

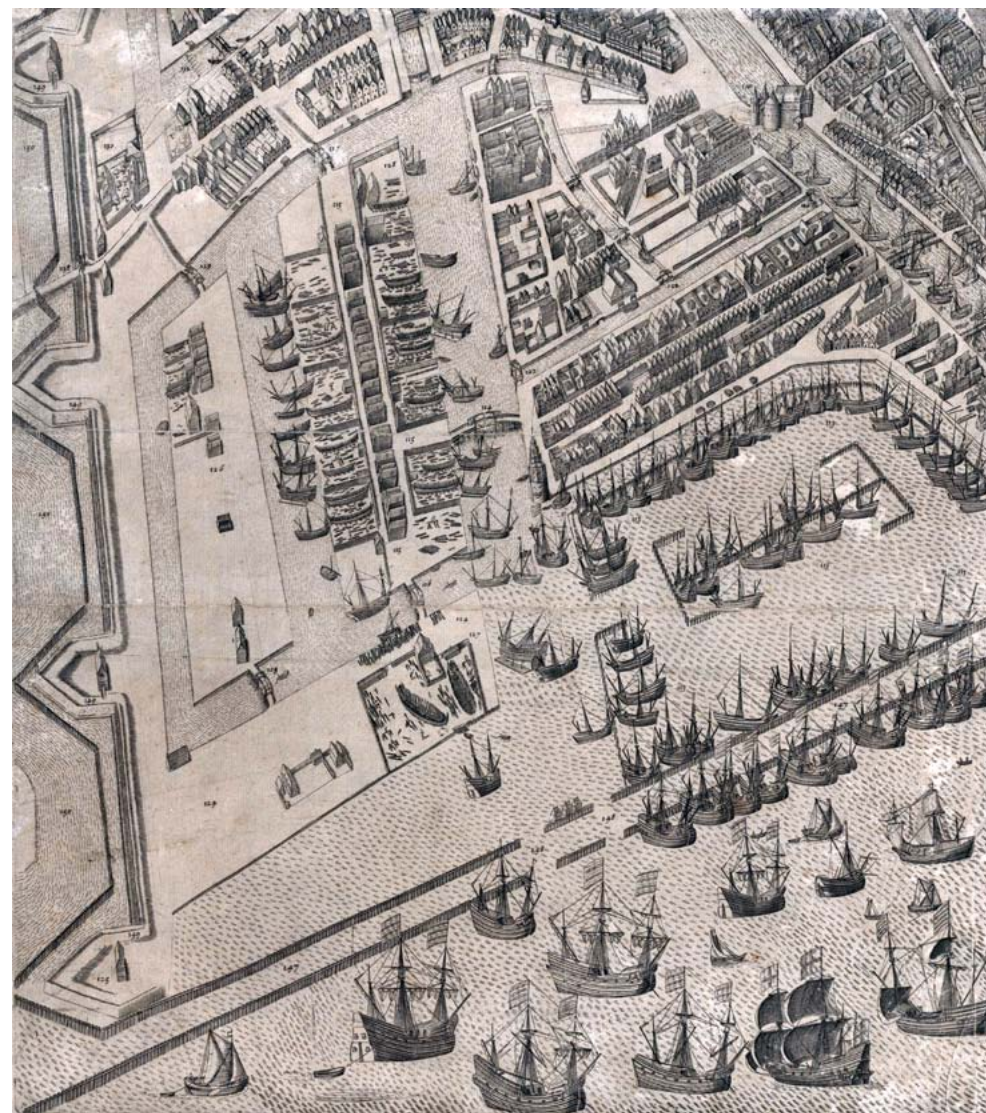
*Amsterdam's zeehaven in beweging:  
Rapenburg, Marken en Uilenburg*



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 vogelvluchtkaart 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 sloopshellingen 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 15m<sup>3</sup> 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 succesievelijk 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.*



# 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

