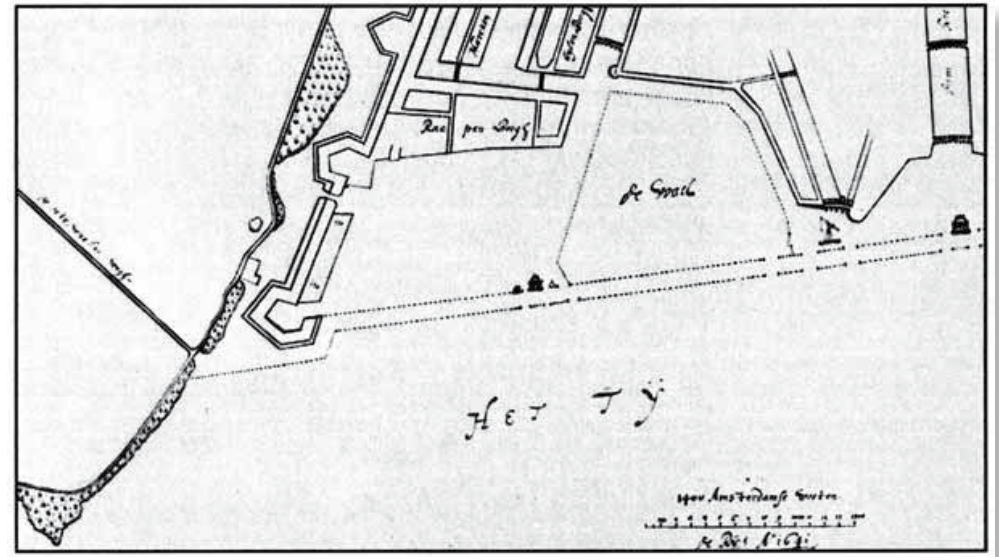
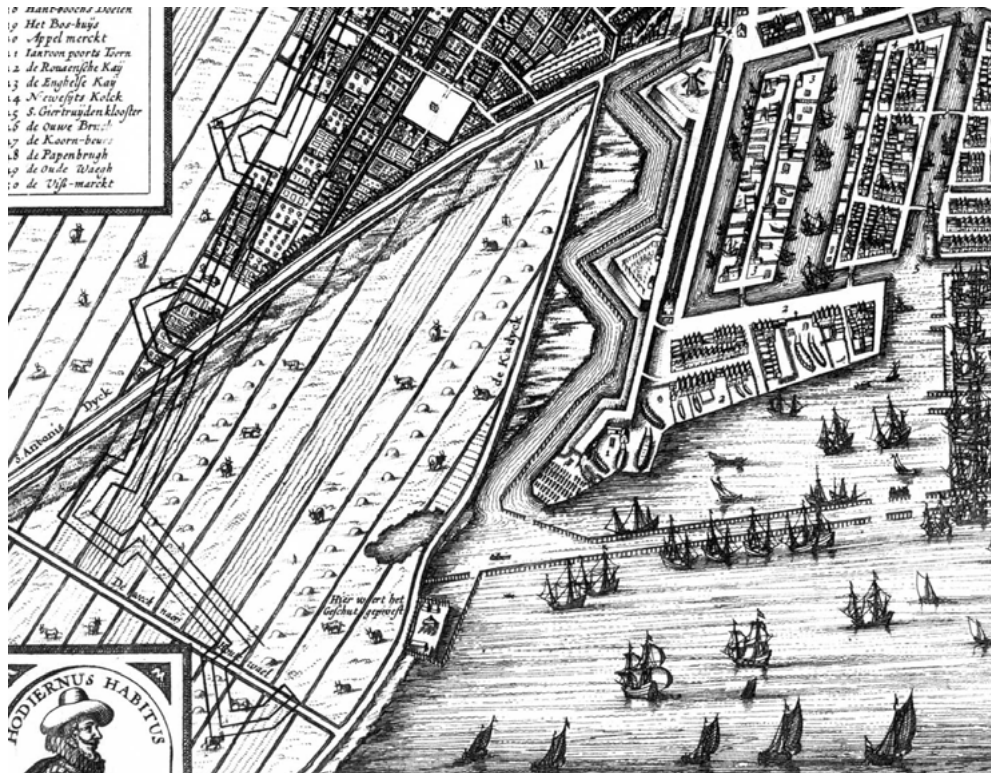


