

DE WESTELIJKE EILANDEN

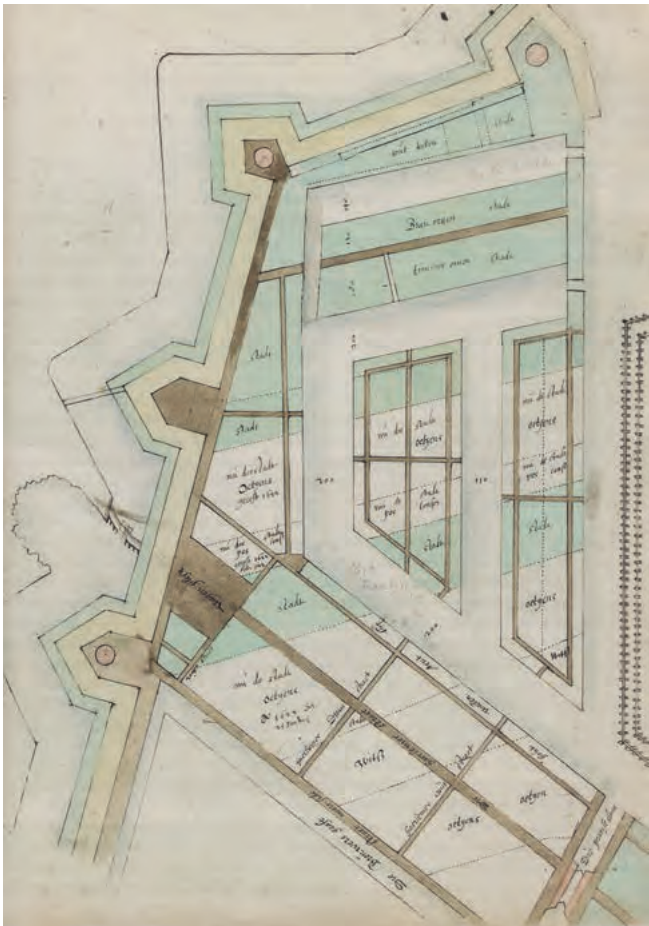
A historical illustration of a coastal scene. In the background, a harbor with a large sailing ship and a row of wooden houses. In the foreground, a dirt area with several large wooden barrels, one of which is lying on its side. A person is standing near the barrels. A large tree is on the right side of the image.

BICKERSEILAND
PRINSENEILAND
REALENEILAND

Als onderdeel van de Derde Uitleg (1610-15) werden de westelijke eilanden aangelegd. Belangrijkste aanleiding daarvoor was de behoefte aan vergroting van de haven-capaciteit met als belangrijkste onderdeel de verhuizing van de scheepsopleg naar een nieuwe waal. Dat gebeurde na interventie van de stadhouder, die vond dat de dicht op elkaar gepakte schepen in de Oude Waal een te groot risico liepen. Omdat ook de Nieuwe Waal pas op flinke afstand van de zeewering (Haarlemmerdijk) voldoende diep was

werd de tussenliggende ruimte eveneens nuttig gemaakt door op het buitendijkse land drie werkeilanden te vergraven. Vergraven is inderdaad het betere woord, anders dan bij Rapenburg en later de oostelijke eilanden waarvoor veel meer geplempt moest worden.

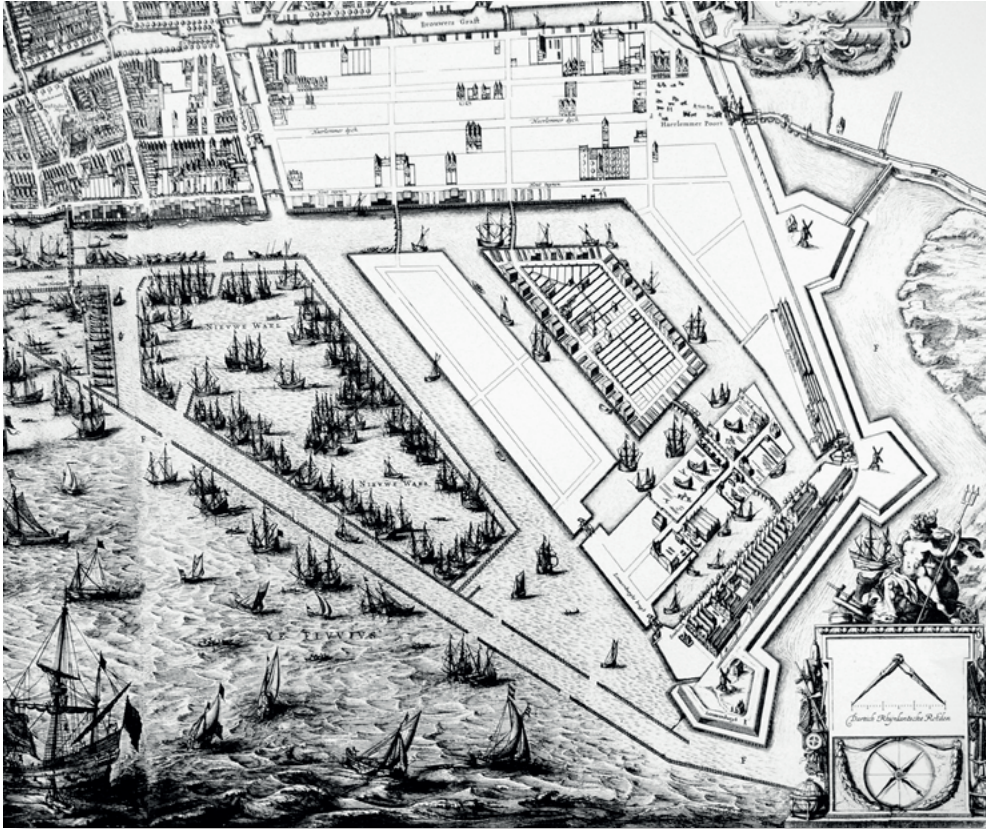
Als een soort spiegelbeeld van de werkeilanden Rapenburg, Marken en Uilenburg werden de nieuwe eilan-



