

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 baken 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 met de on-



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!



gestoorde windvang te maken bij de overheersend westenwinden. Nu was zo'n gebied met industriemolens geen aangenaam gezelschap, nauwelijks beter dan leerlooierijen, zeemtouwen 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 waar ple-

*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: Paltrokmolen 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*

ziertuinen 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 paden bereikbaar die op hun beurt weer verbonden waren met

*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**

<b>Achterweg Z &gt; N</b>	<b>Sloop</b>
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

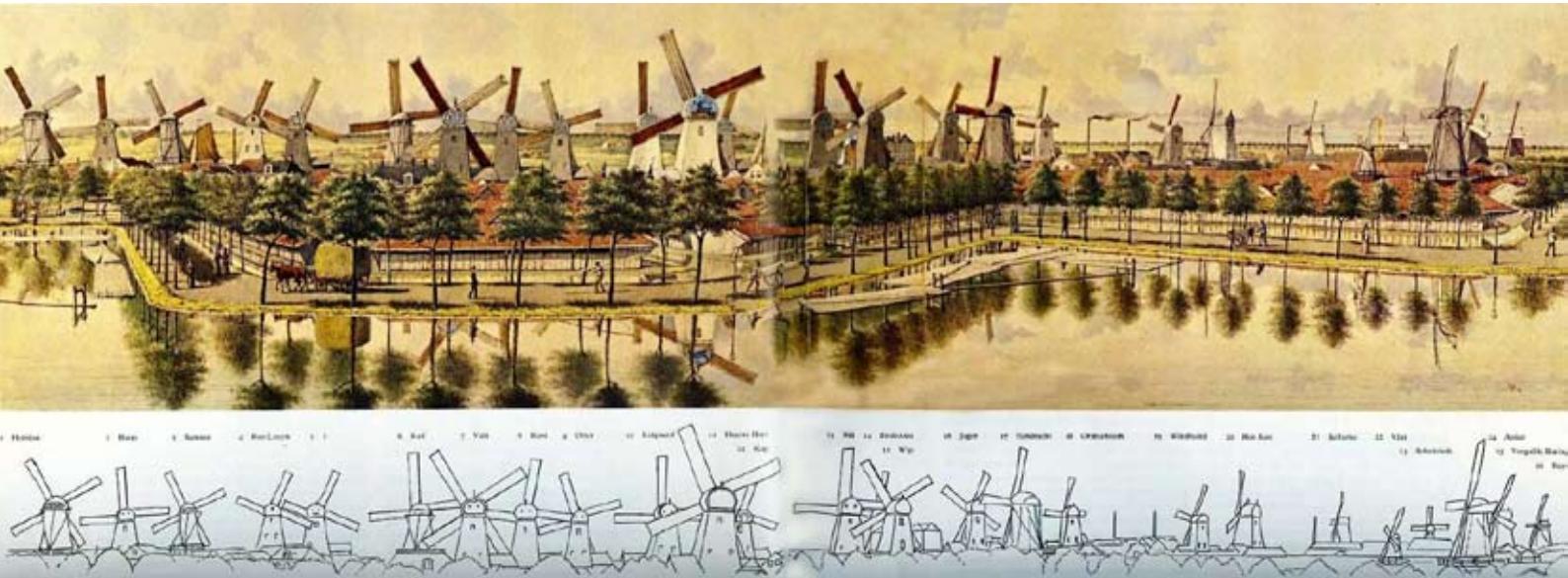
**Kattensloot (Wolfsweg)**

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 Zaagmolenpoort - 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.*



de Buitensingel via de bestaande – soms mijlenlange – paden langs de ontginningsloten, 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)

De molens stonden gegroepeerd aan hun aan- en afvoervaar-

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

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



wegen 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 molenslandschap; Deze voormalige weersloot was voor scheepvaart gepromoveerd tot de aansluiting van de Kostverlorenvaart op de Singelgracht, waardoor het laatste stuk van de vaart degradeerde tot een steeds smaller wordende sloot. Ten noorden van

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

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

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 veerzagerijtje



'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 Pestslot) 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, wat de Staatsliedenbuurt opleverde met voorlopig de Van Beuningestraat als grens met Sloten. Om de grootse plannen voor bebouwing van het buitengebied tot de Kostverlorenvaart af te ronden



*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.*



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. Ook de koolteerfabriek heeft decennialang roet in het eten gegooid, 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 Kat-