Amsterdam's zeehaven in beweging: Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg



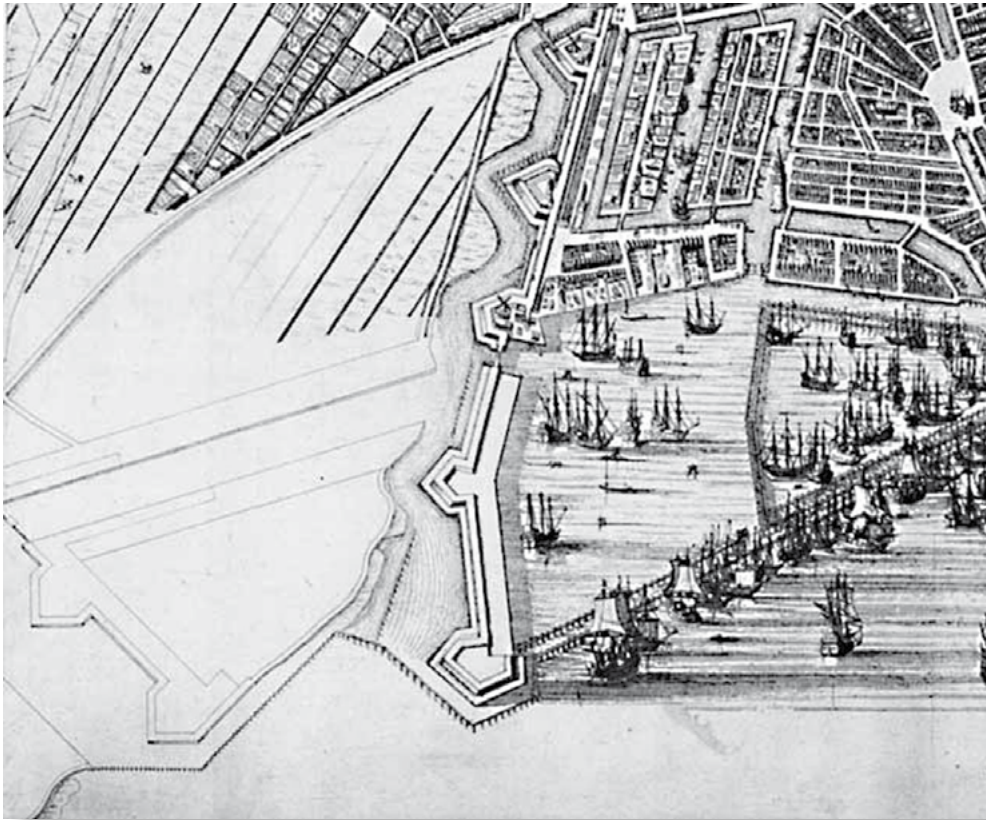
De oostelijke eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg zijn kunstmatige eilanden, gedeeltelijk vergraven in bestaand buitendijks land, gedeeltelijk aangeplempt op ondiepe stukken moeras of modderbanken in het IJ. Hoe dat land er uitzag is te zien op onderstaande kaart, alhoewel elke kaartenmaker 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.



