

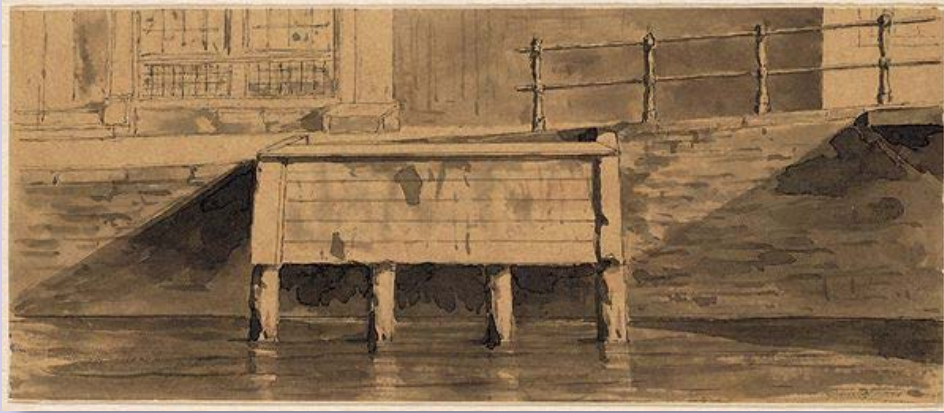
Week 41 – Invoering gesloten vuilnisemmer 1931-1937

Al eeuwen probeerde de stedelijke overheid de bevolking te dwingen het afval niet zomaar ergens te dumpen maar naar afvalcontainers te brengen. De georganiseerde vuilnisophaaldienst bij de bevolking aan huis hebben we aan de door Franse ideeën beïnvloede Bataafse Republiek te danken. In 1804 begon die service en jarenlang werd die aan particulieren uitbesteed. In 1877 trok de gemeente Amsterdam die dienst aan zich door de instelling van de gemeentelijke Stadsreiniging (SR). In eerste instantie gebeurde dat op dezelfde manier als voorheen met een open wagen die door een paard getrokken werd. Het vuil werd gestort op enkele aan de rand van de stad gelegen vuilnisbelten. *Dat kon beter!*



Met de bouw in 1919 van een vuilverbrandingsinrichting in Amsterdam-Noord werden gesloten bakken ingevoerd die van de wagens konden worden getakeld voor vervoer over water naar Noord. Hetzelfde kraantje takelde dan weer een lege bak – met een inhoud van 3 m³ – op de wagen. De vuilnis werd in emmers en teiltjes aangeboden en met de hand in de bak gestort. Het aan de stoep rand zetten van het vuil gebeurde door de bewoners. *Dat kon nog beter!* In 1931 werd besloten grotere en deze keer gemotoriseerde vuilniswagens aan te schaffen, waar gesloten systeememmers bij hoorden. Deze Faun-wagens hadden bakken met een inhoud van 6,4 m³, een ruime verdubbeling van de capaciteit. Elk adres kreeg tussen 1932

Boven: In vijf jaar tijd werden ongeveer 250.000 nieuwe vuilnisemmers uitgereikt. Links: Een propagandafoto: vanaf nu zou het vuilnisophalen een 'feest' worden.



Afvalophaaldienst door de eeuwen, van centrale vuilnisbak boven de grachten (boven) tot verschillende vuilniswagens. Onder het huisvuil aan de straat gezet.





en 1937 een eigen emmer in bruikleen. De emmers waren van plaatstaal en verzinkt om roest te weren. Die dienden gemerkt te worden zodat ieder zijn eigen emmer terug kon vinden. De Gemeente stuurde werkelozen langs de deuren om voor een dubbeltje het huisnummer op de emmer

te schilderen. In volksbuurten werd maar vijf cent gevraagd. De standaardemmer had een inhoud van 33 liter, een winkelemmer 55 liter en voor ouderen waren er kleinere van 20 liter. De bakken van de Faun-wagens waren volledig gesloten opdat ze maar geen stank zouden verspreiden. Er waren achterop drie schuiven die elk door het deksel van de ingehangen vuilnisemmer bediend werden zodat de inhoud gestort kon worden. In de overgangperiode was het nog behelpen, omdat veel bewoners de nieuwe emmer nog niet hadden gekregen, maar begin 1937 was de distributie afgerond.

