

Marineterrein Amsterdam

Cultuurhistorisch onderzoek en waardering
Deel 1: het terrein

Johanna van Doorn | Evelien van Es | Eva Osinga


het IJ
Amsterdam Centraal station
Dijksgracht
Oosterdok
IJ-tunnel
Kattenburg
Wittenburg
Oostenburg
Kadijken

Inhoud

< Het huidige Marineterrein (wit gestippeld). In blauw het afgesloten deel in gebruik door Defensie.
[Google Maps]

Inleiding 4

Samenvatting 6

Deel 1: het Marineterrein 12

1 Historische context 14
2 Typering Marineterrein 77
3 Waardering terrein 88
4 Conclusies en advies 99
Bronnen deel 1 101

Deel 2: historische ankers -

Deel 3: naoorlogse gebouwen -

Colofon 105

Inleiding

Het Marineterrein in Amsterdam kent een eeuwenlange maritieme en militaire geschiedenis, die verbonden is met het Rijk. Sinds de aanleg als Admiraliteitswerf, bedoeld voor de bouw van schepen, bepaalt het terrein het stadsbeeld en profiel van de stad. Het Marineterrein was lange tijd een van de grootste Admiraliteitswerven van het land, speelde een prominente rol in de ontwikkeling van de scheepsbouw en was een van de grootste werkgevers in de stad. Door de eeuwen heen ontwikkelde zich hier een zelfstandig gebied, dat zichzelf enkele keren opnieuw moest uitvinden, maar telkens met een maritieme functie: als Rijkswerf, Marine Etablissement en opleidingscentrum van de Koninklijke Marine, als facilitair centrum voor het ministerie van Defensie en nu als (gedeeltelijk openbaar) Marineterrein. Tot enkele jaren geleden was het terrein alleen toegankelijk voor diegenen die er werkten; voor de meesten van ons was de wereld achter de stenen muur aan de Kattenburgerstraat een geheim.

Sinds 2015 is het terrein voor een deel openbaar toegankelijk. Wie nu het Marineterrein betreedt, komt in een eigenzinnige wereld terecht. De historische gelaagdheid van het terrein is groot, divers en op verschillende schaalniveaus leesbaar. De waterranden en het front van het terrein langs de Kattenburgerstraat, de Dijksgracht en het Oosterdok, behoren tot de oudste erfenissen van het maritieme terrein, net als het Poortgebouw en het huidige Scheepvaartmuseum (als voormalig Zeemagazijn). Tegelijkertijd kent het terrein recentere invullingen met het ensemble van gebouwen uit de zestiger jaren van de vorige eeuw naar ontwerp van Ingenieurs- en Architectenbureau ir. F.C. de Weger, het wachtgebouw van Benthem en Crouwel Architekten, het depotgebouw van het Scheepvaartmuseum door Liesbeth van der Pol en de bouw van de nieuwe marechausseekazerne door Wansleben Architekten. Het terrein kenmerkt zich ook door een groen karakter, dat in samenhang met het naoorlogs ensemble van De Weger werd ontworpen. Al die lagen samen zorgen voor een intrigerend geheel, dat door de eeuwen heen het karakter van een geheimzinnige en eigenzinnige enclave in de stad heeft weten te behouden.

Vraagstelling, doel en aanpak onderzoek
Het huidige terrein zal worden herontwikkeld en herbestemd en (monumentale) gebouwen zullen worden gerenoveerd, aangepast of gesloopt. Het doel is het gebied te transformeren tot een gevarieerd programma van wonen, werken en leren. Ten behoeve van deze ruimtelijke transformatie zijn in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) drie onderzoekers gevraagd een cultuurhistorisch onderzoek met waardestelling naar het hele terrein en de gebouwen op te stellen dat als inspiratie, input en kader voor de toekomstige planvorming zal dienen.

Deze rapportage betreft de resultaten van een van de drie delen van het totaalonderzoek:
Deel 1. Een cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling naar het hele terrein met focus op de ontwikkel- en bouwgeschiedenis, de landschappelijke context en inrichting en de stedenbouwkundige setting (inclusief archeologie). Dit deel is opgesteld door architect-onderzoeker Johanna van Doorn in samenwerking met architectuurhistoricus Joke Reichardt;
Deel 2. Een bouwhistorisch onderzoek en waardestelling naar de historische ankers op het terrein: het poortgebouw met uitbreidingen, de historische muur langs de Kattenburgerstraat, de voormalige Scheepstimmerwerkplaats, het Zeekadetkorpsgebouw en de schietbaan. Dit deel is opgesteld door bouwhistoricus Eva Osinga;
Deel 3. Een cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling, documentatie en vermelding van het auteursrecht van de bebouwing uit de jaren zestig van de twintigste eeuw en de recente architectuur. Dit deel is opgesteld door architectuurhistoricus Evelien van Es in samenwerking met architectuurhistoricus Amanda Terpstra.

Bij de uitvoering van de onderzoeken is gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken door Bureau Monumenten Amsterdam met historische en stedenbouwkundige analyses, inventarisaties, archeologische verwachting en waardering van het terrein en de gebouwen op het Marineterrein. Voor de historische context was het boek van Alan Lemmers uit 2005 dat 350 jaar Marinegeschiedenis van het terrein beschrijft een belangrijke bron. Ook zijn de archieven

van het Nationaal Archief, het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, het archief van het Rijksvastgoedbedrijf, het archief speciale collecties van de universiteit van Wageningen, het Stadsarchief van Amsterdam en het archief van bouw- en woningtoezicht geraadpleegd en is er veldwerk verricht. Voor de recente gebouwen zijn interviews gehouden met architecten Liesbeth van der Pol, Jan Benthem en Norbert Wansleben. Tot slot is de waardering van het terrein en de gebouwen volgens de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek (2009) en de Richtlijnen Tuinhistorisch Onderzoek (2012) opgesteld. In een aantal sessies zijn de resultaten met de opdrachtgever en de betrokkenen bij de planvorming van het terrein besproken. Ook intern is tussen de drie onderzoeken getracht de essenties van het erfgoed in onderling verband te brengen en door de ruimtelijke schalen heen te presenteren.

Leeswijzer
De drie delen van het onderzoek zijn als totaal of afzonderlijk van elkaar te lezen. Elk deel begint met een inleiding en samenvatting van het totale onderzoek. Voor het terrein zijn door de tijd heen verschillende namen gebruikt: Admiraliteitswerf, ‘s Lands werf, Rijkswerf, Marine Etablissement en Marineterrein. Omwille van de duidelijkheid (en door de tegenwoordige bekendheid van het terrein als zodanig) is in de rapportages gekozen om het terrein als Marineterrein aan te duiden (met uitzondering van hoofdstuk 1 in Deel 1, waar per periode de historische benaming wordt gehanteerd).

Deel 1 - met het onderzoek naar het gehele complex en de stedenbouwkundige en landschappelijke waardering - bestaat uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de bouw-, ontwikkel- en gebruiksgeschiedenis van het terrein in vijf omslagmomenten (episoden) geduid. Hierin zijn zowel het terrein als de directe context van het terrein meegenomen. Elk episode sluit af met de nog zichtbare erfenissen. In het tweede hoofdstuk worden de erfenissen van elke tijdslaag, de sferen van het terrein, de kwaliteiten en knelpunten op verschillende schaalniveaus in beeld gebracht en getypeerd. De resultaten uit dit deel worden in Hoofdstuk 3 vertaald in een stedenbouwkundige waardering waarin gebieden, structuren, gebouwen en objecten in onderling verband zijn gebracht. Tot slot worden in hoofdstuk 4 conclusies en aanbevelingen vanuit cultuurhistorisch perspectief meegegeven.

Deel 2 bevat de bouwhistorische onderzoeken met waardestellingen van vijf complexen en onderdelen: het Poortgebouw (003), de historische muur tussen de ingang van het Poortgebouw en de Amerikaanse loods (met een coupure bij de hoofdingang van het terrein), de voormalige Scheepstimmerwerkplaats (024), Het Zeekadettenkorpsgebouw (039) en de Schietbaan (022) met munitieopslag (023). Elk onderdeel omvat de bouwgeschiedenis, een beschrijving van het bestaande en een waardestelling aan de hand van de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009.

Deel 3 omvat de cultuurhistorische onderzoeken en waardestellingen van de naoorlogse en recente gebouwen. Bij de meeste gebouwen zijn beknopt de bouw-, ontwikkel en gebruiksgeschiedenis beschreven en zijn de bestaande situatie en een contextuele en interne waardestelling volgens de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009 opgesteld. Aan bod komen de volgende gebouwen: Commandantswoning (001), (002) Commandementsgebouw (002), Wiskundig Centrum (012), Technische Opleiding Koninklijke Marine (TOKM) (027), Verbindingsschool (028), Verbindingsschool met bunker (029), Cantine korporaals en manschappen (030), Officiersgebouw (006), Onderofficiersgebouw (025), Provoosthuis (015), Marine Cantine Dienstgebouw (017), Amerikaanse loods (010), Noodstroomaggregaat (016), Wachtgebouw en abri (007), Legeringsgebouw (026), Sportschool (034), Schoolgebouw TOKM (039), Loods de Vijf Beuken (040), MOS Loods (018/020), Depot Scheepvaartmuseum (041) en Districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee (014).

Wij danken onze opdrachtgevers voor het vertrouwen, de prettige samenwerking en de constructieve feedback.
Johanna van Doorn, Evelien van Es en Eva Osinga
Rotterdam, maart 2021

Samenvatting

Dit is een samenvatting van de drie deelonderzoeken voor het Marineterrein.

Ontwikkeling van Admiraliteitswerf tot Marineterrein
De geschiedenis van met Marineterrein vindt haar oorsprong in 1655 toen de Admiraliteit van Amsterdam op het eiland Kattenburg een scheepswerf liet aanleggen voor de bouw van oorlogsschepen naar ontwerp van stadsarchitect Daniël Stalpaert. Het resulteerde in een werf met een dok, dat over de gehele lengte van het eiland reikte tot aan het IJ en afgescheiden werd van de rest van het eiland met een doorlopend front van gebouwen langs de Kattenburgerstraat. Aan de stadskant lag het Zeemagazijn (huidige Scheepvaartmuseum) als baken in de stad.

De Admiraliteitswerf, die in 1813 de naam Rijks Maritiem werf kreeg, groeide uit tot de grootste rijksscheepswerf van het land en als grootste werkgever van de stad. Het terrein werd in alle windrichtingen beveiligd, alleen degenen die er werkten mochten binnenkomen. Via de poort aan de Kattenburgerstraat kwamen de arbeiders het terrein binnen en verlieten dat ook weer. De relatie met de directe omgeving was sterk, de meeste arbeiders woonden in de woonhuizen op de Oostelijke eilanden en kregen de naam de Bijltjes. Alleen de hogere rangen woonden in de woningen in het Poortgebouw of in het latere Marinepaleis op de dam.

In 1915 moest de Rijkswerf haar deuren sluiten wegens financiële tekorten. De bouw van steeds grotere schepen werd steeds moeizamer door de aanleg van de Oostelijke afsluitdijk en de aanleg van het spoor. Particuliere werven namen het werk van de rijkswerven over. Het terrein verloor haar oorspronkelijke functie als werf en werd uiteindelijk benut als Marine Etablissement, een centrum voor opleidingen en faciliteiten ten behoeve van de Koninklijke Marine.

Het plan voor de aanleg van de IJ-tunnel in 1955 had grote ruimtelijke gevolgen, waardoor het terrein een ware metamorfose onderging. Het resulteerde vanaf 1962 in een driehoekig terrein van 14 hectare waarin een groot deel van het dok werd gedempt. De meeste historische gebouwen maakten plaats voor nieuwe moderne opleidingsgebouwen, kantoren en kazernes naar ontwerp van Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger die deze samen met de Bataafse Aannemings Maatschapij (BAM) volgens een nieuw gestandaardiseerd bouwsysteem realiseerde. De commandant kreeg een eigen woning aan het bassin. Enkele historische complexen, zoals het Poortgebouw en de Scheepstimmerwerkplaats op de kop van de dam werden behouden en herbestemd. Omdat de metamorfose van het terrein vanwege de IJ-tunnelplannen noodzakelijk was, droeg de stad Amsterdam financieel bij en ging zich daardoor ook bemoeien met de uiteindelijke uitwerking van de herinrichting. Naast nieuwbouw werd het terrein voorzien van een groene inrichting met bomen, grasvlakken en strak vormgegeven kades om het terrein beter bij het stadsbeeld van de omringende stad aan te laten sluiten.

De open en ruime opzet van het terrein werd vanaf de jaren tachtig verder verdicht met enkele complexen. Inmiddels was het Zeemagazijn herbestemd als Scheepvaartmuseum. In de eerste jaren van de 21ste eeuw werden het depot van het Scheepvaartmuseum en het districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee gebouwd. Daarmee kreeg het terrein haar huidige invulling en verschijning.

In 2011 werd het terrein gedeeltelijk door Defensie verlaten en vier jaar later werd een deel van het terrein openbaar toegankelijk gemaakt. Vrijgekomen gebouwen werden herbestemd en de wereld achter de muren werd ‘ontdekt’ door Amsterdammers en bezoekers. Het geheimzinnige en eigenzinnige karakter, de ruime opzet en weidse uitzicht, de groene uitstraling - en dit alles in de nabijheid van de binnenstad - bleken een grote aantrekkingskracht te hebben. Het Marineterrein zal de komende tijd opnieuw een

metamorfose ondergaan, deze keer als nieuw stadskwartier met plek voor wonen, leren en werken en waar ontmoeting en interactie centraal zullen staan.

Kernkwaliteiten Marineterrein
Vergeleken met andere Admiraliteitswerven, Rijkswerven en Marine etablissementen is het Marineterrein het enige dat nog (gedeeltelijk) in functie is. De werf is van eminente betekenis geweest als de grootste en meest innovatieve scheepswerf van het land. Ook als grootste werkgever van de stad heeft de werf veel impact gehad op het profiel en stadsbeeld. Ondanks de metamorfose in de jaren zestig is deze geschiedenis leesbaar in de ligging, ruimtelijke opzet en de nog aanwezige historische gebouwen.

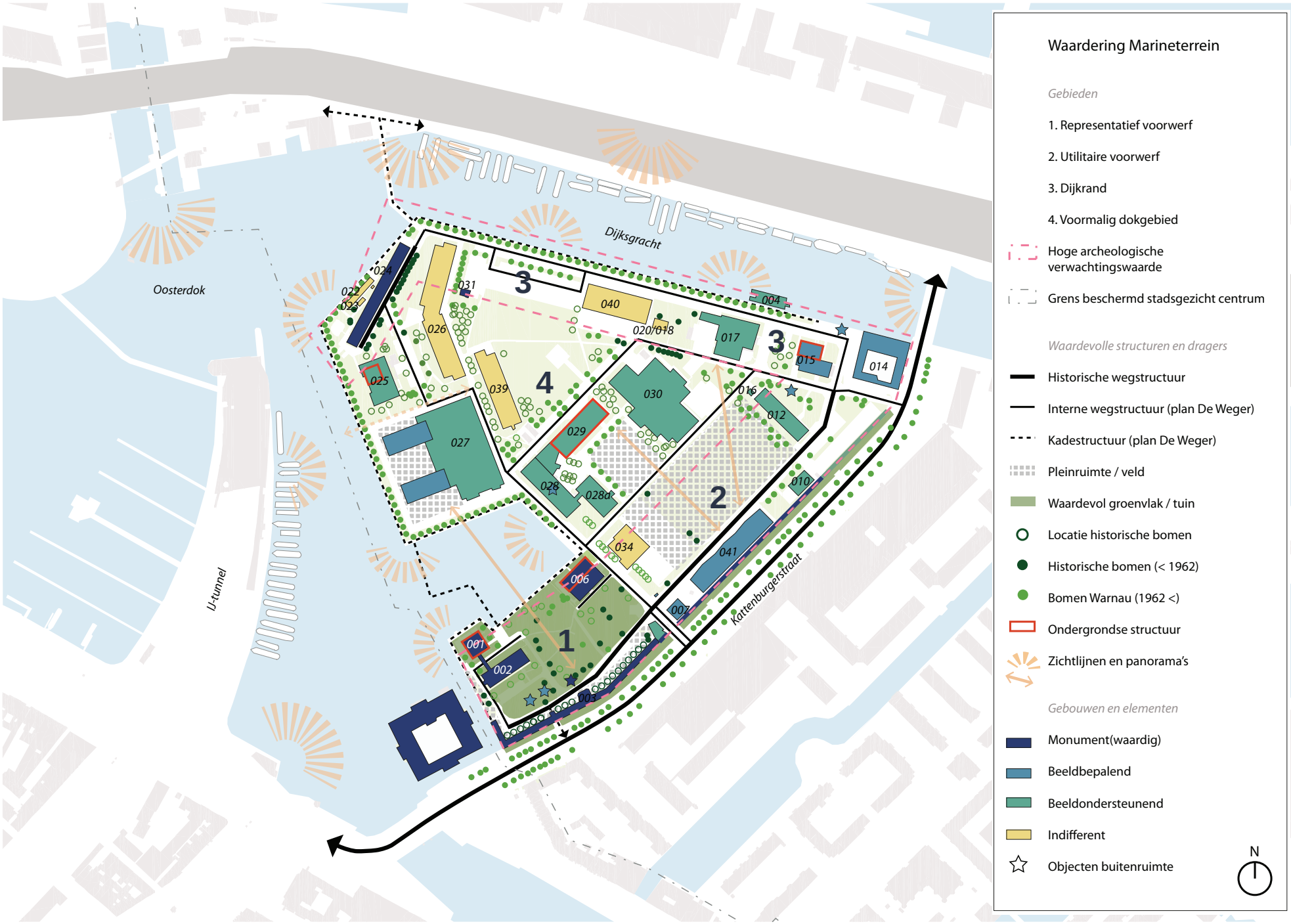
De lange ontwikkelgeschiedenis van het Marineterrein resulteert in een rijkdom aan historische lagen zowel bovengronds als ondergronds. De erfenissen van de vijf episodes bepalen sterk de eigenheid en logica van het terrein. Vanuit de functionele logica ontstonden vier kenmerkende zones op het Marineterrein met elk een eigen identiteit en karakteristieke ruimtelijke en functionele eigenschappen. Deze zones zijn: de representatieve Voorwerf, de utilitaire Voorwerf, de Dijkrand en het voormalige dokgebied.

Het Marineterrein heeft sinds de totstandkoming het karakter van een geheimzinnige en eigenzinnige enclave in de stad, met een eigen wereld achter de muur. De relatie met het water is vanaf het ontstaan van het terrein continue geweest en van grote waarde. De openheid van de kades, de strakke kadeinrichting met afmeerplaatsen, de doorzichten tussen de gebouwen, het bassin met boardwalk versterken de visuele en functionele relatie met het water. Ook het groenkarakter is een belangrijke drager voor het terrein. De bomenrijen langs de kade, de (historische) bomen en hagen langs de interne route, de doorlopende groene vlakken en de tuinen rondom de belangrijkste gebouwen dragen sterk bij aan een eenvoudig parkachtig en stedelijk groenkarakter.

De gebouwen op het Marineterrein verschillen van karakter en zijn elk een representant van de tijd waarin ze zijn gebouwd. Op het terrein zijn verschillende werkgebouwen te vinden: lesgebouwen, kantoren en loodsen en magazijnen, maar ook legeringsgebouwen en een woning. De gebouwen zijn als een familie van maritieme gebouwen op te vatten, in feite drie generaties: 1) de historische ankers, 2) het sobere, doelmatige en robuuste ensemble en 3) de recentere uitgesproken markeringen. Het utilitair, alzijdig, sober en doelmatig en maritieme karakter is een algemeen kenmerk van vrijwel alle gebouwen.

Waardering deel 1: terrein en gebouwen
Stedenbouwkundig en landschappelijk van waarde is de leesbaarheid van de vier kenmerkende zones, met de representatieve Voorwerf als visitekaartje van het terrein. De open en ruime opzet met zichtlijnen van en naar het water, de historische interne routing als overgang tussen het front en de voormalige werf, de informele routing door de rest van het terrein, de groene inrichting door bomen, tuinen en eenvoudige groene vlakken rondom de gebouwen zijn voor het terrein belangrijke stedenbouwkundige componenten.

Monument(waardig) en van grote betekenis voor het terrein zijn de vier historische ankers als oudste complexen op het Marineterrein (het Zeemagazijn, het Poortgebouw (003), de Scheepstimmerwerkplaats (024), en het Zeekadetkorpsgebouw (031). Deze ankers bepalen zowel op stedenbouwkundig als architectonisch niveau het stadsbeeld en de ruimtelijke opzet van het terrein. Tevens behoren drie gebouwen uit de naoorlogse periode tot deze categorie: de Commandantswoning (001), het Commandementsgebouw (002) en het Officiersgebouw (006). Dit cluster stijgt boven de andere naoorlogse gebouwen uit door de positie, architectonische verschijningsvorm en onderlinge functionele samenhang op de Voorwerf en aan het Bassin (als representatieve gebouwen bestemd voor de allerhoogste rangen van de Marine).


Waardering Marineterrein
Gebieden
1. Representatief voorwerf
2. Utilitaire voorwerf
3. Dijkrand
4. Voormalig dokgebied
Hoge archeologische verwachtingswaarde
Grens beschermd stadsgezicht centrum
Waardevolle structuren en dragers
Historische wegstructuur
Interne wegstructuur (plan De Weger)
Kadestructuur (plan De Weger)
Pleinruimte / veld
Waardevol groenvlak / tuin
Locatie historische bomen
Historische bomen (< 1962)
Bomen Warnau (1962 <)
Ondergrondse structuur
Zichtlijnen en panorama's
Gebouwen en elementen
Monument(waardig)
Beeldbepalend
Beeldondersteunend
Indifferent
Objecten buitenruimte
N
Dijksgracht
Oosterdok
IJ-tunnel
Kattenburgerstraat
1
2
3
4
001
002
003
004
006
007
010
012
014
015
016
017
020/018
022
023
024
025
026
027
028
028a
029
030
031
034
039
040
041

< Waarderinsgskaart Marineterrein. De kaart dient gebruikt te worden in combinatie met de toelichting op p. 85 t/m/ p. 87 van Deel 1.

Beeldbepalend zijn de andere specials uit het ensemble van Bureau De Weger en de uitgesproken markeringen. Deze gebouwen gaan de relatie aan met de stad, nemen een belangrijke positie in het terrein of hebben een speciale functie. Het gaat hier om: het wachtgebouw en abri van Benthem en Crouwel Architekten (007), het districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee van Wansleben Architekten (014), het Provoosthuis (015), de hoogbouw van TOKM (027) en het depot Scheepvaartmuseum van Liesbeth van der Pol (041).

Beeldondersteunend zijn de complexen die positief bijdragen aan het stadsbeeld, maar door wijzigingen en aanpassingen niet de belangrijkste onderdelen vormen binnen het ensemble van gebouwen op het Marineterrein. Het gaat hier met name om: de noordelijke kop van het Poortgebouw uit 1995 (003); de botenloods aan de Dijksgracht (004), de Amerikaanse loods (010), het Wiskundig Centrum (012) en bijbehorend noodstroomaggregaat (016), het Marine Cantine Dienstgebouw 017), het Onderofficiersgebouw (025), de laagbouw van de TOKM (027), de Verbindingsschool (028) en bijbehorende kazerne (029) en de Cantine korporaals en manschappen (030).

Indifferent van waarde zijn de gebouwen die niet per se bijdragen aan de kwaliteiten of de historische herkenbaarheid van het terrein. Dit zijn: de MOS loods (018/020), de Schietbaan (22) met munitieopslag (023), het Legeringsgebouw (026), het Onderwijsgebouw TOKM 039), de Sportschool (034) en de Loods de Vijf Beuken (040).

In delen 2 en 3 worden de specifieke waarden per gebouw nader toegelicht.

Waardering deel 2: historische ankers

Het voorwerfgebouw, met het van rijkswege beschermde Poortgebouw uit 1656, bevat een grote bouwhistorische gelaagdheid die in het exterieur en de constructie (voor zover zichtbaar) goed afleesbaar is. In het interieur zijn slechts enkele bijzondere interieuronderdelen, het overgrote deel stamt uit 1996 (of recenter) en is historisch niet van belang. Het noordelijke kopgebouw uit 1996 heeft wel enige stedenbouwkundige waarde, maar is op zichzelf niet van belang voor de geschiedenis van het Voorwerfgebouw.

De muur langs de Kattenburgerstraat bestaat uit restanten van verschillende gebouwen langs de Voorwerf en bevat een grote historische gelaagdheid met veel herkenbare bouwsporen. De muur is tevens van belang vanwege de samenhang met het Voorwerfgebouw en vanwege het gesloten en geheimzinnige karakter.

De eind negentiende-eeuwse Scheepstimmerwerkplaats is waardevol vanwege zijn relatief gaaf bewaarde exterieur en zijn positie langs de noordwestrand van het Marineterrein. Van binnen is de gaaf bewaarde constructie waardevol omdat die een open plattegrond mogelijk maakte, wat kenmerkend is voor de industriële functie van dit gebouw.

Het Zeekadetkopsgebouw dat in 1950 op de hoek van het dok werd gebouwd is zeer gaaf bewaard gebleven en heeft met zijn expressieve architectuur en verfijnde detaillering zowel stedenbouwkundige als architectuurhistorische waarde.

Gebouw 022 en 023 hebben alleen een zekere mate van gebruikshistorische waarde, omdat de functie van schietbaan met munitieopslag verwijst naar de militaire functie van het terrein. Voor gebouw 022A geldt dit niet, dat is slechts een standaard toiletunit.

Waardering deel 3: naoorlogse gebouwen
De gebouwen die in de periode 1962-1968 naar ontwerp van Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger tot stand zijn gekomen hebben cultuurhistorische waarde als onderdeel van het in systeembouw uitgevoerde bouwprogramma dat in korte tijd de metamorfose van het Marineterrein moest bewerkstelligen, terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. In principe zijn er drie gestandaardiseerde gebouwtypen: kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen. Door de vergaande standaardisering zijn de plattegronden vrij indeelbaar waardoor de gebouwen een grote flexibiliteit hebben en zich goed lenen voor herbestemming en transformatie. Naast de standaardtypen bestaan er vanwege specifieke of unieke functies ook uitzonderingen. Het zijn veelal de uitzonderingen die een beeldbepalende kwaliteit hebben.

Monumentwaardig: Commandantswoning (001), Commandementsgebouw (002), Officiersgebouw (006)
De in architectuurhistorisch opzicht meest waardevolle gebouwen uit de periode 1962-1968, bevinden zich in het representatieve gedeelte van de Voorwerf: het Officiersgebouw en de Commandantswoning en in samenhang daarmee het Commandementsgebouw. De specifieke functies van de gebouwen en het gebruik ervan door de hoogste militaire rangen rechtvaardigt hun aanwezigheid op het Voorwerfterrein. De ontwerpkwaliteit van de Commandantswoning en het Officiersgebouw spreekt uit hun alzijdigheid waarmee de markante locaties aan het Oosterdok en het Bassin volop worden benut. In opstand en plattegrond is een duidelijke invloed van Amerikaanse architectuur te zien. In de materiaaltoepassing is ook een duidelijke relatie met de systeembouwstijl van Bureau De Weger herkenbaar. Bovendien is de detaillering van het Officiersgebouw puntgaaf. Het Commandementsgebouw is weliswaar een standaard-kantoorgebouw, maar door zijn rol in de functionele organisatie van het Marine Etablissement cruciaal. Vanuit het Commandementsgebouw en de Commandantswoning werd het commando gevoerd. Dat de gebouwen sterk met elkaar samenhangen, blijkt uit de luifel tussen beide gebouwen. De Commandantswoning en het Commandementsgebouw vormen een betekenisvol architectonisch ensemble.

Beeldbepalend: TOKM-gebouw (027)
In de naoorlogse periode fungeerde het Marineterrein hoofdzakelijk als centrum voor opleidingen. Het bouwprogramma voor de twaalf nieuwe gebouwen omvatte twee grote lesgebouwen: het gebouw voor de Technische Opleidingen Koninklijke Marine, ook wel TOKM- gebouw en de Verbindingsschool. Beide lesgebouwen staan bij het Bassin en het Oosterdok waar ook de oefenschepen lagen aangemeerd. Het TOKM-gebouw combineert het standaard gebouwtype met een verhoogde plaatsing op piloti. Het zwevende karakter van de verhoogde vleugels geven het Marineterrein vanuit de binnenstad gezien een markant silhouet. Ook op het Marineterrein houdt de verhoogde plaatsing zichtlijnen vrij.

Beeldbepalend: Provoosthuis (015)
Verscholen in de zone achter de Dijksgracht staat het Provoosthuis dat door zijn functie weinig zichtbaar is. Het Provoosthuis combineert het standaardtype van kantoorgebouw met een cellencomplex. Het is een van de weinige gebouwen met een ‘bijzondere bouwgedeelte’ waarbij de luchtplaats van het cellenblok in feite als een patio is vormgegeven.

Beeldondersteunend:
Als standaard van het kantoorgebouw heeft het Wiskundig Centrum (012) geen onderscheidende vormgeving of markante ligging. Het gebouw spreekt vooral tot de verbeelding door zijn betekenis in het onderscheppen en ontcijferen van gedecodeerde berichten tijden de Koude Oorlog - niet alleen voor de Koninklijke Marine, maar voor de gehele Nederlandse krijgsmacht - waarbij grote computers nodig waren. In een van de ruimtes staat nog een authentieke papierverbrander.

Het Marine Cantine Dienstgebouw (017) heeft als facilitair gebouw met een nadrukkelijke logistieke functie waarde door zijn ligging aan de Dijksgracht.

Qua vormgeving vertoont het Onderofficiersgebouw (025) gelijkenis met het Officiersgebouw. Het gebouw staat op een markante locatie aan het Oosterdok. De plattegrond, vormgeving en detaillering zijn nog steeds herkenbaar, maar verre van gaaf.

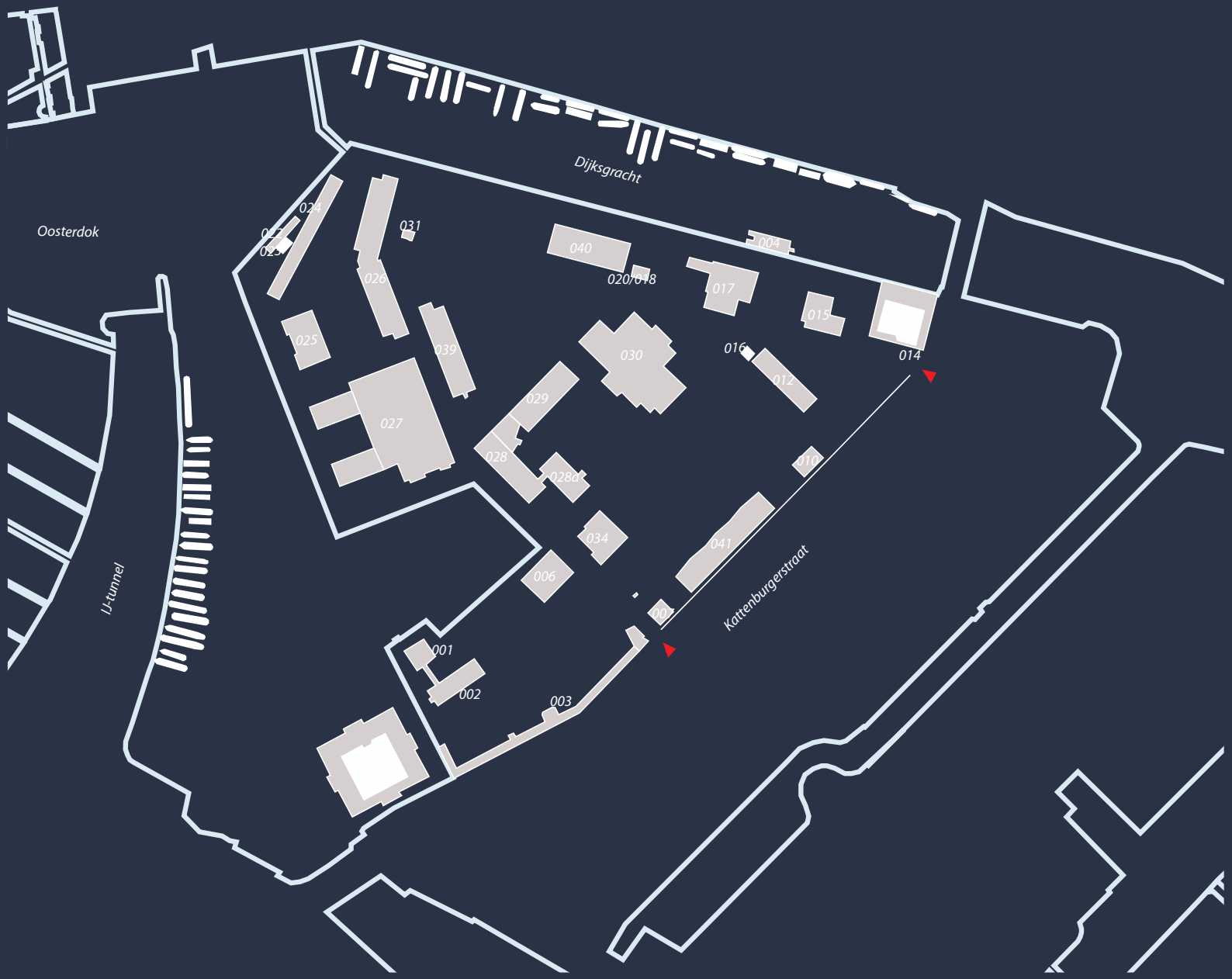
Rond het voormalige seinersveld staan de Verbindingsschool (028) de Verbindingsschoolkazerne (029) en de Cantine korporaals en manschappen (030) die een functioneel-ruimtelijke eenheid vormen. Deze situatie is tegenwoordig minder goed te ervaren. De Verbindingsschoolkazerne is vrij gaaf en heeft een ondergrondse schuilbunker die herinnert aan de dreiging van een atoomaanval die tijdens de Koude Oorlog werd gevoeld. De Cantine heeft een gewijzigde indeling, maar de oorspronkelijke opzet van aaneengeschakeld ruimtes is nog steeds te ervaren. Het exterieur is ingrijpend gewijzigd waardoor de architectonische samenhang met de andere gebouwen uit deze periode niet herkenbaar is. De vraag rijst in hoeverre de wijziging reversibel is.

Latere toevoegingen (1982-heden)
Sinds de jaren tachtig heeft zich een aantal incidentele wijzigingen voorgedaan. De architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit loopt uiteen, de gebouwen zijn indifferent of beeldbepalend. Daartussen zit niets.

Beeldbepalend als vroeg voorbeeld van High Tech-architectuur: Wachtgebouw met abri (007)
Het wachtgebouw met abri (007) naar ontwerp van Benthem en Crouwel Architekten, behorende tot de succesvolle generatie van Nederlandse architecten die internationale roem vergaarde. Het wachtgebouw is een vroeg voorbeeld van High Tech-architectuur in Nederland. De ontwerpkwaliteit blijkt uit de strenge geleding van de voorgevel. De strikt geometrische symmetrie laat geen twijfel bestaan over de functie van het gebouw waarin de wachtcommandant alles onder controle heeft. De verzorgde detaillering spreekt uit het bijzondere materiaalgebruik en subtiele accenten zoals de afgeronde hoeken en de zonwering van persrooster.

Beeldbepalende eigentijdse pendant van het Scheepvaartmuseum: Districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee (014)
Het districtskanoor naar ontwerp van Wansleben Architekten is door zijn krachtige hoofdvorm en ongewone detaillering de eigentijdse pendant van het Scheepvaartmuseum en bakent het Marineterrein duidelijk af. Door zijn ruwe materialisering is het gebouw een voortzetting van de muur en door zijn omvang en robuuste silhouet sterk aanwezig in het stadsbeeld.

Beeldbepalend architectonisch icoon: Depot Scheepvaartmuseum (041)
Het depot van het Nederlands Scheepvaartmuseum (041) naar ontwerp van Liesbeth van der Pol roept door zijn expressieve verschijningsvorm emotie op. Door de geometrisch opgebouwde hoofdvorm met geknikte gevelvlakken en expressieve uitstulpingen heeft het depot een uiterst markante contour die versterkt wordt door de titanium gevelbekleding die bij veranderende licht- en weersomstandigheden telkens een andere intensiteit laat zien. Door zijn materialisering, hoogte en markante silhouet trekt het gebouw ook boven de muur van het Marineterrein de aandacht naar zich toe en versterkt het geheimzinnige karakter ervan.


Dijksgracht
Oosterdok
IJ-tunnel
Kattenburgerstraat
024
031
040
004
020/018
017
015
025
026
039
030
016
014
012
027
029
028
028a
010
034
041
006
007
001
002
003

Deel 1
Cultuurhistorisch onderzoek en waardering terrein

Johanna van Doorn i.s.m. Joke Reichardt


Castricum
Heemskerck
Wijckaest
Assumburgh
Wijck op Zee
Beverwijck
Velsen
Sandpoort
Broederode
Spaerwoude
Alkmaer
Haerlem
Santvoort
Heemstede
HOLLAN
Haerlemmer Meer
Hellegom
Cromenijerdyck
Cromenije
Assendelft
West Zaanen
Wormer
Cyfsp
Jsendam
Purmereynde
Purmerland
Edam
Follendam
Quadijck
Catwoude
Ilpendam
Monickeda
Meerckerck
Zaanredam
Dijkzaan
Landsmeer
De Tye
Horn
Spaerwoude
Hoogtdijck
Amstelredam
Hooten
Nyewerkerck
Ryselijck
Dordrecht
Diemen
Diemeraam
Muyden
Muyderberg
Ouderkerck
Bylmeer
Amsterveen
Weesp
Tye Oirt
Hollerlaet
Synderdorp
Op dese

1 Historische Context

Proloog: de komst van de Admiraliteit

< Uitsnede kaart van de Noordelijke Nederlanden 1573, Christiaan Sgroten. Door de ligging aan de monding van de Amstel en het IJ ontwikkelde Amsterdam (wit omcirkeld) zich tot een knooppunt van handelswegen.
[Noord-Hollands Archief]

De gunstige ligging aan het IJ en de monding van de Amstel was van grote invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam. Eeuwenlang werd het overtollig water vanuit de veenmoerassen rondom de prestedelijke nederzetting via kleine stroompjes met herkenbare namen als Gaasp, Gein, Bullewijk en Waver afgevoerd naar de Amstel, die afwaterde op het IJ. Meerdere stormvloeden (1164, 1170, 1175) maakten van het IJ een brede rivier en een belangrijke vaarroute naar de Zuiderzee. Tegen het eind van de vijftiende eeuw was Amsterdam een bloeiende handelsstad geworden, waar scheepvaart en scheepsbouw een vanzelfsprekend onderdeel van waren.

De Lastage
Buiten de stadsmuur aan de oostkant van de stad was een gebied ontstaan waar het bouwen en repareren van schepen zich concentreerde. Hier lagen de schepen beschut tegen de westenwinden, er was genoeg ruimte en het lag direct aan het IJ. Een kraan ter hoogte van de Schreierstoren in het IJ diende voor het ballasten, ontlasten en belasten van de schepen, activiteiten waaraan het gebied zijn naam, de Lastage, dankte.[1]
Rond de monding van de Amstel was een dubbele palenrij aangelegd, de Laag genaamd. Deze diende als golfbreker om het havengebied tegen het open IJ-water te beschermen, en vormde tegelijkertijd een barrière voor vijandelijke schepen. Handelsschepen konden hier aanmeren en hun goederen overladen op kleinere schepen. Zo ontstonden de Walen, de met palen afgeschermde ligplaatsen voor schepen.

Stadsuitleg
Het ging de stad voorspoedig en tussen 1580 en 1660 vonden vier grote stadsuitbreidingen plaats. Het aantal inwoners groeide in die periode van 30.000 tot ruim boven de 150.000.[2] Na de eerste en tweede uitleg – gerealiseerd tussen 1585 en 1596 – was scheepsbouw een belangrijke bedrijvigheid aan de oostzijde van de stad geworden. De stadsmuren waren vervangen door vestingwerken en omvatten nu ook de Lastage, waar woningen voor arbeiders werden gebouwd. De scheepsbouw verlegde zich naar nieuwe eilanden die aan de oostkant waren aangeplempt: Marken, Uilenburg en Rapenburg.[3] De derde uitleg, gerealiseerd vanaf 1611, betrof de westzijde van de stad en het eerste deel van de grachtengordel. Aan de westkant van de stad werden, naar voorbeeld van de nieuwe eilanden aan de oostkant en beschut door nieuwe vestingwerken, het Voor-, Midden- en Achtereiland aangelegd (later Bickers-, Prinsen- en Realeneiland genoemd).[4] Hier vestigde zich de West-Indische Compagnie en concentreerde zich de scheepvaart op de Oost. Aan de andere kant van de stad werd het Waalseiland tegenover de Lastage in een dichtgeslibd gedeelte van de Oude Waal aangelegd. Het Waalseiland was bedoeld voor woningbouw voor de gegoede burgerij. De dubbele palenrij in het IJ strekte zich nu uit van de westkant tot de oostkant van de stad.

Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg
Om de Nieuwe Waal aan de oostzijde te beschermen werden de vestingwerken vanaf Rapenburg doorgetrokken op de landstroken Nieuwe Eylandt en het Nieuwe Hooft in het IJ. Hierop werd het eiland Kattenburg aangelegd. De bolwerken werden afgebroken en de restanten gebruikt ter verbreding van de landstrook.[5] In de vestingbouw werden verhoogde geschutsheuvels ‘katten’ genoemd. De naam Kattenburg herinnert hier nog aan. De knik in de Kattenburgerstraat is terug te voeren tot de hoek van 20 graden waaronder de bolwerken ten opzichte van elkaar lagen en markeert de vroegere ligging van het ‘Nieuwe Eylandt’.



^ Vogelvlucht Amsterdam 1544, Cornelis Anthoniszoon, Coll. Rijksmuseum. Het begin van de scheepsbouw aan de oostkant van Amsterdam. Onder aan de linkerzijde de Schreierstoren met rechts daarvan De Lastage.
[Wikimedia Commons]



> Kaart Joan Blaeu 1649, Coll. Biblioteca Nacional de España. Na de derde stadsuitleg. Links binnen de stadswallen de eilanden Vlooienburg aan de Binnen-Amstel en Rapenburg aan het IJ. Daartussen de eilanden Marken en Uilenburg. Ten westen van Rapenburg het Waalseiland, aangelegd vanaf uit 1634. De dubbele palenrij is doorgetrokken vanaf de monding van de Amstel tot aan de oostelijke vesting waardoor de Nieuwe Waal ontstond.
[Wikimedia Commons]

> Werkkaart voor de aanleg en invulling van de vierde uitleg, vervaardigd door Cornelis Dankertsz de Rij, 1660. Linksonder zijn het Zeemagazijn van de Admiraliteit op het eiland Kattenburg en het magazijn van de VOC op Oostenburg met rood ingekleurd.
[Stadsarchief Amsterdam 010033000080]



Vanaf de jaren vijftig van de zeventiende eeuw vond de laatste grote uitleg plaats en werden, naast Kattenburg, de eilanden Wittenburg en Oostenburg aangelegd. De vestingwerken verplaatsten verder naar het oosten. De particuliere scheepsbouwers en aanverwante bedrijfjes die zich eerder op Marken, Uilenburg en Rapenburg hadden gevestigd moesten plaatsmaken voor woningen. Zij verhuisden opnieuw, ditmaal naar Wittenburg.[6] De werf en pakhuizen van de in 1602 opgerichte Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), sinds 1608 gevestigd op Rapenburg, verhuisden naar Oostenburg.[7] In 1655 verhuisde de Admiraliteit van Amsterdam van Uilenburg en Rapenburg naar het eiland Kattenburg. De ontwikkeling van het latere Marine Etablissement kon beginnen.


