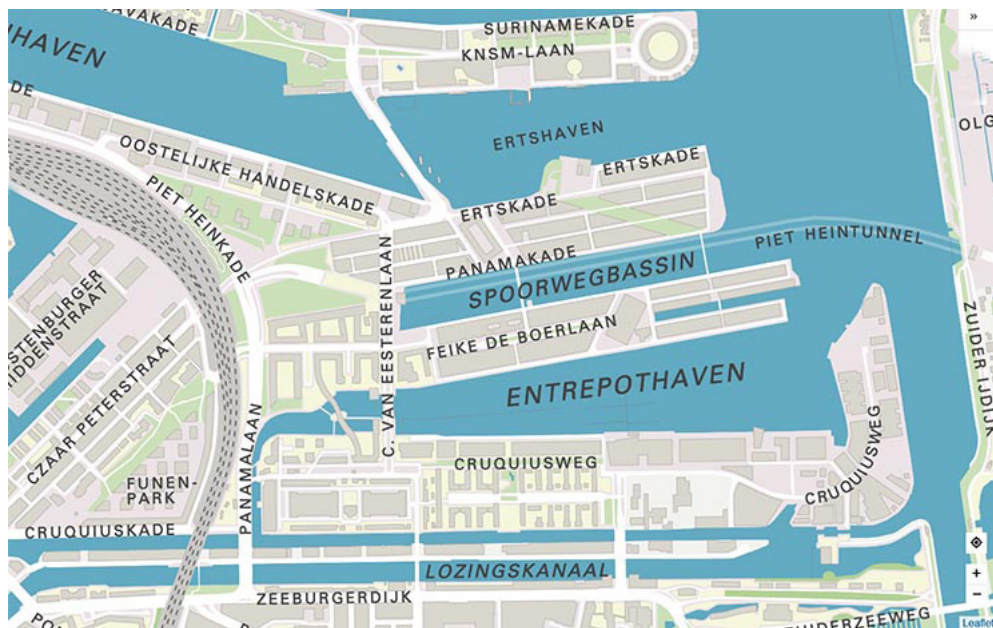


Stadsrietlanden en 't Zieke Water



van ruig drasland via industriegebied tot woonwijk

De archeoloog Ranjith Jayasena heeft in zijn studie Graaf- en Modderwerk de archeologische stadsgeschiedenis van Amsterdam op basis van modern onderzoek uit de doeken gedaan. Daarin komt hij tot de slotsom dat de grote dijkdoorbraak, waardoor onder meer de Oude Waal ontstond en waarvoor ter reparatie de Sint Anthoniesdijk als inlaagdijk is gelegd, in de periode 1377 tot 1383 moet hebben plaatsgevonden. Dat is veel later dan wij tot nu toe aannamen en u zult in die periode ook vergeefs zoeken naar catastrofale rampen als een bijvoorbeeld een Allerheiligenvloed. Dat wil niet zeggen dat een forse noordooster storm niet een IJ-dijk vernield kan hebben en dat deze geschiedenis niet in de Amsterdamse archieven geboekstaafd is komt alleen maar omdat zeedijken buiten de bebouwde kom van de nog jonge stad een zaak van de landsheer en het betreffende waterschap was.



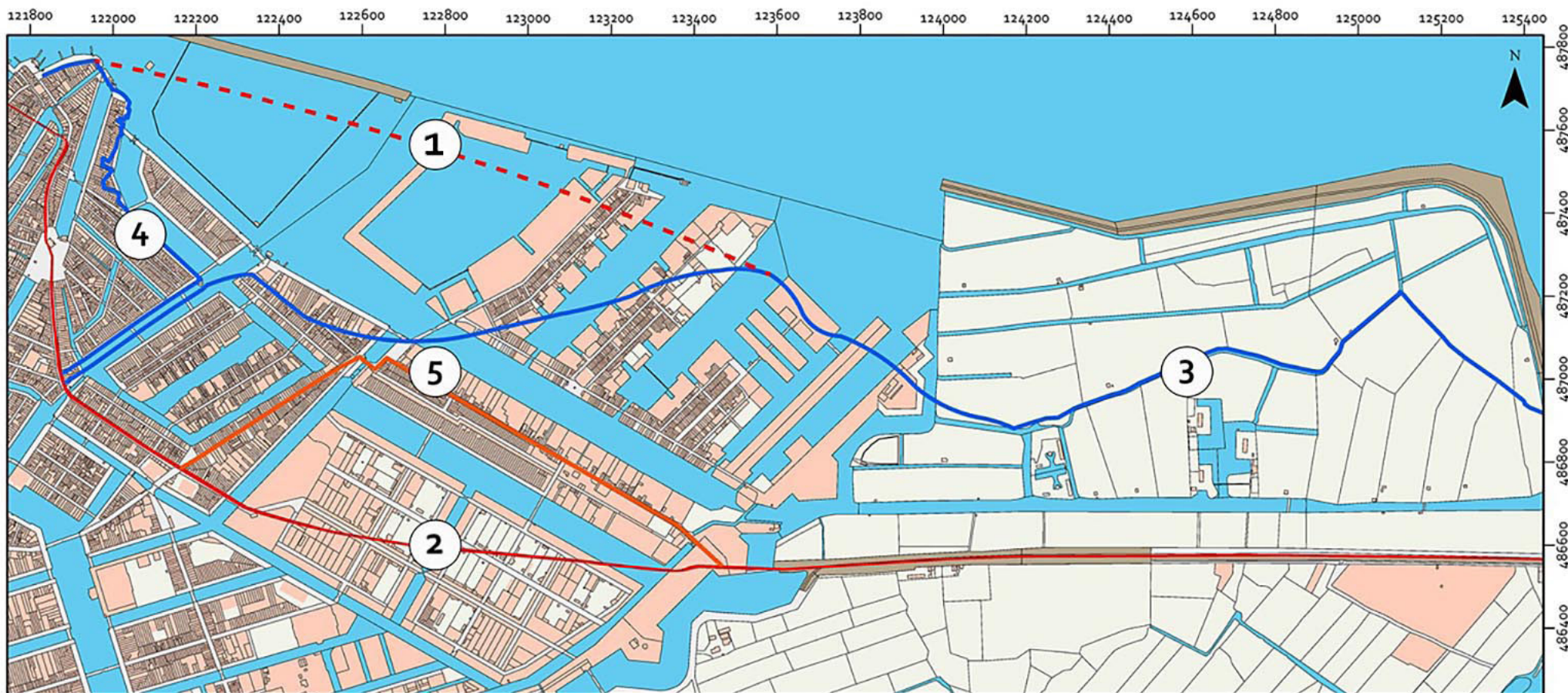
Behalve de waal voor de stad sloeg ook het land waar nu de Oostelijke Eilanden weg en door het leggen van de Sint Anthoniesdijk ver binnen de oude oever was het gebied tot aan Zeeburg buitendijks geworden. Daar maakt de inlaagdijk een scherpe bocht om weer aan te sluiten op de onbeschadigde Diemerdijk. De inlaagdijk werd zover land inwaarts gelegd omdat de braak, wiel of waal te diep was geworden en een dijk daarin leggen onbetaalbaar zou zijn of met de toen voorhanden middelen technisch niet haalbaar was.

Het buitendijkse land bleef in de regel nog wel droog, op springvloeden na. Daarop was nog wel veeteelt mogelijk en naar riet dat er groeide was altijd vraag. Buiten de stad, die eind 17^e eeuw tot voorbij de Oostelijke Eilanden opgerukt was, lag de Stadsrietlanden, een duister gebied aan de rand van de stad..., ruig drasland en ondiep water.

Door de vloed liep het buitendijkse land regelmatig onder water..., zout water, wel te verstaan. Tegen dat overstromen werd in een vroeg stadium – vanaf 1401 – al een zomerkade gelegd die het land bruikbaar moest houden voor veeteelt, zodanig dat het niet bij elk hoogwater ontruimd hoefde te worden. Vóór het land lag het Zieke Water dat in een later stadium van 't IJ afgeschermd werd door eerst een palissade en toen een afsluitdijk.

Door de Vierde Uitleg kwamen de Stadsrietlanden en 't Zieke Water binnen de invloedssfeer van Amsterdam. Dat laatste werd verpacht als viswater maar later ook gebruikt als bergplaats voor baggerspecie die vanaf de 16^e eeuw door Amsterdam uit de stadsgrachten en uit het IJ werd gebaggerd. De Stadsrietlanden werden beschermd

◀ *Kaart van het huidige Amsterdam op de plek waar dit verhaal over zal gaan: Oostelijke Handelskade, Cruquiusweg, de Zeeburgerkade, het Nieuwe Entrepotdok en de woonwijken Veemarkt/Abattoir, Borneoeiland en Sporenburg.*



door een kade die op de kaart van Pieter Mol uit 1770 (omslag) goed herkenbaar is. In het Zieke Water werd met succes gevist. Het Pietersgasthuis en het Buitengasthuis (Pesthuis) kregen bij wijze van inkomstenbron het recht dit te verpachten. De Stadsrietlanden daarnaast werden in gebruik genomen door drie houtzaagmolens. Dat waren stoere balkenzagers, bovenkruisende stellingmolens gelegen aan een nieuw gegraven balkhaven. In 1660 opende De Hoop de rij, in 1662 volgde De Liefde en in 1664 tenslotte Het Fortuin. Veel

later – in 1785 – zouden er nog twee paltrokmolens volgen aan een eigen nieuw gegraven balkhaven: het Vreelandsche Wapen en het Baambrugsche Wapen.

