

# Wasser und Wind wiesen den Weg



European  
Route  
of Industrial  
Heritage

[www.erih.net](http://www.erih.net)

Die HollandRoute in den Niederlanden ■ Frieder Bluhm

Ungefähr die Hälfte des Landes liegt weniger als einen Meter über, rund ein Viertel unterhalb des Meeresspiegels: Allein diese Tatsache lässt ahnen, warum die Industrialisierung der Niederlande einen anderen Weg nahm als in allen anderen europäischen Ländern. Die Rolle, die Kohle und Eisen in England spielten, erfüllten in den Niederlanden Wasser und Wind. Waren rauchende Schloten im Mutterland der Industrialisierung und später auf dem europäischen Festland charakteristisch für jenen Umbruch, der gemeinhin als Industrielle Revolution bezeichnet wird, vollzog sich die industrielle Entwicklung der Niederlande unter ganz anderen Vorzeichen. Das Land, das heute mit etwa 400 Einwohnern pro Quadratkilometer zu den am dichtesten besiedelten Flächenstaaten der Welt gehört, musste dem Meer teils erst abgerungen werden. Allein die Provinz Nordholland besteht zu mehr als der Hälfte aus trockengelegten Gebieten. Das erforderte nicht weniger Pioniergeist als der Bau des ersten Hochofens oder die Konstruktion der ersten Dampfmaschine. Land ist für die Niederlande ein knappes und kostbares Gut. Umso bemerkenswerter sind die erhaltenen Industriedenkmäler, zu denen die HollandRoute führt. Sie zeugen von Einfallsreichtum, vor allem aber von Hartnäckigkeit und einem langen Atem – Eigenschaften, die für die niederländische Industriegeschichte charakteristisch sind.

Die Niederlande waren im 17. Jahrhundert eine der bedeutendsten Kolonialmächte der Welt. Um 1650 erreichte das niederländische Handelsimperium seinen Höhepunkt, als etwa die Hälfte des Welthandels von den Niederländern umgeschlagen wurde. Aus jener Epoche, die man auch das „Goldene Zeitalter“ der Niederlande nennt, stammt das monumentale Gebäude, in dem in Amsterdam das **Nationale Schifffahrtsmuseum** residiert. 1656 wurde es als Lager für die niederländische Kriegsflotte errichtet und beherbergt heute eine der größten maritimen Sammlungen weltweit. Die Ausstellung veranschaulicht, wie das Meer und die Seefahrt die niederländische Kultur geformt hat und bis heute prägt, wobei auch die Rolle der Niederlande als Kolonialmacht und Unterdrücker nicht ausgespart wird. Einer der Höhepunkte ist eine virtuelle Seereise. Lebensnah erfahren Museumsbesucher hier, was Menschen bei Stürmen und Seeschlachten an Bord mitmachen mussten. Man fühlt sich in die Kajüte des berühmten niederländischen Admirals Michiel de Ruyter (1607–1676) hineinversetzt, der gerade eine Seeschlacht vorbereitet, oder sieht sich an einem rasanten Segelrennen beteiligt. Publikumsmagnet am Museumskai ist der Nachbau eines Schiffes der Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC), des Dreimasters „Amsterdam“. Nur wenige hundert Meter vom großen Schifffahrtsmuseum entfernt kann man eine Museumswerft besichtigen und einen Einblick in das Treiben auf einer Schiffswerft im 19. Jahrhundert gewinnen. Gut 200 Jahre wurden auf der Werft t'Kromhout Schiffe gebaut, ehe sie 1967 schließen musste.

