

Pakhuis Oostenburg, 300 jaar bewogen geschiedenis

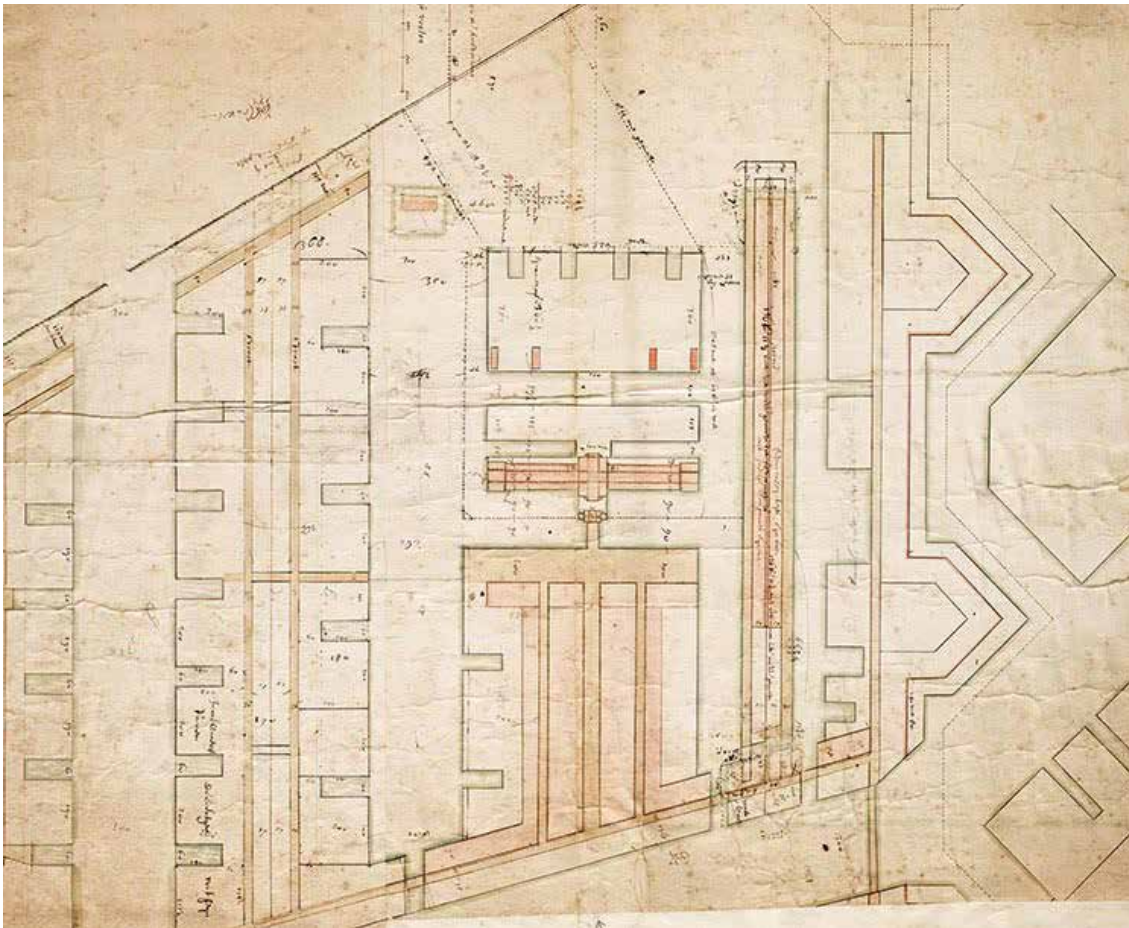


Fons Baede - april 2020

De VOC op Oostenburg

Na de snelle groei tijdens de eerste halve eeuw van haar bestaan was de VOC de werf en pakhuizen op Rapenburg ontgroeid. Rond 1660 kreeg de VOC het nieuw aangeplempte eiland Oostenburg toegewezen, waarvoor een stedenbouwkundig plan werd gemaakt en uitgevoerd. Hierdoor werd Oostenburg een complex van vijf kleine eilanden, waarop de verschillende voor de werf essentiële functies werden ondergebracht.