den strak en vierzijdig maar met dit keer voldoende brede vaarten daartussen (zie rapenburg.pdf via link op laatste pagina). Ook al maakte de vroedschap dit keer niet de eerder begane fouten, ze werd dit keer onaangenaam verrast door burgemeester Oetgens en diens zwager Cromhout (zie kader p.3). Dat leverde een hoop touwtrekken en onderhandelen op en zorgde voor een flinke vertraging bij de aanleg van de eilanden. Pas in 1623 werd een begin met de inrichting gemaakt, wat duidelijk wordt uit het detail van de stadskaart van Balthasar Florisz van Berckenrode uit 1624. Daarop is te zien dat alleen het Middel-eiland spaarzaam, het Achtereiland nog nauwelijks en het Vooreiland nog helemaal niet bebouwd is. Op de tweede versie van die kaart uit 1647 is het verschil te zien. De

Boven: Het 'Schiprijck IJ' dat begin 17e eeuw nodig uitbreiding behoefde.

Links: Ontwerp voor de westelijke eilanden en Haarlemmerdijk uit 1610, getekend door stadslandmeter Lucas Jansz Sinck. Alleen de groen gemarkeerde grond was stads-bezit, de lichtere delen privé eigendommen van grondspeculanten (zie kader p.3).



naamgeving doet ons wat vreemd aan, omdat niemand ze onder die namen nog kent. Naar de belangrijkste grondeigenaren heette het Vooreiland weldra Bickerseiland en het Achtereiland werd Realeneiland. Het Mitteleiland werd Prinseneiland om minder duidelijke redenen; mogelijk naar een belangrijk huis of om de Oranjeprinsen Willem en Maurits te eren. Nog strikter dan op Rapenburg, Marken en vooral Uilenburg waren de nieuwe eilanden bedoeld voor

Boven: Stadskaart van Balthasar Florisz van Berckenrode uit 1624 met nog heel prille eilanden. De schans met de bolwerken is klaar en de zoutketen zijn ook al actief.
Rechts: Bolwerk Leeuwenburg (Blauwhoofd) in de vroege 17e eeuw.

Speculanten

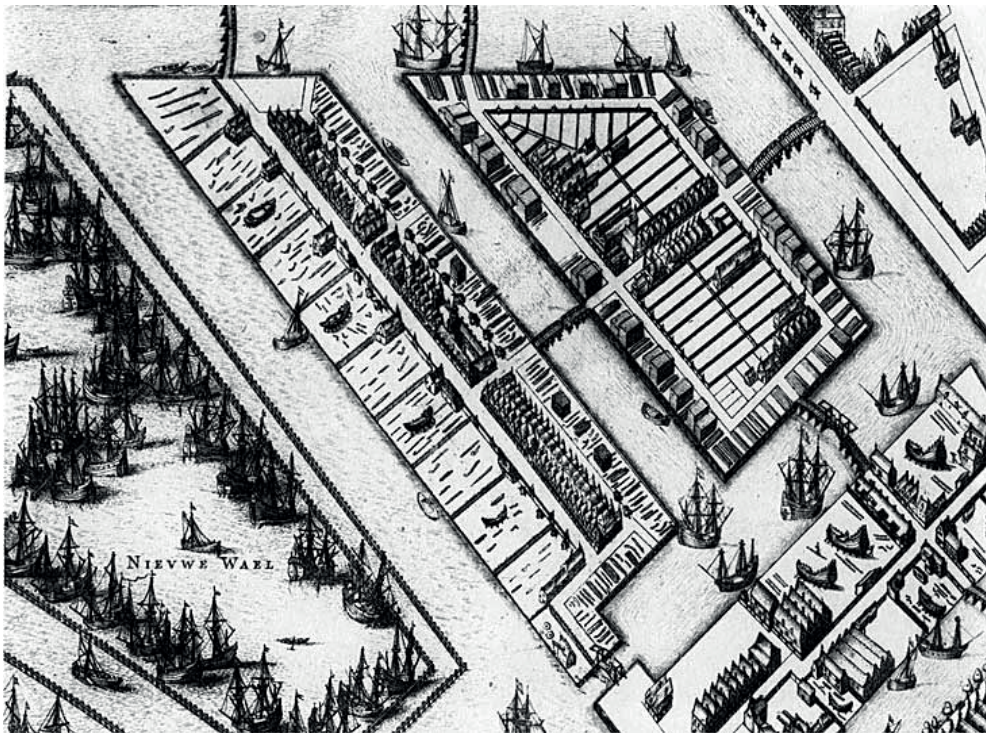
Burgemeester Frans Hz. Oetgens misbruikte zijn kennis omtrent de op handen zijnde stadsuitleg om zich ten koste van de stedelijke financiën te verrijken. Samen met zijn zwager Barthold Cromhout kocht hij bijtijds alle grond tussen Brouwersgracht en 't IJ die hij maar te pakken kon krijgen, om bij uitvoering der uitleg vanaf 1610 kostbare bouwgrond binnen de nieuwe stadsgrenzen in bezit te hebben. De voor straten en grachten benodigde grond moest de stad nu tegen een veel hogere prijs dan voorzien van de speculanten kopen. Burgemeester Hooft was verontwaardigd over dit laakbare gedrag van zijn collega en stelde een onafhankelijke taxatiecommissie in die een gerechte prijs voor de grond diende vast te stellen. Dit kon niet voorkomen dat Oetgens en Cromhout een vette winst maakten bij deze transacties (zie ook kaartje p.2).

opslag, industrie en aan de scheepvaart verbonden bedrijven en hadden woonhuizen er niets te zoeken, anders dan voor personeel. Om dit nieuwe gebied en vooral de Nieuwe Waal te kunnen verdedigen kreeg de Derde Uitleg een ver in het IJ stekende omwal-



ling met schans en een drietal bolwerken, of eigenlijk bastions (zie kaartje p.3). De palenrijen die het havenfront beschermden kregen een aansluiting op de nieuwe omwalling, waarmee dat front meer dan drie kilometer breed was geworden.