## Schutzfunktion stand im Vordergrund

Mitte des 18. Jahrhunderts war das Goldene Zeitalter zwar vorüber, gleichwohl war Amsterdam immer noch ein wohlhabendes Handels- und Finanzzentrum. Während Gewerbe wie Schiffbau und Fischerei zurückgingen, verdiente die Landwirtschaft an Kartoffeln, Blumen und Käse. Über die Jahrhunderte hatten die Niederländer eine ausgefeilte Wasserbautechnik entwickelt, tiefliegendes Land mit Hilfe von Deichen und Kanälen vor Überschwemmungen zu schützen und aus dem Meer neue Ackerflächen zu gewinnen. Beim Einpoldern des Haarlemmermeeres stand allerdings die Schutzfunktion im Vordergrund. Die Fluten dieses sich ständig vergrößernden Binnensees bedrohten Mitte des 19. Jahrhunderts das an seinem Nordostrand gelegene Amsterdam, weshalb der niederländische König Wilhelm I. beschloss, die für die damalige Zeit gewaltige Wasserfläche von mehr als 18.000 Hektar trocken zu legen. Dabei setzte man auf Dampfschöpfwerke statt auf die altbewährten, urholländischen Windmühlen, die – manchmal zu Mühlenstafetten aufgereiht – traditionell die Pumpwerke antrieben.

Bevor 1845 das erste Schöpfwerk in Betrieb gehen konnte, musste um den Polder des Haarlemmermeeres ein Kanal angelegt werden, durch den das abgepumpte Wasser abfließen konnte. 60 Kilometer ist dieser Ringkanal lang. Seine bekannteste Stelle ist jene, wo ihn seit 1961 die Autobahn A4 unterquert. Es war das erste moderne Aquädukt der Niederlande. Bis 1849 nahmen insgesamt drei Schöpfwerke ihre Arbeit auf, jedes mit einer Leistung, die etwa 160 Mühlen entsprach. Eines dieser revolutionären Technikbauten, das **Dampfschöpfwerk Cruquius** (siehe IK 1/2005) mit dem größten Dampfzylinder seiner Zeit, nicht weniger als 10 Meter hoch und 2,5 Meter im Durchmesser, ist heute zu besichtigen und wie das Schifffahrtsmuseum in Amsterdam ein ERIH-Ankerpunkt. Pro Hubbewegung förderte jedes der acht Hubrohre der Maschine acht Kubikmeter, das heißt 8.000 Liter Wasser. Für die damalige Zeit war das eine gewaltige Kapazität: Mit fünf Hubbewegungen pro Minute wurden 320 Kubikmeter Wasser, also 320.000 Liter bewegt. Das Schöpfwerk arbeitete 84 Jahre, nach 1852 mit langen Unterbrechungen, ehe es 1933 stillgelegt wurde.

Lange Zeit litt der Hafen von Amsterdam darunter, dass er nur über die Zuiderzee, das heutige IJsselmeer, zugänglich war. Also grub man unter Ausnutzung vorhandener Entwässerungskanäle den Nordhollandkanal, der die holländische Halbinsel der Länge nach durchschnitt und die Nordsee an einer relativ geschützten Stelle bei Den Helder erreichte. 1824 war der Kanal fertig und verkürzte die Fahrzeit von Amsterdam nach Den Helder erheblich. Indes wuchsen die Schiffe schneller als gedacht und passten durch die neue Wasserstraße nicht mehr hindurch. Nun gab es nur noch eine Lösung: den direkten Kanalweg zur Küste – den Nordseekanal. Technisch anspruchsvoller, hatte er den Vorteil, kürzer zu sein als der rund 75 Kilometer lange Nordhollandkanal. 1865 begannen die-





Arbeiten an dem rund 21 Kilometer langen Kanal, die 1876 abgeschlossen waren. Amsterdam ist seither der Nordsee ein Stückchen näher.