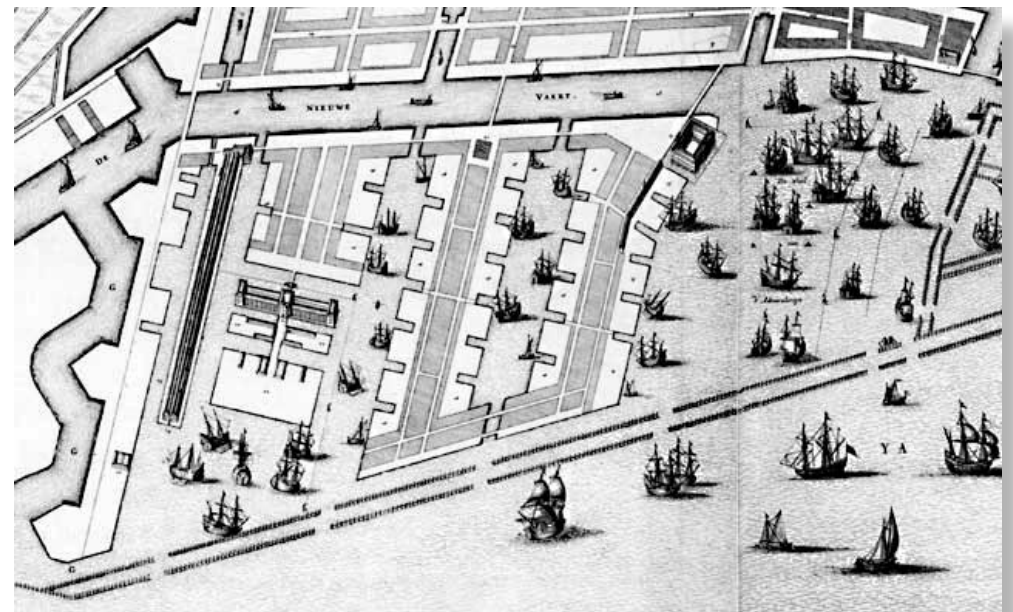
ste plannen en dit vergde meer voorbereiding; het werd 1641 voor met dat werk begonnen werd. Nog tijdens de aanleg werd besloten tot verlenging van de dam en de aanleg van een tweede bolwerk. Het resultaat is op de afbeelding hierboven te zien. De knik is tot vandaag op Kattenburg terug te vinden in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

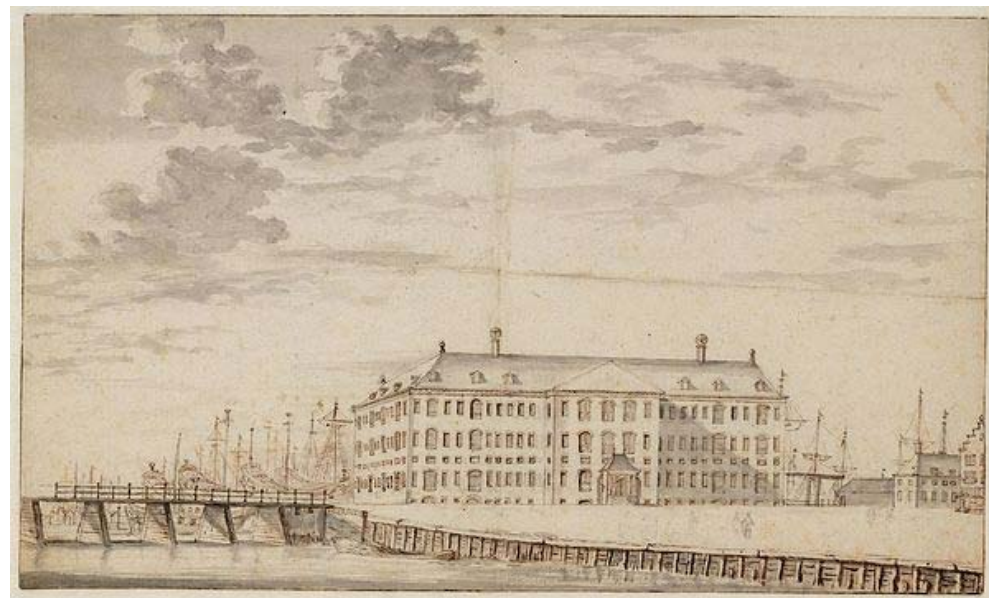
Voorafgaand aan al deze plannen was in 1649 begonnen met het graven van de Nieuwe Vaart, die gedacht was als oplossing in de eeuwige strijd tegen de verlanding van het IJ en de slechte waterkwaliteit in de stad. Deze in principe 300 voet (85m) brede vaart liep van de zojuist vernieuwde waal naar het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