Admiraliteits Boom
Teerhuis
Kraan
woningen
woningen
Oost-Indische
Compagnie
Timmerwerf
werven
werven
Kattenburg
Wittenburg
Oostenburg
sLANTS HOCK
Brauw of
Timmer Waal
Zeemagazijn
Oosterkerk
T SIECKE WATER
RIET LANT
Zee Dyck
Nieuwe Zee Dyck
Kadijken
Raepen Borger Graft
Schale van 150 Rijn-landsche Roeden.
B. Stoopendaal Schulp.

Episode 1 (1655-1813)
Admiraliteit op ‘s Lands Dok en Werf: bedrijvigheid op land en water

< Detail Oostelijke eilanden. Kaart van de Oostelijke Eilanden en de Stadsrietlanden, met het IJ en ‘t Siecke Water, gegraveerd door B. Stoopendaal, ca. 1674. In rood gestippeld zijn de contouren van ’s Lands Dok en Werf na aankoop van hele terrein tot aan het IJ. De zwarte pijlen geven de ingangen tot het met dubbele rij palen afgescheiden dok weer.
[Stadsarchief Amsterdam_ KOKA00320000001]

De Admiraliteit van Amsterdam
De Admiraliteit van Amsterdam was een van de vijf Admiraliteiten binnen de Republiek der Zeven Provinciën die in 1597 de taak kregen de kusten en havens te beschermen en het kapen van handelsschepen te voorkomen.[8] Naast Amsterdam hadden Zeeland, Rotterdam, Friesland en het Noorderkwartier (Hoorn en Enkhuizen) een eigen Admiraliteit. De Admiraliteit werd verantwoordelijk voor de bouw en het beheer van oorlogsschepen, hoewel in geval van oorlog ook gebruik werd gemaakt van gehuurde of gevorderde koopvaardijschepen, die dan voorzien werden van oorlogstuig.

Rond 1650 voldeden de gebouwen en terreinen van de Admiraliteit op Uilenburg en Rapenburg niet meer.[9] Zij lagen te verspreid en de werf op Rapenburg was door alle stadsuitbreidingen in de verdrukking gekomen. In 1655 ruilde de Admiraliteit haar terreinen met de stad voor een nieuw terrein op het westelijk deel van het eiland Kattenburg, dat aan het diepere deel van het IJ lag. Het terrein liep van de Kattenburgerbrug aan de stadskant tot iets voorbij de knik in de Kattenburgerstraat. In 1660 kocht de Admiraliteit ook het terrein dat zich van hier uitstrekte tot aan het IJ, en dat in eerste instantie aan particuliere scheepsbouwers was toegewezen. Zij had nu het hele westelijke deel van Kattenburg in bezit. Een deel van het dok waaraan het terrein lag werd gereserveerd als ligplaats voor oorlogsschepen.[10] Dit deel werd afgescheiden met een dubbele rij palen. Hiermee hadden de vroege contouren van ’s Lands Dok en Werf vorm gekregen (zoals aangegeven op de kaart uit ca. 1674 hiernaast).

De Admiraliteitswerf
De Amsterdamse stadsarchitect Daniël Stalpaert (1615-1676) kreeg opdracht de Admiraliteitswerf op Kattenburg te ontwerpen. Aan de stadskant, bereikbaar via de Kattenburgerbrug, ontwierp Stalpaert een groot magazijn, ’s Lands Zeemagazijn geheten. Ten noordoosten hiervan kwam een werf met hellingen aan het diepe water, waar schepen konden worden gebouwd, gerepareerd en van uitrusting voorzien. De werf werd van de Kattenburgerstraat afgescheiden door een, eveneens door Stalpaert ontworpen, Poortgebouw dat zich uitstrekte van het Zeemagazijn tot de knik in de Kattenburgerstraat. Van het Poortgebouw tot aan het IJ scheidde een lange muur de werf van de Kattenburgerstraat. Langs de muur kregen al snel allerlei utilitaire gebouwen, werkplaatsen en opslagruimten een plaats. Stalpaerts opzet van de werf bleef tot aan het einde van de achttiende eeuw in stand.

’s Lands Zeemagazijn
Het Zeemagazijn, opgeleverd in 1656, stond aan het begin van de werf, als een baken in het water. De classicistische en sobere architectuur van Stalpaert straalde een zekere rust uit, in wat een druk en rumoerig dok was. Het gebouw werd al snel een van de best bezochte toeristische attracties van Amsterdam.[11] Het vijf verdiepingen tellende magazijn bestond uit vier vleugels rondom een binnenplaats. Onder de binnenplaats lagen regenwaterreservoirs, die dienden om de schepen van drinkwater te voorzien.[12] Op de binnenplaats lag geschut en in het gebouw werden scheepsbenodigdheden, wapentuig en allerhande voorraden opgeslagen. Aan de kant van de werf was een toegang gemaakt die via een brug (de magazijnsbrug) vanaf de werf bereikbaar was (het huidige bruggetje van het gebouw naar de Voorwerf ligt verder van de straat dan het oorspronkelijke).[13] Rondom het Zeemagazijn was een deel van het dok afgescheiden waar de oorlogsvloot werd bevoorraad, onderhouden en uitgerust

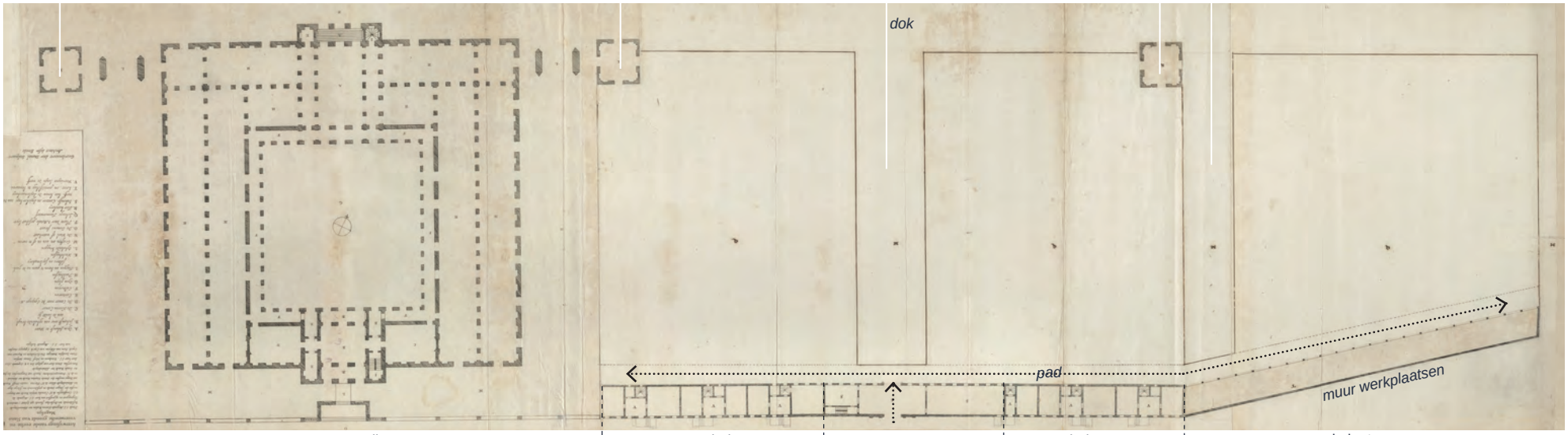
wachthuis en ophaalbrug

wachthuis en ophaalbrug

grote scheepshelling

teerhuis

scheepshelling



Zeemagazijn

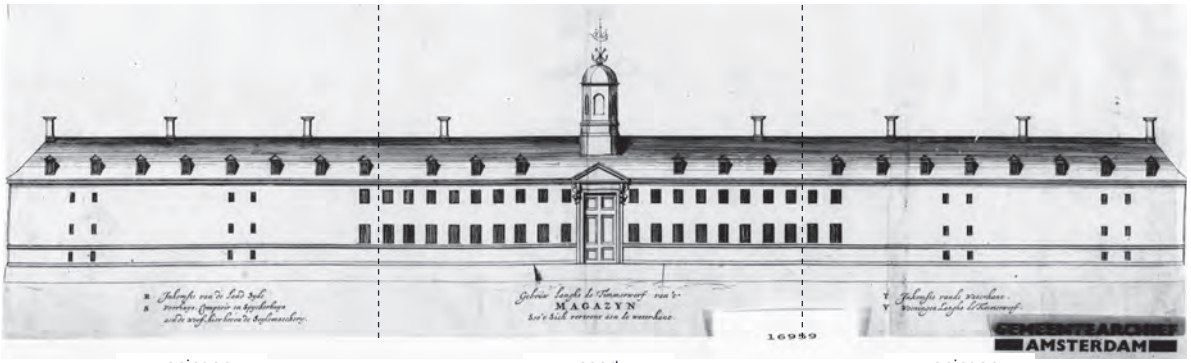
woonhuizen

poort en kantoren

woonhuizen

werkplaatsen

Kattenburgerstraat

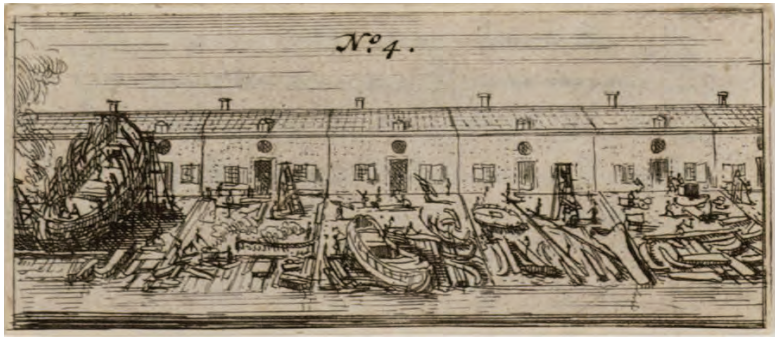


woningen

poort

woningen





< Plattegrond van het Zeemagazijn en het poortgebouw met ernaast de werkplaatsen en de Voorwerf met scheepshellingen, 1656. De wachthuisjes op de tekeningen zijn nooit uitgevoerd. De kaart geeft het eerste deel van het terrein weer dat de Admiraliteit in 1655 in bezit kreeg.
[Stadsarchief Amsterdam]

<< Gevel van het poortgebouw aan de zijde van het Voorwerf. Met in het midden de poort met aan weerszijden kantoorruimtes en op de flanken woningen met elk een ingang aan de Kattenburgerstraat.
[Stadsarchief Amsterdam]

< Het poortgebouw van de Admiraliteitswerf aan de Grote Kattenburgerstraat op een gravure uit 1778.
[Stadsarchief Amsterdam_ 010097004317]

< Impressie van de Voorwerf uit ca. 1720, gezien vanuit de dokzijde. Op de achtergrond is het gedeelte met werkplaatsen te zien, elk met een eigen scheepshelling.
[Stadsarchief Amsterdam_ 010097004365]

met de in het magazijn opgeslagen goederen. Na een grote brand werd het Zeemagazijn in 1791 door stadsarchitect Abraham van der Hart (1747-1820) geheel herbouwd.[14]

Het Poortgebouw
In 1657 werd naast het Zeemagazijn het Poortgebouw opgeleverd in de vorm van langwerpige bebouwing die zich uitstrekte langs de Kattenburgerstraat vanaf de Magazijnsgracht tot aan de knik in de straat. Het symmetrische gebouw bestond uit twee lange vleugels aan weerszijden van een toegangspoort, gemarkeerd door een klokkentoren (het uurwerk werd in de negentiende eeuw overgebracht naar het torentje van het Zeemagazijn).[15] Oorspronkelijk waren rondom de poort het 'schrijverskantoor' (de administratie), het spijkerhuis en op de bovenverdieping de zeilmakerij ondergebracht. De werkruimtes hadden ramen aan de werfzijde, aan de straatkant waren de grote boogramen als blindnissen ontworpen.

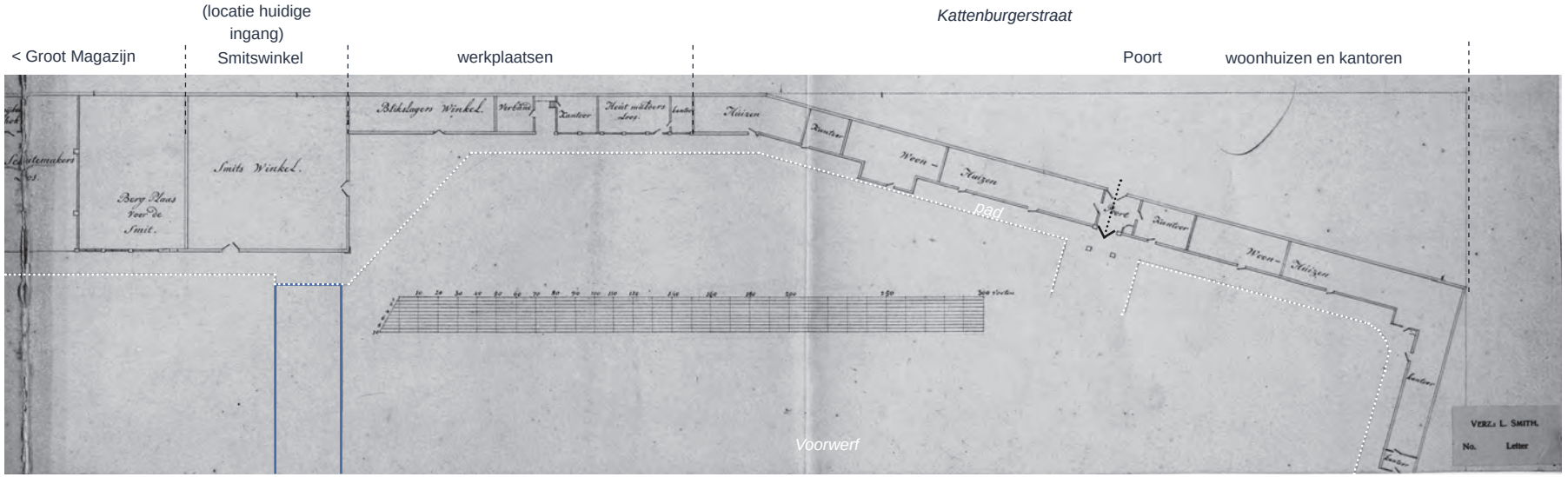
In beide uiteinden van het gebouw waren drie woningen ondergebracht. Omgekeerd aan de werkruimtes rondom de toegangspoort, hadden de woningen ramen en deuren aan de straatzijde en aan de werfzijde grotendeels blinde muren. Hier woonden oorspronkelijk de equipagemeesters, de schrijver van de werf, de meestertimmerman en de onder-meestertimmerman, de opzichter van het ijzerwerk en de opzichter van de sjouwers.[16] Aan de zijde van het Zeemagazijn kwam kort na de oplevering een aanbouw die oorspronkelijk diende als poort voor de Magazijnsbrug (in 1814 werd deze vleugel verlengd en kreeg een extra verdieping).[17]

De Voorwerf
De lange werfstrook langs de Kattenburgerstraat, van Zeemagazijn tot IJ, werd Voorwerf genoemd (oorspronkelijk alleen het voorste deel van deze strook). Via de toegangspoort in het Poortgebouw kon men de Voorwerf betreden. Direct voor de poort lag een open plein. Omdat de werfarbeiders hier hun loon kregen uitbetaald werd dit plein ook wel de Beurs genoemd. Iets voorbij de knik in de Kattenburgerstraat lagen de 'smidswinkel' (smederij), een vierkant gebouw dat een flink stuk naar voren stak ten opzichte van het poortgebouw. Tussen het poortgebouw en de smederij kwamen enkele werkplaatsen voor verschillende ambachten.[18] Aan de andere kant van de smederij werd een tweede magazijn gebouwd. Dit 'Groot Magazijn' was een langgerekt gebouw van twee verdiepingen. Hierin waren de riemenmakers, loodgieters en kuipers gehuisvest en tevens diende het als opslagplaats voor allerlei scheepsbenodigdheden. Onder het gebouw lagen waterreservoirs. Het gebouw was door een blinde muur van de Kattenburgerstraat afgescheiden. Op het laatste stuk van de Voorwerf, grenzend aan het IJ, stond het 'Agterste Magazijn' dat geheel omgeven was door een sloot. Op het stuk werf voor het Agterste Magazijn stond een kraaninstallatie waar onder andere het benodigde scheepshout gelost kon worden (het Agterste Magazijn is op latere kaarten aangeduid als Takelmagazijn).

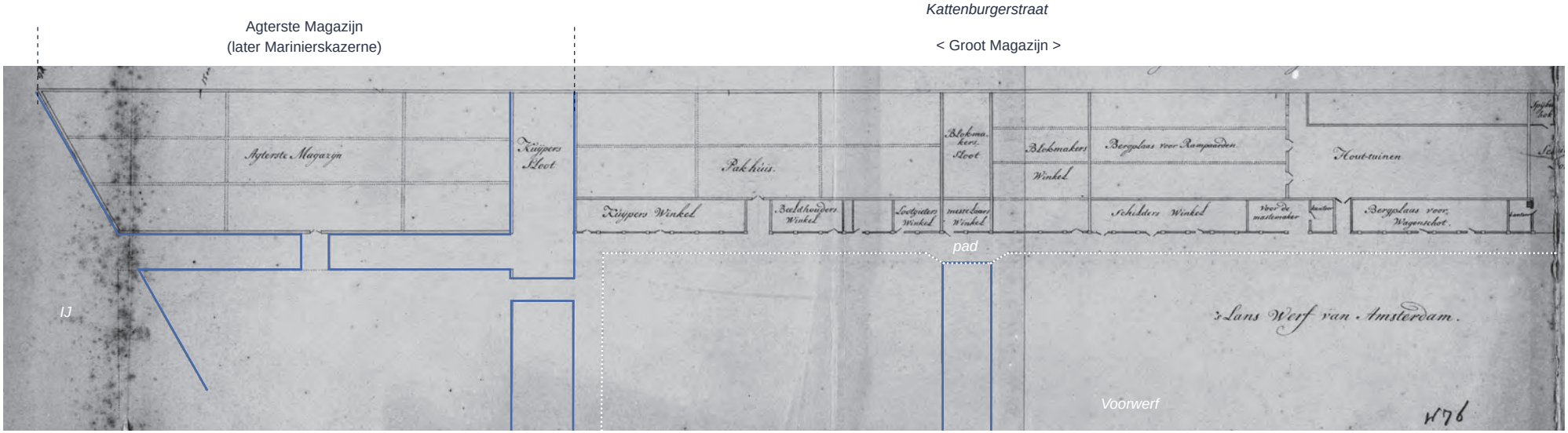
Buitenruimte
Tussen de scheepshellingen en de bebouwing aan de Voorwerf was een pad vrijgehouden. Op meerdere plaatsen waren hierlangs bomen geplant. Langs het Groot Magazijn stond zelfs een lange rij bomen op gelijke afstand van elkaar als vormden zij een lange laan. De bomen waren functioneel en werden gebruikt om houten stellages en schepen aan vast te maken, zoals te zien is op de prent van Schouten uit de tweede helft van de achttiende eeuw.

Het dok
De scheepshellingen op de oevers van het dok waren aflopende stukken terrein die van een zware houten vloer op palen waren voorzien. In de zestiger jaren van de twintigste eeuw werden bij graafwerkzaamheden enkele voormalige scheepshellingen blootgelegd.[19] De langere hellingen lagen op het voorste gedeelte van het terrein, hier gingen de grotere schepen van wal. Kleinere vaartuigen werden op het achterste gedeelte van de Voorwerf gebouwd. Het aantal hellingen wisselde regelmatig.[20] Naast of

Deel van het poortgebouw tot Groot Magazijn (van rechts naar links):

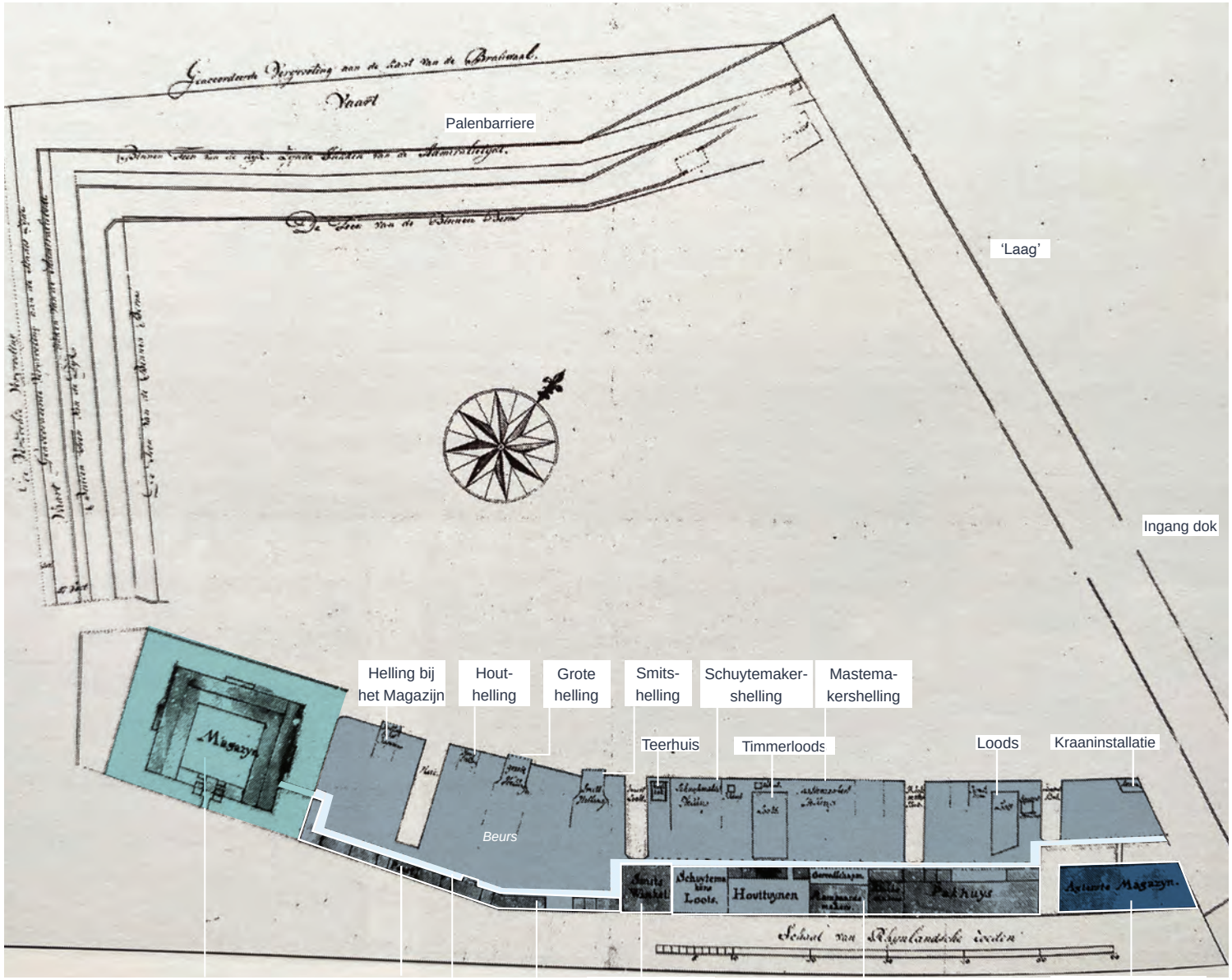


Deel van Groot Magazijn tot Agterste Magazijn (van rechts naar links):

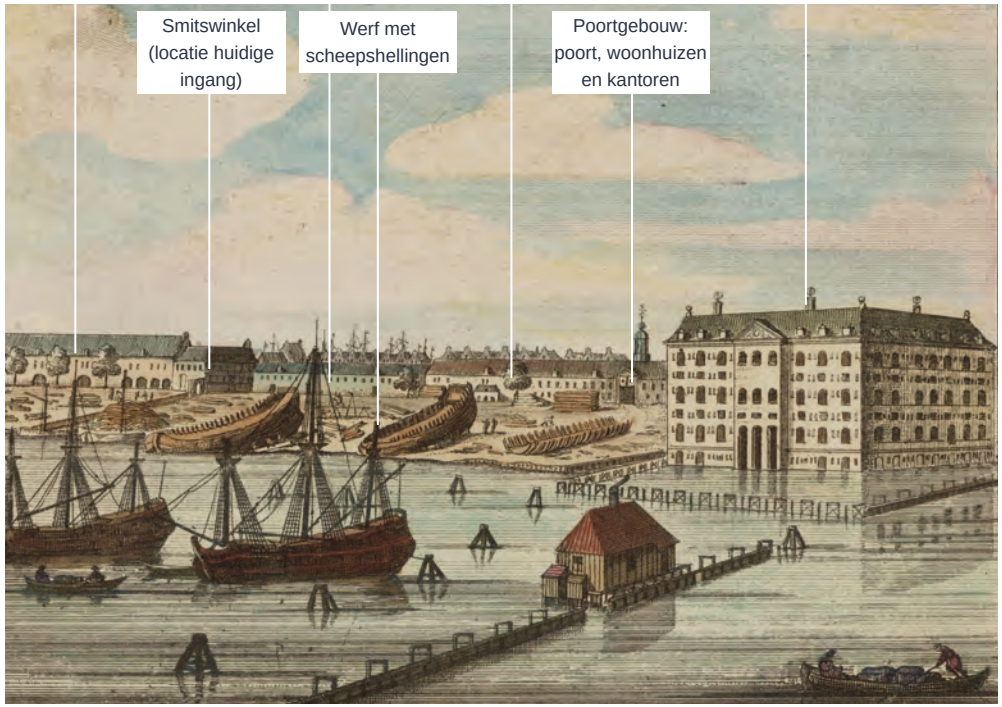


< Plattegrond van het poortgebouw met woonhuizen en kantoren, de werkplaatsen, het Groot Magazijn en het Agterste Magazijn langs de Kattenburgerstraat, zonder jaartal. NB: de plattegrond is voor de leesbaarheid in twee delen gesplitst en bewerkt. De zwarte pijl geeft de poortingang weer aan de Kattenburgerstraat. Met een witte stippellijn gemarkeerd is het pad tussen de gebouwen aan de Kattenburgerstraat en de Voorwerf. Met een blauwe lijn zijn de contouren van de sloten op de Voorwerf.
[Stadsarchief Amsterdam_010056916944]

> Kaart van de werf en het dok. ca 1788. De kaart is bewerkt om de verschillende onderdelen van het terrein aan te geven. Uiterst links (in lichtbauw) is het Zeemagazijn, in het midden (in blauw) de Voorwerf met het poortgebouw, de werkplaatsen, smitswinkel en Grootmagazijn en uiterst rechts (in donkerblauw) het Agterste Magazijn afgescheiden door een sloot van de rest. Tussen de werf met scheepshellingen en de gebouwen aan de Kattenburgerstraat liep een pad met boombeplanting (zie beelden pagina 24).
[Stadsarchief Amsterdam]



Groot Magazijn | Werkplaatsen | Boombeplanting | Zeemagazijn



Bomenrij | Poortgebouw | Zeemagazijn





Agterste magazijn | Groot Magazijn | Dok | Palenrij | Teerhuis



Wachthuisje | Dok | Admiraliteitswerf | IJ-gracht | Piet Heinkade

<< ’ s Lands Zeemagazijn en het scheepswerfterrein gezien vanuit het noordwesten, ca. 1710.
[Stadsarchief Amsterdam_ 010094002884]

< De bomen aan de Voorwerf werden gebruikt om stellages en schepen aan vast te binden. Prent H.P. Schouten, ca. 1775.
[Stadsarchief Amsterdam_ 010097011648]

tussen de hellingen lagen sloten waar aan de schepen kon worden gewerkt of ze na tewaterlating werden afgetimmerd. Een groot aantal tekeningen en schetsen laat zien hoe de werf reilde en zeilde. In het dok konden de schepen ook worden afgetimmerd of gerepareerd of lagen ze opgelegd. Het dok kon vanaf het water worden bereikt via openingen in de palenrijen (coupures) aan IJ-kant en aan de Waal-kant. Bij deze coupures lagen kleine wachthuisjes in het water. De coupure aan de IJ-kant kreeg de naam Admiraliteitsboom.

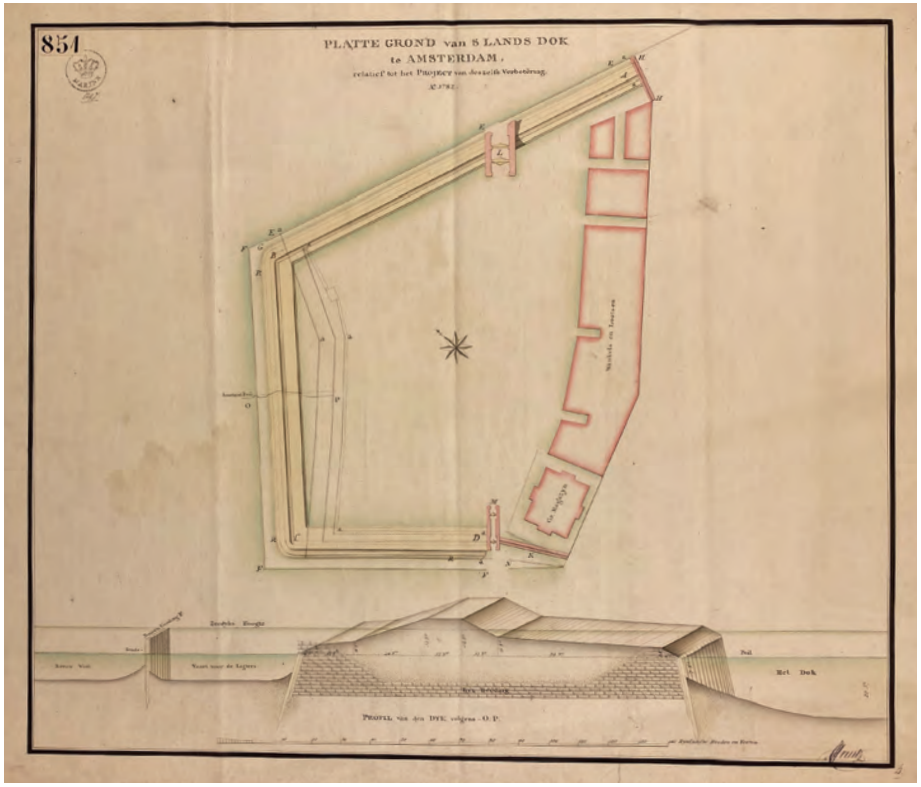
Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg: wonen en werken
De Admiraliteit bevond zich aan de westzijde van het eiland Kattenburg (zie kaart op p. 14). Op de oostelijke oever, langs de nieuwe Kattenburger Gracht, waren particuliere scheepswerven gevestigd.[21] Het eiland werd in de lengterichting in tweeën gedeeld door twee evenwijdig lopende straten. In het middengedeelte langs de Grote en Kleine Kattenburgerstraat kwamen woonhuizen voor de arbeiders die op de scheepswerven werkten. Het eiland Wittenburg had min of meer dezelfde opzet. Hier bevonden zich aan de oevers voornamelijk particuliere scheepstimmerbedrijfjes, en in het midden woonhuizen langs twee evenwijdige straten. Het noordelijke deel van Wittenburg bleef tot halverwege de achttiende eeuw onbebouwd vanwege de te zachte ondergrond. Aan de zuidkant van het eiland kwam in 1671 de Oosterkerk naar een ontwerp van Stalpaert in samenwerking met architect Adriaan Dortsman (1635-1682). Het eiland Oostenburg was in bezit van de VOC en werd gedomineerd door een enorm pakhuis midden op het eiland, eveneens een ontwerp van Stalpaert. Aan de noordkant van het eiland lag het dok voor de VOC-schepen. Ten oosten lag de Oosterburgervaart, waar op een langgerekt eiland zowel de lijnbaan van de VOC als die van de Admiraliteit gebouwd werden. De drie eilanden werden met elkaar verbonden door een lange kade met ophaalbruggetjes langs de Nieuwe Vaart. Deze vaart was in 1649 gegraven om het dichtslibbende IJ te kunnen omzeilen en was doorgetrokken ten zuiden van de oostelijke eilanden.

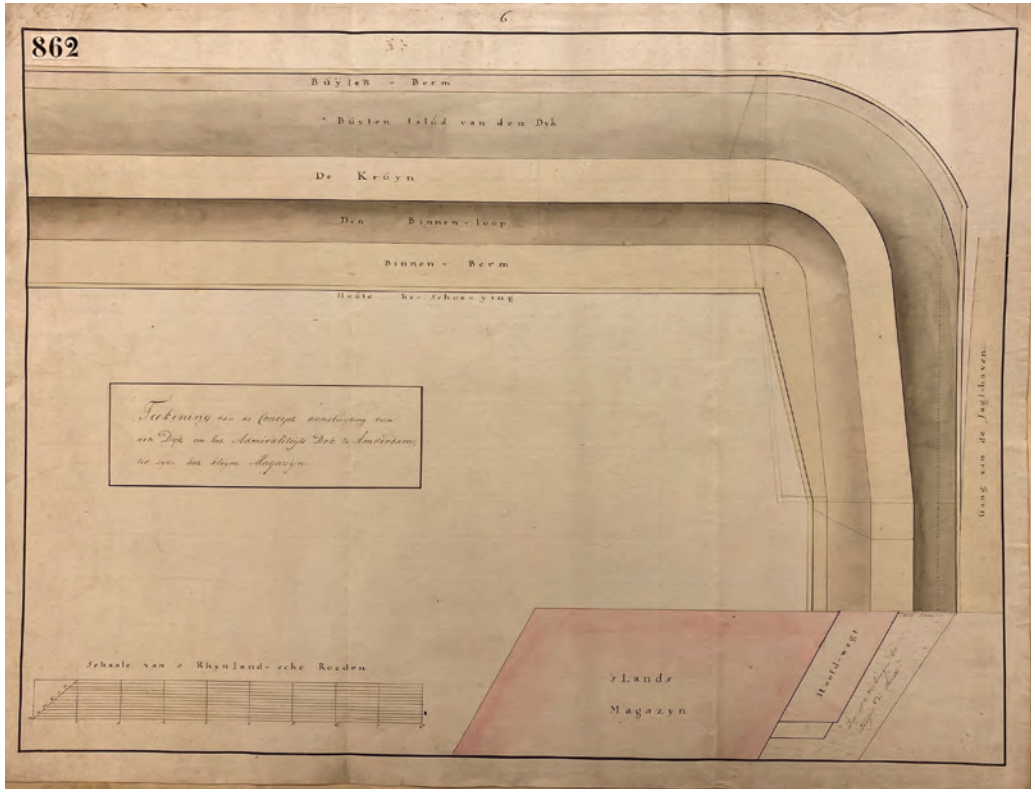
<< Zicht op de Admiraliteitswerf vanuit het IJ. Uiterst rechts ‘s Lands Zeemagazijn. Midden achter de Oosterkerk op Wittenburg. Prent Pieter Schenk, ca. 1710.
[Stadsarchief Amsterdam_ 010094002933]

< Gezicht vanaf IJ-gracht (Prins Hendrikkade) in oostelijke richting naar ‘s Lands Zeemagazijn, de Nieuwe Vaart en de Oosterkerk, 1778. Links het Admiraliteitsdok met wachthuisje.
[Stadsarchief Amsterdam_ 010094002941].

Een immateriële herinnering aan de arbeiders op Kattenburg is de uitdrukking Bijltjesdag (de dag van afrekening). De scheepstimmerlieden, voornamelijk woonachtig op het eiland, werden ook wel Bijltjes genoemd, naar hun belangrijkste gereedschap. In de tweede helft van de achttiende eeuw raakten de prinsgezinde Bijltjes, die aanhangers waren van stadhouder prins Willem V van Oranje-Nassau, slaags met patriotten, de burgers die een verregaande democratisering wensten. Nadat de Bijltjes vernielingen in de stad hadden aangericht, volgde op 30 mei 1787 een bloedige afrekening door de patriotten, later bekend geworden als Bijltjesdag.

Een dam rondom het dok
Een groot probleem dat het Admiraliteitsdok al vanaf het begin parten speelde was de verzanding.Het IJ voerde zand en modder uit de Zuiderzee mee, dat zich afzette achter de palenrijen. Volgens een overeenkomst uit 1693 moest de stad Amsterdam het dok op diepte houden, maar die taak werd door de gemeente verwaarloosd.[22] Op voorstel van equipagemeester William May (1725-1870) werd tussen 1790 en 1794 een dam om het dok aangelegd, voornamelijk met modder dat uit de grachten en het IJ was opgebaggerd.[23] May’s voorstel om een sluis in de dam te leggen werd niet uitgevoerd. Bij de aanleg van de dam werd het dok werd aan de westzijde iets uitgebreid. De dam werd binnen de dubbele palenrij aangelegd, die nu als een beschermende arm om het dok kwam te liggen. Bij de voormalige Admiraliteitsboom, de coupure in de palenrij, kwam de entree tot het dok. Op een teerhuis en enkele wachthuisjes na, kwam er geen bebouwing op de dam, vermoedelijk door de open ligging aan het IJ, dat nog steeds onder invloed van eb en vloed stond. Door de aanleg van de dam ontstond naast het Zeemagazijn aan de stadskant het Kogeleiland.


