleverde met voorlopig de Van Beuningenstraat als grens met Sloten. Om de grootse plannen voor bebouwing van het buitengebied tot de Kostverlorenvaart af te ronden heeft de stad toch nog zo'n veertig jaar nodig gehad. Vooral de aankoop of onteigening van molenwerven aan de Kostverlorenvaart en Buitensingel, die particulier eigendom waren, kostte de stad niet alleen veel geld maar vooral veel tijd. Dat is ze eigenlijk voor sommige erven ook helemaal niet gelukt; de Eenhoorn stond er tot 1929 (de molen zaagde nog toen de sloper het erf op stapte om zijn werk te doen), 't Luipaard tot 1931 en de Otter staat er nog steeds.

Boven: De gerestaureerde paltrok De Otter in 2005.

Rechts: De Achterweg met links de paltrok De Eenhoorn. Hier werd later de Gillis van Ledenberchstraat aangelegd.

Ook de koolteerfabriek heeft decennialang roet in het eten gegooit, al te letterlijk! Daardoor kreeg de vaart hier nooit een kade, wat ook geldt voor de erven van de Vrouwe Anna Magdalena en de Buys aan de Kattensloot. De moeite die de verwerving kostte of zelfs niet lukte heeft er voor gezorgd dat tot eind 20e eeuw er slecht beperkt kades kwamen langs de Kostverlorenvaart, simpelweg omdat de bedrijfsterreinen niet tegen een redelijke vergoeding te verkrijgen waren. Dat gold ook voor de noordelijke oever van het dode stuk van de vaart, waar de Maljapenkade een particuliere weg was. Daar vestigde zich in 1880 een kapok- en bedverefabriek en in 1881 een watten- en kininefabriek, later in Gist-Brocades opgegaan; ook hier is nooit een kade langs de vaart gekomen. Pas met de recente grote saneringen in de Staatsliedenbuurt is hierin soms verandering gekomen. De bedrijven aan de Maljapenkade



Onder: De Dommekracht werd in 1875 omgebouwd tot stoomzagerij. Door de plannen van de stad werd het geheel in 1896 al weer ontmanteld.
Rechts: Frederik Hendrikplantsoen 12-14, de twee illegale huizen (rechts) van de molenaar van De Wolf, die zijn blijven staan, zelfs na de afbraak van de belendende huizen 16-38 in 1977.



wilden dolgraag een brug leggen over de Kostverlorenvaart en de stad ging onder voorwaarden akkoord, zodat we sinds 1890 een bruikbare brug tussen de 2e Nassaustraat en het Van Limburg Stirumplein hebben.

De eigenaar van zaagmolen De Wolf aan de Buitensingel (afb. p.8) lag goed dwars bij de gemeenteraad en weigerde elke onderhandeling over verkoop van zijn molenwerf of grondruil. Daardoor kon de Nassaukade hier niet op de gewenste breedte aangelegd worden. Hij rook wel geld en rooide zelf een straatje op zijn erf en bouwde illegaal twee huizen, die ongeveer met de bebouwing van het toekomstige Frederik Hendrikplein moesten stroken, maar dat dus net niet deden. In 1892 werd



eindelijk een overeenkomst gesloten maar bleven beide huizen als Frederik Hendrikplantsoen 12 en 14 staan.

De bebouwing in dit gebied zou bijna uitsluitend volkswoningbouw betreffen. Maatgevend voor het stratenpatroon werd de geplande rondweg om de stad, de 'Ceintuurbaan'. Het is hier niet de plek om te vertellen dat het sluiten van die rondweg met de brug over het Vondelpark pas na de Tweede Wereldoorlog gelukt is, maar het is wel belangrijk te vertellen dat de oorspronkelijk tot de Haarlemmerweg doorlopende weg nog voor de aanleg bij besluit van de gemeenteraad stopte bij wat later het Frederik

*Boven: Het "gat" in de gevelwand van de Frederik Hendrikstraat. De huizen rechtsachter stonden aan de Voorweg en werden niet gesloopt.
Rechts: De Frederik Hendrikstraat in 1934.*

Hendrikplantsoen zou worden en met een bocht aan zou sluiten op de genormaliseerde Buitensingel, de in 1879 ontstane Nassaukade.

