



Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Openbare Ruimte

Ondergrondse obstakels Kop Weespertrekvaart

Auteur

A. Bakker

Opdrachtgever

Projectbureau Wibaut aan de Amstel

Projectnummer

40361

| Documentnummer: | | | |
|-----------------|------|--------|-------|
| Autorisatie | Naam | Paraaf | Datum |
| Controle | | | |
| Vrijgave | | | |

Inhoudsopgave

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Inleiding | 1 |
| 2. | Opzet..... | 2 |
| 3. | Historie | 4 |
| 3.1. | Topgrafische ontwikkeling..... | 4 |
| 3.2. | Buitenhuizen | 4 |
| 3.3. | Trekvaart, ringsloot, Keulse Vaart..... | 6 |
| 3.4. | Rhijnspoorbaan 1848..... | 6 |
| 3.5. | Kaarten 1849 – 1874 - 1906 | 6 |
| 3.6. | Bedrijven vanaf 1899 | 7 |
| 3.6.1. | Asfaltfabriek de Vulcaan en dropfabriek Atlas | 8 |
| 3.6.2. | Steenhouwerij J. Rinse jr. | 8 |
| 3.7. | Algemeen Handelsblad 1896..... | 8 |
| 3.8. | Scheltema 1900 | 9 |
| 3.9. | Kaarten 1912-1920-1932 | 9 |
| 3.10. | 1929 en 1952: tekeningen van kalkovens | 10 |
| 3.11. | 1932: kadastrale kaarten | 10 |
| 3.12. | 1934: Spoorwegwerken Oost..... | 10 |
| 3.13. | Volkstuinenpark Vredelust: 1926 en 1934 | 11 |
| 4. | Tweede Wereldoorlog..... | 12 |
| 4.1. | Kompas 1940..... | 12 |
| 4.2. | Uitbreidingsplan industriegebied Weespertrekvaart | 12 |
| 4.3. | Bombardementen in 1942 en 1943 | 12 |
| 4.4. | Luchtfoto Royal Air Force 27 april 1944 | 14 |
| 4.5. | Luchtfoto TARA B-40 452 | 14 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 5. | Periode na 1945 | 15 |
| 5.1. | RIC | 15 |
| 5.2. | Brand op 17 december 1947 | 15 |
| 5.3. | Noodwoning op nr. 9 in 1948 | 15 |
| 5.4. | Aardwerkfabriek en potterij 1948-1960 | 16 |
| 5.5. | Brokkelige oever in 1949 | 16 |
| 5.6. | BWT-kaart (ongedateerd) | 16 |
| 5.7. | Inmeting februari 1952 | 17 |
| 5.8. | Bladen N6 en N7 in 1953 en 1952 | 17 |
| 5.9. | Duivendrechtse kade 27 in 1954 | 17 |
| 5.10. | Duivendrechtse kade 25-27 in 1959 | 17 |
| 5.11. | Ophoging in 1960 | 18 |
| 5.12. | Fa. L.M. van Tetterode in 1961 | 18 |
| 5.13. | Reactorcentrum vanaf 1964 | 19 |
| 5.14. | Foto en situatie 1971 | 19 |
| 5.15. | Situatie te slopen percelen 1975 | 20 |
| 5.16. | 1990 boerderij gesloopt | 20 |
| 5.17. | Loods voor vrachtauto's in 1991 | 20 |
| 6. | Bodemonderzoeken | 21 |
| 7. | Resumé | 23 |
| 8. | Conclusies | 24 |
| 9. | Bronnen | 26 |

| | |
|--|----|
| BIJLAGE 1 – Situatie Kop Weespertrekvaart | 28 |
| BIJLAGE 2 – Kaart uit 1719 (detail): Solitudo en Waslust..... | 28 |
| BIJLAGE 3 – Kaart uit 1770 | 28 |
| BIJLAGE 4 – Topografische kaart circa 1850..... | 28 |
| BIJLAGE 5 – Situatie omstreeks 1900..... | 28 |
| BIJLAGE 6 – Kade in periode 1906-1914..... | 28 |
| BIJLAGE 7 – Bladen N6 en N7 (1912 en 1920) | 28 |
| BIJLAGE 8 – Kadastrale tekening met vijf kalkovens..... | 28 |
| BIJLAGE 9 – Tekening van kalkoven | 28 |
| BIJLAGE 10 – Luchtfoto RAF | 28 |
| BIJLAGE 11 – Brand in rubberfabriek “Coelho” op Duivendrechtsekade..... | 29 |
| BIJLAGE 12 – Plan voor een noodwoning 1948 | 30 |
| BIJLAGE 13 – Kaartbladen N6 en N7..... | 30 |
| BIJLAGE 14 – Bestektekening loods en bovenwoning Rinse in 1959 | 31 |
| BIJLAGE 15 – Gezicht van Tuinen tussen Waslust en Solitudo | 32 |
| BIJLAGE 16 – Situatie 1971 | 32 |
| BIJLAGE 17 – Situatie 1975 met te handhaven funderingen | 32 |
| BIJLAGE 18 – Fundering loods in 1991..... | 33 |
| BIJLAGE 19 – Foto van lage gemetselde muren in 2012..... | 34 |
| BIJLAGE 20 – Foto van restant onderbouw op nr. 10 in 2012 | 34 |
| BIJLAGE 21 – Foto restant onderbouw op nr. 25 in 2012..... | 34 |
| BIJLAGE 22 – Foto van stalen damwand ten oosten van nr. 27 in 2012 | 34 |
| BIJLAGE 23 – Projectie 1932 – 1980 - 2012..... | 34 |

1. Inleiding

In opdracht van Projectbureau Wibaut aan de Amstel is nagegaan of ter plaatse van de Kop van de Weespertrekvaart mogelijk ondergrondse obstakels aanwezig zijn.

De bovenbouw van het merendeel van de stenen gebouwen op de locatie is nu gesloopt. Van enkele van die gebouwen resteert nog de onderbouw.

Al tijdens de planvorming was de verwachting dat één van de grotere hobbels gevormd zou kunnen worden door de bodemgesteldheid ten gevolge van eeuwenlange occupatie.

Kaart- en beeldmateriaal eeuw wijst er op dat delen van de locatie vanaf de 17^{de} eeuw bebouwd zijn (geweest), waar dan inderdaad mogelijk funderingsresten te verwachten zijn.

Het Ingenieursbureau heeft in het kader van het bouwrijp maken van de locatie reeds een inventarisatie gemaakt van de diverse soorten maaiveldverharding en de zichtbare nog aanwezige funderingsmuren van opstallen op de locatie.

Om bij het verdere bouwrijp maken het risico op het aantreffen van onverwachte ondergrondse obstakels in de bodem te minimaliseren, zijn historische gegevens verzameld over voormalige bedrijfsactiviteiten met bijbehorende opstallen, kades, insteekhavens, oeverbeschoeiingen, wegen en dempingen.

In dit rapport worden de bevindingen gepresenteerd.

2. Opzet

Wat betreft de Tweede Wereldoorlog was reeds bekend dat er explosieven zijn neergekomen op percelen aan de Duivendrechtsekade. In dit rapport wordt er een aparte quick scan conventionele explosieven aan gewijd. Hierbij worden recent aangeboorde archieven (de handgeschreven rapporten van de Uitkijkdienst) geraadpleegd en twee luchtfoto's van de Royal Air Force geraadpleegd om de kraters van de ontplofte brisantbommen te kunnen traceren.

Voor de ondergrondse obstakels zijn in april en juni 2012 mei zijn diverse microfiches in het Stadsarchief Amsterdam geraadpleegd.

Het gaat om microfiches van kaarten en tekeningen van de Dienst Bouw- en Woningtoezicht, het Centraal Tekeningenarchief, de Dienst der Publieke Werken, het Kadaster en Stads gedeelten. Van relevante microfiches zijn afdrucken gemaakt. Tevens zijn afbeeldingen uit de Beeldbank geraadpleegd.

Bij de Dienst Milieu en Bouwtoezicht zijn dossiers van bodemonderzoeken ingezien op 16 mei 2012.

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de microfiches in het Centraal Tekeningenarchief die betrekking hebben op de locatie.