851
PLATTE GROND van 's LANDS DOK
te AMSTERDAM,
Het Dok

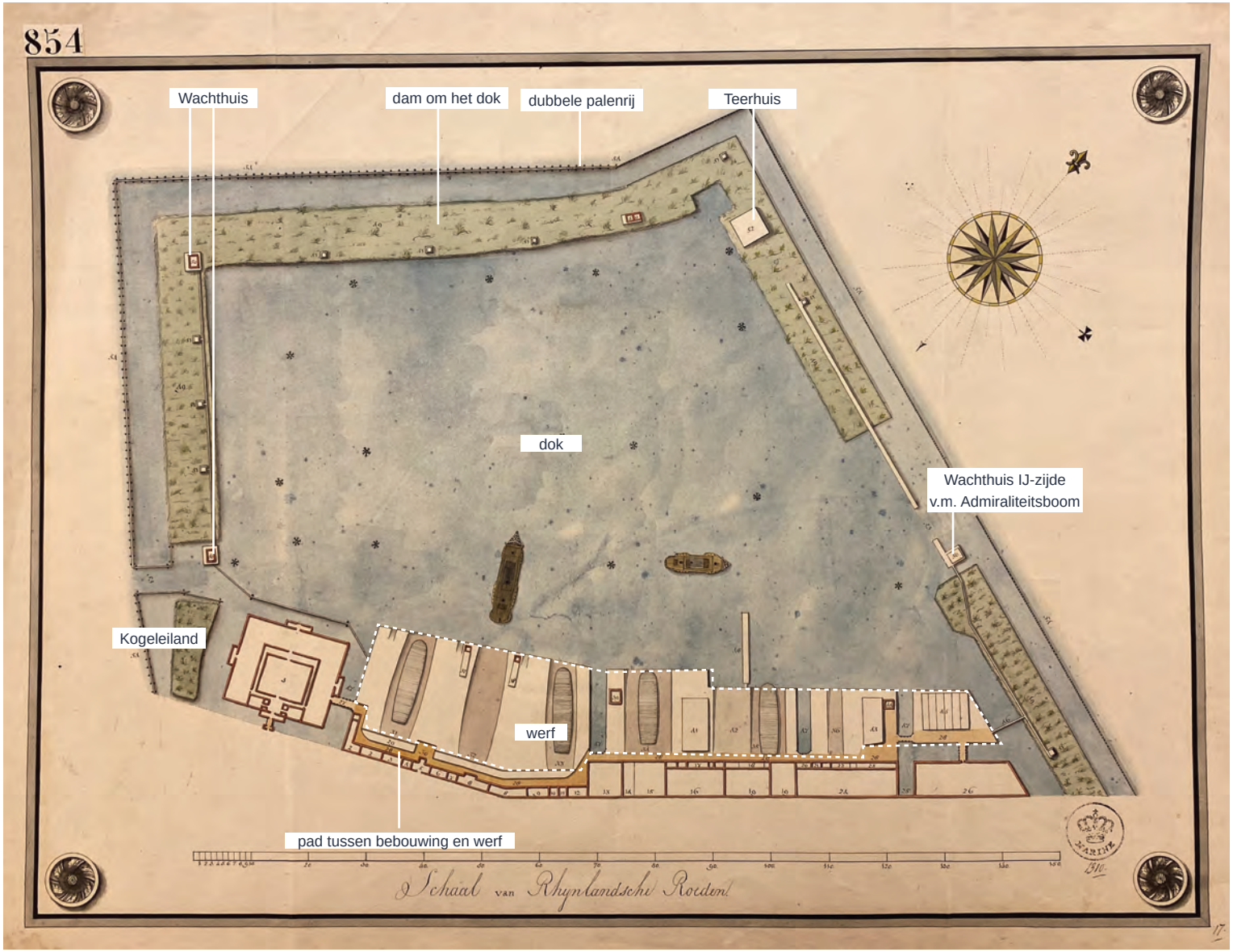

862
Büylen - Berm
Binnen - Berm
Den Binnen - loop
De Krüyn
's Lands
Magazyn

<< Plan naar ontwerp van equipagemeester Willem May voor de dijk om ‘s Lands dok, 1782. Aan de IJ-zijde stelde hij een coupure met een sluis in de dam voor. Deze werd uiteindelijk niet uitgevoerd.
[Nationaal Archief_4MTHS_851]

< Tekening van de conceptaansluiting van de dijk om het Admiraliteitsdok ter zijde van het Agterste magazijn, 18de eeuw. Op de tekening is de opbouw van de dijk te zien bestaande uit een buitenberm, een buiten talud op de dijk, de kruin, de binnenloop, de binnenberm en de houten beschoeiing (aan de kant van het dok).
[Nationaal Archief_4MTHS_862]

Het einde van de Admiraliteitswerf

Met de komst van de Bataafse tijd kwam er in 1795 een einde aan de Admiraliteiten. Het Bataafse bewind voegde de vijf Admiraliteiten samen tot één Marine, die ook in de hieropvolgende Franse tijd werd gehandhaafd. De werf bleef in gebruik maar door slechte financiële omstandigheden nam de scheepsbouw aanzienlijk af. Na het einde van de Franse tijd in 1813 nam Koning Willem I de gecentraliseerde organisatie van de Marine over, die de naam ‘s Lands Marine en later Koninklijke Marine kreeg. De belangrijkste werven van aanbouw in Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen, nu Rijkswerven geworden, bleven in stand.[24]



< Plattegrond van de werf aan het begin van de 19de eeuw. Op de kaart is de dam om het dok te zien met aan de IJ-zijde in plaats van een sluis en opening ter plaatse van de voormalige Admiraliteitsboom en naast het Zeemagazijn het Kogeleiland. De dam lijkt te zijn begroeid (vermoedelijk gras). De Voorwerf en de wachthuizen op de dam lijken met steigers aan elkaar verbonden te zijn.
[Nationaal Archief_4MTHS_854]

Erfenissen episode 1

contouren situatie 1788

contouren voormalige palenrij rond om dok

muur Kattenburgerstraat

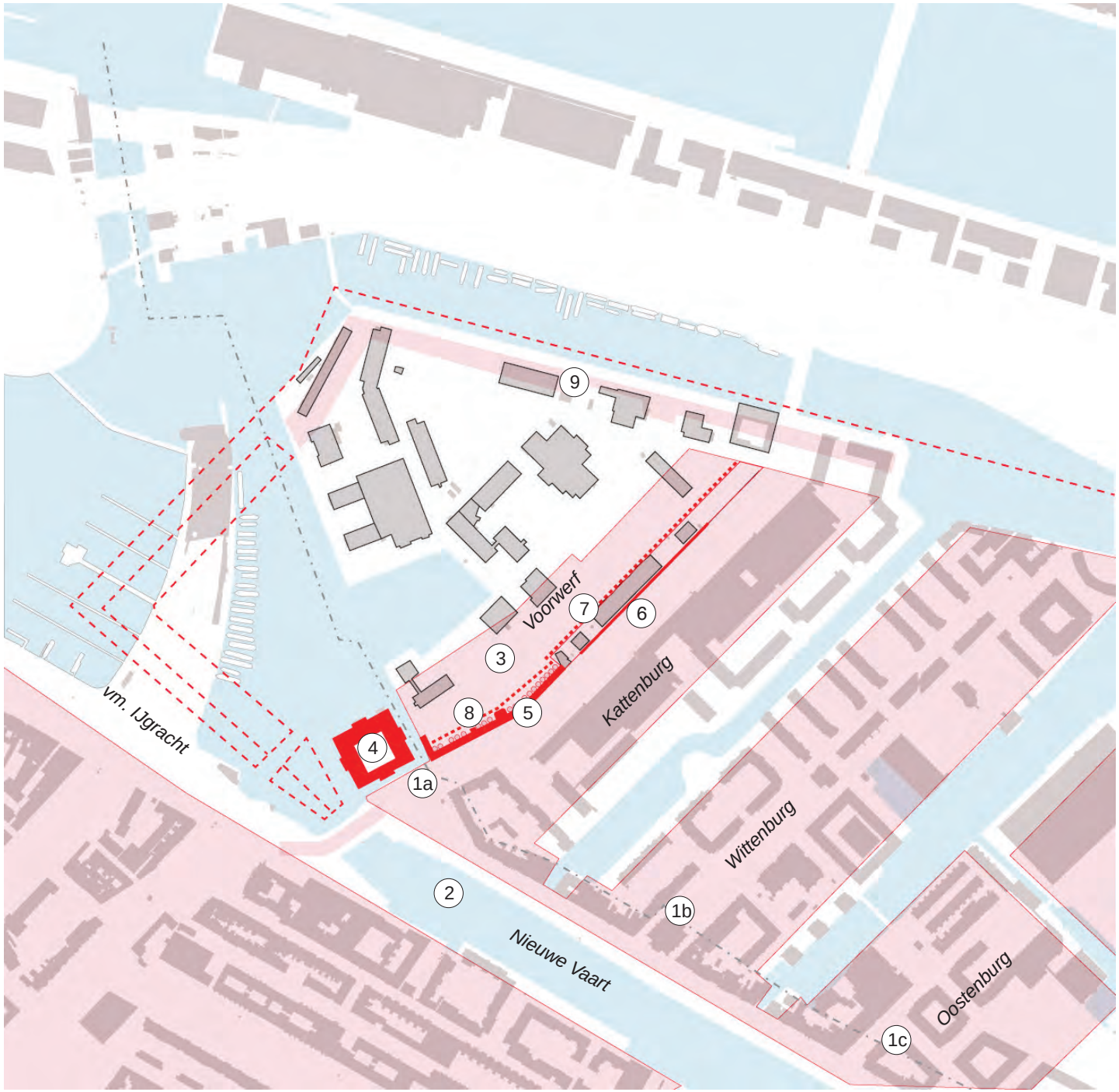
pad tussen gebouwen Voorwerf en het werf met scheepshellingen

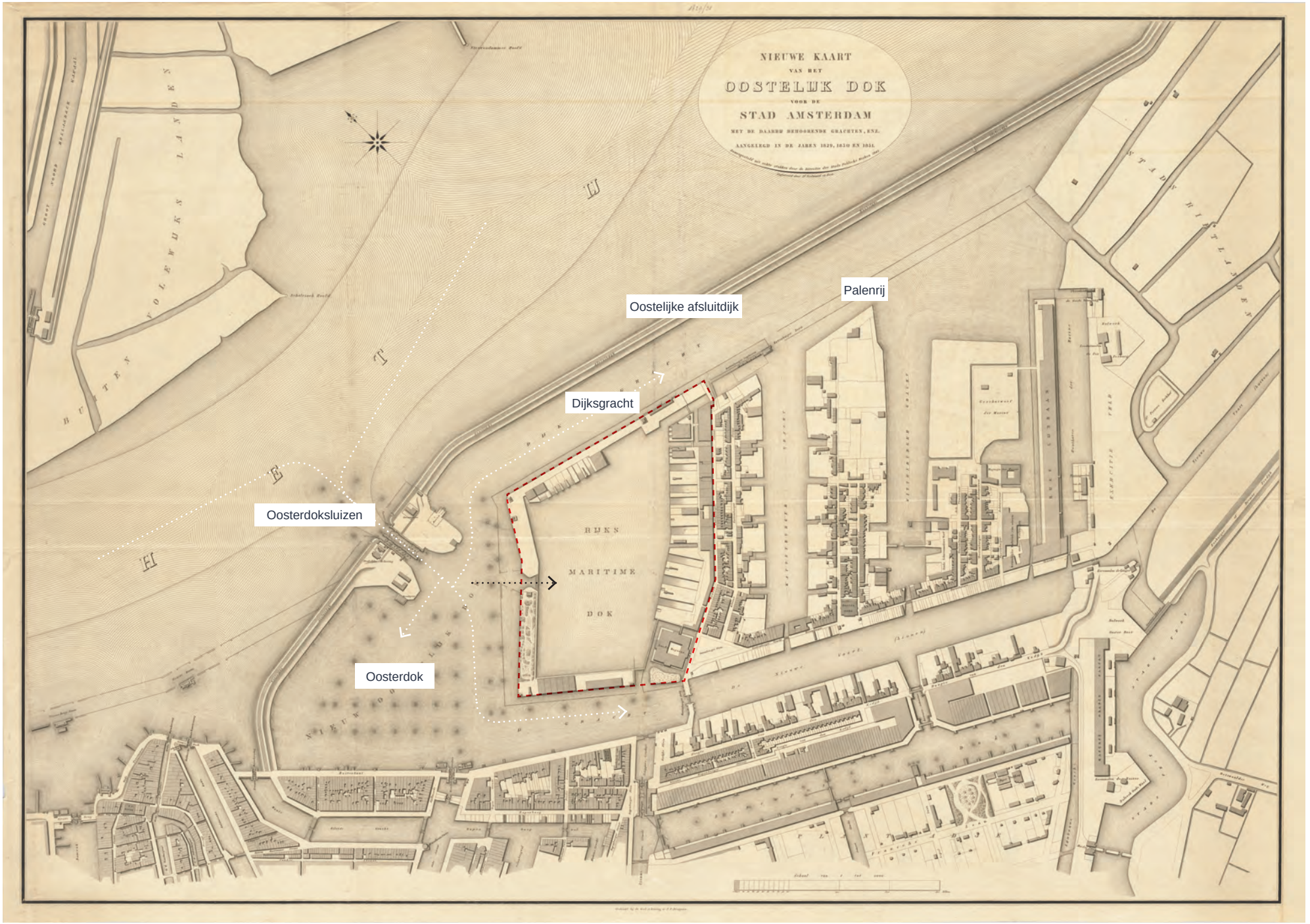
locatie boombeplanting langs poortgebouw

gebouwen uit eerste episode

Uit deze episode zijn de volgende elementen nog aanwezig:

1. De Oostelijke eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg (inclusief vaarten) met woningbouw en havengerelateerde bedrijvigheid en drie markante locaties a) 'Lands werf (op Kattenburg), b) de Oosterkerk (op Wittenburg) en c) de VOC-werf (op Oostenburg);
2. De IJ-gracht en Nieuwe Vaart;
3. De Voorwerf met een hoge archeologische verwachtingswaarde (met restanten uit de 17de tot en met de 19de eeuw), zoals vermeld in de rapportage van Bureau Monumenten Amsterdam *AAR 69: Inventariserend Veldonderzoek Kattenburgerstraat* uit 2012 op pagina 24;
4. Het Zeemagazijn, sinds 1973 in gebruik als Scheepsvaartmuseum;
5. Het langwerpig Poortgebouw met voormalig hoofdentree tot de Voorwerf;
6. Een groot gedeelte van de muur langs de Kattenburgerstraat (voorheen onderdeel van de reeks werkplaatsen en magazijnen erachter);
7. De rooilijn van portiersgebouwen en Depot Scheepsvaartmuseum als herinnering aan de rooilijn van de voormalige smederij, het Groot Magazijn en het Agterste Magazijn;
8. Het pad en locatie van de boombeplanting op de Voorwerf parallel aan het poortgebouw. Het pad en de boombeplanting is op meerdere etsen (p.24) en kaarten (p.20-26) te zien;
9. De dam rondom het dok (waarvan het noordelijke deel is overgebleven). Binnen het damlichaam bevinden zich vermoedelijk nog de palen van de oorspronkelijke palenbegrenzing van het dok (zie rapportage van Bureau Monumenten Amsterdam *AAR 69: Inventariserend Veldonderzoek Kattenburgerstraat* uit 2012, pagina 25).




NIEUWE KAART
VAN HET
OOSTELIJK DOK
VOOR DE
STAD AMSTERDAM
MET DE DAARBIJ BEHOORENDE GRACHTEN, ENZ.
AANGELEGD IN DE JAREN 1829, 1830 EN 1831
Oostelijke afsluitdijk
Palenrij
Dijksgracht
Oosterdoksluizen
RIJKS
MARITIME
DOK
Oosterdok

Episode 2 (1813-1915)
Rijks Maritiem dok en werf: moderne tijden breken aan

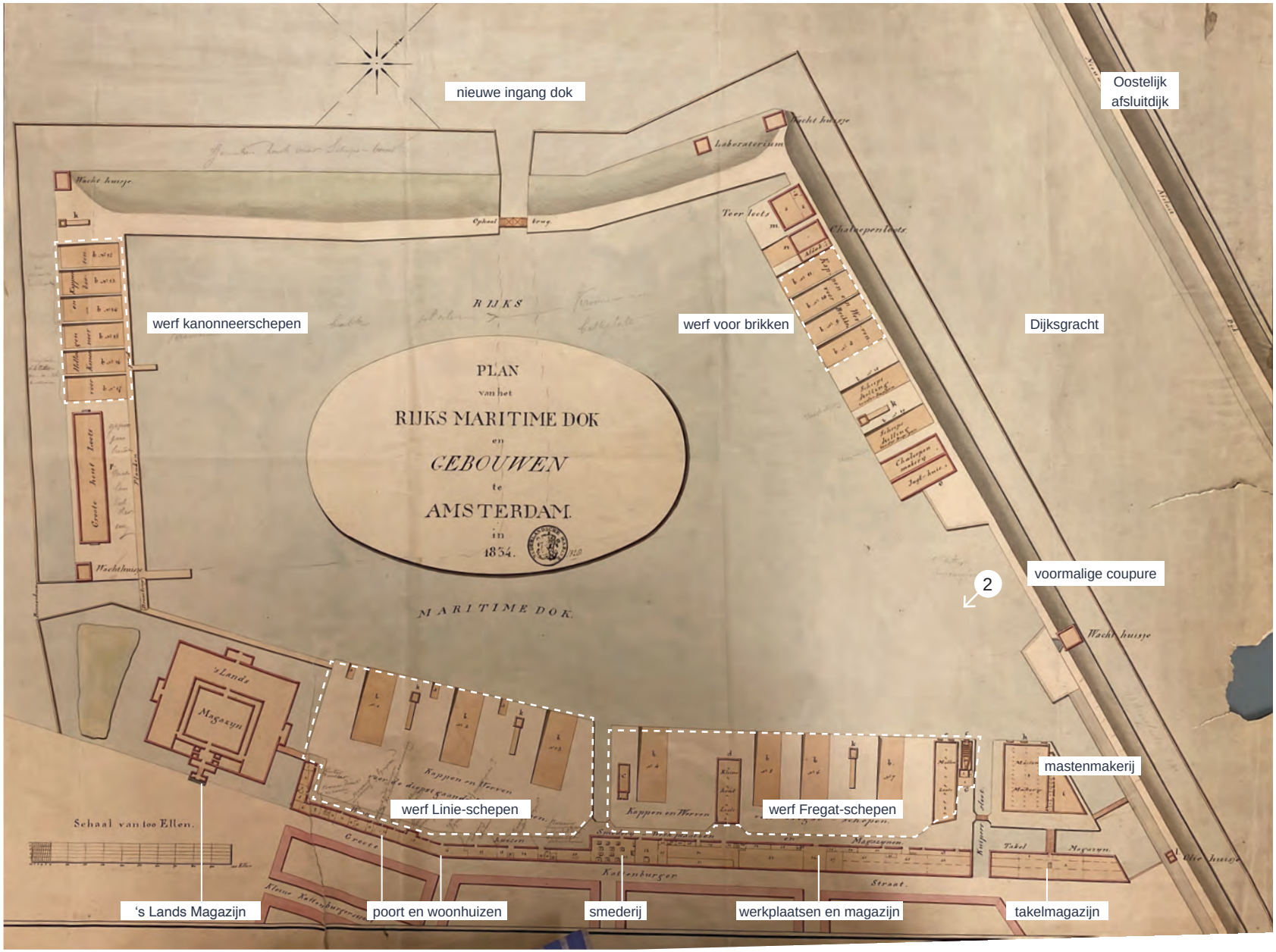
< Nieuwe kaart van het Oostelijk Dok voor de stad Amsterdam, 1841. De kaart is bewerkt met in rood gestippeld de contouren van het terrein van de Rijks Maritiem werf en het dok. De witte stippellijnen geven de vaarroutes tussen het IJ en het Oosterdok via de Oosterdoksluizen weer. De zwarte lijn geeft de ingang voor de schepern naar het dok van de Marine weer.
[Stadsarchief Amsterdam_KOKA00319000001]

’s Lands Dok en Werf waren na de samenvoeging van de Admiraliteiten tot Nederlandse Marine (vanaf 1905: Koninklijke Marine) een Rijkswerf en maritiem dok geworden. Na een inzinking in de Franse tijd kwam de scheepsbouw onder Koning Willem I op de Rijkswerf weer vol op gang. Ook Oost-Indië viel nu onder verantwoordelijkheid van de vloot en zorgde voor een vraag naar handels- en vlootschepen. De Nederlandse Marine was al snel een van de modernste in Europa.[25] Op de Rijkswerf paste men de nieuwste principes in houten scheepsbouw toe, die waren opgedaan in Frankrijk en Groot-Brittannië. De werf en de doksdijk (May’s dam) werden verhoogd, zodat ook bij hoog water de hele werf bereikbaar was.

Onderdeel Oosterdok
De dichtslibbing van de Amsterdamse haven door het uit de Zuiderzee aangevoerde zand en modder was een probleem voor de scheepvaart op het IJ. Niet alleen het Admiraalsdok had last van de verzanding, die bij gebrek aan een sluis ook na de aanleg van May’s dam nog doorging, maar het gehele havengebied en de scheepvaart op het IJ ondervonden hier hinder van. Op voorstel van Ingenieur der Rijkswaterstaat Jan Blanken (1755-1838) werd het Noord-Hollands Kanaal tussen Amsterdam en Den Helder aangelegd, dat in 1824 in gebruik werd genomen, en dat tot een betere verbinding tussen Amsterdam en de Noordzee leidde. Maar Blankens voorstel voor het afsluiten van het IJ bij de Zuiderzee haalde het niet en dus ging de verzanding door.[26] Na vele discussies tussen gemeentebestuur en Rijkswaterstaat over de te nemen maatregelen werd uiteindelijk in 1828 besloten tot aanleg van twee dijken, ten westen en ten oosten van het Damrak, die eb en vloed buiten de havens moesten houden.[27] Het Damrak zelf moest toegankelijk blijven voor de binnenscheepvaart en mocht daarom niet worden afgedamd. Het Rijks Maritieme dok kwam nu in zijn geheel in het nieuw ontstane Oosterdok te liggen. Aan de IJ-kant ontstond een nieuwe gracht, de Dijksgracht (ook wel De Pijp genoemd). Via een tweetal sluizen (de Oosterdoksluizen) konden schepen vanaf het dok van en naar het IJ varen. Een nieuwe coupure in de noordwestelijke arm van May’s dam, die nu geen functie meer had, gaf een snellere doorvaart van de Rijkswerf en het dok naar de sluizen en het IJ.

Inrichting Rijkswerf
Rond 1822 werden de hellingen op de Voorwerf overkapt, waardoor het hout droog bewerkt kon worden en men sneller kon bouwen. Bij de grootste hellingen, op het voorste gedeelte van het Voorwerfterrein, waren dat enorme overkappingen die hoog boven het Poortgebouw uitstaken. Op het achterste gedeelte, aan de noordoostkant van het Voorwerfterrein, kwamen lagere kappen voor de bouw van kleinere schepen. Ook op de dam om het dok waren hellingen gelegd, die van overkappingen werden voorzien. In een groot aantal prenten en tekeningen is het werk op en de inrichting van werf en dok in deze tijd vastgelegd. De kaart van het dok en de gebouwen uit 1834 toont hoe de werf een functionele indeling had gekregen (zie p. 26).

Op het brede gedeelte van de Voorwerf werden de ‘diepstgaande Linieschepen’ (de grootste zeilschepen met 3 of 4 masten) gebouwd, op het achterste deel stonden de fregatten (driemasters) op stapel. Op de noordelijke arm van de dam rond het dok lagen de werf voor de brikken (tweemasters) en de sloepenloods.
De oorspronkelijke coupure naar het IJ aan het begin van de noordelijke arm was zichtbaar als een versmalling in dit deel van de dam. De zuidelijke arm bevatte de werf voor kanonneerschepen


nieuwe ingang dok
Oostelijk afsluitdijk
werf kanonneerschepen
werf voor brikken
Dijksgracht
PLAN
van het
RIJKS MARITIME DOK
en
GEBOUWEN
te
AMSTERDAM
in
1834.
MARITIME DOK.
voormalige coupure
mastenmakerij
werf Linie-schepen
werf Fregat-schepen
's Lands Magazijn
poort en woonhuizen
smederij
werkplaatsen en magazijn
takelmagazijn

< Plan van het Rijks Maritieme Dok en Gebouwen te Amsterdam in 1834. De nummers op de kaart verwijzen naar de afbeelden rechts.
[Nationaal Archief_4MTSH_]

> Het Oosterdok, gezien van de Oosterdokssluizen in zuidoostelijke richting naar de Marinewerf, 1835. Rechts 's Lands Zeemagazijn.
[Stadsarchief Amsterdam_ 010097014928]

>> Het te water laten van stoomschip Amsterdam van het Marine Dok van 's Lands Werf gezien uit noordwestelijke richting, 1852.
[Stadsarchief Amsterdam_ 010097004289]





(kleine zeilschepen met één kanon) en een grote houtloods. Op de hoeken van de dam bevonden zich wachthuisjes (voor de beveiliging van het dok). Naast het wachthuisje aan de noordwestkant staat op de kaart een klein gebouwtje getiteld 'laboratorium' ingetekend.

De hogere Marinemedewerkers woonden op de werf in het Poortgebouw en in de voormalige werkplaatsen tussen de smederij en het Poortgebouw, die verbouwd waren tot woningen. Naast de smederij lagen de werk- en opslagplaatsen langs de Kattenburgerstraat. Voor het Agterste Magazijn, op de kaart aangeduid als Takel Magazijn, lag de mastenwerkplaats op een eilandje.

Sanering Marine
Na de afscheiding van België in 1830 noodzaakte de slechte financiële toestand van het land tot bezuinigingen op alle rijksonderdelen. Door verwaarlozing en gebrek aan onderhoud verkeerden de gebouwen en terreinen van de Rijkswerf rond 1840 in vervallen staat.[28] Herinrichting en sanering van de Marine-organisatie leidden tot grote veranderingen op het Marine-terrein in Amsterdam. Door sluiting van de Marinewerven in Rotterdam (1850) en Vlissingen (1868) en het afstoten en reorganiseren van functies op andere Marinewerven kon de Rijkswerf in Amsterdam weer opbloeien. De werf werd de belangrijkste leverancier van schepen voor de Marine. Er kwam nieuw leven in werf en dok. Kappen werden hersteld, hellingen en beschoeiing vernieuwd, vervallen loodsen afgebroken, en bestrating aangelegd.

Moderne tijden
Na de sanering van de Marine-organisatie en met het aantreden van het ijzer- en stoomtijdperk draaide de Rijkswerf weer op volle toeren. Marine-ingenieur Bruno Johannes Tideman (1834-1883) werd in 1867 aangetrokken om een moderne pantserinrichting op te zetten.[29] Als aspirant-ingenieur had Tideman de Amsterdamse werf al in 1857 opgetekend. De werf voor kanonneerschepen

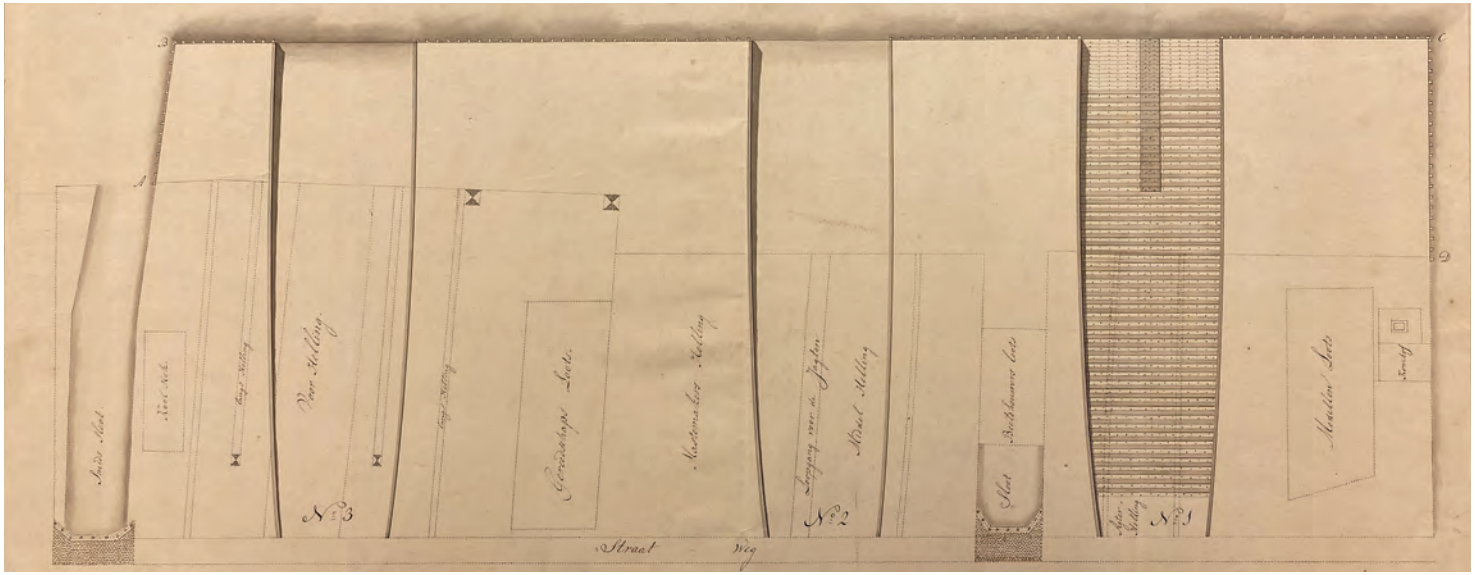

VERKLARING der TEEKENS.
A. Kuiperij en Bootsmans-Pakhuis.
B. Blekmakerij.
C. Werkplaats der Huistimmerlieden.
D. Affuitmakerij.
E. Gereedschappen.
F. Schilders-Werkplaats.
G. Koperslagerij.
H. Loodgieterij.
I. Branderij.
K. Smederij.
L. Smids Leods.
M. Stoven.
N. Koepels.
O. Hout-Hellingen.
P. Kuipers-Kombof.
Q. Steenen plaats.
R. Excercitie-Batterij.
S. Torentje gelegen op 52°22'24" N.Br. en 4°55'6" O.L. (Greenw.)
T. Stads-Bok.
Het Y.
Oosterdek Dijk.
Ooster Dok.
Drijvende Dokken.
Oosterdok Sluis.
HOUTHAVEN.
MARITIME
DOK.
HOUTHAVEN.
Ooster
Dok.
KATTEN-
BURG.
Kattenburger Gracht.
Tuin.
Pleyn.
Buitenkant of
Y-Gracht.
De Nieuwe
Ka-dijk



<< Fragment van de plattegrond van 's Rijks Maritieme Etablissement, opgetekend door B.J. Tideman, 1857.
[Nationaal Archief_4MTSH_848]

< Ir. B.J. Tideman, geschilderd door Johannes Petrus Oppers, 1886.
[Particuliere Collectie, Foto: RKD]

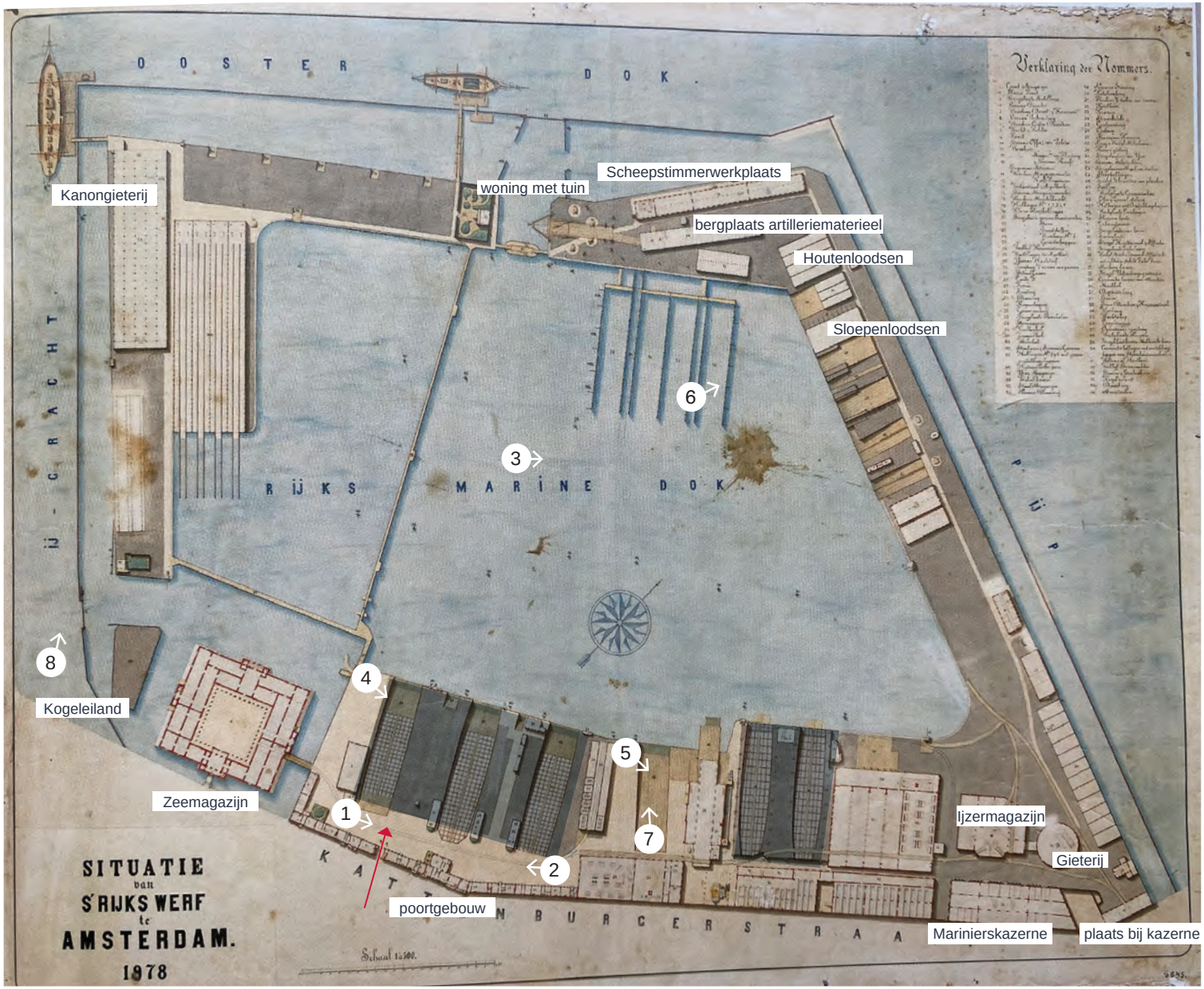
> Ontwerptekening van de vergroting van de hellingen op de Marinewerf ter hoogte van het Grootmagazijn, 19de eeuw.
[Nationaal Archief_4MTHS_872]



bevond zich toen op de noordelijke arm. Op de zuidelijke arm hout- en andere loodsen gekomen. In de Dijksgracht lagen enkele drijvende dokken. Deze waren particulier bezit maar werden door de Marine gebruikt.[30] De Houthaven, die eerder op Oostenburg was ondergebracht, was verplaatst naar een met een loopbrug afgescheiden gedeelte in het zuidwestelijk deel van het dok. Het Agterste Magazijn was omgebouwd tot marinierskazerne.

Tideman veranderde de werf in twee jaar tijd van een traditionele werf voor houten schepen tot een modern industrieel complex, ingericht voor de bouw van stalen schepen.[31] Steeds meer open water werd opgeofferd ten gunste van de werf. Sloten en insteekhavens op de Voorwerf werden gedempt. Nieuwe functies als ovens, walserijen en ijzergieterijen kregen een plaats. Resten van een galvaniseerinrichting, bedoeld om de stalen platen voor de scheepsbouw te bewerken, werden in 1997 halverwege het Voorwerfterrein opgegraven.[32] Het waren nu hoogtijdagen op de werf geworden en in 1878 had de werf alweer een geheel nieuw aanzien gekregen, zoals is opgetekend op de plattegrond uit dat jaar (zie p.36).

De helling voor de sloepen en de houtloodsen lagen nog steeds op de noordelijke arm, op de noordwestelijke arm waren een scheepstimmerwerkplaats en een artillerieloods opgericht. Van deze gebouwen is de scheepstimmerwerkplaats bewaard gebleven, de oriëntatie van het gebouw herinnert nog aan het vroege negentiende-eeuwse contour van May's dam. Er was land aangeplempt in de versmalling waar de oorspronkelijke opening naar het IJ zich bevond (de voormalige Admiraliteitsboom). Dit gedeelte was nog onbebouwd, mogelijk omdat de grond nog onvoldoende was ingeklonken en dus te zacht was. Op de zuidelijke arm bevond zich nu de kanongieterij. De mastenmakerij in de noordoosthoek had plaatsgemaakt voor een ijzermagazijn en een ronde geschutsgieterij.



< Situatie 's Rijks Werf te Amsterdam, 1878.
[Lemmers, 2005]

> Foto's van de Rijkswerf en het dok. De nummers van de foto's corresponderen met die op de kaart uit 1878:

1. De Voorwerf met rechts het poortgebouw ter hoogte van de poort, 1914. Opvallend zijn de bomen en de waterpomp op de achtergrond. Dit gedeelte van de werf werd voorheen 'de Beurs' genoemd omdat hier de werknemers uitbetaald kregen. De waterpomp staat er nog maar is iets naar het noordwesten verplaatst. [Stadsarchief Amsterdam_010118000228]
2. De Voorwerf ter hoogte van het poortgebouw in 1901. Op de achtergrond is het Zeemagazijn te zien. De foto is genomen tijdens een bezoek van koningin Wilhelmina en prins Hendrik ter gelegenheid van hun huwelijk. [Stadsarchief Amsterdam_010194002312]
3. De noordelijke arm van de Rijkswerf gezien vanaf het dok richting Dijksgracht,1912. Links is de sloepenloods (de Vijfbeuken) en rechts de voormalige radarschool. [Stadsarchief Amsterdam_OSIM00001002559]
4. Scheepshellingen op de Voorwerf ter hoogte van het poortgebouw, 1914. [Stadsarchief Amsterdam_010118000226]
5. De werf ter hoogte van de smederij (op de achtergrond), 1915. Het grote gebouw links is de voormalige koperslagerij (later in gebruik als sportschool). [Stadsarchief Amsterdam_010118000230]
6. De tanker Artemis kort na de tewaterlating vanaf de Rijks Marinewerf. De tanker ligt aangemeerd voor de Vijf Beuken. [Stadsarchief Amsterdam_010179000127]
7. Scheepshelling naast de voormalige koperslagerij, 1906. Op de foto is Hr.Ms. Pantserschip 'Jacob van Heemskerck' net door Prins Hendrik te water gelaten. [Stadsarchief Amsterdam_010007000670]
8. Voormalige IJ-gracht gezien in westelijke richting naar het Oosterdok. Rechts een gedeelte van de zuidelijke arm van de Rijkswerf, ca. 1890, met op de Marinewerfkade het tussen 1882-1884 gebouwde 'Marine-Paleis'. [Stadsarchief Amsterdam_010007000538]


1

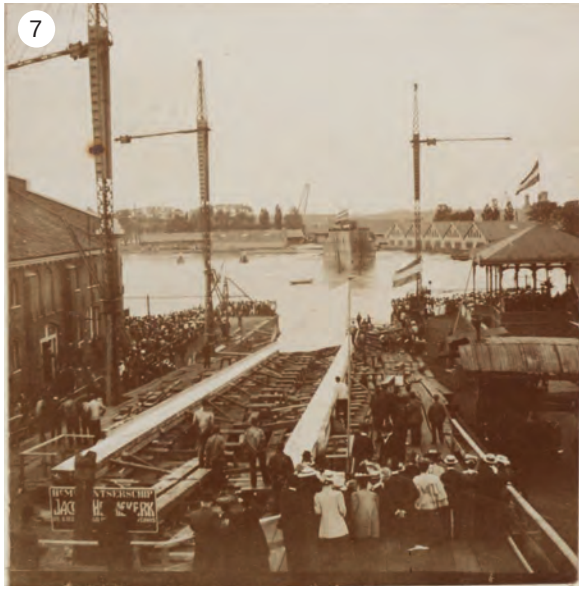

2


3


4


5


6


7


8


NIET IN TE VAREN
BINNENSCHEPEN
WAARVOOR DE BRUG
NIET WORDEN GEOPEND

< Zicht op de Rijksdok, foto gemaakt door Jacob Olie in 1899. Rondom het Paleis en op de achtergrond bij de Vijf Beuken zijn volwassen bomen te zien.
[Stadsarchief Amsterdam_ 10019A000415]

Opvallend is dat de hellingen op het achterste deel van de Voorwerf op de kaart uit 1878 aanzienlijk langer zijn geworden ten opzichte van twintig jaar eerder. De moderne schepen, die immers steeds groter werden, zullen dit noodzakelijk hebben gemaakt.

Veranderd aanzien

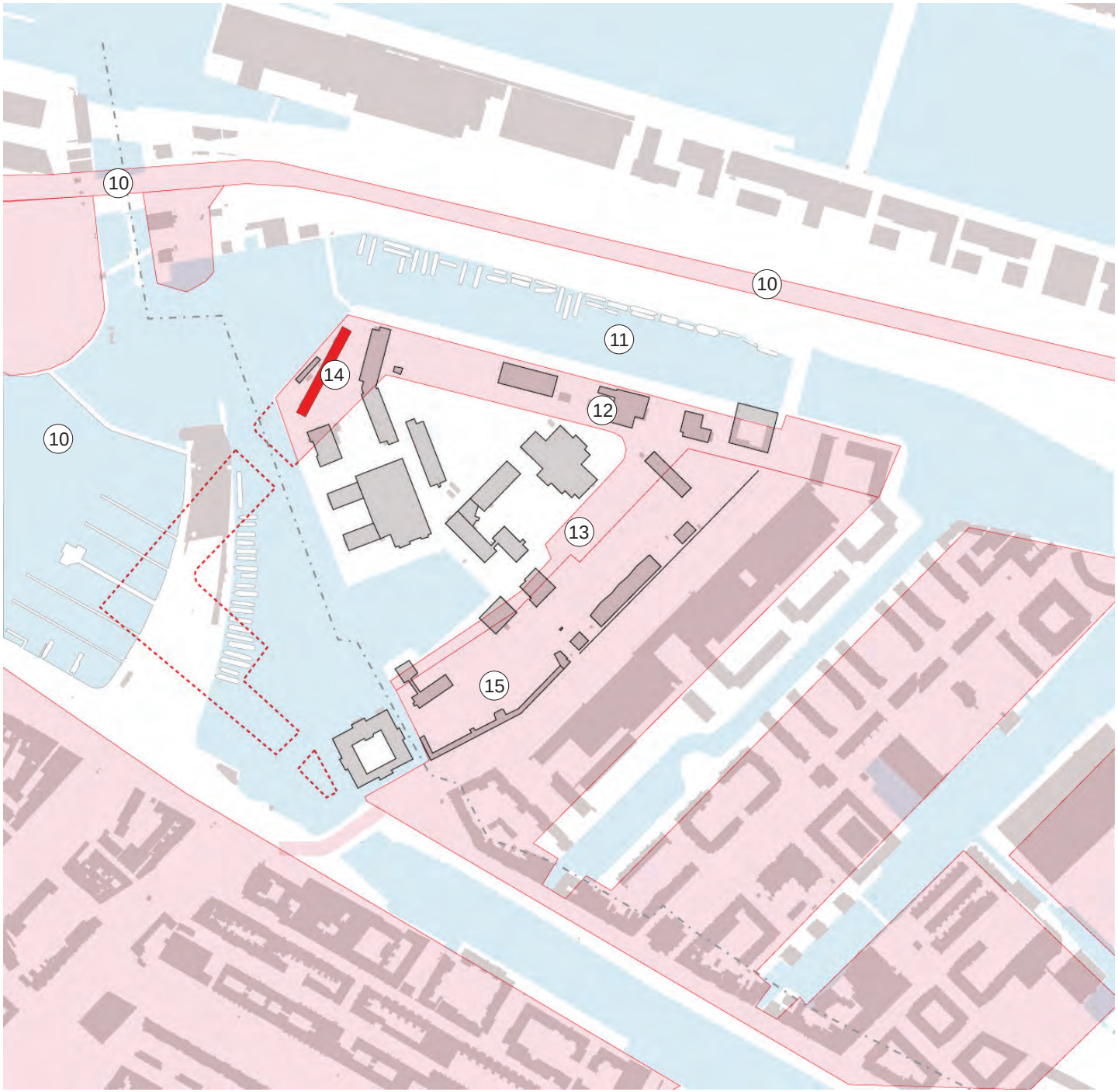
De werf kreeg in de laatste twee decennia van de negentiende eeuw een ander aanzien. Tussen 1878 en 1894 werd de middenarm van May's dam aanzienlijk verbreed. Er kwamen nieuwe gebouwen op nog onbebouwde delen op de dam, onder andere op de plaats van de vroegere coupure naar het IJ (noordoostelijk deel). Ook werd de schuine hoek bij de scheepstimmerwerkplaats parallel aan de palenrij aangeplemt en zo ontstond meer kaderuimte aan de Oosterdokzijde. Aanleiding hiervoor was hoogstwaarschijnlijk de behoefte om de grotere schepen buiten het dok aan te leggen. Na een grote brand op de Voorwerf in 1883 werden alle scheepskappen afgebroken.[33] In 1888 kwamen in de zuidoosthoek van het dok overdekte sleephellingen voor moderne torpedo's en op de dam de torpedomagazijnen. Op het nog onbebouwde zuidelijk deel van de middenarm kwamen een montagehal en werkplaats. Het transport van de explosieven verliep over rails van de montagehal naar de kade.[34] Op de Voorwerf kreeg nieuwe en moderne apparatuur voor de aanbouw van pantserschepen een plaats en al dan niet tijdelijke loodsen werden opgericht. Hieraan lag geen plan ten grondslag, en de inrichting was steeds afhankelijk van de schepen die op dat moment in aanbouw waren.[35]

Wonen en werken op de werf: de bouw van het Paleis

In de 1880-er jaren bleken bewoners van huizen op het terrein van de Rijkswerf steeds vaker met gezondheidsklachten te kampen.[36] De aanhoudende stank in de huizen, die als veroorzaker van vele ziektegevallen werd gezien, was te wijten aan slechte hygiënische omstandigheden en verontreinigde grond onder het Poortgebouw (door gebrekkige afvoer van fecaliën en afval).[37] Op de zuidelijke arm van de dam liet de Minister van Marine enkele loodsen afbreken voor nieuwe huisvesting van de hogere officieren. Dit gebouw, dat het Paleis werd genoemd, verrees in de jaren 1882-1884, naar een ontwerp van de Utrechtse architect Ferdinand Nieuwenhuis (1848-1919), in een voor die tijd typische eclectische bouwstijl.[38] Via een loopbrug vanaf de Kattenburgerstraat naar het Kogeleiland en een tweede brug vanaf het Kogeleiland naar de dam was het Paleis te bereiken. Op het Kogeleiland werd een wachtpost ingericht. Het Zeemagazijn was nu van de Nieuwe Vaart afgesloten. In het Poortgebouw werden alleen nog kantoren ondergebracht. De vleugel met commandantswoning werd korte tijd school voor stuurmansleerlingen en rond 1900 scheikundig laboratorium. De arbeiders die op de werf werkten woonden voornamelijk op Kattenburg. In de ochtend kwamen zij door de poort de werf binnen, die daarna weer gesloten werd. Ook tussen de middag en in de avond ging de poort even open om de arbeiders binnen of buiten te laten. Met een bel in de klokkentoren werden de werktijden aangegeven, die wisselden met de seizoenen.[39]

Groeninrichting

Behalve bebouwing was er ook ruimte voor groenaanleg op de Rijkswerf. Op de kaarten uit 1841 en van Tideman uit 1857 is de gehele zuidwestelijke arm van de dam aangeduid als 'tuin'. De kaarten laten een inrichting zien met slingerende paadjes en bosschages, vermoedelijk voor een wandel- en verblijffunctie. De kaart uit 1878 laat zien dat zich nu op de zuidwestelijke arm bij de toegang tot het dok een woning bevond (mogelijk van de wachtcommandant of provoost) waaromheen een tuin was ingericht. Ook rondom het Paleis werd een tuin aangelegd. Foto's gemaakt eind negentiende eeuw getuigen van volwassen bomen langs de Dijksgracht en rondom het Paleis (zie p. 31 en p. 32). Aan het einde van de periode was het pad langs het Poortgebouw een bredere strook geworden, waarop zich eveneens volwassen bomen bevonden.



Erfenissen episode 2

contouren situatie in 1878

contouren verdwenen dam rondom dok

gebouwen uit tweede episode

Uit deze episode zijn de volgende elementen nog aanwezig (doorgenummerd na de erfenissen van episode 1):

10. Ooster Dok, Oostelijke afsluitdijk en sluizen. Op de afsluitdijk werd later de spoorweg aangelegd;
11. Dijksgracht tussen voormalige dam Rijkswerf en Oostelijk afsluitdijk;
12. Verbreding dam (noordelijke arm);
13. Verbreding Voorwerf in noord-westelijke richting;
14. Scheepstimmerwerkplaats op voormalige noordwestelijke dam;
15. Waterput op de Voorwerf. Deze is iets verplaatst ten opzichte van locatie op foto nr. 1 op p. 37.