- ▲ *Kaart met de situatie rond 1832 (volgens minuutplan)*
 - 1 de hypothetische oever voordat de dijk hier doorbrak*
 - 2 de inlaagdijk die aangelegd werd om het achterland te beschermen*
 - 3 Zomerdijk op buitendijks land om die gronden langer bruikbaar te houden*
 - 4 het eerste buitendijkse land (Lastage) terugveroverd*
 - 5 in rood: nieuwe zeevering over Hoogte Kadijk om de Plantage geschikt te maken voor bewoning / kaart Thijs Terhorst, MenA*



Over deze molens, het werken in de Stadsrietlanden en het wel en wee van de molenaars en hun knechten schreef Hein van den Hoek Ostende een bijdrage die op onze site te lezen is. Deze vijf houtzaagmolens moesten in 1878 verdwijnen voor de aanleg van een veemarkt met daarnaast een abattoir. Maar nu lopen wij te hard!



- ▲ *De eerste drie houtzaagmolens in de Stadsrietlanden; schilderij door Johannes Hendrik Veldhuijzen ± 1870*
- ◀ *Lees het uitgebreide verhaal over de houtzaagmolens*
- ▶ *Zicht langs de Oosterbeer op de Stadsrietlanden; tek. Simon Fokke 1760*

Vestingwerken

In 1649 werd begonnen met het graven van de Nieuwe Vaart langs de Oostelijke Eilanden tot de toekomstige omwalling. In 1675 kreeg de stad octrooi op het verlengde van die vaart tot aan de Zuiderzee. Die liep vlak langs de Sint Anthoniesdijk. Het werd geen scheepvaartkanaal, tenminste niet naar de Zuiderzee want er was alleen een spuisluis aan het eind. Door het graven van het kanaal hoopte Amsterdam de eb- en vloedwerking aan de zuidkant van het IJ te herstellen... wat hopeloos mislukte.

Door het drassige voorland en het Zieke Water, waar geen grote schepen konden komen, zijn de buitendijkse vestingwerken met de bolwerken Zeeburg en Jaap Hannes nooit in gevaar geweest. Dat spiegelde zich af in het onderhoud ervan. De gordijnen waren simpel opgeworpen aarden wallen en alleen beide bolwerken, Jaap Hannes en Zeeburg, hadden iets te betekenen. Om de windvang

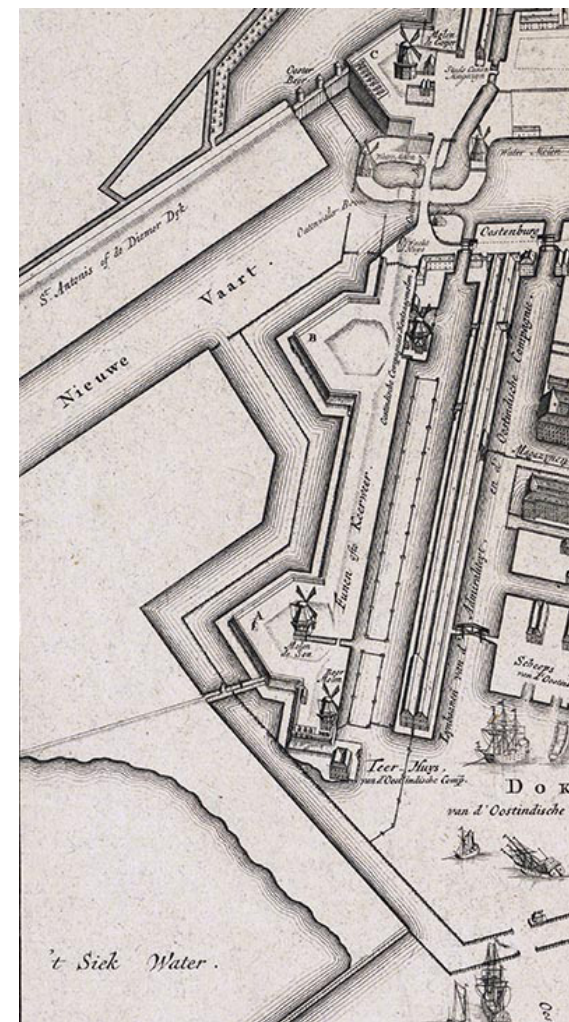


van de zaagmolen van de VOC/Admiraliteit niet te verstoren, hij stond immers direct achter het bolwerk, was op Jaap Hannes geen molen gekomen. Die op bolwerk Zeeburg was molen De Zon die wel als korenmolen begon maar door zijn ligging ver buiten de stad was hij al snel voor meer vervuilende zaken in gebruik, bijvoorbeeld als cementmolen om zijn leven als loodwitmolen te eindigen. De Zon werd in 1856 afgebroken en in Vijfhuizen weer opgebouwd om daar koren te malen. Achter het bolwerk Zeeburg stond nog de boormolen van de VOC/Admiraliteit. Daar werden de lopen van kanonnen op maat geboord, waarna het kanon op de Schutwerf in de Stadsrietlanden getest werd.

Achter de wal lag in analogie met die binnen de stad een binnen-vestgracht, net als de Lijnbaansgracht, en een weg als de Schans, die hier Funen heette. Dat de weg, of liever het onverhard pad ook Keerweer genoemd werd, had het gemeen met meer doodlopende wegen en straten in den lande.



Zo snoerstrak als de vesting er op nevenstaande kaart uitziet, was de werkelijke toestand zeker niet en dat leest u weer uit de schets waar we het artikel mee begonnen. Vooral door de armoe als gevolg van de Franse overheersing leden de werken onder achterstallig onderhoud. De wallen brokkelden af en zand en plaggen zakten in de vestinggracht zodat die steeds smaller werd. Tot overmaat van ramp stortte bolwerk Jaap Hannes in en ook dat materiaal verdween in de gracht. Ter plaatse was die dermate smal geworden dat een fitte kerel er zonder natte voeten overheen kon springen. Dat werkte het smokkelen ofwel sluiken van belastingplichtige goederen in de hand. Een welkom extraatje voor de bevolking der eilanden.



- ▼ Detail stadskaart Gerred de Broen uit 1724 met geïdealiseerde vestigwerken; in werkelijkheid zag het er heel wat minder strak uit
- ◀ Zicht langs de palissade in de Nieuwe Vaart op de buitendijkse bolwerken Jaap Hannes en Zeeburg. Daarachter het IJ en rechts de Stadsrietlanden, houtzaagmolens en Nieuwe Vaart



In 1788 had de VOC de boormolen afgebroken en de onderbouw ingericht als bergplaats voor de batterij op bolwerk Zeeburg. Na het faillissement van de VOC werd die onderbouw in 1801 verpacht aan de chocoladefabriek van Tressin Bonorand & Co. Die zetten er weer een bovenkruier op en noemden de molen De Goede Verwachting. Door de oprukkende bebouwing op deze landstrook (Czaar Peterstraat en Blankenstraat vanaf 1878) werd de windvang ernstig belemmerd en eindigde de molen door sloop. Op de plaats waar de

- ▲ *De laatste resten van bolwerk Zeeburg in 1887, vlak voor de sloop; de molen is niet De Zon maar De Goede Verwachting op het onderstuk van de voormalige boormolen van de VOC*
- ▶ *De vuilwatermolens aan de Nieuwe Vaart; rechts bolwerk Jaap Hannes*

molen stond vindt u nu Blankenstraat 161. Herman Misset maakte in 1906 een tekening van het onderstuk midden tussen de bebouwing. J.M.A.Rieke maakte in 1887 de tekening hiernaast van de laatste resten van bolwerk Zeeburg en De Goede Verwachting.

Vuilwatermolens

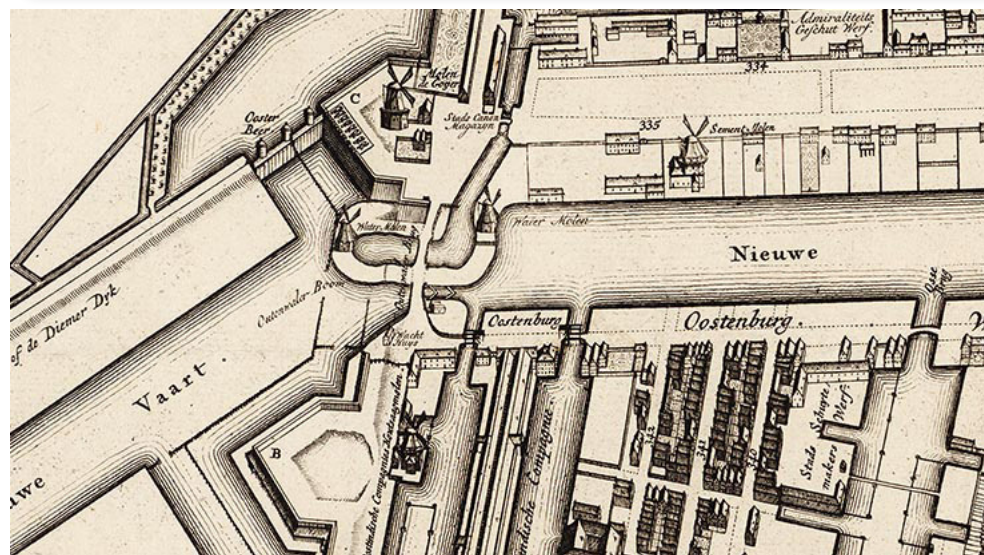
Door het afnemen van het niveauverschil tussen eb en vloed op 't IJ was ook de doorstroming van het grachtenwater onvoldoende en het ongedisciplineerde gebruik van het oppervlaktewater door de inwoners deed de rest. Om 's zomers de ontstane stank uit de stad te bannen bedacht men een doorspoelsysteem, waarbij aan de rand van de stad zogenaamde vuilwatermolens water *in* de stad pompten of juist weer *eruit.*, naar gelang er eb of vloed op het IJ heerste. Het idee was om zo een constante doorstroming te forceren. Als er



