

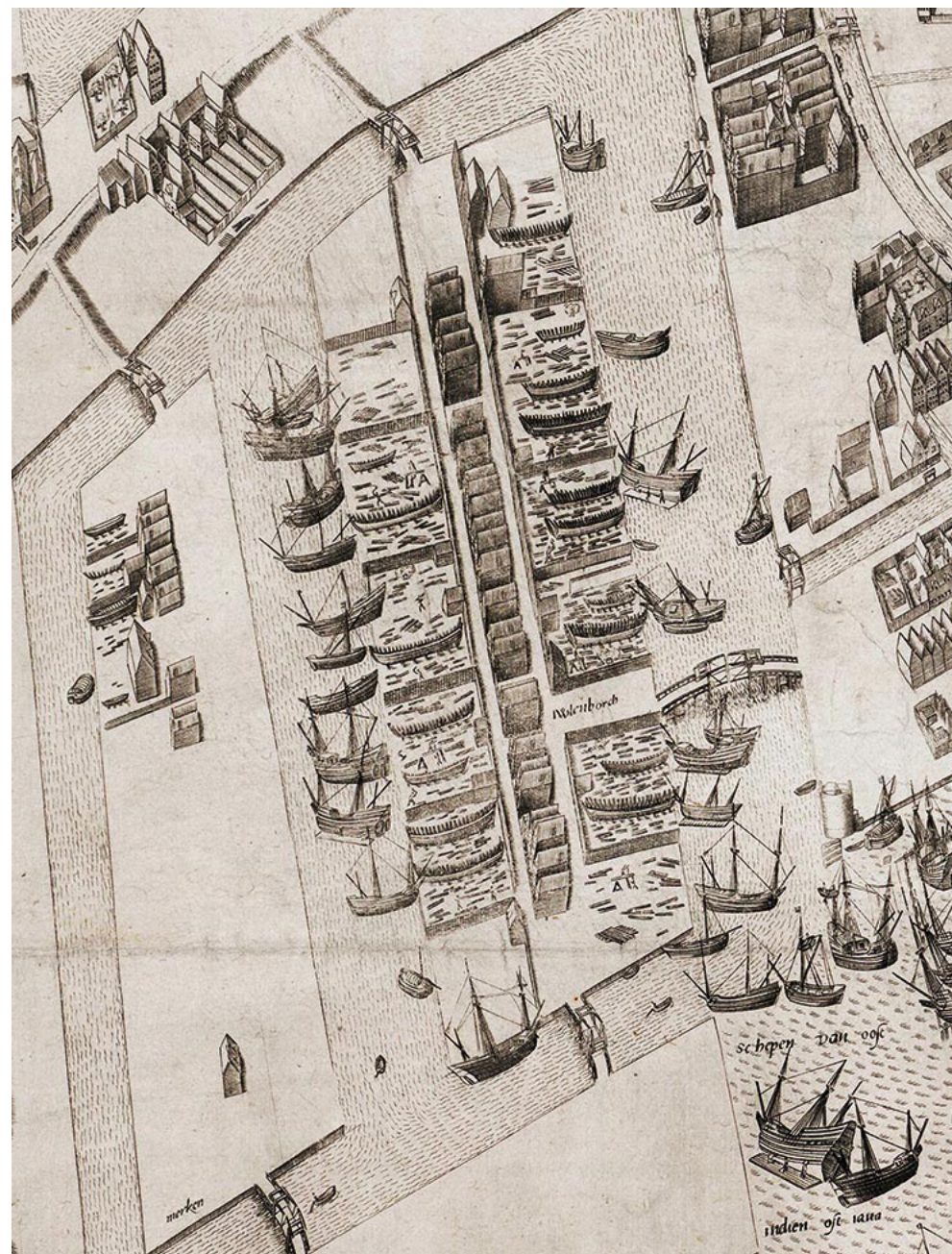


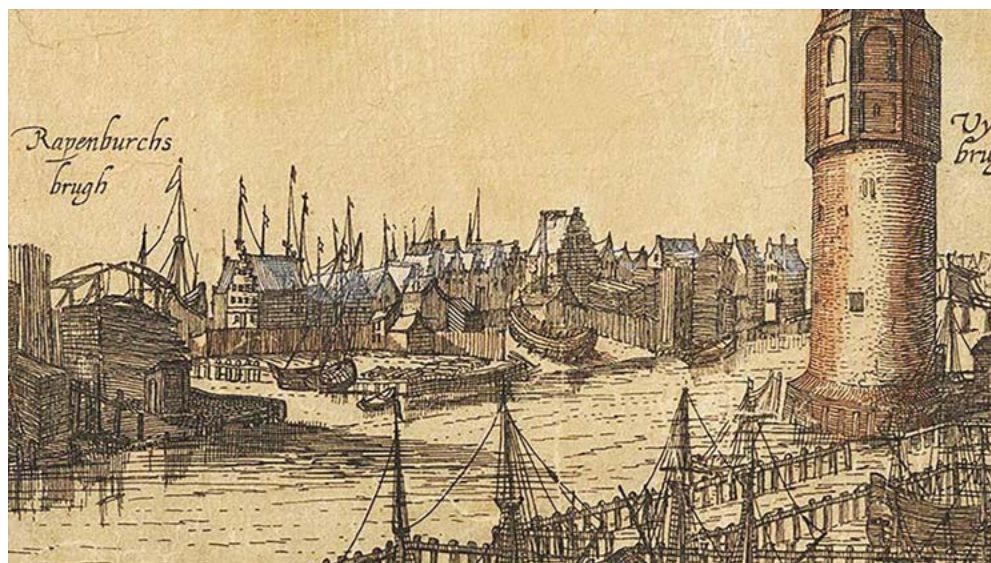
de evolutie van
Uilenburg

van werkeiland tot achterbuurt

Wadat Amsterdam zich in 1578 achter de Opstand had geschaard, kreeg de economie de wind in de zeilen. Niet alleen in Amsterdam maar in de hele Republiek. Tegen het eind van de 16^e eeuw werd er in Amsterdam voor 't eerst aan stadsuitbreiding gedacht en dat was ook hoognodig. Door de aantrekkende economie werd de stad overspoeld door werkwilligen. Het stadsbestuur zag met lede ogen dat die zich, op zoek naar goedkope huisvesting, buiten de overvolle stad vestigden. Dat had van militair oogpunt uit gezien alleen maar nadelige effecten. Binnen de Amsterdamse jurisdictie van 100 gaarden had men nog wel enige invloed, maar daarbuiten niet meer. Zo ontstond allereerst bebouwing langs de toegangswegen naar de stadspoorten, Haarlemmerdijk en de Overtoomsevaart, maar zo ontstond bijvoorbeeld ook de pre-stedelijke Jordaan. Betrokken ondernemers drongen er bij het stadsabestuur op aan dat er binnen de stad ruimte geschapen werd voor goedkope huizen en met in het achterhoofd de wens om de stad verder uit te leggen koos men in eerste instantie voor het buiten de stad brengen van de scheepsbouwindustrie. Er werden in 1592 plannen ontwikkeld om die naar nieuw aangelegde