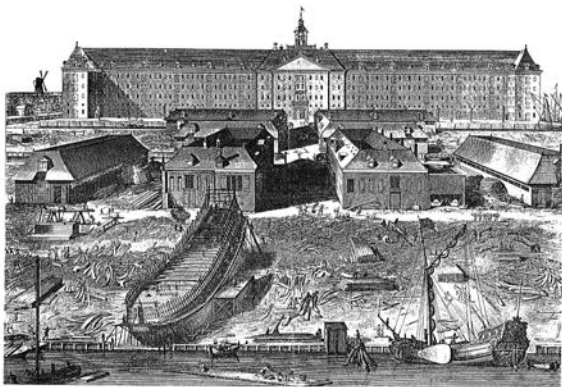
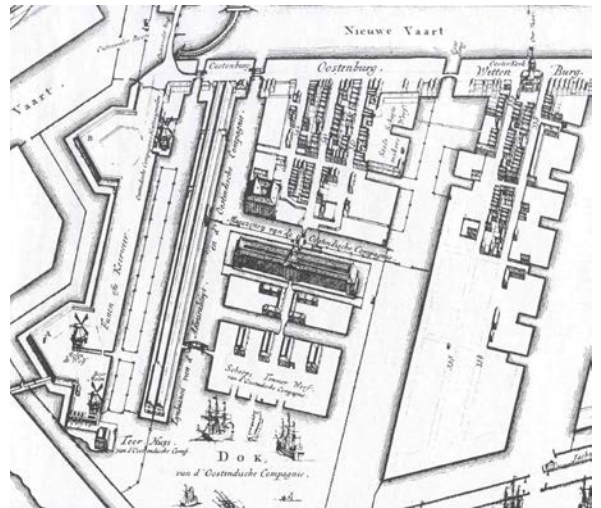


## Geschiedenis van Oostenburg in vogelvlucht

**1660:** De landmeter Cornelis de Rij ontwerpt de vijf eilanden die heden samen Oostenburg vormen. De Noordelijke drie eilanden worden als bedrijfsterrein voor de VOC ontworpen. In 1663 verrijzen het Oost Indisch Zeemagazijn, drie grote scheepshellingen, werkplaatsen voor maken van onderdelen van de schepen en de lijnbanen van de VOC en de Admiraliteit. Oostenburg ligt aan het IJ en is goed bereikbaar over de Zuiderzee. Op het (hoge) midden van het zuidelijke eiland bouwt men woonhuizen voor de arbeiders (de Bijltjes).



**1672:** Het rampjaar. Zeevaart en handel stagneren door oorlogen. De Republiek moet veel macht afstaan aan Engeland en Frankrijk. Er heerst armoede op Oostenburg. Veel mensen trekken weg. Na 1714 is er een opleving van de handel.

**1720:** Bouw van het Nieuwe Magazijn en daarna tot ca. 1760 uitbreiding van de VOC-activiteiten, bouw van o.a. de rokerij aan de Nieuwe Vaart en de zeilmakerij bij de klapbrug naar het VOC-werfsterrein.

**Na 1770:** Economische en militaire neergang van de VOC, tot het bedrijf in 1795 failliet gaat.

De boedel wordt overgenomen door de Staat der Nederlanden en later in gebruik genomen door de Marine. Het laatste VOC-schip (het 509<sup>e</sup>) wordt in 1804 onafgebouwd verkocht.

In de Franse tijd is er stagnatie van de handel en armoede op Oostenburg.

**1822:** Het Grote Magazijn stort in. Er rest een schilderachtige ruïne als herinnering aan een groots verleden.

**1826:** Paul van Vlissingen (directeur van de Amsterdamse Stoomboot Maatschappij) huurt het voormalige rookhuis aan de Oostenburgergracht en richt er een reparatiewerkplaats in voor zijn schepen. Deze groeit uit tot de eerste machinefabriek in Amsterdam.

**1828:** Oprichting van de Commanditaire Vennootschap Van Vlissingen – Dudok van Heel, Fabriek voor stoommachines en andere werktuigen. In 1835 wordt de eerste vacuümkookpan voor de suikerindustrie gemaakt. Na een bezoek van Koning Willem I in 1840 heet het bedrijf 'de Koninklijke Fabriek'.



Vacuüm kookpan voor de suikerfabricage  
1858 fabr. Van Vlissingen - Dudok van Heel



De Nieuwe Vaart 1849. Rechts de Koninklijke Fabriek op de hoek met de Oostenburger Vaart.  
Aan de kade: de Burg.Huydecoper het eerste stoom-schroefschip dat in Amsterdam werd gebouwd.  
Op de kade: stoomketels voor de gemalen van de Haarlemmermeer.