### Tummelplatz der Kreativen

Der Nähe zum Meer wird man sich bewusst beim Besuch des ehemaligen **Werftgeländes der Netherlands Dok and Shipyard (NDSM)** am Nordufer der IJ im äußersten Norden von Amsterdam. Es entstand im Jahr 1916 im Zuge der Verschmelzung zweier traditionsreicher holländischer Schiffbauunternehmen: der Netherlands Shipbuilding Company (NSM) und der Netherlands Dok Company (NDM). In ihrem Grundriss folgt die Werft, auf der ehemals reihenweise Ozeanriesen vom Stapel liefen, dem Prinzip der kurzen Wege. Die Größenverhältnisse der erhaltenen Anlagen sind bis heute beeindruckend: Allein die Werfthalle bedeckt eine Fläche von 20.000 Quadratmetern. Im Freien erinnern zwei von ehemals drei betonierten Helgen (Schiffbauplätze) und verrostete Kräne an die einstige Bestimmung des Geländes. Das zusammen rund 86.000 Quadratmeter umfassende Areal des Schiffbauunternehmens, das 1984 in Konkurs ging, ist heute ein Tummelplatz der Kreativen: Architekten, Designer, Multimedia-Spezialisten, bildende Künstler, Musiker, Filmemacher, Theaterproduzenten. Wo einst Ozeanriesen vom Stapel liefen, ist heute unter anderem ein Flaggschiff der modernen Unterhaltungsindustrie vor Anker gegangen: der Musiksender MTV.

Angesichts einer Keksfabrik denkt man nicht unbedingt sofort an Seefahrt. Tatsächlich aber nahmen die Seefahrer der Windjammerzeit nicht nur haltbares Pökelfleisch mit auf die Reise. Trockengebäck eignete sich ebenso zur Vorratshaltung in Schiffskombüsen. Darauf verstanden sich insbesondere die Bäcker in der Region des Zaan, die sich bereits im 17. Jahrhundert auf das Plätzchenbacken für die holländische Flotte spezialisierten. Vorübergehend gelang es zwar den Amsterdamer Bäckern, ihnen das lukrative Handwerk zu legen. Wegen des rasanten Bevölkerungswachstums gegen Ende des 19. Jahrhunderts waren aber die Amsterdamer allein bald nicht mehr in der Lage, den Bedarf zu decken. Infolgedessen schossen im weiten Umkreis der Metropole die Brotfabriken wie Pilze aus dem Boden. Eine dieser Produktionsstätten war die nach ihrem Gründer Ericus Gerhardus Verkade (1835–1907) benannte Fabrik in Zaandam, die ihre Produkte in Konservendosen mit Sammelbildchen verkaufte und damit große Erfolge feierte. Heute ist das **Verkade-Werk** eines der am besten erhaltenen Beispiele für einen historisch gewachsenen Industriekomplex.

### Aus Windmühlen wurden Fabriken

Die Umgebung des Zaan gilt als eines der ältesten Industriegebiete Europas. Erst mit der Erfindung der Dampfmaschine verlor es an Bedeutung. Dabei war Torf jahrhundertlang das einzige Pfund, mit dem Zaanstreek, jene morastige Landschaft an den Ufern des nur etwa dreizehn Kilometer langen Fließgewässers, wuchern konnte. Derweil stieg das benachbarte Amsterdam zu einer Handelsmetropole auf, deren Warenhunger schier unersättlich war. Nunmehr wurde auch das Umland interessant. In dem flachen Landstrich, dem es an gefällereichen Flüssen und Bächen zum Antrieb von Wasserrädern mangelte, gab es etwas weitaus Wertvolleres als Torf: Wind. Im Jahr 1594 revolutionierte der Erfinder Cornelius Corneliszoon von Uitgeest die Konstruktion der Windmühle, indem

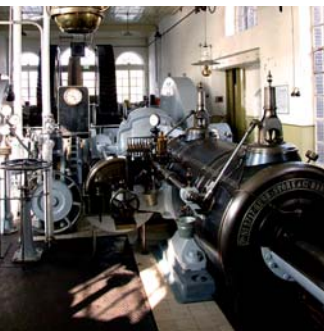
er sie mit einer Kurbelwelle ausstattete. Das steigerte die Arbeitsleistung um ein Vielfaches, und aus jeder Windmühle wurde eine kleine Fabrik. Ursprünglich nur zum Mahlen und Entwässern eingesetzt, begann man in den Niederlanden die Holländer-Windmühle in zahlreichen Gewerben als Antriebskraft zu nutzen. Da sie nur vom Wind abhängig war, ließ sie sich an den kostengünstigsten Transportwegen der Niederlande aufstellen: den Flüssen und Kanälen.

