

Amsterdam's zeehaven in beweging



Dit stuk gaat over Amsterdam, stad aan het water, gezegend met zijn natuurlijke haven aan het IJ. De Amsterdamse zeehaven zwalkte vanaf de zestiende eeuw van het centrum van de stad naar Oost en vanaf de twintigste eeuw weer naar West, steeds de kortste weg naar zee achterna. We gaan kijken naar de invloed die alle bouwactiviteiten, graafwerkzaamheden en droogmakingen op de vorm van het IJ en de stad hebben gehad. Het IJ begon ooit als een veenstroompje, werd na het ontstaan van de Zuiderzee (10^e-11^e eeuw) een roerige getijdestroom om in de negentiende eeuw drooggemaakt te worden, met uitsparing van het Noordzeekanaal (opengesteld in 1876). Meer daarover in het PDF-bestand [IJ-polder](#).

1200

Amsterdam is omtrent 1200 op de kades langs de Amstelmonding ontstaan. Een keerpunt, ongeveer 1260, was de aanleg van de dam in de rivier die de waterhuishouding van de achterliggende polders onder controle moest brengen. Bovendien zou die dam het brakke water van het IJ buiten de agrarische gebieden verder stroomopwaarts houden. Die dam en de afmetingen van de sluisjes daarin maakten het nodig dat goederen overgeslagen werden, wat weer opslag nodig maakte en handel aantrok. Medio 14^e eeuw kreeg het stadje reeds enig aanzien en stedelijke allure door stads- en markt-rechten in 1342.

In de zestiende eeuw werden de eerste betrouwbare plattegronden vervaardigd. Jacob van Deventer maakte in opdracht van koning Philips II diverse plattegronden voor militaire doeleinden, waaronder een van Amsterdam, in of rond 1560. Van Deventer paste daarbij nieuwe landmeetkundige technieken toe, zoals driehoeks-



Boven: Stadsplattegrond Amsterdam rond 1560, door Jacob van Deventer in opdracht van koning Philips II voor militaire doeleinden gemaakt.



meting. Vrij uniek voor Amsterdamse kaarten is de oriëntatie; noord is boven zoals we vandaag gewend zijn. Heel anders zien de vogelvluchtkarten er uit die iets eerder door Cornelis Anthonisz vervaardigd waren. De stad wordt gezien vanuit de ziel van de stad, het IJ en de haven in het Damrak. De belangrijke gebouwen werden in opstand getekend, wat ons iets van de architectuur verradt. Na vele jaren schetsen vanaf 1535-'36 maakte

hij in 1538 een schilderij, naar men aanneemt in opdracht van het stadsbestuur en bestemd om keizer Karel V cadeau te doen. Van dat laatste is het nooit gekomen, waardoor we het vandaag nog kunnen bewonderen in het Amsterdam Museum. In 1544 maakte Cornelis ook nog eenzelfde kaart in houtsneede, waarop diverse nieuwe situaties verwerkt waren. Eindeloos plezier voor de geïnteresseerde Amsterdam-kenner en vele malen in detail als illustratie gebruikt.

Boven: Koggeschip volgens een schoolplaat

Rechts: Het prille Amsterdam, de dam en het Damrak in de dertiende eeuw

Na deze kaart verschenen soortgelijke vogelvluchtkarten van Pieter Bast (1597) en Balthazar Florisz van Berkenrode (1625 en 1647) die de diverse uitbreidingen van de stad goed zichtbaar maken. Maar nu de haven....

1300

Eind dertiende eeuw concentreerden de havenactiviteiten zich in de monding van de Amstel. Bezuiden de dam, nu Rokin, waren de ligplaatsen voor de binnenvaart en benoorden de dam, nu Damrak, voor de zeegaande schepen, vissers en de handel op Holland via het IJ. Zeevaart betekende toen kustvaart en de eerste overzeese handel dreven de Amsterdammers op Duitsland, Denemarken en de landen aan de Oostzee. De scheepstypen die daarbij horen zijn de hulk die op de Noordzee thuishoorde en de kogge die meer op de Oostzee te vinden was. Het laadvermogen beperkte zich tot zo'n 80 ton. Er werden nog geen schepen gebouwd in Am-



sterdam, omdat de Oostzee door de Hanze gedomineerd gebied was waar alleen de in Hanzesteden gebouwde schepen afgehandeld werden. In 1367 trad Amsterdam, met nog zeven Hollandse steden, zelf toe tot het Hanzeverbond. Tot die tijd bestond het werk aan schepen uit reparaties en breeuwen (kalefateren), maar na de toetreding zal de scheepsbouw voorzichtig op gang gekomen zijn. De haven bleef bevaarbaar door de schurende werking van de uitstroom van de Amstel en die van eb en vloed. Met het groter worden van de schepen bleven die aan nieuwe ligplaatsen in het IJ, die de vroedschap rond 1320 liet plempen buiten de IJ-dijken aan de monding van de rivier: de Texelse kade (Victoria hotel, zie foto opgraving), Haringpakkerij en Oude Teertuinen (voor de Sint Nicolaaskerk).



1400

Begin vijftiende eeuw deden een aantal ongelukken de vroedschap zoeken naar ligplaatsen buiten de bebouwde stad. In 1421 ging een-derde deel van de stad door brand verloren en in 1452 werd de herbouwde stad voor de helft in de as gelegd. Beide keren zorgden schepen ervoor dat de brand de Amstel over kon steken. Bovendien leverde de scheepsbouw en -reparatie met zijn teer- en taanketels brandgevaarlijke situaties op.

Het handvest van 1387, verleend door graaf Albrecht van Beieren, stelde de stad in de gelegenheid om buiten de stad een strook van 100 roeden (368m) in gebruik te nemen en zelfs te bebouwen, de

Boven: Texelsekade en Nieuwebrug, gezien vanaf de Oude Teertuinen

Links: Opgraving Nieuwendijk naar middeleeuwse aanlegsteiger aan het IJ (±1320)

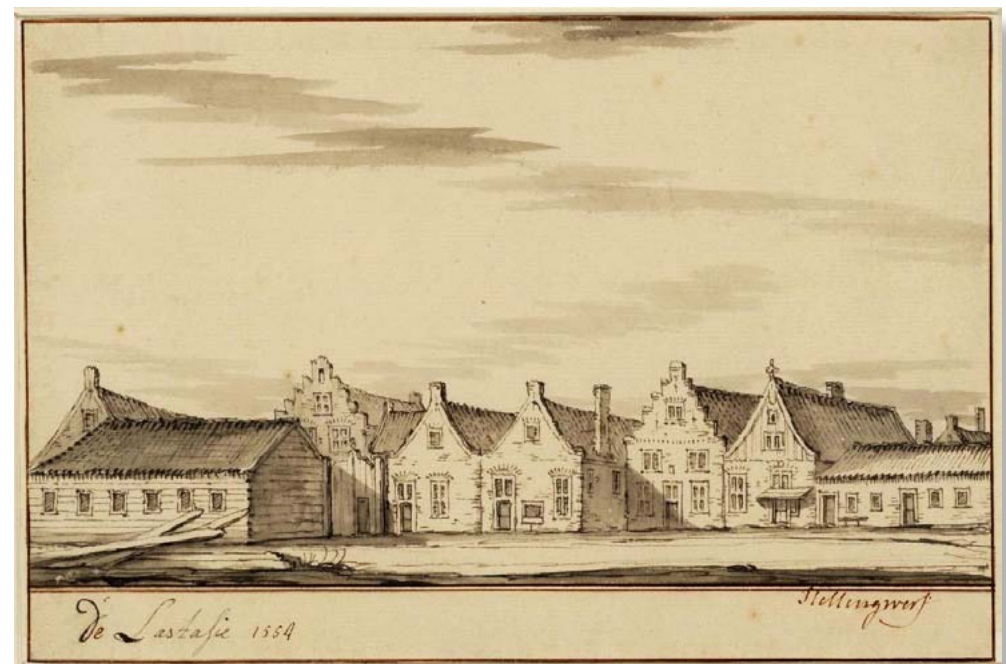


zogenaamde 'stadsvrijheid'. Aan de oostzijde van de stad lag een stuk land dat zich prima leende voor de brandgevaarlijke industrie: de Lastage. Daarheen werden scheepsbouw en aanverwanten 'verbannen', opslag en handel bleven binnen de beveiligde stad. Op zich was de Lastage een prima plek voor de scheepvaart. Het buitendijkse land was overgebleven na een zware stormvloed in de twaalfde eeuw. De inlaagdijk waarmee de zeewering gerepareerd werd, de Sint Anthoniesdijk (nu Zeedijk), vormde een redelijk beschermende kom.

De groter wordende schepen (het toen meest gebruikte scheepstype, de karveel mat 150t) bleven tegen het einde van de vijftiende eeuw buiten de paling. Dat was de in de IJ-bodem geheide palenrijen, aanvankelijk enkel, later dubbel, ter verdediging van de stad.

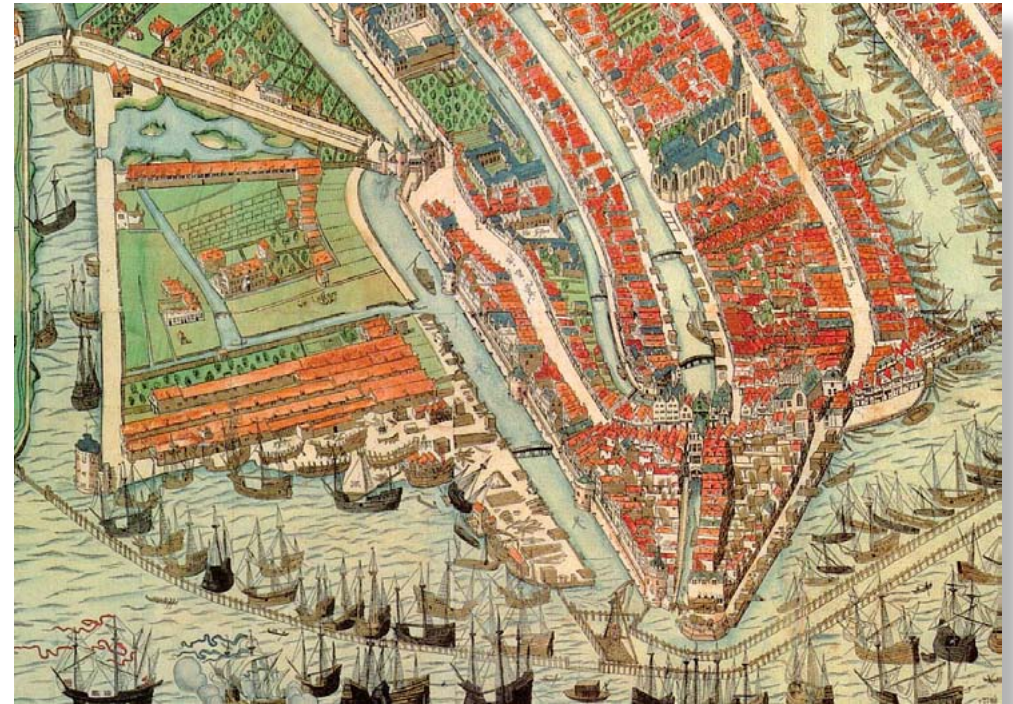
Boven: Een der boomhuisjes in de palenrij in het IJ
Rechts: De Lastage in 1554

Zeeschepen kwamen alleen voor reparaties binnen de paling of om opgelegd te worden in de waal, bijvoorbeeld in de winter. Een in het water gebouwde scheepskraan, voor de Schreierstoren, hielp de schepen met het uitnemen van masten. De toegang tot binnen de paling kreeg men slechts door een klein aantal openingen, beschermd door drijvende bomen die 's nachts en in tijden van oorlog in de doorvaart gelegd werden. Het geheel werd nog eens bewaakt door stadspersoneel dat vanuit 'boomhuisjes' het verkeer regelde, de wacht hield en het 'paalgeld' inde, zeg maar havenbelasting. Een bijkomend voordeel van de paling was de golfbrekkende werking, wat binnen de palenrij rustiger ligplaatsen en werkplekken opleverde. Het was schippers overigens bij keur verboden aan te meren aan die paling.



1500

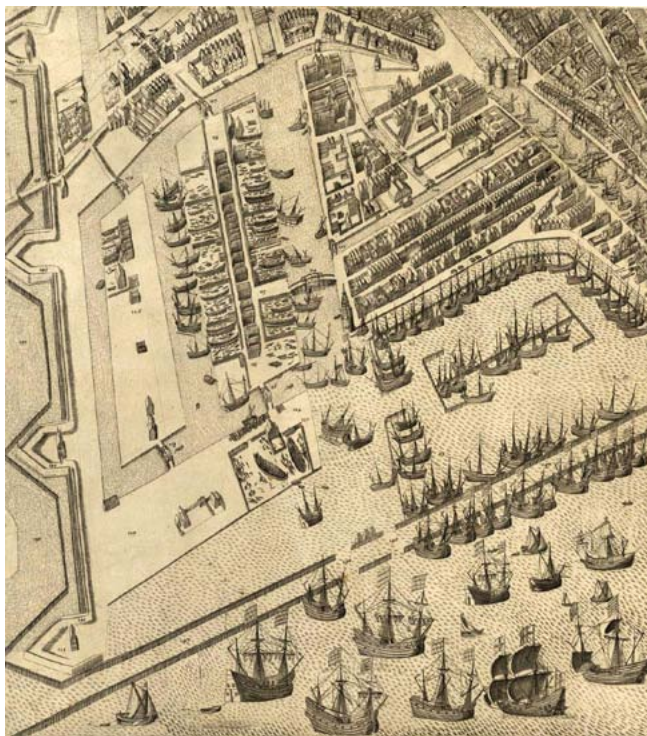
Twee zaken zorgden voor spanningen tussen de gebruikers van de Lastage en de vroedschap. Dat was ten eerste de regelmatige belegeringen tijdens de Hoekse en Kabeljauwse Twisten, zo'n 100 jaar durend vanaf 1345, en door Gelre in de hele eerste helft der zestiende eeuw. De Lastage was onbeschermd gebied en bij dreiging waren de gebruikers verplicht hun bedrijven te ontruimen en de gebouwen af te breken. De stad hield hier strak de hand aan, maar toen dat tussen 1508 en 1542 vijf keer gebeurde – zonder enige schadevergoeding – begonnen de gebruikers te muiten. Daarnaast



verbrede de stad enkele malen de strook die onbebouwd moest blijven voor het schootsveld, nodig door de komst van geschut op de stadsmuur (Geldersekade). Ook nu weer geen enkele vorm van compensatie. Ten tweede waren daar de toenemende eisen die de scheepsbouwers aan de bodem moesten stellen door de zwaarder wordende schepen. De stad wilde onder geen beding ophogingen van het gebied om te voorkomen dat de bodem stevig genoeg zou worden om zwaar (vijandelijk) wapentuig te dragen. De Lastage moest drassig blijven. De stad ging niet verder dan de bouw van een vooruitgeschoven fort 'Huys te Mont Albaen', dat de Lastage enige

Boven: De Lastage zoals weergegeven op de vogelvluchtkaart (ingekleurde hout-sne) uit 1544 door Cornelis Anthonisz

Links: Fort "Huis te Mont Albaen"



bescherming moest bieden.

De omslag kwam na 1559, toen de arbitrage in de voortdurende strijd tussen ondernemers en stadsregering aan de nieuwe stadhouder Willem van Oranje werd opgedragen. Die gaf de Lastagiers in grote lijnen gelijk en adviseerde de landvoogdes in die zin. Zij nam het advies over en ge-

laste de stad Amsterdam in die zin te handelen, wat – waar mogelijk – geboycot werd. De omslag bij het stadsbestuur kwam pas na de Alteratie (1578) toen de oude burgemeesterskliek de stad uit gezet werd. Al snel kwamen ook families die eerder tot de opstandelingen behoorden op het regeringspluche.

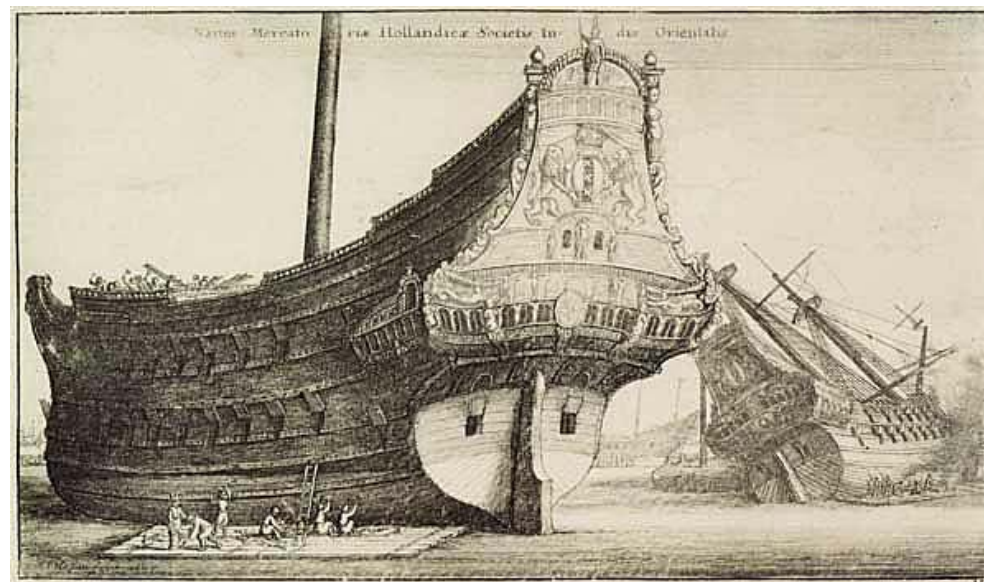
Boven: Het prille begin van Rapenburg op de kaart van Pieter Bast uit 1597. Van de Lastage is de oever rechtgetrokken en de palenrij is aangepast op het laatste bolwerk Rijssenhoofd.

Rechts: Een Halve eeuw later begint het scheepvaartgebied vorm aan te nemen. Op deze kaart van 1649 is de Oude Waal verplaatst en het Waalseiland geplempt. Ter bescherming van de nieuwe plek van de waal werd eerst een golfbreker gelegd, die later verbreed werd en van verdedigingswerken voorzien. Met het graven van de Nieuwe Vaart is een begin gemaakt.