Er bleef een raar gat in de bebouwing van de Frederik Hendrikstraat, zoals de ceintuurbaan ter plekke ging heten. Aan de Voorweg stonden al wat huizen die de stad heeft laten staan. Het voorterrein werd verhuurd aan de coöperatieve winkel van De Dageraad om er een winkel van één bouwlaag te bouwen. De onderbreking van de gevelwand is zelfs na de recente nieuwbouw nooit gesloten.

In 1889-90 werd de Van Oldenbarneveldtgracht gegraven, die bij de ceintuurbaan en het erf van molen De Jager voorlopig stopte. Toen dat erf opgekocht was werd de gracht verlengd



met een vaste brug voor de rondweg, maar de verlenging tot de Kostverlorenvaart is er het nooit gekomen omdat de raad in 1895 besloot de gracht te dempen, waardoor in 1898 het Van Oldenbarneveldtplein ontstond.

De verdreven industrie was gedeeltelijk terecht gekomen aan de overkant van de vaart, waar ook al het Westelijk Entrepot in 1883 op de plek van de Palmitinefabriek was gekomen. Voor de bereikbaarheid wilden de bedrijven een brug naar de stad, waar de gemeente onder strenge voorwaarden mee akkoord ging (1894) en waar we de brug naar de Van Hallstraat aan over hielden. De omgeving van de Buyskade/Donker Curtiusstraat en vooral dat aan de andere kant van het Oostelijk Marktkanaal is tot vandaag bedrijventerrein gebleven.

Uit piëteit met de bestaande kerk 'De Liefde' (1784) en het bijbehorende kerkhof of vanwege de eigendomsverhoudingen werd het strakke stratenpatroon van de nieuwe Frederik



Hendrikbuurt bij de langs de kerk liggende Vinkenbuurtsloot onderbroken. In 1912 werd De Liefde alsnog gesloopt na aan de Bilderdijkstraat een nieuw gebouw gekregen te hebben. Op de plaats van voormalige kerk en kerkhof kwam het Bilderdijkpark. Om een tweede doorvaart van Singelgracht naar Kostverlorenvaart te creëren zou de sloot verbreed worden tot de nieuwe Hugo de Grootgracht. Daar moest een lijnbaan aan de noordoever voor wijken. In 1888 werd er een begin mee gemaakt en in 1894 kwam de aansluiting met de

Boven: Stadsschuitenmakerswerf aan de Van Reigersbergenstraat, ± 1900, gezien over de Kostverlorenvaart met in het midden de Hugo de Grootgracht en de brug tussen Bilderdijkstraat en Frederik Hendrikstraat als onderdeel van de nieuwe ringweg, de 'ceintuurbaan'.

Links: De Van Oldenbarneveldtgracht met daar achter paltrok De Jager. De gracht werd niet doorgetrokken tot de Kostverlorenvaart maar in 1895 weer gedempt. Nu is dit het Van Oldenbarneveldtplein.



vaart gereed. Aan die gracht kwam in 1888 de gereformeerde Raamkerk tot stand en in 1890 daar aansluitend hun weeshuis. Door onoplettendheid van de gemeente kon daardoor de Van Oldenbarneveldtstraat niet tot de Hugo de Grootkade doorlopen; een smetje op het 'masterplan'. Aan de andere zijde van de ceintuurbaan, tussen de toekomstige Van Reigersbergenstraat en de Kostverlorenvaart en over de molenerven van de Samson, de Dolfijn, de Haas en

*Boven: Paltrok De Vijfhoek, in 1861 gefotografeerd door Jacob Olie.
Rechts: 't Friesche Wapen, de noordelijkste houtzaagmolen, bijna aan de Haarlemmerweg, -poort en -trekvaart gelegen. Hier allemaal samen op een ets uit 1736.*

't Bonte Kalf richtte de stad een nieuwe Stadstimmerwerf, -stratenmakerswerf en -schuitenmakerswerf in, waar later nog een smederij en dienstencentrum bij kwamen; ook hier ontbrak een kade tot de herinrichting.