Nieuwe ontwikkelingen, nieuwe obstakels
De steeds groter wordende schepen waren mede de oorzaak van de achteruitgang van de werkzaamheden op de Rijkswerf vanaf de 1880-er jaren. De Oosterdoksluizen hadden gezorgd voor een beperking van de maximale omvang van de schepen die van de werf gleden. De nauwe sluisdoorgangen maakten het dok moeilijk toegankelijk voor grotere schepen.

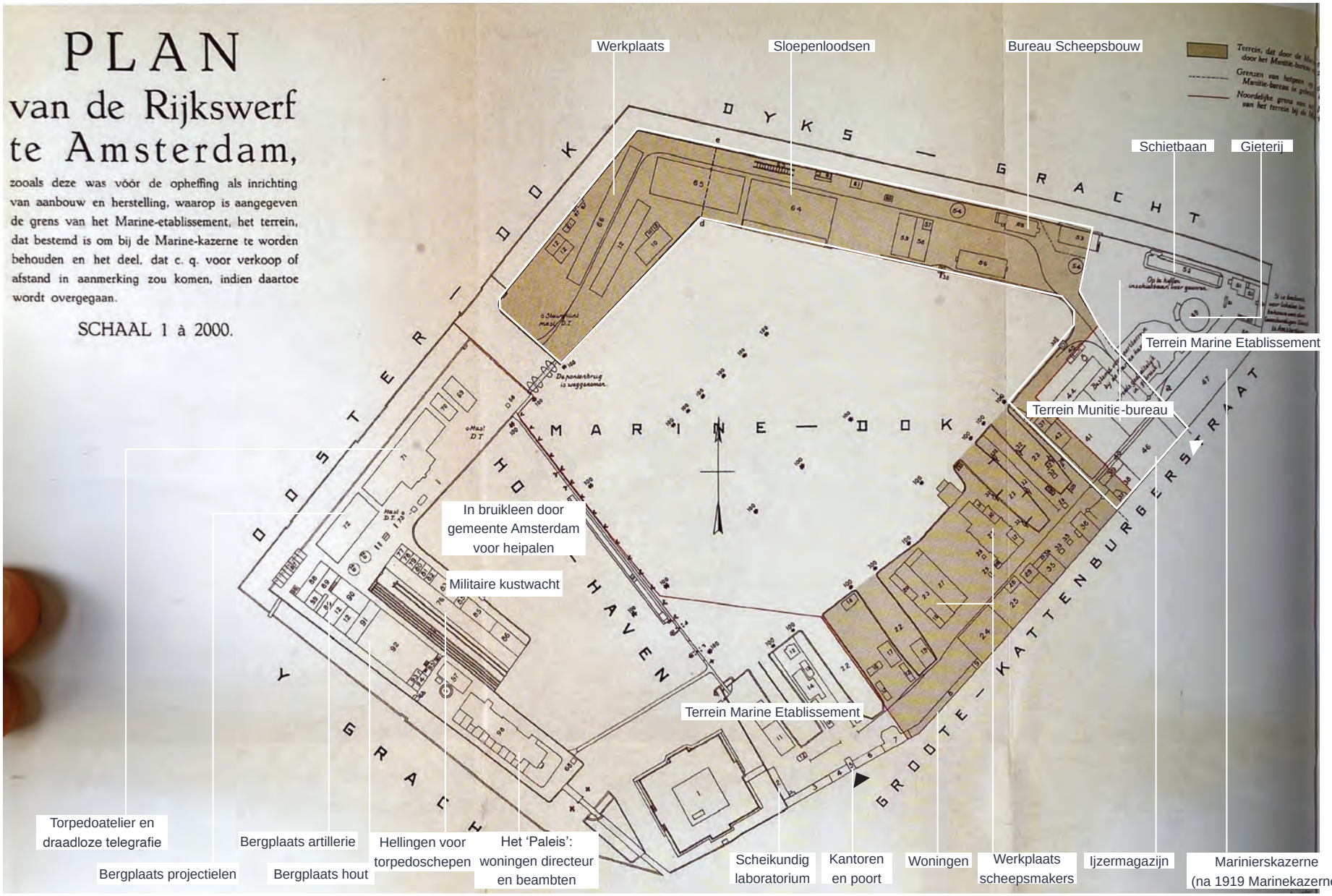
De plannen in de 1860-er en 1870-er jaren voor de aanleg van het Noordzeekanaal als verlengde van het IJ (geopend in 1876), wat een aanzienlijk kortere route van de Amsterdamse havens naar de Noordzee betekende, maakten een beheersing van de waterstand in het IJ noodzakelijk. Daartoe werden in 1872 de Oranjesluizen bij Schellingwoude geopend. Het Oosterdok, dat was aangelegd om de aanvoer van modder uit de Zuiderzee te stoppen was nu overbodig geworden.[40] De grote zeeschepen konden echter niet aan de dukdalven in het Oosterdok aanleggen maar hadden diepe havens met brede kades nodig. Die nieuwe haventerreinen kwamen aan het eind van de negentiende en begin twintigste eeuw in de vorm van de nieuwe oostelijke haveneilanden ten noordoosten van de Oosterdoksdijk (Java-eiland en KNSM-eiland).

Een andere grote hindernis ontstond door de aanleg van de spoorlijn naar het oosten van het land na de bouw van het Centraal Station in 1889. Het tracé volgde de Oosterdoksdijk waarvoor de Oosterdoksluis werd voorzien van een beweegbare brug.[41] De schepen die het dok in en uit moesten varen, waren nu afhankelijk van de openingstijden van de spoorbrug geworden.

Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg: verkrotting
De drie eilanden waren in de loop van de achttiende eeuw voor hun werkgelegenheid grotendeels afhankelijk geworden van de scheepswerven en de Marine. Met het faillissement van de VOC in 1799 verdween een groot deel van de werkgelegenheid op het eiland Oostenburg, maar de vestiging van de Fabriek van Stoom- en Andere Werktuigen (het latere Werkspoor) vulde dit gat vanaf 1826 op.[42] De fabriek breidde snel en flink uit en zorgde voor nieuwe banen op Oostenburg.

Het werkaanbod varieerde mee met de ups en downs van de werf. Ook de Stoomfabriek bood geen garantie op werk. Eind negentiende eeuw was de woonsituatie op Kattenburg behoorlijk verslechterd.[43] Verkrotting en slechte hygiënische omstandigheden, onzekere arbeid, armoede, het waren ingrediënten voor een proletarisering van de wijk. Het uitte zich in een groot aandeel in het sociale verzet aan het begin van de twintigste eeuw, zoals bij de Spoorwegstaking in 1903.[44] Tijdens de *Bloednacht van Kattenburg* in 1911 kwam het tot oproer en een schietpartij tussen soldaten en de al twee weken stakende Kattenburgers.[45]

Sluiting van de Rijkswerf
Langzaam maar zeker ging aan het einde van de negentiende eeuw de werkgelegenheid op de werf achteruit. Steeds meer schepen voor de Marine werden op particuliere werven gebouwd waar geen beperking voor de omvang gold.[46] Terwijl de werkzaamheden op de werf afnamen, kreeg de Rijkswerf er aan het begin van de twintigste eeuw nog een aantal nieuwe functies bij. In 1904 kwam de Dienst der Draadloze Telegrafie (later: Radiodienst der Marine) op de Rijkswerf, eerst in een wachtschip, en rond 1911 in het centrale torpedomagazijn. Hiermee verwante opleidingen, tot telegrafist en radio-officier en -onderofficier kregen een plaats op de werf in Amsterdam.
In 1914 werd echter het besluit genomen om de werf te sluiten en op 4 juli 1915 gingen de poorten van de Rijkswerf definitief dicht.[47]


PLAN
van de Rijkswerf
te Amsterdam,
zooals deze was vóór de opheffing als inrichting van aanbouw en herstelling, waarop is aangegeven de grens van het Marine-etablissement, het terrein, dat bestemd is om bij de Marine-kazerne te worden behouden en het deel, dat c. q. voor verkoop of afstand in aanmerking zou komen, indien daartoe wordt overgegaan.
SCHAAL 1 à 2000.
Werkplaats
Sloepenloodsen
Bureau Scheepsbouw
Schietbaan
Gieterij
Terrein Marine Etablissement
Terrein Munitie-bureau
In bruikleen door gemeente Amsterdam voor heipalen
Militaire kustwacht
Terrein Marine Etablissement
Torpedoatelier en draadloze telegrafie
Bergplaats artillerie
Hellingen voor torpedoschepen
Het 'Paleis': woningen directeur en beambten
Bergplaats projectielen
Bergplaats hout
Scheikundig laboratorium
Kantoren en poort
Woningen
Werkplaats scheepsmakers
Ijzermagazijn
Marinierskazerne (na 1919 Marinekazerne)

Episode 3 (1915-1962)
Marine Etablissement Amsterdam: opleidingen en particulieren

< Plan van de Rijkswerf te Amsterdam, 1916. Op de kaart is in bruin het terrein dat door de Marine in bruikleen wordt gesteld voor het Munitie-bureau. Ulteindelijk wordt een kleiner gedeelte van dit gebied door het Munitie-bureau gebruikt (in wit omkaderd). De andere delen van het terrein blijven in gebruik door het Marine Etablissement.
[Lemmers, 2005]

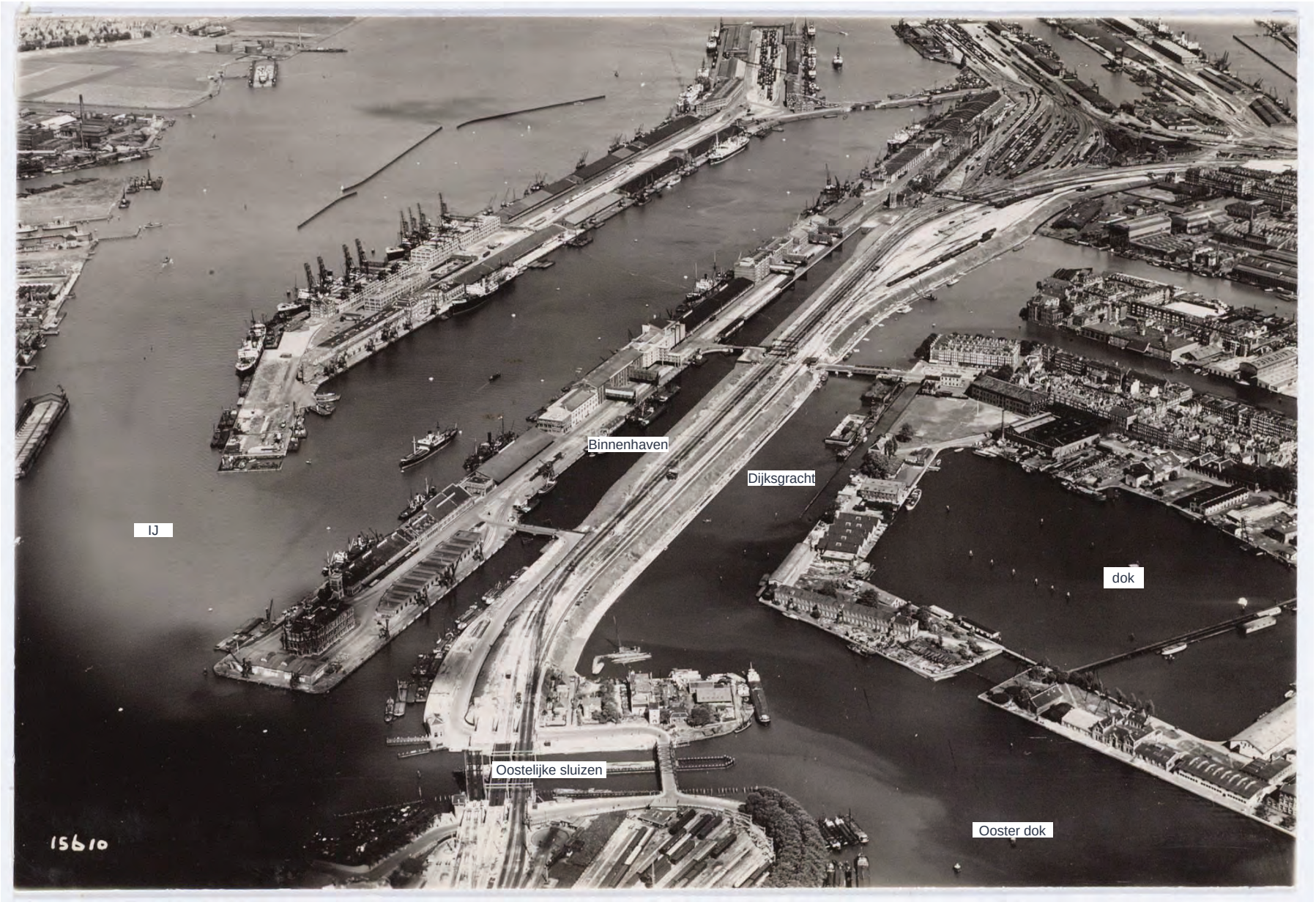
Nadat de Rijkswerf wegens gebrek aan werk op de scheepswerf in 1915 was opgehouden te bestaan, werd het complex omgedoopt tot Marine Etablissement. De jaren die volgden stonden in het teken van hergebruik van bestaande gebouwen, nieuwe gebouwen en gebruik door niet-Marine onderdelen. Het eind van deze derde periode was tevens het einde van het terrein zoals het drie eeuwen daarvoor vorm had gekregen.

Aanpak van het terrein
Een deel van het terrein van de voormalige Rijkswerf, in eerste instantie bedoeld om te verkopen, werd in bruikleen gegeven aan het Munitie-bureau, dat in verband met de mobilisatie in 1914 was opgericht, voor een munitiefabriek en opslagplaats. Op het *Plan van de Rijkswerf te Amsterdam*, een plattegrond van het terrein uit 1916 is te zien dat dit het noordoostelijk deel van het terrein besloeg, met uitzondering van de uiterste noordoostelijke punt rondom de mariniers-kazerne.[48] Het Munitie-bureau nam ook de hierop gelegen opstallen en werktuigen in gebruik. Een nieuwe toegangspoort langs de kazerne diende als entree voor het personeel van het Munitie-bureau. In het dok werden door de overheid tijdens de mobilisatie schepen ondergebracht die geladen waren met graan en veevoer.[49]

Het nog aan het Marine Etablissement toebehorende resterende deel van het terrein werd heringericht. Eén van de scheepshellingen aan de Voorwerf werd gelijk gemaakt met de omliggende grond ten behoeve van een gebouw voor werkplaatsen en magazijnen. Ook de overige hellingen werden daarna binnen enkele jaren ‘met de grond gelijk gemaakt’.

Magazijnfunctie
In de eerste jaren na sluiting van de Rijkswerf had het Marine Etablissement voornamelijk een magazijnfunctie voor de aanschaf, opslag en verstrekking van materialen en goederen voor de vloot (kleding, kooigoederen, levensmiddelen en scheepsinventarissen).[50] Ook leverde het geschut, munitie en magazijngoederen aan andere departementen. Het Departement van Oorlog en Centraal Magazijn van Militaire Kleding en Uitrustingen hadden opslagruimte op het terrein in gebruik.
In 1922 werd besloten tot behoorlijke inkrimping, waarna de magazijndienst aanzienlijk werd teruggebracht (tot kleding en levensmiddelen).[51] De Genie (Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen) droeg in datzelfde jaar de verpachting van het terrein over aan de dienst Domeinen en gaf het onderhoud in handen van de Rijksgebouwendienst (beide onderdeel van het Ministerie van Financiën).[52] Defensie bleef echter wel eigenaar van het terrein en de opstallen.

Herinrichting en nieuwe gebouwen
Op de zuidwestelijke hoek van May’s dam kwam in 1916 een drie verdiepingen hoog opleidingsgebouw voor de inmiddels permanent gevestigde opleidingen op de werf, later de Verbindingsschool geheten. De mariniers-kazerne werd in 1919 afgebroken en vervangen door een nieuw kazernegebouw voor de circa 500 personeelsleden die op het terrein werkzaam waren. In plaats van mariniers-kazerne werd het de Marine-kazerne. Naast de kazerne waren de geneeskundige dienst (sinds 1917) en het bureau werving er gehuisvest.


Binnenhaven
Dijksgracht
IJ
dok
Oostelijke sluizen
Ooster dok
15610

< Luchtfoto van het Oostelijk Havengebied gezien in noordoostelijke richting, 1930. Rechts is een deel van het Marine Etablissement te zien.

Het kantoorgedeelte van het Poortgebouw werd gemoderniseerd en van centrale verwarming en elektrische verlichting voorzien.[53] In 1926 werden hier - in het deel na de knik met de voormalige werkplaatsen - opnieuw ambtswoningen ingericht. Het Poortgebouw was nu verlengd van Zeemagazijn tot aan de voormalige Smidswinkel (in deel 2 wordt dit het Voorwerfgebouw genoemd). De woningen in het Paleis bleven nog bewoond door de (hogere) officieren van de Marine.

Particuliere huurders

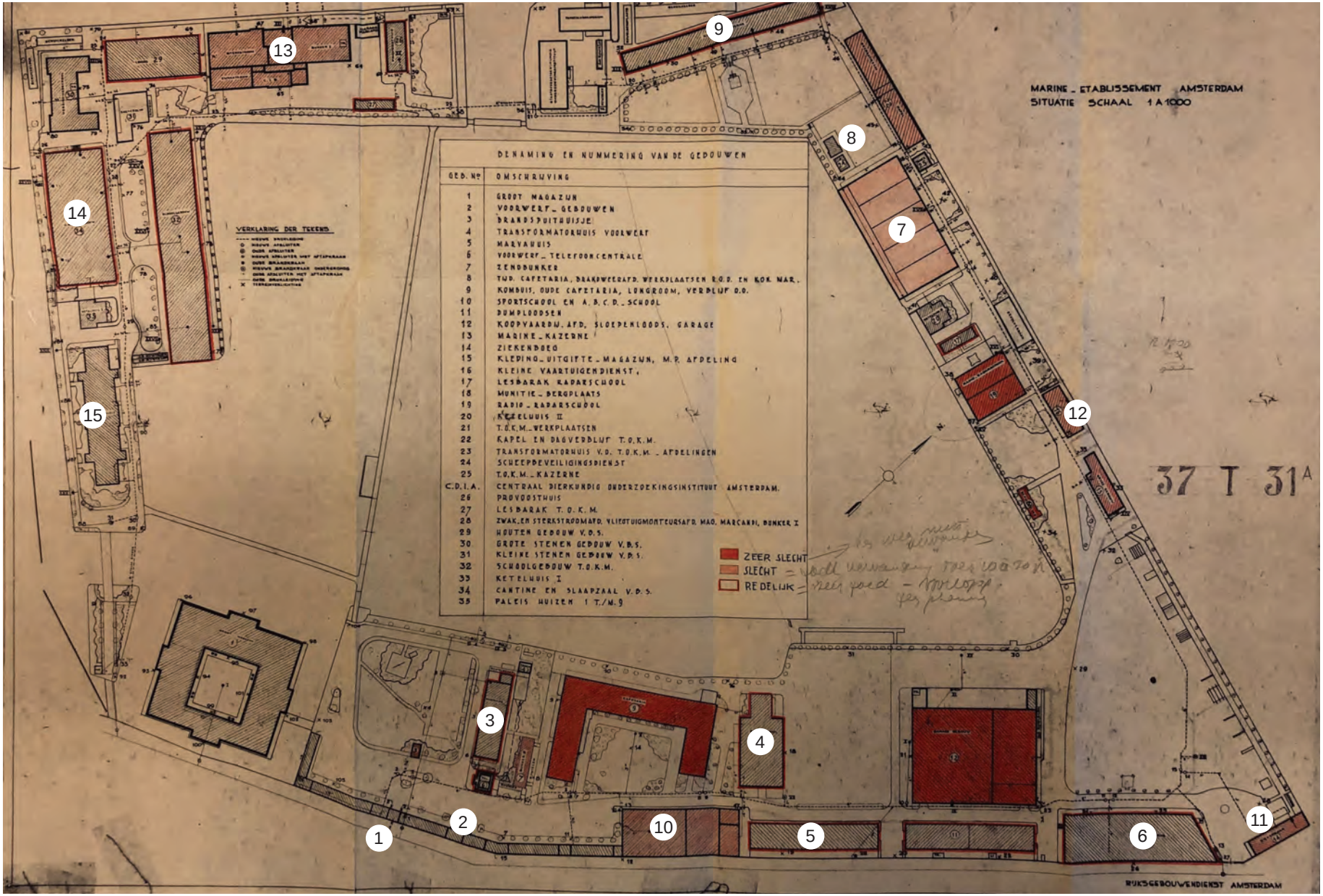
Het Munitie-bureau verliet het terrein na 1918. Het Nationaal Luchtvaart Laboratorium en de Vereeniging tot Bevordering van de Watersport kregen als eerste niet-Marine onderdelen enkele gebouwen op het terrein in bruikleen. Hierna huurden steeds meer particulieren gebouwen op het terrein, waaronder aannemers, expediteurs, een aardappelhandel, metaalwarenfabriek, sociale werkplaatsen, enkele gemeentediensten, en vele anderen.
Een deel van het dok in de Houthaven werd aan de gemeente Amsterdam verhuurd voor de opslag van heipalen. Personeel van het Marine Etablissement en het Nationaal Luchtvaart Laboratorium konden panden huren op het terrein, die in verband met de woningnood speciaal daarvoor bewoonbaar waren gemaakt. Woningen aan de Voorwerf werden in eerste instantie aan Marine-personeel verhuurd, maar geleidelijk aan kwamen er ook particulieren in te huren. Op foto's en kaarten is geen duidelijke scheiding (met hekken e.d.) tussen de complexen verhuurd aan externen en die in gebruik door de Marine te zien.

Duitse bezetting 1940-1945

Bij de mobilisatie in 1939 moesten de huurders het terrein verlaten, dat werd ingericht als opslag- en distributiecentrum. Net als bij de mobilisatie in 1914 werden ook nu schepen met graan, van regeringswege, in het dok gelegd. Na de capitulatie moesten alle Marine-inrichtingen worden overgegeven in Duitse handen.[54]
Hoe het terrein in de oorlogsperiode precies werd gebruikt, is niet bekend. De Duitsers namen het terrein in gebruik als Wehrmachtverpflegungshauptamt (de centrale intendance), later Wehrmachtverpflegungsamt, en als hospitaal.[55]
Na de bevrijding bleek het terrein in vervallen staat, maar ook een aantal gebouwen rijker. In maart 1945 was door de Duitsers een houten U-vormige legerkantine op het Voorwerfterrein geplaatst, gefundeerd op betonplaten. Volgens een beschrijving van het terrein uit 1960 was dit gebouw van elders overgeplaatst.[56] Het gebouw van de geneeskundige dienst in de noordoosthoek van het terrein ('de ziekenboeg') was van een extra verdieping voorzien. Ook waren er schuilkelders en bunkers op het terrein gekomen.[57] Bunkers die net buiten de eigendomsgrenzen van het etablissement waren gebouwd, werden in 1946 verwijderd in opdracht van de gemeente. Een aantal van de bunkers in het terrein werden voorzien van dieselgenerators voor de stroomvoorziening van het terrein.

Naoorlogs centrum voor opleidingen

Vanaf 1946 was het Marine Etablissement weer volledig in gebruik door Defensie. Het fungeerde nu hoofdzakelijk als centrum voor opleidingen. Met het opknappen van het vervallen terrein, werden ook gebouwen gemoderniseerd, gerestaureerd, en er kwamen nog meer nieuwe gebouwen bij. Vanwege krappe financiën duurde dit een groot aantal jaren.In de jaren 1947-1948 werden de vijf sloeploodsen aan de noordzijde van het dok getransformeerd tot grote werkplaatsen voor de Technische Opleidingen Koninklijke Marine (TOKM). Het gebouw kreeg de naam De Vijf Beuken, verwijzend naar de vijfbeukige vorm met zadeldaken.
De TOKM-kazerne was ondergebracht in de voormalige scheepstimmerwerkplaats op de noordwestelijk arm van May's dam. Eén van de gebouwen op het Voorwerfterrein, dat op de voormalige grote scheepshelling was gebouwd, werd ingericht als huis voor de Marine Vrouwenafdeling (Marvahuis). Nieuwe gebouwen die verschenen waren twee transformatorhuisjes (1947), een houten schoolgebouw op de voormalige torpedohellingen (1948), twee ketelhuizen (1950), twee Amerikaanse dumploodsen langs de muur met de Kattenburgerstraat (1952), en een lesbarak


MARINE_ETABLISSEMENT AMSTERDAM
SITUATIE SCHAAL 1 A 1000
DENAMING EN NUMMERING VAN DE GEBOUWEN
GEB. Nº OMSCHRIJVING
1 GROOT MAGAZIJN
2 VOORWERF_GEBOUWEN
3 BRANDSPUITHUISJE
4 TRANSFORMATORHUIS VOORWERF
5 MARVAHUIS
6 VOORWERF_TELEFOONCENTRALE
7 ZENDBUNKER
8 TWD. CAFETARIA, BRANDWEERAFD. WERKPLAATSEN R.G.D. EN KOK MAR.
9 KOMBUIS, OUDE CAFETARIA, LONGROOM, VERBLIJF O.O.
10 SPORTSCHOOL EN A.B.C.D._SCHOOL
11 BUNKERLOODSEN
12 KOOPVAARDIJ. AFD. SLOEPENLOODS, GARAGE
13 MARINE_KAZERNE
14 ZIEKENBOEG
15 KLEDING_UITGIFTE_MAGAZIJN, M.P. AFDELING
16 KLEINE VAARTUIGENDIENST.
17 LESBARAK RADARSCHOOL
18 MUNITIE_BERGPLAATS
19 RADIO_RADARSCHOOL
20 KETELHUIS II
21 T.O.K.M._WERKPLAATSEN
22 KAPEL EN DAGVERBLIJF T.O.K.M.
23 TRANSFORMATORHUIS V.D. T.O.K.M._AFDELINGEN
24 SCHEEPSVEILIGINGSDIENST
25 T.O.K.M._KAZERNE
C.D.I.A. CENTRAAL DIERKUNDIG ONDERZOEKINGSINSTITUUT AMSTERDAM.
26 PROVOOSTHUIS
27 LESBARAK T.O.K.M.
28 ZWAK-EN STERKSTROOMAFD. VLIEGTUIGMONTEURSAFD. MAG. MARCANDI, BUNKER I
29 HOUTEN GEBOUW V.D.S.
30 GROTE STENEN GEBOUW V.D.S.
31 KLEINE STENEN GEBOUW V.D.S.
32 SCHOOLGEBOUW T.O.K.M.
33 KETELHUIS I
34 CANTINE EN SLAAPZAAL V.D.S.
35 PALEIS HUIZEN T./M.9
ZEER SLECHT
SLECHT
REDELIJK
VERKLARING DER TEKENS
37 T 31A
RIJKSGEBOUWENDIENST AMSTERDAM
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15

< SItuatie van het Marine Etablissement, 1950. De kaart geeft de staat van de gebouwen aan. Gebouwen rood ingetekend zijn in zeer slechte, in licht rood zijn in slechte staat en rood omkaderd in redelijke staat. Opvallend is de getekende boombeplanting op het Voorwerf en langs de kades aan de Dijksgracht, Marinewerfkade, rondom het dok en de gebouwen. Op de kaart zijn nummers getekend die corresponderen met de foto's op pagina's 42-43.
[Nationaal Archief_ NA 2.12.56 inv.nr. 8027]

voor de TOKM (1956). In 1950 werd een opvallend gebouw voor de Scheepsbeveiligingsdienst opgericht, dit is het enige gebouwtje dat uit deze periode nog bewaard is gebleven en is vanaf 1982 tot 2017 in gebruik geweest door het Zeekadettencorps. Opvallend zijn de situering van het gebouwtje met de rug naar het dok toe en de locatie in de 'oksel' van de dam (de hoek van de noordelijke met de westelijke arm). Andere diensten die een plek kregen op het terrein waren de Marine Inlichtingendienst (MARID) met wiskundig centrum en tolkenopleiding, de Stichting Marine Cantine Dienst (MARCANDI), de Marinevervoersdienst, de opleidingen voor koks en hofmeesters, een kleermaker, schoenmaker, tandtechnisch laboratorium en de Stichting Diergeneeskundig Onderzoek.

Rijke vormgeving
Ten behoeve van de plannen voor de IJ-tunnel (zie onder) werden in 1957 alle opstallen op het Marine Etablissement (in totaal 52) uitgebreid in foto's vastgelegd.[58] In 1960 stelde de Rijksgebouwendienst een Kwaliteitsrapport op, waarin alle gebouwen werden beschreven. Op de bijbehorende plattegrond is de staat van onderhoud van de panden aangegeven.[59] Uit het fotomateriaal krijgen we een goed beeld van de inrichting van het terrein en de soms rijke vormgeving, de materialiteit en omvang van de gebouwen op dat moment. De verschillende bouwjaren en functies hebben gezorgd voor een diversiteit aan materialen en architectuur. De meeste gebouwen bestaan uit metselwerk. Slechts de barakken pal langs de Dijksgracht zijn uit hout opgetrokken, alsmede het U-vormige voormalige kantinegebouw uit de Duitse tijd (op de Voorwerf), een schoolbarak van de TOKM op de zuidwestelijke arm en het kantinegebouw op de zuidelijke arm. De meeste gebouwen, hoewel in slechte staat verkerend, werden met zorg vormgegeven en in enkele gevallen van ornamenten voorzien. Vooral de gebouwen aan de kant van de stad hadden een rijkere en representatieve uitstraling en stonden in contrast met de meer sobere functionele bouw aan de havenkant. Naast het Paleis vallen bijvoorbeeld ook op de voormalige smederij aan de Voorwerf met een opvallende (negentiende-eeuwse) lichtkap, de Verbindingsschool en het rijk vormgegeven houten kantinegebouw op de zuidelijke arm, in het verlengde van het Paleis.

Groeninrichting
De foto's tonen ook (delen van) de beplanting verspreid over het terrein. Langs de dok- en buitenkades, maar ook bij plantsoenen en gebouwen zoals de Scheepstimmerwerkplaats, het Paleis en het zuidelijk deel van de Voorwerf werden bomen geplant. Waar gewoond werd, zoals bij de legeringsgebouwen, was tuinaanleg te vinden. Heggetjes en laag struikgewas sierden het terrein. Bij een aantal gebouwen groeiden klimplanten tegen de gevels. Voor de bestrating is op de foto's een afwisseling zien in straatklinkers voor de straten, betontegels voor de voetpaden en halfverhading bij de pleinen.

Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg: saneringsplannen
De eind negentiende eeuw ingezette verpaupering van de oostelijke eilanden ging in de twintigste eeuw door. Werven, loodsen en industrie gingen ten koste van wonen. De vervuiling nam toe. In 1930 verscheen een *Algemeen plan voor sanering en krotopruiming* voor de hele stad.[60] Een jaar later kwam de *Nota Stadsontwikkeling en Verkeer*, waarin werd gepleit voor grote verkeersdoorbraken om de binnenstad bereikbaar te houden. Maar de economische crisis in de jaren dertig, die ook bijdroeg aan bouwkundig verval, vertraagde de uitvoering van het plan. Pas enige tijd na de Tweede Wereldoorlog nam de gemeenteraad van Amsterdam vier Wederopbouwplannen aan: voor de Nieuwmarktbuurt, de Jodenbreestraat, de Weesperstraat en de Oostelijke eilanden. Voor de eilanden betekende het Wederopbouwplan 1953 dat de havenbedrijvigheid zou worden uitgebreid en woningen moesten verdwijnen. Het zou echter nog tot eind jaren zestig duren voordat de buurt op Kattenburg was ontruimd en tot uitvoer van het plan kon worden overgegaan.



1



4



7



2



5



8



3



6



9

Foto's van de gebouwen en de buitenruimte van het Marine Etablissement, 1957. De gebouwen op p. 42 zijn de gebouwen die bij de herinrichting van het Marine Etablissement overbleven. De gebouwen rechts zijn enkele van de gebouwen die gesloopt zijn voor de aanleg van de IJ-tunnel. [Nationaal Archief_ NA 2.12.56 inv.nr. 8027]

1. Poortgebouw gezien vanuit de Kattenburgerstraat.
2. Poortgebouw en Voorwerf met boombeplanting.
3. Marvagebouw op de Voorwerf.
4. Voormalig sportgebouw op het Voorwerf, voorheen de koperslagerij.
5. Een van de Amerikaanse loodsen op de plek van het voormalig Groot magazijn.
6. De voormalige Marinekazerne (gebouwd in 1919).
7. De voormalige sloepenloodsen 'Vijf Beuken' op de noordelijke arm.
8. Gebouw van de Scheepsbeveiligingsdienst met scheepsfragment (daarna in 1982 in gebruik door het Zeekadetkorps).
9. Voormalige scheepstimmerwerkplaats, daarna in gebruik als TOKM-kazerne.
10. Voormalige smederij tussen het poortgebouw en het Groot Magazijn (daarna in gebruik als tijdelijk cafetaria en kantoor).
11. Voormalige ziekenboeg op de hoek Dijksgracht-Kattenburgerstraat.
12. Voormalig kledinguitgifte magazijn aan de Dijksgracht.
13. Voormalige verbindingsschool gezien vanuit het Oosterdok.
14. Kantine en slaapzaal van de verbindingsschool.
15. Het Paleis gezien vanuit het dok. Rechts is een deel van de voormalige torpedoloods zichtbaar (later in gebruik als schoolgebouw TOKM).



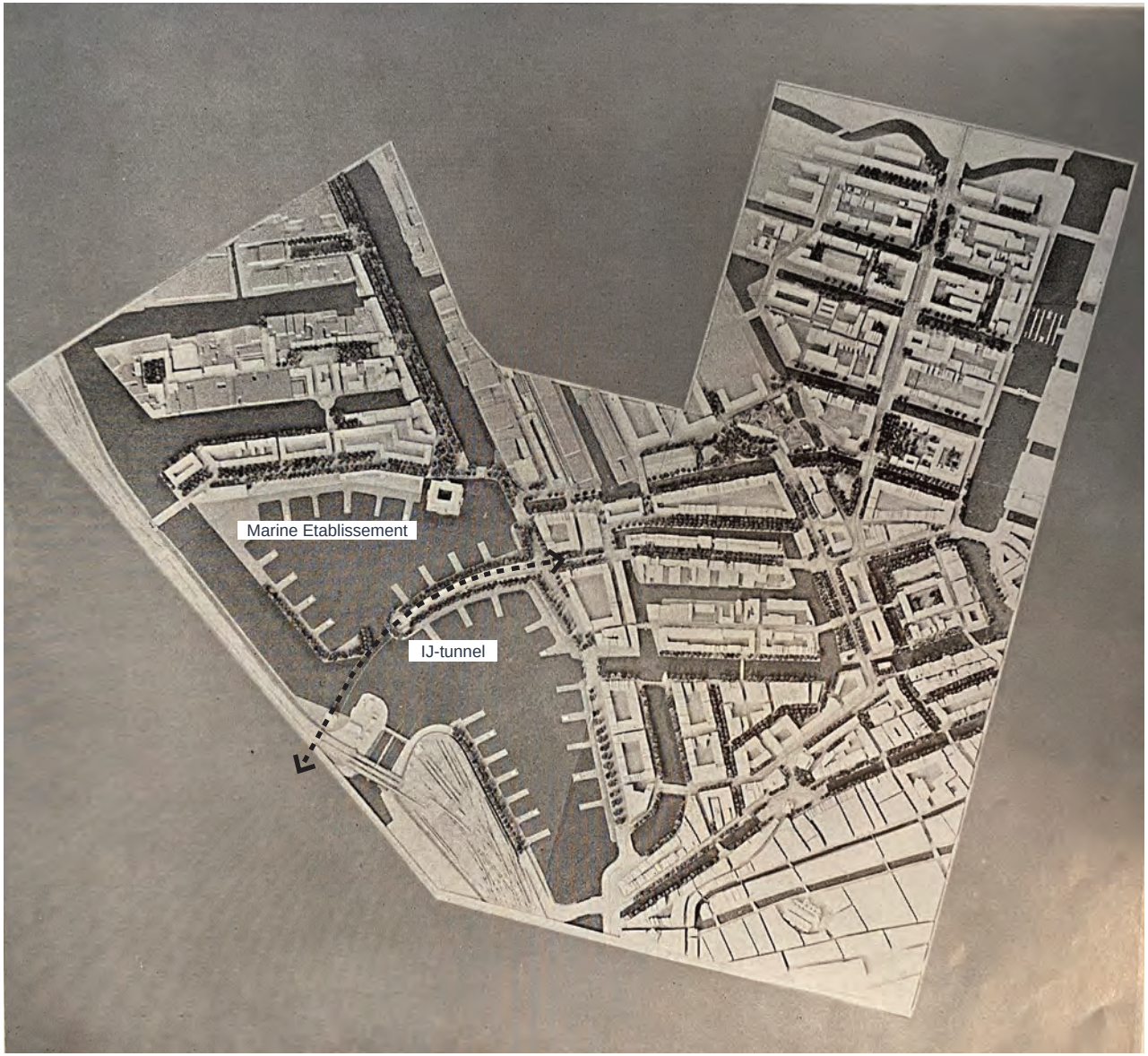











Marine Etablissement
IJ-tunnel


AMSTERDAM
WEDEROPBOUWPLAN „OOSTELIJKE EILANDEN"
Bestemmingskaart

<< Maquette van de IJ-tunnelplannen, 1955. Te zien is dat voor de bouw van de tunnel het noodzakelijk is het meest zuidelijke en westelijke deel van de dijk te amoveren.
[Bouwkundig Weekblad jg. 73 nr. 28 p.3]

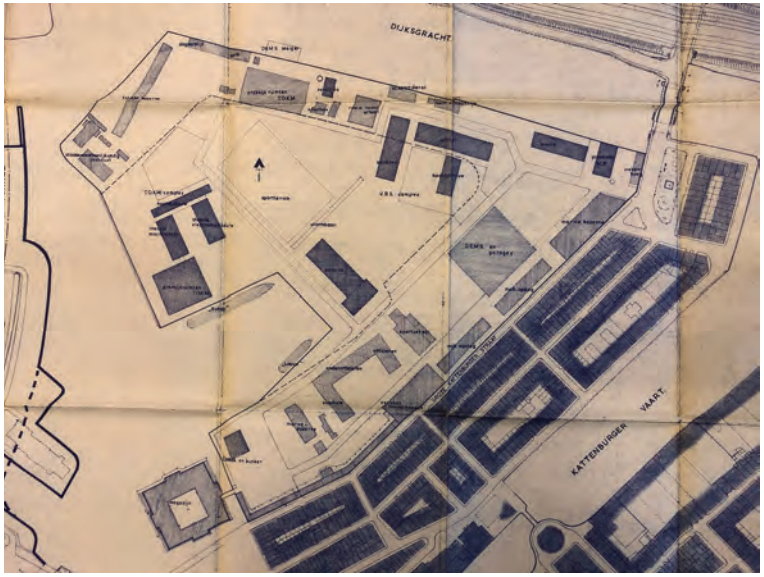
< Bestemmingskaart Wederopbouwplan Oostelijke Eilanden, 1953. Voorgesteld wordt om de woningen aan de Kattenburgerstraat te saneren en te vervangen door ruime bouwblokken. Daarbij wordt ook voorgesteld het profiel van de Kattenburgerstraat te verbreden en van boombeplanting te voorzien.
[WUR, archief speciale collecties]

Plannen voor een IJ-tunnel: nieuwbouw in een gedempt dok

Al in de eerste helft van de twintigste eeuw werden meerdere plannen voor een tunnel onder het IJ gemaakt, maar pas in 1953 werd in de Amsterdamse gemeenteraad het besluit genomen over het meest geschikte traject. De tunnel zou door het Oosterdok worden aangelegd. Het terrein van het Marine Etablissement zou hierdoor aanzienlijk moeten worden ingekrompen – de zuidelijke en zuidwestelijke arm van May's dam zouden moeten verdwijnen – en enkele gebouwen moesten daardoor worden afgebroken.[61]
Hoewel de Marine steeds aangaf dat het huidige Marine Etablissement de meest geschikte locatie was voor de opleidingen van de Marine, werkte zij wel mee aan andere oplossingen.[62]
Een van de opties die door de betrokken partijen – de Marine, Rijksgebouwendienst, Dienst der Domeinen, het Ministerie van Oorlog, Rijkswaterstaat, Gemeente Amsterdam – werd onderzocht was een complete verhuizing van het complex naar Zeeburg aan de monding van het IJ. Hier zou een driehoekig eiland nabij Schellingwoude geschikt kunnen worden gemaakt. In 1956 leken gemeente en Marine hierover overeenstemming te hebben bereikt: het Marine Etablissement zou worden verplaatst naar het Zeeburgereiland, de gemeente zou vrijwel alle kosten voor haar rekening nemen.[63] Het ingenieursbureau Van Hasselt en De Koning, dat de plannen voor de IJ-tunnel zou uitvoeren, maakte tevens een ontwerp voor een nieuw Marine Etablissement op Zeeburg.[64]

Hierna echter bleek de verhuizing naar het Zeeburgereiland toch nog op de nodige bezwaren te stuiten. Vooral financiële bezwaren van de kant van de Rijksoverheid stonden een verhuizing in de weg. Een tweede optie kwam naar voren. Van Hasselt en De Koning stelden voor dat de Marine op het huidige Marine Etablissement kon blijven, als een (groot) gedeelte van het dok zou worden gedempt. Hier konden dan nieuwe gebouwen komen ter vervanging van de gebouwen die voor de bouw van de IJ-tunnel moesten worden gesloopt. Voor de gemeente Amsterdam was dit een goedkopere oplossing dan een verhuizing naar Zeeburg, die zij grotendeels voor haar rekening zou moeten nemen. Voor de Marine bood het voordelen, dat men op het huidige terrein kon blijven én tegelijk kon het terrein worden heringericht met moderne nieuwbouw. Gedurende de jaren 1957 tot 1960 werd er opnieuw veel vergaderd. Het bureau Van Hasselt en De Koning maakte eerste globale schetsplannen voor de herinrichting op een ingekrompen Marine Etablissement. In 1962 werd, op basis van een schetstekening van Van Hasselt en De Koning uit 1959, het dok grotendeels gedempt. Een kleine insteekhaven voor de bereikbaarheid over water bleef gespaard. Uiteindelijk was het echter niet het bureau van Van Hasselt en De Koning dat de herinrichting van het Marine Etablissement ter hand nam, maar het Rotterdamse ingenieursbureau van F.C. De Weger.