In 1663 al liep het eerste schip van de helling van de nieuwe Oostenburgse Compagnies werf en in 1664 was ook het immense eiland-brede Oost-Indisch Zeemagazijn van stadsbouw-meester Daniel Stalpaert gereed.

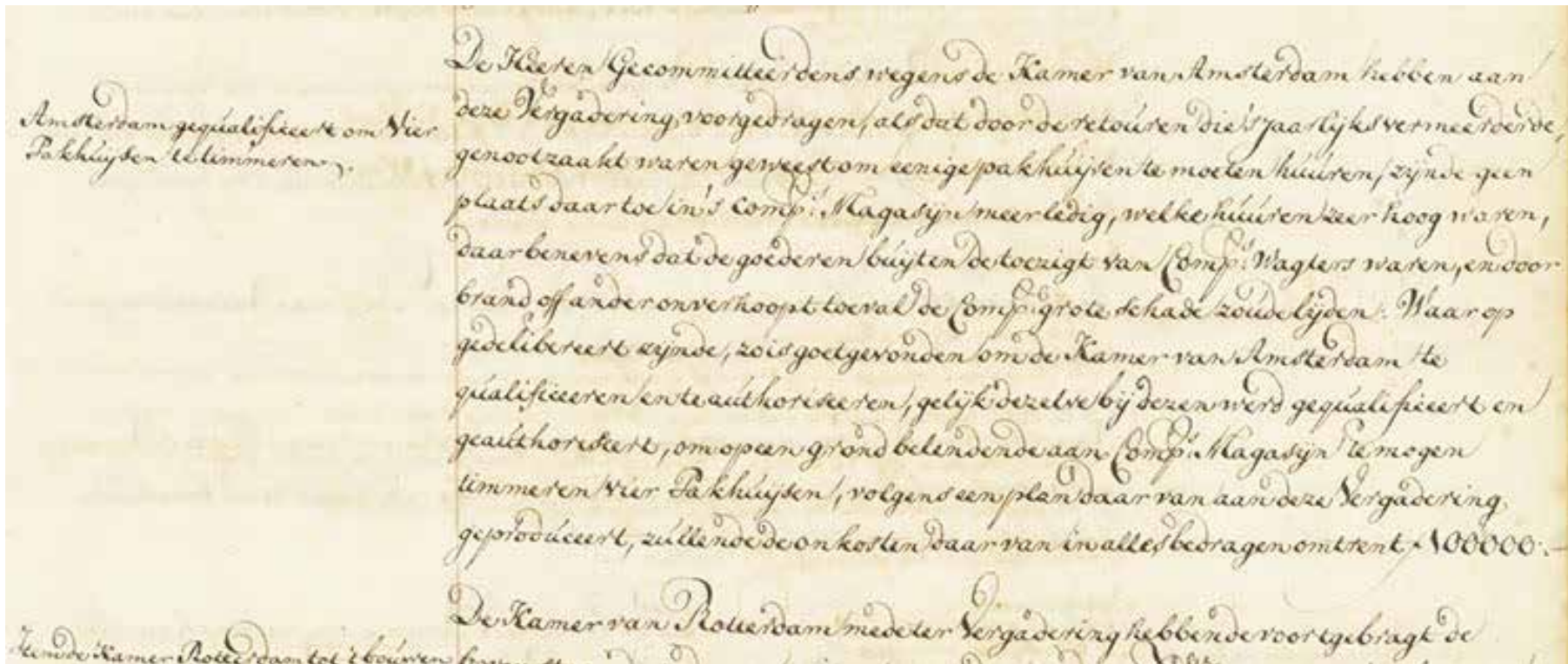


Van de rijke VOC geschiedenis op het eiland Oostenburg resten ons nog twee gebouwen: het mooie kopgebouw van de lijnbaan aan de Oostenburgergracht en het uit 1720 daterende Nieuwe Magazijn, nu bekend als Pakhuis Oostenburg.