Pas na 1585 werd de omwalling rond de Lastage aangelegd, van de Schreierstoren tot de Sint Anthoniessluis in de gelijknamige dijk. Een oude waterloop, mogelijk een arm van de Amstel, werd tot Nieuwe Gracht vergraven (nu Oudeschans) en het fort werd als Montelbaenstoren in de wal opgenomen. Bij de sluis kwam een blokhuis. Gelijktijdig werden de kades aan de waal door plemmen strakgetrokken. De Lastage was toen voldoende beschermd om ook huizenbouw mogelijk te maken. De grond werd opnieuw verkaveld, wat nog eens een jarenlange strijd tussen stadsbestuur en grondbezitters met zich meebracht over de vergroting en verbetering van de grondstukken, waarvoor de stad geld wilde. De grond was nu te duur geworden voor de scheepsbouw, die naar alternatieven uitkeek. In de geschiedenis van Amsterdam spreken we voorzichtig over de Eerste Uitleg, de eerste planmatig uitgevoerde stadsvergroting. De eerste twee worden zelden genoemd; er kan pas gepronkt worden met de Derde en Vierde Uitleg die de stad zijn halvemaan-vorm gaven.



Zowel de scheepsbouwers als de vroedschap voorzagen dat de industrie andermaal plaats zou moeten maken voor de stedelijke bebouwing. In het kader van de Tweede Uitleg werden in 1591 plannen uitgewerkt voor nieuwe werkeilanden, deze keer met heel wat meer voorzieningen. Ook nu ging het weer om buitendijks land maar dit lag nog lager dan de Lastage. Er werden drie eilanden uitgezet met diepe vaarten er tussen. Het voorste eiland, Rapenburg, werd toebedeeld aan de Admiraliteit en de nieuwe trots van Amsterdam, de Compagnie van Verre, die in 1602 op zou gaan in de internationaal opererende Verenigde Oost-Indische Compagnie. Gelijktijdig werd de Oude Waal aanmerkelijk vergroot en noordelijker verlegd naar dieper water, met een aparte reparatie- en breeuwwaal. In 1591 werd begonnen met plempen en ophogen, het maken van kades en het uitdiepen van de vaarten. In 1596 werden de eerste kavels uitgegeven, maar het duurde tot 1608 tot de Admiraliteit zich vestigde en tot 1611 voor de VOC de Peperwerf in gebruik nam.



Op Marken vestigde zich de stadsschuitenmakerij waar ook oorlogsschepen voor rekening van de stad werden gebouwd. Op Uilenburg tenslotte kwamen de particuliere werven en op dat eiland zien we ook de eerste activiteit, zoals de vogelvluchtkaat uit 1597 van Pieter Bast laat zien. Rond deze eilanden werd de nieuwe stadswal doorgetrokken, met als uiterste bolwerk het Rijsenhoofd (nu Kadisplein).

Aan het eind van de zestiende eeuw vond de geboorte van de 'moddermolen' plaats. De Amsterdammers kregen moeite om hun haven toegankelijk te houden voor de grote schepen en dat kwam niet alleen door het groeien van de scheepsmaat. Na een tamelijk onstuimig begin van de Zuiderzee verminderde het verschil tussen spring- en doortij tot enkele decimeters. Dat had negatieve gevol-

Boven: Kalefateren in de Breeuwwaal

Links: Stapelloop van de VOC-werf op Rapenburg



gen voor de eerder vermelde schurende werking van de stroming. De vaargeul slibde dicht, tenzij daar wat aan gedaan werd. Moddermolens kenden een groot aangedreven wiel, waarover een ketting liep naar een kleiner wiel dat onder water gelaten werd en in hoogte kon variëren. Aan de ketting waren recht opstaande plankjes bevestigd die in een houten geul omhoog getrokken werden. Door het onderste wiel in de modder te laten zakken schoven de plankjes de modder voor zich uit tot boven water. Daar aangekomen werd de modderstroom naar buiten in een naastgelegen modderschuit geleid. De eerste moddermolens werden door mankracht aange-

*Boven: Rosmoddermolen, tot 1860 waren 16 stuks hiervan dagelijks in de weer
Rechts: Fluitschip (model)*

dreven maar al snel ging men over op aandrijving door paarden. Deze rosmoddermolens hebben tot 1860 dienst gedaan en werden afgedankt met de aanschaf van een tweede door stoom aangedreven baggermolen. Op dat moment waren 16 rosmoddermolens in bedrijf en die konden het ternauwernood bolwerken.

1600

Het scheepstype dat bij deze tijd past is het fluitschip (800t, eerste stapelloop 1595), dat met zijn smalle dek volledig op het Sonttol ontworpen is. Dat werd in de loop van de eeuw opgevolgd door het spiegelretourschip met een laadvermogen tot 1200t, het type als de replica van de Amsterdam. Het is niet zo dat opeens alle schepen vervangen werden; de schepen bleven altijd variërend van grootte. Er is wel een flink verloop in de samenstelling; de gemiddelde levensduur van een zeeschip bedroeg zo'n 25 jaar. Medio zeventiende eeuw was 25% van de schepen 1000t of groter, 100 jaar later was dat bijna 50%.



Amsterdam droeg in z'n eentje ruim 50% van de VOC-vloot bij en ook 50% van de oorlogsvloot die het gewest Holland in de vaart bracht. Het was dan ook een drukte van belang in het IJ. Meteen aan het begin van de zeventiende eeuw maakt de stad plannen voor de volgende uitbreiding, dit keer naar het westen. In 1610 begonnen de werkzaamheden aan deze Derde Uitleg en in het kader daarvan werden ook drie nieuwe werkeilanden geplempt, Bickers-, Prinsen- en Realeneiland, waar een deel van de particuliere scheepsbouw en de pakhuizen van de WIC naar verhuisde. Behalve nijverheid kwamen er ook veel pakhuizen op deze eilanden. Ruim 10% van de Amsterdamse pakhuizen stond alleen al op het Prinseneiland en tot de Tweede Wereldoorlog woonde er nauwelijks iemand. De



inrichting van deze eilanden was in 1635 ongeveer afgerond. Vóór deze eilanden, in het IJ, kwam een tweede grote waal, de Nieuwe Waal. Ook rond deze eilanden kwamen verdedigingswerken met op landhoofd Hoogenoord als uiterste bolwerk Leeuwenburg, later meestal Blauwhoofd genoemd. Daarmee stak de vestingwal ruim een kilometer voorbij de Haarlemmerpoort waar de Spaarndammerdijk begon.

Medio zeventiende eeuw groeiden VOC en Admiraliteit buiten de beschikbare ruimte op Rapenburg. In het kader van de laatste fase van de stadsuitbreiding, de Vierde Uitleg, pasten drie werkeilanden ten oosten van de stad, Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg.

*Boven: Admiraliteitswerf op Kattenburg
Links: VOC-werf op Oostenburg*



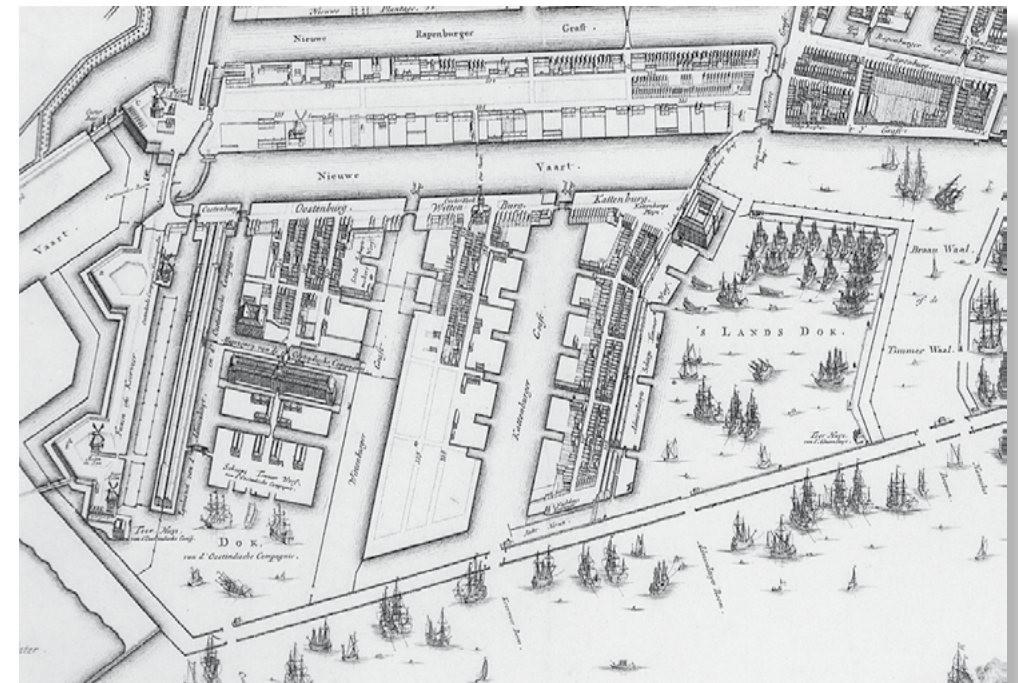
Daar zouden beide grootverbruikers ruime locaties toegewezen krijgen en vooruitlopend op het begin van de nieuwe uitleg begint men vast met het plempen van Kattenburg en in 1655 met de andere eilanden. De Admiraliteit krijgt de helft van Kattenburg en de VOC het grootste deel van Oostenburg. Het tussenliggende Wittenburg was gereserveerd voor de grotere particuliere werven en bewoning, net als de rest van Oostenburg. De Admiraliteit betrok zijn nieuwe plek al in 1656 en de VOC in 1661.

De wens om de oostelijke eilanden eveneens binnen de stadsomwalling te brengen heeft invloed gehad op de vorm van de be-

roemde halve maan. Tussen Amstel en Oostenburg ligt een veel grotere afstand dan tussen Amstel en Realeneiland. Ook het nieuwe stuk Amsterdam beoosten de Amstel werd daardoor groter dan eigenlijk bedoeld, wat het moeilijk gemaakt heeft de grondstukken allemaal te verkopen. Tot de negentiende eeuw vond men in de Plantage alleen tuinen, lusthoven, uitspanningen en theaters en dat betekende een flinke strop voor de stad. In de rest van het gebied werden de grondstukken voor 'n appel en 'n ei van de hand gedaan aan instanties als weduwehofjes, bejaardenhuizen en een strafinrichting.

1700

De gouden eeuw was definitief voorbij, de Engelse Oorlogen kostten de stad veel geld en hadden de handel evenveel kwaad gedaan.



Boven: Tewaterlating op particuliere werf op Wittenburg

Rechts: De oostelijke eilanden op een kaart uit 1736. De particuliere werven zijn nog nauwelijks bezet.

Men teerde op de traditionele status van belangrijkste stapelmarkt van Noordwest-Europa, maar de handel liep alleen maar terug. Rond 1700 wist Amsterdam de Volewijck in bezit te krijgen en er kwam naast het galgenveld een tolhuis, vanwaar diverse trek-schuitdiensten verder de provincie introkken. De invloed van de stad op het land ten noorden van het IJ reikte voorlopig niet verder dan de Waterlandse zeedijk. Eveneens rond 1700 werd een kade gelegd tussen het Funen (stadswal) en de Paardenhoek, rond het zogenaamde *Zieke Water*. De ingesloten ruimte was bestemd voor bergplaats van de baggerspecie uit de moddermolens. Daaruit ontstonden uiteindelijk de Stads Rietlanden.

De bereikbaarheid van de haven werd nu nijpend; grote schepen bleven vaak op de rede van Texel liggen om daar geheel gelost te worden om vanaf Texel meteen weer uit te zeilen of gedeeltelijk



gelost te worden zodat ze over de Zuiderzee en langs Pampus de stad nog konden bereiken. Tot overmaat van ramp verplaatste de vaargeul zich langzaam maar zeker van de zuidzijde van het IJ naar de Waterlandse Zeedijk. Waterstaatingenieurs bedachten alerhande plannen voor verbetering en technici stelden nieuwe vindingen voor om de capaciteit van moddermolens of windmolens te verbeteren. In de praktijk bleek weinig een echte verbetering en de vroedschap stopte met experimenteren, eventuele goede plannen daarmee blokkerend. Het beste plan kwam van de waterstaatingenieur Jan Blanken die kort voor het einde van de achttiende eeuw met het plan kwam het IJ van eb en vloed af te sluiten, zodat er niet steeds nieuwe aanvoer van slib het IJ in kon stromen. Dit plan



Boven: Schepen op de Rede van Texel ontladen hun vracht en zeilen vanaf hier direct weer uit zonder Amsterdam aan te doen

Links: Nadagen van de VOC: door achterstallig onderhoud op 14 april 1822 ingestort pakhuis op de werf



werd weggehoond door iedereen die met haven en scheepvaart te maken had, maar is uiteindelijk derde kwart negentiende eeuw onder druk van Den Haag alsnog uitgevoerd.

Eind achttiende eeuw leverde de Bataafse Republiek zich willoos over aan de van expansiedrift barstende Fransen. De Engelsen zagen nu hun kans schoon definitief met de concurrentie af te rekenen. Zij legden een 100% blokkade voor alle Hollandse havens en confisqueerden de koloniën. Tot overmaat van ramp eiste Napoleon overmatige sommen geld en manschappen voor zijn eeuwige oorlogen. Amsterdam bloedde dood! Onterecht zijn de verwijten aan het adres van zelfgenoegzame Amsterdamse kooplieden die

Boven: Voor Amsterdam verschijnen de eerste stoomschepen, voorlopig nog op zeilschepen als hulpbron

Rechts: De Oosterdoksdijsluit een deel van het Open Havenfront af van eb en vloed

geen ondernemingsgeest meer zouden hebben en hun schapjes toch wel op het droge hadden. Napoleon heeft het land uitgemoelen en volkomen desolaat achtergelaten.

1800

Onder de stuwende leiding van koning Willem I werd de handel na 1815 weer opgepakt en de verbinding met de koloniën hersteld. De stad Amsterdam was nog niet bij machte krachtig aan de wederopbouw van de haven te werken en liet dat aan ingenieurs van 's Rijks Waterstaat over. Daar werkte nog steeds Blanken, die nog steeds precies wist hoe de problemen opgelost konden worden. Allereerst moest de vaargeul versmald worden zodat de stroming versnelde. Daartoe bedacht Waterstaat een dam met een of



meer sluizen in het ondiepe zuidelijke deel van het IJ vóór de stad langs, maar Amsterdam verzette zich er hevig tegen. Als alternatief stelde de stad voor juist het noordelijke deel droog te maken zodat de stroming wel langs de stad moest trekken. Aan de zuidwal zou men dan twee dokken aanleggen die beschermde ligplaatsen voor grote schepen moesten opleveren, waarmee de vaargeul voldoende versmald zou zijn. Dit plan werd ook werkelijk uitgevoerd. In 1828 werd het startsein gegeven voor aanleg van het Ooster- en Westerdok. In 1832 opende het Oosterdok en twee jaar later het Westerdok. De Buiksloterham werd omdijkt en met baggerspecie volgestort en viel in 1832 droog. Hetzelfde gebeurde later (1879) met de Nieuwendammerham. In 1863 verdwenen de resterende palenrijen in het IJ. In 1870 werd begonnen met de aanleg van de Oostelijke



Waterstaatsingenieur Jan Blanken, waarmee Amsterdam een halve eeuw overhoop lag tot hij eindelijk toch z'n zin kreeg en Amsterdam van het IJ en de Zuiderzee afgesloten werd.

Handelskade, waarmee los- en laadplaatsen voor grote schepen aan dieper water kwamen. Later werd deze kade tot de Paardenhoek doorgetrokken, nu Ertskade (Sporenburg). Nadat in 1873-'74 naast de Oosterdoks-dijk een spoordijk gelegd was had dat dok voor grote schepen afgedaan. In 1890-'92 werd nog verder in het IJ een strekdam gelegd die de ligplaatsen aan de Handelskade moest beschermen tegen golfslag. Niet lang daarna werd die dam verbreed en opgehoogd met bagger uit het Noordzeekanaal voor nog meer ligplaatsen en loodsens aan diep water en waar in 1903 o.a. de KNSM naar toe verhuisde. In 1872-'77 werden drie stationseilanden in het IJ geplempt en in 1881 de eerste steen voor het Centraal Station gelegd dat in 1889 in gebruik werd genomen. Daarmee was Amsterdam's Open Havenfront afgesloten van het IJ.





Een heel ander initiatief was de aanleg van het Groot Noord-Hollands kanaal van de Volewijck tot Den Helder. Dat kanaal ging in 1825 open en functioneerde enkele decennia redelijk tot de – nog steeds – groter wordende schepen ook hier roet in 't eten gooiden. Ergens halverwege de negentiende eeuw is Amsterdam dan toch overstag gegaan en ging men akkoord met de aanleg van het Noordzeekanaal en gelijktijdige afsluiting van het IJ van de Zuiderzee door een dam met sluizencomplex (Oranjesluizen). Het zou aanvankelijk een Amsterdamse onderneming worden maar dat werd financieel een dermate grote ramp dat de landelijke overheid de onderneming overnam. De kosten werden in principe gedekt door de verkoop van landbouwgrond in de drooggemaakte IJ-polder. Het tracé van het kanaal volgde de diepste vaargeulen in het IJ en is maar op een paar plaatsen echt gegraven. Dat was toch nog zo'n onderneming dat de klus aan een Engels consortium werd uitbesteed. In 1865 ging de eerste spade de grond in en in 1876

Boven: Het ontwerp voor het Noordzeekanaal en een kortere weg naar zee voor de Amsterdamse haven. De openstelling was in 1876.

Rechts: Bouwput voor het Centraal Station op een geplempt eiland in het IJ -1881

werd het kanaal opengesteld. Voor de Oranjesluizen werd de eerste steen in 1870 door koning Willem III gelegd en het eerste schip passeerde in 1872.