MARINE
ETABLISSEMENT
740


DIJKSGRACHT
KATTENBURGER
VAART


OOSTERDOK
DIJKSGRACHT
KATTENBURGERVAART
MARINE ETABLISSEMENT
AMSTERDAM
BESTAANDE BEBOUWING

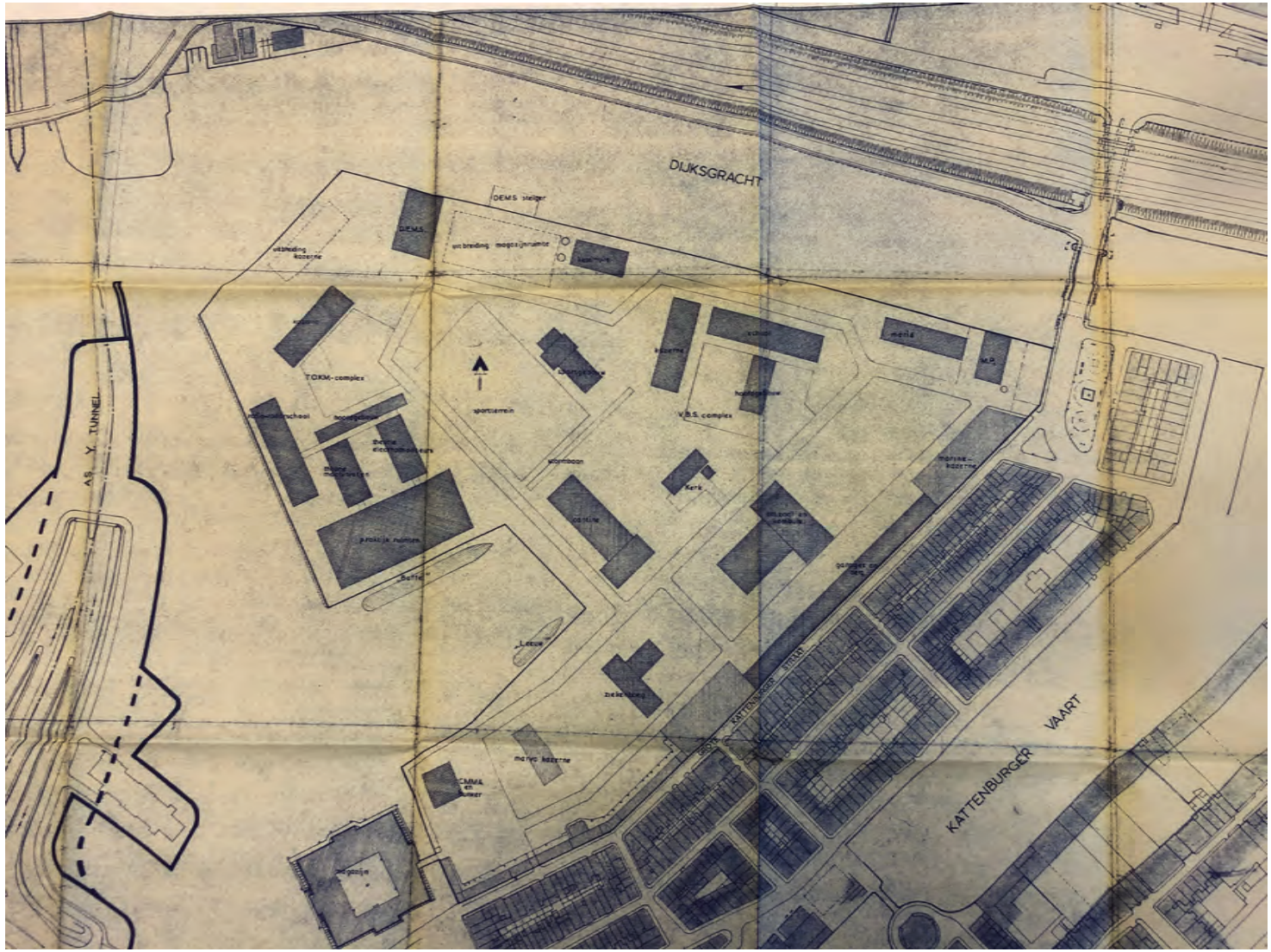
<< Plan voor het nieuwe Marine Etablissement op het Zeeburgereiland.
[Stadsarchief Amsterdam_ CTAC00026000099]

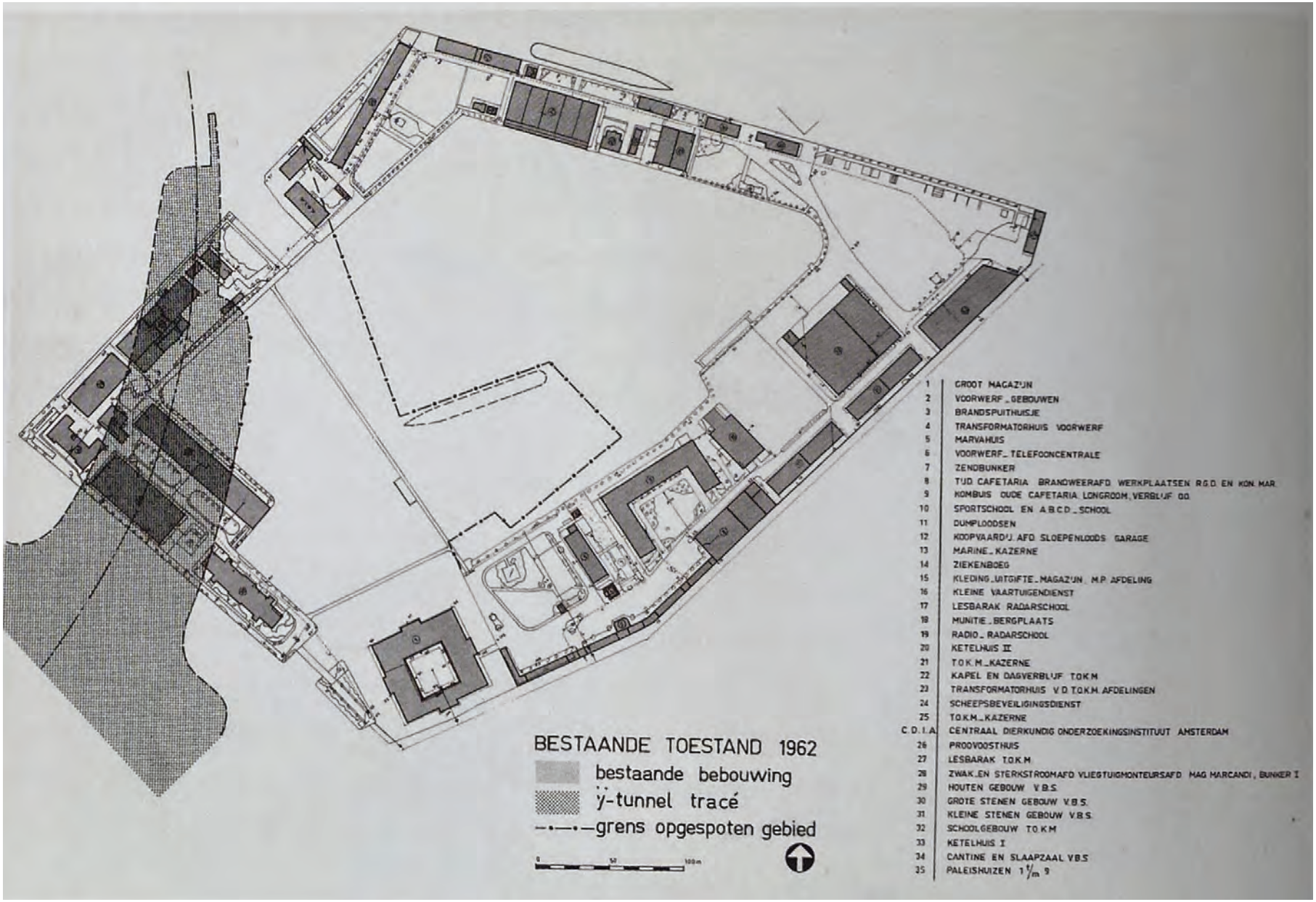
Diverse schetsen van het Marine Etablissement door ingenieurs- en architectenbureau Van Hasselt en De Koning.
[Nationaal Archief 2.12.56 inv.nr. 8029]

< Eerste fase terreinuitbreiding door middel van aanplemping van het dok als uitgangspunt, 6 februari 1959. In zwart is de nieuwbouw die direct nodig is bij de uitvoering van het tunnelplan, zonder bestaande bouw te slopen in de overige delen van het terrein.

> Tweede fase, 6 februari 1959. Deze situatie laat de uiteindelijke situatie zien, waarbij bestaande bouw in zeer slechte staat wordt geamoveerd en de gebouwen zo ruim worden gesitueerd dat vrijwel overal uitbreidingsmogelijkheid is.

< Nieuwe situatie 21 juli 1960. In deze situatie wordt uitgegaan van het aanplempen van een deel van het dok dat gelijk is aan het oppervlak dat door de IJ-tunnel voor de Marine verloren gaat. Voor deze situatie wordt uiteindelijk niet gekozen.




BESTAANDE TOESTAND 1962
bestaande bebouwing
ij-tunnel tracé
grens opgespoten gebied
1 GROOT MAGAZIJN
2 VOORWERF_GEBOUWEN
3 BRANDSPUITHUISJE
4 TRANSFORMATORHUIS VOORWERF
5 MARVAHUIS
6 VOORWERF_TELEFOONCENTRALE
7 ZENDBUNKER
8 TIJD CAFETARIA BRANDWEERAFD WERKPLAATSEN R.G.D. EN KON. MAR.
9 KOMBUIS OUDE CAFETARIA LONGROOM, VERBLIJF OD.
10 SPORTSCHOOL EN A.B.C.D._SCHOOL
11 DUMPLOODSEN
12 KOOPVAARDIJ. AFD. SLOEPENLOODS GARAGE
13 MARINE_KAZERNE
14 ZIEKENBOEG
15 KLEDING_UITGIFTE_MAGAZIJN M.P. AFDELING
16 KLEINE VAARTUIGENDIENST
17 LESBARAK RADARSCHOOL
18 MUNITIE_BERGPLAATS
19 RADIO_RADARSCHOOL
20 KETELHUIS II
21 T.O.K.M._KAZERNE
22 KAPEL EN DAGVERBLIJF T.O.K.M.
23 TRANSFORMATORHUIS V.D. T.O.K.M. AFDELINGEN
24 SCHEEPSBEVEILIGINGSDIENST
25 T.O.K.M._KAZERNE
C.D.I.A. CENTRAAL DIERKUNDIG ONDERZOEKINGSINSTITUUT AMSTERDAM
26 PROOVOOSTHUIS
27 LESBARAK T.O.K.M.
28 ZWAK EN STERKSTROOMAFD VLIEGTUIGMONTEURSAFD MAG MARCANDI, BUNKER I
29 HOUTEN GEBOUW V.B.S.
30 GROTE STENEN GEBOUW V.B.S.
31 KLEINE STENEN GEBOUW V.B.S.
32 SCHOOLGEBOUW T.O.K.M.
33 KETELHUIS I
34 CANTINE EN SLAAPZAAL V.B.S.
35 PALEISHUIZEN 1 t/m 9

Erfenissen episode 3

contouren situatie in 1950

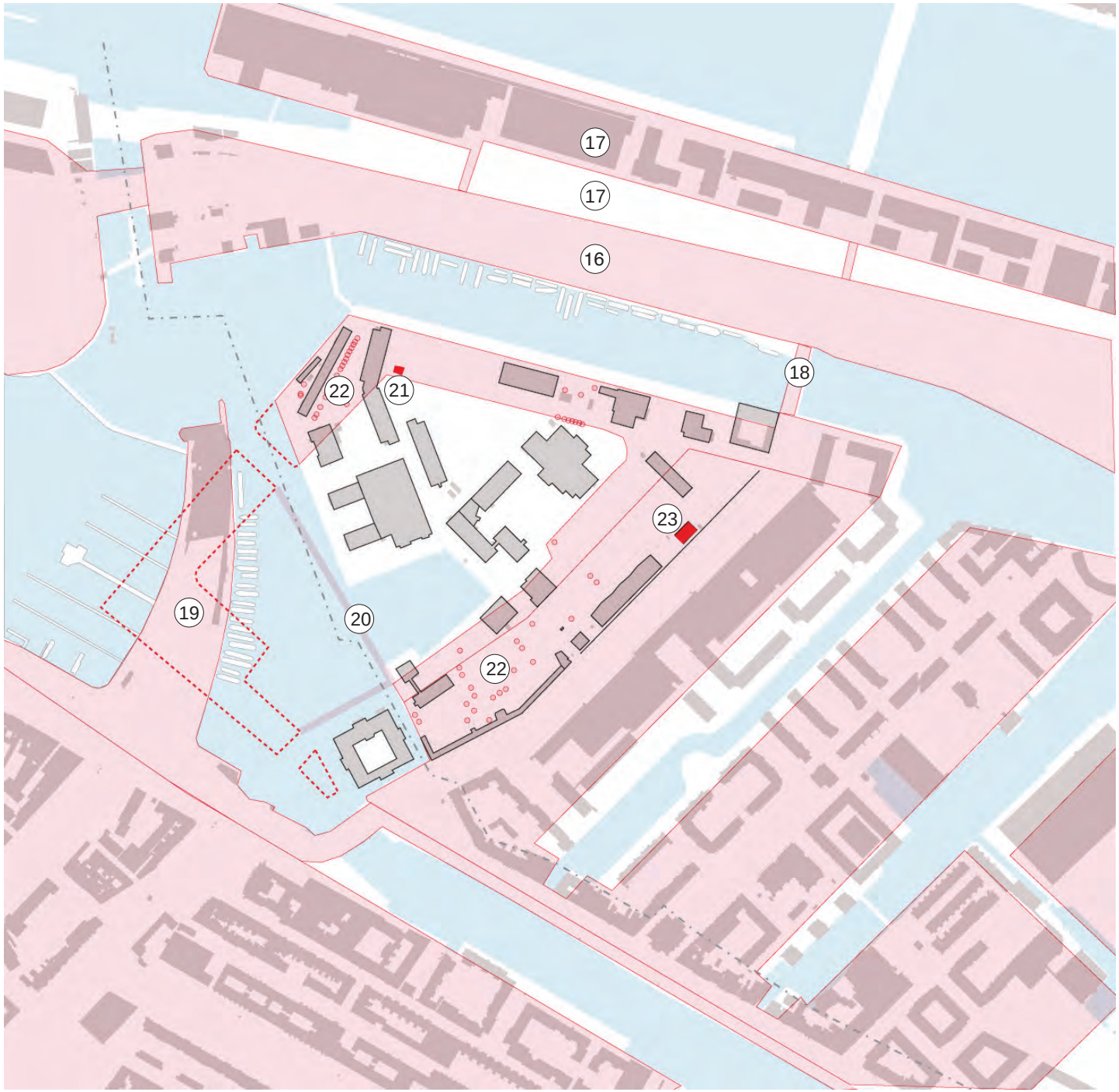
contouren verdwenen dam rondom dok

boombeplanting episode 3

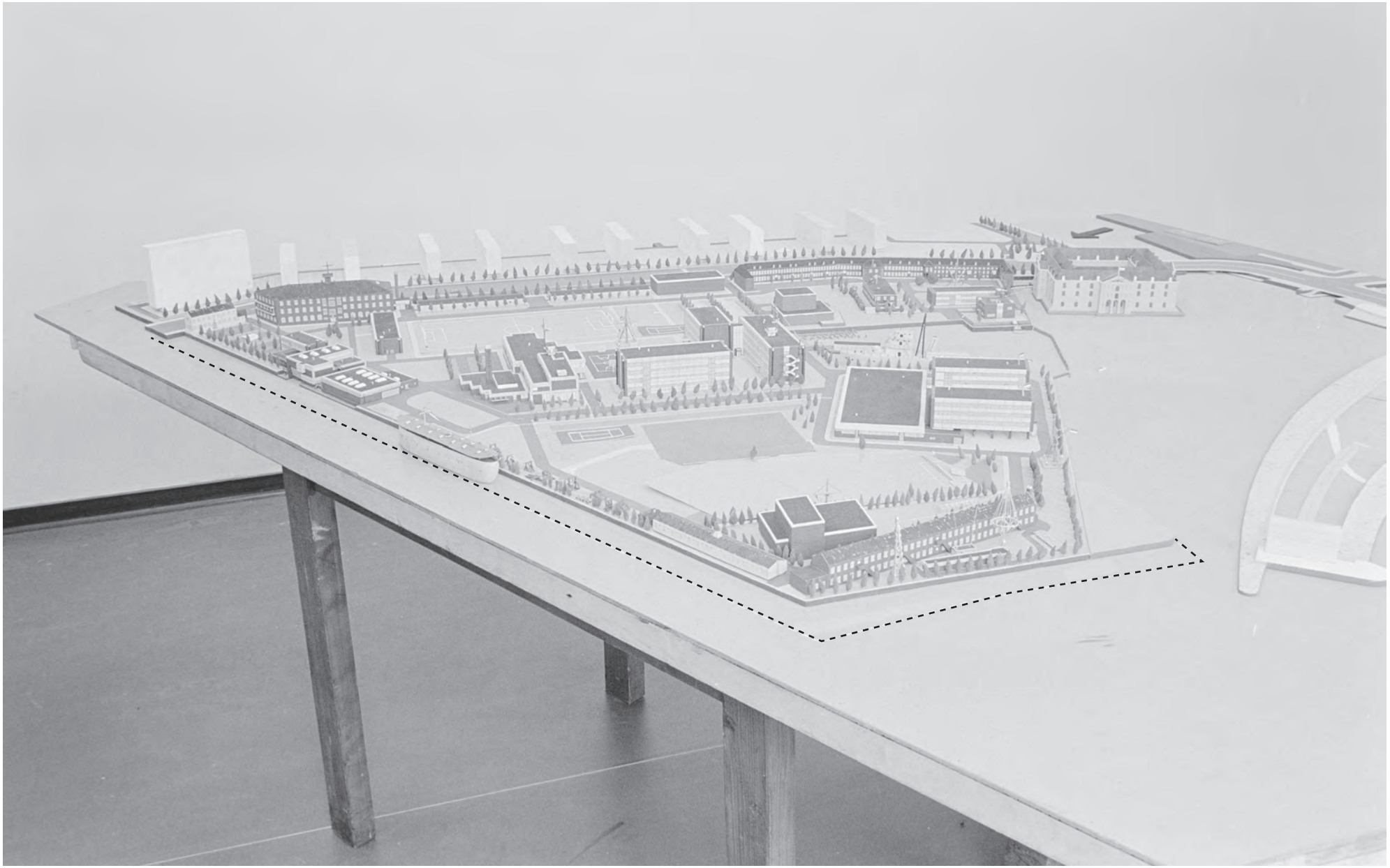
gebouwen episode 3

Uit deze episode zijn de volgende elementen nog aanwezig (doorgenummerd na de erfenissen van episode 2):

16. De verbreding van de Oostelijke afsluitdijk t.b.v. het spoor;
17. De aanleg van de Binnenhaven en de Handelskade;
18. De verbindingen tussen de Oostelijke eilanden en het havengebied langs het IJ;
19. Het tracé van de IJ-tunnel;
20. De verdeling van het Marinedok in twee delen (houthaven en dok);
21. Het Zeekadetkorpsgebouw, voorheen Scheepsbeveilingingsschool als markering van de oksel van het voormalige dok;
22. De restanten van (boom)beplanting op het Voorwerf en rond de Scheepstimmerwerkplaats;
23. De Amerikaanse loods ten noorden van het depotgebouw.



< Plattegrond van de toestand van het terrein in 1962, in afwachting op de metamorfose.
[Lemmers, 2005, p. 170]



Episode 4 (1962-2011)
Nieuwe Marine Etablissement: metamorfose

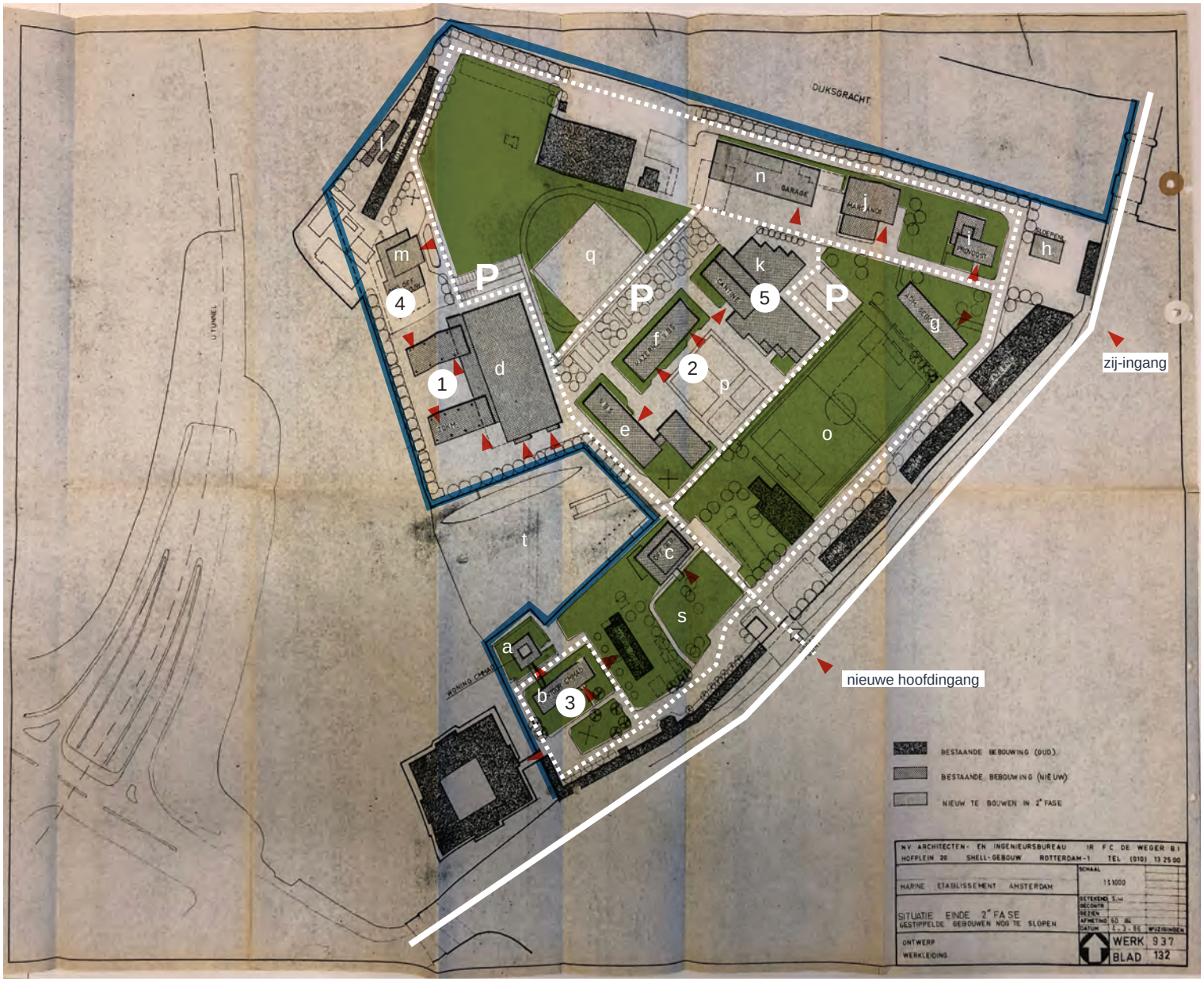
< Maquette van het nieuwe Marine Etablissement te Amsterdam, 1964. De foto laat een perspectief zien vanuit het noorden met op de voorgrond de voormalige scheepstimmerwerkplaats. In zwart gestippeld op het water is de toekomstige uitbreiding van de kade aangeveven, waarvan die aan de kant van de Dijksgracht uiteindelijk is uitgevoerd.
[NIHM_ 2009-013-061_019]

Nadat het besluit was genomen dat het huidige Marine Etablissement door de Marine zou worden gehandhaafd, werden plannen voor de herinrichting van het terrein gemaakt. Dat kwam neer op een ware ruimtelijke en functionele metamorfose. Niet alleen het terrein kreeg door de amputatie van de zuidelijke en een groot deel van de westelijke arm van May's dam en de demping van het grootste deel van het dok een heel ander aanzien, ook verdwenen er functies en gebouwen van het terrein en kwamen er andere voor terug.
De Marine zag in de herinrichting van het Marine Etablissement een mogelijkheid om gebouwen die niet strikt noodzakelijk voor de bouw van de IJ-tunnel moesten wijken maar in slechte staat verkeerden, eveneens te vervangen. Gebouwen die moesten verdwijnen moesten functioneel vervangen worden, waaronder werd verstaan 'functioneel gelijkwaardig en aan moderne eisen aangepast, naar oordeel van de Minister van Defensie'.[65]

Ingenieursbureau Frans de Weger
Toen bleek dat het bureau Van Hasselt en De Koning vanwege de vele werkzaamheden voor de bouw van de tunnel, de verdere uitvoering van de herinrichtingsplannen van het terrein niet ter hand kon nemen, werd het Rotterdamse ingenieursbureau F.C. de Weger erbij betrokken.[66] Bureau De Weger, opgericht in 1949 door ingenieur Frans de Weger, had al een zekere reputatie verworven met de bouw van fabriekshallen en dokken voor Wilton Feijenoord in Schiedam (1951) en met kantoren, magazijnen en legeringsgebouwen voor de Marinebasis in Den Helder (ca. 1958). Hierdoor bestonden contacten met het bouwbureau van de Koninklijke Marine in Den Haag.[67] Het Bureau De Weger aanvaardde de opdracht mits ze, gezien de tijdsdrukte, mocht afwijken van de gebruikelijke aanbestedingsprocedure.[68]

Ruimtelijke metamorfose van het Marine Etablissement
De Weger gebruikte de schetsplannen van Van Hasselt en De Koning voor de herinrichting van het Marine Etablissement als onderlegger, maar wijzigde deze plannen diverse malen naar aanleiding van opmerkingen van de Dienst Stadsontwikkeling, de Schoonheidscommissie, de Rijksgebouwendienst en tevens de Marine zelf.[69] De diverse schetsplannen laten de ontwikkeling zien van de zoektocht naar een logische invulling van het terrein met een verdeling in verschillende (hiërarchische) zones en waarbij oude en nieuwe gebouwen ingebed werden in het groen. Het Voorwerfterrein nabij het Zeemagazijn en het Poortgebouw diende als een representatieve groene entree. Hier kwamen de gebouwen voor de hogere rangen (commandantswoning, commandementsgebouw en officiersgebouw). De opleidingsgebouwen van de TOKM werden op de kade aan het Oosterdok gesitueerd, gericht op het water en de stad, en in de nabijheid van de opleidingsschepen. De lesgebouwen van de Verbindingsschool werden op het middenterrein geplaatst rondom het seinersveld (waarop geoefend werd met seinvlaggen). Hier kwamen ook het kantine-complex en een sportveld. Langs de Dijksgracht kwamen diverse voorzieningen en gebouwen van een meer utilitair karakter. Het terrein werd door een groene bomenkade omkaderd en kreeg een rondgaande wegstructuur met een ingang bij de voormalige smederij.

De bouw zou worden uitgevoerd in twee fasen. Het programma omvatte 12 gebouwen die in korte tijd moesten worden gebouwd.[70] Hierdoor konden de gebouwen niet gelijktijdig worden ontworpen. De nieuwe methode van systeembekisting en standaardisering die door De Weger was ontwikkeld, zorgde ervoor dat het snel ging met de bouw. Hierdoor ook vormen de gebouwen van De



Legenda
a. Commandantswoning
b. Commandementsgebouw
c. Officiersgebouw
d. TOKM
e. VSB opleidingsgebouw
f. VSB legeringsgebouw
g. Marid-gebouw
i. Provoosthuis
h. Sloepenloods
j. Marcandi
k. Kantinegebouw
l. Schietbaan
m. Onderofficiersgebouw
n. Garagegebouw
o. Sportvelden
p. Seinersveld
q. Atletiekbaan
s. Parkachtig Voorwerfgebied
t. Bassin

< Situatietekening eind fase 2, Bureau De Weger, 4 maart 1966. Deze tekening komt het meest in de buurt van de uitgevoerde situatie. In zwart zijn de gebouwen uit voorgaande episodes die zijn blijven staan en in grijs de nieuwe gebouwen. De kaart is bewerkt met nummers die corresponderen met de nummers op de foto's hiernaast. Met een witte stippellijn is de interne wegstructuur in het terrein weergegeven. De witte lijn geeft de Kattenburgerstraat aan, de blauwe lijn de contouren van het water en in groen de gebieden bestemd voor beplanting. De rode pijlen geven de toegangen van de gebouwen weer.
[Nationaal Archief 2.12.56 inv.nr. 8031]

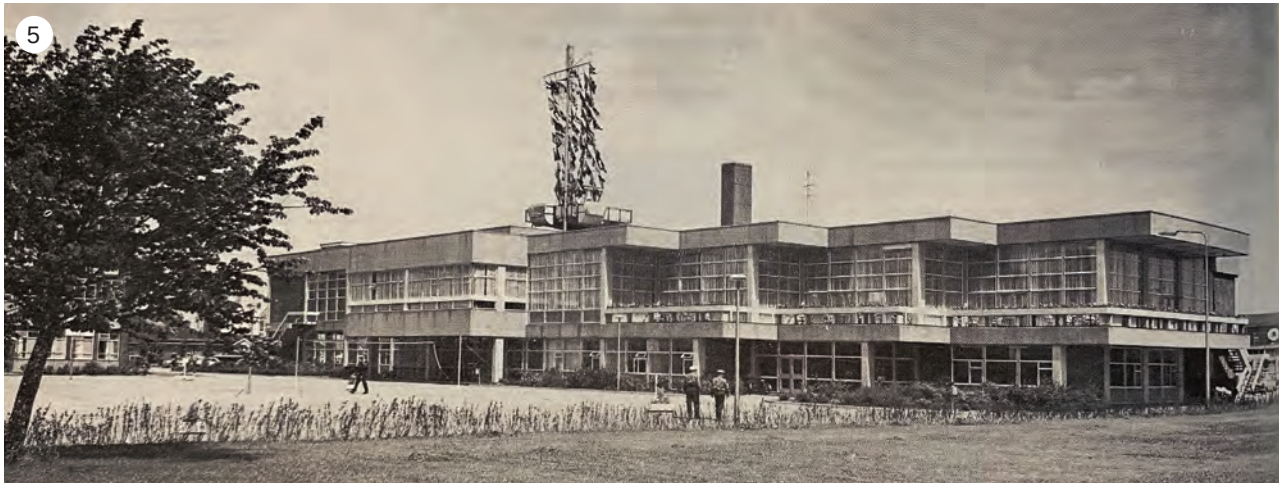
1. De schijven met kantoor en opleidingsruimte van de TOKM [NIMH_ 2158_012926];
2. Het legeringsgebouw van de Verbindingsschool. Links een stukje van het opleidingsgebouw [BOUW 1967];
3. Het commandementsgebouw op de Voorwerf met rechts een deel van het Marvahuis [BOUW 1967];
4. Het onderofficiersgebouw (uiterst links) [Stadsarchief Amsterdam_ 010122022675];
5. Het kantinegebouw voor korporaals en manschappen (later evenementengebouw genoemd) [Bouwkundig Weekblad, 1968].

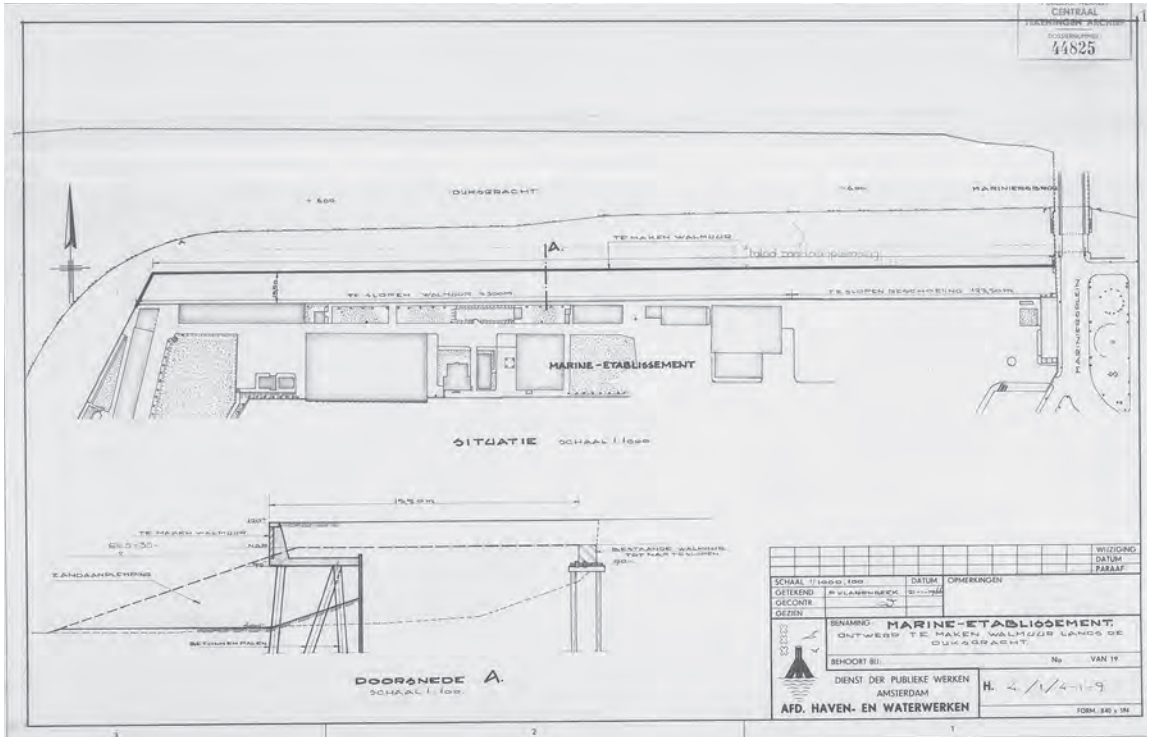











CENTRAAL
44825
DUIKAGRACHT
MARINIERSBRUG
TE MAKEN WALMUUR
A.
TE SLOPEN WALMUUR
TE SLOPEN NEERHOEING
MARINE-ETABLISSEMENT
MARINIERSSLUIS
SITUATIE SCHAAL 1:1000
195.0 m.
TE MAKEN WALMUUR
BESTAANDE WALMUUR TOT NAAR TE SLOPEN
ZANDAANSPLEMING
BETONNEN PALEN
DOORSNEDE A.
SCHAAL 1:100.
WIJZIGING
DATUM
PARAAF
SCHAAL 1:1000 : 100
DATUM
OPMERKINGEN
GETEKEND
GECONTR.
GEZIEN
BENAMING: MARINE-ETABLISSEMENT.
ONTWERP TE MAKEN WALMUUR LANGS DE DUIKAGRACHT.
BEHOORT BIJ:
No
VAN 19
DIENST DER PUBLIEKE WERKEN
AMSTERDAM
AFD. HAVEN- EN WATERWERKEN
H. 2/1/4-1-9
FORM. 840 x 594





<< Plan voor de verbreding van de kade en het maken van een walmuur langs de Dijksgracht, 1966.
[Stadsarchief Amsterdam_ CTAC00036000786_44825]

< Ouderdag bij het Marva-centrum Amsterdam, 1964. De foto is genomen vanuit de westelijke dam. Op de achtergrond is de bouw van het nieuwe TOKM-complex op het gedempte dok te zien. De westelijke dam was toen nog niet verwijderd.
[NIMH 2009-013-038_010]

< Het Marine Etablissement in 1964. De foto is genomen vanuit het Oosterdok bij de voormalige coupure naar het dok. Links op de achtergrond zijn de nieuwe gebouwen voor de TOKM te zien op het deel van het dok dat is gedempt.
[NIMH 2009-013-151_012]

Weger in architectonisch opzicht een samenhangend ensemble op het terrein.Terwijl de demping van het dok gaande was, werd in juni 1962 al de eerste paal voor nieuwbouw op het bestaande terrein geslagen.[71] In augustus 1963 werd het Wiskundig Centrum (de nieuwbouw voor de Marine inlichtingendienst MARID) opgeleverd en in december de commandantswoning. In datzelfde jaar werd de demping van het dok voltooid en het terrein volledig bouwrijp gemaakt. In de eerste fase tussen 1962 en 1966 kwamen verder de nieuwe Verbindingsschool, de kazerne van de Verbindingsschool (VBS), het nieuwe TOKM-gebouw en het nieuwe kantinecomplex tot stand. Het officiersgebouw was in 1966 gereed en sloot de eerste fase van de herinrichting af. Vanwege verbetering van de gebouwen in de vorm van nieuwbouw werd afgesproken dat de Marine ook een deel van de kosten zou dragen. Van de kosten voor het eerste deel van de herinrichting kwam 68% voor rekening van de gemeente Amsterdam en 32% voor rekening van het Rijk.[72]

In de tweede fase tussen 1966 en 1968 werden gerealiseerd: het onderofficiersgebouw, een gebouw voor de kantine-dienst (MARCANDI) en een nieuw provoosthuis. Deze laatste twee kwamen aan de kant van de Dijksgracht waar de kademuur was verlegd en een strook grond aangeplempt waardoor een aanzienlijk bredere kade was ontstaan. Dit had te maken met het feit dit de plek moest zijn voor de aanleg van schepen, samen met het nieuwe bassin. In verband met de doorvaart in het Oosterdok moest de rest van de kades vrij blijven. De kadeinrichting met bolders ontwierp Bureau De Weger in samenwerking met de afdeling Havenwerken van Publieke Werken Amsterdam. Volgens de laatste plannen van De Weger zou er aan de Kattenburgerstraat een nieuwe entree komen, maar deze werd pas in de 1980-er jaren uitgevoerd.

Op het Voorwerfterrein vóór de Amerikaanse loodsen kwam een sportveld (voetbalveld) en op het middenterrein een exercitieveld met atletiekbaan. Het exercitieveld werd later tevens in gebruik genomen als helikopterlandingsplaats.

Sloopwerk
Omdat het werk van de Marine tijdens de herinrichting door moest blijven gaan, werd telkens als een nieuw pand gereed kwam, een oud pand gesloopt of gerenoveerd.[73] In 1964 begon de sloop van delen van het Marine Etablissement ten behoeve van de aanleg van de IJ-tunnel.[74] Het Kogeleiland werd in 1965 afgegraven. Het Paleis, waarvan bij aanvang van de plannen nog sprake was om het elders te herbouwen, werd uiteindelijk in 1968 opgeblazen. De beoogde sloop van het TOKM-gebouw (oorspronkelijke de Scheepstimmerwerkplaats), op de noordwestelijke hoek van het complex, is nooit uitgevoerd.

's Lands Zeemagazijn wordt Scheepvaartmuseum
In de herindelingsplannen van de Marine had 's Lands Zeemagazijn geen functie meer en werd het aangemerkt om afgestoten te worden. In 1968 werd het gebouw overgenomen door de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum en na een grondige verbouwing in 1973 in gebruik genomen als het nieuwe Nederlandse Scheepvaartmuseum.[75]

Inrichting buitenruimte door Hans Warnau
In 1963 kreeg het bureau J. Meijers en H. Warnau officieel de opdracht om, in overleg met Bureau De Weger, een beplantingsplan voor het nieuwe Marine Etablissement te maken.[76] Opvallend is dat in het bureauarchief een schets voor de beplanting is gevonden uit 8 november 1962. Mogelijk kreeg Hans Warnau deze opdracht naar aanleiding van de bemoeienis van stedenbouwkundinge Jacoba Mulder die het plan voor het nieuwe Marineterrein 'weinig fraai, onbegrijpelijk en chaotisch' vond.[77] Warnau was geen onbekende in de gemeente Amsterdam, omdat hij tussen 1951-1954 werkzaam was als assistent-stedenbouwkundige op de Afdeling Stadsontwikkeling van Publieke werken onder leiding van ir. L.S.P. Scheffer en later C. van Eesteren. Daar werkte hij nauw samen met Mulder aan onder andere het Bellamyplein in Oud-West en het Darwinplantsoen in Watergraafsmeer.




M.E. AMSTERDAM
W 937
BL. 122





< Schets voor beplanting Marine Etablissement door Meijers en Warnau tuinarchitecten, 8 november 1962.
[WUR specialle collecties, projectnummer 52.0593]

<< SItuatie ME eind derde fase 1965, 21 juni 1965.
[WUR specialle collecties, projectnummer 52.0593]

^ Marine Etablissement gezien vanuit het noorden, omstreeks 1970.
[NIMH_ 2158_078588]

^^ Het parkachtige Voorwerfgebied tussen het poortgebouw en het commandementgebouw met haagbeplanting en een afwisseling tussen oude en jonge bomen, omstreeks 1970.
[NIMH_ 2097_048_088760]

Warnau was een voorstander van de toepassing van eenvoudige geometrische vormen in tegenstelling tot opvallende of ingewikkelde vormen. Bij een terreinontwerp vond hij het belangrijk om de aard van het landschap en de geschiedenis van een plek inzichtelijk te maken.[78] Beide opvattingen zijn in de inrichting van het Marine Etablissement te herkennen. Zo gebruikte hij bomen als middel om de blik vanuit de stad aantrekkelijker te maken, de ruimte te structureren en intiemer te maken. Het schetsplan uit 1962 laat een veelheid zien aan boombeplanting langs de kades en als overgang tussen de verschillende deelgebieden binnen het terrein. Met enkele bomenrijen markeerde hij de kaderand naar de stad toe, terwijl hij langs de hoofdstructuur binnen het terrein dubbele bomenrijen of meer toepaste (zoals de weg langs het Poortgebouw, tussen de Verbindingsschool en het sportveld, langs de gebouwen aan de Dijksgracht en de parkeergebieden).

De representatieve gebouwen zoals de commandantswoning, het officiersgebouw, het onderofficiersgebouw en het provoosthuis, voorzag hij van een tuin rondom met een rijke variatie aan beplantingssoorten. De overige delen van het terrein richtte hij eenvoudiger in met bomen (esdoorn), gras (met een graszaadmengsel), hagen (iep of liguster), klinkerbestrating en halfverharding. Ook hergebruikte Warnau bestaande beplanting zoals 23 prunusbomen en de boombeplanting op het Voorwerfgebied. Bij de inrichting van de Voorwerf ging hij uit van de daar al bestaande parkachtige inrichting. Zijn uitgangspunt voor de inrichting van de buitenruimte was om het groen boven de bestrating te laten prevaleren en deze tot een goed utilitair en eenvoudig werkstuk te maken.[79]



< Het Marine Etablissement gezien vanuit het westen met op de voorgrond de stadsvernieuwing langs de Kattenburgerstraat en op de achtergrond Amsterdam Centraal Station en het IJ, omstreeks 1987 na de bouw van het wachtgebouw (1982), het legeringsgebouw (1985) en de sportschool (1985). [NIMH_ 2097-003-016-001]

Door de gefaseerde bouw van de gebouwen op het nieuwe Marine Etablissement, werd ook de buitenruimte in delen uitgewerkt en uitgevoerd. Een vergelijking tussen het schetsplan uit 1962 met een kaart uit 21 juni 1965 (met daarin getekend de situatie eind derde fase) laat zien dat het gros van de oorspronkelijke ideeën van Warnau overeind bleven, maar uiteindelijk minder bomen werden voorgesteld. De foto's uit omstreeks 1970 komen overeen met de tekening uit 1965 en laten een functioneel en sober doch groen Marine Etablissement zien met een afwisseling tussen de nieuwe jongere boombeplanting en meer volwassen (lees reeds bestaande) bomen.

1980-er jaren

Aan het begin van de tachtiger jaren noodzaakten een gewijzigde verkeerssituatie en benodigde aanpassingen in beveiliging en huisvesting van het wachtpersoneel tot de bouw van een nieuwe toegangspoort met wachtgebouw.[80] De nieuwe entree tot het Marine Etablissement kwam aan de Kattenburgerstraat in het verlengde van de weg langs het officiersgebouw, waar deze ook in de plannen van De Weger was voorzien. De opdracht voor het ontwerp werd gegeven aan architect Jan Benthem van het toen net opgerichte bureau Benthem Crouwel architecten. Benthem ontwierp een 4,5 meter hoge, stalen toegangspoort, die tegen de stenen muur lag die de afscheiding van het terrein met de straat vormde en waarin een doorgang was gemaakt. Twee hoge masten met aan weerszijden kabels verwezen naar de maritieme functie van het terrein. Het nieuwe wachtgebouw lag direct rechts na binnenkomst op het terrein. De eerste keer dat de poort werd geopend bleek de constructie te haperen en kon deze niet meer dicht. Als onervaren architect had hij het ontwerp niet goed doordacht, aldus Jan Benthem.[81] De poort werd weer verwijderd en de entree bleef vooralsnog open.