Op 18 april 2020 was het 300 jaar geleden dat de eerste steen van het Nieuwe Magazijn werd gelegd, Het staat er nog altijd, te midden van de Oostenburgse nieuwbouw en met duidelijke littenkens van een bewogen geschiedenis.

Het Nieuwe Pakhuis

In de tweede helft van de 17e eeuw breidde de VOC haar belangen in Azië enorm uit, vaak op gewelddadige wijze, waarop ook toen soms al kritiek klonk. Hoe dan ook, de aanvoer van handelswaar was zo groot dat rond 1700 zelfs het grote Magazijn te klein werd. Aan de vergadering te Amsterdam van de Heren Zeventien op 27 september 1719 meldden de Heren Gecommitteerden van de kamer van Amsterdam dat ze genoodzaakt waren “door de retouren die ’s jaarlijks vermeerderde” enige pakhuizen te huren tegen zeer hoge kosten en met het risico van schade “door brand off ander onverhoopt toeval”. Ze krijgen toestemming om, op een terrein vlak bij het grote Magazijn, vier pakhuizen te “timmeren” volgens een aan de vergadering voorgelegd plan dat helaas niet bewaard is gebleven. De totale kosten worden geschat op f100.000.



Amsterdam gequalificeert om vier Pakhuizen te timmeren.

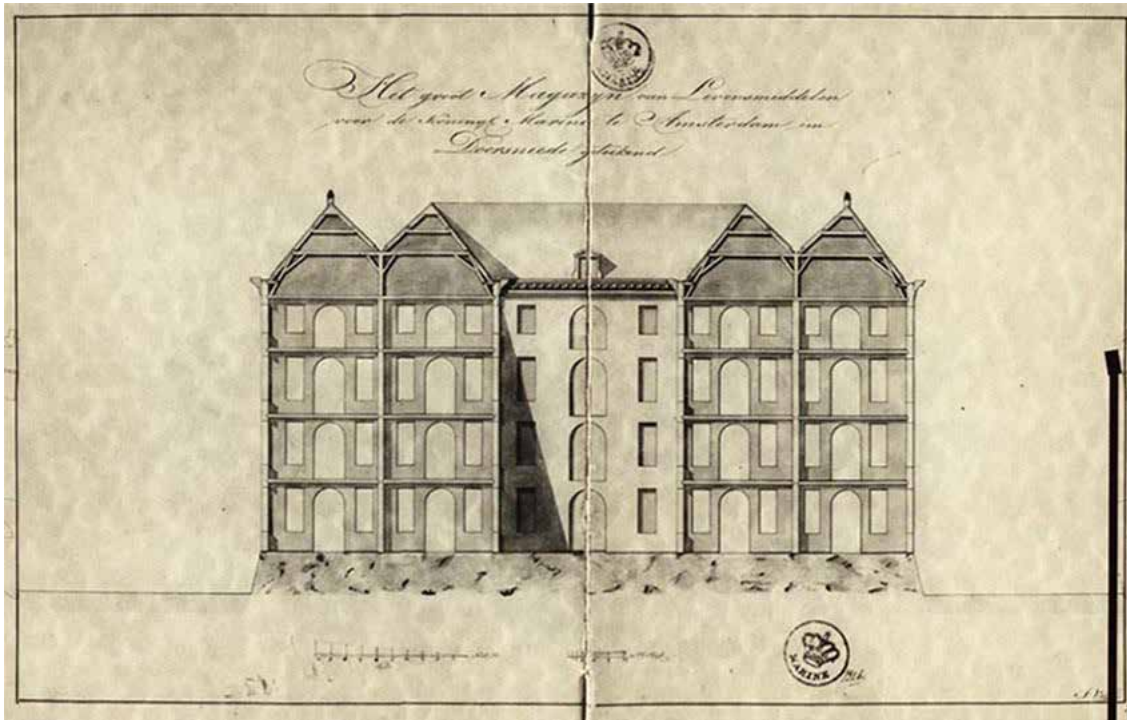
De Heeren Gecommitteerden wegens de Kamer van Amsterdam hebben aan deze Vergadering voorgedragen, als dat door de retouren die 's jaarlijks vermeerderde, genoodzaakt waren geweest om eenige pakhuizen te moeten huren, zijnde geen plaats daar toe in 's Comp. Magazijn meer ledig, welke huizen zeer hoog waren, daar benevens dat de goederen buiten de toericht van Comp. Magtens waren, en door brand off ander onverhoopt toeval de Comp. grote schade zoude lijden. Waar op gedelibereert zijnde, zoudt goet gevonden om de Kamer van Amsterdam te qualificeeren en te autoriseren, gelijk dezelve bij dezen werd gequalificeert en geautoriseerd, om op een grond belendende aan Comp. Magazijn te mogen timmeren vier Pakhuizen, volgens een plan daar van aan deze Vergadering geproducteert, zullende de onkosten daar van in alles bedragen omtrent 100000.