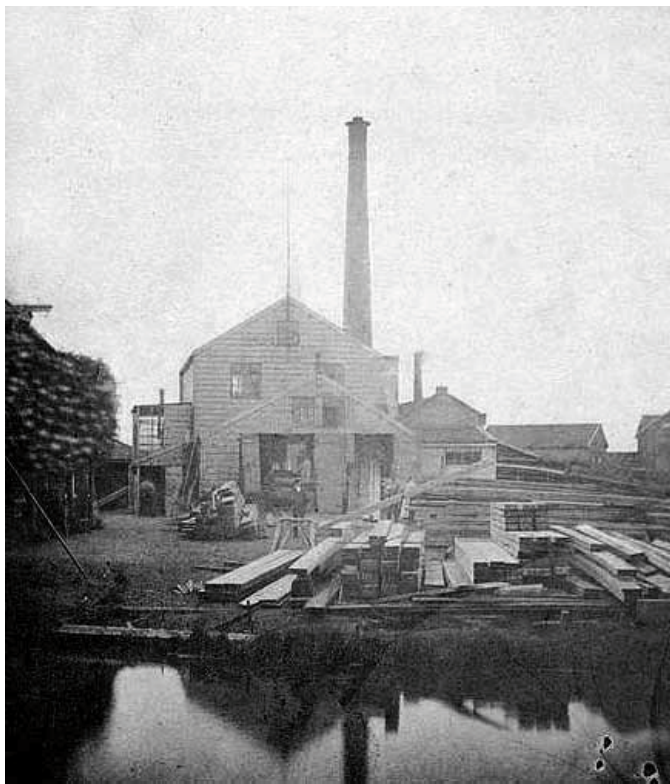
*Boven: De gerestaureerde paltryk De Otter in 2005.*

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

tensloot. 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 bedverenfabriek 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 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 Nassastraat en het Van Limburg Stirumplein hebben.



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.



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 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

*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.*

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 wijkten. In 1888 werd er een begin mee gemaakt en in 1894 kwam de aansluiting met de 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 Oldenbar-

*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.*



neveldstraat 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 't Bonte Kalf richtte de stad een nieuwe Stadstimmerwerf, -stratenmakerswerf en -schuitemakerswerf in, waar later nog een smederij en dienstencentrum bij

*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.*

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 bermslootje rond de meest noordelijke molen 't Friesche Wapen. Dat was wel een houtzaagmolen maar dit keer een bovenkruierende stelling-





molen, 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 korenmolen De Vrede, een

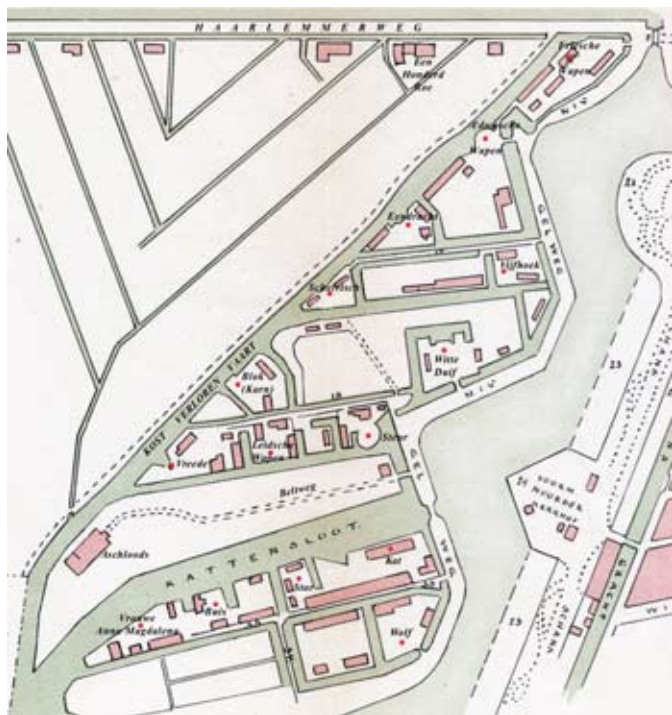


stellingmolen die in 1848 afbrandde, 't Leidsche Wapen of de Tobbe plus nog de Steur. Beide laatste molens waren paltrokken en alle drie stonden ze aan de Steurweg. De Steur was in 1733 vernieuwd en stal de show, witgeschilderd en prominent in beeld vanaf de Buitensingel.

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 1878 en 1891. Over de erven aan de Kostverlorenvaart werd De Wittenkade gerooid en de Buitensingel genormaliseerd tot Nassaukade.

*Boven: Paltrok De Eendracht met aan de overkant van de Kostverlorenvaart 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.*

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 'staande-mast-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.





# 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