In 1985 kreeg het Bureau De Weger opnieuw een opdracht die betrekking had op het Marine Etablissement.[82] Het betrof een legeringsgebouw voor korporaals en manschappen ter vervanging van het Marvahuis en de Marinekazerne (in de correspondentie nog aangeduid als marinierskazerne), beide daterend uit begin twintigste eeuw.[83] Renovatie van deze panden, die in slechte staat verkeerden en niet meer aan de geldende normen voldeden, bleek technisch niet mogelijk (Marvahuis) of te kostbaar (Marinekazerne). Omdat de kazerne van de Verbindingsschool een andere bestemming zou krijgen (als lesgebouw) zou in een tweede fase ook hiervoor vervangende accommodatie moeten komen. Het vervangende legeringsgebouw werd op het nog open terrein vóór de TOKM-kazerne (voormalig scheepstimmerwerkplaats) en het onderofficiersgebouw gesitueerd. Hier was tevens ruimte voorzien voor de vervangende accommodatie voor de VBS-kazerne. Eind 1985 werden beide nieuwe gebouwen opgeleverd.

Eveneens in 1985 werd de sportaccommodatie aangepakt. Vanwege de slechte staat en de te geringe capaciteit was een nieuwe sportschool gewenst.[84] De nieuwe sportschool werd ontworpen door dezelfde aannemersfirma die ook het sportcomplex op het Marineterrein in Den Helder had aangelegd, hoewel de Rijksbouwmeester bezwaren hiertegen aandiende. In een brief aan de Directeur van de Rijksgebouwendienst merkt hij op dat 'de plattegrond samenhang mist' en 'de uitwendige vormgeving en detaillering en materiaalkeuze ver beneden het niveau dat tussen de omringende – zorgvuldig ontworpen – gebouwen verlangd moet worden'.[85] Hoe de discussie afliep is niet uit de stukken te halen, maar de nieuwe sportaccommodatie kwam naast het voetbalveld langs de nieuwe toegangsweg te liggen.

In 1987 werden het Marvahuis, de Marinekazerne en de oude sportschool gesloopt. De Vijf Beuken stond jaren leeg (De Weger had hier een zwembad geprojecteerd), werd in 1992 in gebruik genomen als bevoorradingscomplex, maar eind jaren negentig alsnog gesloopt. De bevelhebber der Zeestrijdkrachten nam in 1992 intrek in de commandantswoning, waarvoor de commandant



< Het Marine Etablissement gezien vanuit het zuiden, voor de bouw van het gebouw voor de Koninklijke Marechaussee op de noordoostelijke hoek van het terrein, begin 21ste eeuw. In het midden ligt het depot van het Scheepsvaartmuseum achter de muren langs de Kattenburgerstraat. [RVB_ 25G30_4]

(Commandant Maritieme Middelen) verhuisde naar een nieuwe ruimte in het officiersgebouw.

Verlenging Poortgebouw

Het was de bedoeling om het Poortgebouw bij de herindeling in de jaren zestig te restaureren. Pas in de negentiger jaren werd deze wens tot vervulling gebracht. Het Poortgebouw en de naast gelegen voormalige werkplaatsen verkeerden inmiddels, na jaren zonder onderhoud, in slechte staat.
Zowel architect Hans van Heeswijk in samenwerking met Van Hoogevest architecten als architect Hans Tupker in samenwerking met Van Asbeck Bouw en Restauratie consultants presenteerden op verzoek van de Rijksgebouwendienst in 1994 plannen voor restauratie- en nieuwbouwmogelijkheden van het Poortgebouw.[86] In de uitvoering viel de keuze op het plan van Tupker en Van Asbeck maar in feite was er nauwelijks voorkeur voor één van beide.[87] De binnenzijde van het Poortgebouw werd rigoreus veranderd, van de oorspronkelijke interne structuur van het gebouw bleef weinig over. Aan de noordzijde van het Poortgebouw, tegenover het wachtgebouw, ontwierp Tupker in datzelfde jaar een uitbouw op de plek waar ooit de smederij had gestaan. De nieuwbouw werd geïntegreerd in de muur langs de Kattenburgerstraat en is nu onderdeel van het Poortgebouw en in gebruik genomen in 1995. Na renovatie van het Poortgebouw werd in het pand het kantoor van de commandant in de commandantsvleugel ondergebracht. Diverse andere diensten en staffuncties namen de rest van het gebouw in gebruik. In het kader van de toenmalige percentageregeling die ook op de restauratie van toepassing was (1% van het budget wordt besteed aan kunst) werd de fontein van Arthur Spronken op het Voorwerfterrein aangeschaft.[88]

Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg: stadsvernieuwing

Na de presentatie van het *Wederopbouwplan Oostelijke Eilanden* in 1953 door de gemeente duurde het lange tijd voordat tot uitvoering van het plan kon worden overgegaan. Kattenburg zou vooral een bestemming met havenbedrijvigheid krijgen. Alle woningen op Kattenburg moesten worden ontruimd, wat het herhuisvesten van 1400 gezinnen betekende.[89] Pas eind jaren zestig was het zover en begon de gemeente, vooruitlopend op de uitvoering van het wederopbouwplan, woningen te slopen. Kattenburg was de eerste saneringsbuurt van Amsterdam. Na vele protesten van de bewoners werd de buurt in 1971 aangewezen als woongebied. Met de stadsvernieuwing werden hier grootschalige woningbouwcomplexen gebouwd in een hovenstructuur.[90] Er is veel openbaar groen in de wijk. De oorspronkelijke ruimtelijke structuur, bepaald door de twee lengtestraten (Grote en Kleine Kattenburgerstraat), is door de stadsvernieuwing verloren gegaan. De scheepsbouw is verdwenen en de verbinding met het water wordt gevormd door wandelkades en een jachthaven. Ook op Wittenburg is dit het geval. Hier is echter de ruimtelijke structuur met twee lengtestraten wel herkenbaar gebleven. Oostenburg heeft een gemengdere opzet gekregen, met woningen, kantoren en kleinschalige industrie.

Functionele metamorfose

In de loop van de tweede helft van de twintigste eeuw verlieten veel Marinediensten het terrein, veelal vanwege overplaatsing naar Den Helder. Hieronder bevonden zich de Verbindingsschool, het Marva Centrum, scheikundig laboratorium, tandtechnisch laboratorium, Marine Cantine Dienst en de technische opleidingen.[91] Door reorganisaties bij Defensie, kwamen er steeds meer algemene krijgsmachtonderdelen op het terrein.[92] De dienst Werving en Selectie werd aanzienlijk uitgebreid en nam in 1980 de voormalige Verbindingsschool in gebruik. Inmiddels is deze dienst omgedoopt tot Instituut Keuring en Selectie van het Ministerie van Defensie en worden alle potentiële kandidaten voor alle onderdelen van de krijgsmacht als eerste op het Marine Etablissement gekeurd en geselecteerd. Tevens fungeert het Marine Etablissement als Facilitair Steunpunt voor de gehele krijgsmacht (FSP).



Erfenissen episode 4

- contouren situatie tot 2011
- wegstructuur plan De Weger
- kadeinrichting
- gedeelte nieuwe muur Kattenburgerstraat
- boombeplanting ontwerp H. Warnau
- gebouwen episode 4

Uit deze episode zijn de volgende elementen nog aanwezig (doorgenummerd na de erfenissen van episode 3):

24. Het IJ-tunnel, met later de bouw van NEMO op het tunnelhoofd;
25. De demping Binnenhaven en herontwikkeling Handelskade;
26. De verbreding en herinrichting van de Kattenburgerstraat;
27. De stadsvernieuwing op Kattenburg en Wittenburg en gedeeltelijke demping Kattenburgervaart;
28. De sloop van de zuidwestelijke rand van het Marineterrein, demping Marine dok en aanleg bassin;
29. De verbreding van de kade aan de Dijksgracht;
30. De inrichting van de buitenruimte: bestrating, beplanting en kadeinrichting naar ontwerp Bureau De Weger en H. Warnau;
31. De entrees aan Kattenburgerstraat: een hoofdingang ter hoogte van voormalige smederij en een zij-ingang naast de voormalige Marinekazerne;
32. Het ensemble van gebouwen van Bureau De Weger (1962-1968);
33. Het wachtgebouw van Benthem & Crouwel (1982);
34. Het legeringsgebouw en de sportschool (1985);
35. De renovatie van het Poortgebouw en de aanvulling met de noordelijke kop door architect Hans Tupker (1995);
36. Het depot van het Scheepsvaartmuseum (2001);
37. Het gebouw van de Koninklijke Marechaussee (2006-2008);
38. De fontein van Arthur Spronken op het Voorwerfterrein.

Aanpassingen in de 21e eeuw

Van de oude dumploodsen langs de muur aan de Kattenburgerstraat werd er een afgebroken en de andere gehalveerd. Op het vrijgekomen terrein kwam in 2001 een depot van het Scheepvaartmuseum. De gunstige locatie, vlakbij het museum en op een maximaal beveiligd terrein, speelde hierbij een belangrijke rol. Het gebouw werd ontworpen door architect Liesbeth van der Pol en is geïnspireerd door het geheimzinnige karakter van het terrein, de oase van rust en groen achter de muren. Het moet ‘een geheimzinnig gebaar uitstralen door wat er boven de muur uitsteekt, en de suggestie wekken dat er waardevolle spullen in bewaard worden en een doorvertaling zijn van de loods erachter’, aldus Van der Pol.[93] Het markante gebouw is vanaf de Kattenburgerstraat te zien, net als in de achttiende eeuw de overkappingen op de Voorwerf. In 2002 werd het commandementsgebouw, nadat deze functie in het Poortgebouw was gehuisvest, omgebouwd tot ziekenboeg.

De gunstige ligging van het terrein maakt het geschikt voor vlootbezoeken, conferenties en andere evenementen. In 2004 werd het kantine-gebouw van De Weger verbouwd tot Evenementen Centrum Amsterdam (ECA). Tussen 2006 en 2008 tenslotte, verscheen in de noordoosthoek van het terrein, een gebouw voor de Koninklijke Marechaussee van het bureau Wansleben Architekten uit Keulen. Het grote, vierkante moderne gebouw heeft dezelfde afmetingen als het Scheepvaartmuseum en vormt hiervan de tegenhanger aan het einde van de Kattenburgerstraat.[94]



Episode 5 (2011-heden)
Marineterrein: stadskwartier achter de muren

< Het Marineterrein gezien vanuit het zuiden, 2015. Opvallend is de groene inrichting van het terrein en langs de Kattenburgerstraat.
[foto: Siebe Swart]

In het eerste decennium van de 21e eeuw komt de discussie op gang tussen de gemeente Amsterdam en het Rijk over de belangen van het terrein van het Marine Etablissement voor de stad Amsterdam en voor Defensie. De centrale ligging en omvang van het terrein (14 ha) maken het voor de gemeente een interessant gebied voor stedelijke ontwikkeling. In oktober 2010 brachten de Amsterdamse gemeenteraadsfracties van D66, Groenlinks en de PvdA een visie uit op toekomst van het terrein.[95] Aanleiding waren de (al langer lopende) plannen voor wijziging van het bestemmingsplan in verband met een mogelijk vertrek van Defensie van het etablissement. Zij pleitten daarin voor een hoogwaardige groene invulling, een 'stadspark van de toekomst' waarin plaats zou zijn voor groen, culturele en sportieve activiteiten en mogelijk maatschappelijke functies. Op dat moment echter is er, volgens een reactie van Defensie op deze visie, geen sprake van een vertrek van de Marine van het terrein.

Al snel hierna veranderde de situatie. In 2011 besloot Defensie uit bezuinigingsoverwegingen om het Marine Etablissement (grotendeels) te verlaten. Op 22 november 2011 meldde *Het Parool* dat het Marineterrein (zoals het Marine Etablissement in de pers werd genoemd) tijdelijk zou worden opengesteld voor publiek.[96] Het was voor het eerst in meer dan 350 jaar dat de 'gewone Amsterdammer' het terrein kon betreden. De openstelling was eenmalig en er gold nog wel een legitimatieplicht. De gemeente en Defensie wilden met de openstelling omwonenden de mogelijkheid geven mee te denken over herbestemming van het terrein.

Ontwikkelingsplannen
Vanaf 2011 hebben het Rijk (Rijksvastgoedbedrijf, ministeries van Binnenlandse Zaken en Defensie) en de gemeente Amsterdam (Centrale Stad, stadsdeel Centrum) samen uitgangspunten voor de stedelijke ontwikkeling van het Marine Etablissement vastgelegd: de strategienota Marineterrein (2013), de bijbehorende bestuursovereenkomst (2013) en de Principenota Marineterrein (2017). Het Marine Etablissement werd officieel omgedoopt tot Marineterrein. De uitgangspunten behelsden een gefaseerde ontwikkeling, waarin Defensie het terrein geleidelijk zal verlaten, naar een '*toekomst waarin het Marineterrein een prominente en vanzelfsprekende positie zal verwerven in het internationale innovatienetwerk van Amsterdam, en waarin het wezenlijk zal bijdragen aan de verduurzaming van de samenleving en de economische toekomst van stad, de regio en het land. […] Het Marineterrein zal zich daarom niet alleen onderscheiden in de inrichting, maar ook in de ontwikkelingsstrategie. Een toekomstbestendig innovatiemilieu dat in staat is om voortdurend nieuwe, nu nog ongekende ontwikkelingen in zich op te nemen. Zowel in de bouw als in de planvorming wordt daarom gezocht naar vormen en methoden die adaptief en flexibel zijn*', aldus de ambitie verwoord in de Principenota.[97] Een speciaal opgerichte zelfstandige organisatie, het Bureau Marineterrein Amsterdam, begeleidt de geleidelijke ontwikkeling van het terrein.

Tweedeling
Vanaf 2013 vond een gefaseerd vertrek van de op het terrein gevestigde diensten van Defensie plaats. Het voormalige Marine Etablissement heeft nu een tweeledige indeling gekregen. Ongeveer tweederde van het terrein is omgeven door een groot hekwerk en niet publiekelijk toegankelijk. Dit terrein wordt voornamelijk gebruikt door het Instituut Keuring en Selectie van het ministerie van Defensie. Op het overige deel van het terrein werden de vrijgekomen gebouwen opgeknapt en hierin kwamen


1


3


2


4

< Enkele beelden van het openbare gedeelte van het Marineterrein:
1. De Voorwerf met links het poortgebouw en op de achtergrond het Zeemagazijn.
2. De bassin met boardwalk. Op de achtergrond links de commandantswoning (001) en rechts het Zeemagazijn.
3. De herbestemde gebouwen van de TOKM (027).
4. De fiets- en voetgangersbrug over de Dijksgracht en rechts de voormalige scheepstimmerwerkplaats. (024).

ondernemers die werkten aan de toekomst: start-upcommunities, onderzoekers, digitale verbinders, kennisdelers, mediapioniers en vernieuwers op het gebied van duurzaamheid.[98]

Publiek terrein

In 2015 werd het Voorwerfterrein voor het Poortgebouw daadwerkelijk opengesteld voor het publiek. Kort daarna volgde de kade aan de westzijde van het terrein. In vervolg op het openen van de poort in 2015, werd in 2016 een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Dijksgracht in gebruik genomen, waardoor een doorgaande route ontstond tussen het terrein en het Centraal Station. Het terrein werd hierdoor een onderdeel van de stad. In verband met het Nederlands voorzitterschap van de EU in de eerste helft van 2016 ontwierp het Amsterdamse architectenbureau SLA houten lamellen in de vorm van EU vlaggen voor het TOKM-gebouw. In de zomer van 2018 kreeg het Marineterrein een nieuwe blikvanger: de boardwalk naar ontwerp van bureau Boom Landscape. De boardwalk fungeert als looproute over het terrein, maar schermt ook de Binnenhaven af voor boten.[99] De boardwalk speelt nu een belangrijke rol bij de waterrecreatie in het voormalige dok.

Ontwikkeling oostelijke eilanden

De stedelijke ontwikkeling van de oostelijke eilanden staat eveneens niet stil. Ook hier vinden transformaties plaats. Oostenburg wordt een gemengd woon-werkgebied waar nieuwe woningen worden gebouwd. Op Kattenburg en Wittenburg neemt het aantal koopwoningen toe en worden sociale huurwoningen verkocht.[100] Met de ruimtelijke herinrichting van dit gebied wordt de vroegere eilandenstructuur weer meer zichtbaar. De woonfunctie in het oostelijke gedeelte van Kattenburg wordt in combinatie met kleinschalige bedrijfsvestigingen doorgezet aan de westzijde. Daarmee ontstaat een stedelijke woon-werkbuurt rondom de Kattenburgerstraat.[101]

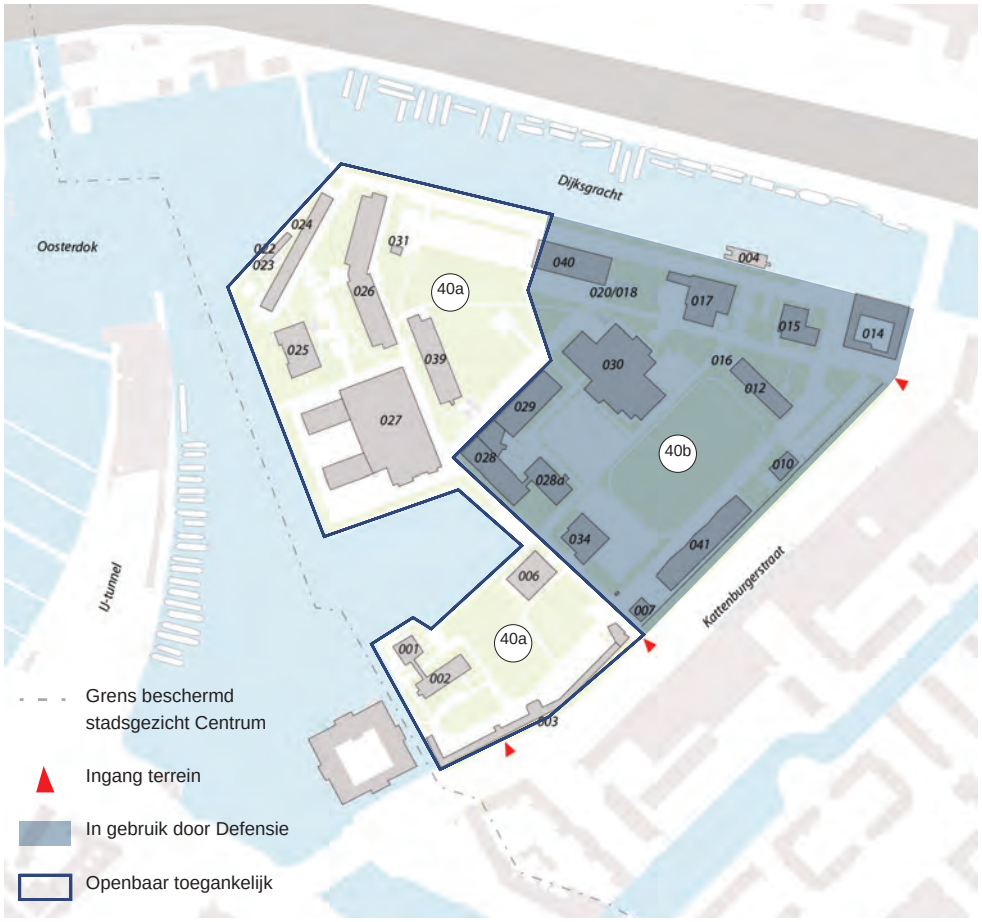
De toekomst

Het lag in de bedoeling dat het gehele Marinecomplex uiteindelijk door de gemeente zou worden herontwikkeld. Veel ideeën zijn de revue gepasseerd: van stadspark tot evenementenlocatie tot compleet nieuw woongebied. In 2019 heeft Defensie echter besloten om met een kazerne op het terrein te blijven.[102] De noordoosthoek van het terrein zal daarom een besloten karakter houden. Dit deel zal door Defensie worden heringericht. Het ligt in de bedoeling om een bij de kazerne behorend sportterrein, dat ook als helikopterlandplaats zal dienen, buiten defensie-uren aan omwonenden beschikbaar te stellen.[103] In november 2020 heeft de gemeente Amsterdam een ‘Infokrant Marineterrein’ verspreid aan omwonenden. De krant informeert buurtbewoners over de toekomstmogelijkheden van het voormalige Marine Etablissement. Zij worden nadrukkelijk uitgenodigd om in een serie gesprekken mee te praten over de toekomstige inrichting.

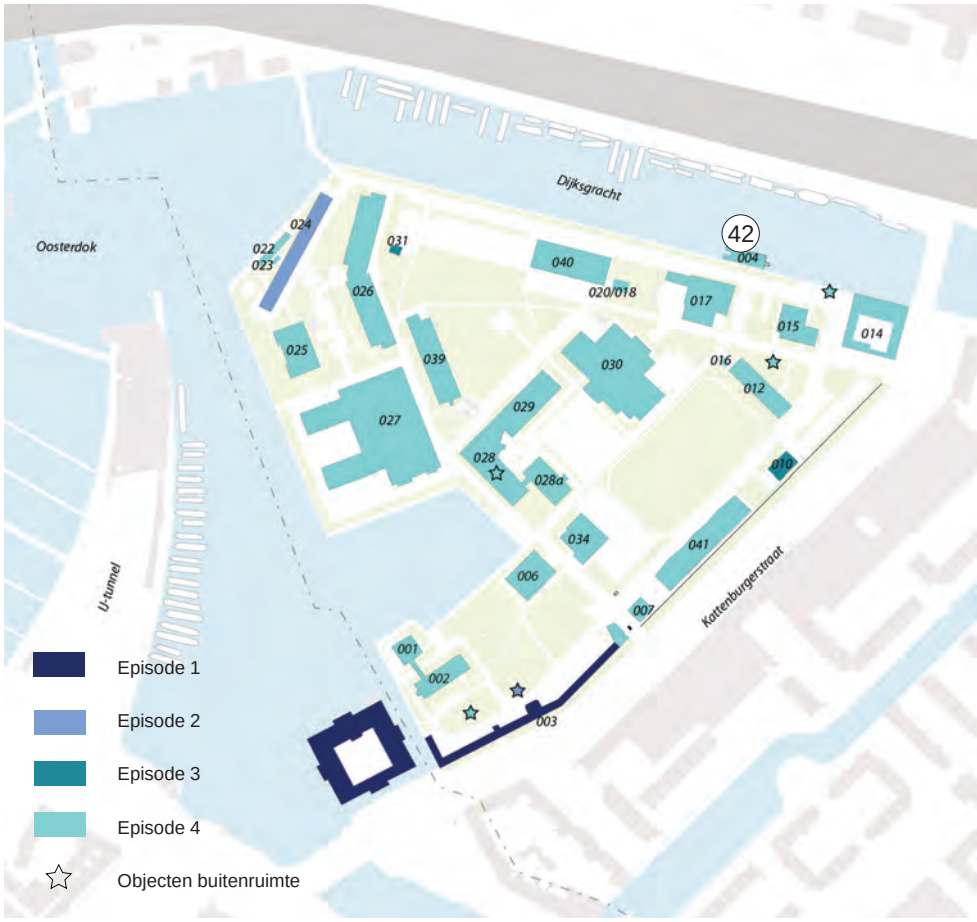
Als nieuw stadskwartier zal het Marineterrein een combinatie vormen van het woonmilieu op de Oostelijke Eilanden en het internationaal vestigingsmilieu voor bedrijven en instellingen rondom het Oosterdok, aldus de Principenota.[104] ‘*De maritieme geschiedenis, het groene karakter, het weidse uitzicht, de centrale ligging en vooral de ambitie die Rijk en gemeente hebben, maken van Marineterrein Amsterdam een heel bijzondere plek: iedereen is het erover eens dat deze unieke plek geen doorsneewoonwijk of kantorengebied moet worden. In de principenota is vastgelegd dat het Marineterrein ontwikkeld wordt tot een stedelijk innovatiegebied: een plek waar innovaties niet alleen worden bedacht, maar ook worden getest en toegepast. Een plek waar men leert, woont en werkt en waar ontmoeting en interactie centraal staan. Een gebied dat verbonden is met de stad als geheel en met de buurt in het bijzonder: een gebied waar door alle partijen actief wordt gewerkt aan het oplossen van de vraagstukken van de stad.*’[105]

Huidige situatie Marineterrein

Gebruik



Gebouwen en objecten

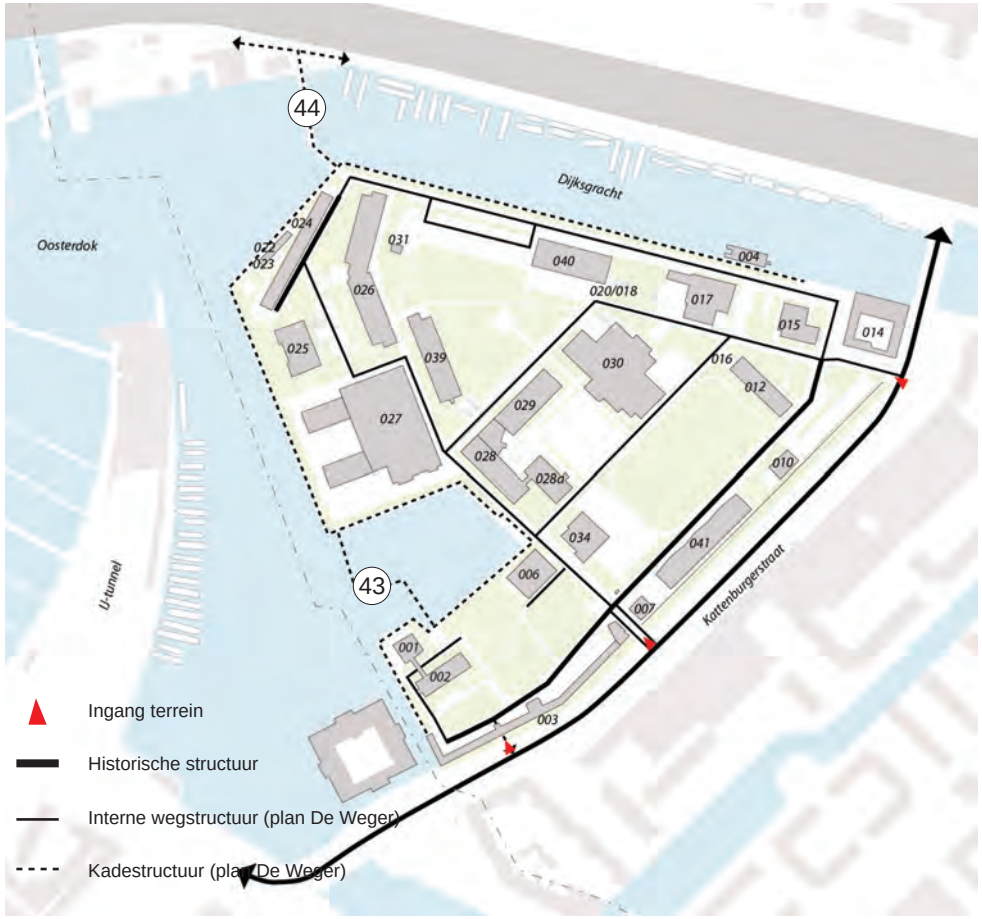


Erfenissen episode 5

Uit deze episode zijn de volgende elementen nog aanwezig (doorgenummerd na de erfenissen van episode 4 en aangegeven op bovenstaande kaarten):

40. De tweedeling van het terrein: a) een openbaar gedeelte (rondom de Voorwerf, de bassin en het noorwestelijk deel nabij de voormalige scheepstimmerwerkplaats) en b) een deel in gebruik door het ministerie van Defensie;
41. De herbestemming van de gebouwen in het openbare gedeelte: commandantswoning (001), commandementsgebouw (002), poortgebouw (003), officiersgebouw (006), voormalige schietbaan (022/023), voormalige Scheepstimmerwerkplaats (024), onderofficiersgebouw (025), TOKM-gebouw (027) en het onderwijsgebouw Codam (039);
42. De verplaatsing van het oorspronkelijke boothuis dat in het bassin lag naar de Den Helder. Het boothuis (004) aan de Dijksgracht is tevens een toevoeging.
43. De boardwalk in het bassin;
44. De voetgangersbrug aan de noordzijde;
45. De vergroening en aanpassing van de buitenruimte rondom het onderofficiersgebouw (025) en TOKM (027).

Routes



Buitenruimte




024

2 Typering Marineterrein

Het Marineterrein wist met het dok en het Zeemagazijn als bakens eeuwenlang een stempel te drukken op het profiel en de stadseconomie van Amsterdam. Het 14 hectare grote terrein is van grote betekenis voor de stad Amsterdam, omdat het in zijn gehele ontstaans- en ontwikkelgeschiedenis een ruimtelijke en sociaal-economische weerslag heeft gehad op de stad en de haven als een van de grootste werkgevers in de stad. Vandaag de dag is het terrein nog steeds een plek voor innovatie en waar (ruimtelijke, technische en sociale) vraagstukken van de stad een plek krijgen. In die zin continueert het terrein de wisselwerking die het vanaf haar oorsprong heeft.

Een aantal functionele en ruimtelijke karakteristieken van het terrein bepalen de kernessenties van het terrein. Uit het onderzoek naar het Marineterrein komen zes typeringen naar voren die de essentie vatten:

1. Symbool van de Marinegeschiedenis
2. Geheimzinnige en eigenzinnige enclave in de stad
3. Stapeling van tijdslagen
4. Binnenwereld met vier (historische) zones
5. Groen en water als structurerende elementen
6. Familie van (maritieme) gebouwen

Op de volgende pagina’s worden deze typeringen verder toegelicht.









Symbool van de Marinegeschiedenis

Luchtbeelden van voormalige Rijkswerven, op 100 meter afstand. [Google maps]

<< Het huidige Marineterrein, voormalig Admiraliteitswerf vanaf 1655.

< Voormalig Rijkswerf Willemsoord vanaf 1812-1868.

<< Voormalig Rijkswerf Hellevoetsluis (1636-1935).

< Voormalig Rijkswerf Vlissingen (1693-1868).

Het Marineterrein was van oorsprong een van de vijf Admiraliteitswerven ten tijde van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. De Admiraliteit van Amsterdam was niet alleen de grootste, het had ook de grootste en was de meest innovatieve scheepswerf van het land. Op de werf werd een groot aantal oorlogsschepen voor de Nederlandse Marine gebouwd. Daarna fungeerde het terrein lange tijd als Rijkswerf en als Marine Etablissement.

Hiernaast is een overzicht gegeven van de verschillende Admiraliteits-, Rijks-, Marinewerven en Marine Etablissementen. Van alle oorspronkelijke Admiraliteitswerven, is Amsterdam de enige nog bestaande. Van de Rijkswerven en Marine Etablissementen kan gesteld worden dat het Marineterrein in Amsterdam als enige is overgebleven en gedeeltelijk in functie. Andere voormalige Rijkswerven en Marine Etablissementen zijn inmiddels volledig uit het (stads)beeld verdwenen (zoals die van Rotterdam bij de Haringvliet) of zijn niet meer in functie en tot recreatieve of culturele gebieden uitgegroeid en herontwikkeld (zoals Willemsoord, Vlissingen en Hellevoetsluis).

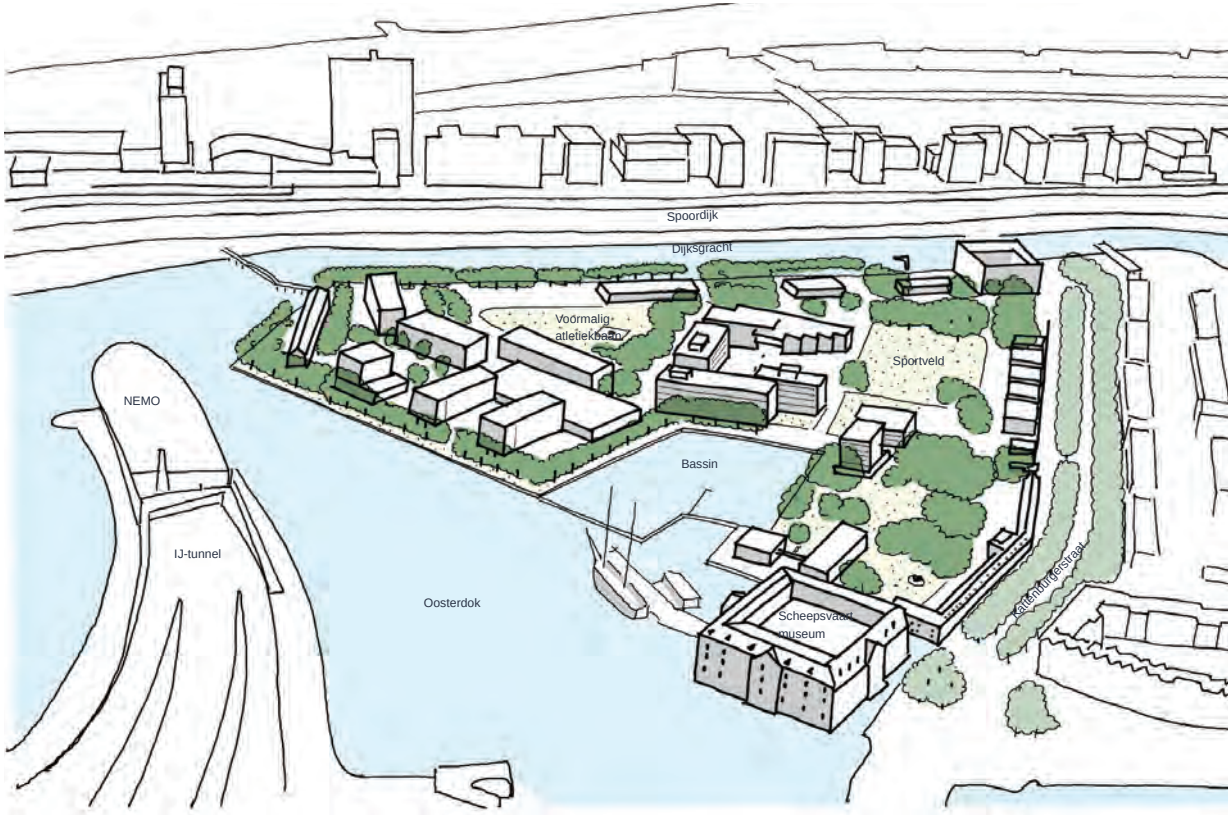
De huidige Marinebasis in Den Helder werd in 1958, aan de overzijde van Rijkswerf Willemsoord aangelegd (tevens naar ontwerp van Bureau De Weger), waarmee de maritieme functie van Willemsoord kwam te vervallen. De Marinebasis Den Helder opereert (in vergelijking met de andere locaties van de Marine) als de hoofdhaven van de Koninklijke Marine en de thuishaven voor alle Nederlandse marineschepen en hun ondersteuning. Tevens is hier sinds 2005 de Admiraliteitsraad gevestigd, met als hoofd de Commandant Zeestrijdkrachten.

Concluderend kunnen we stellen dat het Marineterrein symbool staat voor de Marinegeschiedenis: als Admiraliteitswerf en later ook als opleidingslocatie voor de Marine. Ondanks de vele aanpassingen en de metamorfose in de jaren zestig van de vorige eeuw is de relatie met de Koninklijke Marine en de functionele logica van de werf (met Zeemagazijn, werfgedeelte en dok) herkenbaar. Het terrein ademt nog steeds een nautisch en maritiem karakter en huisvest voor een groot deel nog een militaire functie en relatie met de Koninklijke Marine. Die continuïteit is een kwaliteit en maakt het terrein zeldzaam.

Vijf oorspronkelijke Admiraliteitswerven
1. Zeeland (Middelburg, Veere, Zierikzee, Vlissingen)
2. De Maze (Rotterdam)
3. Amsterdam
4. Noorderkwartier (Hoorn, Enkhuizen)
5. Friesland (Dokkum, Harlingen)

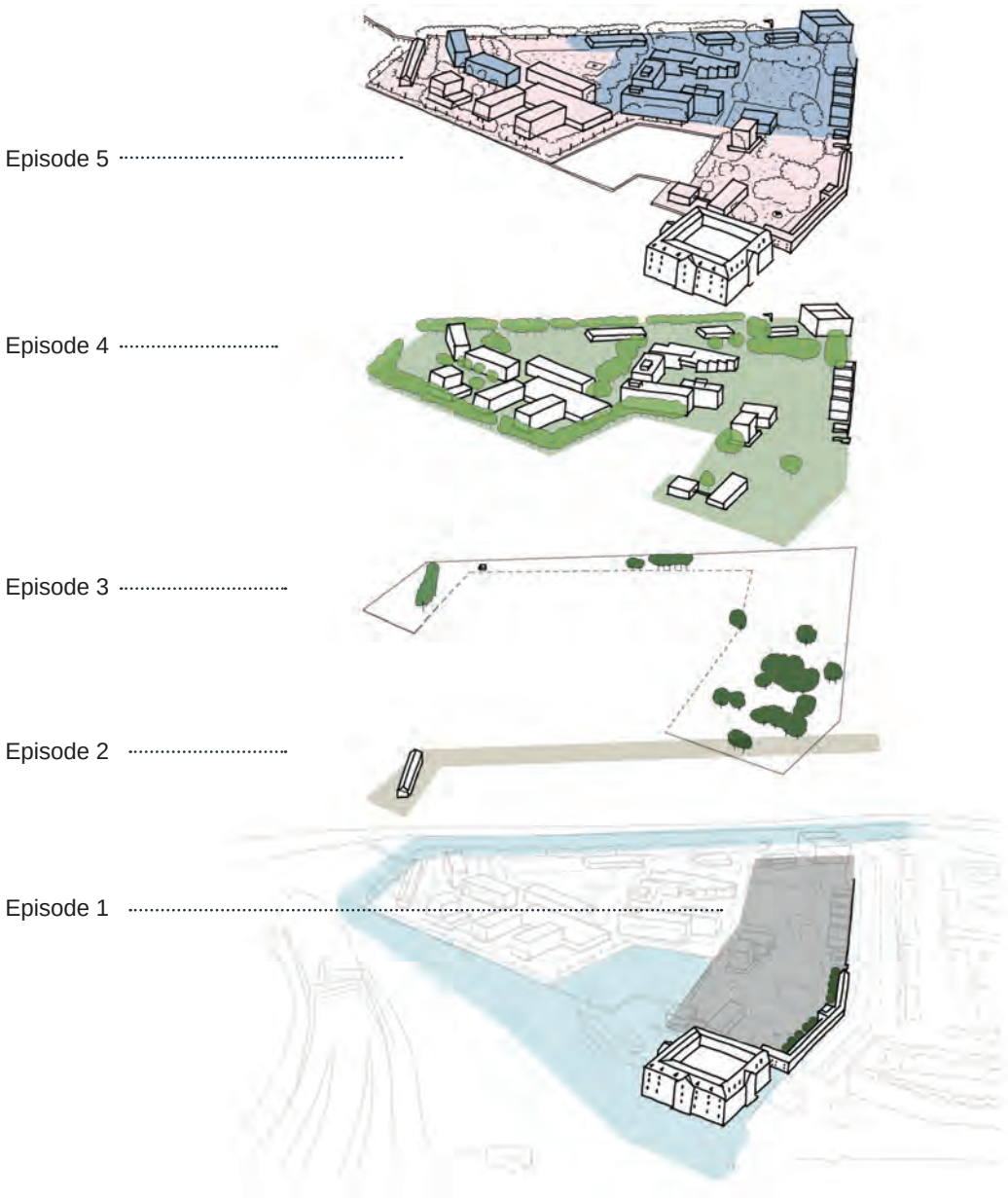
Rijkswerven en Marine Etablissementen
(in grijs niet meer bestaand, in zwart bestaand maar niet functionerend, in blauw bestaand en deels functionerend met een militaire functie)
1573-1850 Rotterdam
1573-1830 Enkhuizen
1573-1830 Hoorn
1589-1850 Medemblik
1631-1797 Harlingen
1636-1935 Hellevoetsluis (kleine werf, droogdok Jan Blanken)
1655 - heden Amsterdam
(grootste werf geweest, later modern Marine Etablissement)
1693-1868 Vlissingen (kleine werf)
1812-1993 Den Helder (Willemsoord)
(nationale vlootbasis en uniek voorbeeld van 18e eeuwse militaire architectuur uit de Franse Verlichting)

Geheimzinnige en eigenzinnige enclave in de stad



Het Marineterrein is altijd al eigenzinnige enclave geweest in de stad. Sinds het ontstaan tot de openstelling van een deel van het terrein in 2015 was het terrein achter de lange muur aan de Kattenburgerstraat een verborgen wereld. Het terrein viel juridisch buiten de invloed van het Amsterdamse stadsbestuur en opereerde volledig onder het bewind van de Marine en het ministerie van Defensie. Alleen degenen die er werkten mochten het terrein betreden.

En dit terwijl het terrein midden in de stad lag en een prominent onderdeel uitmaakte van het stadsbeeld. De vele stadsgezichten met het imposante Zeemagazijn als baken, een dok gevuld met ‘zeekastelen’ en later ook representatieve bebouwing aan de stadse kant van de dam laten zien hoe belangrijk de visuele relatie door de eeuwen is geweest. Het is dan ook meer dan logisch dat enerzijds de stad zich bij de metamorfose van het Marine Etablissement in de zestiger jaren meer ging bemoeien met het aanzien van het terrein vanuit de stad en anderzijds dat het terrein onder invloed van de Marine enige mate van beslotenheid behield. Het contrast in openheid en verborgenheid maakt het terrein eigenzinnig en geheimzinnig. De lange gesloten stenen muur aan de Kattenburgerstraat, het omringende water en de boombeplanting langs de kades omzomen op harde en zachte wijze het terrein. Bescheiden verbindingen met de stad ondersteunen het verborgen karakter. Het resulteert in een enclave in het hart van de stad met een aparte wereld achter de muur.