De Kamer van Rotterdam mede ter Vergadering hebbende voorgedragt de

Fig.1

Besluit van 27 september 1719 van de Heren Zeventien tot bouw van vier Pakhuizen

Het plan voor de vier pakhuizen was bijzonder. Het geheel bestond uit twee parallelle groepen van elk twee tegen elkaar aangebouwde pakhuizen. Deze twee groepen werden onderling verbonden aan vóór- en achterzijde door dwarsverbindingen. Het geheel werd daardoor een vierkant magazijn van 40x40 m² rond een open binnenplaats. De structuur is het best te zien op een doorsnede-tekening uit 1822 (fig. 3). Na verkregen toestemming van de Heren Zeventien ging de Kamer Amsterdam voortvarend aan het werk. Al op 18 april 1720, nu 300 jaar geleden, werd de eerste steen gelegd door vier jonge zonen van bewindhebbers van de VOC. Ieder van de vier kreeg vermoedelijk een zilveren troffel ter herinnering. De eerste steen is niet bewaard gebleven, maar wel een van de vier troffels, op naam van de achtjarige Dirck Sautijn. De troffel (fig. 2) is nu in bruikleen bij het Amsterdam Museum. Wie de bouwmeester van het Nieuwe Magazijn is, is niet zeker. Genoemd wordt Joost Borsman, die van 1707 tot 1722 Stadsmeestermetselaar van Amsterdam was.



Pakhuis Oostenburg - 300 jaar bewogen geschiedenis



Fig. 2 - Zilveren troffel ter gelegenheid van eerste steen legging. Het opschrift luidt: "Dirck Sautijn heeft geleyt de eerste steen aant Nieuwe Magazijn van de Oostindise Compagni opt oost ent van Oostenburg op Donderdag den 18e April 1720". (Amsterdam Museum)

Fig.3 - Doorsnede-tekening van het Victualie Magazijn (1822)

De oudste afbeelding van het Nieuwe Magazijn is van 1723 en staat in het merkwaardige boek 's Waerelts Koopsloot, of de Amsteldamse Beurs, een lang dichtwerk waartussen beschrijvingen en tekeningen van Amsterdamse gebouwen voorkomen. De schrijver Roelant van Leuven rijmelt daar:

*“Welaan, bezie met ernst dan Compagnies Paleyzen,
't Zy daar het Arsenal zoo Vorstelijk zich verheft,
En spiegelt in het Y, of dat gy het beseft
Aan 't Swaare Pakhuis, korts daar by eerst trots gebouwen,
Of 't Huis zelfs, daar de Magt en Raad in werd gehouwen”* enz.

En als toelichting op 't Swaare Pakhuis voegt hij er aan toe:

*“In 't jaar 1720 bouwde de Oost Indische Compagnie kort bij het gemelde
Magazyn op Oostenburg, een zeer treffelijk Pakhuis van ongelovelijke dik-
ke muuren, bekwaam eeuwen te staan. Zie d'afbeelding hier nevens”*

Het Swaare Pakhuis noemt hij het, met muren inderdaad van zo'n 60-70 cm dikte. Opmerkelijk op de afbeelding zijn ook de twee huisjes direct naast het Nieuwe Magazijn. De VOC koopt deze huisjes in 1722, omdat ze een risico vormen voor het Magazijn en de daarin opgeslagen waren “door brand of andere onordentelijkheden”.