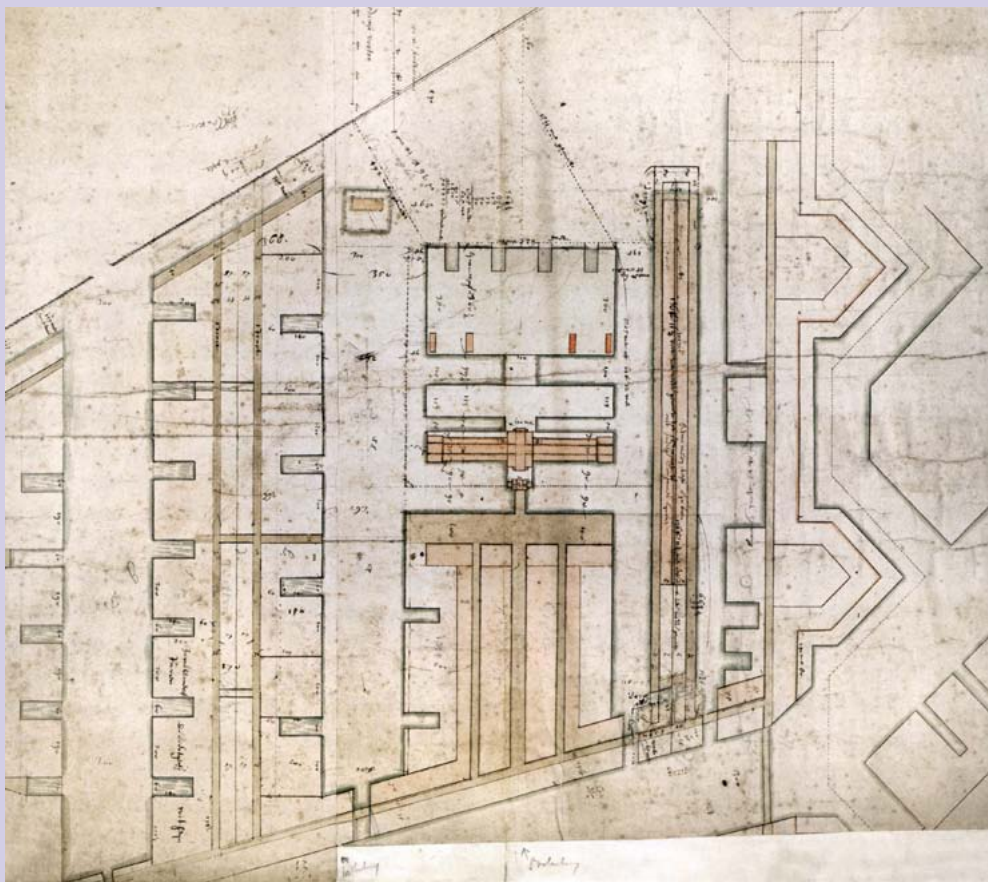
de algehele inrichting grotendeels afgerond, behalve van Wittenburg misschien (zie intermezzo op pag. 43).

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-

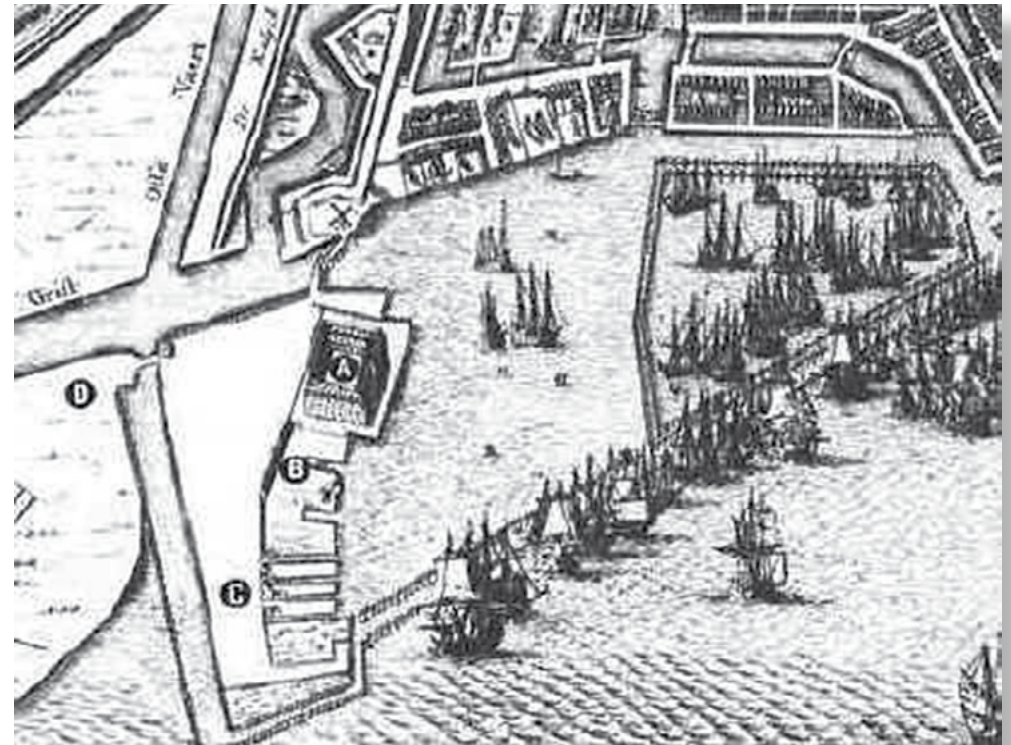
leg van Kattenburg. De VOC die op Rapenburg en op diverse verspreide locaties in de stad uit zijn jasje knapte kreeg het grootste (noordelijkste) deel van Oostenburg eveneens in volle eigendom en bovendien in het zuidelijke woongedeelte 28 woonerven voor behuizing van personeel. Het Lijnbaanseiland was 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.