Tabel 2.1: Microfiches. CTA.

| nummer | jaar | | omschrijving |
|----------|------|---|---|
| 32479 | 1938 | + | Maken spoorbrug 61S over Korte Ouderkerkerdijk |
| 36871-12 | 1957 | + | Profielen spoorbrug 60S |
| 36871-13 | 1957 | + | Profielen spoorbrug 61S |
| 38988-1 | 1960 | + | Industrieterrein Weespertrekvaart. Situatie ophoging [o.a. dempen haven] |
| 38988-4 | 1960 | + | Profielen [profiel 6: bunker] |
| 39969 | 1962 | - | Nieuwe situatie industrieterrein Weespertrekvaart |
| 40750 | 1963 | + | Houtloods werf Weespertrekvaart |
| 48716 | 1971 | + | Te maken wegbanen bij huis van bewaring |
| 58022 | 1974 | + | Het vergroten van spoorbrug 61S; om te leggen kabels en leidingen t.b.v. bouw onderdoorgang Korte Ouderkerkerdijk |
| 63031 | 1973 | | Het maken van een zandbaan tussen de Duivendrechtsekade en de H.j. Wenckebachweg |
| 59576 | 1967 | + | Leveren en verwerken betonnen berschoeiingspalen t.b.v. oevervoorziening op het industrieterrein Weespertrekvaart |
| 59577 | 1974 | + | Het verrichten van grondwerk bij het huis van bewaring |
| 59578 | 1975 | + | Industrieterrein Weespertrekvaart |
| 62477 | 1963 | + | Waterkeringkaart van de Weespertrekvaart |

Bron: Centraal Tekeningenarchief.

Wat betreft de secundaire bronnen komt het onderzoeksgebied spaarzaam ter sprake (een paar krantenartikelen in het Algemeen Handelsblad en in De Waarheid plus enkele advertenties).

Getracht is om uit primaire en secundaire bronnen een beeld te krijgen van de vroeg moderne ontwikkeling van de onderzoekslocatie en van bedrijven aan de Duivendrechtsekade 1-30 sinds de eerste vermeldingen in 1899.

Van de verzamelde gegevens kunnen genoemd worden:

- Buitenplaats "Solitude" aan de Weespertrekvaart;
- richtlijn bij slopen van buitenplaatsen omstreeks 1800;
- Verbreding en verdieping Weespertrekvaart tot "Keulse Vaart" onder de "kanalen-koning" Willem I;
- Aanleg Rhijnspoorweg;
Graven short cut van Weespertrekvaart naar Amstel
- Diverse foto's van Jacob Olie 1894-1897;
- Bedrijvigheid langs de Weespertrekvaart: tijd. "Kristal", N.V. "Foltu", Fa. v. Tetterode, kalkovens, boerderij "Rust van Onrust", weverij en steenhandel G. Rinse en (net buiten de locatie asfaltfabriek en dropfabriek De Atlas);
- Spoorwerken Oost in de jaren dertig; verlegging spoorbaan naar oosten
- Bommen en luchtafweergranaten op percelen aan de Duivendrechtsekade;
- Ontwikkeling Industriegebied Weespertrekvaart vanaf jaren zestig;
- Vestiging van Reactor Centrum aan de Wenckebachweg in de jaren zeventig;
- Spoorwegwerken Zuid-Oost en afschuiving van het oostelijk talud van de spoorbaan Amstel-Utrecht en aanpassing viaduct 61S over de Korte Ouderkerkerdijk;
- Opstellen langs Weespertrekvaart in 1975;
- Zinkers (recent in kaart gebracht in opdracht van Waternet)
- Etc.

De beschrijving van de verzamelde gegevens is min of meer chronologisch gerangschikt naar de vroeg moderne tijd, de vestiging van de eerste bedrijven, de Tweede Wereldoorlog en de naoorlogse periode.

3. Historie

3.1. Topgrafische ontwikkeling

De locatie is gelegen ter plaatse van een voormalige deel van de Groot Duivendrechtse polder

In 1629 werd het Diemer meer (Watergraafsmeer) droog gemaakt nadat een ringdijk was aangelegd en een ringvaart gegraven.

Ten gevolge van de droogmaking van het Diemer (en het Bijlmer) meer nam de boezemcapaciteit af, waardoor het noodzakelijk werd de Groot Duivendrechtse polder in te stellen in 1637. De polder werd bemalen met molens langs de Amstel en de ringvaart van de Watergraafsmeer (Hoek Ostende 1977). De laatst genoemde molen, de 'Duivendregter Groote Molen', bevindt zich net buiten de locatie.

Een deel van de ringvaart van de Watergraafsmeer werd onderdeel van de Weespertrekvaart in 1638, die nog lang Rinsloot zou heten.

3.2. Buitenhuizen

Langs de Ringsloot verzezen enkele buitens, waaronder Waschlust en Solitude (ook wel Solitudo of Lindenhove genaamd).

Solitude wordt in de boeken van hoogheemraadschap Amstel en Vecht, polder Groot Duivendrecht, genoemd in 1713. Dan verkopen de poldermeesters 36 roe, 7 voet en 5 duim kadijk ten W. van "Solitude" aan de eigenaar Johannes Rijndersz onder voorwaarde dat Johannes zijn landen naar het oosten naar de poldermolen toe niet met hoge bomen mag beplanten.

De poldermolen bevond zich ten zuidoosten van de onderzoekslocatie.

De buitens Waslust en Solitudo (met ertussen twee opstallen op een ander terrein) zijn aangegeven op de gravure van Pieter van den Berge uit 1719 (bijlage 2).

Op de ets van Daniël Stopendaal en Hendrik de Leth uit 1725 zijn twee gebouwen te zien op hofstede Solitudo, dat behoorde aan de heer Reinders. Eén van de gebouwen (met twee bouwlagen) stond loodrecht op de Weespertrekvaart. Op de achtergrond is een lager gebouw getekend.

In hetzelfde jaar 1725 maakten Stopendaal en De Leth een ets van de "Tuinen aan de Ringsloot, tussen Waslust en Solitude"

De hofstede Solitudo beschikte over een haventje, zoals te zien is op de ets van P. van den Berg uit 1719 en de gravure van P. Mol uit 1770 (bijlage 3).

Bovendien is ten zuidwesten van het huis een ovale vijver aangelegd. De geometrische siertuin ten zuidoosten van het huis is nog aanwezig in 1770.

De buitenplaats Waslust was in 1730 eigendom van Barent Coman. Waslust was een wolwasserij met buitenverblijf. In 1783 was Thomas Zurmühlen eigenaar van de buitenplaats (www.buitenplaatseninNederland.nl).

Op een (deel van een) kaart met schansen die buiten Amsterdam opgeworpen werden in 1787, zijn op/nabij de onderzoekslocatie zeven opstallen zichtbaar, waarvan twee op het butien Lindenhoven (Anonymus 1789).

Er zijn geen schansen opgeworpen. Evenmin is de dijk langs de Ringsloot doorgestoken (zoals verderop richting de Duivendrechtse Brug).

Uit de kaart wordt afgeleid dat langs de toenmalige Ringsloot een kade aanwezig was op het eind van de 18^{de} eeuw.

In het laatste kwart van de 18^{de} eeuw verdwenen geleidelijk de buitenplaatsen. De eigenaren kregen steeds meer te maken met economische tegenwind, onder andere door de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784). De liquiditeitsproblemen namen toe na de Napoleontische tiërcering (vermindering van rente op leningen). Aannemer Frederik Kaal kocht veel buitenplaatsen op om de afzonderlijke onderdelen (hakhout, tuingereedschap en tuingrond) afzonderlijk te verkopen.

Na een verhoging van de belasting op bebouwde eigendommen waren de huiseigenaren gewongen om ze te laten slopen. De gemeente bepaalde dat daarbij ook de fundering verwijderd moest worden (Kruizinga 1948, p. 229).

Volgens Mak waren de meeste buitenhuizen gesloopt rond 1790:

“[de kooplieden van de oude stempel] werden voorzichtiger en zuiniger, voor zover ze niet failliet gingen. Hun buitenplaatsen deden ze van de hand. Ene Frederik Kaal, een handige speculant, kocht ze op en maakte vervolgens forse winsten door ze te slopen. De verkoop van stenen, hout en vruchtbare tuingrond leverde namelijk samen veel meer op dan de sloopprijs. Van de tientallen buitens in de Watergraafsmeer en langs de Amstel waren er bij de dood van Kaal in 1790 nog slechts een handvol over” (Mak 1994, pp. 192-193).

Maar uit notariële acten blijkt dat de verkoop in de Watergraafsmeer doorging tot in de jaren 1820 (Kaal en Lottum 2000, p. 267),

Het als Lindenhove aangeduide buiten is nog ingetekend op een gravure van Cornelis van Baarsel uit 1790 (Heinemeyer & Wagenaar, p. 111).