**1840 – 1865:** Groei van de Koninklijke Fabriek. Bouw van het directiegebouw aan de Oostenburgergracht en uitbreiding naar de voormalige VOC-gebouwen op Oostenburg. Productie van stoomschepen, stoommachines voor fabrieken, stoomwerktuigen, locomotieven, gemalen (o. a. de gemalen die het Haarlemmermeer droogleggen), bruggen en staalconstructies voor Nederland, Nederlandsch-Indië, Egypte, Zuid-Afrika, etc.

**1870 - 1890:** Door een grote fabrieksbrand en economische stagnatie tijdens de Frans-Duitse oorlog gaat de Koninklijke in 1870 failliet. Er volgt een doorstart maar het bedrijf blijft zwak en vooral afhankelijk van regeringsopdrachten. Grote overcapaciteit op de wereldsuikermarkt (de Indische Suikercrisis) geeft de genadeklap. Inmiddels is Oostenburg moeilijk bereikbaar voor grote schepen door de bouw van de dijk om het Oosterdok en de aanleg van de spoorweg. Na 1891 wordt het bedrijf voortgezet als de Nederlandse Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel onder leiding van ir. Strumphler, afkomstig van Stork.

**1894:** Vestiging op Oostenburg van de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij door Daniël Goedkoop sr. De Nederlandse Fabriek krijgt in 1894 een mega-order uit Zuid-Afrika voor 40 locomotieven en 400 wagons. Er worden drie nieuwe fabriekshallen gebouwd naar ontwerp van A.L. van Gendt. In de jaren daarna ontwerpt Van Gendt een grote vierde hal. Een vijfde hal wordt compleet met portaalkranen gekocht in het buitenland. De vijf fabriekshallen liggen naast elkaar evenwijdig aan de Wittenburgervaart.



1910 tewaterlating van de Vulcanus gebouwd door de NSM voor de Corona Petroleum Maatschappij.

**1910:** De ontwikkeling van een scheepsdieselmotor met omkeerbare draairichting door Werkspoor en toepassing in de tanker Vulcanus, gebouwd bij de NSM, leidt tot een grote stroom van opdrachten. In de Wittenburgervaart liggen vaak nieuwgebouwde zeeschepen voor de inbouw van de motor. Aan het Amsterdam-Rijnkanaal in Zuilen bij Utrecht wordt een nieuwe fabriek gevestigd voor constructie- en spoorwegactiviteiten van Werkspoor. Bij deze vestiging wordt voor de werknemers het Tuindorp Elinkwijk aangelegd. De Nederlandse Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel heet in de faxberichten 'Werkspoor', de naam die het bedrijf in de volksmond houdt tot de sluiting in 1995.



**1915:** Het grootste schip ooit op Oostenburg gebouwd, de J.P.Coen (153m), verlaat de NSM-werf .

**1922:** Een grote brand verwoest de wagenmakerij (hal 4 en 5). De Van Gendthallen uit 1898 (hal 1, 2 en 3) blijven gespaard. De verwoeste hallen worden direct herbouwd. De NSM bouwt in 1922 een nieuwe werf aan het IJ in Amsterdam-Noord. Later ontwikkelt de NSM zich in Noord tot de NDSM. De werf op Oostenburg wordt in 1926 gesloten.



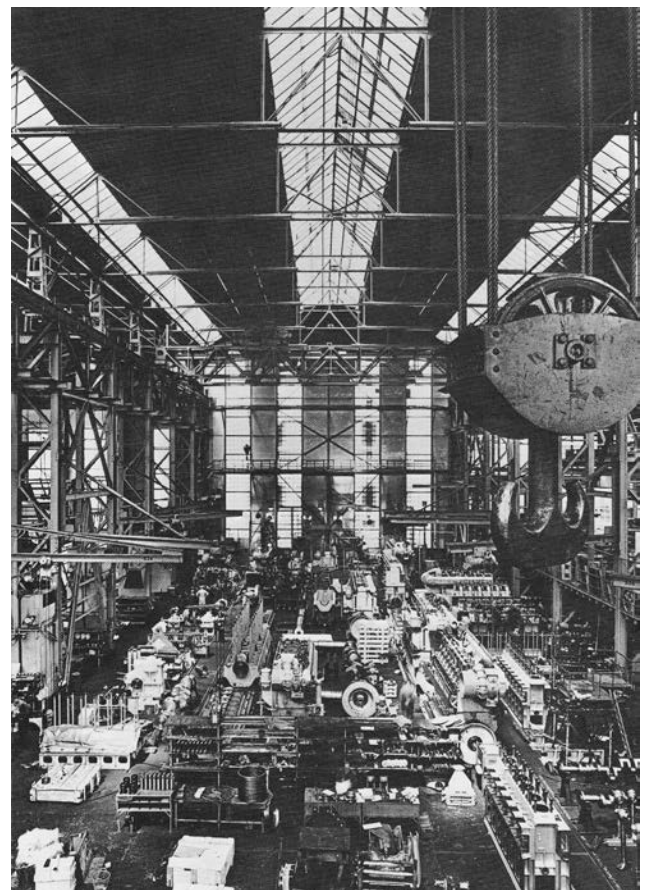
**1945:** De bedrijven op Oostenburg zijn geplunderd en vernield. Tijdens de wederopbouw krijgt Werkspoor talloze opdrachten voor bruggen, hijskranen, spoorwegmaterieel, etc.