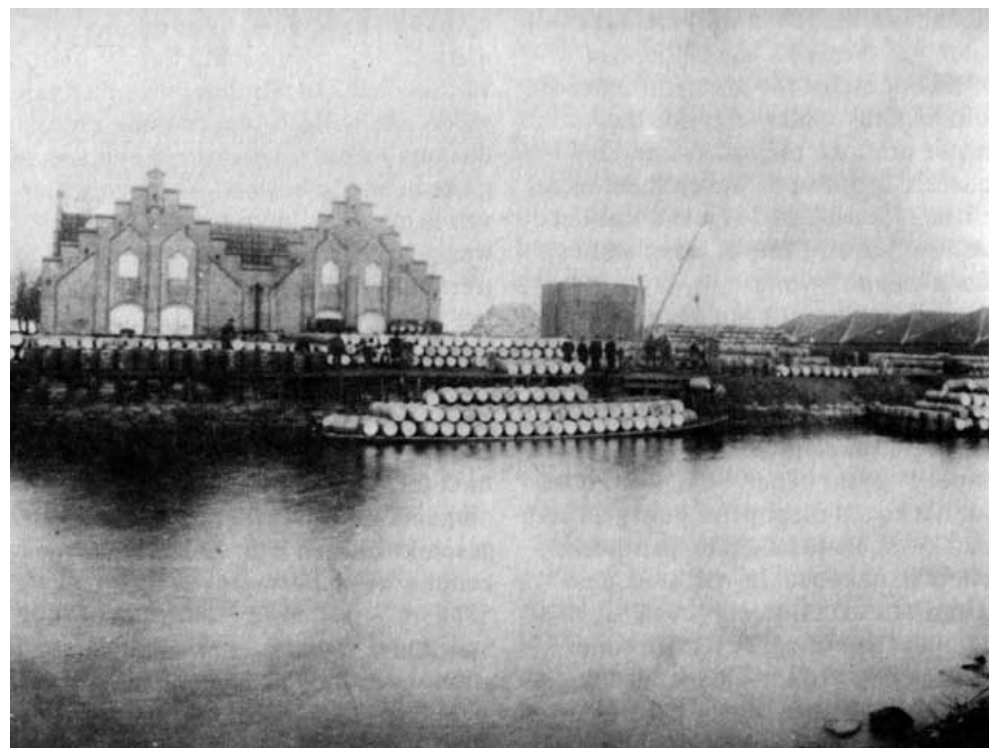
In 1881 werd besloten de Amsterdamse haven via een stelsel van kanalen met de Rijn te verbinden. Het te graven deel vanaf Amsterdam werd het Merwedekanaal, waarvoor de Paardenhoek volledig vergraven werd. In 1892 werd het kanaal in gebruik genomen, dat in 1952, aanmerkelijk verbreed, Amsterdam-Rijnkanaal is gaan heten.

In 1900 werd in de Stads Rietlanden het Nieuwe Entrepotdok gegraven. Ingevoerde goederen lagen er, zonder ingeklaard te worden, opgeslagen tot ze verkocht werden. Dat bespaarde kosten en rompslomp als die verkoop buiten Nederland plaatsvond.



1900

Na de opening van het Noordzeekanaal was de weg naar zee weliswaar korter maar lag de haven aan de verkeerde kant van de stad. Het is onbegrijpelijk dat zowel de stedelijke overheid als de grote maatschappijen in de opleving van de handel en scheepvaart aanleiding zagen hun vertrouwde oostelijk havengebied aan de eisen van de tijd aan te passen en verder uit te breiden in plaats van te verhuizen naar de westzijde van de stad. In het oostelijk havengebied steeg de kadelenkte voor diepgaande schepen in de periode 1907-'26 van 6.340 m naar 12.050 m. Er zijn toen miljoenen letterlijk in het water gegooid. Jarenlang wurmden grote zeeschepen zich door het nauwste gedeelte van het IJ, tussen de Volewijck en het Centraalstation, aan de stad voorbij. Daar werd de lading overgeladen op dekschuiten die weer terug naar de stad voeren. In 1913 was de



maat vol en nam de gemeenteraad het besluit alleen ten westen van de stad nieuwe havenwerken uit te voeren. Dat werd nog eens ondersteund door het Algemeen Uitbreidingsplan (1934) dat in 1939, net voor WO2 bij Koninklijk Besluit werd bekrachtigd. Tot uitvoering van het onderdeel 'nieuwe havenwerken' kwam het pas toen de stedelijke economie uit het dal kroop, ver na 1945.

Er waren wel incidentele initiatieven in de goede richting. Ten noordwesten van het Westerdok kwam in 1880 een nieuwe houthaven gereed, nu Oude Houthaven geheten. Dat was al de eerste beweging richting westen. Op het Galgenveld (Volewijck) vond in

Boven: De eerste petroleumterminal op de Volewijck (Galgenveld), geopend in 1867
Links: De Houthaven van 1880, nu de Oude Houthaven genaamd



1867 een nieuw product zijn eigen loswal met entrepot: petroleum. Door een aantal ernstige ongelukken in Antwerpen met opgeslagen petroleum (1865, 1866 en 1889) kreeg men het in Amsterdam benauwd en werd de opslag overgebracht naar een nieuwe, in 1889 geopende Petroleumhaven, ver buiten de stad in de Amsterdammerpolder, daar waar nu de Coentunnel begint. De haven kreeg een hoefijzervorm (zie afb. pag. 16), zodat bij calamiteiten de toegangen snel afgesloten konden worden en al of niet brandende olie niet naar het Noordzeekanaal kon uitstromen. Na WO2 werd de olieopslag nog verder westwaarts verplaatst naar de Amerikahaven en recentelijk (2011) ook nog naar een nieuwe terminal aan de Afrikahaven. Op de volgende pagina worden alle nieuwe havens opgesomd.

*Boven: Aan het Noordzeekanaal werd een serieuze petroleumhaven gegraven -1889
Rechts: Het oostelijk havengebied*

Met het westwaarts verdwijnen van de haven verloor de gemiddelde Amsterdammer die uit het oog en uit het hart. Ze hebben wel gretig de ruimte in het oostelijk havengebied en ook de Oude Houthaven in beslag genomen om er te wonen. Het voormalige havengebied is nog volop in ontwikkeling met uitgebreide woongelegenheden in omgebouwde pakhuizen en futuristische nieuwbouw. Voor de herinnering aan het verleden zorgen nostalgische haventjes vol oude schepen (Oosterdok, Nieuwevaart, Levantkade) of evenementen als Sail.

Nu de havenlocaties in detail.



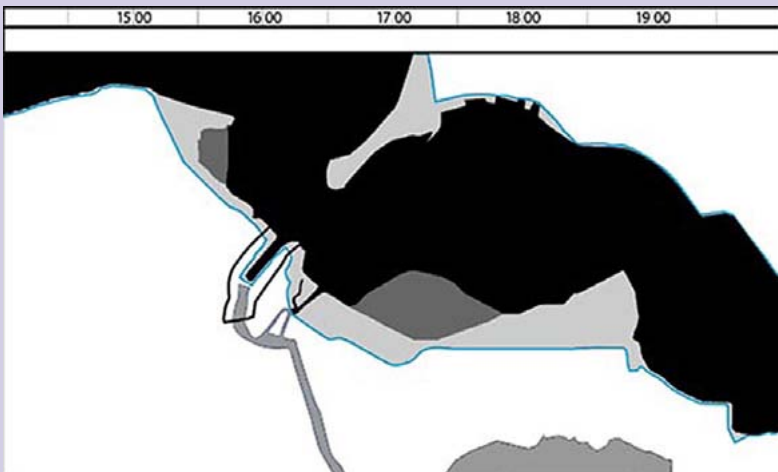


De Amsterdamse haven anno 2010, met van links naar rechts: Afrikahaven (met Zanzibarhaven en Madagascarhaven), Amerikahaven (links: Alaskahaven, Cacaohaven en Texashaven, rechts: Australiëhaven en Aziëhaven), de Westhaven (linksonder: Hornhaven met Moezelhaven, rechts: Sonthaven, Bosporushaven, Suezhaven en Beringhaven met Mainhaven), de Usselincxhaven/Jan van Riebeeckhaven (links: Carel Reynierszhaven), rechts: Adenhaven), de Petroleumhaven (herkenbaar aan de krul), de Coenhaven (met Havenkommen A en C), de Mercuriushaven (links: Vlothaven, rechts: Minervahaven met Houtveemkanaal), de Nieuwe en de Oude Houthaven.

zie ook: <http://www.portofamsterdam.nl/Ned/%28%29-Scheepvaart/%28%29-Scheepvaart-Nautische-informatie/Havenkaart.html#>



Nieuwe bestemmingen voor het Oostelijk havengebied



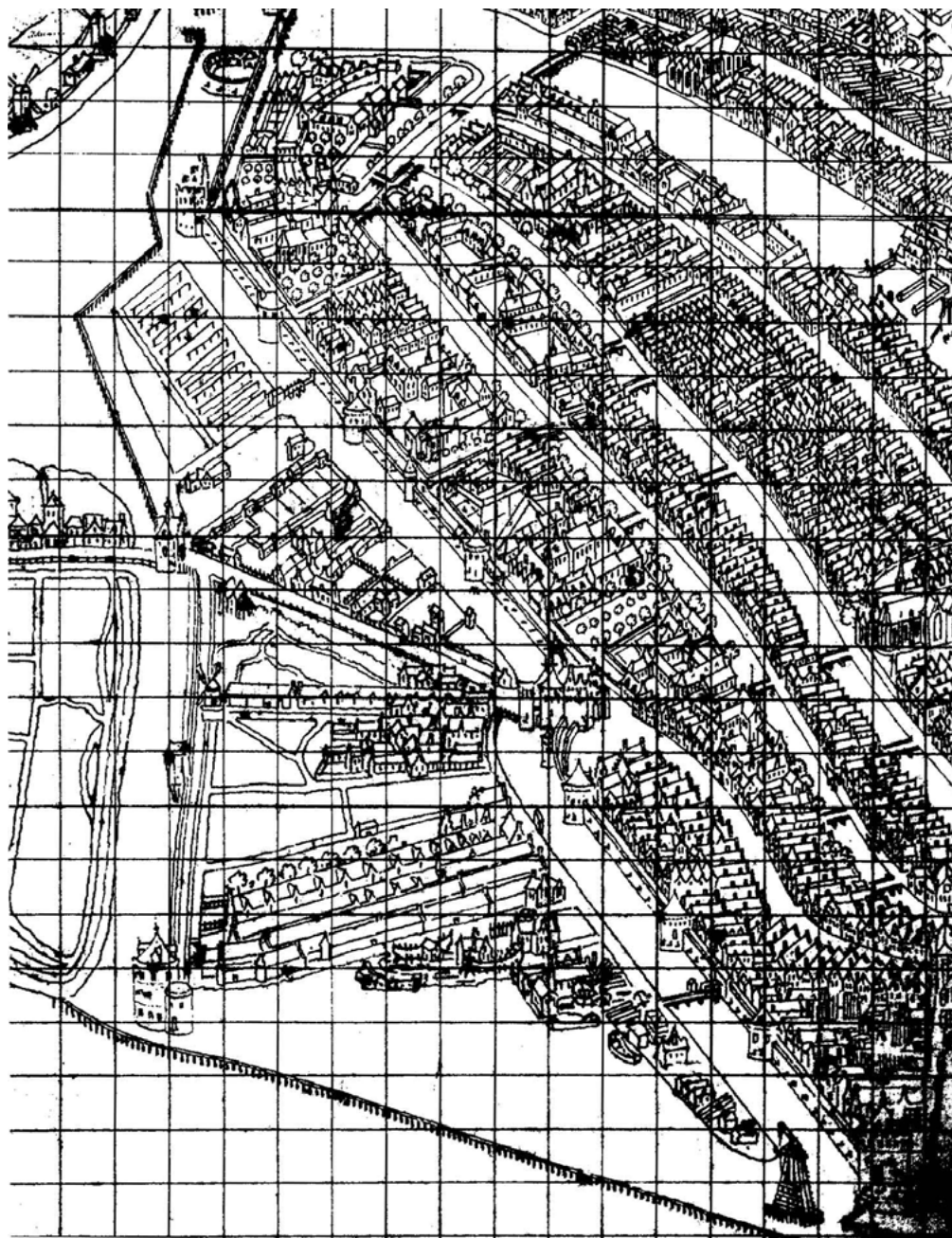
Boven:
Museumhaven
voor klassieke
vaartuigen
Rechts:
Elke vijf jaren
is het oostelijk
havengebied het
decor voor SAIL
Amsterdam

Links: Animatie
van de gedaante-
wisselingen van
het IJ (klik de
afbeelding)



Amsterdam's zeehaven in beweging: de Lastage





Lastage, Lastagie of Lastaadje zijn namen voor een gebied buiten de zeedijk, gevormd door de huidige Zeedijk, Sint Anthoniesbreestraat, Jodenbreestraat en Muidersstraat. Het wordt ingesloten door de huidige Geldersekade, Waalseilandgracht, Oudeschans en in het zuiden door de Sint Anthoniesbreestraat. De inham die 't IJ hier laat zien is in de twaalfde eeuw ontstaan door een doorbraak van een oudere zeedijk tijdens de Allerheiligenvloed van 1170 of de Sint Nicolaasvloed van 1196. De huidige Zeedijk is dus een inlaagdijk omdat de vernielde dijk met de toen ter beschikking staande middelen niet meer te repareren was. De Lastage was, tot ze in 1579 binnen de stad getrokken werd, drassig buitendijks land in de Amsteldelta, dat nauwelijks voor bewoning geschikt leek. De naam schijnt een algemene term in te houden voor een plek waar schepen, die zonder lading vertrokken op zoek naar een retourlading, [geballast](#) werden. Door het drassige gebied buiten de Sint Anthoniesdijk waren uitwateringssloten gegraven, die het land enigszins begaanbaar moesten houden. De belangrijkste was de Bijleveldsche Wetering, die de basis vormde voor de latere Krom Boomssloot en het westelijke deel van de Rechtboomssloot. Tegen de dijk aan lag een plas waarvan na droogleggen de Snoekjesgracht en de Rotterdammersloot overbleef.

Door een keur¹ van Hertog Albrecht van Beieren kon de Lastage na 1387 als scheepsbouwgebied in gebruik genomen worden. Die industrie, tot dan binnen de bebouwde kom gevestigd, had een

1 Handvest 7-01-1387: de 'stadsvrijheid' wordt uitgebreid tot 100 roeden (mogelijk 368 m Amsterdams maar waarschijnlijker 376 m Rijnlands) buiten de Achterburgwallen, de toenmalige stadsgrens.

deel van de stad al eens in de as gelegd en moest nodig verplaatst worden. De Lastage als scheepsbouwcentrum functioneerde uitstekend tot rond 1425 de stad uitbreidde en dwars door het gebied een stadsgracht gegraven werd, de Geldersekafe. Behalve voor de gracht moest ook plaats gemaakt worden voor schootsveld. Met het krachtiger worden van het geschut schoof dat schootsveld steeds



verder op, ten koste van de industrie in het buitenterrein. Nog vervelender was het verbod de drassige grond op te hogen. Als de steviger bodem zwaardere industrie kon dragen gold dat ook voor vijandelijk geschut en dat moest tot elke prijs voorkomen worden. Op het kaartje links de Lastage eind vijftiende eeuw. Ook al lag de Lastage buiten de ommuring, de ruimte was volledig in gebruik genomen. Er hadden zich scheepsbouw en aanverwante, lawaaiige, stinkende en brandgevaarlijke industrieën gevestigd, er stonden pakhuizen en personeelswoningen. Op het kaartje ziet men

Boven: Zicht over de palenrij rond de Lastage, over de Geldersekafe naar de stadsmuur. Rechts de Schreierstoren en links de Nicolaastoren ter hoogte van de Bantammerstraten. Op de voorgrond de stadskraan.

Links: De Lastage in 1482-98, historiserende bewerking van de kaart van Cornelis Anthonisz met de situatie een halve eeuw eerder.



rechtsonder het Kamperhoofd, midden boven de St.Anthoniespoort (Waaggebouw Nieuwmarkt). Midden links het fort Huis te Mont Albaen, de latere Montelbaenstoren.

De scheepsoplegplek, de Oude Waal, was bij aanvallen vanuit Gelre of Utrecht kwetsbaar, vooral in de winter wanneer vijandelijke troepen over het ijs de stad eenvoudig konden aanvallen. Bij een aanval door de Geldersen in 1508 had men de Lastage zelfs vrijwillig ontruimd en platgebrand en de schepen uit de waal verplaatst naar een westelijker gelegen stuk van het IJ. Gelukkig werd

Boven: Fort te Mont Albaen, de latere Montelbaenstoren

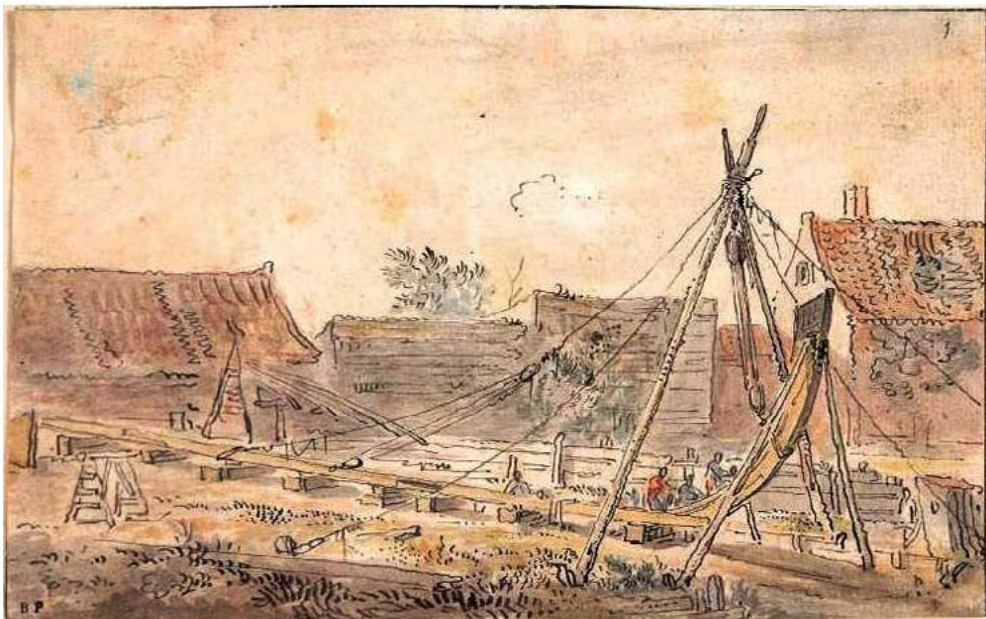
de aanval afgeslagen, maar voor de industrie was het in elk geval desastreus. Toen dat in 1512, '28, '39 en '42 weer gebeurde werd het stadsbestuur nerveus en vaardige diverse keuren uit die de stad beter verdedigbaar moesten maken². Bijvoorbeeld liet de stad alle bebouwing binnen de eerste 60 meter buiten de muren afbreken om het schootsveld niet te belemmeren, toen de eerste industrieën na 1387 uitweken naar de Lastage was 11 meter nog voldoende geweest. Het gebied stond onder militair gezag en er werd streng op toegezien dat het land niet zozeer opgehoogd werd dat het stevig genoeg zou zijn voor zwaar geschut. De ondernemers in de Lastage eisten met recht schadevergoeding voor alle geleden schade.