In dit stuk worden vaak namen van straten en grachten gebruikt die ze soms in de loop der eeuwen pas kregen. De Sloterdijsburgwal ging Nieuwe Teertuinen heten nadat ze door de teerkokerijen in gebruik genomen waren, net als de Bokkinghangen, Zandhoek en Taanstraat hun naam aan een concentratie van nijverheid danken. Ook de volksmond speelde een rol; na jaren, decennia of eeuwen raakte een naam vanzelf ingeburgerd. De Prinseneilandsdwarstraat werd bijvoorbeeld Galgenstraat (zie p.7).



Inrichting der eilanden

De aanleg van de eilanden kan niet los gezien worden van de herinrichting van het vasteland er omheen. Zoals bijvoorbeeld het land tussen de Brouwersgracht en het IJ, waar doorheen de Haarlemmerdijk slingerde. Die dijk werd recht getrokken en het buitendijkse land opgehoogd. Het geheel werd volledig herverkaveld, waarbij de IJ-oeveren waren voorbestemd voor houttuinen (Haarlemmer Houttuinen) en 'teerkokerijen' (Nieuwe Teertuinen, die begon als de Sloterdijs Burgwal), waar we de allerlaatste windas

Boven: Bokkinghangen met de Petemayenbrug naar de Zandhoek.

Links: Bijgewerkte stadskaart van p.3 uit 1647.



Detail uit de ingekleurde versie van het profiel door Savery uit 1647, uitgegeven door Justus Danckerts. Weergegeven worden de Westelijke Eilanden, de bebouwing is te vergelijken met de plattegrond uit hetzelfde jaar door Balthasar Florisz van Berckenrode (p.4). De twee bescheiden torentjes zijn van het woonhuis van Jan Bicker (links) en de Haarlemmerpoort van Hendrik de Keijser (rechts). Helemaal rechts korenmolen De Bok op bolwerk Leeuwenburg (Blauwhoofd), achter de bebouwing v.l.n.r. molens De Beer op het gelijknamige bolwerk en De Verrevanger op bolwerk De Bocht.



van Amsterdam aan te danken hebben. Ook bij deze werkzaamheden kwam de vroedschap de speculanten Oetgens en Cromhout weer tegen als grootgrondbezitters. Tussen de laatste twee bolwerken werd de schans ingericht voor 'zoutketen', de brandgevaarlijke zoutziederijen, en bij het laatste bolwerk kwam haringrokerijen, de 'bokkinghangen'. Net als elders langs de schans waren ook hier diverse lijnbanen te vinden. Dit waren nu de coulissen waarbinnen de eilanden vorm zouden krijgen. Zo kregen ze ook een innige

Boven: Jacob Olie fotografeerde in 1890 vanaf het Prinseneiland teerkokerij 'de Roo Vos' met de enig overgebleven windas. Dat is hetzelfde onderwerp als Gerrit Lamberts in 1816 koos voor zijn prent op de omslag. Rechts de Sloterdijkerbrug.

Rechts: De Galgenstraat door Lamberts in 1816. Het uitzicht op de Volewijck is nu verstoord door de bebouwing van het Bickerseiland.

band met het 'vasteland', oorspronkelijk verzorgd door een vijftal bruggen naar de Haarlemmerdijk of de schans. Ook onderling waren de eilanden door drie bruggen met elkaar verbonden; zie verder onder 'Bruggen'.



Zoals eerder gezegd zijn de eilanden opgezet om er bedrijvigheid te vestigen die men in de stad graag kwijt was. Het kon niet anders dan dat deze eilanden een doublure werden van die aan de oostzijde van de stad. Of de vroedschap regulerend optrad bij de vestiging van bedrijven is (mij) niet bekend, maar de voorschriften voor inrichting en gebruik waren gelijk.

Het Middel- of **Prinseneiland** kreeg rondom houttuinen waarop niet gebouwd mocht worden, iets dat we eerder zagen bij Rapenburg en Vlooienburg. Binnen de houttuinen kwam eerst een openbare weg en daarbinnen konden dan ‘spijkers’ (pakhuizen) gebouwd worden. In de eerste opzet voor het Middeleiland zouden in het hart - net als bij Vlooienburg - twee kruisende straten gerooid worden maar onder druk van de grondbezitters, waaronder Oetgens en Cromhout, is de straat over de lengte vervallen (vergelijk kaarten p.3 en p.4). De korte straat bleek de eerste jaren een huiveringwekkend uitzicht te bieden op de galgen van de Volewijck en heette in de volksmond al gauw de Galgenstraat, zoals hij vandaag officieel



nog steeds heet. In het verlengde van de Galgenstraat geeft de Sloterdijkerbrug over de Prinseneilandsgracht toegang tot de Nieuwe Teertuinen en via de Sloterdijkerstraat op de buitendijkse versie van de schans, het Smallepad (nu: Planciusstraat). Tegenover de Nieuwe Teertuinen werden ook op dit eiland teertuinen ingericht. Het Voor- of **Bickerseiland** was smaller en kreeg in de ontwerp-fase al geen straat over de lengte, alleen langs de ruime walkant en een korte overdwars maar wonderlijk genoeg niet recht tegenover de Galgenstraat, terwijl ook een brug niet gepland was. Bij de definitieve inrichting van het eiland is dat veranderd en kwam er een extra straatje in het verlengde van de brug, Kleine Bickersstraat.

Boven: *Bickerseiland, scheepswerf de Hollandsche Tuin in 1823.*

Links: *Reinier Nooms tekende in 1653 de drukte rond het Bickerseiland. Links de scheepswerf van Jan Bicker, rechts de Nieuwe Waal.*



De oorspronkelijke dwarsstraat kwam nu verder naar het vasteland te liggen (Minnemoersstraat). De verbindingsbrug met het Middel-eiland was de Galgenbrug en met het vasteland via de Eilandsbrug over de Eilandsgracht naar de Haarlemmerdijk. Tussen de twee genoemde eilanden ligt de Bickersgracht. Met zijn lange zijde aan het IJ en een brede vaargeul tot de Nieuwe Waal leek het Vooreiland

Boven: De Bickersgracht in 1861 vanaf het Bickerseiland gefotografeerd door Jacob Olie. De brug is de Galgenbrug.

