OOSTERDOK

Verhalen van een Amsterdamse haven
Stories about an Amsterdam harbour

WalburgPers

OOSTERDOK

WALBURGPERS

WALBURGPERS

OOSTERDOK

Verhalen van een Amsterdamse haven

Stories about an Amsterdam harbour

Samenstelling Titus Dekker

Composed by Titus Dekker

WalburgPers

WALBURGPERS

Deze publicatie is een geheel herziene, geactualiseerde en tweetalige uitgave van *Oosterdok – Verhalen van een Amsterdamse haven* uit het jaar 2011.

This publication is a completely revised, updated and bilingual edition of the book *Oosterdok – Verhalen van een Amsterdamse haven* from the year 2011.

REDACTIE EDITING
Titus Dekker met medewerking van Peter Prins

BEELDONDERZOEK EN BIJSCHRIFTEN IMAGE RESEARCH AND CAPTIONS
Titus Dekker

MET SPECIALE DANK AAN WITH SPECIAL THANKS
Lune Renardel de Lavalette, Claudia van 't Slot, Heidi Offerman, Henk Dessens, Maya Linnert, familie Schuttevaer, Jan Wolff†, Felix Rottenberg, Patric Booi, Hans Ligthert, Jos Settels, Nel Pols, Paul Versteege, Henk Jan Kamerbeek, Ronald Prud'homme van Reine, Astrid Weeks, Marion Kieft

AFBEELDINGEN OMSLAG COVER IMAGES
's Lands Zeemagazijn en de scheepstimmerwerf van de admiraliteit. Gravure van Joseph Mulder 1693. *Collectie Paul Versteege*
's Lands Zeemagazijn (admiralty warehouse) and the admiralty's shipyard, engraving by Joseph Mulder 1693, *Collection Paul Versteege*

De begrafenisstoet van Luitenant-ter-Zee 1e klasse J.C.J. van Speijk op 4 mei 1832, schilderij van J.H.L. Meyer. *Het Scheepvaartmuseum Amsterdam*
The funeral procession of Lieutenant-at-Sea 1st class J.C.J. van Speijk on 4 May 1832, painting by J.H.L. Meyer. *Het Scheepvaartmuseum Amsterdam*

Foto van het Oosterdok met blik op NEMO, De Boer & De Groot Civiele Werken. *Foto: ipv Delft*
Photo of the Oosterdok with a view of NEMO, De Boer & De Groot Civil Works. *Photo: ipv Delft*

Gezicht op 's Lands Dok, schilderij van Abraham Storck 1675. *Het Scheepvaartmuseum Amsterdam*
View of 's Lands Dok, painting by Abraham Storck 1675. *Het Scheepvaartmuseum Amsterdam*

VERTALING NEDERLANDS/ENGELS TRANSLATION DUTCH/ENGLISH
Martinique Koevoets, Martinique Translations

OMSLAGONTWERP COVER DESIGN
Erwin Bomans[BNO] Leucq!, Hof van Twente

ONTWERP BINNENWERK BOOK DESIGN
Floor Boissevain, Eijgen Stijl, Den Haag

© 2020 De auteurs, p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen
© 2020 Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

www.walburgpers.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

All rights reserved. No part of the content of the book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopy, recording, or any other information storage and retrieval system, without the prior written permission from the publisher.
Right holders who have not been approached in this regard are requested to contact the publisher.

ISBN 9789462493698
NUR 680

WALBURGPERS

Kaart van het Oosterdok uit 1841, Atlas Kok. *Stadsarchief Amsterdam.*

Map of the Oosterdok from 1841, Atlas Kok. *Stadsarchief Amsterdam.*

WALBURGPERS

INHOUD

8 Voorwoord
Jos Settels, bestuurslid Vereniging Museumhaven Amsterdam (VMA)

10 DEEL 1 GESCHIEDENIS VAN HET OOSTERDOK

12 Aanplempingen en verzanding
Jerzy Gawronsky & Lidewij de Leeuw

30 Het Oosterdok, van zeehaven tot stadswater
Henk Dessens, voormalige directeur Collecties Het Scheepvaartmuseum Amsterdam