Ter bescherming van de Lastage werd in 1516-18 een oude Amstelarm (zie kaartfragment p.22 aan de linkermarge) opnieuw vergraven tot Nieuwe Gracht. Er kwam geen burgwal, maar men volstond voorlopig met twee blokhuisen waarvan een op de St.Anthoniesdijk en een fort op de noordpunt: Huis te Mont Albaen (zie afbeelding p.23). Daar tussenin kwam een weermuur van “noorse” balken. Het stadsbestuur maakte verder geen aanstalten de Lastage te ommuren of op te hogen, hoe krachtig de lobby van de Lastagiërs ook was. Twee namen van recalcitrante grootondernemers in de Lastage duiken steeds weer op: Olfert Hendricksz. (in de Fuyck) en Cornelis Pietersz. Boom, de naamgever voor beide Boomssloten en beide eigenaar van vijf lijnbanen in de Lastage, de laatste ook nog een scheepswerfje en een boomgaard. Olfert had tegen de voorschriften zijn land toch opgehoogd en verhard, om bij

² In september 1543 forceert keizer Karel V een wapenstilstand tussen Gelre en Amsterdam; dan eindelijk stoppen de voortdurende schermutselingen maar het maakt geen einde aan de stroom maatregelen die het stadsbestuur neemt tegen aanvallen vanuit Utrecht en Gelre

hoog water zijn lijnbanen droog te houden. Deze heren, vaak tot woordvoerder gemaakt door de overige bewoners van de Lastage, procedeerden tegen het stadsbestuur, tot de landvoogdes en Geheime Raad aan toe. Dat liep zo hoog op dat de stad dreigde een ieder die de keuren bleef overtreden voor een jaar uit de stad zou worden verbannen. In 1545 besloot de stad tot overmaat van ramp grond langs de Geldersekade te onteigenen om die met meer dan elf meter te kunnen verbreden. Tenslotte sloot de schutterij de uitvaart voor de scheepswerf aan de Rechtboomssloot richting Oudeschans om militaire redenen af. De eis van de Lastagiërs was hun land te mogen beveiligen tegen hoog water en compensatie voor geldelijk verlies door het steeds groter wordende schootsveld dat de stad opeiste.

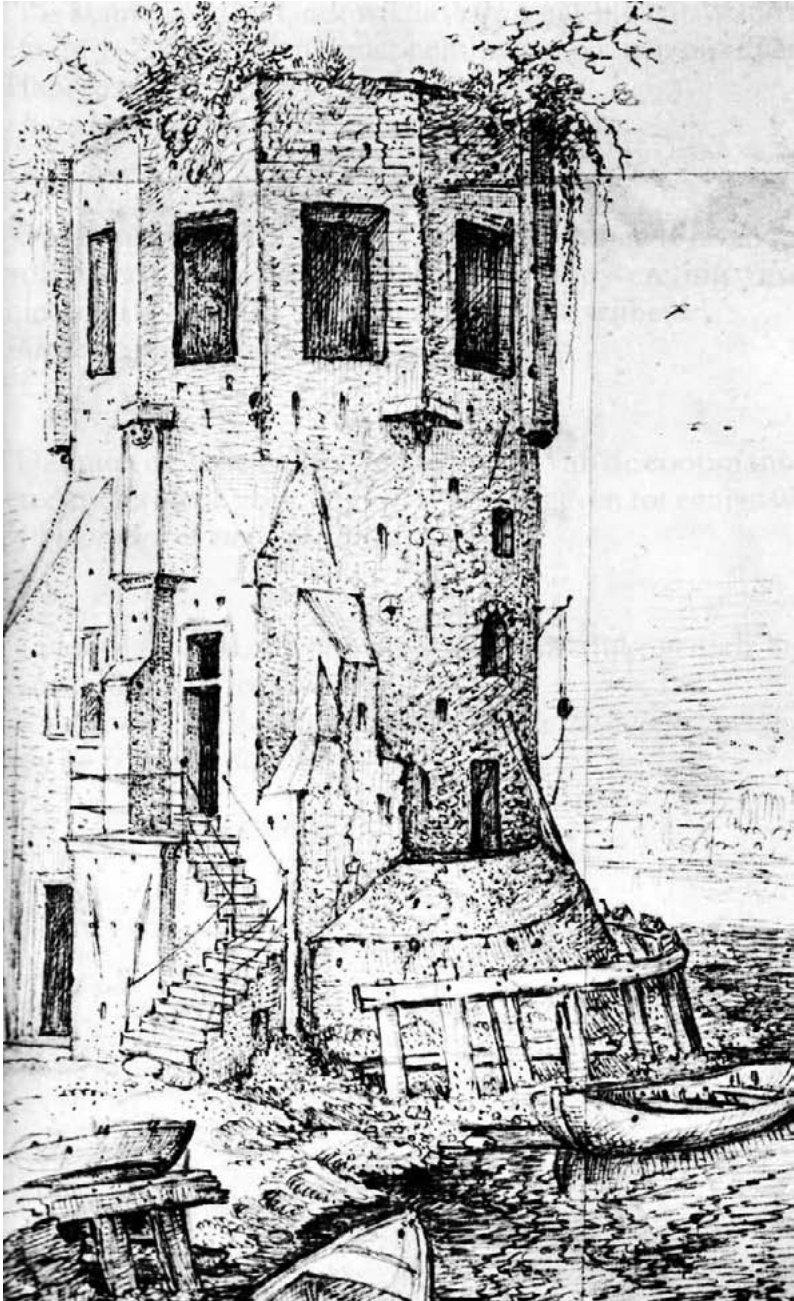
De omslag kwam na 1559, toen de arbitrage in de voortdurende strijd aan de nieuwe stadhouder Willem van Oranje werd opge-



dragen. Die gaf de Lastagiërs in grote lijnen gelijk en adviseerde de landvoogdes in die zin. Zij nam het advies over en gelaste de stad Amsterdam in die zin te handelen, wat door de stad zoveel als mogelijk werd geboycot. De omslag bij het stadsbestuur kwam pas na de Alteratie (1578) toen de oude burgemeesterskliek de stad uit gegooid was. Al snel kwamen ook families, die eerder tot de opstandigen behoorden, op het pluche. Het eerste werk was de versterking van de Lastage, die onmiddellijk na 1579 ter hand geno-

Boven: In 1585 begonnen de werkzaamheden aan de stadsuitbreiding die de Lastage binnen de muren zou brengen. Gelijktijdig werd de oever langs het IJ verbeterd en strak getrokken. Deze kaart van 1625 laat al de nieuw aangelegde werkeilanden Rapenburg, Uilenburg en Marken zien.

Links: Hendrik Avercamp (1585-1634) tekende een kleine scheepswerf, die model kan staan voor de werven in de Lastage.



men werd. Op de oever van de Nieuwe Gracht werd een wal opgeworpen en het fort werd als Montelbaenstoren in die wal opgenomen. Halverwege en op de St. Anthoniesdijk kwamen 'blokhuizen', bewapende versterkingen, net als fort Zwanenburg aan de Amstel. Tevens werden de kades aan de waal door aanplumping strakgetrokken. De Lastage was nu voldoende beschermd maar nog steeds gebied onder militair toezicht. Huizenbouw was theoretisch mogelijk maar de keuren stonden alleen houten laagbouw met een 'week' dak toe.

Ook werd de grond opnieuw verkaveld en dat leverde nog eens jarenlang strijd tussen stadsbestuur en grondbezitters op over de vergroting en waardevermeerdering van de grondstukken, waarvoor de stad geld wilde zien, de zgn. melioratieheffing. De vroedschap had een machtsmiddel achter de hand; onwillige eigenaren konden onteigend worden, waarvoor de stad (van Landvoogd Leicester) octrooi had gekregen. Pas na 1585 werd de omwalling en herinrichting van de Lastage afgerond. In 1586 werd eindelijk per vroedschapsresolutie bepaald dat huizenbouw in steen en in willekeurige hoogte toegestaan werd, zij het dat de commandant van de schutterij nog steeds vergunning moest afgeven.

In diezelfde resolutie werd het stratenplan vastgelegd. Alleen de Ridderstraat en de Notwech (Bantammerstraat?) bestonden toen al, net als de waterlopen die tot Recht- en Kromboomssloot verbreed zouden worden. Nieuw gerooid werden de 'burgwallen' langs die Boomsloten en langs de Geldersekade en Oudeschans. Nieuw waren ook de Jonker-, Konings- en Dijkstraat. De bebouwing is in zeer korte tijd voltooid.

Een en ander impliceerde wel dat de brandgevaarlijke industrie andermaal moest verhuizen. Drie lijnbanen werden nog getolereerd. Dit keer werden ten oosten van de Oudeschans drie eilanden geplempt, opgehoogd en ingericht voor de scheepsbouw. Dat werden de eilanden Rapenburg, Marken en Uilenburg. Die

Links: De Montelbaenstoren rond 1600, voordat Hendrik de Keijser de toren in 1606 opknapte en van een spits voorzag. Meteen na die opbouw begon de toren scheef te zakken. In 1611 werd die met kabels rechttop getrokken en voorzien van een extra gemetselde mantel rond de voet.

plannen waren in 1591 zover gereed dat de uitvoering kon beginnen. Het stadsbestuur wilde echter niet weer deze industrie in een onbeschermd gebied aan z'n lot overlaten, dus wordt in het kader van de Tweede Uitleg – die in het westen van de stad al ver gevorderd was – direct de verdedigingslinie mee ontworpen.

In 1601 waren de nieuwe stadswallen zover gereed dat de oude (Kloveniersburgwal, Singel) afgebroken konden worden. De restanten die ervan overbleven zijn spaarzaam: de Schreierstoren (muurtoren), het Waaggebouw (Sint Anthoniespoort), toren Swijgh Utrecht en de Regulierspoort, waarvan na een brand alleen één toren, de latere Munttoren overblijft. Alle overige poorten van deze omwalling, muur en alle overige muurtorens sneuvelden bij het in-



richten van de wallekanten aan het begin van de zeventiende eeuw.

De Lastage is, zolang het oostelijk havengebied in functie bleef, sterk op de scheepvaart gericht geweest. Tot voor heel kort kwam u hier nog speciaalzaken tegen op dat gebied. De op de Lastage gerooide straten zijn in de loop der tijden flink verpauperd en de aanleg van de metro in de 20^e eeuw deed de rest voor de buurt. Door het massieve verzet zag het stadsbestuur zich genooddaakt de buurt flink op de schop te nemen, zodra de metrosleuf gedicht was. Dat heeft de buurt goed gedaan en ze veranderde in een redelijk aantrekkelijke woonwijk.

Meer weten?

Een zeer uitgebreide studie over het wel en wee van de haven, de Lastage en de walen vond ik in Amstelodamum, jaarboek 22 (1925) van de hand van W. H. M. de Fremery:

<http://www.theobakker.net/pdf/deFremery.pdf>

Een artikelenreeks over de Amsterdamse scheepsbouw met name over de Lastage, in Amstelodamum (1955-'56) door Dr. Leonie van Nierop (PDF).

<http://www.theobakker.net/pdf/scheepsbouw.pdf>

Archeologische vondsten uit de 15e-17e eeuw in de Lastage:

http://www.amsterdam.nl/publish/pages/463760/aar_44.pdf

Links: De Waalseilandgracht met daarlangs de Kromme de Oude Waal en de Binnenkant bleven tot ver in de twintigste eeuw verbonden met de scheepvaart, getuige de vele bedrijfjes en winkels die daaraan ten dienste stonden.

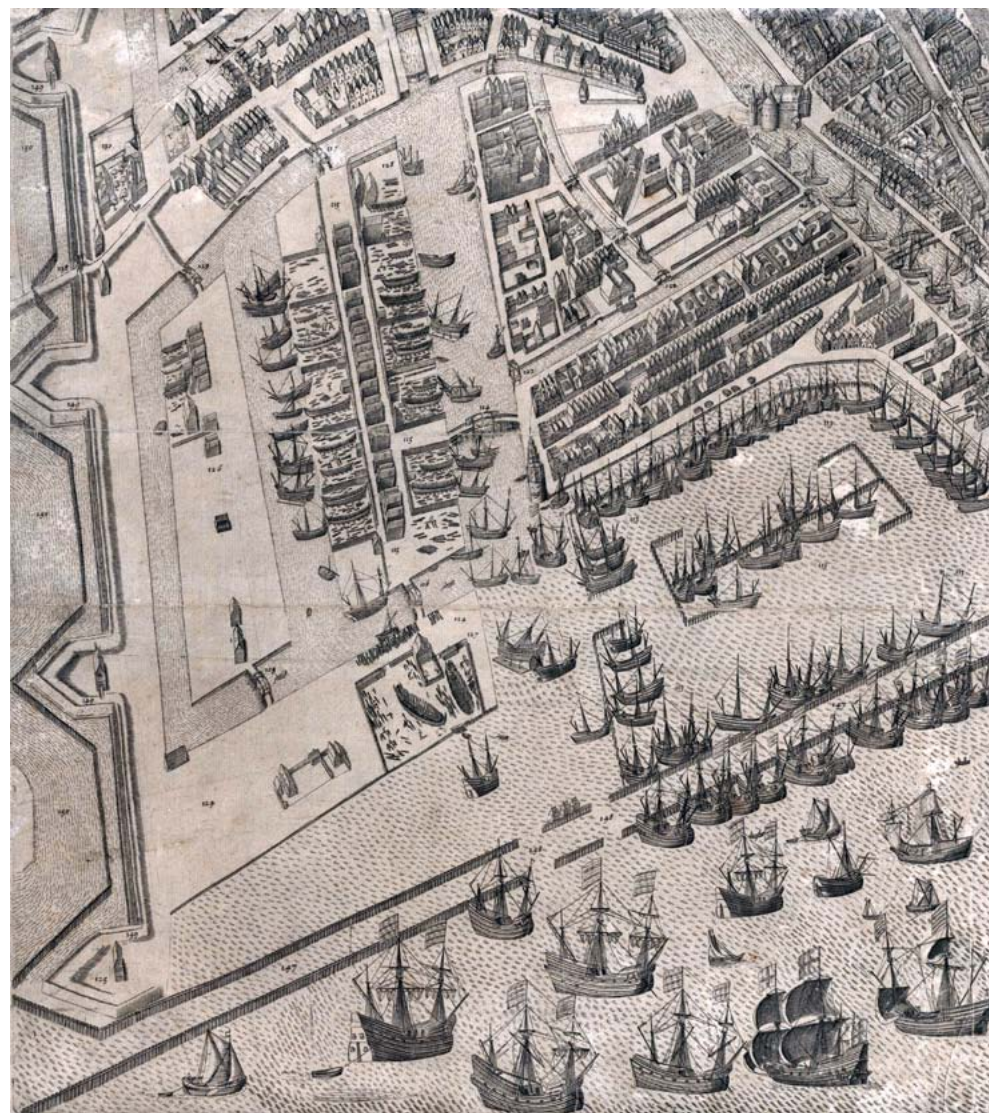
Amsterdam's zeehaven in beweging: Rapenburg, Marken en Uilenburg



De eilanden Rapenburg, Marken (ook wel: Valkenburg) en Uilenburg werden in buitendijks drasland opgeworpen om er de scheepsbouw onder te brengen die uit de Lastage verdreven zou worden. Het betreft het gebied omgeven door Prins Hendrikkade (tot 1879 Buitenkant), Oudeschans, Houtkopersburgwal, de Marken- en Schippersgracht, tegenover het Kadijksplein. Dit gebied wordt nu doorsneden door het IJ-tunneltracé. De herkomst van de namen is onbekend; het is alleen bekend dat in het betreffende gebied een 'Uylenbraeck' gelegen heeft die misschien de naam Uilenburg opleverde. Het gebied was onbewoond en werd agrarisch gebruikt.



In 1591 werden de plannen gemaakt voor de verhuizing van de scheepsbouw en aanverwante bedrijven van de Lastage naar dit nieuw in te richten gebied. Het beoogde land lag redelijk droog, was voorzien van zomerkaides en afwateringssloten. Begin zeventiende eeuw werd begonnen met plempen en al snel konden de eerste percelen, die uitsluitend bestemd waren voor particuliere werven, geveild worden. De kaart hiernaast laat zien dat Uilenburg het eerst in bedrijf was. De percelen op Rapenburg – in beslag genomen door de Compagnie van Verre, de voorloper van de VOC en vanaf 1618 ook de Admiraliteit – werden pas in 1608 uitgegeven, die van de



Boven: Deel van de vogelvluchtk kaart door Pieter Bast uit 1597, aan de rechterzijde de Oudeschans, de Montelbaenstoren en de Lastage. Van de eilanden is alleen Uilenburg op dat moment grotendeels in gebruik. Vooral met Rapenburg vlot dat nog niet zo.

Links: De kaartmakers laten zien dat het buitendijkse land agrarisch gebruikt werd



Peperwerf, de rechterkant van Rapenburg, pas in 1611. In de ZW-hoek van Uilenburg werd aanvankelijk nog een deel gereserveerd voor de Admiraliteit, maar dat verhuisde in 1618 naar Rapenburg. Op Marken kwam de stadswerf, waar o.a. oorlogsschepen voor rekening van de stad werden gebouwd.