Ein lohnendes Ziel, um diesen Zusammenhang zu erkennen, ist das Café **Batavia** in Wormer. Nicht nur, weil man auf seiner Terrasse unmittelbar am Ufer des Zaan sehr angenehm verweilen kann: Der repräsentative Backsteinbau anno 1894 war einmal ein **Reislagerhaus** und damit typisch für den Ort. Der war schon im 16. und 17. Jahrhundert ein belebter Handelsplatz. Um die 600 Windmühlen säumten zu jener Zeit den Flusslauf, der nach Fertigstellung des Nordseekanals 1876 zu diesem eine Verbindung herstellte und damit als Transportweg nochmals aufgewertet wurde. Sie sägten Holz, droschen Getreide, pressten Öl aus Korn und Nüssen, produzierten Papier, mahlten Farbpulver aus Kreiden und Schnupftabak aus Tabakblättern. Auch importierter Reis wurde auf diese Weise geschält. Die Erzeugnisse der verschiedenen Produktionsprozesse lagerten ursprünglich in hölzernen Speicherbauten gleich neben den Windmühlen. Noch heute sind in Wormer drei dieser traditionellen Speicher erhalten, bekannt unter den Namen Schepel, Maas und Waal. Die historischen Schälwerke von Wormer sind von großem architektonischem und sozialgeschichtlichem Wert. Es handelt sich um einen komplett erhaltenen Industriekomplex aus jener Zeit, wie er in dieser Größenordnung anderswo kaum noch zu finden ist.

### Siegeszug der Dampfmaschine

Der Siegeszug der Dampfmaschine in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts veränderte das Gesicht der Zaan-Region grundlegend. Von den zahllosen Windmühlen, die einst so charakteristisch für diese Landschaft waren, sind gerade einmal zwölf erhalten. Fünf davon stehen in **Zaanse Schans** (siehe IK 1/2008), einem kleinen Ort nördlich von Amsterdam. Bereits vor mehr als 80 Jahren hatte sich der Lehrer und Künstler Frans Mars für den Erhalt historischer Mühlen eingesetzt, weil er kommen sah, dass die ökonomisch bedeutungslos gewordenen, jedoch zur kulturellen Identität Hollands gehörenden Anlagen gänzlich aus dem Landschaftsbild verschwinden könnten. 1925 gründete er die Vereniging de Zaanse Molen, die sich bis heute um das frühindustrielle Erbe der Region verdient macht. So wurden zwischen 1961 und 1974 viele alte Gebäude aus dem Zaanstreek nach Zaanse Schans transportiert, wieder aufgebaut und in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Holland wie aus dem Bilderbuch: So präsentiert sich der ERIH-Ankerpunkt heute, ein Freilichtmuseum, das bewohnt ist, Holzschuhe und Käse inklusive. Knarrende Windmühlen, grün gestrichene Holzhäuschen, buckelige Brücken und Wasser überall – rund 900.000 Besucher jährlich wollen sich dieses Erlebnis nicht entgehen lassen.

Die Erinnerung an die Blütezeit der Windmühlen hält auch das Mühlenmuseum in Koog Aan de Zaan wach. Neben verschiedenen Kleinmodellen stellt es Werkzeug und Trachten der Müller, Dokumente und Kupferstiche aus dem 17. bis 19. Jahrhundert aus. Auf einer Karte sind die 1.000 heute noch in den Nieder-



landen existierenden Mühlen verzeichnet. 1850 waren es noch stolze 9.000.

Zaanse Schans wiederum hat noch eine andere Vergangenheit, nämlich eine militärische, wie der Name verrät: 1574 errichtete Diederik Sonoy (1529–1597), ein Gouverneur unter Willem I, Prinz von Oranien, ebendort eine Verteidigungsstellung – eine „Schans“ (Schanz) – gegen die spanischen Angreifer.