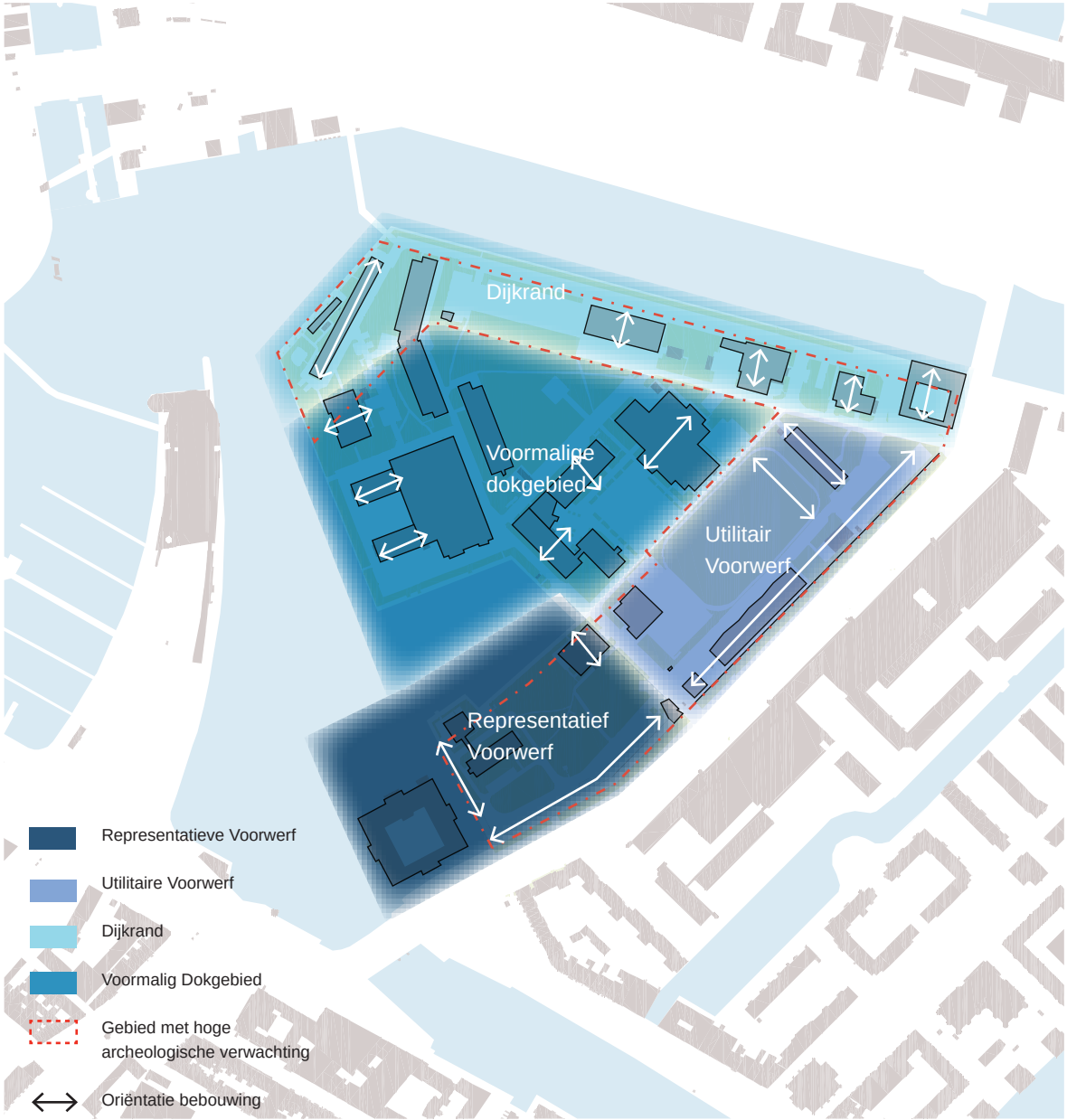


Stapeling van tijdslagen

De ontwikkeling van het Marineterrein vanaf de aanleg in 1655 heeft een rijke erfenis aan ruimtelijke kwaliteiten opgeleverd. Het gebied dankt er een historische gelaagdheid aan, die zowel in de bebouwing als de structuur terug is te zien. Elke episode is een resultante van een bepaalde behoefte en bouwt in feite voort op de vorige:

- De *eerste* episode, als Admiraliteitswerf, bouwt voort op de gunstige ligging van de haven aan het IJ aan de oostzijde van de stad en de voormalige vestingwerken. Van deze episode zijn de ligging op Kattenburg langs het water, de knik van de voormalige vesting, de dam, het Zeemagazijn, het Poortgebouw, de Voorwerf en de muur de zichtbare erfenissen, terwijl onder de grond vermoedelijk nog restanten uit deze periode schuilen.
- Bij de *tweede* episode als Marinewerf, werd de Voorwerf verbreed en het dam verder verdicht. De Scheepstimmerwerkplaats (024) op de kop van de dam is de meest herkenbare erfenis uit deze episode. De Scheepstimmerwerkplaats maakt de relatie met het water aan de Oosterdokzijde zichtbaar en verankert die zijde van het terrein aan de stad.
- Van de *derde* episode is met name de beplanting een belangrijke erfenis. Hoewel bomen al vanaf het begin op het terrein werden geplant, is pas in de derde episode meer beplanting bijgekomen langs de kaderanden, de wegstructuur of als buitenruimte rondom de gebouwen. Op de Voorwerf en op de dam zijn nog restanten van deze historische boombeplanting aanwezig. Het Zeekadetkorpsgebouw (031) markeert de oksel van het voormalige dok
- In de *vierde* episode veranderde het aanzien van het terrein drastisch. Tegelijk werd voortgebouwd op de relatie van representatieve gebouwen richting de binnenstad, op een hiërarchie van representatieve gebouwen op de historische Voorwerf en op de continuïteit van het groen als structurerend middel. Dit is dan ook de meest herkenbare episode. De contouren van het terrein met een driehoekige opzet, het bassin en ook de meeste gebouwen en inrichting van de buitenruimte kwamen in deze periode tot stand.
- De grootste erfenis uit de *vijfde* episode is met name de publieke toegankelijkheid van het terrein, een plek in de stad waar iedereen de wereld achter de muren mag betreden. Een plek waar de stapeling van tijdslagen door iedereen bewonderd kan worden.

Binnenwereld met vier (historische) zones



Op het Marineterrein zijn mede op basis van de stapeling van de vijf episodes en ruimtelijke en functionele kenmerken vier zones te onderscheiden. De eerste zone betreft de zuidzijde van de Voorwerf, met representatieve bebouwing zoals het Poortgebouw, het Zeemagazijn, het Commandementsgebouw, de Commandantswoning en het Officierengebouw. De laatste twee gebouwen hebben een oriëntatie naar het bassin. Ook de parkachtige inrichting van dit deel van de Voorwerf met het bassin, de fontein van Arthur Spronken en de waterpomp draagt bij aan de herkenbaarheid van het gebied als voormalig hoofdingang en visitekaartje voor het terrein.

De tweede zone bevindt zich ten noordoosten van de huidige hoofdingang van het terrein. Het betreft het deel van de Voorwerf met een meer utilitair en informeler karakter en waar van oudsher het Grootmagazijn, Agterste Magazijn en Marinekazerne lang het gezicht aan die zijde bepaalden. Deze hebben inmiddels plaats gemaakt voor het wachtgebouw, het depotgebouw, de Amerikaanse loods, het wiskundigcentrum en het sportgebouw- en terrein. De opzet van volumes parallel aan de muur langs de Kattenburgerstraat met dieper het terrein in gebouwen haaks erop, volgen de historische verkaveling met een front langs de Kattenburgerstraat en richting het water de voormalige scheepshellingen.

De dijkrand langs de Dijksgracht is de derde zone. Ook deze zone is utilitair van karakter, met de gebouwen georiënteerd zowel naar het water als naar het terrein toe. De gebouwen zijn ritmische van elkaar geplaatst. Bepalend in deze zone is de kadeinrichting met bomen.

Het voormalige dokgebied, gedempt in de vierde episode en ingevuld met de opleidingsgebouwen van het Marine Etablissement is de vierde zone. Het deelgebied kenmerkt zich als voormalig opleidingsgebied en hart van het terrein, met een schakering van complexen in verschillende oriëntaties die de richting van het bassin volgen en daarin centraal het seinersveld en het voormalige exercitieveld (nu helikopterlandplaats). Bepalend zijn de schijven van het voormalige TOKM met oriëntatie naar het water en de kadeinrichting met bomen.

Groen en water als structurerende elementen


Historische beplanting Voorwerf


Tuinen gebouwen hogere rangen


Boombeplanting interne wegstructuur


Boombeplanting historische route

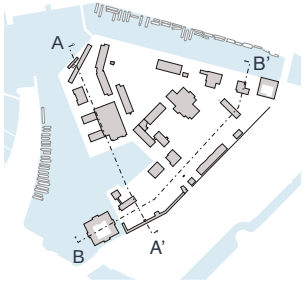

Bomenwand bassin

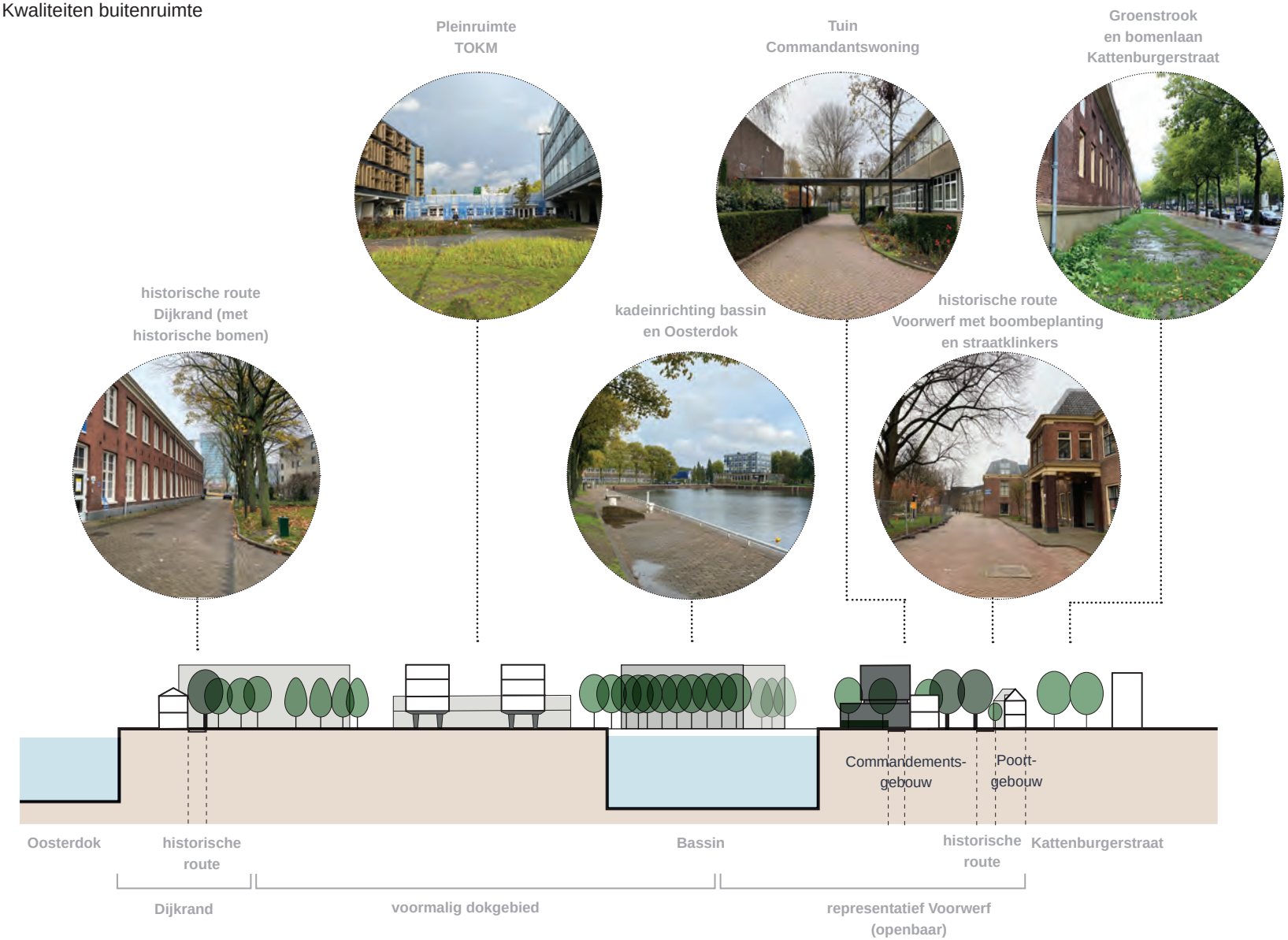

Bomenwand en kadeinrichting

Historische beelden laten zien dat groen en water al sinds het ontstaan sterk ruimtelijk verbonden zijn aan het Marineterrein. De werf werd in en rondom het water ontwikkeld. Ook de bomen parallel aan het Poortgebouw, die hoofdzakelijk functioneel ingezet werden om stellages voor de schepen aan vast te maken, markeerden de overgang tussen de gebouwen en de werf. Verder in de tijd kreeg groen een steeds prominentere rol als structurerend element en middel om de overgang tussen de verschillende gebouwen te markeren, de begrenzing van het terrein richting de stad meer gestalte te geven en als begeleider van de interne (historische) wegstructuur. De functionele rol van het water daarentegen verminderde en benadrukte meer de randen van het terrein.

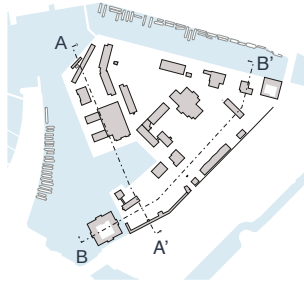
De huidige inrichting van de buitenruimte karakteriseert zich als sober en doelmatig en hoofdzakelijk informeel. Water en groen spelen een belangrijk rol als structurerende elementen. Het water (inclusief bassin) en de strakke kades met bolders en buizen langs de randen markeren de contouren van het terrein en maken de maritieme functie van het terrein zichtbaar. De toevoeging van de boardwalk aan het bassin verrijkt de relatie met het water. Het groen zorgt voor balans en een duidelijke zonering. De bomen langs de kaderanden versterken de contouren van het terrein en zijn bepalend voor het stadsbeeld. De bomen vormen tevens een groene muur en zachte overgang naar de rest van de stad en staan in contrast met de muur langs de Kattenburgerstraat. Ook begeleiden de bomen de historische wegstructuur. De parkachtige inrichting op de Voorwerf benadrukt de representatieve functie van dit deel van het terrein. Bijna alle gebouwen zijn voorzien van een groene kraag, waarbij de gebouwen voor de hogere rangen met een tuin omzoomd (zoals de gebouwen op de Voorwerf). In deze tuinen is een rijke variatie aan beplantingssoorten toegepast in vergelijking met andere delen van het terrein. Gebouwen met souterrain of kelder hebben ook een dikkere groene kraag met een haag als een camouflage. De oorspronkelijke bestrating is inmiddels gewijzigd maar de opzet is redelijk overeind gebleven. Deze bestaat grofweg uit baksteenklinkers op de historische Voorwerf, betonklinkers bij de interne wegstructuur en betontegels voor de voetpaden. De bestrating past bij het functionele karakter van het terrein, is sober en doelmatig en in balans met het groen. Open plekken zoals het voormalige seinersveld heeft een afwijkende bestrating, maar wordt nu gebruikt als parkeerterrein.

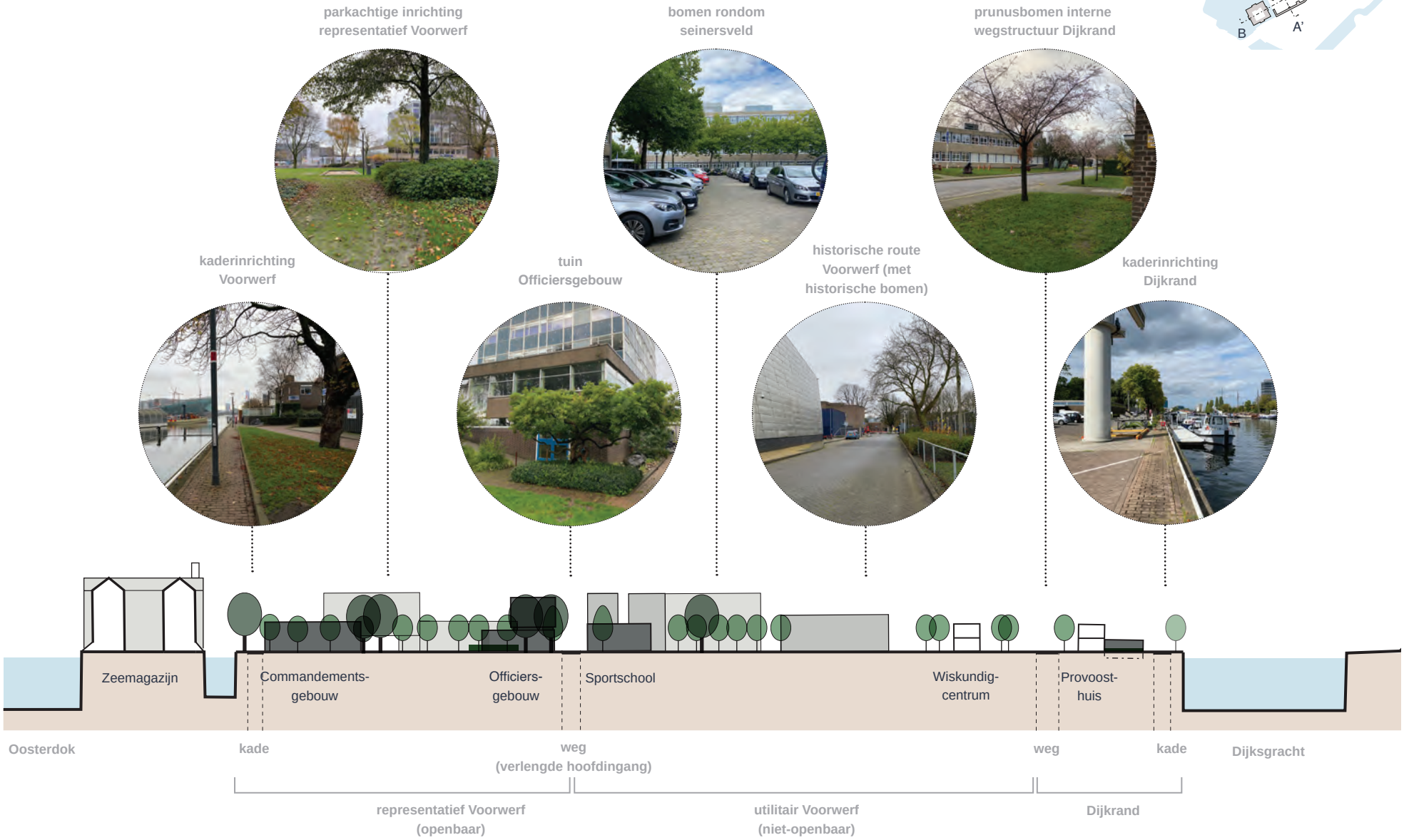
Profiel AA’
Kwaliteiten buitenruimte





Profiel BB’
Kwaliteiten buitenruimte





Historische ankers









Sober, doelmatig en robuust ensemble



















Uitgesproken markeringen





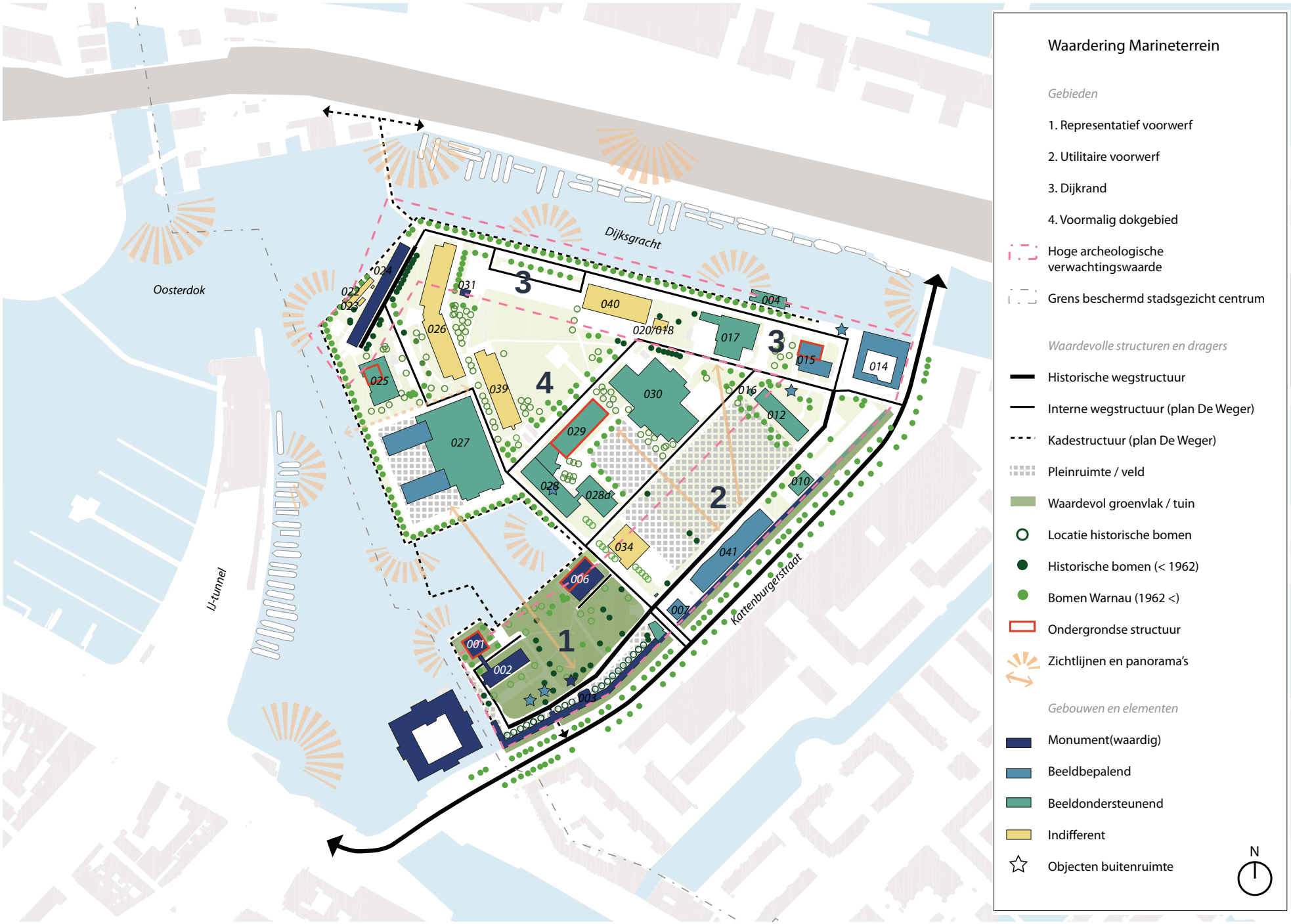


Familie van (maritieme) gebouwen

De gebouwen op het Marineterrein dateren uit verschillende periodes. Deze verschillende periodes hebben clusters van gebouwen opgeleverd met uitgesproken verschijningsvorm en typologie. De oudste gebouwen uit de eerste, tweede en derde episode vormen de historische ankers van het terrein. Deze gebouwen verankeren op stedenbouwkundig en architectonisch niveau de geschiedenis van het terrein als voormalig werf met een dok. Ze markeren het front langs de Kattenburgerstraat en de stad (Zeemagazijn en Poortgebouw), de dam aan het Oosterdok (Scheepstimmerwerkplaats) en de voormalige contouren van het dok (Zeekadetkorpsgebouw). Tevens hebben deze gebouwen een ambachtelijk karakter, een meer klassieke opzet met een dakkap en toepassing van traditionele historische materialen, zoals baksteen en hout.

De meeste gebouwen uit de vierde episode hebben een sober, robuust en doelmatig karakter. In vergelijking met de historische ankers zijn deze gebouwen moderne eenvoudige volumes, waar het bouwsysteem in de architectuur meer tot uiting komt: platte daken, herhalende elementen en beton in combinatie met metselwerk en glasvlakken. Binnen dit cluster is het ensemble van gebouwen van Bureau De Weger bepalend en in het bijzonder de gebouwen voor de hogere rangen door de afzonderlijke vormgeving zoals de Commandantswoning, Commandementsgebouw en Officierengebouw, Provoosthuis en bij de opleidingsgebouwen de schijven van de TOKM.

Tot slot zijn er de uitgesproken markeringen, de gebouwen die naast de historische ankers op een eigentijdse wijze delen van het terrein stedenbouwkundig markeren. In architectuur zijn deze gebouwen afwijkend in verschijningsvorm, maar refereren naar thema's passend bij het maritieme karakter (door kleur, materiaal en hoofdvorm). Binnen dit cluster behoren het wachtgebouw van Benthem en Crouwel, het Depotgebouw van Liesbeth van der Pol en het districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee van Wansleben Architekten.


Waardering Marineterrein
Gebieden
1. Representatief voorwerf
2. Utilitaire voorwerf
3. Dijkrand
4. Voormalig dokgebied
Hoge archeologische verwachtingswaarde
Grens beschermd stadsgezicht centrum
Waardevolle structuren en dragers
Historische wegstructuur
Interne wegstructuur (plan De Weger)
Kadestructuur (plan De Weger)
Pleinruimte / veld
Waardevol groenvlak / tuin
Locatie historische bomen
Historische bomen (< 1962)
Bomen Warnau (1962 <)
Ondergrondse structuur
Zichtlijnen en panorama's
Gebouwen en elementen
Monument(waardig)
Beeldbepalend
Beeldondersteunend
Indifferent
Objecten buitenruimte
N
Dijksgracht
Oosterdok
IJ-tunnel
Kattenburgerstraat
1
2
3
4
001
002
003
004
006
007
010
012
014
015
016
017
020/018
022
023
024
025
026
027
028
028a
029
030
031
034
039
040
041

3 Waardering terrein

Het Marineterrein heeft een ontwikkeling van vele eeuwen doorgemaakt, waarbij de functie, vorm en schaal van het gebied geleidelijk evolueerde tot wat het nu is. Het gebied is vanaf de stadsuitleg in 1655 ontwikkeld tot een binnenstedelijke locatie met een maritiem karakter. Door de ligging en de functie heeft het terrein lange tijd het profiel van de stad bepaald. Verschillende historische lagen zijn vandaag de dag herkenbaar en van betekenis voor het terrein. Deze historische gelaagdheid is zichtbaar op zowel het niveau van de structuren als die van de gebouwen en objecten.

Gebieden
Waardevol voor het Marineterrein is de ruimtelijke opbouw bestaande uit de vier zones zoals toegelicht in hoofdstuk 2 (p.82). Elke zone representeert de ruimtelijke en functionele logica en eigenheid van het terrein:
- de representatieve Voorwerf is het gezicht en meest formele zone van het Marineterrein;
- de utilitaire Voorwerf als functioneel, minder historisch van karakter, maar waar de opzet van een front van gebouwen met muur en een werfgebied enigszins herkenbaar is gebleven;
- de Dijkrand rondom als erfenis van de dam rondom het dok en met de Scheepstimmerwerkplaats als markering richting het Oosterdok;
- en tot slot het voormalige dokgebied, nu grotendeels gedempt en ingevuld en verdicht met naoorlogse bebouwing in verschillende richtingen.

Op de Voorwerf en de dijkrand is de archeologische verwachtingswaarde hoog en middelhoog. Voor de Voorwerf geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 50m^2 of minder dan 0,5 meter onder maaiveld. Voor de dijkrand geldt uitzondering van een archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 100m^2 of minder dan 0,8 meter onder maaiveld (zie *Inventariserend Veldonderzoek Kattenburgerstraat* (2012), p. 24 en p. 25)

Structuren
Typerend is de opzet van de randen met langs de Kattenburgerstraat een front bestaande uit het Zeemagazijn, het Poortgebouw, de muur en het Marechausseegebouw. Achter het front zijn de randen langs het water zachter van karakter met een kade met boombeplanting. Deze randen maken van het terrein een enclave en dragen bij aan het geheimzinnige en eigenzinnige karakter.

De wegstructuur in het terrein bestaat uit een historische hoofdstructuur, een erfenis uit de eerste episode. Deze route loopt parallel aan de Kattenburgerstraat en is van waarde als overgang tussen het front en de binnenwereld van de voormalige Voorwerf. Deze route wordt vanouds begeleid door een aantal historische bomen. De overige interne wegstructuur - afkomstig uit het plan van Bureau De Weger - rijgt de zones en verschillende gebouwen aan elkaar. Waardevol is met name de kadestructuur met de boominrichting in relatie tot het water en de onderdelen die in relatie staan met de entree van de gebouwen uit dezelfde periode (zoals bij de Commandantswoning, het Officierengebouw, het Provoosthuis en het Wiskundigcentrum).

Op het terrein is een aantal bijzondere open groene ruimtes of pleinen die enerzijds de openheid binnen het terrein markeren, de herkenbaarheid van de voormalige werfgebied met scheepshellingen versterken of ontworpen zijn in samenhang met de gebouwen eromheen. Dit zijn het historische groene Voorwerf, en het sportterrein als herkenning van het werfgedeelte, en het voormalige seinersveld en de pleinruimte rondom de schijven van de TOKM. Van de twee laatste is de oorspronkelijke bestrating uit de jaren zestig volledig aangepast.

De bomen op het Marineterrein zijn waardevol omdat ze bijdragen aan het groene karakter van het gebied. Van waarde zijn met name de locaties van historische bomen en de bestaande historische bomen als oudste beplanting op het terrein. De bomen uit het

ontwerp van H. Warnau zorgen voor structuur en overgang tussen de stad en het terrein en de verschillende zones binnenin het terrein. De tuinen rondom de representatieve gebouwen horen bij de hiërarchische opzet en de inbedding van deze gebouwen en de ondergrondse structuren die hieronder schuilen (Commandantswoning, Officierengebouw en Provoosthuis).

Tot slot zijn op structuurniveau de zichtlijnen richting het water en de stad en viceversa waardevol. Het terrein blijft daarmee een markant maritiem gebied in de stad.

Gebouwen op het terrein
In deze waardering van het terrein is gekeken naar de stedenbouwkundige positie van de gebouwen, de betekenis voor het terrein en de architectonische gaafheid en herkenbaarheid binnen het gehele ensemble. Voor de bebouwing geldt een waardering in vier categorieën. Monument(waardig), beeldbepalend, beeldondersteunend en indifferent. Elk gebouw is in Deel 2 en Deel 3 van dit totaalonderzoek bouwhistorisch en cultuurhistorisch gewaardeerd. De resultaten uit de afzonderlijke waardestellingen zijn hierin meegenomen.

Monument(waardig) en van grote betekenis voor het terrein zijn de vier historische ankers. Dit zijn de oudste complexen op het Marineterrein en herkenbaar als erfenis van de tijd dat de werf en het dok als zodanig functioneerden. Deze ankers bepalen zowel op stedenbouwkundig als architectonisch niveau het stadsbeeld en de ruimtelijke opzet van het terrein. De vier historische ankers zijn:
- het Zeemagazijn;
- het Poortgebouw (003);
- de Scheepstimmerwerkplaats (024);
- en Zeekadetkorpsgebouw (031).

Tevens behoren drie gebouwen uit de naoorlogse periode tot deze categorie:
- de Commandantswoning (001);
- het Commandementsgebouw (002);
- en het Officiersgebouw (006).
Dit cluster stijgt boven de andere naoorlogse gebouwen uit door de positie, architectonische verschijningsvorm en onderlinge functionele samenhang op de Voorwerf en aan het Bassin (als representatieve gebouwen bestemd voor de hogere rangen van de Marine).

Beeldbepalend zijn de andere specials uit het ensemble van Bureau De Weger en de uitgesproken markeringen. Deze gebouwen gaan de relatie aan met de stad, nemen een belangrijke positie op het terrein of hebben een speciale functie. Samen met de monumentwaardige gebouwen bepalen zij het stadsbeeld van het terrein. De gebouwen zijn rijk, expressief en afwijkend vormgegeven, en sluiten aan bij de maritieme, militaire en historische geschiedenis van het Marineterrein. Het gaat hier om:
- het wachtgebouw van Benthem en Crouwel (007);
- het districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee (014);
- het provoosthuis (015);
- de hoogbouw van TOKM (027);
- en het depot van het Scheepvaartmuseum (041).

Beeldondersteunend zijn de complexen die positief bijdragen aan het stadsbeeld en door wijzigingen en aanpassingen niet de belangrijkste onderdelen vormen binnen het ensemble van gebouwen op het Marineterrein. Het gaat hier met name om:
- de noordelijke kop van het Poortgebouw uit 1995 (003);
- de botenloods aan de Dijksgracht (004);
- het ketelhuis (Amerikaanse loods, 010);
- het wiskundigcentrum (012) en het bijbehorend noodstroomaggregaat (016);
- de voormalige Marcandi (nu DVVO, 017);
- het onderofficierengebouw (025);
- de laagbouw van de TOKM (027);
- de voormalige verbindingsschool (028) en het bijbehorende legeringsgebouw (029);
- het evenementengebouw (030).

Indifferent van waarde zijn de gebouwen die niet per se bijdragen aan de kwaliteiten of de historische herkenbaarheid van het terrein. Dit zijn:
- de MOS loods (018/020);
- de schietbaan (022) met munitieopslag (023) en toiletunit (022a);
- het ensemble van legeringsgebouwen uit de 1987 (026 en 039);
- de sportschool (034);
- en de Vijfbeuken (040).

Elementen buitenruimte
Verspreid over het terrein is nog een aantal objecten in de buitenruimte die de historische, ruimtelijke en functionele logica van het terrein herkenbaar maken.

Monumentwaardig is:
- de waterpomp tegenover het Poortgebouw. De pomp stamt uit de tweede episode en is van betekenis voor de herkenbaarheid van de voormalige Beurs (het pleintje waar de arbeiders voor en na het werken zich verzamelden en werden uitbetaald). De pomp is iets verplaatst ten opzichte van de oorspronkelijke locatie op de representatieve Voorwerf.

Beeldbepalend zijn:
- de fontein van Arthur Spronken op de Voorwerf. Deze is beeldbepalend en van betekenis voor de representatieve en parkachtige uitstraling van dit deel van de Voorwerf;
- de hijskraan aan de Dijksgracht van NV Van den Berg Bros BV, deze is beeldbepalend. Bij de aanleg van de Admiraliteitswerf lag aan deze zijde van het terrein ook een kraan voor de overslag van schepen en goederen. De huidige hijskraan herinnert hieraan en ondersteunt het utilitaire karakter van de Dijksgracht;
- het seinhuis op de voormalige verbindingsschool (028). Deze is beeldbepalend. Op het seinersveld werd vroeger geoefend met de seinlamp voor morsecode (vanuit gebouw 028) en met seinvlaggen in de seinmast op het Evenementengebouw. Het seinhuis en de seinmasten zijn van betekenis voor de herkenbaarheid van de tijd als opleidingscentrum voor de Marine;
- de inrichtingselementen behorend bij de kades naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger in samenwerking met afdeling Havenwerken van Publieke Werken. Deze kadeinrichting is beeldbepalend. De strakke belijning van de hardstenen kadewand met een doorlopende witte stalen rand en op regelmatige afstand bolders dragen sterk bij aan het maritieme karakter en voor een relatie met het water rondom;
- de ronde verlichtingselementen langs de kade en interne wegstructuur. De verlichtingspalen met ronde kopstukken zijn in samenhang met de buitenruimte ontworpen en dragen bij aan de utilitaire functie van het terrein;
- de portiersloge naar ontwerp van Benthem en Crouwel tussen de sportschool en het wachthuis. Deze is bepalend voor de functionele herkenbaarheid van het terrein. Op basis van dit prototype zijn ook latere portiershuisjes langs de grenzen van Nederland gebaseerd. De portiersloge is wel verplaatst ten opzichte van de oorspronkelijke locatie (bij de ingang van het terrein). Er is ook een tweede portiersloge die erg op dit portiersgebouw lijkt vlakbij de loods Vijf Beuken (040) aan de zijde van de Dijksgracht.

Beeldondersteunend zijn:
- het herdenkingsmonument voor *De Oud-kwekelingen gevallen voor het Vaderland 1939 -1945*. De waarde van het monument zit in de relatie met de Marine en is daarom beeldondersteunend. Het monument (uit 1949) is verplaatst in 2000 vanuit de Kweekschool voor de Zeevaart toen deze werd opgeheven;
- de boardwalk in het bassin, dit is een waardevol element, die het bassin opnieuw betekenis geeft als zwembassin.
- de prullenbakken in de vorm van scheepsschoorstenen verspreid over het hele terrein.

Elementen buitenruimte



Tuinen commandantswoning, officierengebouw, provoosthuis
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966)
Architect: Hans Warnau
Waardering: waardevol groen



Groeninrichting terrein
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1968)
Architect: Hans Warnau
Waardering: waardevol groen



Historische buitenmuur
Episode (bouwjaar): 1- 3
Waardering: monumentwaardig



Waterpomp
Episode (bouwjaar): 2 (vóór 1902)
Waardering: monumentwaardig



Herdenkingsmonument Tweede Wereldoorlog
Episode (bouwjaar): 4 (1949 op Kweekschool voor de Zeevaart, daarna in 2000 verplaatst naar de Voorwerf op het Marineterrein)
Kunstenaar: Pieter Starreveld (1911-1989)
Waardering: beeldondersteunend



Fontein
Episode (bouwjaar): 4
Kunstenaar: Arthur Sponken (1930 - 2018)
Waardering: beeldbepalend



Kade inrichting
Episode (bouwjaar): 4 (1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: beeldbepalend



Hijskraan
Episode (bouwjaar): 4
Architect: NV Van den Berg Bros BV
Waardering: beeldbepalend



Verlichting
Episode (bouwjaar): 4
Waardering: beeldbepalend



Portiersloge
Episode (bouwjaar): 4 (1982)
Architect: Benthem en Crouwel
Waardering: beeldbepalend



Boardwalk
Episode (bouwjaar): 5
Ontwerper: Boom Landscape
Waardering: waardevol element



Prullenbakken in de vorm van scheepsschoorstenen
Episode (bouwjaar): 4
Waardering: beeldondersteunend

Overzicht gebouwen



001 vm. Commandantswoning
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: monumentwaardig (special ensemble De Weger)



002 vm. Commandementsgebouw
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: monumentwaardig (special ensemble De Weger)



003 Poortgebouw
Episode (bouwjaar): 1 (vanaf 1657)
Architect: Daniël Stalpaert
Waardering: rijksmonument (historisch anker)



004 Botenloods
Episode (bouwjaar): 4
Waardering: beeldondersteunend



006 vm. Officiersgebouw
Episode (bouwjaar): 4 (1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: monumentwaardig (special ensemble De Weger)



007 Portiergebouw
Episode (bouwjaar): 4 (1982)
Architect: Benthem en Crouwel
Waardering: beeldbepalend (uitgesproken markering)



010 Ketelhuis
Episode (bouwjaar): 3 (1950)
Architect:
Waardering: beeldondersteunend



012 Wiskundigcentrum
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: beeldondersteunend



014 Koninklijke Marechaussee gebouw
Episode (bouwjaar): 4 (2006-2008)
Architect: Wansleben Architekten
Waardering: beeldbepalend (uitgesproken markering)



015 Provoosthuis
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: beeldbepalend (special De Weger)



016 Noodstroomaggregaat
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: indifferent



017 Marine Cantine Dienstgebouw – Marcandi (017)
Episode (bouwjaar): 4 (1966 -1968)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: beeldondersteunend



018/020 MOS Loods
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: indifferent



022/023 vm Schietbaan met munitieopslag
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: indifferent



024 vm Scheepstimmerwerkplaats
Episode (bouwjaar): 2 (ca.1860)
Architect: onbekend
Waardering: monumentwaardig



025 vm Onderofficiersgebouw
Episode (bouwjaar): 4 (1966-1968, renovatie in 2016)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: beeldondersteunend



026 Legeringsgebouw
Episode (bouwjaar): 4 (ca. 1985)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: indifferent



027 Technische Opleidingen Koninklijke Marine
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966, renovatie in 2016)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering hoogbouw: beeldbepalend (special De Weger)
Waardering laagbouw: indifferent



028/028a Verbindingsschool van de Koninklijke Marine
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: beeldondersteunend, seinhuis beeldbepalend



029 VBS-legeringsgebouw
Episode (bouwjaar): 4 (1962-1966)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: beeldondersteunend



030 Bedrijfsrestaurant/Congrescentrum
Episode (bouwjaar): 4 (1964-1966, renovatie in 2004)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: beeldondersteunend



031 Zeekadettenkorpsgebouw
Episode (bouwjaar): 3 (1949-1950)
Architect: onbekend
Waardering: monumentwaardig



034 Sportschool
Episode (bouwjaar): 4 (1985)
Architect: aannemer
Waardering: indifferent



039 Lesgebouw
Episode (bouwjaar): 4 (ca. 1985)
Architect: ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger
Waardering: indifferent



040 Loods
Episode (bouwjaar): 4 (medio 1990)
Architect: Rijksgebouwendienst
Waardering: indifferent



041 Depot Scheepvaart Museum
Episode (bouwjaar): 4 (2001)
Architect: Liesbeth van der Pol
Waardering: beeldbepalend (uitgesproken markering)



Noordelijke verlenging Poortgebouw
Episode (bouwjaar): 4 (1995)
Architect: Hans Tupker
Waardering: beeldondersteunend

4 Conclusies en advies

Als laatste stap wordt in dit hoofdstuk een vertaling gemaakt van de waarden naar conclusies en aanbevelingen.

1 Behoud de historische gelaagdheid en maritieme geschiedenis
De lange ontwikkelgeschiedenis van het Marineterrein resulteert in een rijkdom aan historische lagen zowel bovengronds als ondergronds. De erfenissen van de vijf episodes (zoals in dit rapport beschreven) bepalen sterk de eigenheid en logica van het terrein. Deze historische gelaagdheid is een belangrijke kernkwaliteit van het terrein, die tot uiting komt op verschillende schaalniveaus (gebieden, structuur, gebouwen en objecten) en van belang is te behouden en als uitgangspunt te nemen. De elementen in de buitenruimte, historische ankers, specials uit het ensemble van De Weger en de uitgesproken markeringen bepalen en geven kleur aan de historische gelaagdheid en maken de maritieme geschiedenis van het terrein leesbaar.

2 Bouw voort op het geheimzinnig en eigenzinnig karakter
Het Marineterrein heeft het karakter van een geheimzinnige en eigenzinnige enclave in de stad, met een eigen wereld achter de de muur. De stenen muur langs de Kattenburgerstraat, de poort in het Poortgebouw, de aanwezigheid van het water rondom met een bomenwand en de bescheiden verbindingen met de stad eromheen zijn essentiële elementen voor de herkenbaarheid van dit karakter. De zichtlijnen vanuit en naar de stad versterken het open en afgesloten karakter van het terrein.

3 Continueer de maritieme functie
De relatie met het water is vanaf het ontstaan van het terrein continu aanwezig geweest en van grote waarde: eerst functioneel als scheepswerf met het dok, daarna als opleidingscentrum voor de Koninklijke Marine en nu als werk- en leerlocatie met zwembassin. De openheid van de kades, de strakke kadeinrichting met afmeerplaatsen, de doorzichten tussen de gebouwen, en het bassin met boardwalk versterken de visuele en functionele relatie met het water.

4 Benut het parkachtig en stedelijk groenkarakter
Net als het water is groen een belangrijke drager voor het terrein. Met bomenrijen, eenvoudige groene vlakken en tuinen werd structuur, samenhang en rust gecreëerd op het terrein. De bomenrijen langs de kade, de (historische) bomen en hagen langs de interne route, de doorlopende groene vlakken en de tuinen rondom de belangrijkste gebouwen dragen sterk bij aan een eenvoudig parkachtig en stedelijk groenkarakter.

5 Behoud de leesbaarheid van de vier zones
Vanuit de functionele logica ontstonden vier kenmerkende zones op het Marineterrein met elk een eigen identiteit en karakteristieke ruimtelijke en functionele eigenschappen. De Voorwerf (met aan de ene kant een representatief karakter en aan de andere kant een utilitair karakter) vormt het front van het terrein. De herkenbaarheid hiervan wordt gedragen door een afwisseling tussen de historische ankers, de uitgesproken markeringen en de specials van De Weger in combinatie met de historische route parallel aan de Kattenburgerstraat (voormalig pad tussen front en werf) en een parkachtige en uitilitaire inrichting van de buitenruimte.

Bij de dijkrand langs de Dijksgracht en het Oosterdok is het utilitaire karakter en de relatie met het water kenmerkend. De Scheepstimmerwerf en Zeekadetkorpsgebouw markeren de contouren van de voormalige dam. Ook zijn de gebouwen georiënteerd op het water en op de binnenkant van het terrein.