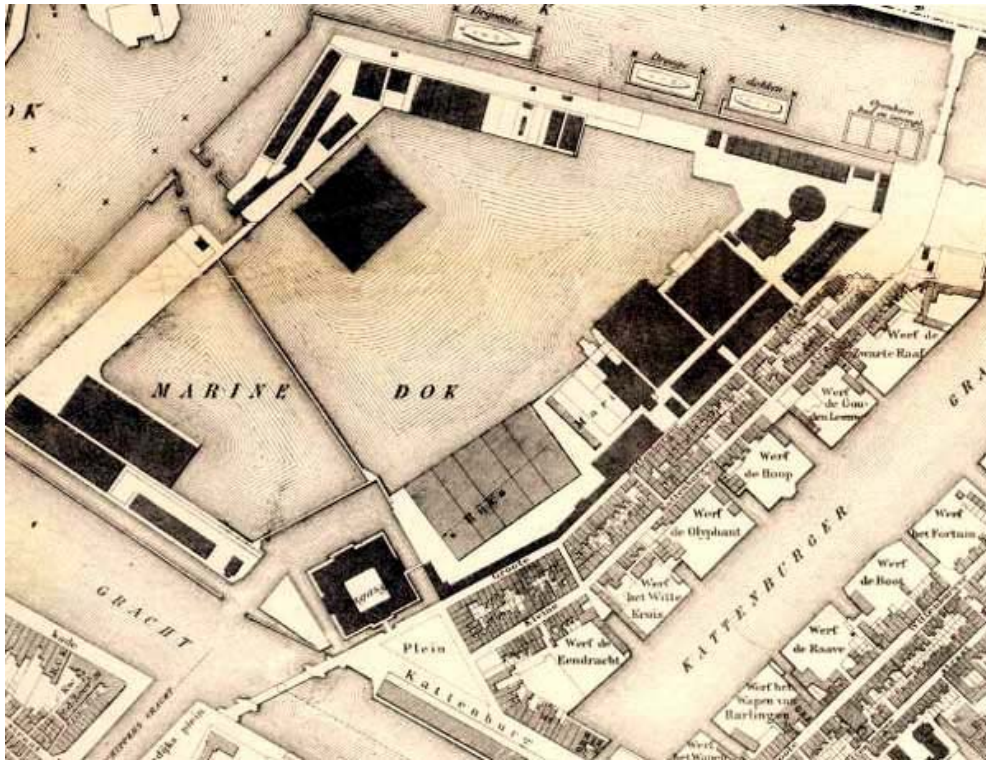
Kattenburg

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 riante 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.