Neueren Datums, aber ebenfalls militärischen Ursprungs, ist das **Hembrugterrein** in Zaandam. Auf einer Fläche von 45 Hektar beherbergt dieser ehemalige Industrie- und Militärkomplex die so genannte Artillerie Inrichtungen, eine Art Versuchseinrichtung für die Entwicklung und Erprobung neuer Waffen. Das Gelände liegt im Herzen der Stellung von Amsterdam, die ehemals einen permanenten **Verteidigungsring um Amsterdam** und die benachbarten Städte zog. Dieser Ringwall, der noch weitgehend erhalten ist und seit 1996 den Rang eines Unesco-Welterbes genießt, wurde zwischen 1880 und 1920 auf einer Länge von 135 Kilometern errichtet und zählte einmal über 40 Forts. Mit Hilfe eines geschickten Systems aus Dämmen und Schleusen war es möglich, das Amsterdamer Umland, das zum großen Teil unterhalb des Meeresspiegels liegt, binnen zwei Tagen zu fluten.

### Neues Werk musste her

Die Artillerie Inrichtungen befanden sich ursprünglich bei Delft, also außerhalb des Verteidigungsringes. Der Fortschritt der Befestigungstechnologie erforderte jedoch schon bald die Verlegung der Versuchseinrichtung an ihren heutigen Standort Zaandam. Ein weiterer Grund für den Umzug war die Entwicklung eines neuen Gewehrtyps. Dessen Munition konnte in den bestehenden Fabriken nicht hergestellt werden. Also musste ein neues Werk her, und zwar an einer Stelle, die genug Platz für etwaige Erweiterungen bot. Hemveld, ein ausgedehntes Gebiet am Nordseekanal ganz in der Nähe von Zaandam, erfüllte diese Voraussetzungen ideal. 1899 war der erste Teil der neuen Fabrikanlage fertig gestellt. Der Komplex umfasste zusätzlich eine Produktionshalle für leichte Gewehre sowie verschiedene Munitionsarsenale. In der Nähe der Artillerie Inrichtungen entstand der Algemeen Verdedigingspark, ein Zentrallager für leichte und schwere Bewaffnung, Schießpulver, Projektile und sonstige militärische Ausrüstung.

Noch in seiner Bauphase war der Verteidigungsring technisch überholt und wurde nie in Gebrauch genommen, wenn man davon absieht, dass die Deutschen, nachdem sie die Niederlande im Zweiten Weltkrieg besetzt hatten, einen Teil der Anlagen, darunter die Festung IJmuiden, in den so genannten Atlantik-Wall integrieren, der auf einer Linie von 2.685 Kilometern von Norwegen bis Spanien eine alliierte Invasion abwehren sollte. Das Hembrugterrein gilt als eines der wichtigsten Standorte des industriellen Erbes in den Niederlanden. Auf dem riesigen Gelände, das lange Zeit für die Öffentlichkeit tabu war, sind viele Gebäude aus der Zeit 1895–1970 erhalten und werden zurzeit saniert. Für Besucher offen ist zur Zeit nur das **Hembrugmuseum**, das die Geschichte dieses Standorts erzählt. 2013 soll im ehemaligen Güterbahnhof der Geschäftssitz der HollandRoute sowie das Besucherzentrum „HollandCentre“ eröffnet werden.

Auf dieser Route liegt auch Halfweg. Der Name sagt schon fast alles über die geografische Lage des Ortes: ziemlich genau auf halbem Weg zwischen