De hele operatie had als voordeel dat de stank van afval uit de stad gebannen werd. Maar het grote winstpunt lag toch in de enorme besparing die behaald werd. Na het afdanken van 115 paardenwagens en 15 elektrische vuilniswagens reden er ná 1937 nog maar 80 Faun-wagens. Ook het vervoer van de vuilnis naar de vuilver-

Boven: De 20 liter emmer voor bejaarden en alleenwonenden.

Rechts: De quizfoto's van deze week: voor en na invoering van de gesloten vuilnisemmers verbeterde het straatbeeld.

branding ging efficiënter doordat de bakken ruim de dubbele capaciteit hadden. De sleepboot trok dus tweemaal zoveel en in de verbrandingsoven werd met dezelfde handeling tweemaal zoveel gestort. De inzameling van huisvuil gebeurde drie maal per week. Om brandstof te besparen werd die frequentie in het oorlogsjaar 1940 verlaagd en is na de oorlog nooit meer teruggedraaid.

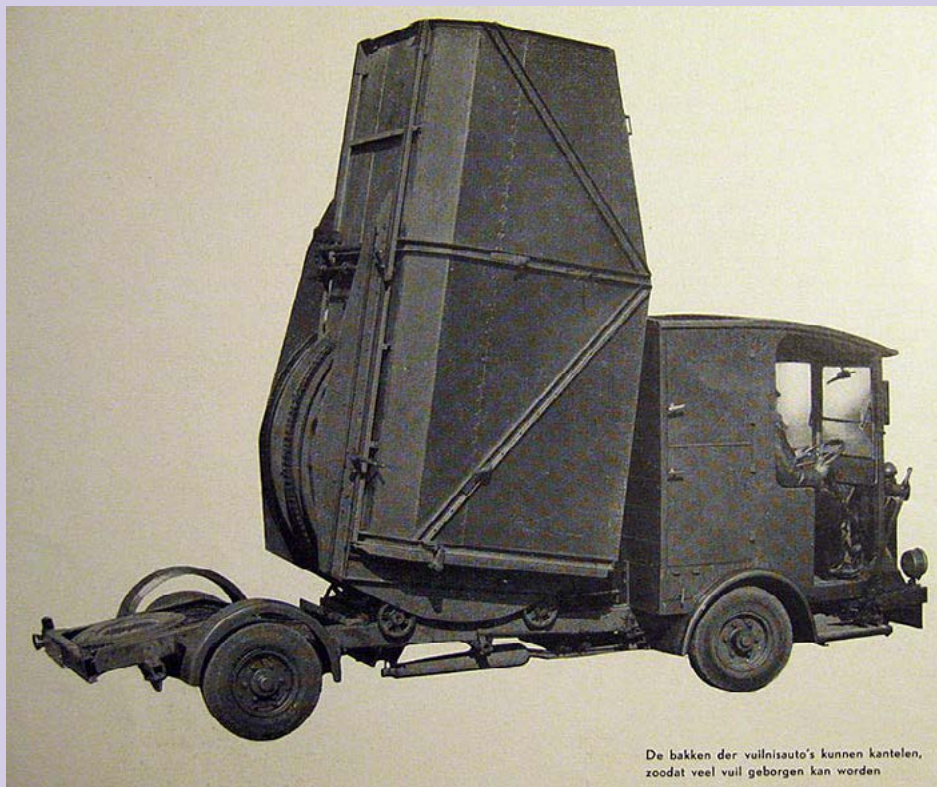
Voor de bevolking was de invoering van de gesloten vuilnisemmer zelfs nog van groter belang. De hygiëne binnenshuis verbeterde met sprongen en de vermindering van de bijbehorende stank in het huis was een plezierige bijkomstigheid. De aanzienlijke verbetering van het straatbeeld op de vuilnisophaaldagen eveneens. Dat was dus de reden voor het maken van de propagandafoto's van de quiz van deze week.





De Faun-wagens kwamen uit de fabriek van Faun in het stadje Lauf an der Pegnitz in Beieren (D). Het stuur zat rechts en alle bediening kon staande op de treeplank uitgevoerd worden. Zodoende kon de chauffeur aan de trottoirzijde afstappen en snel meehelpen met de inzameling. Mar-

kant is de grote handrem aan de zijkant van de wagen. Ook latere vuilniswagens kwamen uit dezelfde fabriek, zodat de term Faun-wagens niet alleen voor de eerste series geldt.