Het Stadsarchief beschikt over kadastrale tekeningen uit 1832. Ter plaatse van de locatie Duivendrechtsekade 27-29 zijn weilanden. Solitudo of Lindenhoven zijn mogelijk afgebroken. De insteechaven, opstallen, ovale vijver zijn niet te bevestigen. Mogelijk is de kaart niet bijgewerkt (UDM 2005, p. 5).

Met behulp van de kavelsloten en de “Kruiswech” (later Kruislaan) in de Watergraafsmeer tegenover de twee buitens zijn de contouren met opstallen indicatief geprojecteerd op de situatie anno 2012. Het haventje en het uiterste noordwestelijk deel van Solitudo zouden dan op de onderzoekslocatie bevonden hebben.

3.3. Trekvaart, ringsloot, Keulse Vaart

De trekvaart of ringsloot was een onderdeel van de scheepvaartroute naar de Rijn en werd gebruikt voor de beurtvaart op onder andere Düsseldorf en Keulen. Het dossier van de Commissie over de Vaart op den Rijn bevat diverse klachten over de vaarweg.

Op 16 april 1821 besloot koning Willem I definitief om de trekvaart voor de grootste Rijnschepen bevaarbaar te maken.

De Ringvaart werd tussen 1821 en 1823 verbreed en verdiept tot zes voet (1,88 m) naar een ontwerp van Jan Blanken en zijn districtshoofd Mentz, die verantwoordelijk was voor een extra verbreding (Filarski 1995, p. 241-242). De werken waren eind 1823 voltooid. Waarschijnlijk is toen de short cut naar de Amstel gegraven ten zuiden van de Omval (nu overbrugd door de bruggen 429 en 60S).

Uit de afmetingen van de voormalige Weespertrekvaart ter plaatse van de Omval en de Ringvaart van de Watergraafsmeer elders (Transvaalkade) wordt afgeleid dat de vaart verbreed is met circa zes meter tot de huidige 28 à 29 meter

Vrijwel zeker heeft de verbreding plaats gevonden ten koste van de Duivendrechtse polder. Eventuele resten van Soltudo, Waschlust en andere opstallen in die strook zijn daarbij vergraven.

Het is aanemelijk dat de vrijkomende grond uit de Keulse Vaart is verwerkt ter plaatse van de huidige Duivendrechtsekade en achterliggende terreinen.

Over het beheer van de Weespertrekvaart bestond nog omstreeks 1850 onduidelijkheid volgens Gedeputeerde Staten (Filarski 1995, p. 88).

3.4. Rhijnspoorbaan 1848

In 1848 werd de Duivendrechtse polder doorsneden door de Rhijnspoorbaan tussen station Weesperpoort en Utrecht. Het baanlichaam was gefundeerd op een "ryzebed". De bovenkant spoor bevond zich op een hoogte van NAP +0,23 m. Het hart van de spoorbaan was circa 30 m ten westen van de in de jaren dertig aangelegde hoge spoorbaan gelegen (Bardet 1938, p. 4).

Via duikers onder de spoorbaan bleef het oppervlaktewater van de twee helften van de Duivendrechtse polder in verbinding. Het peil werd gehandhaafd op NAP - (in 1961: NAP -2,48 m op de onderzoekslocatie)

3.5. Kaarten 1849 – 1874 - 1906

Op de kaart van 1849-1850 is het middeleeuwse verkavelingspatroon nog volledig intact, met uitzondering van het tracé van de toen net geopende spoorlijn en enkele percelen langs de Weespertrekvaart die geel gekelurd zijn (opgehoogd). Eén (deel) van de

ophogingen kan gerelateerd worden aan het buiten Solitudo (tegenover de buitenhoven Meer Werk, Leeuwen Rust en Meer Rust in de Watergraafsmeer).

Er staat één opstal ingetekend.

Ten noordwesten van Solitudo begint een tweede ophoging met enkele opstallen. De zuidoostelijkste opstal op deze tweede ophoging is aangeduid met "Rust na Onrust" (de boerderij op het latere perceel Duivendrechtsekade 20).

De ophoging wordt in het noorden begrensd door een watergang loodrecht op de Weespertrekvaart.

Op de zogenaamde Stellingkaart uit 1874 staat een benaming "Rust van onrust", die betrekking moet hebben op de boerderij op Duivendrechtsekade 20.

Op het noordelijkste te onderscheiden kavel (huidige nrs. 3 t/m 10) zijn vijf opstallen te onderscheiden.

Uit 1906 dateert een "Ligger der Wegen in de Gemeente Ouder-Amstel" (Stadsgedeelten 1162). Langs de als Ringvaart aangeduide Weespertrekvaart is een kade ingetekend, die grotendeels verhard is. Ten zuidoosten van perceel 20 is de kade teruggelegd vooreen inham van de trekvaart.

Ten oosten van perceel 24 is een structuur in kade langs de trekvaart zichtbaar, die ook op latere kaarten terugkomt.

Op een perceel is een ronde structuur zichtbaar, waarvan dankzij later gemaakte tekeningen bekend is dat het om één van vijf kalkovens gaat.

Van deze kalkovens is weinig bekend. Er bestaat wel een aanvraag voor uitbreiding van een fabriek aan de Keulsevaart. Mogelijk werkte ene Hendrik Hoogeveen bij de kalkovens van Egbert de Langen. Deze stonden aan de Omval in wijk C, d.w.z. aan de Amstel vlak voor Duivendrecht.

3.6. Bedrijven vanaf 1899

Reeds in 1899 waren langs de Weespertrekvaart aan de Duivendrechtsekade enkele bedrijfjes gevestigd. Zo was op nr. 27 een steenhouwerij en op nr. 30-31 (net buiten de locatie) een asfaltfabriek gevestigd.

In later jaren hebben zich langs de Weespertrekvaart meer bedrijven gevestigd, waaronder kalkovens, een lijm-rubberfabriek, een aardewerkfabriek, een aantal lompen en oud metaalhandelaren, een metaalgieterij, een zinksmelterij, een oliehandel en enkele machinefabrieken. Deze strook tussen de Wenckebachweg en de Weespertrekvaart werd tot voor kort gekenmerkt door een groot aantal bedrijfjes die er over het algemeen rommelig uitzien. Enkele terreinen lagen al in 1991 braak [ten noordwesten van 'het bos': de voormalige boerderij Rust van Onrust]. Op diverse terreinen is afval gestort. (bewerkt naar Chemielinco 1991).

3.6.1. Asfaltfabriek de Vulcaan en dropfabriek Atlas

In 1904 werd op het perceel Duivendrechtsekade 30-31 een asfaltfabriek opgericht die tot 1935 in bedrijf is geweest. Tot 1971 was in het pand een dropfabriek gevestigd.

Dropfabriek de Atlas bevond zich tot ongeveer 1973 aan de Wenckebachweg 45 in Amsterdam Oost. De fabriek is in de jaren 20 begonnen door Salomon van Win. Na de oorlog werd de fabriek voortgezet, eerst nog door Salomon, later door zijn zoon Hugo. (www.jhm.nl).

In 1925 richtte Solomon van Win in 1925 Dropfabriek en Importhandel De Atlas op. De fabriek had filialen op de Duivendrechtsekade, de Zwanenburgwal en de Wenckebachweg. Zoon Hugo volgde Solomon in 1955 op als directeur. Het archief van de fabriek in het Joods Historisch Museum bevat vooral reclamemateriaal (Goede 2011).

De percelen bevinden zich net buiten de onderzoekslocatie.

Op de grens van de onderzoekslocatie bevond zich op de erfscheiding van de nrs. 27 en 29 een sloot. UDM (2005-11-21) heeft een tekening gemaakt met historische gegevens op de percelen 24 t/m 31. Bij de sloot ten oosten van nr. 27 is handmatig bijgeschreven: gedempt rond 1925.

UDM vermeldt dat in het dempingsmateriaal brokken natuursteen is aangetroffen bij een bodemonderzoek. Het is aannemelijk dat het materiaal afkomstig is van de aangrenzende steenhouwerij.

3.6.2. Steenhouwerij J. Rinse jr.

De beschikbare dossiers wijzen op eerste bedrijfsactiviteiten van een steenhouwerij in 1899 op het perceel Duivendrechtsekade 25-27. J. Rinse jr. verwerkte voornamelijk kalk en marmer (UDM 2005, p. 19).

3.7. Algemeen Handelsblad 1896

Naar aanleiding van de aanstaande annexatie van delen van de randgemeenten Nieuwer- en Ouder-Amstel verscheen een serie artikelen in het Algemeen Handelsblad, met op 5 september 1896 een artikel onder de kop "weldadige instellingen":

"Langs de oostzijde der spoorbaan, waar onder meer een terrein ligt van vijftien bunder, bereiken we de Ringvaart, die hier de grenslijn vormt. Voor dit terrein, thans nog boerderij, werd reeds meer dan één bebouwingsplan ontworpen. Een der aantrekkelijkste is zeker de aanleg van een woningpark voor de burgerklasse. Door een overweg verbonden met de Weesperzijde en met een uitgang naar de Linnaeusstraat, bestrijkt het verschillende richtingen.