Haarlem und Amsterdam an einem Damm, der jahrhundertlang die einzige Landverbindung darstellte. Besser wurde die Situation erst mit dem 1632 fertiggestellten Haarlemmer Trekvaart, dem Kanal von Amsterdam nach Haarlem, der beide Städte verband. Reisende mussten in Halfweg das Schiff wechseln, da der Kanal durch unpassierbare Schleusen unterbrochen war. Aus dem parallel verlaufenden Treidelpfad wurde später der Haarlemmerweg (A 200). Hier finden sich zwei wichtige Standorte der HollandRoute. Der eine ist das historische Dampfpumpwerk. Im Gegensatz zum Cruquius, das zur Trockenlegung eines Polders errichtet wurde, handelt es sich bei der 1852 in Betrieb genommenen Anlage um ein Sammelbeckenpumpwerk. In solchen Becken – ein System von miteinander verbundenen Seen, Kanälen und Flüssen – sammelte sich das Wasser, das aus den Poldern abgepumpt wurde. Neben entsprechenden Anlagen in Spaarndam, Halfweg, Gouda und Katwijk diente das **Dampfpumpwerk in Halfweg** dazu, den Wasserstand in einem Gebiet mit etwa 200 Poldern und Seen zu regulieren. Heute ist es ein Museum.

Halfweg, daran erinnert der zweite Standort, hat eine Tradition als Zuckerstadt. Bereits 1863 stand hier die erste Zuckerfabrik. Zwar musste sie schon nach wenigen Jahren schließen. Am Ende war der Zuckerstandort damit allerdings nicht. Dafür sorgte die bald darauf in Betrieb genommene N.V. Suikerfabriek Holland, ihrerseits Bestandteil der Centrale Suiker Maatschappij, eines der größten Zuckerproduzenten des Landes. Heute ein Industriedenkmal, erwächst aus der einstigen Fabrik ein eigener Stadtteil: **Sugar City**, eine moderne Arbeits- und Lebenswelt mit Büros, Großkino, Hotel und sonstigen öffentlichen Einrichtungen.

### Eisenbahn spielte kaum eine Rolle

Interessant waren Standorte wie Halfweg durch ihre Lage an Kanälen. Die Eisenbahn spielte in den agrarischen und merkantil ausgerichteten Niederlanden mit ihrem gut ausgebauten Wasserwegenetz zunächst kaum eine Rolle. Die am 20. September 1839 eröffnete 16 Kilometer lange Linie Amsterdam–Haarlem war noch in Breitspur ausgeführt und konnte den parallel verlaufenden Kanälen kaum Paroli bieten. Die Forcierung des Bahnbaus begann erst, als die belgischen Häfen durch ihren Bahnanschluss den Handel aus Deutschland an sich ziehen konnten und den niederländischen Häfen einen Wettbewerbsnachteil bescherten.

Wie in den meisten Ländern blieb der Aufbau des Schienennetzes in den Niederlanden weitgehend privaten Gesellschaften überlassen. Städte, die dabei links liegen gelassen wurden, fürchteten, wirtschaftlich den Anschluss zu verlieren und drangen deshalb auf eine Anbindung an das wachsende Schienennetz. Andere gründeten ihre eigenen Eisenbahngesellschaften. Es war die Stunde der Kleinbahn und der Tram, der Straßenbahn, die benachbarte Orte miteinander verband. Die erste Straßenbahn der Niederlande, eine Pferdebahn der Dutch Tramway Company (DTC), verkehrte am 25. Juni 1864 von Den Haag in das benachbarte Seebad Scheveningen. Zwei Jahre später, am 25. Juni 1866, eröffnete eine Dampfstraßenbahn von Den Haag zum Haager Tor in der südlichen Nachbarstadt Delft. An diesen Teil der niederländischen Verkehrsgeschichte erinnert das **Eisenbahnmuseum Hoorn-Medemblik** (siehe IK 1/2011), ein ERIH-Ankerpunkt. Einige rare Straßen-



European  
Route  
of Industrial  
Heritage

www.erih.net





bahn-Exemplare präsentiert auch das **NZH Verkehrsmuseum** in Haarlem. Die NZH (Nord- und Südholändische Verkehrs-AG) bediente ein großes Netz von Kleinbahnen im Westen des Landes. Fahrten mit historischen Straßenbahnen ermöglicht die **Electriche Museumtramlijn Amsterdam (EMA)**. Sie betreibt eine Straßenbahnlinie mit historischen Triebwagen zwischen der Haarlemmermeerstation, Amstelveen und Bovenkerk. Diese Strecke ist der Rest der ehemaligen Haarlemmermeerschienenwege.