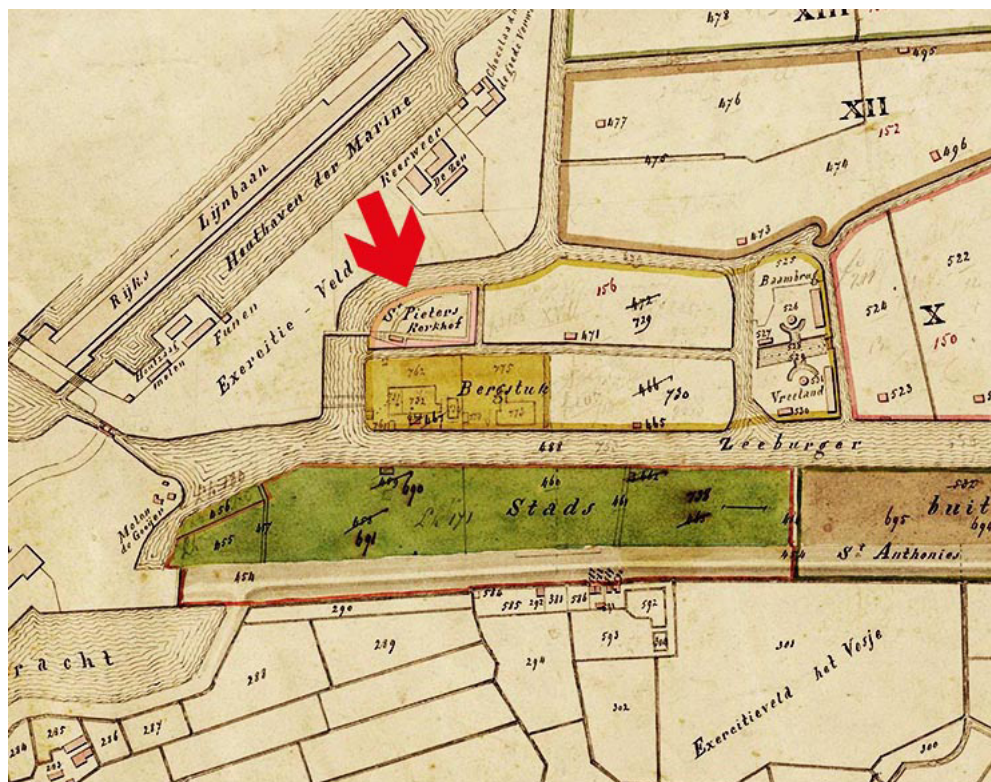
maar genoeg molens ingeschakeld zouden worden, klopte het idee wel, maar dan waren de twee keer twee geplande molens toch echt onvoldoende. Er stonden er twee buiten bolwerk Blauw hoofd en de twee in het oosten werden helemaal bij de spuisluis aan het eind van de Nieuwe Vaart geplaatst. Niet lang; zo ver buiten de stad haalden deze molens niets uit en ze werden aan het eind van het stadse deel van de Nieuwe Vaart weer opgebouwd... met even weinig effect. Misschien dat een dozijn molens iets meer effect hadden gehad. Bij regenachtig weer steeg het stadspeil in een uur meer dan de molens er per etmaal uit konden pompen. De molens werden in 1812 weer afgebroken.



Wat interessant is aan het mislukte experiment met de vuilwatermolens is het feit dat het onderstuk van de buitenste molen gebruikt is om er in 1814 korenmolen De Gooyer op te plaatsen nadat deze op bolwerk Oosterbeer door de bouw van de Oranje-Nassaukazerne van zijn windvang beroofd was.



- ▶ *Gezicht vanaf de stadswal bij de Nieuwe Vaart in oostelijke richting. Rechts vooraan de buitenste vuilwatermolen aan het Funen, waarvan het onderstuk diende voor de huidige molen De Gooyer*
- ▶ *Nieuwe opstelling vuilwatermolens ±1765; kaartje ter oriëntatie voor de diverse hier geplaatste afbeeldingen*
- ▶ *Molen De Gooyer op zijn huidige plek, opgebouwd op het verhoogde onderstuk van de buitenste vuilwatermolen aan de Nieuwe Vaart bij het Funen*



Sint Pieterskerkhof

Nog tijdens de Bataafse Republiek was aan het Buitengasthuis te kennen gegeven dat het begraven van doden bij het gasthuis moest stoppen. De stad was al zover opgerukt dat het moment dat het Buitengasthuis binnen de stadsgrenzen zou vallen in het verschieft lag. In 1804 werd hen een nieuw terrein aangewezen buiten bolwerk Jaap Hannes. Behalve de doden van het gasthuis zouden hier ook de stads armen begraven worden, alsmede buitenlanders (zeelui), drenkelingen en ter dood gebrachte misdadigers. Tijdens de Franse overheersing kwamen daar de door de Fransen geëxecuteerden burgers bij. De naam die het kerkhof kreeg, was Sint Pieters Kerkhof,

maar de volksmond had het over het *Pestkerkhof*.

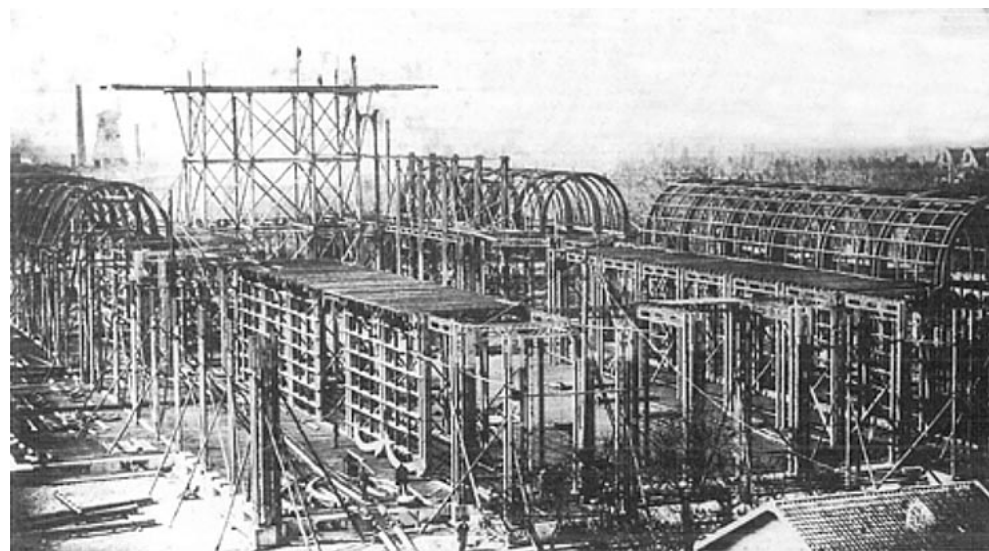
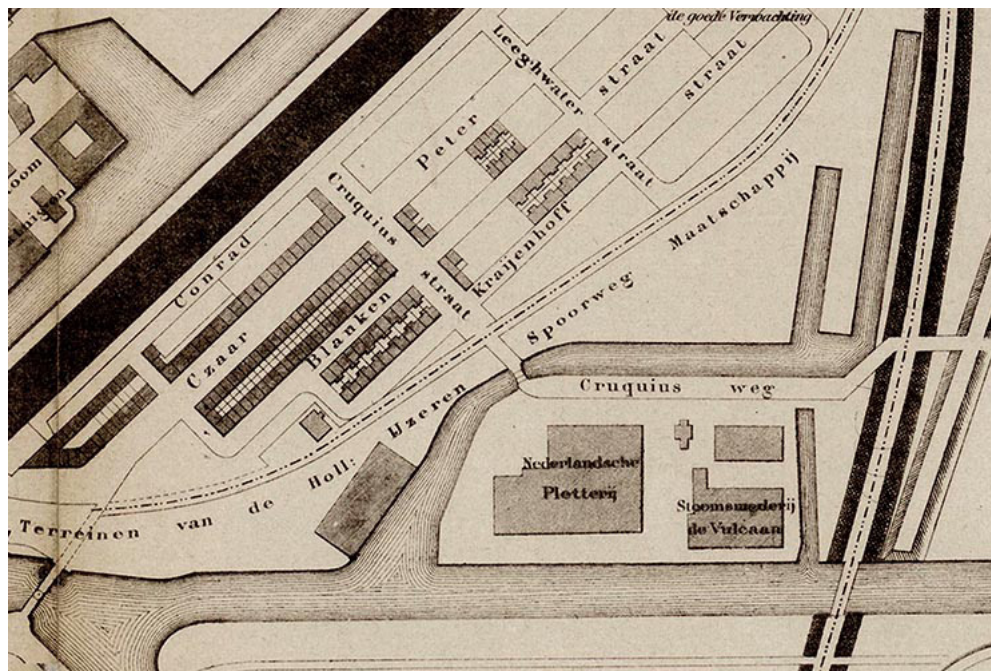
De heersende armoede in het eerste kwart van de 19^e eeuw zette mensen tot de gekste dingen aan. Het nieuwe kerkhof buiten de stad werd geplaagd door grafschenners. Omdat iedereen hier ‘van de armen’ begraven was, zal er aan de lijken weinig te halen zijn geweest. Nee, het ging om de kisten! Zo snel mogelijk na de begrafenis werd de kist weer opgegraven, het corpus eruit gemikt en de kist weer de stad in gebracht. Behulpzaam daarbij was, behalve dat het ‘s nachts pikkedonker was, dat door de hoge grondwaterstand de kisten niet diep begraven konden worden. Er werden hekken geplaatst maar die hielpen blijkbaar niet. Er werd een oppasser aangesteld die een woning op het kerkhof kreeg, maar dat hielp evenmin. Dus werd er een laag van een meter zand opgebracht, zodat de kisten nu wel een flink eind onder de grond verdwenen. In 1864 stopte de Gemeente Amsterdam met begraven op het Pieterskerkhof. In 1875 werd het terrein aan de HIJSM afgestaan om een spoorwegemplacement op aan te leggen. In 1877 werd de oppasserswoning en een quarantaineloods gesloopt.