De Ringvaart zelve, met haar bescheiden visschersbuurtje en de herberg "De Schulp" aan Schulpbrug, vermaard om haar gerookte paling, heeft bij eene tot dusver nog onzekere toekomst, een bloeiend verleden.

Het was in de dagen toen de uitspanning "t Molentje" er bloeide, de met buitens omzoomde Amstel nog vischrijk mocht heeten en vermogende Amsterdammers ook aan de Ringsloot tusschen Watergrafsmeer en Ouder-Amstel, hunne omlommerde zomerhuizen bouwden. Daar verrezen en verdwenen eenmaal de heerenhofsteden "Waslust" van Barent Coman, "Solitudo" van Reinders en "Welmeer" van Dirck Klumper. Ging men de brug naar Duivendrecht over en rechts een voetpad op, dan bereikte men, voorbij den Omval, aan den Amstel "t Molentje", waar schippers, hengelaars en wandelaars zich zoo recht thuis gevoelden."

3.8. Scheltema 1900

In opdracht van de gemeente is de eerste kaart van Amsterdam 1:10.000 geproduceerd in 1900.

Het noordwestelijk deel is bebouwd (met op het latere perceel nr. 16 vijf kalkovens).

Tussen de boerderij en (later) nr. 27 is weiland.

Op de erfscheiding tussen de nummers 27 en 29 is een insteekhaven te zien. Het ligt voor de hand om hierin de voormalige haven van de buitenplaats Solitudo te zien.

3.9. Kaarten 1912-1920-1932

De Dienst der Publieke Werken stelde vanaf 1909 de Kaart van Amsterdam samen (in bladen 1:1.000). Vanaf 1912 zijn voor de locatie onderstaande bladen N6 en N7 gemaakt.

Tabel 3.1: Kaart van Amsterdam 1:1.000.

| Jaar | | |
|------|----------------------------|--|
| 1912 | N6 | |
| 1920 | N7: | |
| 1929 | N6 | |
| 1934 | N6 | |
| 1940 | N7 | |
| 1952 | N7: overhaal, inham bij 20 | |
| 1953 | N6: kraanspoor | |
| 1966 | N6 | |
| 1980 | N6 | |
| 1980 | N7 | |
| 1985 | N6 | |
| 1989 | N6 | |
| 1996 | N6 | |

Bron: Stadsarchief Amsterdam.

De locatie maakte tot 1 januari 1921 deel uit van de gemeente Ouder-Amstel, waarna annexatie door de gemeente Amsterdam volgde.

Tot 1924 was de Duivendrechtsekade bekend als:

- "voorbij de Omval"
- "Omval wijk C"
- "aan de Keulsevaart"
- "aan de Weespertrekvaart"

Bij Raadsbesluit kreeg de Duivendrechtsekade haar naam in 1924. De in 1963 en 1964 zo genaamde Industriereweg werd omgedoopt tot H.J.E. Wenckebachweg in 1964.

3.10. 1929 en 1952: tekeningen van kalkovens

De lithograaf Aart van Dobbenburgh maakte in 1929 een litho van vier kalkovens aan de Duivendrechtsevaart tussen de nrs. 15 en 18 (Beeldbank 27-4-2012).

Op de litho staan de aan hun steunberen duidelijk herkenbare ovens evenwijdig aan de Weespertrekvaart.

In 1952 maakte tekenaar Dick Zwier een krijttekening "met laatst overgebleven van vier kalkovens" (Beeldbank 27-4-2012) aan de Duivendrechtsekade 15-19 (achterzijde).

3.11. 1932: kadastrale kaarten

Het Stadsarchief Amsterdam beschikt over tientallen microfiches van de kadastrale sectie AG2. Vrijwel alle kaarten zijn getekend in 1932 (en vervolgens gewijzigd en vervallen zonder verdere datering).

Op microfiche 143 zijn op (het in 1971 genummerde) perceel 16 vijf structuren zichtbaar, die op basis van de tekeningen uit 1929 en 1952 geïdentificeerd worden als kalkovens.

De kenmerkende steunberen zijn ingetekend op de kadastrale tekening.

In tegenstelling tot de litho uit 1929 stonden de kalkovens in één lijn loodrecht op de Weespertrekvaart. De vier kalkovens die het dichtst bij de vaart stonden, zijn als eerst gesloopt. De vijfde is nog zichtbaar op latere stadskarten 1:1.000.

3.12. 1934: Spoorwegwerken Oost

Vanaf 1934 werden de spoorwegen in Amsterdam-Oost omhoog gebracht. Voor het gedeelte tussen de Omval en Duivendrecht werd naast de bestaande laag gelegen spoorbaan en hoge spoorbaan aangelegd, waarin circa 1.300.000 m³ zand uit de duinen bij IJmuiden is verwerkt (Bardet 1938, p. 3).

Over de Korte Ouderkerkerdijk werd spoorwegviaduct 61S gemaakt (CTA 32479), dat later bij de Spoorwegwerken Zuid-Oost in 1974 verlengd zou worden.

3.13. Volkstuinenpark Vredelust: 1926 en 1934

Op blad N6 uit 1926 is te zien dat evenwijdig aan de spoorlijn een watergang is gegraven. Op de strook tussen de spoorsloot en de watergang zou later het volkstuinencomplex "Vredelust" komen.

De Korte Ouderkerkerdijk is nog recht. De bernsloot is gedempt.

Op de kaart N6 uit 1934 is met een pennestreek de noordoostelijke begrenzing van een toekomstig volkstuinenpark aangegeven. Zes jaar later zijn twee series volkstuinen aan weerszijden van een ontsluitingsweg evenwijdig aan de spoorlijn te zien.

Het complex "Vredelust" is in 1953 in noordoostelijke richting uitgebreid op enkele percelen voormalig weiland met een tweede ontsluitingsweg die uitkwam op de Duivendrechtsekade, iets ten noordwesten van perceel nr. 20. Vanaf de kade was een overhaal naar de Weespertrekvaart (onder andere voor het overvaren van koeien van boer Van Rijn van de boerderij Rust van Onrust op Duivendrechtsekade 20).

4. Tweede Wereldoorlog

4.1. Kompas 1940

De eerste druk van het Kompas van Amsterdam (eerste helft van 1940) is gebruikt om de inslagen van brisantbommen en dergelijke op te markeren.

Op het schutblad staat de naam van de eigenaar: "Jhr. von Bose". Jonkheer A.B.C. von Bose was een verbindingsofficier tussen de Luchtbeschermingsdienst en de Wehrmacht. Na een luchtaanval onderzocht Von Bose onderzocht de inslagen van al of niet ontplofte bommen.

De kaart is bijgehouden tot en met 17 juli 1943 (Bakker 2012).

Ter plaatse van de Zuidergasfabriek zijn inderdaad de zestien inslagen van de aanval op 17 mei 1943 gemarkeerd.

Vreemd genoeg ontbreken de drie bominslagen van 31 mei 1942 in het weiland achter de boerderij van Van Rijn aan de Duivendrechtsekade 20. (omdat ze slechts granaattrekkers achterlieten?).

4.2. Uitbreidingsplan industriegebied Weespertrekvaart

Tijdens de oorlog werd een uitbreidingsplan gemaakt voor het industriegebied langs de Weespertrekvaart.

Op de bijbehorende situatie 1:2.500 zijn als opstellen herkenbaar:

- Boerderij (bij de overhaal)
- De Atlas
- Harff

4.3. Bombardementen in 1942 en 1943

Op een kaart van het War Office uit 1944 (samengesteld op basis van onder andere luchtofoto's van de Royal Air Force uit 1943) zijn nabij de onderzoekslocatie als mogelijke doelen vermeld: "Sewage Works" en "South Gas Works".

Uit onderstaande gebeurtenissen blijkt dat in elk geval de Zuidergasfabriek een doelwit was.

- | | |
|-------------|--|
| 1942 mei 31 | In den afgelopen nacht luchtalarm en verscheidene malen fel afweervuur. Brisantbommen gevallen op het grasland van perceel Duivendrechtsche kade 20. Groote schade aangericht door het inslaan van granaten van het luchtdoelgeschut in de steenhouwerij van C. J. Rinse aan de Duivendrechtsche kade. |
| 1942 okt 2 | Des avonds voortdurend actie van het afweergeschut. Op den Amsteldijk, de Ringspoorbaan en den Ouderkerkerdijk |

verscheidene staaftbrandbommen neergekomen.