werkeilanden aan de oostkant van de stad te verhuizen. Daar was buitendijks land dat bij eb gedeeltelijk droog viel. Door het graven van vaargeulen tussen de geplande eilanden kwam modder vrij om de eilanden op te hogen. Er waren – na de nodige ontwerpen – drie werkeilanden gepland. Een voor de Admiraliteit van Amsterdam en het stadsfabrieksambt. Een tweede werd gereserveerd voor enkele compagnieën die in 1602 zouden fuseren tot de Vereenigde Oostindische Compagnieën en een voor particuliere scheepsbouwers. Dat

► Op de kaart van Pieter Bast (1597) is Uilenburg al bijna volledig ingericht maar Marken nog nauwelijks en Rapenburg nog helemaal niet





eiland kreeg voorrang omdat de verkoop van percelen de hele onderneming deels moesten financieren. De Oudeschans werd met 57 meter bijna dubbel zo breed, zodat er van het eiland Uilenburg grote schepen te water gelaten konden worden. Ook op Uilenburg werd een deel gereserveerd voor de stad, met name de kopse kant van het eiland waar de geschutswerf een plek kreeg. In het hart van het eiland kwam over de hele lengte een strook grond waar de woonhuizen van de scheepsbouwers moesten komen en wat ze nog aan huizen voor hun personeel wilden bouwen. De oevers waren niet bevestigd en liepen af naar het water. Het was immers de bedoeling dat hier sloopshellingen kwamen.

