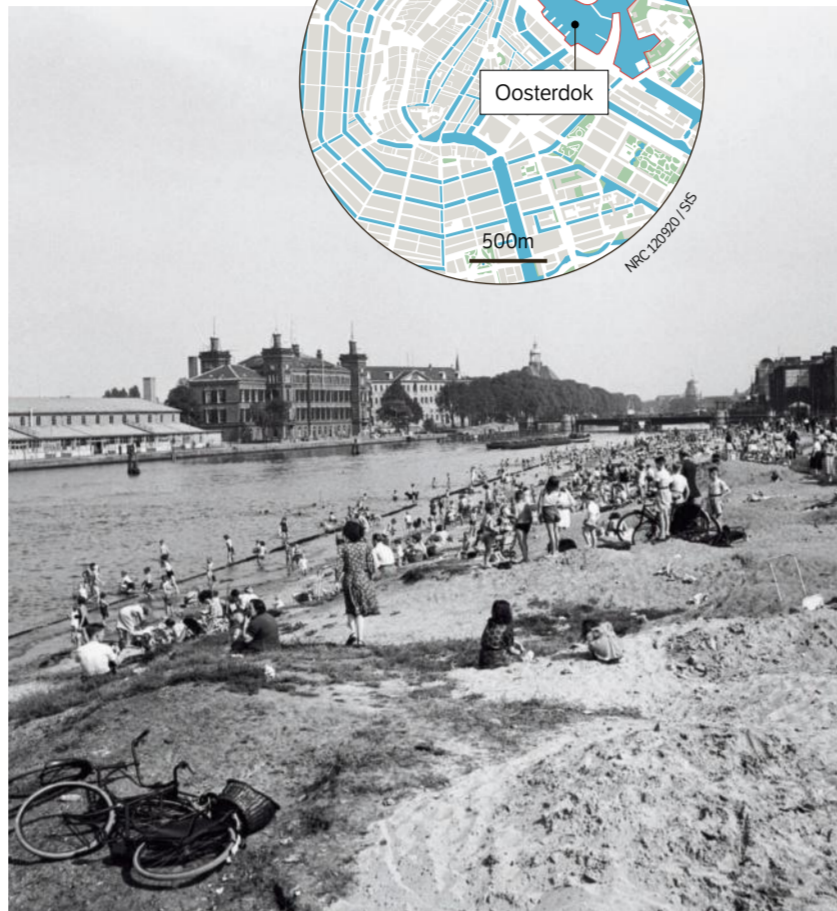




Kikkerbilsluisbrug aan de Prins Hendrikkade, oktober 1939, met rechts op de achtergrond het Centraal Station.



Strand aan Prins Hendrikkade, circa 1960; generaties Amsterdammers leerden hier zwemmen. Midden: Marine Paleis, rechts Scheepvaartmuseum en Oosterkerk.



Kattenburgerbrug, gezien in westelijke richting, anno 1890.



Artillerie-instructieschip Hr. Ms. Bellona, vlak voor de tewaterlating op de Rijkswerf. Op de achtergrond het eiland Kattenburg, 1891.

BOEKRECENSIE OOSTERDOK

Een spiegelenende binnenzee, van grote betekenis voor Amsterdam

Het Oosterdok is in zijn leegheid on-Amsterdams. Maar wat gebeurde er veel, blijkt uit een net verschenen schitterend boek.

Door Kester Freriks

Vlak naast de Amsterdamse binnenstad, iets aan de oostzijde, strekt zich een watervlakte uit, een spiegelende binnenzee die voor de geschiedenis van de stad van beslissende betekenis is geweest. Het monumentale Scheepvaartmuseum (1656) staat op de oever, de IJtunnel naar Noord duikt erin weg. In de ene hoek het Centraal Station en in de andere, schuin daartegenover, de Schreierstoren. Historische schepen liggen in de Museumhaven aangemeerd. Ultramoderne architectuur van science-museum Nemo, Arcam (Architectuur Centrum Amsterdam) en de Openbare Bibliotheek (OBA) bepalen het blikveld. Je kunt erin zwemmen en erlangs flaneren over boardwalks, het water vlak onder je voeten. Dit was eeuwenlang dé zeehaven van Amsterdam.