In 1997 werd dit gebied verkocht aan een projectontwikkelaar die er woonhuizen op wilde bouwen. Bij het ruimen van het veld kwamen stoffelijke resten tegen die op de Nieuwe Ooster een nieuwe plek kregen (foto). AT5 liet in 2007 zien dat het nog niet voorbij was met de vondsten.



Exercitieplaats

In de buurt van het kerkhof kreeg de schutterij en het garnizoen van de Oranje-Nassaukazerne een exercitieplaats aangewezen. Na vier jaar werd dat terrein van arren moede helemaal omheind omdat de exercities door opgeschoten jongens van de Oostelijke Eilanden verstoord werden. Het uitjouwen en belachelijk maken gaven daarbij nog de minste problemen. De toegang tot het terrein werd privépersonen verboden en politieagenten moesten handhaven. Het exercitieveld lijkt volgens het kaartje op de vorige pagina op bolwerk Jaap Hannes gesitueerd. Van een bolwerk was in die dagen geen sprake meer; de verhoging met aarde was in de loop der jaren ingestort en in de vestgracht verdwenen. Die was daardoor tot een sloot versmald, ook doordat van het gordijn eveneens aarde weggezaakt was.



Metaalpletterij / grofsmederij

Direct aan de Nieuwe Vaart kregen Dudok van Heel en Holtzmann in 1855 vergunning om een metaalpletterij te bouwen. Van Heel was een neef van de compagnon van Paul van Vlissingen en de pleetterij verrichte veel werk voor die fabriek. In 1867 werd een stoommachine geplaatst voor het aandrijven van walsrollen voor het pletten van ijzer. Het plaatijzer werd in gloeiovens gemaakt uit schroot en gietijzer en vervolgens onder een stoomhamer van 1200 kg geplet. De platen werden in stukken geknipt en de stukken tot pakketten gestapeld, om vervolgens tot plaat te worden gewalst. In een etmaal kan 20.000 kg plaatijzer worden gemaakt voor de fabriek van Van Vlissingen, verderop aan de Nieuwe Vaart. In de grofsmederij was men met gietijzer doende. Er werd met wisselend succes gewerkt,

- ▲ *Het grootste werk van de grofsmederij was voor de bouw van het Paleis voor volksvlijt, waarvoor zij o.a. de spanten leverde*
- ◀ *Behalve dat de metaalbedrijven van Dudok van Heel/Holtzman hier ingetekend staan, is op dit kaartje van 1881 de Czaar Peterbuurt in wording*



dan weer met meer dan 200 man en dan weer stond de hele fabriek stil. Men vervaardigde spanten en andere constructiedelen van gietijzer. Die techniek begon juist in die tijd door te dringen, eerst bij de bouw van fabriekshallen en later ook winkels edg. Het grootste succes van deze fabriek was de levering – via de fabriek van Paul van Vlissingen (Werkspoor, voor 't gemak) – de smeedijzeren ornamenten en constructiedelen die nodig waren voor de bouw van het Paleis voor Volksvlijt. In 1866 bleek de Cycloop, zoals de fabriek inmiddels heette, niet meer levensvatbaar en werd overgenomen door Werkspoor.

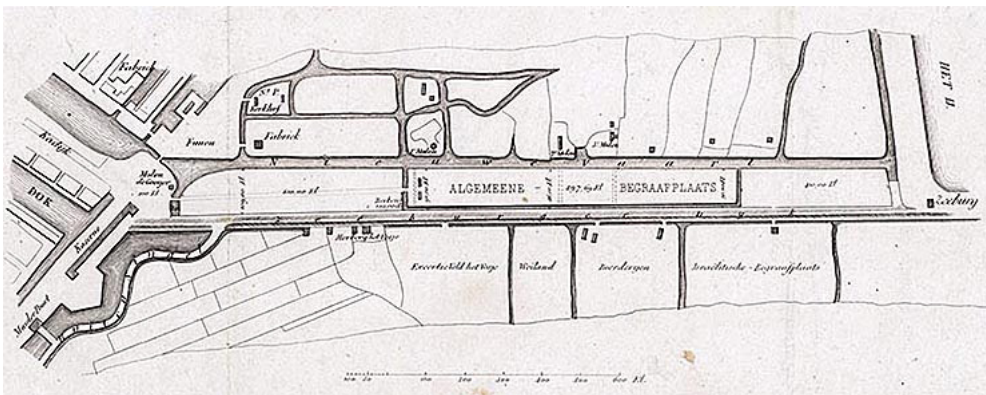
- ▲ *Het stoomgemaal Zeeburg maakte een einde aan de perikelen rond de kwaliteit van het stadswater; daarvoor was het...*
- *...Lozingskanaal nodig om scheepvaart en waterbeheer gescheiden te houden*

De toegang tot het fabrieksterrein was nog een heikel onderwerp. De fabriek draaide soms in ploegendiensten en het personeel moest ook 's nachts het terrein op en af. Dat vergde een extra bewaking en commiezen bij de enige brug naar het terrein in verband met de stedelijke accijnzen. Het lijkt erop dat stad en fabriek die problemen opgelost hebben.

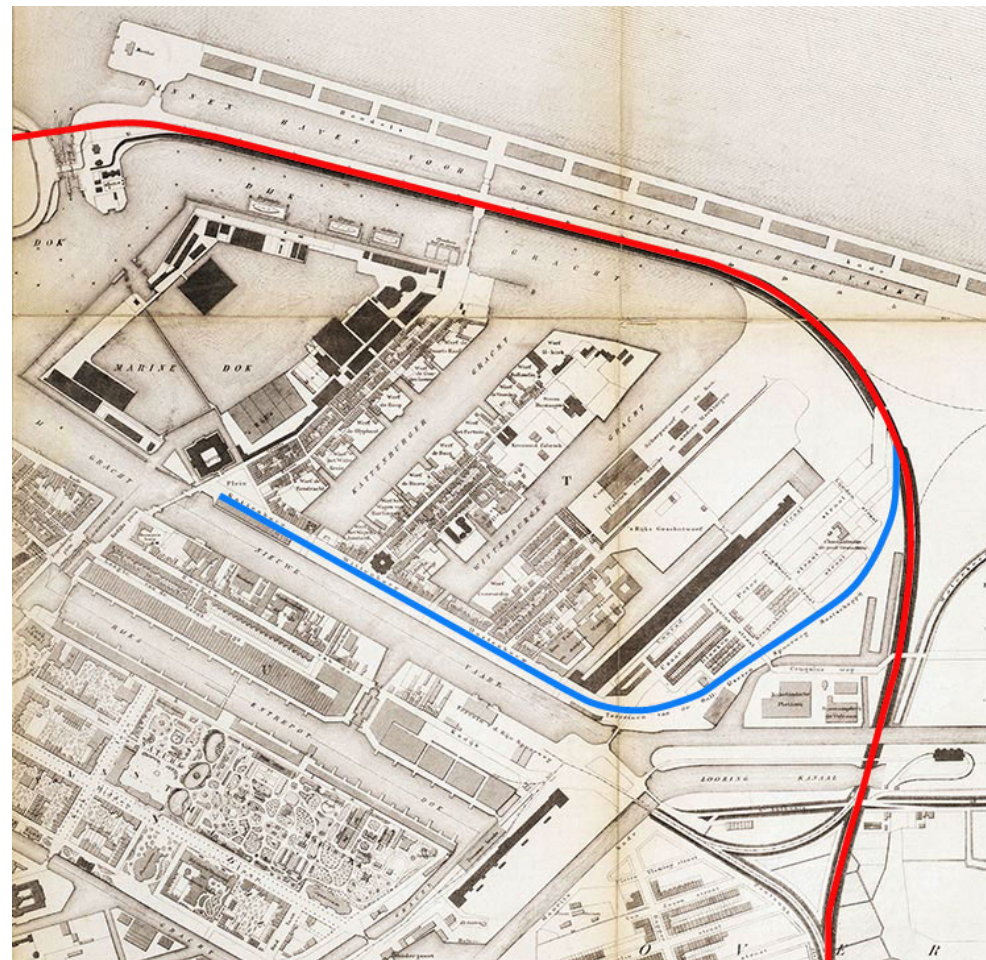
Stoomgemaal en Lozingskanaal

In 1874 kwam in voorbereiding op een groot stoomgemaal aan het eind van de Nieuwe Vaart een tweedeling van de vaart tot stand. Gescheiden door een smalle dijk (waarover het Zeeburgerpad loopt) werd naast de vaart het Lozingskanaal gegraven. Alleen het water van het Lozingskanaal werd door het nieuwe gemaal afgevoerd en





de Nieuwe Vaart bleef zodoende vrij voor de scheepvaart naar en van fabrieken en molens. Alles dat aan de buitenzijde van de Zeeburgerdijk reeds aangelegd was, zoals een asloods, werd verwijderd en alles dat hier gepland was, zoals een begraafplaats, werd nooit uitgevoerd.