De bakken der vuilnisauto's kunnen kantelen, zoodat veel vuil geborgen kan worden

De komst van de vuilniswagens werd door een 'rateljongen' aangekondigd. Hij liep voor de wagen uit om te waarschuwen en pas dan mochten de emmers buiten gezet worden. Bij politieverordening (1935) werd het verboden om eerder het vuil aan de straat te zetten. Toen de rateljongens begin 50-er jaren afgeschaft werden, bleef de verordening van kracht, vooral om te voorkomen dat de avond ervoor al vuilnis op straat gezet werd. In 1955 paste men de verorde-

ning speciaal voor werkende vrouwen aan, zodat er op ophaaldagen emmers buiten mochten staan van 7 uur 's morgens tot 6 uur 's avonds. En meteen waren daar de 'morgensterren' weer...!

Als de bak van de Faun-wagen vol raakte, kon de bak 90° gekanteld worden, waardoor het vuil onderin ophoopte en de vulopeningen weer vrij kwamen. Toch kwam het moment dat de hele bak geleegd moest worden. De wagen reed naar een verzamelpunt in de stad; altijd een kade waar speciale schuiten voor de wal lagen en een kraantje op de wallekant. De kraan tilde de volle bak van de wagen in de schuit en pikte aansluitend een lege op om die weer op de wagen te zetten. En voort konden de vuilnismannen weer, terug naar de straat waar ze gebleven waren.

Boven: De rateljongen waarschuwde dat de vuilniswagen in aantocht was.





De schuiten werden in lange slepen naar de vuilverbranding in Noord gevaren. Die stond aan de Papaverweg met de achterkant tegen het Van Hasselkanaal. Onderdeel van de inrichting was een lopende hangband waar de opgehesen bakken een voor een aan gekoppeld werden. Boven een stortkoker werd een achterklep van de bak geopend en stortte het vuil in een bunker, vanwaar het naar de verbrandingsovens getransporteerd werd op een smalle lopende band. Aan die band werden controles uitgeoefend op de inhoud. Wat wel en wat niet in de oven kon, werd daar bepaald en gesorteerd. In 1928 werd een vlieg-as-vanger geïnstalleerd, die onverbrande deel-

*Boven: Verzamelplaats Bilderdijkkade voor de hoofdvestiyging van de Stadsreiniging
Rechts: Een sleep op weg naar de vuilverbranding in Amsterdam-Noord*

tjes onderschepte en terugvoerde naar de oven voordat ze door de schoorsteen in de omgeving neer konden dwarrelen. Aan het proces werd voortdurend gesleuteld en in 1966 werd een nieuwe installatie in gebruik genomen en de oude in 1969 stilgelegd. Zie verder het kader over de AVI.

Het inzamelen van huisvuil is decennialang zo doorgegaan, met hoogstens aanpassingen aan het materieel, bijvoorbeeld het vergroten van de capaciteit of het gemak voor het bedienend personeel. In 1961 kwamen er wagens met roterende trommels om het vuil op te duwen en daarna wagens met pneumatische installaties. Omhoog tillen van emmers was er allang niet meer bij.