Dit gaat over het Oosterdok, het havenbassin dat ligt ingeklemd tussen de spoorlijn en het Oosterdokseiland aan de noordzijde, Kattenburgereiland aan de oostkant, de Prins Hendrikkade in het zuiden en ten westen de Odebrug en de Kamperbrug. Hoewel de stadsdrukke in en rondom het Oosterdok intens is, kennen weinig mensen de geschiedenis ervan. Dit laatste inspireerde Titus Dekker, bootbewoner aan de vlakbij gelegen Wittenburgervaart, op onderzoek uit te gaan naar de geheimen van het Oosterdok. Als redacteur en auteur stelde hij met scheepshistorici, stadskenners en schrijvers het rijk geïllustreerde boek *Oosterdok. Verhalen*

van een Amsterdamse haven samen. De lezer gaat mee op een tijdsreis vanaf het vroegste begin van Amsterdam tot het Oosterdok van nu, met zelfs een blik op de toekomst. Meer dan ooit staat het dok in het brandpunt van grootstedelijke vernieuwingen. Alleen al de bouw van het overwegend uit glas opgetrokken kantoor van Booking.com op de kop van het Oosterdokseiland, naast het conservatorium, bewijst dat. Daar komen vanaf 2022 vierduizend mensen te werken in een spectaculair bouwwerk, waarvan de glazen panelen lijken op een insectenoog. Zo goed als dagelijks passeer ik het Oosterdok, en telkens valt me op dat de uitgestrektheid ervan zo bijzonder contrasteert met de intimiteit van de grachten. Je zou kunnen zeggen: het Oosterdok is in zijn leegheid on-Amsterdams.

IJtunnel brak water in tweeën

Van oorsprong was de watervlakte nog weidser, want met de aanleg van de IJtunnel (1968) brak deze als het ware in tweeën. In diezelfde tijd verrommelde het dok en vielen maritieme bouwwerken in en rondom het dok ten prooi aan de slopershamer, zoals het boek beschrijft, en nu „(raast) dag en nacht het verkeer door de IJtunnel“. Tot halverwege de jaren tachtig kreeg het dok een stiefmoederlijke behandeling; het lag aan de rafelrand en het leek of de stad er zich niet echt om bekommerde. Een tocht naar het Oosterdok was zoiets als op expeditie gaan naar een *no go area*, waar je mensen tegenkomt met „deviant gedrag“, aldus een van de auteurs.

Dit alles had er ook mee te maken dat het ministerie van Defensie vele decennialang het Marineterrein achter het Scheepvaartmuseum strikt gesloten hield, verscholen achter een eeuwenoude bakstenen muur langs de Kattenburgerstraat en ontoegankelijk via het water. Op kaarten stond het gebied als wit aangeinkt, en daardoor intrigeerde het mij (en ongetwijfeld vele Amsterdammers) altijd: wat gebeurt daar achter die muur? Vaak lagen er zilvergrijze oorlogsbodems langs de Dijkgracht.

Uit het boek leren we dat vlakbij de entree van de IJtunnel een prachtig negentiende-eeuws stadskasteel lag, met torens en versieringen en al. Het was de commandantswoning van de marine en heette toepasselijk het Marine Paleis. Er lag een klein park naast, begroeid met hoogopgaande loofbomen. Helaas zijn gebouw en park gesloopt. Architectuurdeskundige Maarten Kloos, oud-directeur van Arcam, bepleit dat de ‘dynamische’ toekomst van het ‘eeuwig jonge Oosterdok’ moet gelden als toonbeeld van „een levendig samengaan van huidige cultuur en nautische historie“. Wat vooral niet mag, aldus Kloos, is „verdere aantasting van open water“.

Het is nauwelijks voorstelbaar, maar het Oosterdok stond vanaf de vijftiende eeuw in directe verbinding via het IJ met de Zuiderzee, en dus met de getijden. Bij noordwesterstorm kwamen de zeegolven de stad binnen, het kon er spoken, en bij eb stond er slechts enkele decimeters water in het dok. Om de schepen veiligheid en beschutting te bieden, werd een dub-

Vlakbij de entree van de IJtunnel lag het Marine Paleis: een prachtig 19de-eeuws stadskasteel, met torens en versieringen en al

bele palenrij gebouwd aan de zuidoever van het IJ. Deze palenrij, zou je kunnen zeggen, speelt de verborgen hoofdrol in het boek: die rij bepaalt op verrassende wijze het aanzien van het huidige Amsterdam. Vanaf 1500 groeit de stad razendsnel en bloeit de scheepvaart. Palenrijen beschermden de haven en nieuwe eilanden werden aangeplempt, zoals Uilenburg, Rapenburg en Waalseiland. Er moest ruimte komen voor houtopslag en werven.

Door de eeuwen heen werden in het Oosterdok schepen gelost en geladen. Richtte de handel uit de late vijftiende en de zestiende eeuw zich vooral op hout uit Scandinavië, de vaart op Indië vanuit het Oosterdok vanaf de zeventiende eeuw gaf de stad haar economische impuls: Oostindiëvaarders kwamen aan met kostbare lading van specerijen. De pakhuizen geurden naar peper, nootmuskaat, foelie.