Treinen

Na in de vroegste geschiedenis van het spoorwezen een treinstation naar buitenbuiten de stad (Stadhouderskade) verbannen te hebben,

- ▲ In rood het Oosterspoor (HIJSM) met in blauw de aftakking naar de Nieuwe Vaart waar tot de aanleg van de Oostelijke Handelskade de zeehaven was
- ▼ De stad had al plannen met de voet van de Sint Anthoniesdijk, o.a. 'n kerkhof
- ◀ Dat viel in 't water toen daar het Lozingskanaal gegraven werd; hier het stoomgemaal Zeeburg aan 't eind van dat Lozingskanaal



begon het stadsbestuur tweede helft 19^e eeuw het belang van spoorwegen in te zien. Er werden druk plannen gemaakt voor spoorstations dicht bij het centrum van de stad. De rijksoverheid dwong Amsterdam tot een centraal spoorwegstation aan het IJ op drie kunstmatige eilanden. Het Oosterspoor (A'dam-Amersfoort) van de HIJSM kreeg als eerste in 1874 een kopstation op het oostelijke stationseiland. Het tracé richting Amersfoort ging langs het Oosterdok en het Funen (foto rechts) met een spoorbrug over de Nieuwe Vaart en door de Watergraafsmeer. Op de kaart op de vorige pagina is het Oosterspoor rood gemarkeerd.

De HIJSM mocht in de Stadsrietlanden een goederenstation inrichten en op het voormalig bolwerk Jaap Hannes een goederenloods. De smalle sloot langs die loods werd verbreed en de kleine houten brug vervangen door een basculebrug. Om deze inrichtingen over water te kunnen bereiken, werden wegen aangelegd. In het verleng-

de van de Cruquiusstraat (Czaar Peterbuurt) werd vanaf de basculebrug de Cruquiusweg aangelegd. PW liet alle bedrijven die daar baat bij hadden flink meebetalen. Het Oosterspoor kreeg ook aftakkingen naar het stadse deel van de Nieuwe Vaart dat m.i.v. 1876 als zeehaven diende tot de Oostelijke Handelskade in 1883 gereed was. Op de kaart hierboven is die aftakking blauw gemarkeerd. Om dit spoor te kunnen aanleggen moesten de laatste drie scheepswerfjes langs de Nieuwe Vaart verdwijnen, die al eerder door de stad opgekocht waren. Spoor en haven bleven in functie tot in 1903 de KNSM als laatste naar het IJ-eiland (het huidige KNSM-eiland) verhuisde. Vanwege het ellenlange oponthoud kregen de voetgangers vanaf de Dageraadsbrug naar de Czaar Peterstraat en de eilanden een loopbrug over dit spoor (foto links). Dat spoor liep ook over het voor-

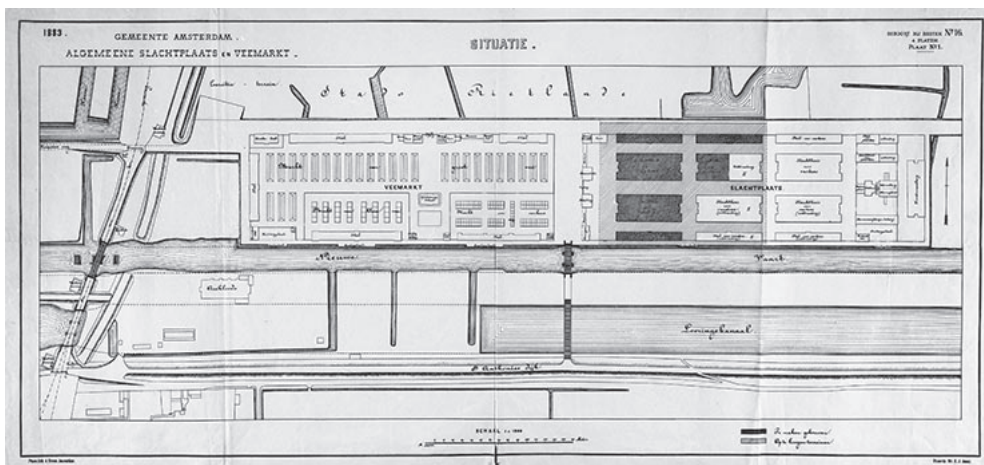


- ▲ *Het HIJSM spooreplacement langs de Nieuwe Vaart*
- ▶ *Luchtfoto spooreplacement Stadsrietlanden; Indische buurt helemaal boven, daaronder Zeeburgerdijk, Lozingskanaal, Nieuwe Vaart en Cruquiusweg*

malige pestkerkhof, dat deels afgegraven werd waarbij er uiterste zorg gevraagd werd voor de menselijke resten die gevonden zouden worden. Het exercitieveld werd voor het spoor verplaatst naar een plek oostelijk daarvan, zeer tot ongenoegen van de schutters die nu nóg verder moesten lopen. Het in onbruik geraakte spoor langs de Nieuwe Vaart bleef tot ver na de Tweede Wereldoorlog liggen tot men daarop de Eilandenboulevard aanlegde.

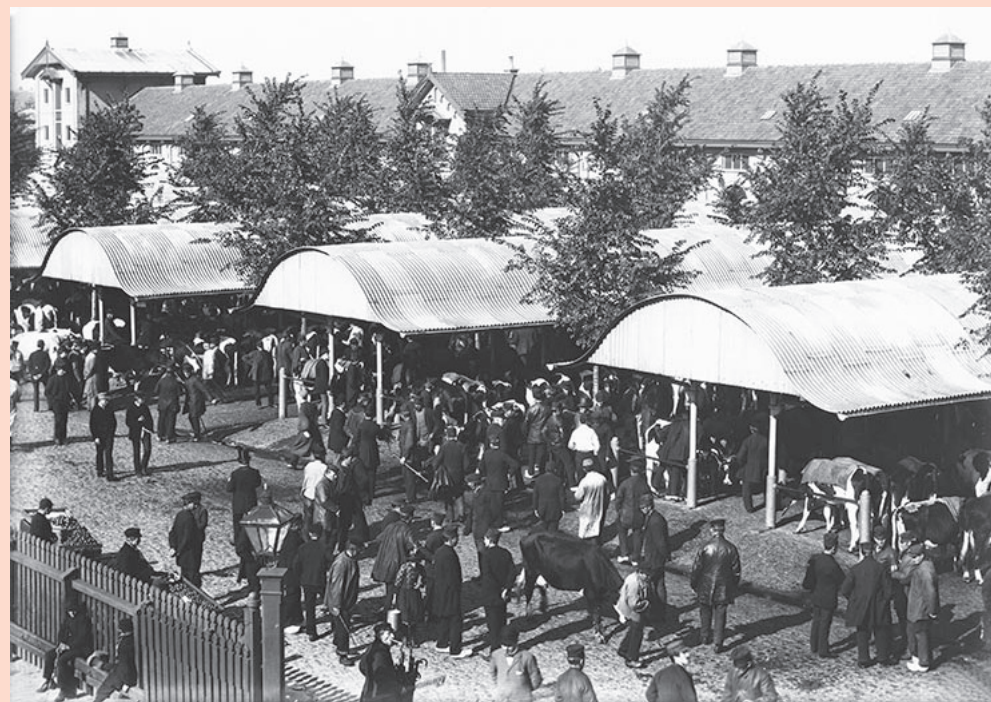
Veemarkt en abattoir

In het derde kwartaal van de 19^e eeuw groeide Amsterdam weer gestaag verder. Er was nieuwe bouwgrond nodig maar de stad zat nog steeds opgesloten binnen de Singelgracht. Tijd om de bestaande grond in de stad beter te benutten. In het Weesperveld lag een hoop braak of in gebruik bij zaken die niets in een stad te zoeken hadden, waaronder een asbelt (lees: vuilstort) en een veemarkt. Beiden veroorzaakten een onacceptabele stank en moesten de stad uit. Voor de veemarkt viel het oog op de Stadsrietlanden die toch niet geschikt waren voor bewoning. Nagenoeg unaniem ging de Raad akkoord



met het voorstel van B&W om in de Stadsrietlanden een veemarkt te organiseren met aansluitend een gemeentelijk abattoir. Dat laatste was eindelijk mogelijk geworden door het van kracht worden van de Hinderwet in 1875. Daarmee kon het zelf slachten door slagers verboden worden in dienst van de volksgezondheid, hygiëne en dierenbescherming. In de plaats daarvan moesten zij hun vee op het gemeentelijk abattoir slachten onder toezicht van keurmeesters. De slagers weerden zich energiek met dermate doorzichtige drogredenen dat B&W geen krimp gaf. Het duurde door allerlei procedures toch nog tot 1885 eer met de bouw begonnen kon worden. Uit bovenstaand kaartje blijkt dat alle molens en de meeste industrie spe-

- ▲ *De hoofdingang van het abattoir met daarachter de slachthallen*
 - ◀ *Plattegrond van veemarkt (links) en abattoir (rechts) in de Stadsrietlanden*
- Op de volgende pagina impressies van aanvoer, verhandelen en lege slachthal*





ciaal voor dit complex moesten verdwijnen. Op 4 juli 1887 konden veemarkt en abattoir in gebruik genomen worden. Meteen het eerste jaar bleek wat de ware reden van de weerstand der slagers was geweest. De overheid, die accijns hief op vlees, ontving dat eerste jaar via het abattoir f100.000 meer accijns dan het jaar ervoor. Het vee kon buiten de stad om aangevoerd worden, per schip via losplaatsen aan de Nieuwe Vaart, per trein via het spoor van de HIJSM en lopend over de Zeeburgerdijk (lopend door de bebouwde kom was verboden). Veeervoer met vrachtauto's over de weg was toen nog niet gebruikelijk.