Fig. 4 - Oudste tekening (1723) van het Nieuwe Magazijn (Roelant van Leuven)

Het Nieuwe Magazijn werd gebruikt voor de opslag van metalen, tin en de tin-lood legering die speauter wordt genoemd, verder koffie, suiker en katoenen garens, en op de open binnenplaats lag verfhout, hout waarvan na te zijn geraspt kleurstoffen werden gemaakt. Het gebouw werd ook wel Suikerhuis genoemd, een van de vele namen die het Nieuwe Magazijn in de loop der tijd zou krijgen.

Hoe Oostenburg er rond 1750 uitzag is prachtig te zien op de maquette in het Amsterdam Museum (fig. 5). Links zien we het grote Oost-Indisch Zeemagazijn. Daarvoor het Nieuwe Magazijn en rechts daarvan over de volle lengte van het eiland de lijnbanen van de VOC en de Admiraliteit. Geheel rechts zien we nog twee bolwerken, Jaap Hannes, het enige bolwerk zonder molen, en Zeeburg.



Fig. 5 - Maquette van Oostenburg omstreeks 1750 (Amsterdam Museum)

Einde van de VOC

De VOC floreerde gedurende de eerste helft van de 18e eeuw. Rond 1750 werkten er zo'n 1400 mensen op de werf Oostenburg. Maar na 1780 ging het snel slechter. Problemen in Azië en zeker het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog in 1780 leidden tot grote financiële problemen. Maar mede dankzij steun van de Staten Generaal wist de Compagnie het nog een aantal jaren vol te houden. In 1790 werkten er nog altijd 1200 mensen op de werf en in 1789-1790 liepen er nog zes schepen van de grootste categorie van de Oostenburgse helling. Maar in 1796 werd de vrijwel failliete Compagnie genationaliseerd. Na enkele hopeloze pogingen het bedrijf alsnog voort te zetten, kwam er in 1804 een definitief einde aan.

De Franse tijd en daarna

Tijdens het Franse regime werd het Nieuwe Magazijn gebruikt als opslagplaats van Régie tabak, tabak afkomstig van de Keizerlijke Tabaksfabriek in Amsterdam. Na het herstel van de onafhankelijkheid in 1813 werden de voormalige VOC gebouwen aan Domeinen overgedragen. In 1817 kwam het Magazijn in handen van de Marine, die het verhuurde voor de opslag van thee aan de in 1818 opgerichte "Pakhuismeesteren van de Thee", een bedrijf van theemakelaars en pakhuismeesters dat zich nadrukkelijk presenteerde als erfgenaam van de VOC. Na de keizerlijke tabaksopslag volgde nu de theeopslag in het Nieuwe Magazijn dat in die tijd ook wel als Salpeterhuis bekend stond. De Marine, nog altijd eigenaar van het gebouw, nam het in 1822 terug in eigen beheer en richtte het in, samen met het tegenover het Magazijn gelegen voormalige VOC Spekhuis, als Victualie Magazijn, het Groot Magazijn van Levensmiddelen van de Koninklijke Marine (fig. 3).

1822 was ook het jaar waarin het grote Oost-Indisch Zeemagazijn instortte door overbelasting door graanopslag, een ramp die grote indruk heeft gemaakt. Talrijke prenten zijn er getekend van het ingestorte Magazijn, dat pas vier jaar later voor afbraak werd verkocht.



Fig. 6 - Het Oost-Indisch Zeemagazijn op Oostenburg na de instorting in 1822, gezien in zuidoostelijke richting. Rechts op de achtergrond het Nieuwe Magazijn. (Stadsarchief Amsterdam)