Rechts: Voor het maken van deze tekening stond de tekenaar op de Zandhoeksbrug en zag uit over de Realengracht. Daarover ligt de Drieharingenbrug tussen Realeneiland en Prinseneiland. In de verte molen De Beer op het gelijknamige bolwerk, dicht bij de Haarlemmerpoort.

uitermate geschikt voor grotere scheepswerven. In 1631 kocht Jan Bicker het hele eiland van de stad, legde er een scheepstimmerwerf aan, bouwde voor zichzelf het bekende grote huis met de toren van drie verdiepingen en een pakhuis daarnaast, en liet verder van 1633 tot 1643 het eiland met scheepstimmerwerven, woonhuisjes en pakhuizen vol timmeren. Of hij deze voor een deel weer verkocht of alleen verhuurde is niet bekend. Op de bijgewerkte kaart van 1647 blijkt inderdaad de IJ-zijde van het eiland volledig in beslag genomen door scheepswerven en de Bickersgracht-zijde door houttuinen. Binnen de straten een smalle rij pakhuizen en natuurlijk het grote woonhuis. Dat werd overigens al rond 1700 al weer afgebroken om plaats te maken voor een serie woningen.

Het Prinseneiland zou niet verkocht worden maar per erf verhuurd, het Realeneiland bleef voor het grootste deel stadseigendom. Een



flink deel is in eigendom van de schepen Reael, getrouwd met een dochter van Oetgens, en zo tot dat bezit op het eiland gekomen. Op het Achter- of **Realeneiland** zien we al snel een aantal scheepswerven en pakhuizen verschijnen. Opvallend is dat langs de Zoutkeets- en Realengracht al in de ontwerpfase gedeeltelijk kaden lopen, die er nog steeds zijn. Alleen de westelijke helft van het eiland had houttuinen of werfhellingen aan het water, net als de beide andere eilanden. Tussen Realeneiland en de beide anderen ligt de Realengracht en aan de andere kant scheidt de Zoutkeetsgracht en de smalle Smallepadsgracht het eiland van de schans. Als we de diverse 17e-eeuwse stadskarten raadplegen valt op dat het Prinseneiland het eerst volgebouwd is en dat op het Realeneiland 't langst lege plekken blijven.



Bruggen naar en tussen de eilanden



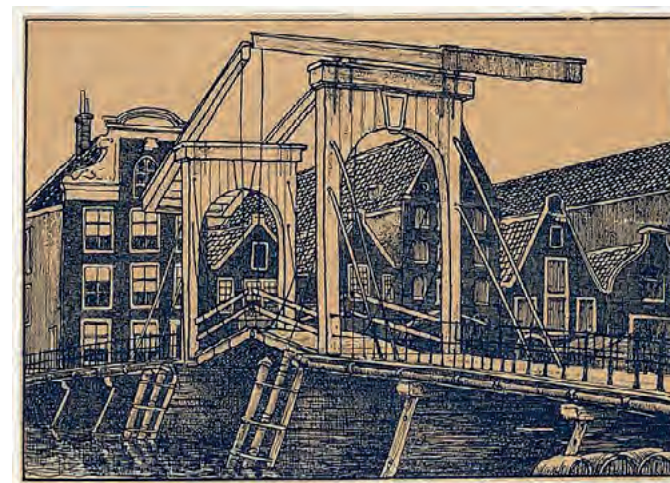
Sommige bronnen weten te melden dat op zeker moment 28 bruggen naar en tussen de eilanden bestaan hebben. Wij gaan hier uit van de vroeg-17e-eeuwse fase in vergelijking met de moderne tijd en dan gaat het nog maar om acht bruggen. Van de Haarlemmer Houttuinen leiden twee bruggen naar de eilanden. Naar het Bickers-eiland is dat de Eilandsbrug (nr. 312) en naar het Prinseneiland is dat de Dommersbrug. Deze

namen komen van de overigens zeer accurate kaart van Gerred de Broen uit 1728; er bestaat nu nog een Dommersbrug over de Brouwersgracht, voor de Binnen Dommersstraat. Beide bruggen waren

Boven: Eilandsbrug naar Buiten-Oranjestraat in 1862

Links: De zelfde brug in 1769 met daarachter de Dommersbrug. Teertuinen en molen de Beer in 't verschiet.

Rechts: Sloterdijkerbrug rond 1900





in eerste instantie eenvoudige vaste bruggen met, naar we mogen aannemen, een oorgat. Op de foto links van Jacob Olie is te zien dat minstens de Eilandsbrug ooit vervangen is door dubbele wipbrug. Beide bruggen zijn verdwenen door de aanleg, en dan vooral de verdubbeling van de spoorbaan, waarvoor de grootste breedte van de Eilands- en Prinseneilandsgracht gedempt werd.

Van de Nieuwe Teertuinen leidt de Sloterdijkerbrug (nr. 321, afb.

Boven: De Karseboomsbrug, hier in 1820 nog als ophaalbrug.

Re.bov: Nog eens de Karseboomsbrug, nu in 1854 als vaste brug.

Rechts: De Petemayenbrug in 1891 in de stalen versie. Links de Zandhoek, rechts de bebouwing aan de Zoutkeetsgracht.