- ▲ *De bruggen nrs.261 en 262 verbinden de Veelaan met de Zeeburgerdijk over Nieuwe Vaart en Lozingskanaal*
- ▶ *De Cruquiusweg werd verlengd tot voorbij veemarkt en abattoir*

De Amsterdamse veemarkt is altijd een consumptiemarkt gebleven; er werden nagenoeg alleen dieren aangevoerd voor de slacht in het naastgelegen abattoir. Veemarkt en abattoir hebben hier bijna een eeuw gefunctioneerd.

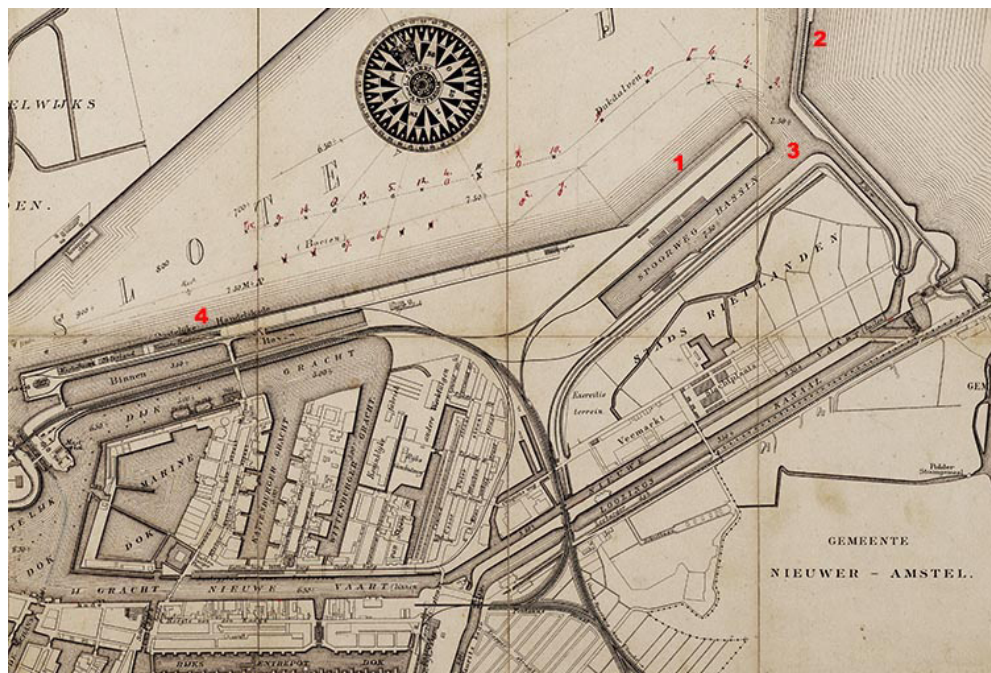
Ook voor veemarkt en abattoir werden wegen en bruggen aangelegd ter ontsluiting. Tussen markt en slachthuis kreeg de Veelaan een doorsteek naar de Zeeburgerdijk met bruggen over Nieuwe Vaart en Lozingskanaal. Ook naar de veemarkt kreeg het Oosterspoor een aftakking. De Cruquiusweg werd verlengd langs de inrichtingen (foto onder) naar een heel nieuwe voorziening waar we nu aan toe komen: de Nieuwe Entreporthaven.



Oostelijke Handelskade en Spoorbassin

In het laatste kwart van de 19^e eeuw vonden ingrijpende veranderingen plaats die het beeld van de Stadsrietlanden sterk veranderden. De zomerkade die het Zieke Water afsloot van het IJ werd tot een serieuze afsluitdijk verhoogd die één geheel vormde met de Oosterdoksdiijk (gemarkeerd met **1**). Voorbereidend op de opening van het Noordzeekanaal in 1875 werd het IJ door een dam afgesloten van de Zuiderzee (**2**) met daarin de Oranjesluizen.

In 1873 besteedde de Staatsspoorwegen de aanleg van het Spoorwegbassin (foto) aan, waarvoor de zojuist genoemde afsluitdijk weer doorgraven werd (**3**). Uiteraard werd langs dit bassin spoorrails aangelegd die aansloten op het bestaande net van de HIJSM. Er bestond intensieve samenwerking tussen SS, HIJSM en Rhijnspoor die uiteindelijk tot een fusie tot Nederlandse Spoorwegen zou leiden.



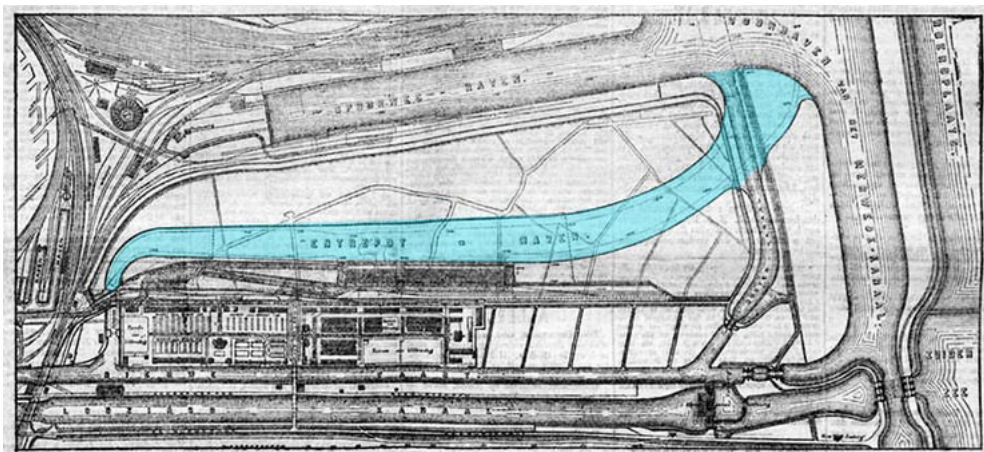
Minder ingrijpend op het uiterlijk van de Stadsrietlanden maar belangrijk voor de vorming van het Oostelijk Havengebied was de aanleg van de Oostelijke Handelskade (**4**). Wij berichtten er hierboven al over. Zij werd in delen aangelegd tussen 1879 en 1883 en was toen 2200 meter lang. Het kostbare project werd door een particulier consortium geëxploiteerd, kreeg ook spoorrails en twaalf hydraulische kranen. De belangrijkste aandeelhouder was het Blauwhoedenveem. Op de kop aan de stadszijde kwam een grote kraan voor algemeen en zwaar gebruik te staan, net als vroeger de stadskraan bij de Kraansluis. Deze op de Handelskade kon echter 80 ton tillen. Op diezelfde kop kwam ook het gebouw van het KNMI en de Havendienst te staan, waar bijvoorbeeld ook kompassen gekalibreerd konden worden. De pakhuizen op de Handelskade werden groter en anders dan in de stad. De vloeren werden gedragen door gietijzeren kolommen waardoor een grotere vloerbelasting mogelijk is. In 1919 is een deel van de Handelskade herbenaemd tot Piet Heinkade.

- ▲ Spoorbassin, op de plattegrond links met **3** gemarkeerd
- ◀ Plattegrond van de werken die het oostelijk havengebied inluiden



▲ Oostelijke Handelskade, bovenste twee oostwaarts gezien en...
▼ ... onderste twee westwaarts gezien





Entrepothaven

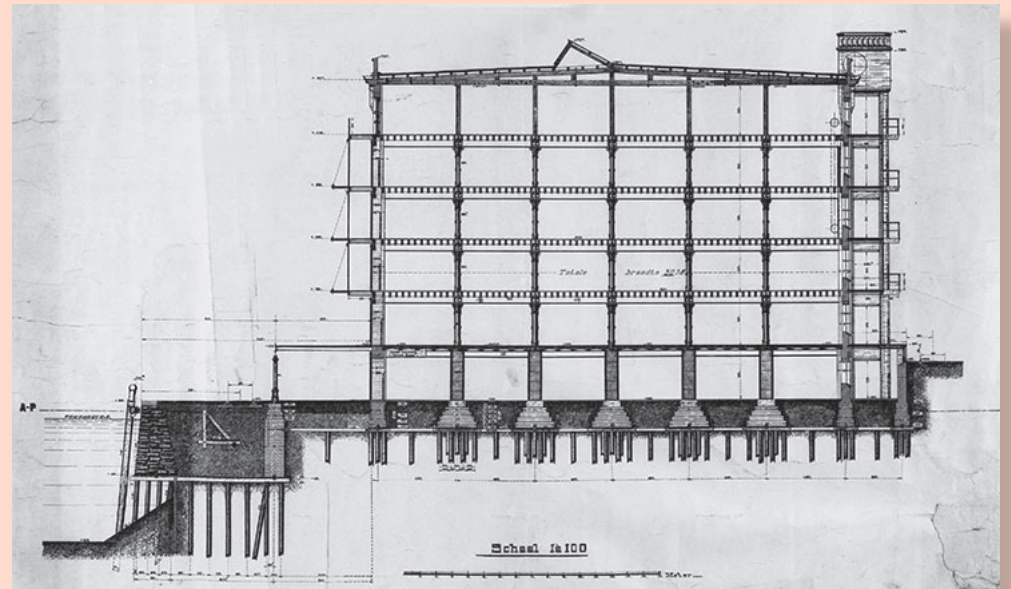
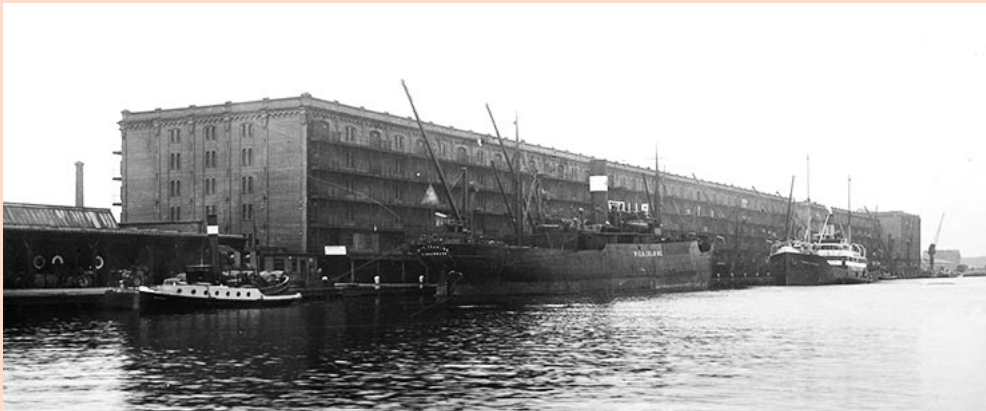
In 1831 werd het Rijks Entrepotdok in gebruik genomen. Dat was in de Nieuwe Rapenburgergracht en moeilijk toegankelijk voor grotere schepen die moeite hadden met de Rapenburgerschutsluis. Sommige schepen konden er helemaal niet komen en hun lading moest eerst op dekschuiten overgeladen worden om tenslotte in het Entrepotdok te lossen. Eind 19^e eeuw gingen er stemmen op de hele handel naar een beter toegankelijke plek aan het IJ te verplaatsen, dichtbij waar de nieuwe ligplaatsen voor zeeschepen kwamen. Daar was ook de mogelijkheid aan te sluiten op de nieuwe goederenvervoerder, de trein. De stad Amsterdam kocht voor f 2½ miljoen het Rijks Entrepotdok van de staat met de verplichting een [Gemeentelijk Entrepot](#) aan het IJ aan te leggen. In 1899 werd het Nieuwe Entrepotdok in gebruik genomen, waarvoor een aanzienlijk deel van de Stadsrietlanden was omgewoeld en het drooggelegde Zieke Water weer was