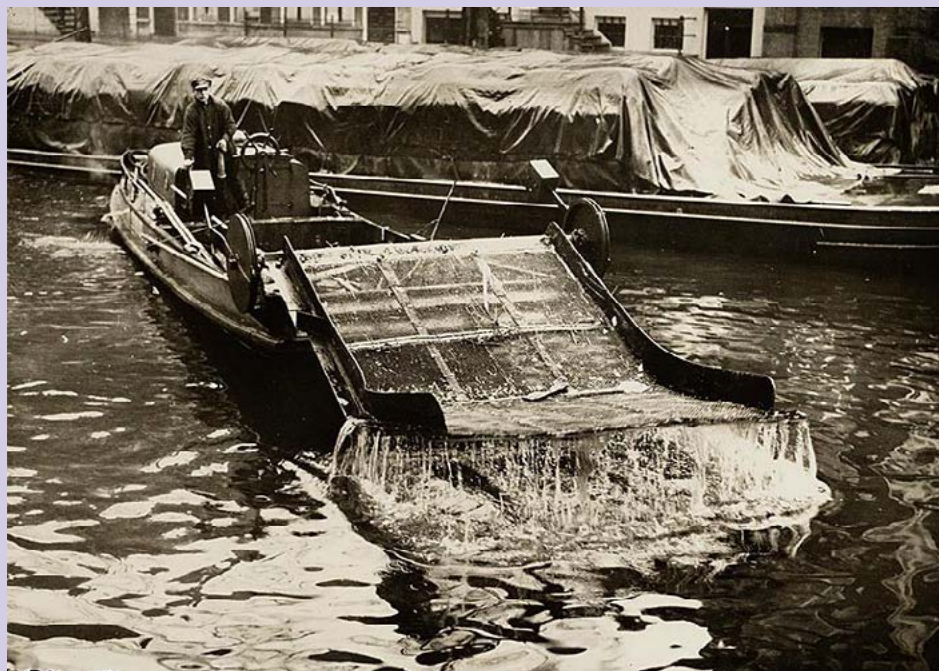


Vuilverbranding /AVI-Noord

In 1919 werd de vuilverbranding door burgemeester Tellegen officieel geopend. Het gebouw beschikte over 8 ovens, elk met een eigen schoorsteen. Op het terrein was een hijsinstallatie die de bakken uit de schuiten takelde. Via een lopende band, een z.g. ringbaan op 15 meter boven de grond, verdwenen de bakken in de fabriek en werden ze gelegd in een opslagplaats, de bunker. Op een later tijdstip werd de inhoud naar de oven getransporteerd en verbrand. In mei 1966 werd een nieuwe vuilverbranding in dienst genomen en de naam werd veranderd in Afvalverwerkingsinstallatie-Noord (AVI-Noord). Afval klinkt iets vriendelijker dan vuil. De nieuwe installatie had 4 ovens met slechts 2 pijpen, die wel 103 meter hoog waren. Deze installatie bleek in 1980 al weer te weinig capaciteit



te hebben en men besloot een vijfde oven te bouwen. Dit stuitte op zoveel verzet van de milieubeweging dat dit voor de rechter werd uitgevochten. De SR haalde bakzeil en verkaste in 1993 naar het Westelijk Havengebied waar een nieuwe installatie werd gebouwd. (AVI-West). De schoorstenen in Noord zijn in 1993 opgeblazen. (fragment uit het binnenkort te verschijnen 150 jaar industrie in de Buiksloterham door Wim Huissen)



Het dumpen van grofvuil in de Amsterdamse grachten is een eeuwenoud probleem, waar zich menig bestuurder de tanden op kapot gebeten heeft. Enerzijds werden speciale schoonmaakvaartuigen ingezet om de troep te verwijderen, anderzijds probeerde men de bevolking op te voeden. Vijf ploegen met evenzovele vaartuigen waren elke dag in de weer om de grachten schoon te maken. Ver na de Tweede Wereldoorlog is dat opvoeden door vele publiciteitscampagnes voor het grootste deel gelukt, maar zonder de schoonmaakvaartuigen met hun gigantische schepnetten kunnen we nog steeds niet.

*Boven: Speciaal schoonmaakvaartuig voor drijfvuil in de grachten.
Rechts: Het bewijs dat dit niet voor niets was. Deze niet eens zo oude foto laat zien hoe de gracht er uitziet na het dooien van het ijs in de gracht.*

De scheiding van afval door de aanbieder is de grootste wijziging in het geheel. Vandaag wordt er gescheiden in bioafval, chemisch afval, plastic, papier, glas, grofvuil en wat er overblijft is restafval. Alleen dat laatste wordt nog door de deelgemeenten opgehaald. De wagens zijn aangepast aan het aanbieden in plastic zakken. De rest moet de gebruiker naar speciale containers brengen of bij een milieudepot aanbieden.

Aflevering 40 werd samengesteld uit materiaal van Adriaan de Kater, Ria Scharn, Maaïke de Graaf, Anneke Huijser, Robert Raat en uit een redactionele special over 75 jaar Stadsreiniging in OA4 (1952).