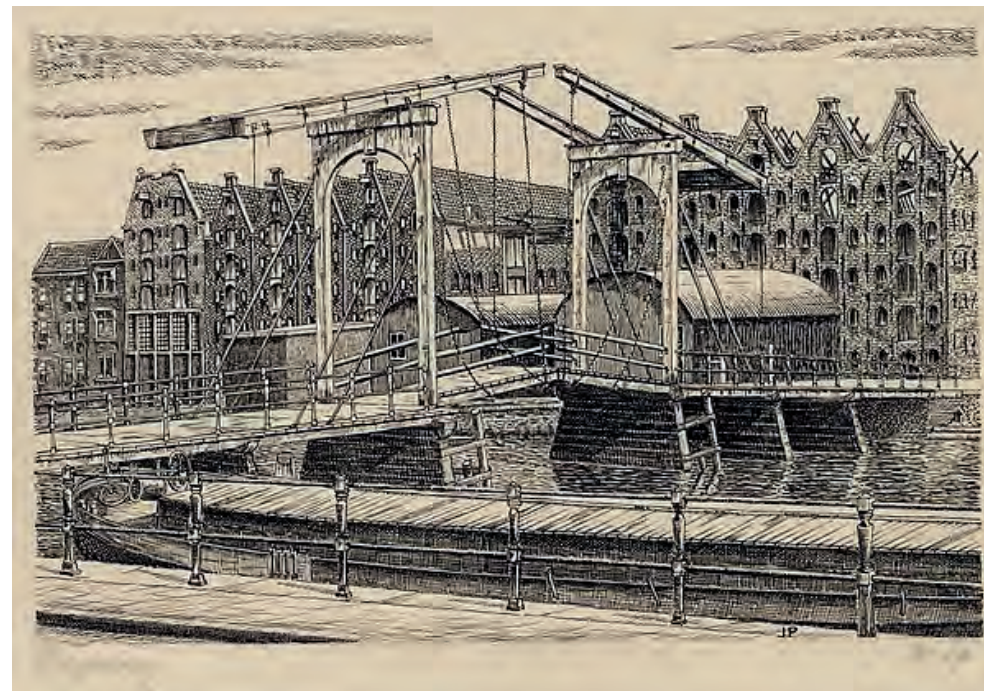
p.6 en 9) naar het Prinseneiland, oorspronkelijk ook een vaste brug maar ooit vervangen door een dubbele wipbrug. Die is in 1953 voor de laatste keer vernieuwd en in 2007 ingrijpend gerestaureerd.

Van de zoutketen leidde een vaste brug naar het Realeneiland, over de Zoutkeetsgracht. Deze brug werd Karseboomsbrug genoemd naar een huis op de hoek van de Zoutkeetsgracht, waar een karseboom in de gevel stond. De brug, die ooit tot dubbele wip werd om-





gebouwd is nu verdwenen. Over diezelfde gracht leidt ook de Petemayenbrug (nr. 317) naar het Realeneiland, vanaf de eerste dag een dubbele wipbrug die nog wel bestaat. In 1896 werd de houten brug vervangen door een stalen versie die in 2007 weer vervangen is door een houten replica van het origineel. Andere namen voor dezelfde brug zijn Leeuwenburgsbrug (naar het bolwerk) of Zoutkeetsbrug, welk laatste synoniem zij moet delen met de Karseboomsbrug.



Nu de eilanden onderling.

Als we van de Petemayenbrug over de Zandhoek (waar in de 17e eeuw de zandmarkt werd gehouden) naar de Realengracht lopen komen we bij de Zandhoeksbrug (nr. 316), vanaf de oorsprong een dubbele wipbrug. Net als de Petemayenbrug werd ook deze brug in de 19e eeuw een stalen versie en in 2007 een houten replica van het origineel. Lopen we nu via de Grote tot de Kleine Bickersstraat en slaan rechtsaf staan we voor de Galgenbrug (nr. 315, afb. p.7 en boven) naar het Prinseneiland. Dat is nu een oninteressante vaste brug maar was oorspronkelijk net zo'n dubbele wip als de vorige twee bruggen.

Boven: De Galgenbrug over de Bickersgracht.

Links: Tweemaal de Zandhoeksbrug, boven de nieuwe houten van 2007.



Over die brug meteen rechtsaf komen we via de straat aan de spannendste brug, die weer richting Realeneiland gaat: de Drieharingenbrug (nr. 320), genoemd naar het huis in de Vierwindendwarsstraat nr.1, de 'Drie Haringen'. Dat was oorspronkelijk een volwassen dubbele wipbrug de 'Princebrug' of 'Vliegendebrug' (afb. p.8) maar die is in 1894 vervangen door een vlotbrug die 'Kippenbrug' genoemd werd. In 1922 werd die vlotbrug vervangen door een onaanzienlijke ijzeren voetbrug die in 2008 weer door een attractieve 'kwakelbrug' vervangen werd, die trots weer de naam 'Drieharingenbrug' draagt.

*Boven: Tussen 1894 en 1922 lag deze vlotbrug in de plaats van de oude Drieharingenbrug.
Rechts: De nieuwe houten Drieharingenbrug - 2005*



Ontwikkeling

Er is een belangrijk verschil tussen de ontwikkeling van werkeilanden in het oosten en die in het westen van de stad. De oostelijke eilanden bergen met de Admiraliteit en de VOC voornamelijk grote instellingen, de westelijke van het begin af kleinere particuliere bedrijven die men in de stad graag kwijt was. In 1625 gaf de vroedschap toestemming haringrokerijen te vestigen tegen bolwerk Blauwhoofd. In 1643 verhuisden de teerkokerijen van de Oude Teertuinen naar de eilanden, of liever: aan beide zijden langs de Prinseneilandsgracht. Volgens een keur van 1623 was het Prin-



seneiland geheel voor de houthandel bestemd maar daar was in 1643 dus al de teerhandel bijgekomen en met het minder belangrijk worden van de houthandel werden vrijgekomen plaatsen ingenomen door een nieuwe gegadigde: de haringhandel. Op het Realeneiland vestigen zich touwslagerijen en taanderijen. Die laatste industrie maakten zeilen, visnetten en touwwerk beter weerbestendig door ze te koken in een oplossing van eikenschors, quebracho en betelpalm, wat de typische bruine kleur geeft. Afhankelijk van het gebruik werd touw ook wel geteerd.

Begin 18e eeuw blijkt dat de overheid het strikt bedrijfsmatige ka-

Boven: Scheepswerf Spijker aan de Bickersgracht.