- ▲ Kaartje met het ontwerp van het Nieuwe Entrepotdok in een krantenbericht van 17 maart 1899; in blauw de tot vaarwater vergraven Stadsrietlanden
- Het Nieuwe Entrepotdok met in 1899 meteen de pakhuisen Maandag t/m Zaterdag en sinds 1907 pakhuis Koning Willem I

vergraven tot vaarwater. Op het kaartje links is, in wat vandaag het Borneo-eiland heet, de zomerkade van de Stadsrietlanden nog te herkennen. Het gebied tussen pakhuisen en de oude stad werd douanegebied dat omzoomd werd door een houten schutting, later vervangen door een betonnen afscheiding. Er kwam een douanepost bij de ingang en andere voorzieningen, zoals een wachthuis en koffiekamer.

De gigantische pakhuisen waren van hetzelfde type als we op de Handelskade omschreven, met gietijzeren kolommen die het mogelijk maakte een ruimte zonder muren te bouwen met een hoge vloerbelasting. De bouw was zo stevig dat alle pakhuisen al jaren geleden zijn omgebouwd tot woningen. In de centrale hallen is de constructie zoals op de foto op de volgende pagina nog te bewonderen.





Handelaars konden in het entrepot goederen opslaan waarvan nog niet zeker was of ze in Nederland geïmporteerd zouden worden. Als ze naar een ander land doorverkocht werden, hoefde de handelaar geen Nederlandse invoerrechten te betalen. Ook kon de handelaar wachten tot de marktprijs in Nederland gunstiger was geworden, alhoewel de opslag niet gratis was.

In 1963 kwam er speciaal voor de opslag van cacao een nieuw pakhuys bij dat de naam Koning Willem I kreeg. Het deed met de rest van het douanegebied dienst tot 1988 toen die status opgeheven werd.

Het hele gebied van abattoir en entrepot is sinds 1989 stukje bij beetje door woningbouw ingenomen. De slachthallen en veehokken maakten plaats voor sociale woningbouw. Veel van de pakhuizen



werden omgebouwd tot appartementen en de Entrepothaven is ingenomen door pleziervaart. De veemarkt biedt vandaag plaats aan een kleinschalig bedrijventerrein. Pakhuys Zondag biedt vandaag plek aan het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG), aangevuld met een nieuwbouw voor hen aan de Van Eesterenlaan. De Handelskade was een succes. Steeds meer scheepvaartondernemingen en vemen verlieten de Nieuwe Vaart en vestigden zich aan vrij toegankelijk water, zonder Oosterdokssluis en bruggen over de

- ▲ *De Cruquiusweg in 1988, maar alle dienstgebouwen staan er nog; gezien vanaf de Jaap Hannesbrug (#352) met links in de voorgrond het koffiehuis en in de achtergrond de pakhuizen Zondag t/m Zaterdag achter de betonnen muur*
- ◀ *Het Nieuwe Entrepotdok deelde het vaarwater met de later aangelegde Borneokade; het eigelijke douanegebied werd toen afgeschermd met een palenrij, waarop de douanesteiger met erachter tussen dok en de veemarkt de pakhuizen Maandag t/m Zaterdag en sinds 1963 Koning Willem I, vandaag Zondag*



vaart. De capaciteit aan de Handelskade was snel vol en de stad zinde op uitbreiding. Na de Eerste Wereldoorlog werd de haven capaciteit uitgebreid met particuliere haveninstallaties aan de Borneokade (foto links en volgende pagina).

Borneokade

Het resterende stukje Stadsrietlanden werd in 1917 vergraven waardoor de Entrepothaven een enorme watervlakte werd waarin een

- ▲ *Het laatste restje van de tot nu ongemoeid gelaten Stadsrietlanden werd vergraven tot Borneokade; de andere helft was al in gebruik als loswal voor het Spoorwegbassin met in het begin veel ruimte voor steenkool*
- *De golfbreker die voor de Handelskade werd aangelegd, is de basis voor het IJ-eiland, beter bekend als Java- en KNSM-eiland*

afscheiding gemaakt werd voor de douanehaven, de zogenaamde 'Douanesteiger'. In het begin was het de aanlegplaats voor rederijen die lijndiensten onderhielden met onder andere Indonesië en Suriname.

IJ-eiland (Java- en KNSM-eiland)

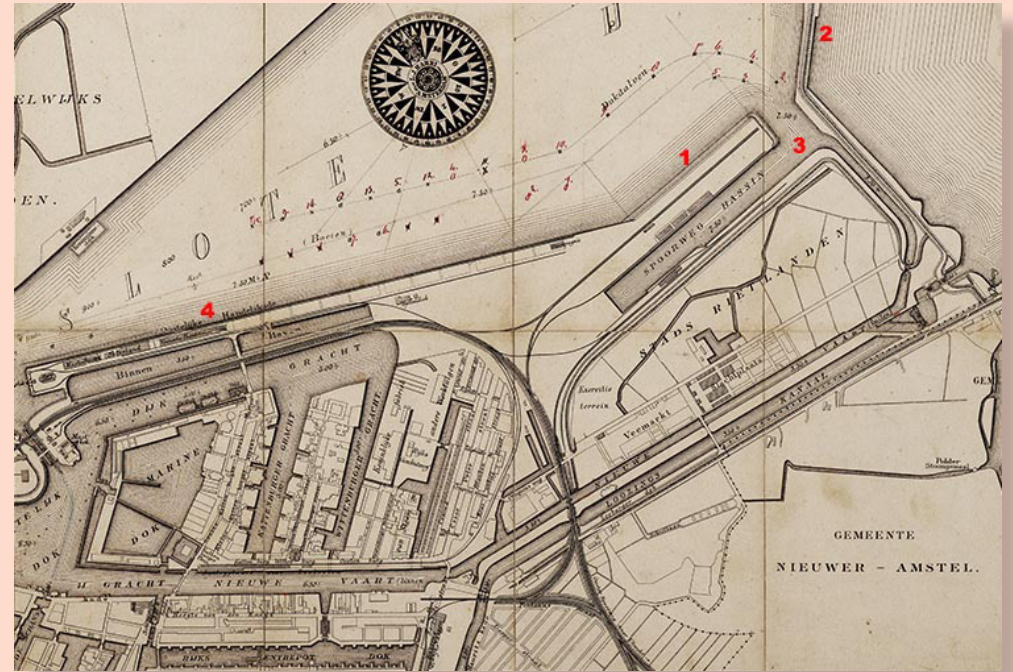
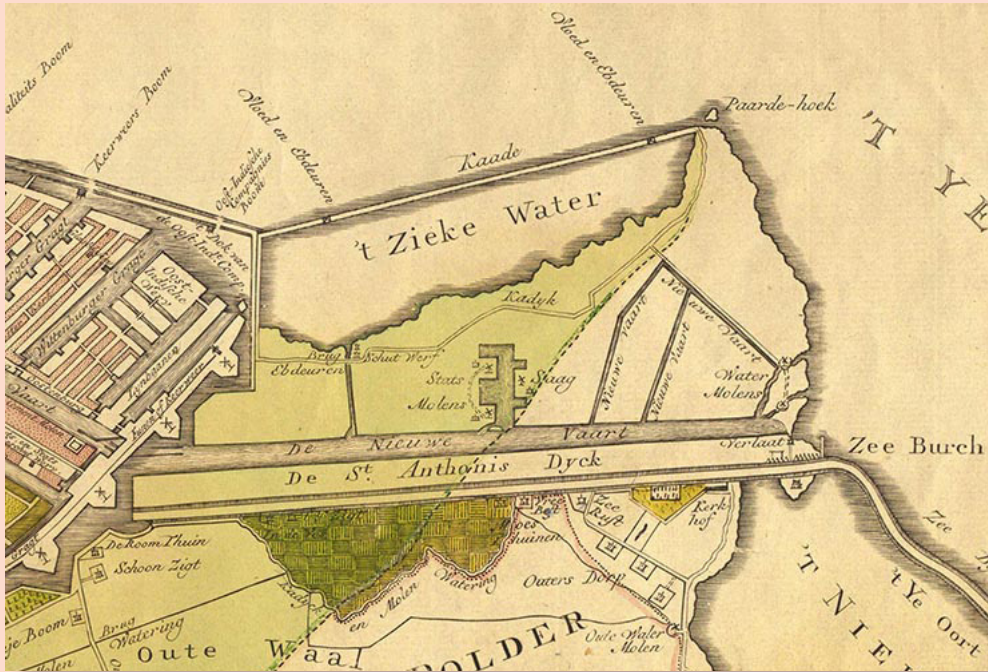
Hoewel dit formeel nooit deel uitmaakte van de Stadsrietlanden of het Zieke Water is het IJ-eiland dermate beeldbepalend voor het oostelijk havengebied dat we er niet zomaar aan voorbij willen gaan. Er was een enorm probleem met de Handelskade; bij harde wind uit het noorden en noordoosten was laden en lossen van schepen onmogelijk door de golflslag. In 1890-'92 werd een golfbreker opgeworpen