Für eine Zäsur in der Energieversorgung privater Haushalte steht die **Westergasfabrik** in Amsterdam. 1883 gab die Kaiserlich-Kontinentale Gasgesellschaft (Imperial Continental Gaz Association) den Bau der Fabrik in Auftrag. Das britische Unternehmen hatte soeben den Zuschlag für die Gasproduktion in Amsterdam erhalten. Am 24. Juli 1883, nur einen Tag nach Vergabe der Konzession, begannen die Bauarbeiten. Da das Gelände 1,3 Meter unter dem Meeresspiegel lag, musste es zunächst um gut zwei Meter aufgeschüttet werden. Nach 17 Monaten waren die meisten Gebäude fertiggestellt, im September 1885 lieferte das Werk sein erstes Gas. Die Westergasfabrik war seinerzeit die größte Steinkohlegasproduktionsstätte der Niederlande. Erst die Entdeckung der riesigen Erdgasfelder bei Slochteren 1959 besiegelte ihr Ende. Ihre 22 noch erhaltenen Gebäude haben inzwischen den Rang eines Nationaldenkmals. Das Verwaltungsgebäude beherbergt heute einen Teil der Stadtverwaltung. Der einstige Industriekomplex im Herzen der Stadt ist regelmäßig Schauplatz von Konzerten und anderen Veranstaltungen.

Auf ähnliche Weise ist auch **De Lichtfabrik** in Haarlem in der Gegenwart angekommen. Das Gebäudeensemble der früheren Gas- und Elektrizitätswerke wurde zwischen 1898 und 1902 erbaut und wird heute für Festivitäten aller Art genutzt. Neben der Turbinenhalle, dem einstigen Herzstück der Anlage, sticht vor allem das Öl-Haus als architektonisches Juwel hervor. Im neoklassizistischen Stil mit Satteldach errichtet, war es seinerzeit der zentrale Ort, von dem aus die Trafostationen in Haarlem mit Öl versorgt wurden. Rund 900 Personen passen in die 15 Meter hohe Halle – Platz genug, um hier eine gute Party steigen zu lassen.

### Stahlwerk von europäischem Rang

Von der leichten Muse zur Schwerindustrie: Anders als in anderen europäischen Ländern spielt sie in der holländischen Industriegeschichte erst spät eine Rolle. Und doch gilt **Tata Steel** in IJmuiden als eines der bedeutendsten Stahlwerke Europas. Am 19. April 1917 präsentierte Henri J.E. Wenckebach erstmals ein Projekt, das die Gründung eines Hochofen- und Stahlwerks in den Niederlanden vorsah. Bestehen sollte es aus drei Hochofen, einer Kokerei, einer Anlage zur Aufbereitung der Verkokungsgase und einem Zementwerk, um die Hochofenschlacke weiterzuverarbeiten. Tatsächlich gebaut wurden zunächst zwei Hochofen, eine Koksofenbatterie sowie notwendige Infrastrukturmaßnahmen wie Hafen, Güterbahnhof, Kraftwerk und Gasaufbereitungsanlage. Einen Rückschlag bedeutete der Zweite Weltkrieg, der den Industriekomplex der Königlich Niederländischen Hoogovens (Hochofen) und Stahlwerke stark in Mitleidenschaft zog. Dessen Wiederaufbau genoss in der Nachkriegszeit höchste Priorität, da das Stahlwerk dringend gebraucht wurde, um die Kriegsschäden des Landes zu beheben. 1999 fusionierte das Unternehmen mit British Steel und änderte den Namen in Corus. Seit 2007 ist es Teil des

indischen Tata-Stahlkonzerns. Da der Industriekomplex noch in vollem Betrieb ist, hat die Öffentlichkeit keinen Zutritt. Jedoch gibt es ein Museum, das die Geschichte des Stahlwerks in IJmuiden beleuchtet.