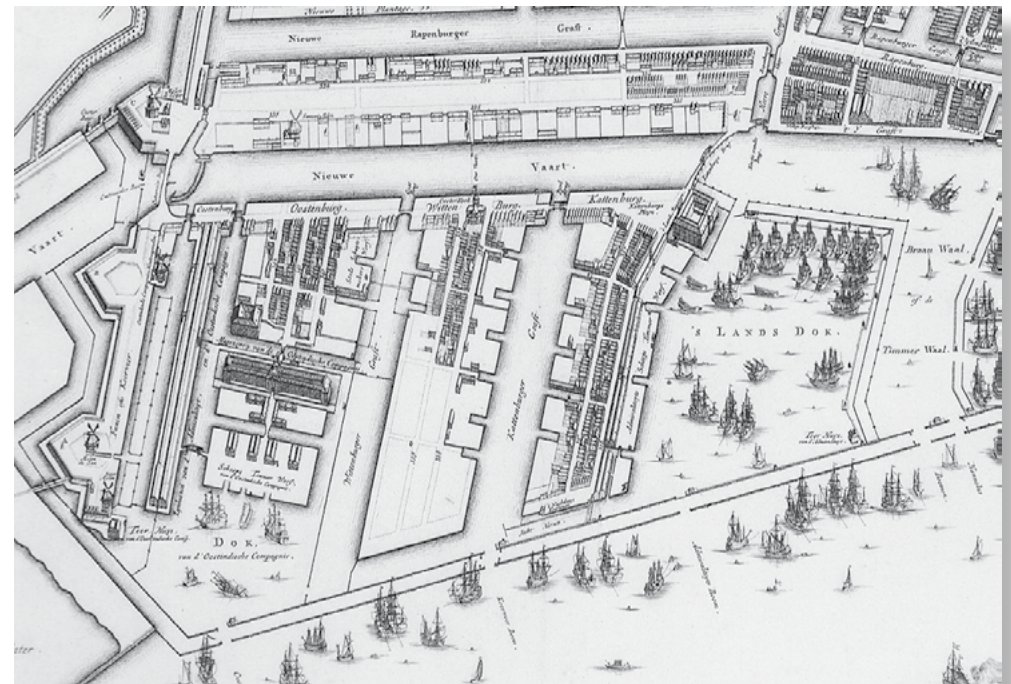
Op Wittenburg zouden, volgens de plannen van de vroedschap, 14 kapitale werven moeten komen. Door de ondiepte van de Wittenburgergracht was het niet mogelijk hier grote schepen van stapel te

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!

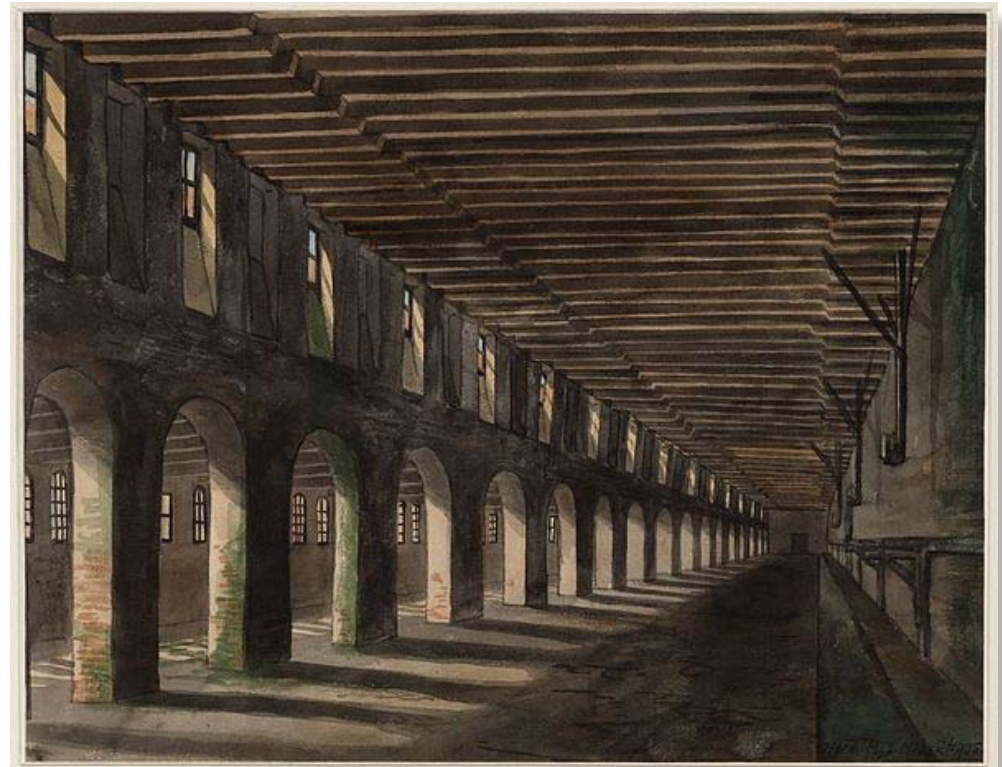
Behalve dat de Baangracht, de gracht parallel aan de stadsomwalling, tot het IJ doorliep werd in 1660-1661 ook nog eens de Oostenburgervaart gegraven. Daardoor ontstond het 500m lange Lijnbaanseiland waarop twee lijnbanen gebouwd werden. Ten eerste van de V.O.C. zelf die, behalve voor eigen gebruik, 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.