**1954:** Fusie tussen Werkspoor en de Koninklijke Machinefabriek Stork uit Hengelo. Het nieuwe bedrijf legt zich vooral toe op de productie van dieselmotoren voor treinen en schepen. Grote scheepsdiesels worden op Oostenburg gebouwd en op pontons over het IJ naar de NDSM gebracht, maar ook in de Wittenburgervaart liggen vaak zeeschepen voor de inbouw van de hoofdmotor. Op Wittenburg zijn de koperslagerij en de plaatwerkerij van Werkspoor gevestigd. Tussen Oostenburg en Wittenburg heeft Werkspoor een eigen

Werkspoor ontwikkelt vanaf het begin van de twintigste eeuw een uitgebreid stelsel van bedrijfsvoorzieningen voor de werknemers (o.a. een ziekenfonds, pensioen-, winstdelings- en een spaargeld-regeling). Ook is een structuur voor inspraak van de werknemers: de Fabrieksraad. Werkspoor heeft veel woningen en woonwijken in bezit; als voorziening voor de werknemers maar ook als belegging.



**1929-1939:** Op het voormalige terrein van de NSM bouwt Werkspoor twee grote hallen, ontworpen door ingenieur Langhout, voor de assemblage en het proefdraaien van de scheepsdieselmotoren. Deze 'stelplaatsen' zijn voorzien van een portaalkraan tot boven het water van de Wittenburgervaart.



pont; ook zijn er dagelijkse Werkspoor-vaarten naar de NDSM en de ADM in Noord. De TM410 dieselmotor wordt een wereldwijd succes. De constructie van werktuigen en spoorwegmaterieel wordt op Oostenburg afgebouwd om ruimte te maken voor de productie van motoren. Deze afbouw van activiteiten en het bijbehorende ontslag veroorzaakt bij de arbeiders veel onrust. Na 1973 worden door Stork-Werkspoor op Oostenburg alleen nog dieselmotoren gemaakt.

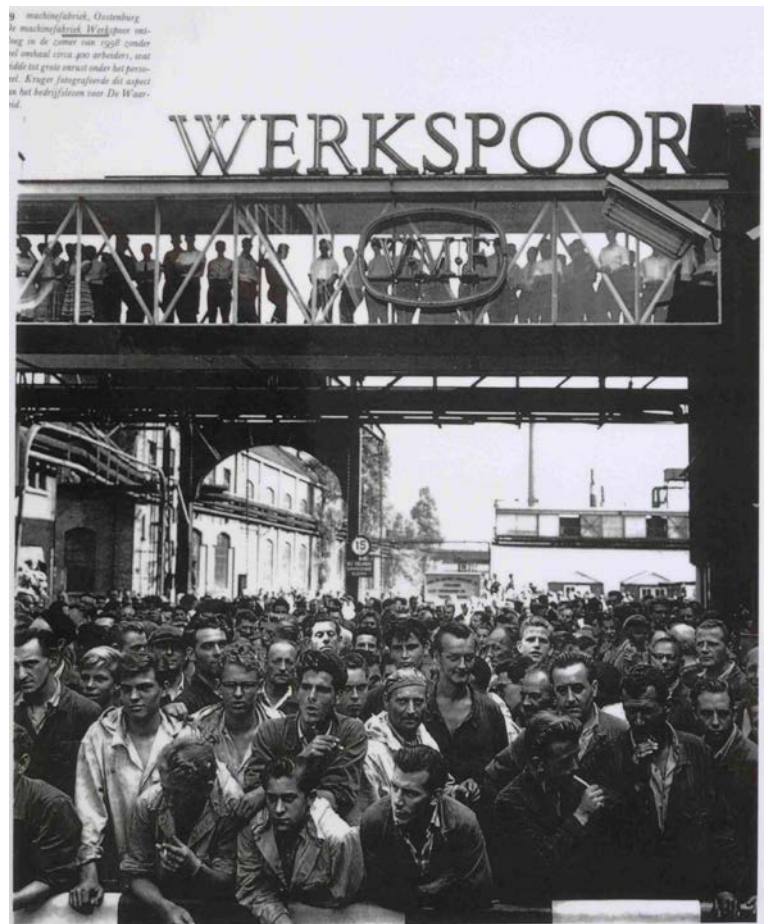
**1975:** Stork-Werkspoor bouwt de grootste suikerfabriek ter wereld voor Iran. De eerste TM620 dieselmotor wordt in bedrijf gesteld door minister-president J.M.den Uyl.