Bij de uitleg heeft iemand een blunder begaan. De ruimte voor de eilanden Uilenburg en Marken bleek bij het rooien zo'n 115 meter minder breed te zijn dan 'opgemeten'. Dat ging vooral ten koste van de vaart tussen de eilanden, waardoor de breedte zo gering werd dat de scheepshellingen niet goed konden functioneren. De vaart werd verbreed door een deel van Marken te offeren, waar-

Boven: De VOC-werf op Rapenburg. Het eiland was rondom omzoomd door houttuinen, in elk geval vrij van bebouwing.

Rechts: De Peperwerf met het dubbele pakhuis van de WIC. Op de voorgrond de Keulse Waag, die verdween door de verbreding van de Prins Hendrikkade.

door er op Marken maar één straat over de lengterichting mogelijk was terwijl twee de bedoeling was, net als op Uilenburg.

De eilanden kwamen, dankzij de stadsuitbreiding van 1593, binnen de omwalling. In het midden op de kaart op de vorige pagina de Montelbaenstoren die ondanks het verlies van zijn functie mocht blijven staan en even later zelfs een fraaie spits kreeg.

Op de eilanden was slechts in beperkte mate plaats voor woningen en dat in eerste instantie alleen op Uilenburg langs de middenstraten, tussen de werven. Meer woningen kwamen er pas na 1670, toen de scheepsbouw andermaal verhuisde, nu naar de oostelijke eilanden Kattenburg, enz. Juist in deze jaren was een toestroom



van joodse immigranten uit Oost-Europa naar de Republiek op gang gekomen die de nieuwe woonmogelijkheden massaal in bezit namen. Dit werd dan ook het armste deel van de zgn. 'Jodenhoek'. Het westelijke deel van Rapenburg heette ook wel de Peperwerf; de kade waar het eiland aan de Oudeschans grenst heet vandaag 's-Gravenhekje.

Aan het IJ (de IJ-gracht) kwam onder andere een nieuwe vestiging van het Spinhuis, het Nieuwe Werkhuis. Op het moment dat onderstaande prent gemaakt werd was in dat pand al de Kweekschool voor de Zeevaart gevestigd. De masten horen bij een oefentuigage op de binnenplaats. Er is flink verbouwd en van de fraaie serie halsgevels links is er nog één over.



Na 1660 verhuist de scheepsbouw naar de oostelijke eilanden waarna Rapenburg, Marken en Uilenburg voor intensieve bewoning geschikt gemaakt worden. Vooral in de 18e en negentiende eeuw verkrot de wijk en eind negentiende eeuw ontstaan plannen voor sanering van de wijk. Uilenburg gaat in 1916 op de schop, wat echter door WO1 en woningnood nogal vertraagd werd. Marken (dan al Valkenburg genoemd) volgt in 1928.

Op Uilenburg verdwijnt in 1917 een heel huizenblok (tussen Batavier- en Uilenburgerstraat) in zijn geheel, te zien op de kaart op p.28 tussen de scheepswerven. De huizenrij helemaal links wordt ook gesloopt en herbouwd, de straat die overblijft gaat Nieuwe Uilenburgerstraat heten. De opname onder is van de noordzijde van het eiland, genomen vanaf de Rapenburgergracht.



Boven: De synagoge in de Uilenburgerstraat.

Links: De Kweekschool voor de Zeevaart in het voormalige Nieuwe Werkhuis.



Uit een rapport over de woonomstandigheden in de ‘Jodenhoek’ in 1901:

‘Hier voeren de mensen strijd met het ongedierte en delven vaak het onderspit in die strijd. In de zomer, als de nachten zoel zijn, slapen vader en moeder liggend over de vensterbanken, want in het donkere gat dat men bedstede noemt bijten de talrijke wandluizen zo geducht dat van slapen geen sprake kan zijn. Alleen de kinderen die doodmoe zijn van het venten of bedelen kunnen er slapen, al krabben zij ook het vuile vlees tot bloedens toe in hun slaap.’

In de woningen die bezocht worden is het ondanks het mooie weer buiten zo donker dat er onmogelijk aantekeningen te maken zijn.

Het is er bovendien enorm vochtig, waardoor het behang van de muur komt.

‘De vrouw zegt mij dat zij planken tegen de muur in de bedstede heeft moeten zetten omdat het beddengoed zo nat wordt dat het niet beslapen kan worden.’

Uit een ander rapport blijkt dat 82% van de meestal een-kamerwoningen niet voldeed aan de toenmalige norm van 15m³ per volwassene. Tevens bleek dat de toestand in de Jodenhoek veel erger was dan die in de Jordaan of Kattenburg, terwijl die al spreekwoordelijk slecht is.



De Tweede Wereldoorlog gaf de buurt de genadeklap. De huizen van gedeporteerde joodse families bleven leeg staan en werden successievelijk ontdaan van alles dat brandbaar was.

Met de aanleg van de IJ-tunnel ging de buurt ingrijpend op de schop. Voor de toerit van de tunnel verdween de Markengracht en van Rapenburg een flink stuk ten oosten van de Foeliestraat. Het eiland is finaal doormidden gesneden. Met zorg werd het VOC-complex omzeild, een deel aan de Schippersgracht bleef behouden, waaronder de eerder genoemde kweekschool.



Boven: De Uilenburgergracht, gezien naar de Mozes en Aaronkerk in 1870.

Links: De verbreding van de Prins Hendrikkade in 1939.

Onder: Bij het maken van het IJ-tunneltracé bleef het VOC-pakhuis net gespaard.

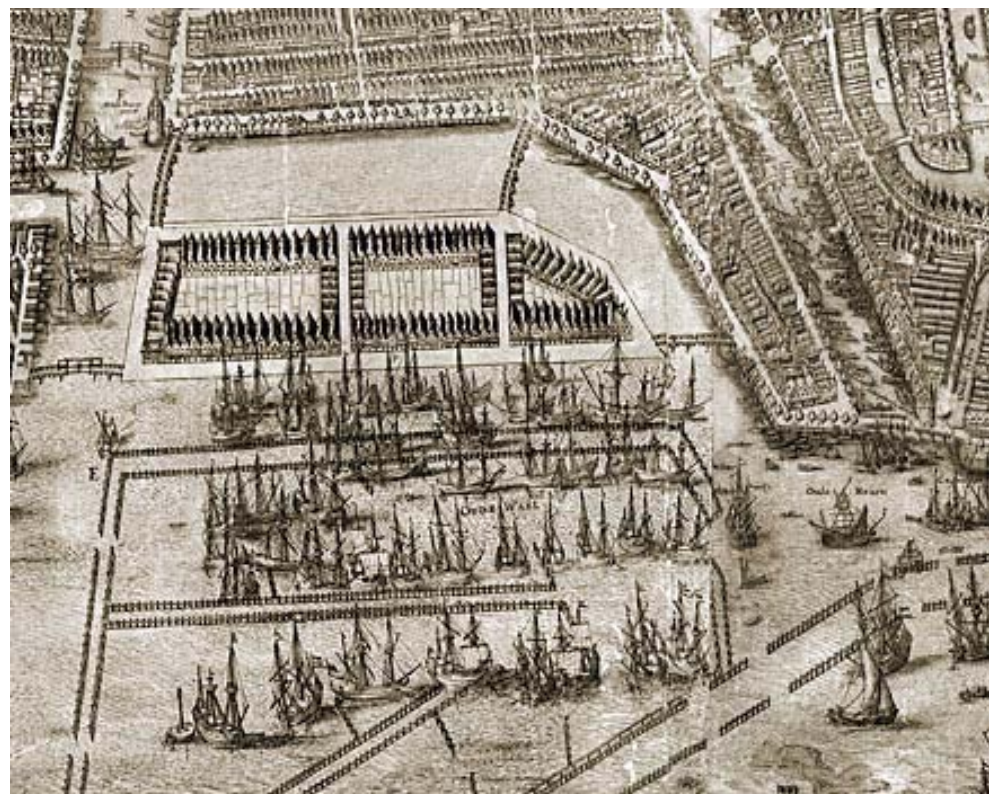


Amsterdam's zeehaven in beweging: Waalseiland



Het Waalseiland ontleent zijn naam aan de Oude Waal. Een waal was een door palenrijen omgeven stuk water waar schepen veilig konden overwinteren of gerepareerd konden worden en waar rondhout ‘waterde’. De toegangen werden bewaakt vanuit ‘boomhuisjes’ en konden met drijvende boomstammen afgesloten worden.

Op de kaart hieronder uit 1625 is de Oude Waal in zijn oude vorm te zien. De schepen liggen binnen de palenrijen; in het bovenste deel tegen de Lastage aan komt later het Waalseiland. De waterloop links is de Oudeschans, een voormalige arm van de Amstel, die in 1516 vergraven wordt tot Nieuwegracht.



De Oude Waal werd gedurende de zestiende eeuw te ondiep voor de steeds groter worden schepen. Op verzoek van de gezamenlijke scheepsbouwers zou de waal naar dieper water (noordelijker) verplaatst worden. Er werden plannen en tekeningen gemaakt om de waal te verplaatsen en gelijk te verruimen. In 1592 nam de stad een definitieve beslissing maar het duurde toch nog tot 1610 voor met de uitvoering begonnen werd. Op een plattegrond van 1625, waaruit links een detail te zien is, deze verbeterde situatie. Nog steeds is het zuidelijke deel van de waal door ondiepte voor grote schepen onbruikbaar.

Tweemaal een stadsplattegrond van Balthasar Florisz: van 1625 en van 1647



Het besluit tot aanplempen van het Waalseiland werd in 1634 genomen en in 1646 konden de eerste percelen uitgegeven worden. Het Waalseiland wordt omgeven door het IJ in het noorden, de Oudeschans en Waalseilandgracht. De kaden waren in dezelfde volgorde de Buitenkant, Kalkmarkt en Binnenkant. Er kwamen maar twee dwarsstraten: de Buiten Bantammer- en de Schippersstraat.

Boven: Het mastenbos achter de brug is van schepen in de Oude Waal. In 1634 verdwijnen die naar dieper water en wordt het Waalseiland geplempt.

Rechts: De chique bebouwing van het Waalseiland trok ook Michiel de Ruijter aan. Hier een mensenmassa voor zijn huis in 1672, het rampjaar, om hem te overreden de leiding over de vloot weer op zicht te nemen.

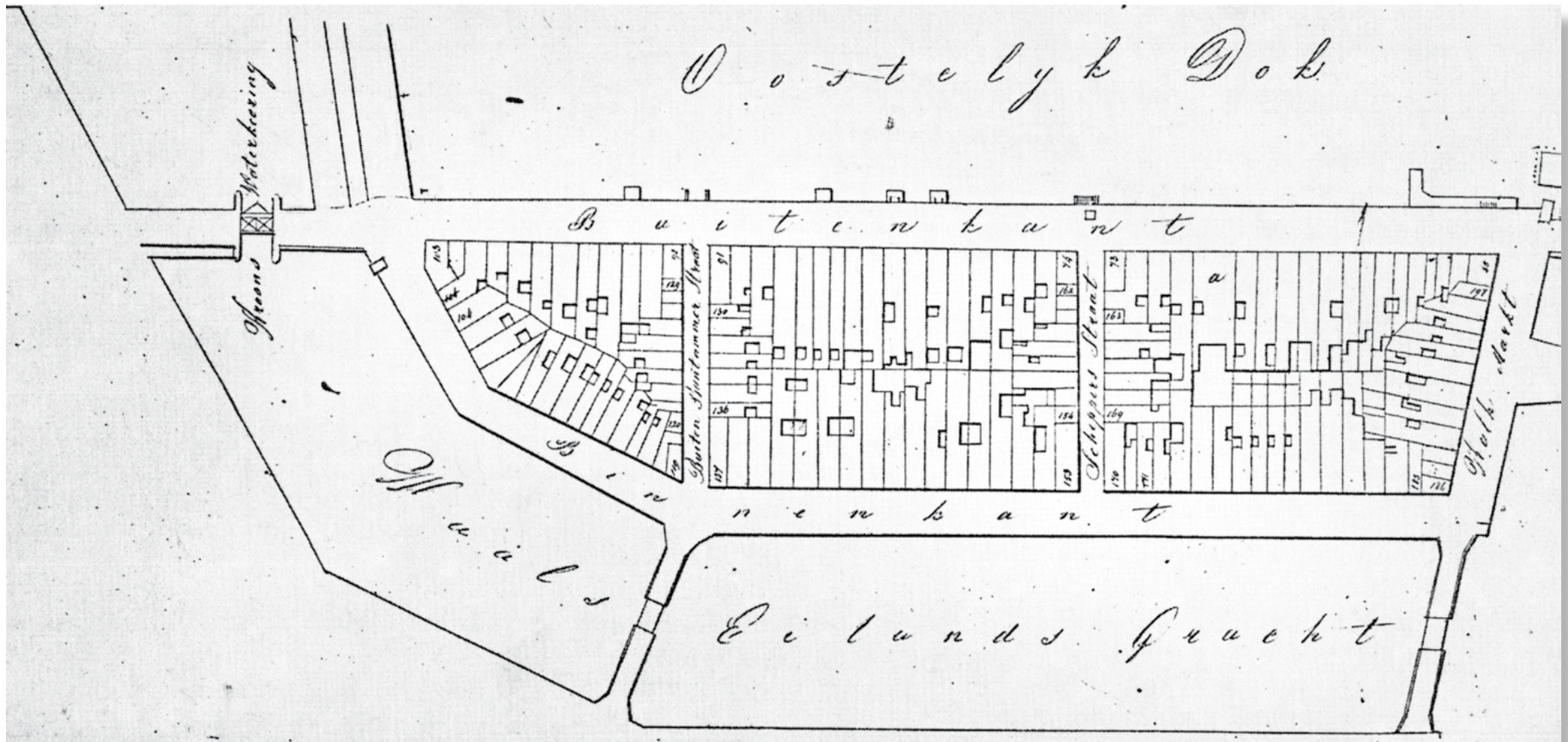
Het was van meet af aan de bedoeling van het stadsbestuur om op dit eiland geen bedrijvigheid toe te staan. Dit moest een oord van rust worden voor gegoede burgerij. De percelen kostten dan ook ongeveer het dubbele van wat op Rapenburg gevraagd werd: ruim f 4200,- voor een gemiddeld perceel met uitzicht over het IJ. Er werden ook strenge eisen gesteld aan de bebouwing: geen pakhuizen, werkplaatsen, lawaai of stank. Geen steegjes met achterommetjes maar gesloten gevelwanden. De perceelbreedte was tamelijk consequent 6,20 m. Dit Waalseiland betekende vingeroefeningen voor de latere uitgifte van percelen aan de grachtengordel van de Vierde Uitleg en het werd een doorslaand succes. Voor de



duurdere koopmanshuizen, waar intussen behoefte aan was ontstaan, was in het westen van de stad een uitleg buiten het Singel ontstaan (Derde Uitleg) maar voor de kooplieden die voeling met het havengebeuren wilden houden werd dit kunstmatige Waalseiland bedacht. De Buitenkant, zoals de straat langs de naar 't IJ gerichte huizen ging heten, was eeuwen een voornaam aanzicht, tot

het verkeer de boel bedierf.

In 1661 betrok Michiel de Ruijter een pand aan de Buitenkant, dat nu bekend is als Prins Hendrikkade 131. De afbeelding onder toont de opschudding voor het huis van De Ruijter in 1672, het rampjaar. Het gepeupel wilde De Ruijter overreden of misschien wel dwingen deel te nemen aan de oorlog.





Het Waalseiland dankt zijn contouren volledig aan de vorm en ligging van de Lastage én Rapenburg en het is een der zeldzame eilanden in het IJ die geheel op het water veroverd zijn en niet opgehoogd buitendijks land dat bij eb toch al droogviel.

In 1681 werd aan het eind van de Waalseilandgracht de Kraansluis in gebruik genomen, ter vervanging van een waterkering. In 1707 werd aan het andere eind van het eiland, ter afsluiting van de Oudeschans, de Kikkerbilsluis in gebruik gesteld.

Het bekendste gebouw op het Waalseiland is het Scheepvaarthuis, gebouwd tussen 1913 en 1916 door architect Johan Melchior van

Boven: De Kikkerbilsluis sluit sinds 1707 de Oudeschans van het IJ af. Rechts de Kalkmarkt, links de WIC-pakhuizen.

Rechts: De huizen die gesloopt moesten worden voor de bouw van het Scheepvaarthuis. De aannemer schetste de geruststellende contouren in van de nieuwbouw, maar daar bleek na oplevering niets van te kloppen.

der Meij, in samenwerking met de gebroeders Van Gendt voor de technische uitvoering. Dat zo'n jonge, betrekkelijk onervaren architect zo'n belangrijke opdracht kreeg komt mogelijk omdat Van der Meij een buitenechtelijk kind was van één der directeurs van de KNSM, één van de maatschappijen die hier een kantoor betrok. Voor het esthetische deel van het Scheepvaarthuis deed Van der Meij een beroep op enkele kornuiten die hun sporen eerder verdienden als aanjagers van de Amsterdamse School. Naast architecten als De Klerk en Kramer waren dat ook de beeldhouwers Hildo Krop, H.A. van der Eijnden, Willem Brouwer en John Raedecker. Het glas-in-lood was van glazenier Willem Bogtman en als bin-



nenhuisarchitect trad C.A. Lion Cachet op. De veel geroemde vergaderzaal is weer een ontwerp van F. Nieuwenhuis.

Het Scheepvaarthuis werd niet in een keer gebouwd. Tussen 1925 en 1928 werd nog een stuk aangebouwd dat bij het ontwerp wel al gepland was. Van de speciaal ontwikkelde bouwsteen werd meteen in 1913 voldoende gebakken om deze aanbouw te kunnen realiseren. Hierdoor is aan het gebouw niet te zien waar de aanbouw begint, maar de foto hieronder uit 1927 helpt een handje. Daaraan is ook te zien dat hier gebruik gemaakt is van een betonskelet met een siergevel in baksteen. Beide delen zijn door dezelfde aannemer en onderaannemers gebouwd.