Werkspoor

Intussen was pionier Paul van Vlissingen (1797-1876) begonnen Nederland te moderniseren. Hij introduceerde de stoomvaart, bouwde moderne stoommachines en ijzeren schepen. In 1827 huurde hij het oude VOC Rookhuis aan de Oostenburgergracht, een feit dat wordt beschouwd als stichtingsdatum van de fabriek waaruit Werkspoor zou voortkomen, het bedrijf dat zo'n indrukwekkend stempel op de geschiedenis van Oostenburg zou drukken. In 1828 richtte hij samen met zijn compagnon A.E. Dudok van Heel de Commanditaire Sociëteit op die zich vanaf 1840 Koninklijk mocht noemen. In 1847 stichtten Van Vlissingen en Dudok van Heel een aparte dochteronderneming, samen met een Frans bedrijf, voor de bouw van machines voor de suikerproductie in de koloniën. Hij kocht hiervoor van de Marine voor f 75.000 het Victualie Magazijn, zowel het Spekhuis als het Salpeterhuis. In 1850 was het complex gereed en kon begonnen worden met de bouw van de suikermachines.

Het zal ook in die tijd zijn geweest dat het Nieuwe Magazijn grote bouwkundige veranderingen onderging. Beide verbindende delen van het gebouw werden verwijderd, zodat er twee gescheiden gebouwen overbleven met een open ruimte ertussen. Een gebrandschilderd raam (fig. 7) in het Werkspoor Museum geeft hiervan een mooi beeld. De oude vensters werden vervangen door gietijzeren ramen uit Engeland en de muren tussen de tegen elkaar aangebouwde, maar aparte, pakhuizen werden gesloopt en vervangen door balken en gietijzeren kolommen, aanpassingen die ook nu nog in het huidige gebouw goed zichtbaar zijn.



Fig. 7 - Gebrandschilderd raam met het Nieuwe Magazijn omstreeks 1860 (Werkspoor Museum)

In 1871 ging de Commanditaire Sociëteit over in de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen, een bedrijf dat in 1891 werd geliquideerd en gereconstrueerd als de Nederlandse Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, kortweg Werkspoor. Het Nieuwe Magazijn werd de Kleine Stelplaats van Werkspoor en onder die naam heeft het lang bekend gestaan.

De oudst bekende foto (fig. 9) dateert van omstreeks 1895 en toont het gebouw vanuit het noordoosten. Rechts op de foto is nog het oude Spekhuis van de VOC te zien, dat in 1913 plaats moest maken voor het nieuwe hoofdkantoor van Werkspoor.



Fig. 8 - Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen, het latere Werkspoor (Stadsarchief Amsterdam)



Fig. 9 - Oudste foto van het Nieuwe Magazijn (1895); rechts het VOC Spekhuis (Werkspoor Museum)

Een foto uit 1904 (fig. 10) is gemaakt ter gelegenheid van het bezoek van Koningin Wilhelmina. Vooraan zien we Hare Majesteit en Joan Muysken, toenmalig directeur van Werkspoor. Opmerkelijk is de grote, door houten deuren afsluitbare poort waaruit het gezelschap naar buiten treedt, een poort die waarschijnlijk nodig was voor de functie van stelplaats, maar die later weer is verdwenen. Bijzonder is ook dat links op de achtergrond de lijnbaan van de VOC nog is te zien, een gebouw dat een jaar later in 1905 zou worden afgebroken.



Fig. 10 - Bezoek van Koningin Wilhelmina aan Werkspoor (1904) (Werkspoor Museum)

FDO gebouw

Na de Tweede Wereldoorlog kreeg de Kleine Stelplaats een andere functie. In 1950 werd er het Laboratorium voor Fysisch Dynamisch Onderzoek (FDO) gevestigd, alsook de tekenkamer en een koffie kamer. Het middendeel werd weer aan beide zijden dichtgezet met glazen gevels. Er werden doorlopende vloeren in het middenstuk aangebracht en later kreeg ook een deel van de Stork-Werkspoor administratie er een plaats. Sindsdien stond het gebouw bekend als FDO-gebouw. Het gebouw herinnerde intussen zo weinig aan het oorspronkelijke Nieuwe Magazijn, dat Dr. Magda Révész-Alexander in 1954, in haar boek *Die Alten Lagerhäuser Amsterdams*, opmerkt: “Heute steht er nicht mehr”.