Dankzij dit kloppende havenhart ontplooidde de zeevaart zich. De oostelijke eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg werden gebouwd, met werven en woningen voor de scheepsbouwers. Het huidige Scheepvaartmuseum behoorde de admiraliteit toe, de toenmalige marine, en vormde als ‘s Lands Zeemagazijn de opslagplaats voor explosieven, kanonnen en wapentuig.

Woonhuis Michiel de Ruyter

Vanuit zijn woonhuis aan de Prins Hendrikkade 131 had admiraal en zeeheld Michiel de Ruyter zicht op zowel de handels- als de oorlogsvloot. Aan de Prins Hendrikkade vestigden zich in de loop van de tijd

rederijen die de hele wereld bestreken, zoals het Scheepvaarthuis - nu Grand Hotel Amrâth -, waar tal van reders bijeen zaten die op de Oost voeren. Maar ook was er het gebouw van de Holland West-Afrika Lijn. Er kwamen de Kweekschool voor de Zeevaart en een Zeemanshuis.

Deze gebouwen bestaan nog steeds, we kunnen erlangs lopen; het boek biedt de achtergrond van het Oosterdok als zenuwknooppunt van de Amsterdamse overzeese wereld. De talrijke plattegronden, schilderijen, foto's en andere illustraties vertellen een rijk beeldverhaal van hoe de stad zich als het ware ontvouwt rondom dit Oosterdok. Hier ruiste en ritselde het van de zeilen en werd het beeld bepaald „door een waas van masten en tuigages“, zoals Kloos schrijft.

Maar al vroeg dreigde gevaar, zoals stadshistorici Jerzy Gawronski en Lidewij de Leeuw aantonen in het hoofdstuk ‘Aanplemping en verzanding’. Die palenrij om schepen een veilige haven te bieden had een dramatisch nadeel: het Oosterdok verzande door de eb- en vloedstromen uit de Zuiderzee. Bij vloed kwam slijk binnen, dat bezonk in het relatief stille water achter de palen, en zo vulde zich de haven. Moddermolens baggerden de boel weliswaar uit, maar het hielp niet echt. Ook werden de schepen steeds groter.

Een stad als Amsterdam met zijn dijkenbouwers en waterstaatkundigen bedacht een plan om die verzanding tegen te gaan: bouw op de plaats van palen een dam die het dok afsluit voor de grillige invloeden van de Zuiderzee. Zo geschiedde. Dit werd de Oosterdoksdam. Op een histo-

rische kaart uit 1842, „zamengesteld en met goedkeuring van Heeren Burgemeester en Wethouders“, zien we dat die dam loopt vanaf het eiland Zeeburg tot aan het begin van de Prins Hendrikkade. Niet alleen het Oostelijk Dok, ook het Westelijk Dok werd door een dam omarmd. Het slijgevaar was geweken. Maar toch verloor het dok aan het eind van de negentiende eeuw zijn maritieme betekenis: de nieuwe tijd bracht stoomschepen en die meerden af aan de kades van Java- en KNSM-eiland.

CS: nekslag voor de scheepvaart

Mede door de bouw van het Centraal Station tussen 1881-1889 verdween de bedrijvigheid uit het Oostelijk Havengebied. Het is een algemeen aanvaard idee dat het station op die plek aan Damrak en het IJ de nekslag betekende voor de scheepvaart. Uit dit boek blijkt echter dat het een briljant idee was, want de spoordijk lag er in feite al, die werd gevormd door de Oosterdoksdam. Dus zonder de aanleg van de palenrij van ruim vier eeuwen geleden had Amsterdam vermoedelijk geen Oosterdoksdam, geen spoorlijn over die dam en tot slot het Centraal Station op een andere plek. Hoe zou de stad er dan hebben uitgezien?

Het Oosterdok-boek geeft in chronologisch overzicht een gevarieerd beeld van het dok met historische en persoonlijke invalshoek. Zo komt een beurtschipper aan het woord over zijn verdwenen beroep en spreekt een scheepsrestaurateur uit de Museumhaven liefdevol over zijn meer dan honderd jaar oude zeilend vrachtschip *Hoop op Welvaart*. Foto's van toen

contrasteren prachtig met foto's van nu. Met de komst van het Scheepvaartmuseum in 1973, gevestigd in het aloude 's Lands Zeemagazijn, kreeg het bijna verkwanselde Oosterdok een gloednieuwe en vooral culturele betekenis met toonaangevende instellingen als Nemo, Arcam, OBA, Muziekgebouw aan 't IJ en Conservatorium van Amsterdam. Ook het eens verboden Marineterrein is ontsloten met horeca en creatieve bedrijven, evenals de Dijkgracht.