De maatschappijen die samen het Scheepvaarthuis bewoonden verdeelden de 1000 aandelen als volgt: De KNSM met dochtermaatschappij kregen 500 aandelen, de SMN 300, de KPM 175 en de JCJL 25. In 1981 verliet de laatste rederij het pand, waarna het bij het GVB in gebruik kwam en na een grondige verbouwing tussen 2004 en 2007 hotel Amrath werd.

Lees ook: Ons Amsterdam jg.37 (1985) pp.114-121

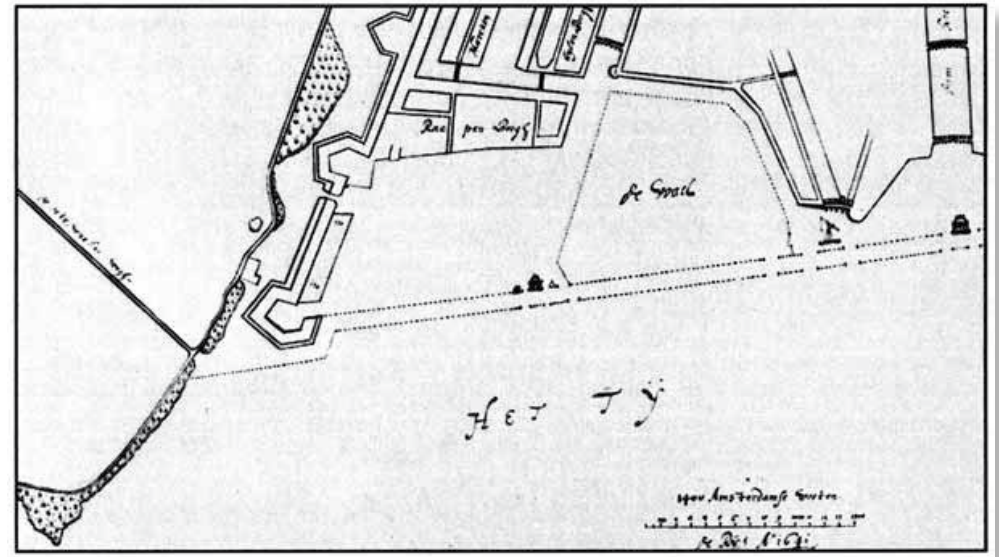
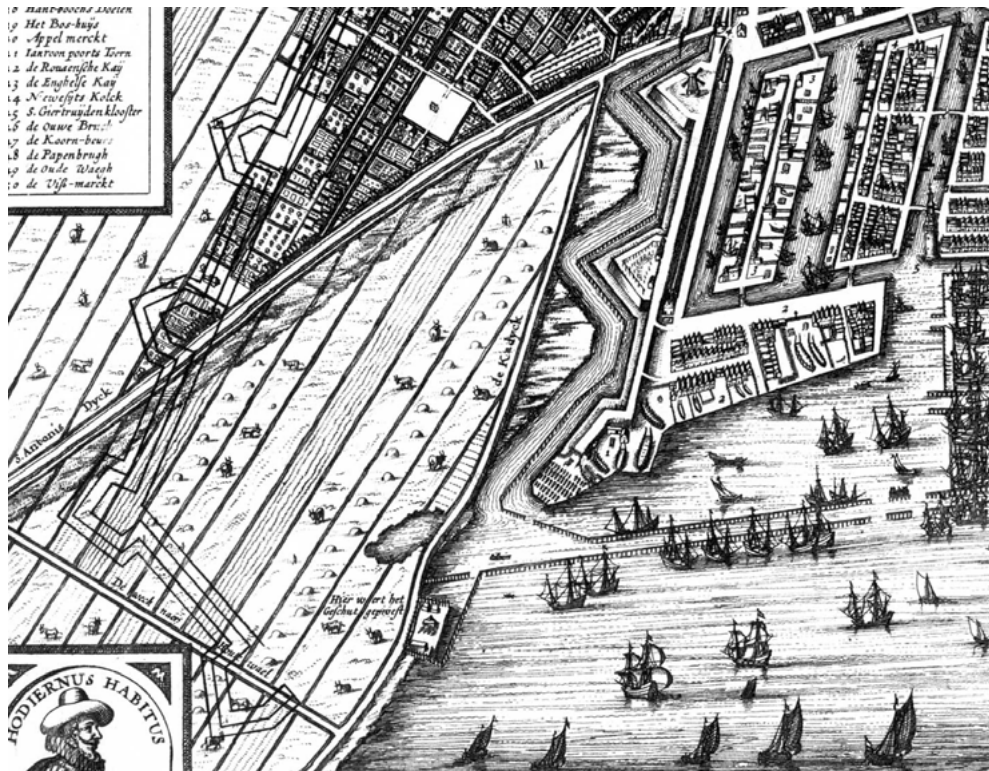
<http://nl.wikipedia.org/wiki/Scheepvaarthuis>

*Boven: Wegwerkzaamheden voor een brede toegangsweg naar de IJ-tunnel -1968
Het Kamperhoofd is in een asfaltjungle veranderd. De Kraansluis bestaat nog wel maar is onder een veertig meter breed brugdek verdwenen.
Links: Het Scheepvaarthuis is in twee delen gebouwd. Hier de aanbouw van 1928.*

Amsterdam's zeehaven in beweging: Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg



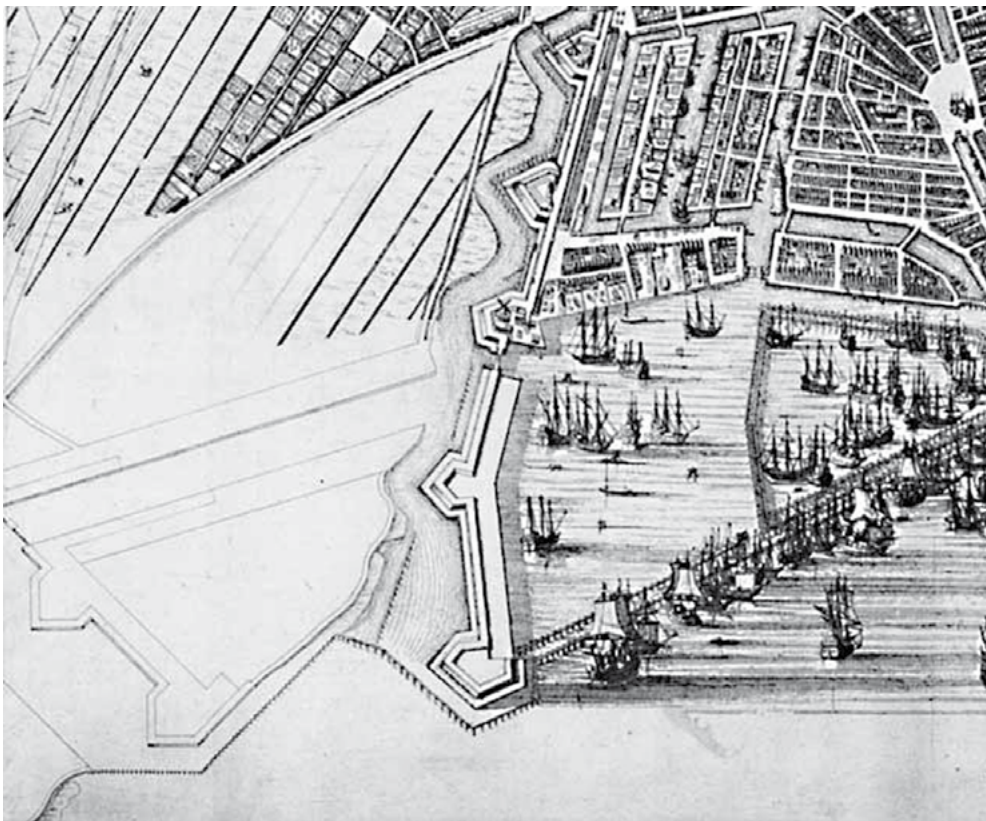
De oostelijke eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg zijn kunstmatige eilanden, gedeeltelijk vergraven in bestaand buitendijks land, gedeeltelijk aangeplempt op ondiepe stukken moeras of modderbanken in het IJ. Hoe dat land er uitzag is te zien op onderstaande kaart, alhoewel elke kaartenmaker een eigen idee had over de grens tussen land en water. Het uiterste bolwerk van de oude oostelijke omwalling was toen het Ryssenhoofd bij de kop van Rapenburg, het tegenwoordige Kadijksplein. Een vroeg voorstel voor een volgende uitleg is op deze kaart ingetekend op de linkerkzijde van de kaart maar dit plan heeft 't niet gehaald. De ambitie van de vroedschap was groter.



Zoals we bij het Waalseiland al zagen moest de Oude Waal nodig verbeterd worden. De schepen werden alsmaar groter en de waal daartegen steeds ondieper. Reden om de waal noordwaarts flink uit te breiden naar dieper water. In 1633 begon men met het verplaatsen van de palenrij noordwaarts. In 1634 kwamen er klachten binnen over roerig water in het nieuwe gedeelte van de waal en werd dringend om een golfbreker gevraagd ter beschutting van de schepen. De golfbreker kon opgeworpen worden van bagger uit de waal. Nog iets later bedacht men dat het een flink brede dam moest worden met een bolwerk erop. Dit idee nu werd de basis voor het latere Kattenburg. Het was een ingrijpende aanvulling van de eer-

Boven: De gewenste golfbreker wordt op de tekening alsnog een wal met bolwerk.

Links: De situatie van ± 1630 ; Rijssenhoofd is het uiterste bolwerk van de Tweede Uitleg, de Oude Waal moet nog uitgebreid worden naar dieper water. Zodra dat geregeld is blijkt het IJ ter plaatse te ruw en verzoekt men de stad een golfbreker te leggen. Op deze kaart is een mogelijke volgende stadsuitbreiding getekend die in 1662 veel ruimer uitgevoerd gaat worden.



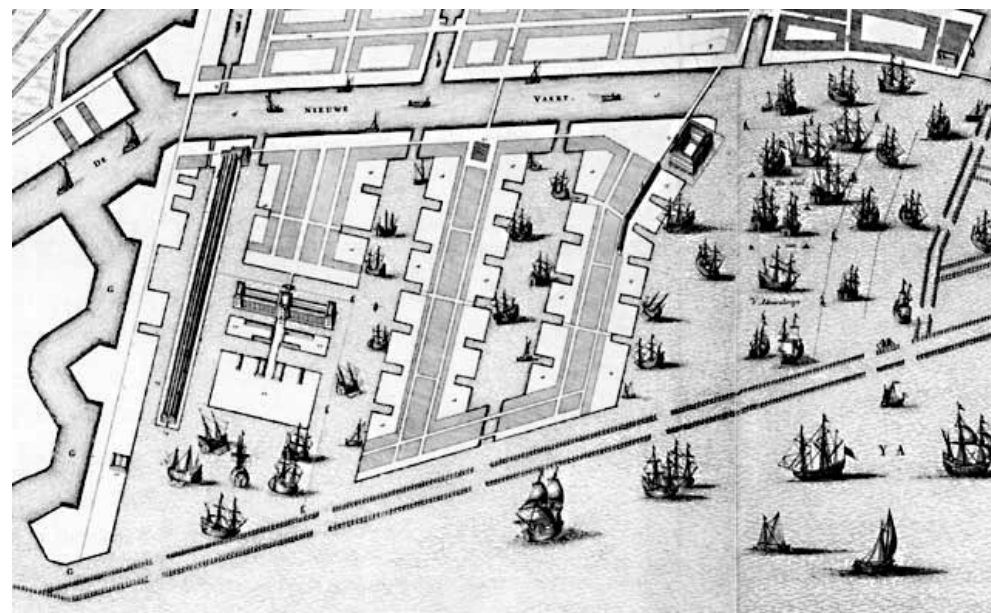
ste plannen en dit vergde meer voorbereiding; het werd 1641 voor met dat werk begonnen werd. Nog tijdens de aanleg werd besloten tot verlenging van de dam en de aanleg van een tweede bolwerk. Het resultaat is op de afbeelding hierboven te zien. De knik is tot vandaag op Kattenburg terug te vinden in de muur rond de Marinewerf en de Kattenburgerstraat.

Boven: Nog een extra bolwerk werd in het plan opgenomen en op basis van dit idee begonnen de werkzaamheden.

Rechts: Nog tijdens de werkzaamheden werd een nog grootser plan uitgewerkt. Een deel van de scheepsbouwactiviteiten zouden nog verder de stad uit verdwijnen op nieuwe werkeilanden: de Oostelijke eilanden.

In het kader van de Vierde Uitleg werd ter bescherming van de nieuwe eilanden met hun belangrijke scheepsbouwindustrie in het oosten een enorme uitbreiding van de stad ontworpen met een schans en bolwerken op 't Funen (ook wel Keerweer genoemd). Binnen de nieuwe schans werd over de hele lengte een gracht gegraven, de Baangracht (ook wel: Lijnbaansgracht). Uitvoering daarvan liet echter tot 1665 op zich wachten; vandaag is deze gedeeltelijk gedempt en de rest heet nu Plantage Muidergracht. Ook tussen de buitendijks gelegen schans en Oostenburg werd een gracht aangelegd, die echter onder de Conradstraat is verdwenen.

Voorafgaand aan al deze plannen was in 1649 begonnen met het graven van de Nieuwe Vaart, die gedacht was als oplossing in de eeuwige strijd tegen de verlanding van het IJ en de slechte waterkwaliteit in de stad. Deze in principe 300 voet (85m) brede vaart liep van de zojuist vernieuwde waal naar het Buiten-IJ bij



het Funen. Links en rechts van de vaart kwamen twee bolwerken, Oosterbeer en Jaap Hannes. Een derde bolwerk Zeeburg kwam ten noorden daarvan, ter bescherming van de kop van Oostenburg. De nieuw te maken eilanden werden door deze vaart van de stad gescheiden, waardoor ze tot de dag van vandaag alleen via bruggen bereikbaar zijn.

Als gevolg van de aanval die stadhouder Willem II in 1650 op de stad pleegde kwam de uitvoering van de verdedigingswerken op Kattenburg en rond de geplande nieuwe eilanden in een stroomversnelling. De uitvoering van dit stadsdeel liep vooruit op de Vierde Uitleg maar kwam door de Eerste Engelse Oorlog in 1652 voor een paar jaar stil te liggen.

In 1662 was de aanleg van de drie eilanden afgerond en in 1664 werd besloten de wallen van alle eilanden te bestraten. In 1665 was



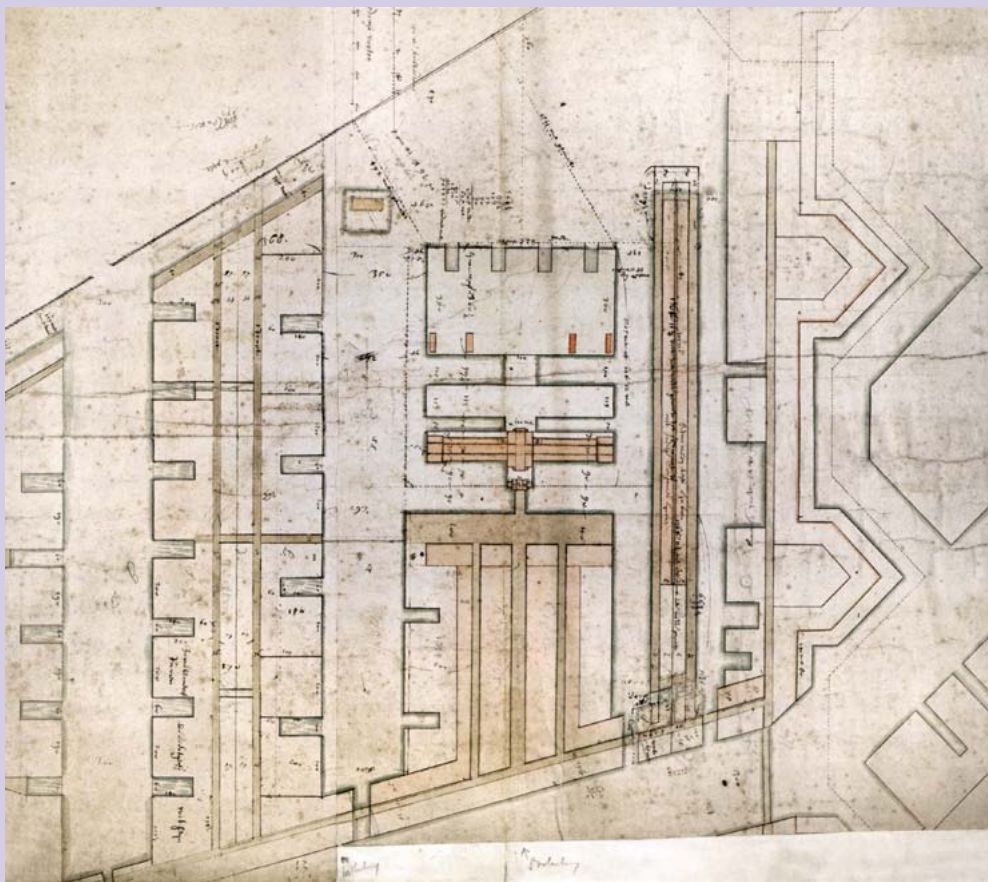
de algehele inrichting grotendeels afgerond, behalve van Wittenburg misschien (zie intermezzo op pag. 43).

Opvallend is dat de vroedschap zich helemaal niet om naamgeving bekommerde. Alle namen van de oostelijke eilanden, afgezien van 't Funen misschien, zijn in het spraakgebruik ontstaan. De geplande naam 's-Graveneiland voor Oostenburg heeft het nooit gehaald. De herkomst van de ingeburgerde namen zijn meestal niet meer te achterhalen en daar wordt dan ook lustig over gespeculeerd, waaraan ik niet al te zeer wil deelnemen.

Lees ook: *Ons Amsterdam* jg.5 (1953) pp.25-28, *OA* jg.41 (1989), pp.37-43 en 58-63

Boven: 's-Lands Zeemagazijn dat in 1656 in negen maanden tijd gebouwd werd. Op de voorgrond de Nieuwe Vaart met de (voorlopig) enige brug naar de Oostelijke eilanden.