1943 mei 17 Des middags om ongeveer 12 uur tijdens luchtalarm een luchtaanval op de Zuidergasfabriek. Verschillende gebouwen in de stad met mitrailleurvuur beschoten; 4 personen gewond. Nabij de gasfabriek verscheidene tijdbommen uitgeworpen, welke meerendeels later door de Deutsche Weermacht tot ontploffing zijn gebracht. De gasvoorziening in een groot gedeelte der stad enkele dagen gestagneerd; het spoorwegverkeer langs de gasfabriek (spoorlijn Amsterdam-Utrecht) voor event. gevaar stilgelegd.

De gebeurtenissen op 31 mei 1942 zijn nader beschreven in een Rapportenboek van de Uitkijkdienst van de Luchtbeschermingsdienst.

Tabel 4.1: Gebeurtenissen op 31 mei 1942.

| uur | Mutatie | |
|------------------|--|--|
| 9 ⁵⁰ | Dhr Schatens meldt, dat hedennacht een Engelsch vliegtuig is neergestort achter de Ringdijk aan de Akerweg achter de panden 161-163 Haarlemmermeer. Stukken van het vliegtuig plus het onderbeen van een der leden van de bemanning liggen aan den overkant van de Ringdijk, dus op Amsterdams gebied in Vak V. Dit bericht heeft de Heer Schatens gehad van de veldwachter ter plaatse. Hij heeft onmiddellijk eenige agenten gestuurd naar de plaats om de stukken te laten bewaken. | |
| 10 ³⁰ | G.G.D. belt op en vraagt of bovengenoemd lichaamsceel vrij gegeven is. | |
| 10 ⁵⁵ | Bij raadpleging van de kaart is het niet vak V maar vak VI | |
| 12 ¹⁵ | Dhr. meldt dat een bewoner van Duivendrechtsche heeft gemeld dat 2 bommen liggen aan Duivendrechtsekade bij steenhouwerij. Hij stelt onderzoek in | |
| 12 ⁵⁵ | Dhr. Neuhaus van vak XIV meldt nader: In de steenhouwerij van Rinse, Duivendrechtsekade 25-27 zijn 2 niet ontplofte granaten ingeslagen en daar geexplodeerd. Schade is ernstig, n.l. Afd. zagerij en polijsterij: alle ruiten vernield Houten muur werkplaats versplinterd Dak beschadigd (9 gaten) Beeldhouwerij: 10 ruiten beschadigd Teekenkamer: Beeld vernield Ruiten vernield Steenhouwerij: Dak geheel vernield groote schade Opslagplaats: marmer vernield Eigenaar: dhr. Rinse, Amstelkade 152, tel 22791 is uitstedig. De opzichter is gewaarschuwd | |
| 13 ⁴⁰ | Dhr Neuhaus meldt nader dat te ± 0.15 uur hedennacht, volgens verklaring van boer Van Rijn in diens weiland gelegen achter perceel Duivendrechtsekade 20, drie vliegtuigbommen zijn ontploft, waardoor 3 granaattrechters zijn ontstaan. Schade: één ruit vernield, en een gat in de deur. Verder zijn eenige tuinhuisjes van complex "Vredelust" beschadigd. Van al deze voorvallen, ook die van mutatie's 9 ⁵⁰ en 10 ⁵⁵ in kennis gesteld; Rijksinspectie Polirzei Major Schreib Wehrmachtcommandantur Warnkommando Sichterheitspolizei | |

Bron: Rapportenboek.

4.4. Luchtfoto Royal Air Force 27 april 1944

Ter hoogte van Duivendrechtsekade 16 is de typerende schaduw van een kalkoven zichtbaar. Qua gebouwhoogtes springen de volgende opstallen eruit:

- De Atlas
- Boerderij nr. 20
- Opstal nr. 19
- Opstal nr. 18

Op de nrs. 13 en 25-27 zijn materialen opgeslagen. Bekend is dat het opslagterreinen waren van respectievelijk een aannemer en een steenhouwerij.

Ten zuidwesten van de boerderij op nummer 20 zijn structuren in het maaiveld zichtbaar die kunnen wijzen op bomkraters.

4.5. Luchtfoto TARA B-40 452

Op een ongedateerde luchtfoto van de RAF zijn ten zuiden van de boerderij op nr. 20 structuren zichtbaar die wijzen op gecamoufleerde luchtafweeropstellingen en/of kraters. Het is niet bekend of de luchtfoto voor of na de bovengenoemde luchtfoto van] 27 april 1944 is genomen.

5. Periode na 1945

5.1. RIC

Na de oorlog is de vereniging RIC ook opengesteld voor niet-leerlingen aan het Ignatius College. Er werd een eigen botenhuis betrokken in een oude kolenloods aan de Weespertrekvaart. Later verhuisde de vereniging naar een oud botenhuis aan de Korte Ouderkerkerdijk. Het huidige botenhuis aan de Korte Ouderkerkerdijk werd in 1967 nieuw gebouwd.

Het is niet bekend waar de kolenloods aan de Weespertrekvaart zich bevonden heeft.

5.2. Brand op 17 december 1947

“Op de ochtend van 17 december 1947 brak brand uit in de rubberfabriek Coelho aan de Duivendrechtsekade. Toen de brandweer, die binnen enkele minuten ter plaatse was de slangen met bootjes over het water bracht sloegen metershoge steekvlammen reeds uit het licht ontvlambare materiaal, terwijl de dakpannen de lucht in werden geslingerd.

De brandweerlieden slaagden erin het achterste gedeelte van de fabriek, waarin vaten aceton, olie en benzine lagen opgelsagen te behoude. Ook de aangrenzende metaalwarenfabriek liep slechts lichte waterschade op. De eigenlijke fabrieks- en kantoorruimte van Coelho brandde echter geheel uit” (De Waarheid 17-12-1947).

Het pand op de bijbehorende foto is herkenbaar als het pand ten zuidoosten van de vijf kalkovens op de foto met het Firestone-reclamebord van

Links van de rubberfabriek zijn drie brandweerlieden te zien op een plat dak waaronder te lezen is METAA IETERIJ H.J. V/D RIJN

Twee maal drie vensterassen, waartussen een toegangspoort.

5.3. Noodwoning op nr. 9 in 1948

Uit 1948 dateert een “Plan voor een noodwoning op een terrein achte het perceel Duivendrechtsekade np. 10”.

Op de bijbehorende situatie is te zien dat het om een woning gaat op het perceel nr. 9. De gewapende randbalken 10 x 45 cm reikten tot 0,4 m onder het maaiveld.

5.4. Aardwerkfabriek en potterij 1948-1960

In De Waarheid van 18-09-1948 verscheen een advertentie:

Aardwerkfabriek "De Amstel" vraagt jongens voor de werkplaats en meisjes voor het schildersatelier.

Hoog loon. Aanmelden dagelijks Duivendrechtsekade 29.

Vier jaar later werd in het Nieuwsblad van het Noorden (20-09-1952) gevraagd:

Handdraaier v. luxe Aardewerk. Potterij De Haemstede. Duivendrechtsekade 29.

In hetzelfde blad (18-02-1960) werd een volledig bekwame handdraaier gevraagd voor Potterie de Haemstede aan de Duivendrechtsdkade 29.

5.5. Brokkelige oever in 1949

Onder de kop 'Brokkelig' verscheen in de Waarheid van 01-06-1949 onderstaande beschrijving.

"Met de Vereniging "De Groot Duivendrechtse polder" zijn we gisteren langs de Weesper-Trekvaart gewandeld. Niet de vissen in, de woonarken op, maar de beschoeiing langs het water had onze belangstelling; de Duivendrechtsekade waaraan een vijftigtal grote en kleine bedrijven, het "taaie ongerief" van de Duivendrechtsepolderbewoners. Al jaren voor de oorlog is er verbetering gevraagd aan het stadsbestuur, maar tevergeefs, "Geen geld en geen materiaal", heette het. Na de oorlog werd nogmaals de aandacht op het ongerief gevestigd, maar tot op heden wordt het zelfde argument gebruikt om de middeleeuwse kade-toestand te laten voortbestaan. Want de "kaai" is hier alleen maar te herkennen op het naambordje aan deze zijde van de vaart: "Duivendrechtsekade". In werkelijkheid is het een landweggetje met kuilen en gaten, zonder licht en te smal voor auto's met ongebruikelijke en ongebruikte inhammen en een kademuur, die bestaat uit verzakte graspollen, een stukje vermolmd hout en hier en daar wat aangestampt puin. De bedrijven, die hier langs liggen hebben er hinder van, auto's kunnen hier niet laden en lossen. "De groten hebben er geen last van" zegt de vereniging. Rath & Doodeheefver hebben een mooie privé-kade met weg laten maken. "Maar de kleine ondernemers hebben er geen geld voor."