Zurück nach Amsterdam: Das „Venedig des Nordens“ war einmal eine Hochburg der Diamantschleiferei. Dieser Industriezweig trug wesentlich zur Integration der jüdischen Bevölkerung von Amsterdam bei. Bis Anfang des 18. Jahrhunderts hatte die Stadt ein Quasi-Monopol auf dem Sektor der Diamantveredelung. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor dieser Wirtschaftszweig an Bedeutung, aber noch heute gibt es einige Schleifereien. Allerdings sind viele von denen, die Rundgänge anbieten, reine Touristenattraktionen, während die wirklichen Handwerksbetriebe nicht zugänglich sind. Eine Ausnahme ist **Gassan Diamonds**. In einem imposanten Backsteinbau vom Ende des 19. Jahrhunderts im jüdischen Viertel von Amsterdam widmen sich 500 Mitarbeiter dem Schleifen und dem Vertrieb der kostbaren Steine. Besucher können bei kostenlosen Führungen den Weg vom Rohdiamanten zum Schmuckstück mitverfolgen – natürlich gibt es auch hier anschließend eine Verkaufsshow. Gegründet wurde das Unternehmen 1946 von Samuel Gassan, der schon 1955 den Tourismus als Vermarktungsstrategie etablierte. Der Erfolg gab ihm recht.

Erfolg kann auch Heineken für sich reklamieren. Aus der 1863 gegründeten Brauerei ist der weltweit größte Bier-Exporteur geworden. In dem historischen Brauereigebäude im Zentrum vom Amsterdam ist heute das „**Heineken Experience**“ (siehe IK 4/2005) untergebracht: ein Museum, das an authentischer Stelle den Brauprozess erläutert und die Geschichte des Unternehmens nachzeichnet. Ein Großteil der Produktionsanlagen wurde abgerissen, einige wichtige Gebäudeteile blieben jedoch erhalten, darunter die Brauhalle, der Heferaum und die Malz-Lagerhalle. Sie illustrieren die Geschichte des Brauens und seiner Industrialisierung. Bis in die 1860er Jahre hinein wurde in den Niederlanden nach englischer Tradition obergäriges Bier gebraut. Danach setzte sich das bessere untergärige Bier durch. Die Heineken-Brauhalle ist das beste Beispiel für eine klassische Brauerei in deutscher Tradition. Auch „Heineken Experience“ ist ein ERIH-Ankerpunkt. ■



Stichting HollandRoute  
Drs. Hildebrand P.G. de Boer  
Deken Zondaglaan 130, 2114 EE Vogelenzang, Niederlande  
Tel.: 0031/23/5848801, www.hollandroute.nl

**Seite 23:** 1 Amsterdam. Nationales Schifffahrtsmuseum  
2 Haarlemmermeer. Dampfschöpfwerk Cruquis 3 Amsterdam. NDSM-Werftgelände 4 Zaandam. Verkade-Werk 5 Wormer. Reislagerhaus Batavia

**Seite 24:** 6 Zaandam. Zaanse Schans 7 Zaandam. Hembrugterrein 8 Zaandam. Hembrugmuseum 9 Amsterdam. Anlage des Verteidigungsringes 10 Halfweg. Dampfpumpwerk  
**Seite 25:** 11 Halfweg. Sugar City 12 Hoorn-Medemblick. Museumseisenbahn 13 Haarlem. NZH Verkehrsmuseum 14 Amsterdam. Electriche Museumtramlijn 15 Amsterdam. Westergasfabrik

**Seite 26:** 16 Haarlem. Lichtfabrik 17 IJmuiden. Tata Steel  
18 Amsterdam. Gassan Diamonds 19 + 20 Amsterdam. Heineken Experience

Fotos: 2, 5, 6, 15 Rainer Klenner, Kaarst; 12, 18, 19 Standorte; 20 Thomas Wolf, Gotha; alle anderen H.P.G. de Boer, Vogelenzang