Nautisch verleden nog tastbaar

Het Oosterdok is een magische plek, waar het nautische verleden nog altijd tastbaar is. Het is mogelijk er helemaal omheen te lopen, met het Nemo - gebouwd bovenop de IJtunnel - als baken. Dit ontwerp van Renzo Piano verbeeldt de kopergroen uitgeslagen boeg van een schip. We kunnen op dit gebouw de hoogte in, trede na trede stijgen twintig meter boven het Oosterdok uit. Vanaf daar kijk je in alle windrichtingen over heel de stad. Vlak onder je ligt de spoorlijn over de Oosterdoksdam. Na lezing van dit boek is dit geen goede rails; met enige verbeelding zien we er nog de oorspronkelijke dubbele palenrij in. Het Oosterdok van nu geldt als voorbeeld hoe het Amsterdamse zeeverleden past in een hedendaagse stad.

Oosterdok. Verhalen van een Amsterdamse haven.

Redactie: Titus Dekker. Uitg. Walburgpers, 143 blz. Prijs € 24,95. Nederlands-Engelstalige editie. Inf: walburgpers.nl

STANDBEELD

Amsterdam barst van de standbeelden. Vaak lopen of fietsen we er snel aan voorbij zonder echt te kijken, terwijl er toch zoveel moois tussen zit. De komende tijd staan we elke week even stil bij één standbeeld.



FOTO ALF VAN BEEEM

Nieuwe Naatje



Waar hoek Marnixstraat / Bloemgracht
Wie Hanna Mobach
Sinds 1975 (sinds 2005 op deze plek)

Op de Bullebaksluis (hoek Marnixstraat / Bloemgracht), uitstekend over de Lijnbaansgracht, staat sinds 2005 het standbeeld *Nieuwe Naatje*, gemaakt door kunstenaar Hanna Mobach (Utrecht, 1934). De term ‘nieuwe’ zit niet voor niets in de naam: het kunstwerk werd in 1975 ter ere van het 700-jarig bestaan van de stad Amsterdam gemaakt, maar was tegelijkertijd een eerbetoon aan de oude Naatje: een standbeeld dat van 1856 tot 1914 op de Dam stond. Een kwart eeuw na de Tien-daagse Veldtocht wilde Koning Willem III in Nederland een monument om het neerslaan van de Belgische Opstand in 1831 te herdenken. Het beeld kwam er, gemaakt door Louis Royer. Het werd een 18 meter hoog bouwwerk, met daarop een vrouwenfiguur die de Nederlandse maagd moest voorstellen. Tijdens de onthulling op 27 augustus 1856 werd het beeld *De Eendracht* gedoopt. Maar al gauw kreeg het beeld een bijnaam: Naatje Eendracht, later kortweg Naatje. Waar deze bijnaam vandaan komt is niet helemaal duidelijk. Mogelijk werd de tekst op het beeld verkeerd gelezen en het woord ‘Natie’ voor ‘Natie’ aangezien, dat werd verbasterd naar Naatje.

Alsnel na de onthulling bleek het zandsteen waarvan het beeld was gemaakt niet goed bestand tegen de Hollandse lucht. De neus van de maagd vroor eraf en in 1905 verloor het beeld zelfs een arm. In de Amsterdamse volksmond leidde dit tot de uitdrukking „Het lijkt wel Naatje“ (het lijkt nergens op). Het besluit om dit enige nationale monument dat de hoofdstad rijk was weg te halen werd genomen op 8 oktober 1913 door de Amsterdamse gemeenteraad. De Dam werd verbouwd en de tramsporen die er lagen moesten worden verlegd. Op 8 april werd Naatje verwijderd.

Ter gelegenheid van de viering van 700 jaar Amsterdam in 1975 maakte Hannah Mobach deze nieuwe versie van Naatje. Het beeldje (nu een heel stuk kleiner) is gemaakt van brons en staat op een sokkel van Italiaans kalksteen. Het is geen replica, maar een eigentijdse versie. Voor de vrouwenfiguur stond het Amsterdamse meisje Marja Meijer model. Het beeldje stond van 1975 tot 2003 op het Rokin, maar moest weg wegens de bouw van de Noord/Zuidlijn. In 2005 werd het herplaatst op de Bullebaksluis.

Tjarda van der Spek

FOTO: STADSARCHIEF AMSTERDAM; KEES SCHERER/MARIA AUSTRIA IN STIJTUUT; JACOB OUIE/STADSARCHIEF AMSTERDAM; SCHEEPVAARTMUSEUM