5.6. BWT-kaart (ongedateerd)

Op een ongedateerd blad van BWT zijn vermeld:

- n.v. "Kristal" op nr. 3
- n.v. "Foltu" op nr. 4

Tevens is een resterende (vijfde) kalkoven te herkennen achter nr. 16

5.7. Inmeting februari 1952

Het terrein van de steenhouwerij is op verzoek van J. Rinse jr. ingemeten door de landmeter op 28 februari 1952.

Er waren toen alleen houten loodsen en een "oude loods" aanwezig. Langs de oever van de Weespertrekvaart bevonden zich perkoenen.

Net buiten de locatie bevond zich een aan drie zijden ommuurde kleine stortplaats.

5.8. Bladen N6 en N7 in 1953 en 1952

De kaartbladen N6 en N7 zijn samengevoegd tot één aansluitende kaart (bijlage 13). Vanaf de spoorbrug B.60S over de Weespertrekvaart naar het zuidoosten zijn te onderscheiden:

- Twee opstallen aan de voet van de spoordijk (zichtbaar tot minimaal 1971)
- Woonhuis op nr. 10
- Gebouw met penanten op nr. 11
- Open ruimte tussen nrs. 12-13 met kraanspoor
- Kalkovens verdwenen op nr. 16
- Gebouw met penanten op nr. 18
- Boerderij "Rust van Onrust" met hooiberg op nr. 20
- Inham in kade trekvaart ten zuidoosten van nr. 20
- Overhaal aan einde van ontsluitingsweg volkstuintencomplex "Vredelust"
- Laad-/loswal aan kade t.h.v. nr. 24

5.9. Duivendrechtsekade 27 in 1954

In opdracht van N.V. de Haspel maakte architect B.O. van den Berg een tekening van een kantooraanbouw (aan de weverij achter het pand op perceel nr. 27).

Op de bijbehorende situatie is het terrein tussen de nrs. 25 en 27 aangeduid als "steenhouwerij"

De oostwand van het kantoor werd schuin ontworpen vanwege een belendende portaalkraan van de steenhouwerij (met los- en laadplaats aan de Weespertrekvaart).

5.10. Duivendrechtsekade 25-27 in 1959

Op 22 mei 1959 vroeg G.J. Rinse een vergunning aan voor het oprichten van een gebouw op een na sloping van een houten keet vrijgekomen terrein aan de Duivendrechtsekade 25-27. De bestemming van het gebouw was woning met werkplaats en magazijn.

Op de bijbehorende tekening (beschikking 5 november 1959) zijn aangegeven: Woning met verdieping opzetters, o.k. 1,20 m – funderingsbalk

Een foto van het gebouw is opgenomen in UDM 2005, p. 24.

5.13. Reactorcentrum vanaf 1964

De locatie H.J.E. Wenckebachweg 4 was sinds 1964 in gebruik bij het Reactorcentrum Nederland, dat over een isotopenlaboratorium beschikte (Chemielinco 1991, p. 8).

Op de stadskaart 1:2.000 uit 1965 is aangegeven "Reactor Centrum". Volgens mondelinge informatie bevonden er zich barakken van het Reactorcentrum Nederland (Bethe 2004).

Op CTA-tekening 48716 uit 1971 is een L-vormig complex "Reaktor-Centrum Nederland" aangegeven. Op foto's van de Beeldbank is te zien dat het om één bouwlaag ging. Het complex is in gewijzigde vorm nog zichtbaar op kaartbladen N6 uit 1980 (onder andere uitbreiding richting watergang langs spoorbaan) en 1996, alsmede op een situatie uit 1999, behorend bij een rapport van OMEGAM.

Volgens Chemielinco (1997) was de locatie in gebruik als opleidingscentrum ten tijde van het indicatief bodemonderzoek bedrijvengebied Weespertrekvaart-Noord.

Op de situaties uit 1996 en 1999 is op het oostelijke deel van het terrein een opstal aangeduid als 'sporthal'.

In de Stadsatlas Amsterdam (Bakker et al. 2006) is een braakliggend terrein weergegeven. Bekend is dat er toen materieel voor de bouw was opgeslagen.

OMEGAM heeft in 2000 een asbest-in-grondonderzoek uitgevoerd op het perceel H.J.E. Wenckebachweg 4

"De aanleiding voor het onderzoek is het, bij de sloop van het pand, door de sloer aangeroffen asbest houdend plaatmateriaal in de ophooglaag. Volgens de sloper is langs de gebouwen tijdens de bouw een anderhalf meter diepe sleuf geweest. Daar is mogelijk asbest in terecht gekomen van plaatmateriaal dat daar heeft gestaan en is gezaagd voor verwerking in den panden (OMEGAM 2000, p. 1).

Uit het onderzoek is gebleken dat er verdeeld over de locatie hecht gebonden asbest voorkwam op het maaiveld en in de grond. In mengmonster M3 overschreed het gewogen asbestgehalte de interventiewaarde van 100 mg/kg d.s.

Vervolgens heeft BK in september 2003 alle asbesthoudende materialen van het maaiveld verwijderd via hand-picking, waarna de 550 m² grote deellocatie M3 is afgedekt met waterdoorlatend geotextiel (Jogetex NG12) en een laag van circa 10 cm schoon zand vooruitlopend op een tijdelijk aan te brengen verharding (met bijvoorbeeld stelconplaten).

5.14. Foto en situatie 1971

Een foto uit 1971 van de Weesperzijde in de Beeldbank bevat als onderschrift: "Gebr. Steinke, Duivendrechtsekade 11-12C, enz.". De foto vertoont rechts van het woonhuis op nr. 10 twee langwerpige loodsen, beide voorzien van gemetselde tuitgevels.

Op een tekening uit het Centraal Tekeningenarchief uit 1971 is op nr. 11 een gebouw te zien, waarvan drie muren van penanten zijn voorzien (bijlage 16). Kennelijk beschikten de Gebr. Steinke hier over een robuuste dubbele loods.

5.15. Situatie te slopen percelen 1975

De Afdeling Gereedmaken Terreinen maakte in 1975 een tekening voor "te slopen percelen Duivendrechtse Kade No. 17A, 17B en houten schuur naast nr. 11".

Op nummer 11 stond een stenen gebouw. De houten schuur betreft dan waarschijnlijk de in 1971 genoemde nr. 12C, enz.

De schuur beschikte wel over funderingen gezien de aanwijzingen op de tekening "fimderomg van de zijgevel niet te verwijderen i.v.m. nr. 11" en "fundering van de voorgevel niet te verwijderen i.v.m. waterkering" (bijlage 17).

5.16. 1990 boerderij gesloopt

Op een kaart van het stadsdeel Watergraafsmeer (7-5-90) is ten zuiden van de boerderij een ronde en rechthoekige structuur ingetekend.

In het zelfde jaar is op een kaart met aanduidingen van bedrijfsfuncties (DSC 0327) bij de boerderij geschreven: gesloopt m.u.v. het voorgebouw (1/9/90).

5.17. Loods voor vrachtauto's in 1991

Voor de bouw van een stallingloods voor vrachtauto's heeft Systeembouw Vermeulen in opdracht van D. Suykerbuyk voor de zijwanden een fundering ontworpen bestande uit tien poeren 1500 x 750 mm (onderkant op 0.65 m –m.v.) (bestekstekening 1-5-1991).

Voor de voor- en achtergevel waren in totaal vier lichtere poeren ontworpen.

6. Bodemonderzoeken

Sinds 1990 zijn diverse onderzoeken verricht, variërend van een historisch onderzoek tot en met een saneringsevaluatie.

De bekende onderzoeken zijn in onderstaande tabel vermeld.