Vijfhoek

Ten noorden van de Kattensloot nam de stad in 1857 een hele weer in gebruik als vuilnisbelt, een verhuizing van de belt op de Schans bij de Zaagmolenpoort. Op het terrein kwam een 'asloods' die via de Beltweg met een bruggetje op de Buitensingel aansloot. Ten noorden daarvan zette het patroon met molenerven aan de vaart en de sloten zich weer voort. Door de steeds geringer wordende diepte van het land kwam hier geen N-Z verlopend pad (zie kaartje p.16). De Kostverlorenvaart was in de late middeleeuwen al zijn sluis naar het IJ kwijtgeraakt, onder druk van Amsterdam en dat



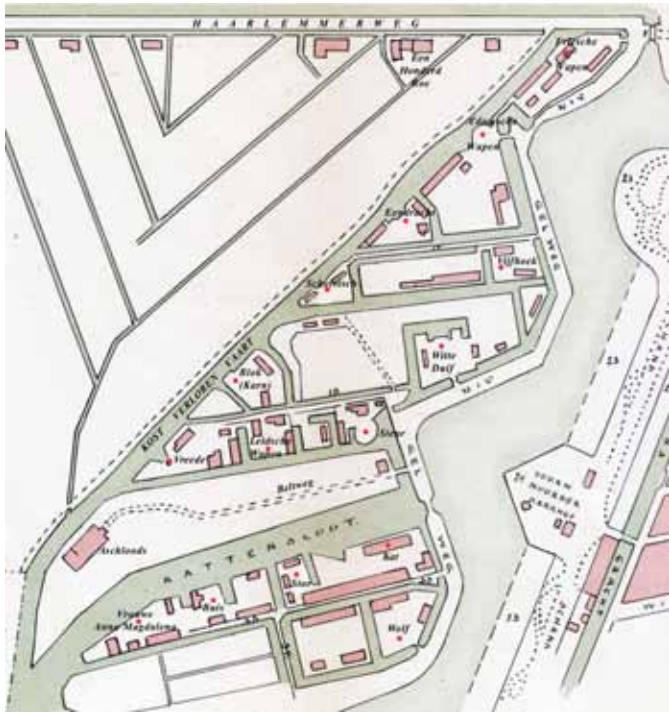
vanwege militaire veiligheid. Nu eindigde de vaart in een smal berm-slootje rond de meest noordelijke molen 't Friese Wapen. Dat was wel een houtzaagmolen maar dit keer een bovenkruierende stellingmolen, van de Haarlemmerpoort en -weg prominent in beeld. Ten zuiden van deze molen lag het erf van paltrok 't Amsterdamsche Wapen, die in 1862 afbrandde en ten zuiden daarvan paltrok de Eendracht. Op het volgende weer pasten weer twee erven, dat van paltrokken de Schelvisch en de Vijfhoek. De Schelvisch was pas in 1743 gebouwd; daarvoor had er een bovenkruier gezaagd. Zodra er meerdere erven op een weer waren liep er voor de achterste molen een pad, in dit geval de Vijfhoekweg. Op het volgende, ruime weer twee erven, van de bovenkruierende stellingmolen 't Blok of de Karn en de paltrok de Witte Duif. 't Blok brandde in 1858 volledig af en werd niet meer herbouwd. Ook de Witte Duif sneuvelde door brand maar toen was het al 1885



en stonden de molens toch al op de nominatie afgebroken te worden. Op 't volgende, ietwat krappe, weer was het dringen voor korenmolens De Vrede, een stellingmolen die in 1848 afbrandde, 't Leidsche Wapen of de Tobbe plus nog de Steur. Beide laatste molens waren paltrokken en alle drie stonden ze aan de Steurweg. De Steur was in 1733 vernieuwd en stal de show, witgeschilderd en prominent in beeld vanaf de Buitensingel. In de stedelijke plannen van 1877 was de Vijfhoek voorbestemd voor woningbouw; dat werd de eerste aanzet voor de Staatsliedenbuurt. Vijf van de tien molens waren in 1877 al afgebrand, de resterenden verdwenen tussen

Boven: Paltrok De Eendracht met aan de overkant van de Kostverloren-vaart de Amsterdamsche Kininefabriek.

Links: De Buitensingel met de dubbele wipbrug over de Kattensloot -1816.



Boven: De Vijfhoek voor de aanleg van de Staatsliedenbuurt en de normalisering van de Singelgracht. Kaartje op basis van dat van J. van Eck in zijn boek over de Schans en Buitensingel. Aan de Haarlemmerweg de herberg 'd'Een Honderd Roe', een oude verwijzing naar de stads-vrijheid van 100 roeden.