Links: De Nieuwe Vaart is met zijn 300 voet breedte een riante vaarweg. In de loop der tijd zal hiervan steeds weer stroken geplempt worden.



De vormgeving van de oostelijke eilanden

Allerhande krijgshandelingen in het land en rond Amsterdam maken duidelijk waarom en wanneer de Amsterdamse stadsuitbreidingen versnelden of vertraagden. Dat werd heel duidelijk met de aanleg van de oostelijke eilanden. Het landsbelang was gediend met een goed functionerende Admiraliteit en de stad Amsterdam faciliteerde dat waar ze maar kon. Zo werd de hele westelijke helft van Kattenburg in volle eigendom aan de Admiraliteit overgedragen en werden stedelijk personeel en middelen ingezet bij de uit-

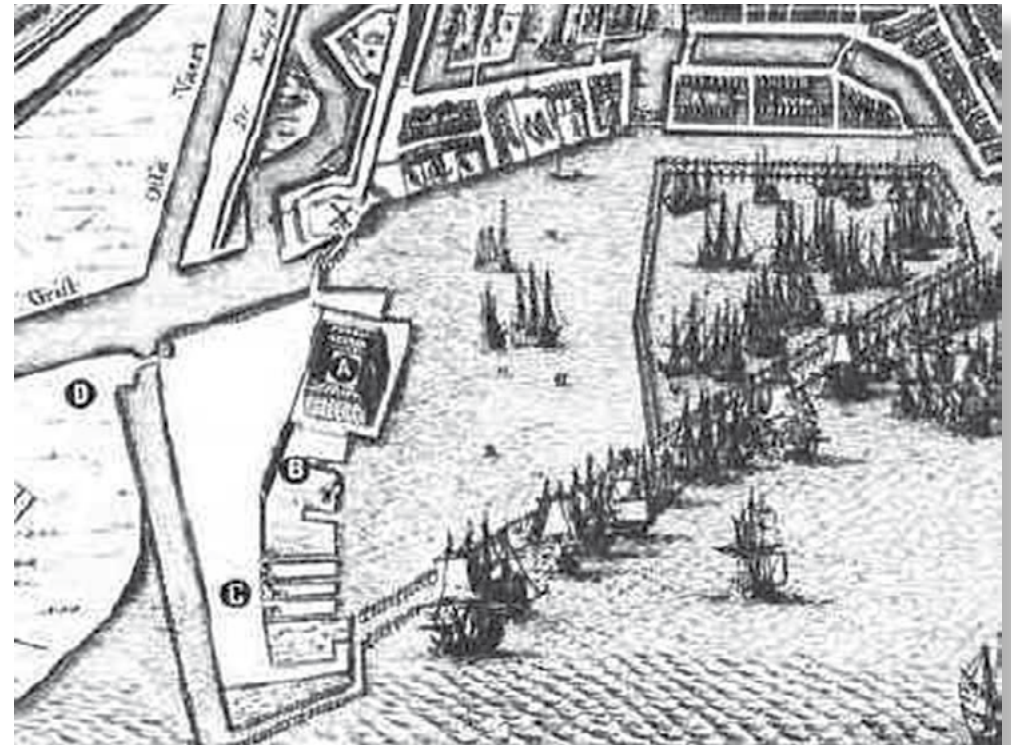
leg van Kattenburg. De VOC die op Rapenburg en op diverse verspreide locaties in de stad uit zijn jasje knapte kreeg het grootste (noordelijkste) deel van Oostenburg eveneens in volle eigendom en bovendien in het zuidelijke woongedeelte 28 woonerven voor behuizing van personeel. Het Lijnbaanseiland was een onderonsje van Admiraliteit en VOC. Beiden bouwden een lijnbaan van 1650 voet lang (467m), met de zijkanten aan elkaar grenzend. Dat eiland was ooit als vierde eiland gedacht maar werd nu met maar 150 voet breed gereserveerd voor Admiraliteit en VOC. Op elk verzoek tot wijziging of aanvulling van de plannen voor de uitleg van de eilanden volgde meestal instemming van de vroedschap en aanpassing van de nog uit te voeren plannen.

Kind van de rekening werd Wittenburg, dat sec bedoeld was voor particuliere werven en bewoning. Tijdens de vele schermutselingen was de vraag naar handelsschepen minimaal en waren scheepsbouwers niet geïnteresseerd in het huren van een nieuwe werf. Vooral na het Rampjaar had die industrietak het moeilijk. De kortstondige perioden met vrede waren meestal te kort om op adem te komen en medio achttiende eeuw lag half Wittenburg er nog steeds braak bij. Het ergste was het wegspoelen van de ophogingen omdat de stad zelfs geen geld meer overhad voor beschoeiing. De kop van het nieuw geplempte noordelijke deel van het eiland zag er in 1672 uit als een zandstrandje. Dat wegspoelen van grond veroorzaakte ondiepten in de vaarten maar zelfs voor baggeren werd de noodzaak niet ingezien. Van de 15 scheepswerven waren er in 1758 nog steeds maar acht verhuurd.

Links: De uiteindelijk uitgevoerde plannen voor Wittenburg en Oostenburg, zoals neergelegd op deze tekening van 1660. Van rechts naar links de bolwerken Jaap Hannes en Zeeburg met de schans en gracht. Dan het lijnbaanseiland de Oostenburgervaart, Oostenburg, de Wittenburgervaart en Wittenburg.

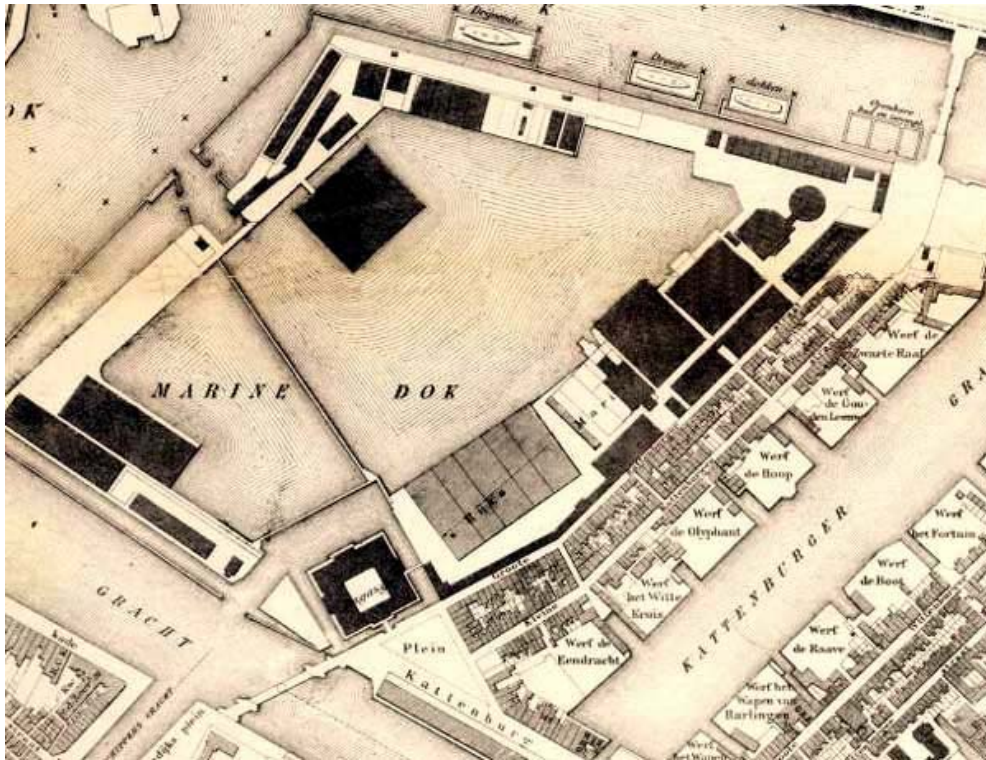
Kattenburg

Kattenburg is ouder dan de beide andere eilanden omdat het al deel uitmaakte van die uitbreiding van de verdedigingswerken rond de vergrote waal. In 1634 presenteerde een onderzoekscommissie een plan daarvoor maar de definitieve uitvoering liet tot 1641 op zich wachten. Gelijk met de uitvoering van de bolwerken werd ook het Waalseiland aangeplempt en de kade van de Oude en Kromme Waal verbeterd. De fortificatie werd aangelegd door de uit Antwerpen afkomstige vestingbouwkundige Coeck (katholiek Nederlander maar uitgeweken naar Antwerpen om het geloof; dat kon óók). In Zuid-Nederland is een 'kat' of 'katte' een begrip in



militaire verdedigingswerken, namelijk een verhoogd, boven de stadswal uitstekend geschutsplateau. Dit is naar men aanneemt de bron van de naam die de dam kreeg, waarop de drie bolwerken met de tussenliggende courtines lagen: Cattenburgh. Op de plattegrond hieronder Kattenburgs transformatie van forteiland tot werfeiland, met bij A 's-Lands Zeemagazijn, B de admiraliteitswerf, C de particuliere werven en D het begin van Wittenburg. De nieuwe bolwerken zijn dan alweer geslecht; het overgebleven bolwerk Ryssenhooft, met molen, is vandaag het Kadijksplein. De verhoudingen op de tekening zijn niet helemaal correct. De admiraliteits-

Boven: Kattenburg zal als eerste in gebruik genomen worden door de Admiraliteit.
Links: De Admiraliteitswerf in bedrijf; rechts 's-Lands Zeemagazijn.



werf nam in werkelijkheid minder plaats in. Frappant is dat de knik in de verdedigingswerken tot de dag van vandaag in de (Grote) Kattenburgerstraat terug te vinden is (zie ook plattegrond 1881 hierboven). In 1655 werden de eerste drie particuliere werven op de uiterste noordwestpunt (C) van Kattenburg opgeleverd; nu is dat de Marinierskade. Bij die werven komt een rij woonhuizen. Op dat moment meldt de Admiraliteit van Amsterdam zich bij de vroedschap en claimt het hele eiland Kattenburg voor marinewerf

Boven: Het Marine-etablissement op de stadskaart van 1881.

Rechts: Watersnood op Kattenburg op 15 november 1775 door een dijkbreuk bij Zeeburg. De hoge waterstand sloeg ook elders in de stad toe (bijv. bij de Martelaarsgracht).

en magazijnen. Dat wordt slechts een deel van het eiland maar met een eigen deel van de waal (Admiraliteitsdok). In 1656 begint de bouw van 's-Lands Zeemagazijn dat in datzelfde jaar (gedeeltelijk) in gebruik genomen wordt. De werf, smederij en loodsen komen 1658 in gebruik; de werf deed tot 1915 dienst, het hele complex is nog steeds in gebruik bij de Marine. In 1791 brandt het Zeemagazijn volledig uit; alleen de muren blijven overeind. De herbouw duurde heel wat langer dan de eerste bouw en was ook duurder. Nu herbergt het gebouw het Nationale Scheepvaartmuseum.

In de beginjaren was 't nog een kale boel op het eiland, getuige de lege vlakte om 's-Lands Zeemagazijn in 1670 (afb. p.42). In 1660 werden nog meer woonerven gerooid en verkocht en in 1662 kwamen er nog zes grote timmerwerven aan de Kattenburgervaart (zie plattegrond 1881 links).

De brug over de Nieuwe Vaart, die de eilanden scheidde van de



rest van de stad, was een mogelijkheid om de wijk erachter zowel af te sluiten als te verdedigen tegen indringers. De brug speelde een rol in de strijd van de merendeels Oranjegezinde Kattenburgers tegen de patriotten in 1787, waarbij de laatsten de wijk op 30 mei toch overmeesterden.

Toen de Nieuwe Vaart niet aan de verwachtingen bleek te voldoen werd de rante breedte door plempen steeds smaller. Het westelijke deel bleef bij de scheepsbouw in gebruik en aan het oostelijke werden twee vuilwatermolens gebouwd die op het Nieuwediep uitsloegen. De molens werden nog verhuisd maar bleven onvoldoende, tot bij Zeeburg een stoomgemaal kwam. Daarvoor werd het separate Lozingskanaal gegraven.

Lees: OA16 (1964) pp.66-67, OA39 (1987) pp.58-61



Wittenburg

De aanleg van het eiland Wittenburg startte in 1660 maar op de buitendijkse grond waar het zou ontstaan werden in 1656 al de eerste werven verhuurd en in 1658 werd de Wittenburgergracht gegraven. De eerste werf was van de compagnons Jan Witheyn en Jacob Burggraaf. Volgens speculaties zou hun werf Wit(heyn) en Burg(graaf) geheten hebben wat (voor 't eerst in 1662) de naam Wittenburg opgeleverd heeft, die op het hele eiland overging. Voor zo ver het verhaal.

Boven: Op Wittenburg, temidden van de woonhuizen, kwam de Oosterkerk te staan.
Links: Nog eens de Admiraliteitswerf, nu in de hoedanigheid van Marinewerf, bij een tewaterlating van een marinefregat in 1832.



Wittenburg stak een heel eind verder het IJ in dan dat er buitendijks land was geweest; dat betekent dat het deels aangeplempt werd. Die geplempte grond bleek zo instabiel dat het bouwen van een werf voor grote zeeschepen niet verantwoord bleek. Dat deel van het eiland zou zelfs tot halverwege de achttiende eeuw braak liggen, getuige een plattegrond van 1735 (zie afb. rechts). In 1758 werd eindelijk de kop van Wittenburg verhuurd aan scheepsbouwer Jacob May.

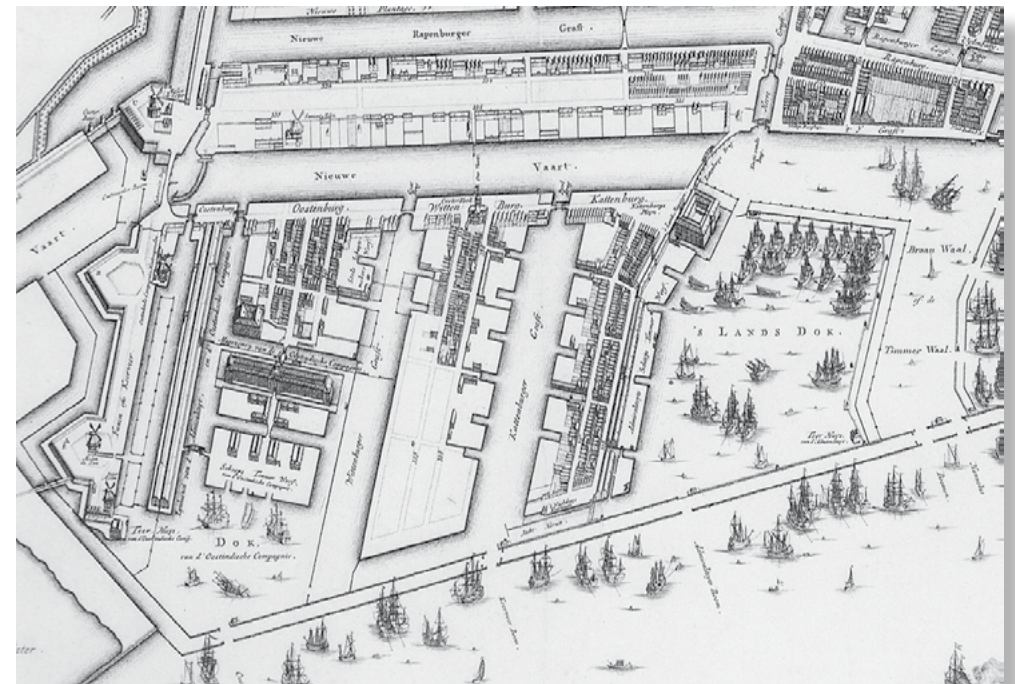
Op Wittenburg zouden, volgens de plannen van de vroedschap, 14 kapitale werven moeten komen. Door de ondiepte van de Wittenburgergracht was het niet mogelijk hier grote schepen van stapel te

Boven: Stapelloop van een scheepswerf op Wittenburg in 1825

Rechts: Op deze kaart van 1735 staat meer dan de helft van Wittenburg nog leeg.

laten lopen. reden voor een aantal huurders om niet eens het einde van de huurperiode af te wachten en met achterlating van de opstallen te vertrekken. Daarnaast was, zoals eerder gezegd, de helft van het eiland ruim 70 jaar onbruikbaar omdat de geplempte grond eerst moest inklinken. Wittenburg was al met al economisch geen succes, al wil de prent links van een vreugdevolle tewaterlating anders doen geloven. Dit alles was de aanleiding dat de meeste woningbouw voor personeel van alle werven en aanverwante bedrijven uiteindelijk op Wittenburg terecht kwam. Ook een kerk was op dit eiland gepland; eerst werd gekerkt in een schuur bij de Rapenburgersluis, maar in 1671 kwam de stenen Oosterkerk in gebruik.

Toen Van Speijk zichzelf de lucht in joeg bij zijn roemruchte actie



in 1831, werden zijn spaarzame resten naar Amsterdam overgebracht en in deze Oosterkerk begraven. Van Speijk werd echter een volksheld en in 1832 werden zijn stoffelijke resten met groot ceremonieel overgebracht naar een praalgraf in de Nieuwe kerk.

Rechts: Het IJ voor de Oostelijke eilanden.

Onder: De overbrenging van de stoffelijke resten van Van Speijk. De tocht ging van de Oosterkerk, waar hij eerst begraven was, via het Oosterdok in aanleg naar het Open Havenfront om daar aan wal gebracht te worden en in stoet naar de Nieuwe Kerk om daar in een praalgraaf bijgezet te worden.



Oostenburg

Waar de beide andere eilanden nog een gemengd gebruik kenden werd Oostenburg nagenoeg geheel het domein van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Alleen op het vooreiland stonden woonhuizen, maar niet alleen van de VOC. Alle onderdelen van Oostenburg werden door grachten omringd en van toegangspoorten voorzien. De hele inrichting van het eiland diende dit ene doel: zo efficiënt mogelijke concentratie van alle activiteiten van de V.O.C. Hier ging de kamer van Amsterdam zetelen, één van zes kamers, maar die van Amsterdam bracht wel ruim 50% van het kapitaal in, in ruil voor 8 van de 17 stemmen. Er is al veel gepubli-



ceerd over deze zeventiende-eeuwse multinational, dat hoeft hier niet nog eens opnieuw gedaan te worden. Het gaat hier per slot om de topografie van de oostelijke eilanden!