68 Naar ijzerbouw en stoomkracht
Peter Prins, historicus

78 De laatste beurtvaart
Jowi Schmitz, journaliste, schrijver
Titus Dekker

90 DEEL 2 EEN GOED BEWAARD GEHEIM

92 De Oprichter
Siemon Tuinstra, een van de oprichters van de museumhaven

102 De Restaurateur
Jan Pieter Nepveu, freelance-journalist

110 De Bewoners
Jan Pieter Nepveu, freelance-journalist

118 De Visionair
Jan Wolff

128 DEEL 3 DYNAMIEK VAN HET DOK

130 Het Oosterdok, eeuwig jong
Maarten Kloos, voormalige directeur ARCAM

WALBURGPERS

CONTENT

8 Foreword
Jos Settels, board member Vereniging Museumhaven Amsterdam (VMA)

10 PART 1 HISTORY OF THE OOSTERDOK

12 Filling up and silting
Jerzy Gawronsky & Lidewij de Leeuw

30 From seaport to urban lake
Henk Dessens, former director Collections National Maritime Museum

68 To iron construction and steam power
Peter Prins, historian

78 The last 'beurtvaart'
Jowi Schmitz, journalist, writer
Titus Dekker

90 PART 2 A WELL-KEPT SECRET

92 The Founder
Siemon Tuinstra, one of the founders of the museum harbour

102 The Restorer
Jan Pieter Nepveu, freelance journalist

110 The Residents
Jan Pieter Nepveu, freelance journalist

118 The Visionary
Jan Wolff

128 PART 3 DYNAMICS OF THE DOCK

130 The Oosterdok, eternally young
Maarten Kloos, former director of ARCAM

Voorwoord

Foreword

JOS SETTELS,
BESTUURSLID/BOARD MEMBER
VERENIGING MUSEUMHAVEN
AMSTERDAM (VMA)

WALBURGPERS

Het Oosterdok – verhalen van een Amsterdamse haven vertelt over het eeuwenoude Oosterdok middels interviews, foto's, anekdotes en tekeningen uit het verleden. Het water dat zowel welvaart als verzanding bracht. De bouw van omdijking en sluizen die de groeiende handelsvaart veilig stelde, maar tegelijkertijd remde.

Het boek vertelt ook over hoe karakteristieke monumenten, historische schepen en moderne stadsontwikkelingen kunnen samengaan tot op de dag van vandaag en in de toekomst. Het Oosterdok is een unieke Amsterdamse haven met een glansrijk verleden en een kansrijke toekomst!

Dit boek verschijnt ter gelegenheid van het feit dat 35 jaar geleden de oostelijke flank van wat toen bekend stond als de 'Vinger van Jansen'[1] werd gekraakt door een aantal enthousiastelingen die oude, vervallen vrachtschepen van de sloop redden en begonnen te restaureren.

Ze organiseerden zich in de Vereniging Museumhaven Amsterdam (VMA) en kregen na de eerste beeldvormende kraakactie met vijf schepen ook de gemeente enthousiast voor hun plannen. Nu vertegenwoordigt een vloot van meer dan twintig schepen de geschiedenis van de binnenvaart en kustvaart op deze bijzondere locatie te midden van panden met historie zoals Het Scheepvaartmuseum en de eigentijdse architectuur van NEMO en ARCAM (Architectuur Centrum Amsterdam).

Deze uitgave vertelt u dat het Oosterdok door de eeuwen heen altijd een complex en dynamisch gebied is geweest. Het Oosterdok van nu heeft alles in zich om uit te groeien tot een historische stadshaven met allure, waarin de schepen van de museumhaven uitstekend op hun plek zijn en herinneren aan het rijke nautische verleden van Amsterdam.

Aan deze speciale uitgave werd belangeloos meegewerkt door een groot aantal betrokkenen en specialisten.

Het Oosterdok – stories about an Amsterdam harbour tells about the centuries-old Oosterdok through interviews, photos, anecdotes, and drawings from the past. The water that brought both prosperity and silting. The construction of embankments and locks that safeguarded, but at the same time slowed down the growing commercial shipping.

The book also talks about how characteristic monuments, historic ships, and modern urban developments can be combined to this day and in the future. The Oosterdok is a unique Amsterdam harbour with a glorious past and a promising future!

This book is published on the occasion of the fact that 35 years ago the eastern flank of what was then known as the 'Finger of Jansen'[1] was squatted by a number of enthusiasts who saved old, dilapidated cargo ships from being demolished, and started restoring them.

They organised themselves in the Vereniging Museumhaven Amsterdam (VMA, Association Museum harbour Amsterdam) and after the first squatting with five ships, the municipality became enthusiastic about their plans as well. Today, a fleet of more than twenty ships represents the history of inland and coastal shipping at this special location amidst historic buildings such as Het Scheepvaartmuseum and the contemporary architecture of NEMO (Science Museum) and ARCAM (Architecture Centre of Amsterdam).