**1995:** Het tij keert: de vraag uit de koloniën is weggefallen, de naoorlogse 'herstelvraag' is voorbij, veel Nederlandse rederijen worden opgeheven. In Oost-Aziatische landen groeit de scheepsbouw en de productie van motoren. In 1995 verlaat de laatste dieselmotor de fabriek op Oostenburg. Veel activiteiten en veel werknemers worden overgeplaatst. De lege fabriekshallen op het Stork-Werkspoorterrein worden verhuurd aan filmbedrijven, architectenbureaus, de Theaterfabriek, de Gemeentelijke Dienst Archeologie en aan ateliers en creatieve bedrijfjes.

**1997:** Ballast-Nedam wil woningen realiseren op het Oostenburgereiland en vraagt een sloopvergunning aan voor de Van Gendhallen. Omwonenden richten een buurtwerkgroep op en vragen een monumentenstatus aan. Het terrein wordt door de gemeente in een bestemmingsplan aangemerkt als werkgebied met behoud van de historische gebouwen. Ballast-Nedam trekt zich terug als potentiële koper.

**1998:** IBC-Vastgoed (Heijmans) koopt het Stork-Werkspoorterrein en ontwikkelt het plan voor het INIT-gebouw. De monumentenstatus van de Van Gendhallen wordt bevestigd door het ministerie van OC&W. Onder leiding van Jerzy Gawronski (Gemeentelijke Dienst Monumenten en Archeologie) wordt een grote sloopshelling blootgelegd op de plek van het INIT-gebouw en onder de Van Gendhallen vindt men de fundatie van het Oost Indisch Zeemagazijn van de VOC.

**2003:** Het INIT-gebouw van architect Groosman&partners wordt in gebruik genomen door enkele diensten van Stadsdeel Centrum en daarna vestigt zich ook de Persgroep (Trouw, Parool, Volkskrant) daar. Bouwbedrijf Heijmans verkoopt in 2004 de Van Gendhallen aan woningbouwvereniging Het Oosten (inmiddels met de Algemene Woningbouwvereniging gefuseerd tot Stadgenoot).



**2008:** Stadgenoot koopt het overige bezit van Heijmans op Oostenburg en wordt daarmee eigenaar van 80% van het Oostenburgereiland.

**2010:** Het laatste erfpachtrecht van Stork op Oostenburg loopt af. Hiermee komt een einde aan de jarenlange aanwezigheid van dit bedrijf op het terrein.

**2011:** In het voormalige ketelhuis en machinegebouw uit 1893, (het eerste fabrieksgebouw ontworpen door A.L. van Gendt voor Werkspoor) vestigt zich het café Roest - niet geheel tot genoegen van de bewoners en overburen op Wittenburg.

**2012:** Stadgenoot presenteert de eerste ideeën voor de ontwikkeling van het Oostenburgereiland. Door de economische crisis treedt vertraging op. In 2018 zal de eerste nieuwbouw van start gaan.

**2014:** Kinderwagenfabrikant Bugaboo wordt de nieuwe eigenaar van de Van Gendthallen. Er gebeurt jarenlang niets op die plek. In 2017 wordt in de media gemeld dat het bedrijf Bugaboo in de verkoop staat.

**2016:** De noordelijke Werkspoorhal (stelplaats 3) van architect Langhout uit 1929 wordt gemeentelijk monument. Er wordt een nieuw bestemmingsplan voor Oostenburg vastgesteld waarin de overgang van industrie naar wonen is opgenomen. Oostenburg SGN, een dochteronderneming van woningcorporatie Stadgenoot, treedt op als gebiedsontwikkelaar. Tevens wordt er een stedenbouwkundig plan gemaakt dat de kaders aangeeft voor hoe de nieuwe wijk er straks uit gaat zien.

**2017** De verkoopprocedure voor de eerste kavel (tussen Café Roest en de Noordelijke Werkspoorhal) is gestart. De ontwikkeling van Oostenburg zal geleidelijk gaan, er wordt in fases gebouwd. Het wordt een typische Amsterdamse stadswijk met sociale huurwoningen, koopappartementen, zelfbouwmogelijkheden, horeca en bedrijvigheid.



Bert Hamming 2017

Bronnen: Historisch overzicht van Cassandra Wilkins  
 Gedenkboek 'Werkspoor Amsterdam 1891 – 1916'  
 Gedenkboek 'Van VOC tot Werkspoor ' (1986)  
 Website: [www.vocsite.nl](http://www.vocsite.nl)  
 Informatie van Titus Dekker (bewoner) en Adri Pijnappel (ex S-W werknemer)  
 Informatie van woningcorporatie Stadgenoot