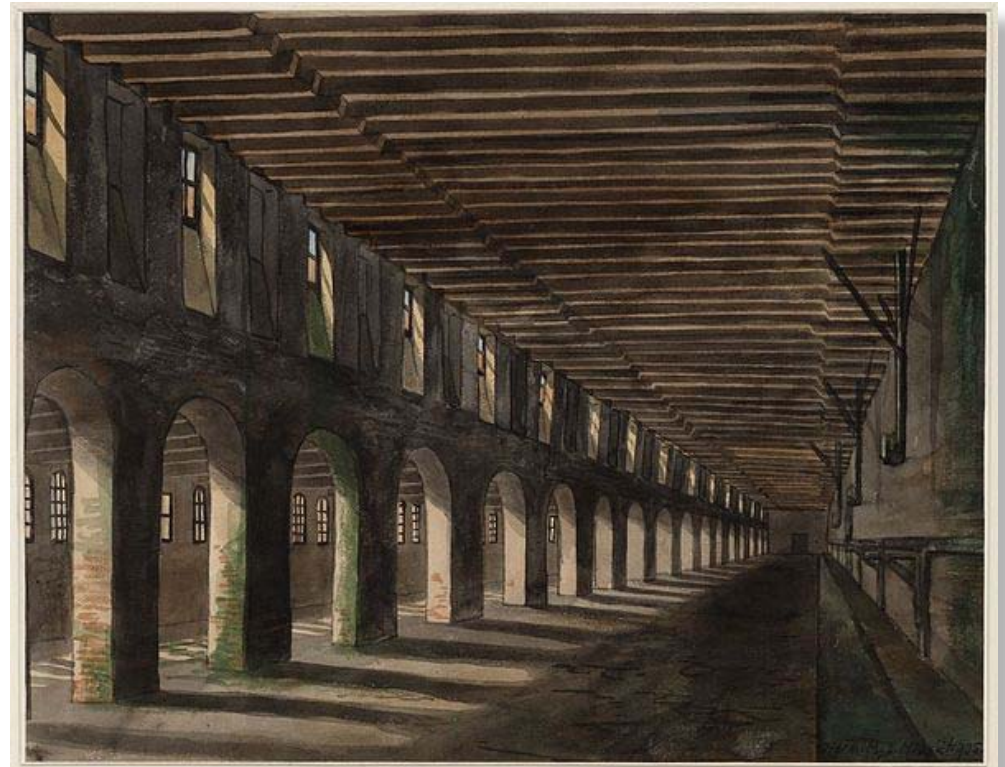
Behalve dat de Baangracht, de gracht parallel aan de stadsomwalling, tot het IJ doorliep werd in 1660-1661 ook nog eens de Oostenburgervaart gegraven. Daardoor ontstond het 500m lange Lijnbaanseiland waarop twee lijnbanen gebouwd werden. Ten eerste van de V.O.C. zelf die, behalve voor eigen gebruik, ook aan de koopvaardij leverde. Dat deden de smederij, blokken- en zeilmakerij op het werfeiland overigens ook. Ten tweede lijnbaan was die

Boven: Het enorme zeemagazijn van de VOC van 215 meter breed.

Rechts: De lijnbanen van de Admiraliteit en de VOC van 467 meter lang stonden rug-aan-rug, met een gemeenschappelijke tussenmuur.

van de Admiraliteit. Het front aan de Nieuwe vaart waren stenen gebouwen, maar daarachter strekten zich houten gebouwen (langste 467m) uit, die in 1673 jammerlijk afbrandden. Beide lijnbanen hadden een gemeenschappelijke binnenmuur. Ook het werfeiland werd weer door een vaart van het O.I.Zeemagazijn gescheiden en dat magazijn weer van het woongedeelte van Oostenburg.

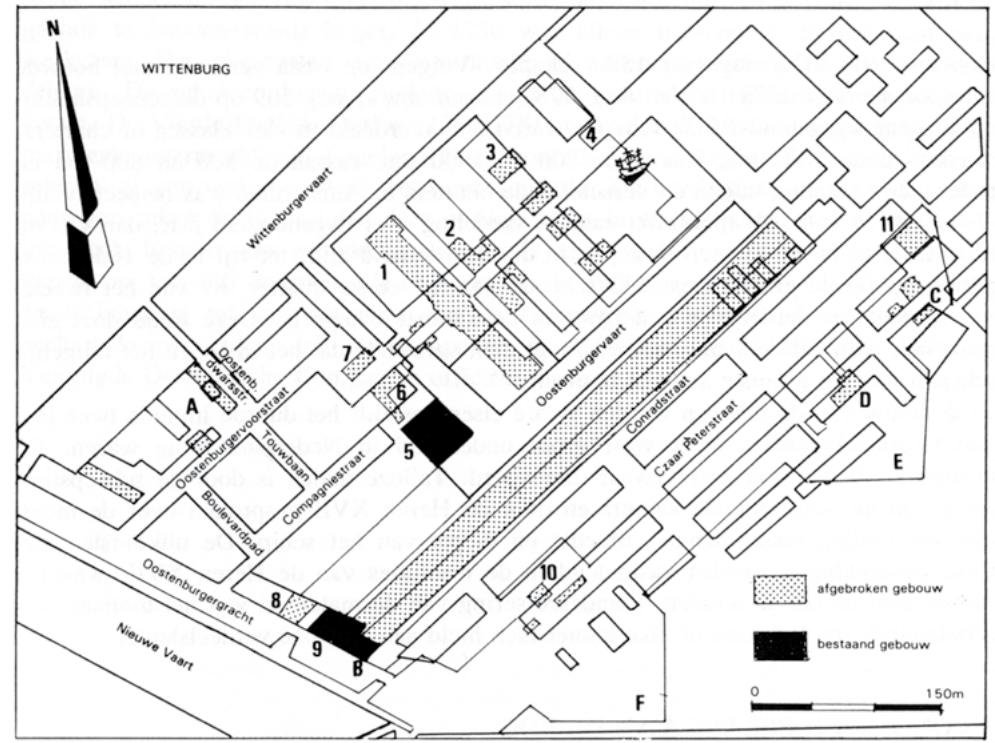
Het Zeemagazijn was gigantisch, namelijk 215m breed, 25m diep en telde vier verdiepingen. Op de werf van de V.O.C. werden 509 van de in totaal ongeveer 1500 schepen gebouwd. Daarvan waren er 175 boven de 1000 t, 111 van 800-1000 t en 176 van 500-800 t. De rest waren schuiten en kleinere vaartuigen beneden de 500 ton.



De schepen werden zeer zwaar uitgevoerd om een verblijf van twee jaar buitengaats te kunnen doorstaan, tot er gelegenheid voor groot onderhoud was. Deze schepen haalden maximaal een leeftijd van 25 jaar en werden dan gesloopt. In 1783 liepen op één dag eens drie schepen tegelijk van stapel. Onderdeel van de werfgebouwen was de smederij met 18 vuren waar o.a. de ankers gesmeed werden.

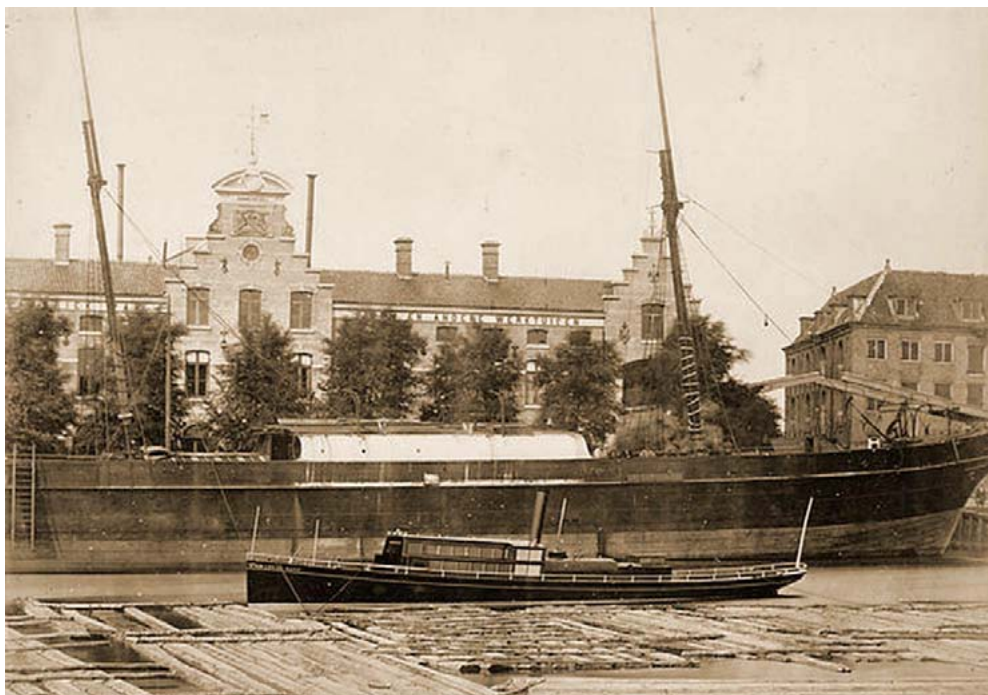
De vele Engelse Oorlogen (en dan vooral de vierde, 1780-1784), mismanagement en gezapigheid deden het concern de das om. In 1795 werd de V.O.C. failliet verklaard en 31 december 1799 hield ze officieel op te bestaan. Er is archeologisch onderzoek gedaan naar resten van de V.O.C.-werf; zie link op p.51.

Na de Franse overheersing (1798-1813) zag koning Willem I kansen voor dit vroeg-industriële complex en hij ondersteunde Paul van Vlissingen, oprichter van de Amsterdamse Stoomboot Maatschap-



pij bij de vestiging van de Fabriek van Stoom- en Andere Werktuigen (1826) in het voormalig Rookhuis op Oostenburg (1827). Begonnen als reparatiewerf telde de onderneming rond 1850 al 1000 werknemers en had zich over heel Oostenburg uitgebreid. In 1897 liep het bedrijf vijf enorme bedrijfshallen bouwen door de bekende Amsterdamse architect Van Gendt (o.a. Concertgebouw). Deze hallen bestaan nog! In 1929 werd de naam van het bedrijf gewijzigd in Werkspoor omdat de productie van rollend spoorma-

Boven: Opgravingskaart van Oostenburg, BMA 2006, met een projectie van de VOC-bebouwing over de bebouwing van Stork Werkspoor. Gearceerd aangegeven de gebouwen die afgebroken waren en in zwart de nog bestaande.
Links: Het Werkspoor-museum is ondergebracht in het kopgebouw van de lijnbanen



teriaal de hoofdactiviteit geworden was. Het bedrijf was overigens al in 1913 van Oostenburg naar Nieuw Zuilen verhuisd. In 1954 fuseerde Werkspoor met Stork, fabrikant van dieselmotoren. Even daarvoor, in 1950, werd in de frontgebouwen van de lijnbanen het Werkspoormuseum ingericht. In 1998 heeft Stork-Werkspoor het terrein verkocht aan een vastgoed-bedrijf. Alleen het Werkspoormuseum is gebleven. De geschiedenis van het bedrijf vindt u via de link tot slot van dit artikel.

In de periode dat Werkspoor het terrein gebruikte is een groot deel van de Oostenburgergracht gedempt en de Baangracht helemaal verdwenen. Die laatste werd opgenomen in de Czaar Peterbuurt

*Boven: De Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen aan de Nieuwe Vaart
Rechts: De Czaar Peterbuurt met daarachter de eilanden.*

en heet nu Conradstraat. Tussen 1828 en 1832 werden de oostelijke eilanden van het IJ afgesloten door een dam die eb en vloed buiten moesten houden, de Oosterdoksdiijk. In 1874 werd de dijk verbreed en verhoogd voor de aanleg van een spoorbaan, het Oosterspoor van Amsterdam naar Amersfoort en Arnhem. Deze spoorbaan werd na de bouw van het Centraal station daar naartoe doorgetrokken en kreeg een aansluiting op het Weesperspoor.

Meer weten?

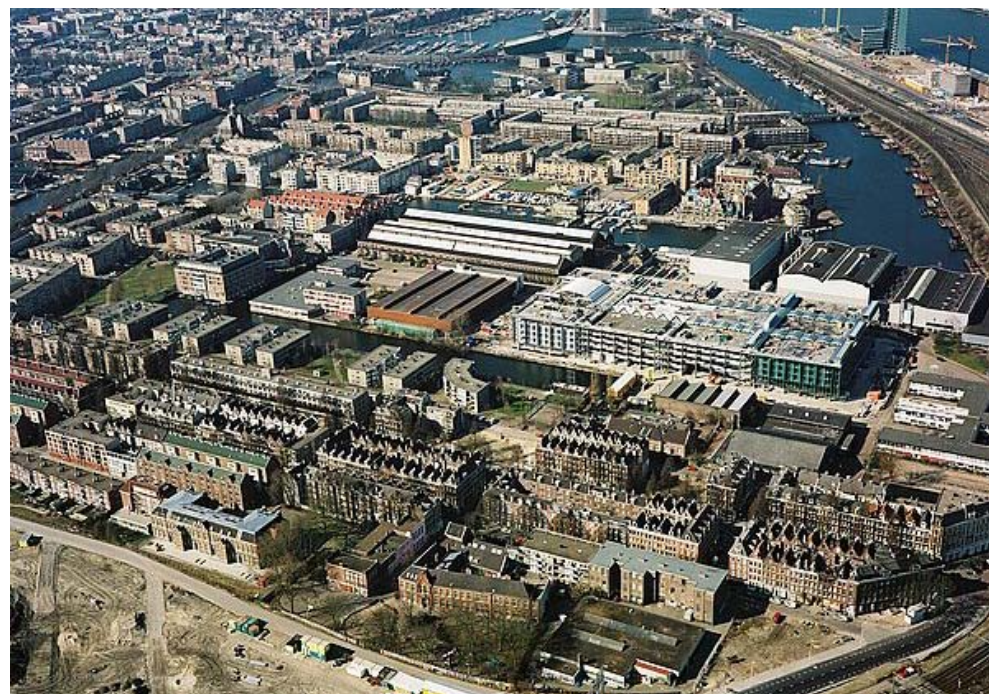
<http://nl.wikipedia.org/wiki/Oostenburg>

<http://www.werkspoor.org/storkeiland.shtml>

<http://www.theobakker.net/pdf/oostenburg-werkspoor.pdf>

<http://www.theobakker.net/pdf/aar18oost3.pdf>

http://www.theobakker.net/pdf/SPvE_Nw_Oostenburgerstraat_eo.pdf



De Engelse Oorlogen en de stedelijke economie

Het einde van de Tachtigjarige Oorlog luidde een periode van grote voorspoed in voor de Republiek en vooral Amsterdam. Die periode kende vele ups en downs, tot de laatsten behoren de diverse Engelse Oorlogen. De handelscompagnieën maakten zich, daarbij desnoods ondersteund door een overvallige oorlogsvloot, meester van handelsnederzettingen. Dat leverde de Republiek evenveel nieuwe vijanden op, waaronder vooral de Engelsen hen het succes misgunden en die rol zelf wilden innemen. De Eerste Engelse Oorlog (1652-‘54) was zo’n conflict door economische rivaliteit. De Republiek had na de Vrede van Munster o.a. de handel op Spanje en Portugal van de Engelsen overgenomen. Uiteraard niet met hun volle medewerking.

http://nl.wikipedia.org/wiki/Eerste_Engels-Nederlandse_Oorlog



De tweede oorlog met Engeland (1665-‘67) was een handelsoorlog, waarin de Engelsen ons de handelsposten in Afrika afhandig probeerden te maken.

http://nl.wikipedia.org/wiki/Tweede_Engels-Nederlandse_Oorlog

De derde oorlog (1672-‘74) had de grootste impact op de economie van de Republiek. Frankrijk en Engeland hadden de Vrede van Dover gesloten en trokken nu samen op tegen ons, aangevuld met Keulen en Munster: het Rampjaar dus. Engeland haakte als eerste af (1674) en Frankrijk als laatste (1678, Vrede van Nijmegen).

http://nl.wikipedia.org/wiki/Derde_Engels-Nederlandse_Oorlog

Al deze oorlogen waren door Engeland uitgelokt in de overtuiging dat numerieke meerderheid automatisch gevolgd behoorde te worden door hegemonie. Toen dit niet zo vanzelfsprekend bleek stelden zij zich tot doel zoveel als mogelijk Hollandse handelsschepen te vernietigen, waarin ze aardig succesvol waren. Dit betekende echter niet dat Engeland uit al deze conflicten steeds als winnaar te voorschijn kwam. De slagkracht van de Republiek was groot door de vele miljoenen die de handelsmaatschappijen bijdroegen aan de oorlog. Elke vredesluiting ging gepaard met een krachtig herstel, alleen na het Rampjaar duurde dit langer. Die laatste oorlog betekende ook het einde van de veelgeroemde ‘Gouden Eeuw’.

Links: De Ruijters tocht naar Chatham (1665) tijdens de Tweede Engelse oorlog sprak misschien wel het meest tot de verbeelding in het thuisland. Veel belangrijker was zijn prestatie tijdens de Slag bij Kijkduin (1673) tijdens de Derde Engelse oorlog. Hij bood weerstand tegen de numerieke overmacht der Frans-Engelse vloot, die hij dermate wist te beschadigen dat Engeland van een landing in Zeeland afzag. Dit betekende het einde van Englands deelname aan de oorlog en daarmee was de angel uit de vijandelijkheden.



Ook van belang:

Klik, indien online,
de afbeeldingen
om de bestanden te
openen.

De aanleg van de
Westelijke eilan-
den vanaf 1612

De ontstaansge-
schiedenis van het
Noordzeekanaal



Het verbreken van
het contact van de
stad met het IJ

De opkomst der
Amsterdamse
haven en de dage-
lijkse praktijk in
het havengebied



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