This edition tells you that over the centuries, the Oosterdok has always been a complex and dynamic area. Today's Oosterdok has everything it takes to become a historic city harbour with allure, in which the ships of the museum harbour are perfectly in place and recall the rich nautical past of Amsterdam.

A large number of interested parties and specialists collaborated selflessly for this special edition.

NOTEN

1 Ir. B. Jansen, was de ontwerper en uitvoerder van de IJtunnel bij de Dienst Publieke Werken.

NOTES

1 B. Jansen, was the designer and executor of the IJtunnel at the Dienst Publieke Werken (Department of Public Works).

Geschiedenis van het Oosterdok

1

History of the Oosterdok

JERZY GAWRONSKI
LIDEWIJ DE LEEUW
HENK DESSENS
PETER PRINS
JOWI SCHMITZ
TITUS DEKKER

WALBURGPERS

WALBURGPERS

JERZY GAWRONSKI
LIDEWIJ DE LEEUW

Aanplempingen en verzanding

Het ontstaan van het havengebied
Amsterdam begon aan de rivier de Amstel, die ontstaan is als een natuurlijke waterloop voor de afwatering van het uitgestrekte veenlandschap. Deze veenstroom was rond het jaar 1000 tot circa 11,5 m onder NAP diepte uitgesleten en had een brede waterloop tussen de oevers, variërend van 135 m bij het huidige Rokin tot 170 m bij de monding aan het IJ.

De kustlijn waaraan de haven zich zou gaan ontwikkelen, ontstond in de tweede helft van de 12de eeuw. De stormvloeden van achtereenvolgens 1164, 1170 en 1175 maakten het IJ groter en breder door afkalving van de noordelijke en

Filling up and silting

The creation of the port area
Amsterdam started on the river Amstel, which was created as a natural watercourse for the drainage of the vast peat landscape. This peat stream had eroded around the year 1000 to about 11.5 m below sea level and had a wide watercourse between the banks, varying from 135 m at the current Rokin to 170 m at the mouth of the IJ.

The coastline on which the port was to be developed was created in the second half of the 12th century. The storm surges of 1164, 1170 and 1175 respectively made the IJ larger and wider by the erosion of its northern and southern banks. Perhaps it wasn't until then that the water from the Oosterdok arose and that before, the southern bank of the IJ was situated more to the north, approximately where land was dug up again later in the 19th century.

→ Gezicht op het IJ te Amsterdam, rechts 's Lands Zeemagazijn, links een rosmoddermolen, een door paarden aangedreven moddermolen. *Schilderij van Abraham Storck, 1675. Het Scheepvaartmuseum Amsterdam*

View of 's Lands Dok, right is 's Lands Zeemagazijn, left a horse mud mill. *Painting by Abraham Storck, 1675. Het Scheepvaartmuseum Amsterdam*

Foto pagina 10 & 11
Het Marinedok in 1926. Deze luchtfoto geeft een goed beeld van het Marinedok en zijn omgeving zoals dat tot midden jaren 1960 heeft bestaan. Boven zien we het IJ, linksboven het Java-eiland, daaronder de Oostelijke Handelskade en de spoordijk met de spoorlijn Amsterdam-Hilversum (voor stoomtreinen, dus nog niet met bovenleidingen). Tussen de spoordijk en de Oostelijke Handelskade lag de binnenvaarthaven. Rechts van het Marinedok liggen de Oostelijke Eilanden met Kattenburg tegen het dok aan, rechts daarvan Wittenburg en helemaal rechtsboven een puntje van Oostenburg waar de werf van de NSM dan nog aanwezig is. Was het Marinedok in de zeventiende eeuw nog omgeven met palen, later legde men in het Oosterdok brede dammen aan met een wirwar van gebouwen en loodsen. Rechtsonder ligt het Zeemagazijn uit 1656. Rechts van de Kattenburgerstraat ligt Kattenburg, de latere krottenwijk die in de jaren 1960 gesaneerd zou worden.