Tabel 6.1: Overzicht van rapportages.

| AM0363 | Adres | Rapportt | Rapporteur | Datum |
|------------|----------|------------|-------------|-------------|
| NH03639739 | W'vaart | NO | OMEGAM | 1995-06-30 |
| | | OO | DWR | 2004-01-01 |
| AM03630258 | DK 16 | HO | MDA | 1986-04-15 |
| AM03631541 | DK 16-25 | HO | MDA | 1990-07-16 |
| | | IO OMEGAM | OMEGAM | 1992-07-10 |
| AM0363 | HJEW 4-6 | IO | Chemielinco | 1993-08-12 |
| | | | Fugro | 2003-08-22 |
| AM03633681 | HJEW | OO | Chemielinco | 1994-11-22 |
| AM03634733 | HJEW 51 | Nul | OMEGAM | 1993-09-14 |
| | | Monitoring | Aveco | |
| AM03635082 | DK 2 | IO | Chemielinco | 1997-03-11 |
| | | | | 1997-11-06 |
| AM03636993 | HJEW 19 | | | |
| AM03637728 | DK 29 | NO | OMEGAM | 1994-08-01 |
| | | NO | UDM | 2006-01-23- |
| | | NO | UDM | 2006-08-31 |
| AM03638072 | HJEW 4 | IO | OMEGAM | 2000-10-06 |
| | | SE | BK | 2003-09-26 |
| AM03638810 | HJEW 2 | VO | Chemielinco | 1994-11-22 |
| | | HO | MDA | |

Bron: Bodemloket.

Noot: Bij meerdere onderzoeken op één locatie alleen eerste en laatste rapport vermeld.

De provincie Noor-Holland beschikte over de waterbodemonverontreiniging van de Weespertrekvaart: ernstig, spoed, risico's wegnemen en uiterlijk saneren voor 2015 in de vorm van een deelsanering.

In de onderzoeksrapporten is in de tekst en bij de boorstaten nagegaan of boringen gestaakt zijn wegens ondoordringbare lagen.

Slechts bij enkele onderzoeken bleek dat het geval te zijn. Bij één boring werd een holle ruimte aangetroffen.

Het meest uitgebreide overzicht van de voormalige bedrijven op de onderzoekslocatie is te vinden in een rapport van Chemielinco uit 1991.

Tabel 6.2: Overzicht van bedrijven aan de Duivendrechtsekade 3-31

| Huisnummer | Activiteit | Jaar | Bron |
|--------------|--|------------|----------|
| 3 | Petroleumbewaarplaats | 1968 | C1997 |
| 4 | Vloerenfabriek | 1949 | C1997 |
| 5 | Kunstmamererf | 1940 | C1997 |
| | Glasbewerkingsinrichting | 1963 | C1997 |
| 8/9 | Timmerwerkplaats | 1962 | C1997 |
| | Glasindustrie | 1962 | C1997 |
| | Stalling pleziervaartuigen | 1984 | C1997 |
| 10 | Opslag oude metalen | 1938 | C1997 |
| 13 | Steenhouwerij | 1929 | C1997 |
| 15 | Vetsmelterij | 1932 | C1997 |
| | Lijmfabriek | 1938 | C1997 |
| | Metaalbewerkingsinrichting | 1942 | C1997 |
| | Metaalsmelterij | 1947 | C1997 |
| | Uitbreiding metaalsmelterij | 1953 | C1997 |
| 16 | Plantaardige olie- en vettenfabriek (bodemloket) | 1932# | |
| | Vleesverwerkend bedrijf | 1932# | |
| | Solutionfabriek "Coelho" | 1944 | Koppers |
| | Lijm- en plakmiddelenfabriek | 1946# | |
| | Rubberfabriek "Coelho" / solutionfabriek | 1947 | De W / K |
| 18 | Kalkovens | | BWT |
| 19 | Kalkoven (tot circa 1952) | | DPW |
| 20 | Boerderij "Rust na Onrust" (tot circa 1960) | | |
| Tussen 22/25 | oliehandel | 1963 | |
| | *opslag asfalteringsprodukten en machines | | |
| 24 | *garage | 1982, 1987 | |
| 24A | *stalling verhuishagens | 1987 | |
| 24/25/26/26A | Meubelmakerij [H. Ligthart] | 1951 | |
| | Metaalbewerking [G. Duuriand] | 1956 | |
| | Kunstsmederij [B. Kanjer] | 1958 | |
| | Steenbrekerij en -zeverij [W.F.F. Niemeyer] | 1971 | |
| | Opslag en werkplaats aannemer | 1987 | |
| 26 | *autospuiterij en -uitdeukerij | 1986 | |
| 27 | Steenhouwerij [J. Rinse jr.] | 1899 | |
| 27A | Instrumentenfabriek | 1962 | |
| | Metaaldraaierij | 1965 | |
| 29 | Aardewerkfabriek | 1946 | |
| | machinefabriek | 1950 | |
| | Houtbewerkingsinrichting | 1954 | |
| | Pottenbakkerij | 1956 | |
| | *bouw en aannemersbedrijf | 1964 | |
| 30/31 | asfaltfabriek | 1904 | |

Bron: Bewerkt naar Chemielinco 1991 en 1997.

7. Resumé

Uit de geïnventariseerde gegevens kan de (mogelijke) aanwezigheid van metselwerk, betonnen randbalken, paalfunderingen en bodemvreemd materiaal in de vorm van natuursteenbrokken afgeleid worden.

De potentiële ondergrondse obstakels zijn in onderstaande tabel opgesomd.

Tabel 7.1: Potentiële aanwezige ondergrondse obstakels.

| benaming | gebouwd / in functie | Bron |
|--|-----------------------|-----------------------------|
| buiten Solitude | 18 ^{de} eeuw | Berg 1719 en Mol 1770 |
| Insteekhaven buiten Solitude | 18 ^e eeuw | Berg 1719 en Mol 1770 |
| Kalkovens | Vanaf minimaal 1914 | Beeldbank, AG2 1932 |
| Fundering kraanspoor Tetterode | | DPW |
| kade ter hoogte van overhaal | -1960 | DPW |
| Insteekhaven tussen overhaal en nr. 20 | | DPW |
| Fundering rails steenhouwerij | 1954 | Van den Berg architect 1954 |
| Noodwoning | 1948. | BWT |
| Woonhuis en werkplaats Rinse | 1959 | Van den Berg architect 1959 |
| Gebr. Steinke nrs. 11: dubbele loods | 1971 | Beeldbank |
| Fundering nrs 11 en 12 | 1975 | CTA |
| Loods Suikerbuyk | 1991 | Systeembouw Vermeulen |
| Damwand nr. 29 | 2012 | Locatiebezoek |

Bron: Bewerkt naar diverse tekeningen van BWT, CTA, DPW.

8. Conclusies

De locatie bestond tot de 17^{de} eeuw uitsluitend uit weilanden. Langs de toen zo geheten Ringsloot (van de Watergraafsmeer) werden enkele buitens aangelegd, die omstreeks 1800 gesloopt zijn.

De Ringsloot- of vaart is in 1823 verbreed en verdiept, waarna ook de naam: Keulse Vaart in zwang kwam..

De verbreding (circa zes meter) vond plaats aan de zuidwestzijde van de vaart en ging dus ten koste van de kade van de Duivendrechtse polder. Langs de kade bevonden zich (funderingsresten van) voormalige buitens.

Het vrijkomende materiaal (grond en puin) is waarschijnlijk verwerkt ter plaatse van de huidige Duivendrechtsekade en enkele achterliggende percelen.

Aan de westzijde van de locatie is in 1848 de Rhijnspoorbaan aangelegd met een bermsloot. Ook langs de Korte Oudekerkerdijk bevond zich min of meer loodrecht op de Weespertrekvaart een watergang, die waarschijnlijk een rol speelde bij de afwatering van de bermsloot van de spoorbaan.

In de jaren twintig is de watergang grotendeels gedempt. Bij de Spoorwegwerken Oost is de Korte Oudekerdijk gereconstrueerd, waarbij de weg deels op de demping is verlegd.

Op kaarten vanaf circa 1900 zijn diverse opstallen zichtbaar die wijzen op bedrijvigheid, waaronder kalkovens. Eén van de opstallen met penanten (uitspringende delen van een muurvlak ter versteviging van de muur) is geïdentificeerd als het metaalverwerkende bedrijf van Van Rijn.

Uit de Tweede Wereldoorlog zijn twee gebeurtenissen bekend. Op 31 mei 1942 zijn twee granaten van het luchtafweergeschut ingeslagen in de steenhouwerij van Rinse en daar ontploft. Ook zijn die dag drie vliegtuigbommen ingeslagen achter de boerderij op nr. 20.

Kort na de oorlog werd de oever van het gebied als brokkelig getypeerd: oevers van gras, walbeschoeiing, perkoenen, Perkoenen komen ook voor op een inmeting van een landmeter in 1952.

De occupatie op de percelen 1 t/m 12, 14 t/m 20 en 22 t/m 27 heeft het langst geduurd. Hier zijn de meeste funderingsresten te verwachten: kalkovens, met penanten verstevigde muren van loodsen. Twee van die muren dienden in 1975 bij sloopwerkzaamheden gehandhaafd te worden in verband met stabiliteit van de belending en de waterkerende functie van de Duivendrechtsekade.