Rechts: De Kattensloot in 1917, na de verbreding en gedeeltelijke aanleg van kaden.

1878 en 1891. Over de erven aan de Kostverlorenvaart werd De Wittenkade gerooid en de Buitensingel genormaliseerd tot Nassaukade. Dit eerste deel van de Staatsliedenbuurt werd overwegend met woningen in revolutiebouw volgezet, zelfs de Nassaukade kreeg hier niet de allure die ze voor de rest wel had. De Kattensloot werd in 1891 iets noordelijker verlegd en verbreed en werd onderdeel van de 'staandemast-route' voor de scheepvaart van de Zeeland naar het IJ via de Kostverlorenvaart en het Westerkanaal. Het jaar daarop werd de schilderachtige dubbele wipbrug vervangen door een basculebrug. De bouw van de gasfabriek aan de Haarlemmerweg gaf de woningbouw in de Staatsliedenbuurt een flinke impuls en in 1902 was de bebouwing tot de Van Beuningestraat gereed. Door de annexatie van 1896 was de stadsgrens al weer verder geschoven en werden de plannen voor de rest van de buurt ontwikkeld, door de raad goedgekeurd en uitgevoerd.



De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

○ = elders in de lijst ook al genoemd * = ondersteunend artikel van andere auteur

Middeleeuws Amsterdam

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poorte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijs wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14^e-eeuwse stadsuitbreiding
- De Boerenwetering en zijn loop door Amsterdam
- Hoe oud is het Damrak als kade langs de Amstel?
- Middeleeuwse kloosters van Amsterdam
- Het Sint Anthonius gasthuis (Leprozenhuis)
- * Het Leprozenhuis te Amsterdam, I. H. van Eeghen 1955
- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Utersten Nesse bider Amstel; Binnengasthuis
- De metamorfose van die Plaetse tot de Dam
- Amsterdam, van Heren, van bisschoppen en van graven
- Amsterdam, van Hoeken en Kabeljauwen
- Pacificatie, Satisfactie & Alteratie
- Het Papeneiland

Amsterdams nijverheid, handel en transport

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)
- * Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910
- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolenbuurt
- * Molens in Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende
- * Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J. H. van den Hoek Ostende, 1972
- * Precario en Windgeld, Mr. J. H. van den Hoek Ostende, 1969
- Geschiedenis van Rederij J. H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tram (NHTM)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17^e en 18^e eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam

- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Musis Sacrum en Huize Bob
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij

Amsterdam havenstad

- Zeehaven in beweging, alle locaties tot WOII
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeineiland
- * Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery
- * Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

Stadsuitleg 1578-1596

- De Eerste en Tweede Uitleg 1578-1596
- Rembrandtplein, metamorfose van een onbedoeld plein
- Vlooienburg & Zwanenburg
- De Haarlemmerbuurt, verdeeld over 2e en 3e Uitleg
- De eerste Joodse gemeenten en hun synagogen

Stadsuitleg 1609-1700

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeineiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

Stadsuitleg 1877-1921

- Annexaties 1877-1921
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- De Da Costabuurt en de Réveilbeweging, Ria Scharn

- * Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A. Huyser
- * De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie N-A)
- * Dorpsse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996

Amsterdam-Noord

- Volewijkslanden en Buikslooterham, de ruggegraaf van Noord
- De geschiedenis van de Waterlandse tram
- * Industrie Buikslooterham door Wim Huissen
- * ENTOS door Wim Huissen
- * ELTA door Wim Huissen
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij

Verkeersdoorbraken

- Damstraat-Paleisstraat 1865-1914
- Raadhuisstraat 1894-1897
- Vijzelstraat 1917-1935
- Weesperstraat 1959-1969; de Wibaut-as

Amsterdam en het water

- Amsterdams Waterstaaf
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- 't IJ, van getijderekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z'n smalst
- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?

Diversen

- Pakhuus Oostenburg, Fons Baede
- Nieuwe Doelenstraat, Robert Raat
- Regeringsjubileum 1874 Willem III, Paul Graalman

Jaarboeken, enzovoort

- Index quizpagina's 2014 en later, kleinere onderwerpen
- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Jaarboek 2016, 11 opstellen, idem
- Jaarboek 2017, 6 opstellen, idem
- Jaarboek 2018, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2019, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2020, opstellen, idem