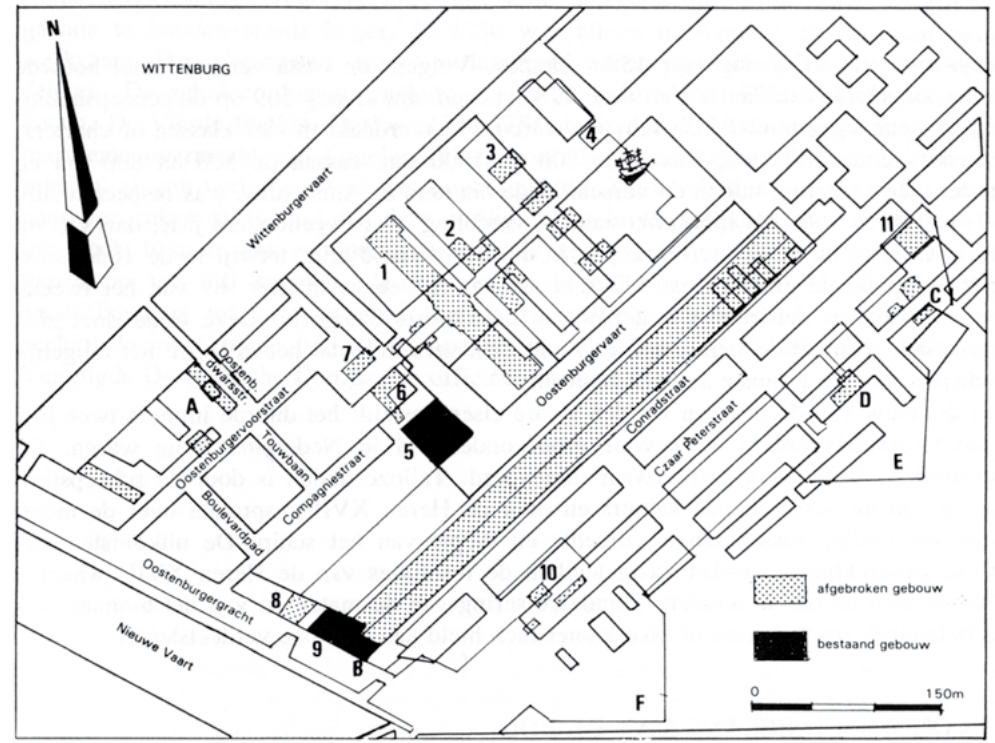
Het Zeemagazijn was gigantisch, namelijk 215m breed, 25m diep en telde vier verdiepingen. Op de werf van de V.O.C. werden 509 van de in totaal ongeveer 1500 schepen gebouwd. Daarvan waren er 175 boven de 1000 t, 111 van 800-1000 t en 176 van 500-800 t. De rest waren schuiten en kleinere vaartuigen beneden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