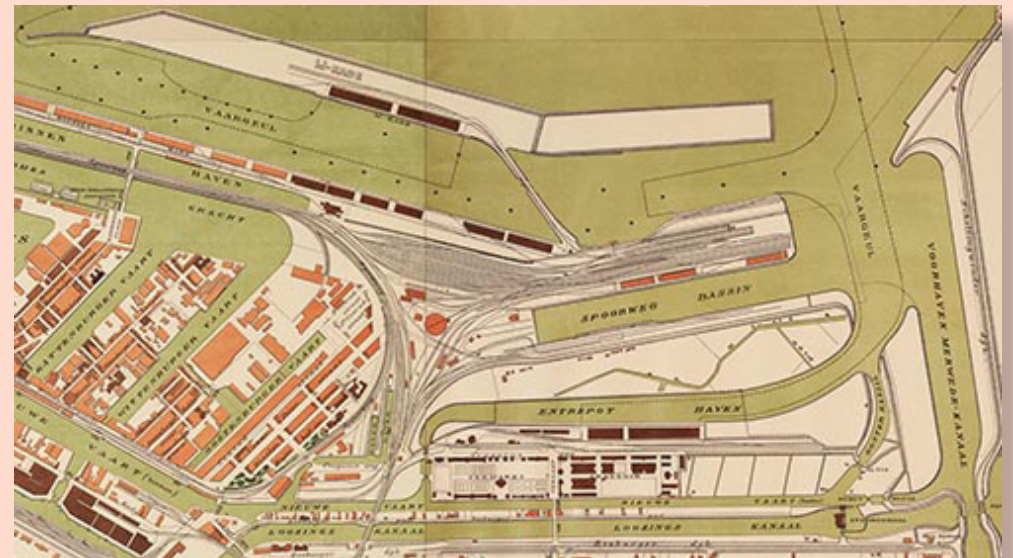
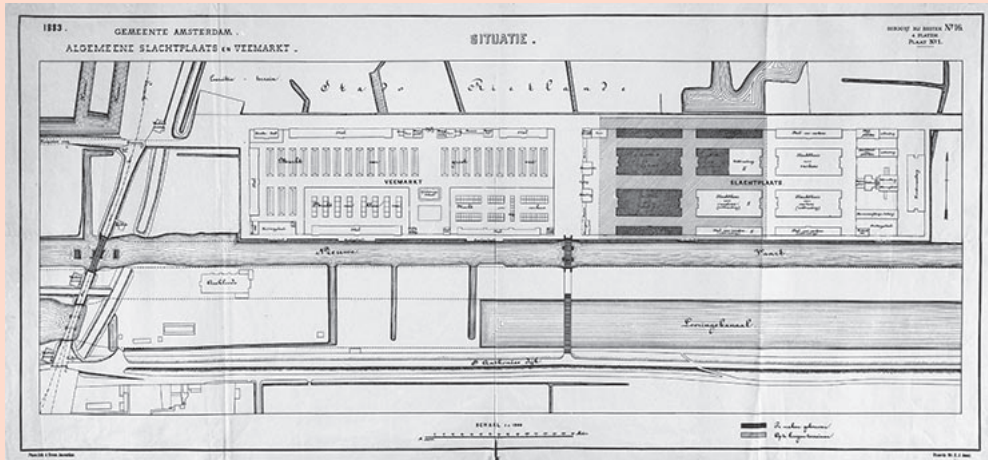


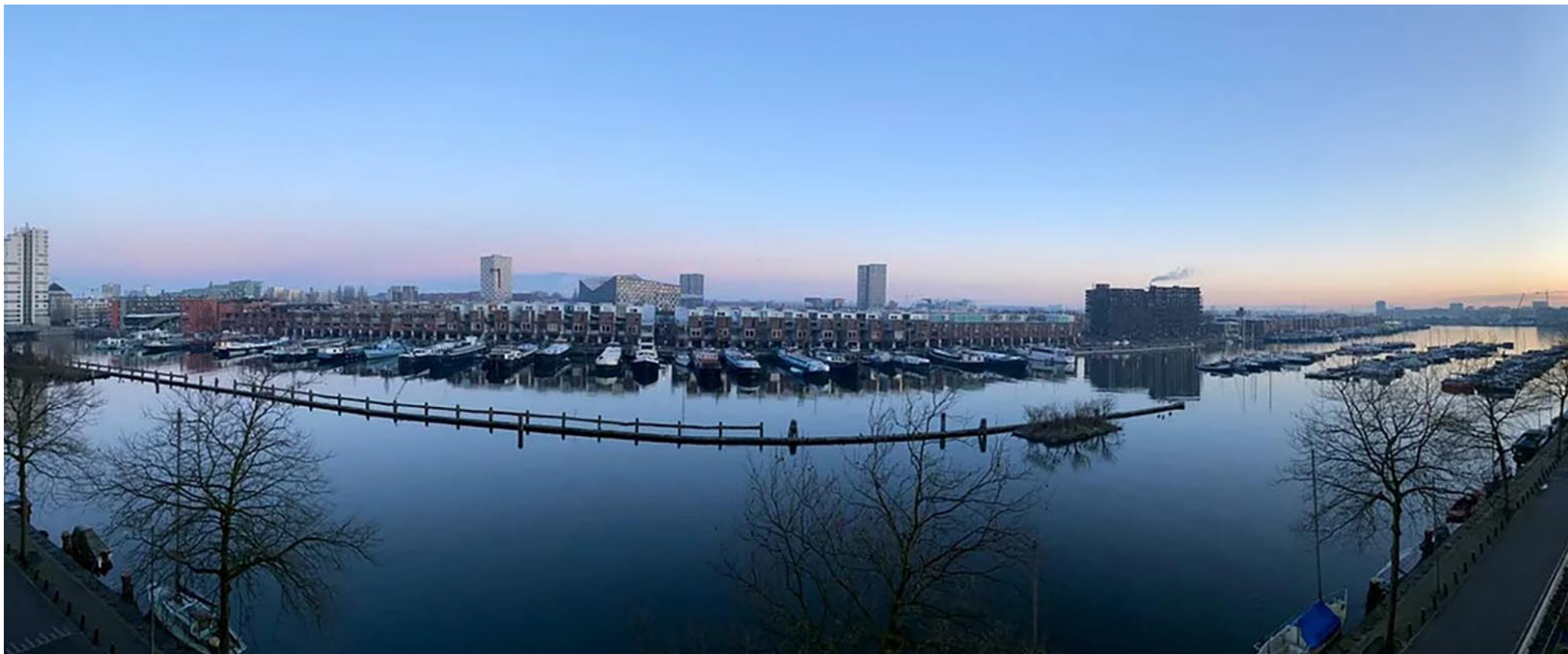
op enige afstand van de kade. Zo'n 10 jaar later, toen de Handelskade volstroomde, besloot men de golfbreker uit te breiden tot een langgerekt eiland waar opnieuw haveninstallaties op aangebracht konden worden, wat vanaf 1907 ook gebeurde. Ook hier werden spoorrails gelegd die via een verbindingsdam met het Spooreiland verbonden waren. De schuine stand van de Verbindingsdam vindt zijn oorsprong in de kleinste draaicirkel van treinen. De KNSM nam als een der laatsten de helft van dit eiland in gebruik. Vandaag kent u deze eilanden als Java- en KNSM-eiland.

- ▲ *KNSM-eiland in vol bedrijf / Foto: Frits Rotgans*
- ◀ *Luchtopname oostelijk havengebied, inclusief IJ-eiland*



- ▲ 1770 - Zieke Water afgedamd, Stadsrietlanden in gebruik bij zaagmolens
- ▲ 1883 - Oostelijke Handelskade en Spoorwegbassin in gebruik
- ▲ 1887 - Stadsrietlanden deels omgevormd tot veemarkt en abattoir
- ▲ 1907 - Oostelijk Havengebied compleet, alleen de Borneokade ontbreekt nog





▲ *Fisheye opname vanuit een der pakhuizen aan de Zeeburgerkade over Entrepothaven, Borneo-eiland met op de horizon de bebouwing op Sporenburg, KNSM-eiland en Javaeiland / Foto: ©Heidi van Damme*

▶ *Het hele oostelijk havengebied is in gebruik genomen voor bewoning / Foto: © Peter Elenbaas*

Alle afbeeldingen komen uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam (SAA) tenzij anders vermeld



Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