In de kelders van het FDO-gebouw werd gewerkt aan onderzoek en ontwikkeling van ultracentrifuges voor de verrijking van natuurlijk uranium. Hier werkte ook de Pakistaan dr. Abdul Qadir Kahn die later de technische geheimen van de ultracentrifuges stal, meenam naar Pakistan en daar wordt beschouwd als de vader van de Pakistaanse atoombom. Zeer waarschijnlijk is die kennis ook doorverkocht aan Iran, en wellicht, maar nooit bewezen, ook aan Noord Korea.



Fig. 11 - Het FDO-gebouw in 1950 (Werkspoor Museum)

Een woonfunctie

In de jaren '90 besloot Stork-Werkspoor het gebouw af te stoten. Het werd in 1996 aan drie projectontwikkelaars verkocht en het kreeg een woonbestemming. Architectenbureau Reinder Nust kreeg de opdracht tot het maken van een ontwerp. De middendelen werden opnieuw dichtgezet met glazen gevels, nu in de vorm van een historisch verantwoord middenrisaliet (fig. 12). De oorspronkelijk open, maar intussen met vloeren gesloten, binnenruimte is weer geopend en met een glazen kap gedekt. De zolders zijn verwijderd en vervangen door dakappartementen. Het gebouw bestaat nu uit 64 koop- en, op de begane grond, 4 huurappartementen, alle in 1997 ondergebracht in de Vereniging van Eigenaren Pakhuis Oostenburg, de naam waaronder het gebouw sinds 1996 bekend is.

Wegens de complexe geschiedenis van het gebouw, de ook nu nog zichtbare verbouwingen, wijzigingen, aanpassingen en vernieuwingen, heeft het gebouw geen Gemeentelijke of Rijks monumentale status gekregen. Wel is het in zijn huidige staat een, in Amsterdamse termen, beeldbepalend, Orde 2, pand.

Nu het Pakhuis Oostenburg prachtig is hersteld en weer iets van zijn oude glorie toont, mogen we met Roelant van Leuven hopen en wensen dat dit treffelijk Pakhuis bekwaam is nog eeuwen te staan.

Fons Baede - april 2020

Lijstje van namen van het Nieuwe Magazijn

<i>Nieuw Magazijn</i>	<i>1720, oorspronkelijke naam</i>
<i>Zware Pakhuis</i>	<i>1723, Roelant van Leuven in 's Waerelts Koopslot</i>
<i>Suikerhuis</i>	<i>18e, begin 19e eeuw</i>
<i>Salpeterhuis</i>	<i>18e, begin 19e eeuw</i>
<i>Victualie Magazijn</i>	<i>1822-1847</i>
<i>Kleine Stelplaats</i>	<i>1871-1950</i>
<i>FDO-gebouw</i>	<i>1950-1997</i>
<i>Pakhuis Oostenburg</i>	<i>sinds 1997</i>

Fig. 12 - Pakhuis Oostenburg in 2011 (foto Wim Hutter)



Bronnen

Amsterdam Museum

troffel: <https://hart.amsterdam/nl/collectie/object/amcollect/30640>

maquette Oostenburg: <https://hart.amsterdam/nl/collectie/object/amcollect/25886>

Bonke, Hans (2011), “Amsterdamse Pakhuizen 16de – 20e eeuw”

Gaastra, Femme S. (2002), “De geschiedenis van de VOC”

Kist, J.B. e.a., red. (1986), “Van VOC tot Werkspoor, Het Amsterdamse Industrierrein Oostenburg”
aan dit boek heb ik dankbaar veel gegevens ontleend zonder directe verwijzing

Leuven, Roelant van (1723), “’s Waerelts Koopslot, of de Amsterdamse Beurs”
te vinden via: <https://books.google.nl/>

Nationaal Archief: Archief Inventaris 1.04.02, inv. nr. 116 en 117

Révész-Alexander, dr. Magda (1954), “Die alten Lagerhäuser Amsterdams”

TU Delft, Heritage & Architecture (2015), “De Werkspoorhallen op Oostenburg, Verleden, Heden en Toekomst”

Werkspoor Museum, enkele foto’s zijn mij vriendelijk beschikbaar gesteld uit het archief van het Werkspoor Museum te Amsterdam