Na de sluiting van de Rijkswerf in 1915 kreeg het Marine-etablissement vooral een magazijnfunctie. In de vele loodsen en werkplaatsen lagen o.a. geschut, munitie, torpedo's, maar ook kleding en kooigoed, levensmiddelen en scheepsinventaris. Verder bood het terrein huisvesting aan vele ondersteunende diensten van de Marine en werden er diverse opleidingen ondergebracht, bijvoorbeeld voor monteurs, seiners, zeemiliciens en allerlei technische functies. Ook onderhield men er kleine vaartuigen van de Marine en schepen die voor enige tijd waren opgelegd. De directie van de werf was ondergebracht in het grote gebouw met de bijnaam 'Het Paleis', recht tegenover het Zeemagazijn. Binnenschepen die vanaf de Amstel naar het IJ wilden varen, kwamen vanuit de Nieuwe Herengracht (rechtsonder) en maakten twee maal een haakse bocht voor ze koers zetten naar de Oosterdoksspoorbrug, die net niet op deze foto te zien is. *Luchtfotografie Aviodrome Lelystad.*

The Marinedok (Navy Dock) in 1926. This aerial photograph provides a good impression of the Marinedok and its surroundings as they existed until the mid-1960s. Above we see the IJ, in the upper left Is Java-eiland, below the Oostelijke Handelskade and the railway embankment with the Amsterdam-Hilversum railway line (for steam trains, so not yet with the overhead wires). Between the railway embankment and the Oostelijke Handelskade laid the inland shipping harbour. To the right of the Marinedok are the Eastern Isles with Kattenburg against the dock, to the right are Wittenburg and at the upper right a tip of Oostenburg where the shipyard of the NSM is still present. In the seventeenth century, the Marinedok was still surrounded by poles, but later broad dams with a tangle of buildings and sheds were built in the Oosterdok. Bottom right is the Zeemagazijn from 1656. To the right of the Kattenburgerstraat lies Kattenburg, the later slum that was to be renovated in the 1960s. After the closure of the Rijkswerf in 1915, the Marine-etablissement (grounds of the Dutch Navy) was mainly given a warehouse function. In the many warehouses and workshops were guns, ammunition, torpedoes, but also clothing and linen, food and ship's inventory. The site also accommodated many of the Navy's support services and various training courses were provided, for example for mechanics, signallers, naval officers and all kinds of technical functions. They also maintained small Navy vessels and vessels that had been imposed for some time. The management of the shipyard was accommodated in the large building nicknamed 'Het Paleis' (the palace), directly opposite the Zeemagazijn. Inland vessels that wanted to sail from the Amstel to the IJ, came from the Nieuwe Herengracht (bottom right) and made a left and right turn before they set course for the Oosterdok railway bridge, which is just outside this picture. *Aerial photography Aviodrome Lelystad.*

WALBURGPERS

zuidelijke IJ-oevers. Mogelijk is toen pas het water van het Oosterdok ontstaan en was daarvóór de zuidelijke IJ-oever noordelijker gelegen, ongeveer daar waar later in de 19de eeuw weer land is aangeplempt.

Het IJ was een belangrijke vaarroute. Door de ligging aan het IJ ontwikkelde Amsterdam zich tot een knooppunt van handelswegen en kon de stad, vanaf de middeleeuwen maar met name vanaf het einde van de 16de eeuw, uitgroeien tot een maritieme metropool.

Scheepvaart en scheepsbouw zijn vanzelfsprekende activiteiten in een leefgemeenschap zoals Amsterdam die omringd is door water. In de oudste ontwikkelingsfasen van de nederzetting concentreerde de scheepsbouw zich aan het huidige Damrak en de kop van de Zeedijk. Nadat in de 12de eeuw een dam in de rivier was aangelegd, werd het Damrak, het noordelijk uiteinde van de Amstel, de binnenhaven van de stad voor vissersboten en handelsschepen.

The IJ was an important shipping route. Due to its location on the IJ, Amsterdam developed into a hub of trade routes and, from the Middle Ages but especially from the end of the 16th century onwards, the city was able to grow into a maritime metropolis.

Shipping and shipbuilding are natural activities in a community such as Amsterdam, which is surrounded by water. In the oldest stages of the settlement's development, shipbuilding concentrated on the Damrak and the head of the Zeedijk. After the construction of a dam in the river in the 12th century, the Damrak, the northern end of the Amstel river, became the city's inner port for fishing boats and merchant ships. From the 15th century onwards, this activity moved along the IJ at the front of the city. On the east side, an area was created outside the city wall along the Oude Waal (the current Waal Island), aimed at building, repairing and salvaging ships. The residents or owners had

WALBURGPERS