Emplooi was er genoeg voor scheepswerven; de Tachtigjarige Oorlog begon lekker op gang te komen met diverse successen voor de

- ▲ *Detail uit een stadsprofiel met Uilenburg in bedrijf; rechts de Montelbaanstoren en links een puntje Rapenburg met houttuinen*
- ▶ *De Tweede Batavierstraat, gezien naar de Oudeschans (±1890)*

Republiek. De kooplieden begonnen hun vleugels uit te slaan naar verre oorden op de wereld. Voor Uilenburg veranderde de toestand door het Twaalfjarig Bestand (1609-1621). De oorlogsindustrie lag bijna plat en de handeldrijvende compagnieën compenseerden dat niet voldoende met opdrachten. De bebouwing in het hart van Uilenburg werd uit nood te gelde gemaakt en veranderde in woningen voor de grote toestroom van vluchtelingen die hier een goed heenkomen zochten. De Admiraliteit verhuisde in 1618 van Uilenburg naar Rapenburg en de stad richtte ook dat terrein in voor woningbouw. De hellingen werden opgehoogd tot kaden en er kwam een straat langs de waterkant. Dat wilden de sappelende scheepsbouwers ook wel en schoorvoetend gaf het stadsbestuur toe. Ook aan de westkant van het eiland kwam een kade met enkele dwarsstraten naar de hoofdstraat langs de bebouwing in het midden (Batavierstraat). Het stadsbestuur maakte zich wel enige zorgen over het verlies





aan scheepsbouwcapaciteit maar men kon de werven ook niet failliet laten gaan. De scheepswerven maakten één voor één plaats voor woningen. De stad verplaatste ook nog eens de geschutswerf en maakte ook daar een kade. In ±1623 was de westelijke helft van Uilenburg bewoond en bleef alleen aan de oostzijde nog scheepsbouw over. Dat kunnen we vaststellen aan de hand van de kaart van Balthasar Florisz. van Berckenrode uit 1625, nog geen 30 jaar later dan die van Pieter Bast.

De laatste scheepsbouw op Uilenburg verdween toen in 1661-'62 nieuwe werkeilanden verder buiten de stad geplempt werden, waarbij Wittenburg voor de particuliere scheepswerven gereserveerd werd.

Wie gingen nu de vrijgekomen ruimte voor woningbouw bevolken? De eigenaren van de voormalige werven verkochten hun grond aan speculanten of bouwden zelf huisjes op hun grond en verhuurden die. Dat is zelden een garantie voor kwaliteitsbouw, in beide gevallen niet. De huisjes werden dan ook bevolkt door de minst draagkrachtigen en immigranten. De immigrantenstromen in die jaren kwamen uit het oosten: Asjkenazim op de vlucht voor vervolging, eerst uit Duitsland en daarna uit Polen, Rusland en de Baltische staten. En voor alle nieuwkomers maakten de geloofsgenoten plaats door wat in te schikken. Zo werd Uilenburg tot het hart van het zelfgekozen joodse getto waar zelfs een synagoge voor gebouwd is: de Uilenburger sjoel.



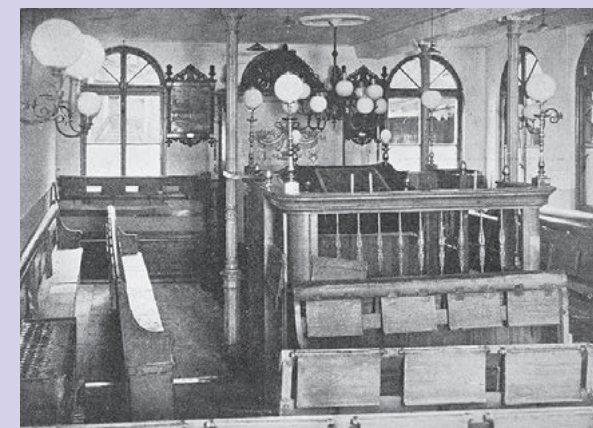
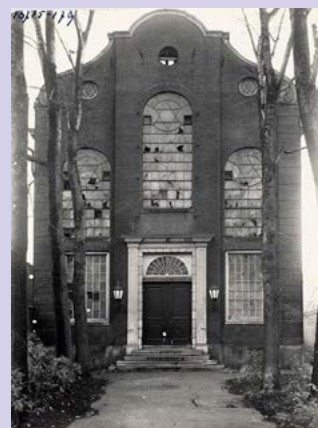
- ▼ *De Uilenburgerstraat (±1900)*
- ◀ *De voortschrijdende bebouwing van Uilenburg met woonhuizen is op de kaart van Balthasar Florisz van Berckenrode (1625) goed te zien*



▲ Uilenburg, gezien vanaf Rapenburg (H.J.M.Misset)

▲ Diverse woonhuizen op Uilenburg

▼ de Uilenburger sjoel met interieur



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