Links: Drieharingenbrug 2007



rakter van de eilanden versoepelde en verschenen er vooral op het Bickerseiland steeds meer woonhuizen. Op het Prinseneiland domineren de pakhuizen en bleef er voor woonhuizen weinig plaats. Van de 900 pakhuizen in heel Amsterdam stonden er meer dan 100 op dit eiland. Op het Realeneiland bouwde Reinier Reael aanvankelijk, tegen de wil van de vroedschap burgerwoningen. In de 19e eeuw was de vele industrie op en rond het eiland te smerig geworden om tussen te wonen.

In 1832 werd de Westerdoksdijk gesloten waardoor een getijdenvrije binnenhaven ontstond: het Westerdok (zie kaartje p.19). De Westelijke Eilanden waren nu van het IJ afgesloten, op een schutsluis aan

Boven: Westerdok, gezien naar Bickerseiland rond 1900

Rechts: Spoorviaduct in aanbouw, daar achter de Haarlemmer Houttuinen

de oostzijde na. De Nieuwe Waal en de palenrijen werden meteen opgeruimd, maar voor de scheepswerven betekende het dok toch een handicap. De ene scheepswerf na de andere sloot de poorten; in 1860 maakten de werven 't Fortuyn, 't Eiland Terschelling en de Oranjeboom plaats voor de Amsterdamsche Suikerraffinaderij. In 1890 werd op de allerlaatste werf De Nachtegaal het laatste schip gebouwd, waarna het terrein overgenomen werd door machinefabriek Suyver. Toch zijn de onderhoudswerven niet allemaal verdwenen. In 1877-79 werd de spoorlijn van station Haarlemmerpoort doorgetrokken naar het hulpstation bij de Droogbak en in 1889 naar het nieuwe Centraalstation. Voor de aanleg van de spoorbaan werd vanaf 1872 de Eilandsgracht gedeeltelijk gedempt en half op de Houttuinen, half op de gedempte gracht een spoorviaduct ge-



bouwd. In 1918 besloot men de sporen te verdubbelen en ging nog eens een strook van de Eilandsgracht verloren, waarbij vóór het Bickerseiland zo weinig overbleef dat de gracht ter plekke in 1928 maar helemaal gedempt is. Tussen de twee spoorbanen ontstond een spelonk ‘Tussen de Bogen’ waar zich talloze bedrijfjes, opslag en stallen vestigden. De spoorbaan was zo mogelijk nog lastiger voor de eilanders dan de Westerdoksdijk, doordat de doorsteek naar het vasteland via de Dommersbrug verdween en die via de Eilandsbrug belemmerd werd door een laag spoorviaduct.

Eilandskerk

In 1659 besloot de vroedschap houten preekshuren te bouwen op de Oostelijke en Westelijke Eilanden en het Amstelveld. Niet lang daarna konden die gewijd worden. De bedoeling van deze nood-



maatregel was de houten kerken zo snel als mogelijk te vervangen door een stenen gebouw. Dat lukte voor de Oosterkerk al in 1671,

Boven: Viaduct gezien naar Buiten Oranjestraat, met een vaste brug

Links: Spoorwegviaduct gezien over de Eilandsgracht - 1879

Rechts: ‘Tussen de Bogen’, na de verdubbeling van de spoorbaan in 1918





voor de Amstelkerk nooit en voor de Eilandskerk in 1739.

De in 1879 in gebruik genomen spoorlijn vlak langs de kerk heeft deze geen goed gedaan. De weke grond bood geen weerstand aan het gedreun van de treinstellen en de kerk zakte langzaam scheef. Om het gewicht te verminderen werd in 1910 de torenkoepel afgebroken maar dat hielp onvoldoende. In 1939 was de toestand zo slecht dat de kerk buiten gebruik gesteld en in 1950 tenslotte gesloopt werd.

Bedrijventerrein

Nog in 1663 werd bij keur verboden de wallen op welke manier ook te bebouwen maar niet lang daarna werd het de houthande-

Links: De houten Eilandskerk in 1693.

Onder: De stenen Eilandskerk in 1789

Rechts: Bij de afbraak in 1950 bleef de kosterswoning voorlopig staan.



Brand!

De bedrijvigheid die op de eilanden een plaats gevonden had was niet voor niets de stad uit verdreven. Herhaaldelijk ontstond brand in pakhuizen, op werven of schuren. Op het Realeneiland vloog op 25 september 1670 de mouterij van het Potas Vat in brand. Het vuur sloeg over op drie belendende pakhuizen die drie dagen gebrand hebben en volledig verloren gingen. Dit schijnt de bewuste druppel te zijn geweest! De vroedschap verzocht Jan van der Heyden zijn uitvinding van een mechanische brandspuit tot een werkbaar model te ontwikkelen, dat hij in 1672 inderdaad presenteerde.

laren toegestaan hun wal van de openbare weg af te sluiten met een hek (d.i. géén schutting). Deze keur gold overigens voor alle wallen in de stad. Dit neemt niet weg dat in de loop der jaren



de wallen toch zodanig bebouwd werden dat in 1875 een nieuwe huisnummering van kracht werd, waarbij de clandestiene bouwsels een eigen nummer kregen en in 1878 wordt het bouwen op de wallen gelegaliseerd. In de 19e eeuw besloot de gemeenteraad dat de Westelijke Eilanden uitsluitend bedrijventerrein zouden zijn en wonen geen prioriteit meer had. In 189? kwam vergunning de walkanten te bebouwen en iets later werd die regel nog wat opgerekt. De schilderachtigheid, die Breitner opzocht om er zich tussen te vestigen, was verdwenen. De overzichtelijkheid van de eilanden raakte zoek en het werd een rommelig

Boven: Veertig meter diepe pakhuizen aan de Realengracht

Links: Prinseneiland: het gebruik van de houttuinen in de praktijk

Pakhuizen en vemen

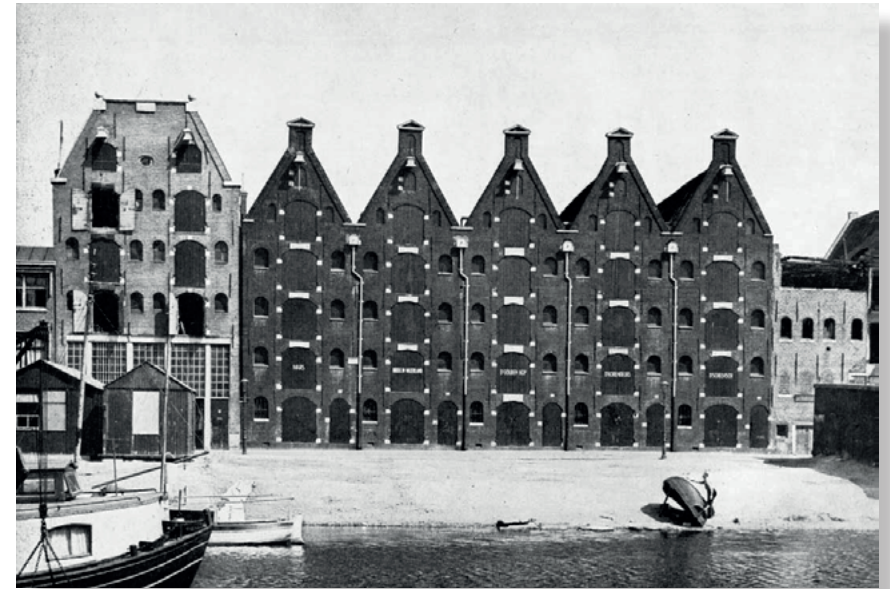
Het klassieke pakhuys, gecombineerd met de woning van de eigenaar op de benedenverdieping, werd in de 17e eeuw niet meer gebouwd. Een pakhuys werd door rijke burgers gebouwd als geldbelegging en als dat kooplieden waren hoogstens gedeeltelijk voor eigen gebruik. De eigenaars verhuurden pakhuizen of delen daarvan aan anderen en lieten het toezicht en de inning der huurpenningen over aan vertrouwden of factors. Er werd ook gericht naar opslagruimte gezocht door bemiddelaars die dan delen van pakhuizen huurden en voor eigen rekening onderverhuurden. Beide activiteiten lagen ook precies op het pad van het gilde der 'waagdragers', waarvan de leden reeds een zekere faam als vertrouwenspersonen hadden hoog te houden en die dat afschermden met een strakke regulering. Daaruit ontstonden in de 17e eeuw de vemen, in eerste instantie een term voor een belangengroepering die later overging op de gebouwen waarin zij hun werk verrichtten. Het was mogelijk dat een veem pakhuizen in eigendom had, maar zeker in de begintijd niet voor de hand liggend. Vennoot van een veem worden was zo lucratief dat nieuwe leden zich tegen steeds hogere bedragen 'inkochten', waarmee op den duur wel tienduizenden guldens gemoeid waren.

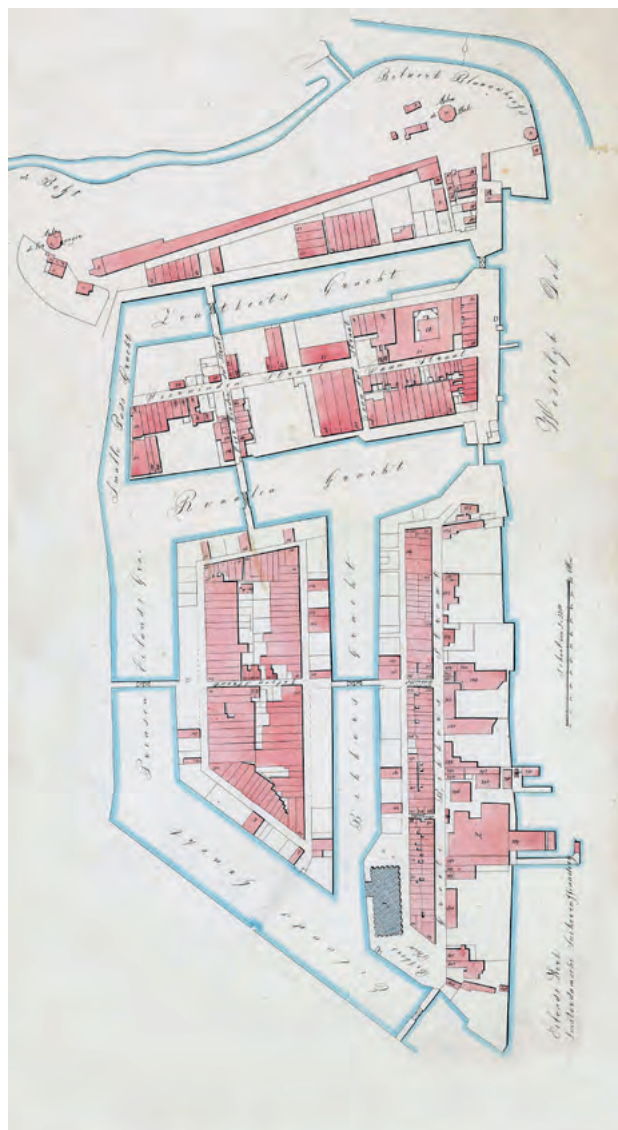


en groezelig gebied. In 1953 kwam voor het Bickerseiland een bestemmingsplan tot stand waarin 'wonen' tot een minimum beperkt zou worden en in 1968 nog werd de eilanden, met uitzondering van de Zandhoek, een werkbestemming toegeschreven. Op het Bickerseiland was het aantal woningen in 1939 al gedaald tot 250 en in 1972, het 'keerpunt', tot 120.

Links: Bickersgracht in 1893; op een enkele nering na vol met woningen

Rechts: Prinseneiland; de wallekant nog onbebouwd (boven) en 50 jaar later (onder).