Op het noordelijk deel van de locatie waren/zijn vooral licht gefundeerde loodsen aanwezig. De noodwoning op nr. 9 was gefundeerd op 0,4 m hoge funderingsbalken. Alleen van het voormalige woonhuis op nr. 10 zijn zwaardere funderingen aanwezig.

Er zijn weinig gearchiveerde tekeningen van de aangelegde funderingen op de onderzoekslocatie. Op nummer 27 is een woonhuis met werkplaats gebouwd in 1959, waarbij gebruik is gemaakt van betonopzetters.

De lage loodsen waren hooguit gefundeerd op funderingsbalken of betonpoeren.

Op twee opslagterreinen (Rinse en Van Tetterode) waren kraansporen aanwezig. Ook hiervoor geldt dat de rails rustten op een funderingsbalk.

Tussen de percelen 20 en 22 was weiland. De lage gemetselde muren die aangetroffen zijn bij een locatiebezoek, kunnen hooguit gediend hebben als basis voor een afscheiding. Het is mogelijk dat het muurwerk rust op houten palen.

De demping van twee watergangen kan gedateerd worden. Eén sloot op de perceelscheiding van de nrs. 27 en 29 is omstreeks 1925 gedempt (natuursteen aangetroffen). Langs de om te leggen Wenckebachweg is in 1974 een sloot gedempt (waarschijnlijk zand).

Op het terrein van nr. 29 is de voor een uitgevoerde bodemsanering aangebrachte stalen damwand nog aanwezig.

9. Bronnen

- ALGEMEEN HANDELSBLAD (1896), Amstels nieuwe grenzen XXXII
Weldadige instellingen. 5 september.
- ANONYMUS (1789), Korte toelichting van alle schansen welke tegen het einde van de maand seoptember 1787 in de buurt van de beroemde stad Amsterdam zijn aangelegd. Bielefeld: Honäus.
- BACKERRA, M. (2012), Vriendelijke mededeling d.d. februari.
- BAKKER, A. (2012), Toelichting bij de signaleringskaart bominslagen op Atlas Amsterdam. Concept 2 mei.
- BAKKER, M., S. AZDI, G. WIJNBERG & P. KORREL (2006), Stadsatlas Amsterdam. Straatnamen en brugnamen verklaard. Uitgeverij Amsterdam Publishers.
- BARDET, J.D.M, (1938), De in uitvoering zijnde spoorwegwerken Amsterdam-Oost. Overdruk uit het weekblad "De Ingenieur" no. 51. Bouw- en Waterbouwkunde 10.
- BERG, P. VAN DEN (1719),
- BK (2003), Evaluatie saneringswerkzaamheden Wenckebachweg 4 te Amsterdam. Projectnummer 20030584, d.d. 26 september.
- CHEMIELINCO (1991), Historisch onderzoek Amstel I en II en Weespertrekvaart. Projectnummer 91113, november.
- CHEMIELINCO (1994), Verkennend bodemonderzoek H.J.E. Wenckebachweg ta Amsterdam. Datum 23-11-94. Projectnummer 94590 (concept).
- CHEMIELINCO (1997), Indicatief bodemonderzoek bedrijvengebied Weespertrekvaart-Noord te Amsterdam. Datum 06-11-97. Projectnummer 97097.
- DEEP (2011), Multibeam peiling Weespertrekvaart. Opnameperiode: 30-06-2010
- DIENT DER PUBLIEKE WERKEN (1965), Grondond. ind. terr. Weespertrekv. Situatie boringen en sonderingen. Schaal 1:2.500.
- DIENT DER PUBLIEKE WERKEN (1971), Te maken wegbaan ten noordoosten van huis van bewaring. CTA 48716.
- DIENT DER PUBLIEKE WERKEN (1974), Industrierrein Weespertrekvaart. Plaatselijke omlegging van de H.J.E. Wenckebachweg t.b.v. het huis van bewaring
- DIENT DER PUBLIEKE WERKEN (1974), Industrierrein Weespertrekvaart.
- DIENT MILIEU EN BOUWTOEZICHT (2004), H.O. deelgebied 4a. AM036308810, d.d. 30 maart.
- DIENT MILIEU EN BOUWTOEZICHT (2012), Archiefonderzoek locatie: kop van de weespertrekvaart te Amsterdam. AM0363/08810, d.d. 5 april.
- FILARSKI, R. (1995),
- GOEDE, C. (2011), Amsterdams drop. Ons Amsterdam.
- HAMELEERS, M. (2002), Kaarten van Amsterdam 1866-2000.
- HEINEMEIJER, W.F. & M. WAGENAAR (1987), Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie. Ede: Zomer&Keuning.
- HOEK OSTENDE, J.H. VAN DEN (1978), Poldermolens rond Amsterdam. Jaarboek Amstelodamum, nr. 70, pp. 360-393.

INGENIEURSBUREAU AMSTERDAM (2004), Vooronderzoek Overamstel; stand van zaken oktober 2004. Projectnummer 126832, d.d. 18 oktober.

INGENIEURSBUREAU AMSTERDAM (2010), Zuidergasfabriek. Quick scan conventionele explosieven. Projectnummer 35312. Notitie d.d. 10 november.

KAAL, H. & J. VAN LOTTUM (2003), Duitsers in de polder. Duitse warmoeziers in Watergraafsmeer. Holland, Historisch tijdschrift, 35^e jaargang nr. 4, pp. 263-276.

KOPPERS, G.P. (1999), Kroniek van grote branden en andere belangrijke incidenten in Amsterdam. NBDC.

KRUIZINGA, J.H. (1948),

MAK, G. (1994), Een kleine geschiedenis van Amsterdam. [2002 27^{ste} druk Amsterdam: Olympus]

MOL, P. (1770),

OGA (2003), Verzoek tot uitvoering historisch onderzoek Overamstel. Brief kenmerk 2003009082, d.d. 25 september.

OMEGAM (1991), Indicatief onderzoek Duivendrechtsekade 19-23. Project 4945, d.d. 14 februari.

OMEGAM (1991), Duivendrechtsekade 19-23. Project 6522, mei.

OMEGAM (1991), Aanvullend en indicatief bodemonderzoek op de percelen 20-23 en 18-19 van de Duivendrechtsekade te Amsterdam. Project 6522, d.d. 3 juli.

OMEGAM (1991), 2^{de} aanvullend bodemonderzoek Duivendrechtsekade 18-23. Project 7322, d.d. 12 augustus.

O OMEGAM (1991), Derde aanvullend bodemonderzoek Duivendrechtsekade 18-23. Project 7906, d.d. 24 oktober.

OMEGAM (1992), Indicatief bodemonderzoek Duivendrechtsekade achter de percelen 16-22. Project 9526, d.d. 10 juli.

OMEGAM (1999) Kop v/d Weespertrekvaart te Amsterdam. Kostenoverzicht. overzicht uitgevoerde onderzoeken. Project 24527731, d.d. 23 september.

OMEGAM (2000), Grondonderzoek H.J.E. Wenckebachweg 4 te Amsterdam. Projectcode 1103406, d.d. 6 oktober.

RADEMAKER, A. (1791), Hollands Arcadia Of de vermaarde Rivier den Amstel. Amsteldam: H. Gartman, W. Vermandel & J.W. Smit (herdruk door B.V. Foreste te Groningen).

RIJKSWATERSTAAT (2010), Vaarwegen in Nederland. Versie oktober 2010.

SLOT, E. (1996), Grond, het schaarse erfgoed.

UDM (2005), Nader milieukundigonderzoek Duivendrechtsekade 27-29. Definitieve versie d.d. 23 januari 2006. .

UDM (2006), Nader milieukundig bodemonderzoek op het terrein Duivendrechtsekade 27-29 en H.J.E. Wenckebachweg 43-45 te Amsterdam. Projectnummer 06-05-0263, d.d. 31 augustus.

WAARHEID, DE (1949), Brokkelig. 01-06-1949

WARECO (2004), Verkennend onderzoek H.J.E. Wenckebachweg (Hells Angels).

WIEBERDINK, G.L. (1990), Chromatographische kaart des Rijks. Den Iip: Robas.

WATERNET (2010), Notitie Weespertrekvaart.

www.informatie.binnenvaart.nl

Colofon

Kop Weespertrekvaart; ondergrondse obstakels

Tekst

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder bronvermelding.
Gemeente Amsterdam,
Ingenieursbureau
Weesperstraat 430
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam