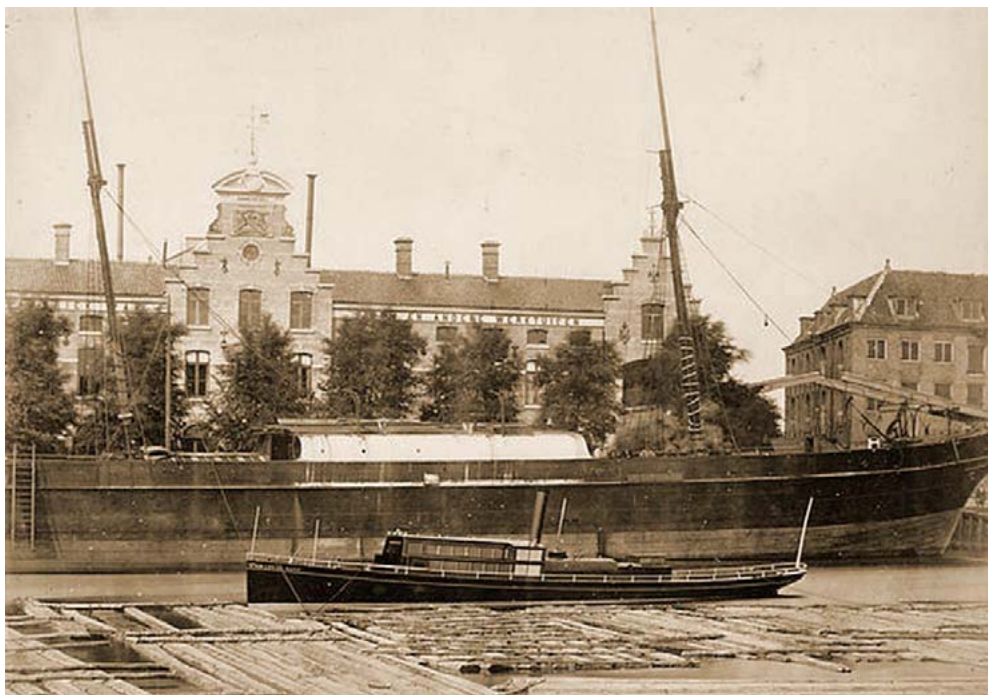
De vele Engelse Oorlogen (en dan vooral de vierde, 1780-1784), mismanagement en gezapigheid deden het concern de das om. In 1795 werd de V.O.C. failliet verklaard en 31 december 1799 hield ze officieel op te bestaan. Er is archeologisch onderzoek gedaan naar resten van de V.O.C.-werf; zie link op p.51.

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?

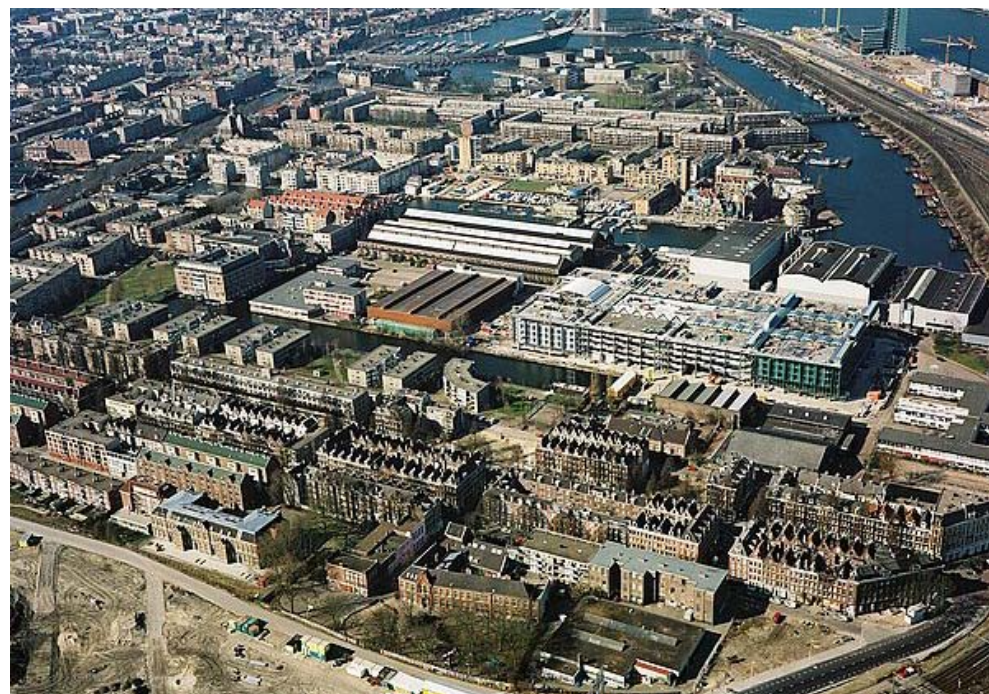
<http://nl.wikipedia.org/wiki/Oostenburg>

<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



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