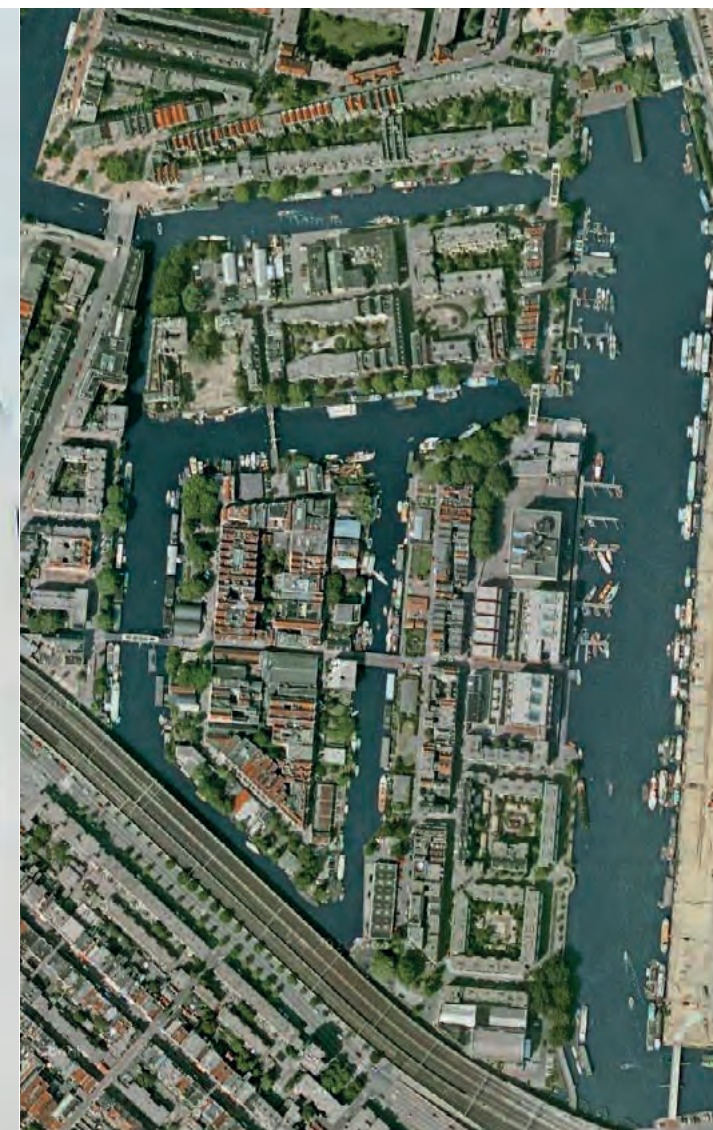




De Westelijke Eilanden in 1853 - bolwerk Blauwhouf is nog niet ontmanteld maar de Westerdoksdijk ligt er al omheen. Ook de spoorlijn is nog niet aangelegd.



De Westelijke Eilanden in 1892 - de Zeeheldenbuurt in de plaats van de schans (en daarbuiten) vordert, het spoor is er nu wel en er zal nog een deel van het Westerdok gedempt worden (potloodlijn rechtsboven).



De Westelijke Eilanden in 2008 - de verdubbelde spoorlijn heeft diep ingegrepen in de structuur van de eilanden, voor de nieuwbouw op het Bickerseiland zijn flinke stukken Westerdok gedempt.

Historiserend herstel

Het laatste kwart van de 20e eeuw werd een der alternatieve manieren de woningnood te lijf te gaan heel populair: de aanpassing van industrieel erfgoed om in te wonen. Vanaf 1971 waren in Londen de 'docklands' als zodanig en met groot succes in gebruik genomen en kort daarop volgde Amsterdam het voorbeeld. De pakhuizen aan de Brouwersgracht en Prinseneiland waren zo'n beetje de eerste projecten en met veel vallen en opstaan kregen ook vele pakhuizen op de eilanden een nieuw leven als gewilde woonruimte. Dat botste in diezelfde jaren met de vergunningen die de gemeente verstrekke voor de bouw van moderne kantoorkolossen op het Bickerseiland: de Walvis en de Narwal (foto p.16). Tegen het laatste



Boven: De Zandhoek, gezien naar de Petemayenbrug - 2005

Rechts: Nieuwbouw in de Kleine Bickersstraat

Links: De kantoorkolossen op het Bickerseiland, gezien over het Westerdok.





gebouw ontstond massief protest van de nieuwe bewoners van de buurt en na inmenging van ook andere belanghebbenden, zoals Monumentenzorg en heemkundeverenigingen, gaf de gemeenteraad toe. Er waaide meteen een andere wind en de gemeente ondersteunde voluit een grote opknapbeurt. Dat zou achteraf wel eens de belangrijkste bijdrage van wethouder Schaefer kunnen blijken, die fondsen ter beschikking stelde voor uitgebreide renovaties en experimentele nieuwbouw. Op het Prinseneiland lukt dat 't snelst en 't best, het Bickerseiland is eigenlijk al te zeer verpest met grote

Boven: De Zandhoek in 1893; na WO2 onbewoonbaar verklaard.

Re.bov: Het slaan van de eerste paal voor nieuwbouw van woningen op het Bickerseiland, een project van de als laatste nieuw toegelaten woningcorporatie Lieven de Key - 1973.

Rechts: De Zandhoek, na een eerdere redding 1945-55 volledig hersteld.



fabrieken en die vermaledijde kantoorkolossen. Ook het entree kan door de demping van de Eilandsgracht en de spoorbaan nooit meer goed gemaakt worden. Daar komt 't pas rond de millenniumwisseling goed, dankzij stichting Lieven de Key. Behalve nieuwe en soms experimentele woonvormen geeft die het Bickerseiland een nieuwe vorm, maar houdt zich ook bezig met restauraties van historische panden. De hierboven al besproken herbouw van bruggen is een voorbeeld van het herstel van de oude sfeer van deze werkzame eilanden. We zullen ongetwijfeld nooit meer het ruimtelijk effect van de onbebouwde walkanten terugkrijgen en of de nieuwbouw op het Westerdokseiland veel bijdraagt moet nog gezien worden.



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