Het voormalig dokgebied is fysiek niet meer aanwezig en heeft plaats gemaakt voor een eigenzinnig ensemble van opleidingsgebouwen ingebed tussen twee open velden en aan de het bassin.

6 Bouw voort op een familie van gebouwen
De gebouwen op het Marineterrein verschillen van karakter en zijn elk een representant van de tijd waarin ze zijn gebouwd. Op het terrein zijn verschillende werkgebouwen te vinden, maar ook gebouwen die van oorsprong als woning/kazerne zijn gebouwd. Hoewel de gebouwen in materiaal en uitwerking per episode van elkaar verschillen, is er samenhang tussen de gebouwen aanwezig. Het utilitair, alzijdig, sober en doelmatig karakter is kenmerkend voor alle gebouwen. Het naoorlogs ensemble van Bureau De Weger leverde door de toepassing van een bouwsysteem ook een herkenbaar ensemble op van kantoren, magazijnen en lesgebouwen die naast de historische ankers een samenhangend beeld opleverden. De recentere gebouwen, markeren op eigenzinnige en uitgesproken wijze bepaalde delen van de locatie (entree, hoeken, front) en verwijzen op subtiele wijze naar de maritieme geschiedenis van het terrein.

Enkele historische ankers en gebouwen uit het ensemble van Bureau De Weger zijn monumentwaardig en verdienen ‘bescherming’ (als monument) zoals het fragment van de muur langs de Kattenburgerstraat (ter hoogte van de ingang en het ketelhuis (010)), de voormalige Scheepstimmerwerkplaats (024) en het Zeekadetkorpsgebouw (031), de Commandantswoning (001), het Commandementsgebouw (002) en het Officiersgebouw (006). Samen met de beeldbepalende gebouwen wordt aanbevolen deze gebouwen te behouden.

Bronnen

Noten

1 Dekker 2020, p. 17.
2 Speet 2010, p. 28.
3 Dekker 2020, p. 20.
4 Speet 2010, p. 22.
5 Lemmers 2005, p. 27.
6 Speet 2010, p. 28.
7 Speet 2010, p. 29.
8 Lemmers 2005, p. 15.
9 Bosscher 1965, p. 16.
10 Speet 2010, p. 29.
11 Lemmers 2005, p. 34.
12 Lemmers 2005, p. 34.
13 Lemmers 2005, p. 34.
14 Lemmers 2005, p. 36.
15 Lemmers 2005, p. 40.
16 Lemmers 2005, p. 41.
17 Lemmers 2005, p. 43.
18 Lemmers 2005, p. 43.
19 Lemmers 2005, p. 44.
20 Lemmers 2005, p. 44.
21 Gawronski 2013, p. 7.
22 Lemmers 2005, p.46.
23 Dekker 2020, p. 23.
24 Lemmers 2005, p. 85.
25 Lemmers 2005, p. 86.
26 Dekker 2020, p. 36
27 Dekker 2020, p. 39.
28 Lemmers 2005, p. 88.
29 Lemmers 2005, p. 95.
30 Lemmer 2005, p. 92.
31 Lemmers 2005, p. 103.
32 Gawronski 2005, p. 9.
33 Lemmers 2005 p. 110.
34 Lemmers 2005, p. 114.
35 Lemmers 2005, p. 115.
36 Lemmers 2005, p. 106.
37 Lemmers 2005, p. 107.
38 Lemmers 2005, p. 108.
39 Lemmers 2005, p. 57.
40 Dekker 2020, p. 41.
41 Dekker 2020, p. 48.
42 Kattenburg.pdf, p. 50.
43 Lemmers 2005, p. 130.
44 Lemmers 2005, p. 133.
45 https://onsamsterdam.nl/hier-gebeurde-het-kattenburg-6-juli-1911.
46 Lemmers 2005, p. 110.
47 Lemmers 2005, p. 140.
48 Lemmers 2005, p.138.
49 Lemmers 2005, p. 141.
50 Lemmers 2005, p. 141.
51 Lemmers 2005, p. 144.
52 Lemmers 2005, p. 145.
53 Lemmers 2005, p. 143.
54 NIMH 00118Aa1260
55 Lemmers 2005, p. 151.
56 Nationaal Archief 2.12.56 inv.nr. 8027. Kwaliteitsrapport Rijksgebouwendienst, 1960.
57 Lemmers 205, p. 157.
58 Nationaal Archief 2.12.56 inv.nr. 8027.
59 Nationaal Archief 2.12.56 inv.nr. 8027. Kwaliteitsrapport Rijksgebouwendienst, 1960.
60 www.stadsherstel.nl.
61 Lemmers 2005, p. 169.
62 Nationaal Archief 2.12.56 inv.nr. 8027. Diverse correspondentie en vergaderverslagen.
63 Nationaal Archief 2.12.56 inv.nr. 8027. Diverse correspondentie en vergaderverslagen.
64 Schilt 2018, p. 13.
65 Nationaal Archief 2.12.56 inv.nr. 8031. Brief Dienst der Domeinen (Min. van Financiën) aan B&W Amsterdam, dd. 21 augustus 1961.

66 Schilt 2018, p. 13.
67 Frans de Weger, *Bureau De Weger: van eenmanszaak tot internationaal architecten- en ingenieursbureau*, Rotterdam 2001, p. 21.
68 Nationaal Archief 2.12.56 inv.nr. 8031. Brief B&W Amsterdam aan Directeur-Generaal Rijksgebouwendienst, dd. 6 mei 1961.
69 Schilt 2018, p. 15.
70 'Marine Etablissement te Amsterdam', *Bouw* 8 (1967) 27/28, p. 1022.
71 *Algemeen Handelsblad* dd. 11-11-1966 (via www.delpher.nl).
72 NIMH Losse stukken 057 inv.nr. 1621.
73 Lemmers 2005, p. 172.
74 'Marine Etablissement te Amsterdam', *Bouw* 8 (1967) 27/28, p. 1022.
75 Lemmers 2005, p. 180.
76 Schilt 2018, p. 16. Nationaal Archief 2.12.56 inv.nr. 8032. Brief Rijksgebouwendienst aan bureau Meijers en Warnau, dd. 19 maart 1963.
77 Schilt 2018, p. 15.
78 Andela 2006, p. 65.
79 Wageningen Universiteit, speciale collecties, projectnummer 52.0593. Brief Hans Warnau aan ir. G. Orange bureau De Weger, dd. 23 december 1963.
80 *Programma van eisen en procedures ten behoeve van ontwerp en uitvoering van nieuwbouw van het wachtgebouw en toegangspoort bij de Marinekazerne Amsterdam*, dd. 19 februari 1982. Archief Benthem en Crouwel.
81 Interview Jan Benthem, dd. 5 oktober 2020.
82 Nationaal Archief 2.13.114 inv.nr. 1114. Brief Rijksgebouwendienst aan De Weger, dd. 25 februari 1985.
83 Nationaal Archief 2.13.114 inv.nr. 1114. Diverse correspondentie.
84 Nationaal Archief 2.13.1114 inv.nr. 1114. Brief Directie Materieel Koninklijke Marine aan Rijksgebouwendienst, dd. 23 juli 1985.
85 Nationaal Archief 2.13.1114 inv.nr. 1114. Brief Rijksbouwmeester aan Directeur Rijksgebouwendienst, dd. 10 september 1985.
86 Archief Rijksvastgoedbedrijf inv.nr. RBMINV00295. Diverse correspondentie.
87 Idem.
88 Lemmers 2005, p. 180.
89 Lemmers 2005, p. 179.
90 'De Oostelijke Eilanden een stedenbouwkundige beschrijving' op www.buurtkijken.nl.
91 Lemmers 2005, p. 179.
92 Lemmers 2005, p. 182.
93 Interview Liesbeth van der Pol, dd. 20 oktober 2020.
94 https://www.arcam.nl/koninklijke-marechaussee-Marinekazerne-amsterdam/.
95 'Het Etablissement ontsloten. Visie op het Marineterrein als stadspark van de toekomst', oktober 2010.
96 https://www.parool.nl/nieuws/Marine-terrein-open-voor-bezichtiging~bbba84ef/
97 Principenota Marineterrein, p. 5.
98 www.Marineterrein.nl.
99 www.Marineterrein.nl.
100 Principenota Marineterrein, p. 13.
101 Principenota Marineterrein, p. 22.
102 Gemeente Amsterdam, *Infokrant Marineterrein*, november 2020.
103 Gemeente Amsterdam, *Infokrant Marineterrein*, november 2020.
104 Principenota Marineterrein, p. 22.
105 www.Marineterrein.nl/stadskwartier.

Literatuur

Andela, G. en A. Guinee, *Tuin- en landschapsarchitect Hans Warnau. Vanzelfsprekende schoonheid*, Wageningen 2006.

Architecten- en ingenieursbureau ir. F.C de Weger, 'Marine Etablissement te Amsterdam', *Bouw* 27/28, nr. 8 (juli) 1967, pp. 1022 – 1027

Bosscher, Ph.M., 'Amsterdam als marinebasis. Van 's Lands werf tot Marine Etablissement', *Marineblad* no.4, 1965

Dekker, Titus (sam.), *Oosterdok. Verhalen van een Amsterdamse haven*, Zutphen 2020.

Gawronski, J. en J. Veerkamp, *Een dam rond 's Lands Dok. Archeologische Opgraving Marineterrein Kattenburgerstraat (2005)*, Amsterdam 2009.

Gawronski, J., K. Leijnse en R. Jayasena, *Marine Etablissement Amsterdam. Inventarisatie Veldonderzoek Kattenburgerstraat, Amsterdam (2012)*, *AAR69*, Amsterdam 2013.

Ir. F.C de Weger, ir. O. Sluizer, 'Kantine voor korporaals en manschappen op het Marine Etablissement te Amsterdam', *Bouwkundig weekblad* 1968, pp. 218 – 220)

Kruizinga, J.H., *Adieu Kattenburg. De geschiedenis van de oostelijke eilanden*, Amsterdam 1966.

Lemmers, Alan, *Van werf tot facilitair complex. 350 jaar marinegeschiedenis op Kattenburg*, Den Haag 2005.

Schilt, J. en K. Westerink, *Cultuurhistorische verkenning Marine Etablissement*, Amsterdam 2018.

Speet, B., *Historische atlas van Amsterdam. Van veendorp tot hoofdstad*, Amsterdam 2010.

Westerink, K., *Historisch stedenbouwkundige analyse & inventarisatie van monumenten en beeldbepalende gebouwen. Plangebied Marine Etablissement*, Amsterdam 2012.

Wit, P.G de, *50 jaar De Weger 1949-1999,* Rotterdam 1999.

Websites

www.marineterrein.nl
www.hetlandbinnendemuren.nl
www.digitaleetalages.nl/thema/amsterdam/het-marineterrein-op-kattenburg.html
www.theobakker.net/pdf/kattenburg.pdf
www.onsamsterdam.nl
www.stadsherstel.nl
www.buurtkijken.nl
www.hisdocmb.nl
www. delpher.nl

Archieven

Nationaal Archief (NA)
Stadsarchief Amsterdam (SAA)
Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH)
Archief Rijksvastgoedbedrijf (RVB)
Speciale collecties Wageningen Universiteit (WUR)

Interviews

Jan Benthem (Benthem Crouwel Architecten), dd. 5 oktober 2020.
Liesbeth van der Pol (DOK architecten), dd. 20 oktober 2020.



Colofon

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf en Atelier Rijksbouwmeester.

Begeleiding:
Michiel von Bönninghausen (Rijksvastgoedbedrijf)
Marleen Greil (Rijksvastgoedbedrijf)
Dorothée Koper-Mosterd (Atelier Rijksbouwmeester)

Onderzoekers Deel 1 (terrein):
ir. Johanna van Doorn en Joke Reichardt MA
www.johannavandoorn.nl

Onderzoeker Deel 2 (historische ankers):
ir. Eva Osinga-Dubbelboer
www.osingabouwhistorie.nl

Onderzoekers Deel 3 (naoorlogse gebouwen):
drs. Evelien van Es en Amanda Terpstra MA
www.evelienvanes.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opstellers en/of opdrachtgever. Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact met ons op.

© Johanna van Doorn, Evelien van Es en Eva Osinga





Marineterrein Amsterdam Deel 2

Cultuurhistorisch onderzoek en waardering terrein en gebouwen

Johanna van Doorn | Evelien van Es | **Eva Osinga**


het IJ
Amsterdam Centraal station
Dijksgracht
Ooster Dok
IJ-tunnel
Kattenburg
Wittenburg
Oostenburg
Kadijken

Inhoud

< Het huidige Marineterrein (wit gestippeld). In blauw het afgesloten deel in gebruik door Defensie.
[Google maps]

Inleiding 4

Samenvatting 6

Deel 1: het Marineterrein -

Deel 2: historische ankers 12

1 Voorwerfgebouw 14
2 Muur 102
3 Scheepstimmerwerkplaats 122
4 Zeekadetkopsgebouw 148
5 Schietbaan 158
Bronnen deel 2 164

Deel 3: naoorlogse gebouwen -

Colofon 167

Inleiding

Het Marineterrein in Amsterdam kent een eeuwenlange maritieme en militaire geschiedenis, die verbonden is met het Rijk. Sinds de aanleg als Admiraliteitswerf, bedoeld voor de bouw van schepen, bepaalt het terrein het stadsbeeld en profiel van de stad. Het Marineterrein was lange tijd een van de grootste Admiraliteitswerven van het land, speelde een prominente rol in de ontwikkeling van de scheepsbouw en was een van de grootste werkgevers in de stad. Door de eeuwen heen ontwikkelde zich hier een zelfstandig gebied, dat zichzelf enkele keren opnieuw moest uitvinden, maar telkens met een maritieme functie: als Rijkswerf, Marine Etablissement en opleidingscentrum van de Koninklijke Marine, als facilitair centrum voor het ministerie van Defensie en nu als (gedeeltelijk openbaar) Marineterrein. Tot enkele jaren geleden was het terrein alleen toegankelijk voor diegenen die er werkten; voor de meesten van ons was de wereld achter de stenen muur aan de Kattenburgerstraat een geheim.

Sinds 2015 is het terrein voor een deel openbaar toegankelijk. Wie nu het Marineterrein betreedt, komt in een eigenzinnige wereld terecht. De historische gelaagdheid van het terrein is groot, divers en op verschillende schaalniveaus leesbaar. De waterranden en het front van het terrein langs de Kattenburgerstraat, de Dijksgracht en het Oosterdok, behoren tot de oudste erfenissen van het maritieme terrein, net als het Poortgebouw en het huidige Scheepvaartmuseum (als voormalig Zeemagazijn). Tegelijkertijd kent het terrein recentere invullingen met het ensemble van gebouwen uit de zestiger jaren van de vorige eeuw naar ontwerp van Ingenieurs- en Architectenbureau ir. F.C. de Weger, het wachtgebouw van Benthem en Crouwel Architekten, het depotgebouw van het Scheepvaartmuseum door Liesbeth van der Pol en de bouw van de nieuwe marechausseekazerne door Wansleben Architekten. Het terrein kenmerkt zich ook door een groen karakter, dat in samenhang met het naoorlogs ensemble van De Weger werd ontworpen. Al die lagen samen zorgen voor een intrigerend geheel, dat door de eeuwen heen het karakter van een geheimzinnige en eigenzinnige enclave in de stad heeft weten te behouden.

Vraagstelling, doel en aanpak onderzoek
Het huidige terrein zal worden herontwikkeld en herbestemd en (monumentale) gebouwen zullen worden gerenoveerd, aangepast of gesloopt. Het doel is het gebied te transformeren tot een gevarieerd programma van wonen, werken en leren. Ten behoeve van deze ruimtelijke transformatie zijn in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) drie onderzoekers gevraagd een cultuurhistorisch onderzoek met waardestelling naar het hele terrein en de gebouwen op te stellen dat als inspiratie, input en kader voor de toekomstige planvorming zal dienen.

Deze rapportage betreft de resultaten van een van de drie delen van het totaalonderzoek:
Deel 1. Een cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling naar het hele terrein met focus op de ontwikkel- en bouwgeschiedenis, de landschappelijke context en inrichting en de stedenbouwkundige setting (inclusief archeologie). Dit deel is opgesteld door architect-onderzoeker Johanna van Doorn in samenwerking met architectuurhistoricus Joke Reichardt;
Deel 2. Een bouwhistorisch onderzoek en waardestelling naar de historische ankers op het terrein: het poortgebouw met uitbreidingen, de historische muur langs de Kattenburgerstraat, de voormalige Scheepstimmerwerkplaats, het Zeekadetkorpsgebouw en de schietbaan. Dit deel is opgesteld door bouwhistoricus Eva Osinga;
Deel 3. Een cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling, documentatie en vermelding van het auteursrecht van de bebouwing uit de jaren zestig van de twintigste eeuw en de recente architectuur. Dit deel is opgesteld door architectuurhistoricus Evelien van Es in samenwerking met architectuurhistoricus Amanda Terpstra.

Bij de uitvoering van de onderzoeken is gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken door Bureau Monumenten Amsterdam met historische en stedenbouwkundige analyses, inventarisaties, archeologische verwachting en waardering van het terrein en de gebouwen op het Marineterrein. Voor de historische context was het boek van Alan Lemmers uit 2005 dat 350 jaar Marinegeschiedenis van het terrein beschrijft een belangrijke bron. Ook zijn de archieven

van het Nationaal Archief, het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, het archief van het Rijksvastgoedbedrijf, het archief speciale collecties van de universiteit van Wageningen, het Stadsarchief van Amsterdam en het archief van bouw- en woningtoezicht geraadpleegd en is er veldwerk verricht. Voor de recente gebouwen zijn interviews gehouden met architecten Liesbeth van der Pol, Jan Benthem en Norbert Wansleben. Tot slot is de waardering van het terrein en de gebouwen volgens de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek (2009) en de Richtlijnen Tuinhistorisch Onderzoek (2012) opgesteld. In een aantal sessies zijn de resultaten met de opdrachtgever en de betrokkenen bij de planvorming van het terrein besproken. Ook intern is tussen de drie onderzoeken getracht de essenties van het erfgoed in onderling verband te brengen en door de ruimtelijke schalen heen te presenteren.

Leeswijzer

De drie delen van het onderzoek zijn als totaal of afzonderlijk van elkaar te lezen. Elk deel begint met een inleiding en samenvatting van het totale onderzoek. Voor het terrein zijn door de tijd heen verschillende namen gebruikt: Admiraliteitswerf, ‘s Lands werf, Rijkswerf, Marine Etablissement en Marineterrein. Omwille van de duidelijkheid (en door de tegenwoordige bekendheid van het terrein als zodanig) is in de rapportages gekozen om het terrein als Marineterrein aan te duiden (met uitzondering van hoofdstuk 1 in Deel 1, waar per periode de historische benaming wordt gehanteerd).

Deel 1 - met het onderzoek naar het gehele complex en de stedenbouwkundige en landschappelijke waardering - bestaat uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de bouw-, ontwikkel- en gebruiksgeschiedenis van het terrein in vijf omslagmomenten (episoden) geduid. Hierin zijn zowel het terrein als de directe context van het terrein meegenomen. Elk episode sluit af met de nog zichtbare erfenissen. In het tweede hoofdstuk worden de erfenissen van elke tijdslaag, de sferen van het terrein, de kwaliteiten en knelpunten op verschillende schaalniveaus in beeld gebracht en getypeerd. De resultaten uit dit deel worden in Hoofdstuk 3 vertaald in een stedenbouwkundige waardering waarin gebieden, structuren, gebouwen en objecten in onderling verband zijn gebracht. Tot slot worden in hoofdstuk 4 conclusies en aanbevelingen vanuit cultuurhistorisch perspectief meegegeven.

Deel 2 bevat de bouwhistorische onderzoeken met waardestellingen van vijf complexen en onderdelen: het Poortgebouw (003), de historische muur tussen de ingang van het Poortgebouw en de Amerikaanse loods (met een coupure bij de hoofdingang van het terrein), de voormalige Scheepstimmerwerkplaats (024), Het Zeekadettenkorpsgebouw (039) en de Schietbaan (022) met munitieopslag (023). Elk onderdeel omvat de bouwgeschiedenis, een beschrijving van het bestaande en een waardestelling aan de hand van de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009.

Deel 3 omvat de cultuurhistorische onderzoeken en waardestellingen van de naoorlogse en recente gebouwen. Bij de meeste gebouwen zijn beknopt de bouw-, ontwikkel en gebruiksgeschiedenis beschreven en zijn de bestaande situatie en een contextuele en interne waardestelling volgens de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009 opgesteld. Aan bod komen de volgende gebouwen: Commandantswoning (001), (002) Commandementsgebouw (002), Wiskundig Centrum (012), Technische Opleiding Koninklijke Marine (TOKM) (027), Verbindingsschool (028), Verbindingsschool met bunker (029), Cantine korporaals en manschappen (030), Officiersgebouw (006), Onderofficiersgebouw (025), Provoosthuis (015), Marine Cantine Dienstgebouw (017), Amerikaanse loods (010), Noodstroomaggregaat (016), Wachtgebouw en abri (007), Legeringsgebouw (026), Sportschool (034), Schoolgebouw TOKM (039), Loods de Vijf Beuken (040), MOS Loods (018/020), Depot Scheepvaartmuseum (041) en Districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee (014).

Wij danken onze opdrachtgevers voor het vertrouwen, de prettige samenwerking en de constructieve feedback.
Johanna van Doorn, Evelien van Es en Eva Osinga
Rotterdam, maart 2021

Samenvatting

Dit is een samenvatting van de drie deelonderzoeken voor het Marineterrein.

Ontwikkeling van Admiraliteitswerf tot Marineterrein
De geschiedenis van met Marineterrein vindt haar oorsprong in 1655 toen de Admiraliteit van Amsterdam op het eiland Kattenburg een scheepswerf liet aanleggen voor de bouw van oorlogsschepen naar ontwerp van stadsarchitect Daniël Stalpaert. Het resulteerde in een werf met een dok, dat over de gehele lengte van het eiland reikte tot aan het IJ en afgescheiden werd van de rest van het eiland met een doorlopend front van gebouwen langs de Kattenburgerstraat. Aan de stadskant lag het Zeemagazijn (huidige Scheepvaartmuseum) als baken in de stad.

De Admiraliteitswerf, die in 1813 de naam Rijks Maritiem werf kreeg, groeide uit tot de grootste rijksscheepswerf van het land en als grootste werkgever van de stad. Het terrein werd in alle windrichtingen beveiligd, alleen degenen die er werkten mochten binnenkomen. Via de poort aan de Kattenburgerstraat kwamen de arbeiders het terrein binnen en verlieten dat ook weer. De relatie met de directe omgeving was sterk, de meeste arbeiders woonden in de woonhuizen op de Oostelijke eilanden en kregen de naam de Bijltjes. Alleen de hogere rangen woonden in de woningen in het Poortgebouw of in het latere Marinepaleis op de dam.

In 1915 moest de Rijkswerf haar deuren sluiten wegens financiële tekorten. De bouw van steeds grotere schepen werd steeds moeizamer door de aanleg van de Oostelijke afsluitdijk en de aanleg van het spoor. Particuliere werven namen het werk van de rijkswerven over. Het terrein verloor haar oorspronkelijke functie als werf en werd uiteindelijk benut als Marine Etablissement, een centrum voor opleidingen en faciliteiten ten behoeve van de Koninklijke Marine.

Het plan voor de aanleg van de IJ-tunnel in 1955 had grote ruimtelijke gevolgen, waardoor het terrein een ware metamorfose onderging. Het resulteerde vanaf 1962 in een driehoekig terrein van 14 hectare waarin een groot deel van het dok werd gedempt. De meeste historische gebouwen maakten plaats voor nieuwe moderne opleidingsgebouwen, kantoren en kazernes naar ontwerp van Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger die deze samen met de Bataafse Aannemings Maatschapij (BAM) volgens een nieuw gestandaardiseerd bouwsysteem realiseerde. De commandant kreeg een eigen woning aan het bassin. Enkele historische complexen, zoals het Poortgebouw en de Scheepstimmerwerkplaats op de kop van de dam werden behouden en herbestemd. Omdat de metamorfose van het terrein vanwege de IJ-tunnelplannen noodzakelijk was, droeg de stad Amsterdam financieel bij en ging zich daardoor ook bemoeien met de uiteindelijke uitwerking van de herinrichting. Naast nieuwbouw werd het terrein voorzien van een groene inrichting met bomen, grasvlakken en strak vormgegeven kades om het terrein beter bij het stadsbeeld van de omringende stad aan te laten sluiten.

De open en ruime opzet van het terrein werd vanaf de jaren tachtig verder verdicht met enkele complexen. Inmiddels was het Zeemagazijn herbestemd als Scheepvaartmuseum. In de eerste jaren van de 21ste eeuw werden het depot van het Scheepvaartmuseum en het districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee gebouwd. Daarmee kreeg het terrein haar huidige invulling en verschijning.

In 2011 werd het terrein gedeeltelijk door Defensie verlaten en vier jaar later werd een deel van het terrein openbaar toegankelijk gemaakt. Vrijgekomen gebouwen werden herbestemd en de wereld achter de muren werd ‘ontdekt’ door Amsterdammers en bezoekers. Het geheimzinnige en eigenzinnige karakter, de ruime opzet en weidse uitzicht, de groene uitstraling - en dit alles in de nabijheid van de binnenstad - bleken een grote aantrekkingskracht te hebben. Het Marineterrein zal de komende tijd opnieuw een

metamorfose ondergaan, deze keer als nieuw stadskwartier met plek voor wonen, leren en werken en waar ontmoeting en interactie centraal zullen staan.

Kernkwaliteiten Marineterrein
Vergeleken met andere Admiraliteitswerven, Rijkswerven en Marine etablissementen is het Marineterrein het enige dat nog (gedeeltelijk) in functie is. De werf is van eminente betekenis geweest als de grootste en meest innovatieve scheepswerf van het land. Ook als grootste werkgever van de stad heeft de werf veel impact gehad op het profiel en stadsbeeld. Ondanks de metamorfose in de jaren zestig is deze geschiedenis leesbaar in de ligging, ruimtelijke opzet en de nog aanwezige historische gebouwen.

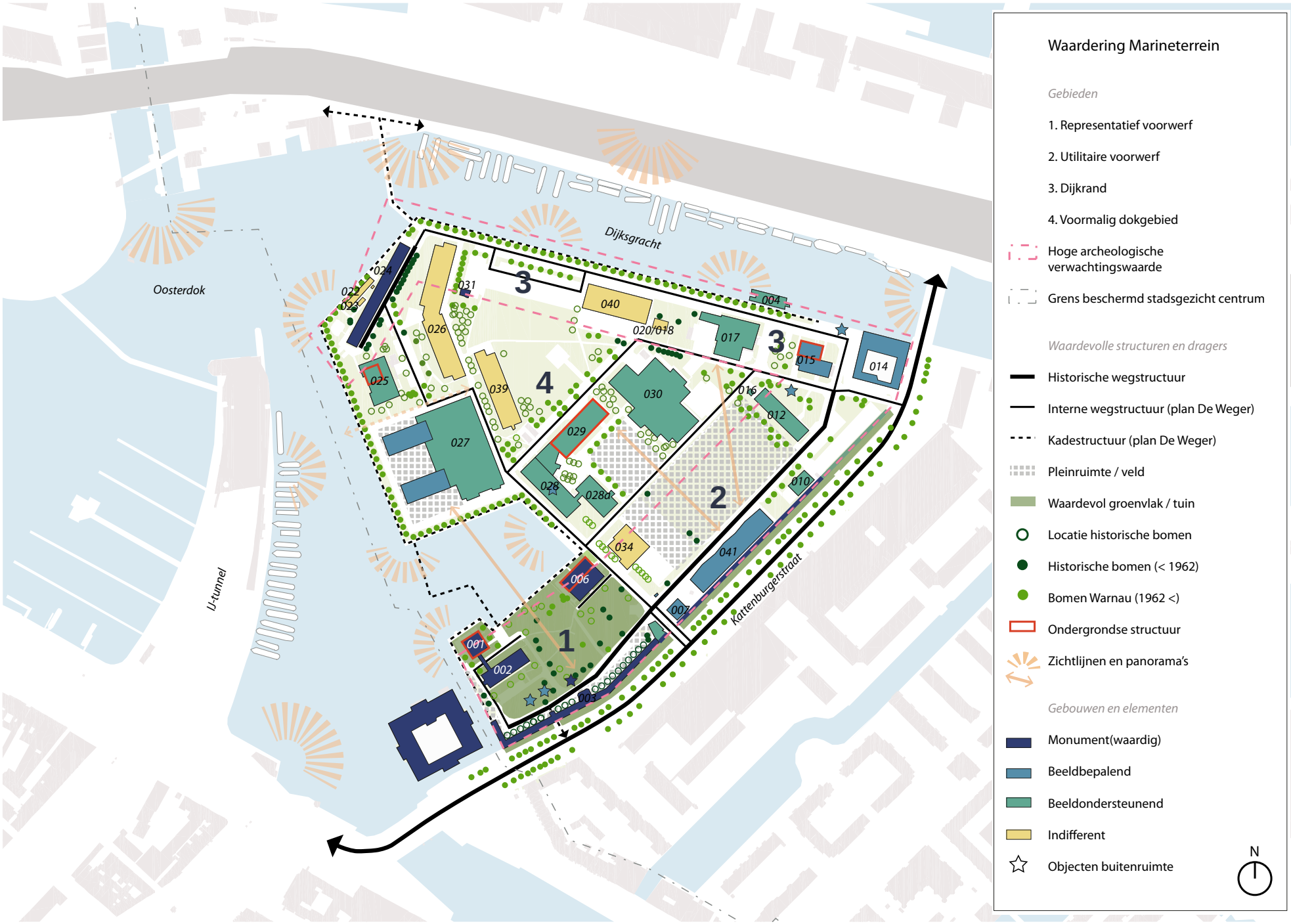
De lange ontwikkelgeschiedenis van het Marineterrein resulteert in een rijkdom aan historische lagen zowel bovengronds als ondergronds. De erfenissen van de vijf episodes bepalen sterk de eigenheid en logica van het terrein. Vanuit de functionele logica ontstonden vier kenmerkende zones op het Marineterrein met elk een eigen identiteit en karakteristieke ruimtelijke en functionele eigenschappen. Deze zones zijn: de representatieve Voorwerf, de utilitaire Voorwerf, de Dijkrand en het voormalige dokgebied.

Het Marineterrein heeft sinds de totstandkoming het karakter van een geheimzinnige en eigenzinnige enclave in de stad, met een eigen wereld achter de muur. De relatie met het water is vanaf het ontstaan van het terrein continue geweest en van grote waarde. De openheid van de kades, de strakke kadeinrichting met afmeerplaatsen, de doorzichten tussen de gebouwen, het bassin met boardwalk versterken de visuele en functionele relatie met het water. Ook het groenkarakter is een belangrijke drager voor het terrein. De bomenrijen langs de kade, de (historische) bomen en hagen langs de interne route, de doorlopende groene vlakken en de tuinen rondom de belangrijkste gebouwen dragen sterk bij aan een eenvoudig parkachtig en stedelijk groenkarakter.

De gebouwen op het Marineterrein verschillen van karakter en zijn elk een representant van de tijd waarin ze zijn gebouwd. Op het terrein zijn verschillende werkgebouwen te vinden: lesgebouwen, kantoren en loodsen en magazijnen, maar ook legeringsgebouwen en een woning. De gebouwen zijn als een familie van maritieme gebouwen op te vatten, in feite drie generaties: 1) de historische ankers, 2) het sobere, doelmatige en robuuste ensemble en 3) de recentere uitgesproken markeringen. Het utilitair, alzijdig, sober en doelmatig en maritieme karakter is een algemeen kenmerk van vrijwel alle gebouwen.

Waardering deel 1: terrein en gebouwen
Stedenbouwkundig en landschappelijk van waarde is de leesbaarheid van de vier kenmerkende zones, met de representatieve Voorwerf als visitekaartje van het terrein. De open en ruime opzet met zichtlijnen van en naar het water, de historische interne routing als overgang tussen het front en de voormalige werf, de informele routing door de rest van het terrein, de groene inrichting door bomen, tuinen en eenvoudige groene vlakken rondom de gebouwen zijn voor het terrein belangrijke stedenbouwkundige componenten.

Monument(waardig) en van grote betekenis voor het terrein zijn de vier historische ankers als oudste complexen op het Marineterrein (het Zeemagazijn, het Poortgebouw (003), de Scheepstimmerwerkplaats (024), en het Zeekadetkorpsgebouw (031). Deze ankers bepalen zowel op stedenbouwkundig als architectonisch niveau het stadsbeeld en de ruimtelijke opzet van het terrein. Tevens behoren drie gebouwen uit de naoorlogse periode tot deze categorie: de Commandantswoning (001), het Commandementsgebouw (002) en het Officiersgebouw (006). Dit cluster stijgt boven de andere naoorlogse gebouwen uit door de positie, architectonische verschijningsvorm en onderlinge functionele samenhang op de Voorwerf en aan het Bassin (als representatieve gebouwen bestemd voor de allerhoogste rangen van de Marine).


Waardering Marineterrein
Gebieden
1. Representatief voorwerf
2. Utilitaire voorwerf
3. Dijkrand
4. Voormalig dokgebied
Hoge archeologische verwachtingswaarde
Grens beschermd stadsgezicht centrum
Waardevolle structuren en dragers
Historische wegstructuur
Interne wegstructuur (plan De Weger)
Kadestructuur (plan De Weger)
Pleinruimte / veld
Waardevol groenvlak / tuin
Locatie historische bomen
Historische bomen (< 1962)
Bomen Warnau (1962 <)
Ondergrondse structuur
Zichtlijnen en panorama's
Gebouwen en elementen
Monument(waardig)
Beeldbepalend
Beeldondersteunend
Indifferent
Objecten buitenruimte
N
Dijksgracht
Oosterdok
IJ-tunnel
Kattenburgerstraat
1
2
3
4
001
002
003
004
006
007
010
012
014
015
016
017
020/018
022
023
024
025
026
027
028
028a
029
030
031
034
039
040
041

< Waarderinsgskaart Marineterrein. De kaart dient gebruikt te worden in combinatie met de toelichting op p. 85 t/m/ p. 87 van Deel 1.

Beeldbepalend zijn de andere specials uit het ensemble van Bureau De Weger en de uitgesproken markeringen. Deze gebouwen gaan de relatie aan met de stad, nemen een belangrijke positie in het terrein of hebben een speciale functie. Het gaat hier om: het wachtgebouw en abri van Benthem en Crouwel Architekten (007), het districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee van Wansleben Architekten (014), het Provoosthuis (015), de hoogbouw van TOKM (027) en het depot Scheepvaartmuseum van Liesbeth van der Pol (041).

Beeldondersteunend zijn de complexen die positief bijdragen aan het stadsbeeld, maar door wijzigingen en aanpassingen niet de belangrijkste onderdelen vormen binnen het ensemble van gebouwen op het Marineterrein. Het gaat hier met name om: de noordelijke kop van het Poortgebouw uit 1995 (003); de botenloods aan de Dijksgracht (004), de Amerikaanse loods (010), het Wiskundig Centrum (012) en bijbehorend noodstroomaggregaat (016), het Marine Cantine Dienstgebouw 017), het Onderofficiersgebouw (025), de laagbouw van de TOKM (027), de Verbindingsschool (028) en bijbehorende kazerne (029) en de Cantine korporaals en manschappen (030).

Indifferent van waarde zijn de gebouwen die niet per se bijdragen aan de kwaliteiten of de historische herkenbaarheid van het terrein. Dit zijn: de MOS loods (018/020), de Schietbaan (022) met munitieopslag (023), het Legeringsgebouw (026) het Onderwijsgebouw TOKM 039), de Sportschool (034) en de Loods de Vijf Beuken (040).

In delen 2 en 3 worden de specifieke waarden per gebouw nader toegelicht.

Waardering deel 2: historische ankers

Het voorwerfgebouw, met het van rijkswege beschermde Poortgebouw uit 1656, bevat een grote bouwhistorische gelaagdheid die in het exterieur en de constructie (voor zover zichtbaar) goed afleesbaar is. In het interieur zijn slechts enkele bijzondere interieuronderdelen, het overgrote deel stamt uit 1996 (of recenter) en is historisch niet van belang. Het noordelijke kopgebouw uit 1996 heeft wel enige stedenbouwkundige waarde, maar is op zichzelf niet van belang voor de geschiedenis van het Voorwerfgebouw.

De muur langs de Kattenburgerstraat bestaat uit restanten van verschillende gebouwen langs de Voorwerf en bevat een grote historische gelaagdheid met veel herkenbare bouwsporen. De muur is tevens van belang vanwege de samenhang met het Voorwerfgebouw en vanwege het gesloten en geheimzinnige karakter.

De eind negentiende-eeuwse Scheepstimmerwerkplaats is waardevol vanwege zijn relatief gaaf bewaarde exterieur en zijn positie langs de noordwestrand van het Marineterrein. Van binnen is de gaaf bewaarde constructie waardevol omdat die een open plattegrond mogelijk maakte, wat kenmerkend is voor de industriële functie van dit gebouw.

Het Zeekadetkopsgebouw dat in 1950 op de hoek van het dok werd gebouwd is zeer gaaf bewaard gebleven en heeft met zijn expressieve architectuur en verfijnde detaillering zowel stedenbouwkundige als architectuurhistorische waarde.

Gebouw 022 en 023 hebben alleen een zekere mate van gebruikshistorische waarde, omdat de functie van schietbaan met munitieopslag verwijst naar de militaire functie van het terrein. Voor gebouw 022A geldt dit niet, dat is slechts een standaard toiletunit.

Waardering deel 3: naoorlogse gebouwen
De gebouwen die in de periode 1962-1968 naar ontwerp van Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger tot stand zijn gekomen hebben cultuurhistorische waarde als onderdeel van het in systeembouw uitgevoerde bouwprogramma dat in korte tijd de metamorfose van het Marineterrein moest bewerkstelligen, terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. In principe zijn er drie gestandaardiseerde gebouwtypen: kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen. Door de vergaande standaardisering zijn de plattegronden vrij indeelbaar waardoor de gebouwen een grote flexibiliteit hebben en zich goed lenen voor herbestemming en transformatie. Naast de standaardtypen bestaan er vanwege specifieke of unieke functies ook uitzonderingen. Het zijn veelal de uitzonderingen die een beeldbepalende kwaliteit hebben.

Monumentwaardig: Commandantswoning (001), Commandementsgebouw (002), Officiersgebouw (006)
De in architectuurhistorisch opzicht meest waardevolle gebouwen uit de periode 1962-1968, bevinden zich in het representatieve gedeelte van de Voorwerf: het Officiersgebouw en de Commandantswoning en in samenhang daarmee het Commandementsgebouw. De specifieke functies van de gebouwen en het gebruik ervan door de hoogste militaire rangen rechtvaardigt hun aanwezigheid op het Voorwerfterrein. De ontwerpkwaliteit van de Commandantswoning en het Officiersgebouw spreekt uit hun alzijdigheid waarmee de markante locaties aan het Oosterdok en het Bassin volop worden benut. In opstand en plattegrond is een duidelijke invloed van Amerikaanse architectuur te zien. In de materiaaltoepassing is ook een duidelijke relatie met de systeembouwstijl van Bureau De Weger herkenbaar. Bovendien is de detaillering van het Officiersgebouw puntgaaf. Het Commandementsgebouw is weliswaar een standaard-kantoorgebouw, maar door zijn rol in de functionele organisatie van het Marine Etablissement cruciaal. Vanuit het Commandementsgebouw en de Commandantswoning werd het commando gevoerd. Dat de gebouwen sterk met elkaar samenhangen, blijkt uit de luifel tussen beide gebouwen. De Commandantswoning en het Commandementsgebouw vormen een betekenisvol architectonisch ensemble.

Beeldbepalend: TOKM-gebouw (027)
In de naoorlogse periode fungeerde het Marineterrein hoofdzakelijk als centrum voor opleidingen. Het bouwprogramma voor de twaalf nieuwe gebouwen omvatte twee grote lesgebouwen: het gebouw voor de Technische Opleidingen Koninklijke Marine, ook wel TOKM- gebouw en de Verbindingsschool. Beide lesgebouwen staan bij het Bassin en het Oosterdok waar ook de oefenschepen lagen aangemeerd. Het TOKM-gebouw combineert het standaard gebouwtype met een verhoogde plaatsing op piloti. Het zwevende karakter van de verhoogde vleugels geven het Marineterrein vanuit de binnenstad gezien een markant silhouet. Ook op het Marineterrein houdt de verhoogde plaatsing zichtlijnen vrij.

Beeldbepalend: Provoosthuis (015)
Verscholen in de zone achter de Dijksgracht staat het Provoosthuis dat door zijn functie weinig zichtbaar is. Het Provoosthuis combineert het standaardtype van kantoorgebouw met een cellencomplex. Het is een van de weinige gebouwen met een ‘bijzondere bouwgedeelte’ waarbij de luchtplaats van het cellenblok in feite als een patio is vormgegeven.

Beeldondersteunend:
Als standaard van het kantoorgebouw heeft het Wiskundig Centrum (012) geen onderscheidende vormgeving of markante ligging. Het gebouw spreekt vooral tot de verbeelding door zijn betekenis in het onderscheppen en ontcijferen van gedecodeerde berichten tijden de Koude Oorlog - niet alleen voor de Koninklijke Marine, maar voor de gehele Nederlandse krijgsmacht - waarbij grote computers nodig waren. In een van de ruimtes staat nog een authentieke papierverbrander.

Het Marine Cantine Dienstgebouw (017) heeft als facilitair gebouw met een nadrukkelijke logistieke functie waarde door zijn ligging aan de Dijksgracht.

Qua vormgeving vertoont het Onderofficiersgebouw (025) gelijkenis met het Officiersgebouw. Het gebouw staat op een markante locatie aan het Oosterdok. De plattegrond, vormgeving en detaillering zijn nog steeds herkenbaar, maar verre van gaaf.

Rond het voormalige seinersveld staan de Verbindingsschool (028) de Verbindingsschoolkazerne (029) en de Cantine korporaals en manschappen (030) die een functioneel-ruimtelijke eenheid vormen. Deze situatie is tegenwoordig minder goed te ervaren. De Verbindingsschoolkazerne is vrij gaaf en heeft een ondergrondse schuilbunker die herinnert aan de dreiging van een atoomaanval die tijdens de Koude Oorlog werd gevoeld. De Cantine heeft een gewijzigde indeling, maar de oorspronkelijke opzet van aaneengeschakeld ruimtes is nog steeds te ervaren. Het exterieur is ingrijpend gewijzigd waardoor de architectonische samenhang met de andere gebouwen uit deze periode niet herkenbaar is. De vraag rijst in hoeverre de wijziging reversibel is.

Latere toevoegingen (1982-heden)
Sinds de jaren tachtig heeft zich een aantal incidentele wijzigingen voorgedaan. De architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit loopt uiteen, de gebouwen zijn indifferent of beeldbepalend. Daartussen zit niets.

Beeldbepalend als vroeg voorbeeld van High Tech-architectuur: Wachtgebouw met abri (007)
Het wachtgebouw met abri (007) naar ontwerp van Benthem en Crouwel Architekten, behorende tot de succesvolle generatie van Nederlandse architecten die internationale roem vergaarde. Het wachtgebouw is een vroeg voorbeeld van High Tech-architectuur in Nederland. De ontwerpkwaliteit blijkt uit de strenge geleding van de voorgevel. De strikt geometrische symmetrie laat geen twijfel bestaan over de functie van het gebouw waarin de wachtcommandant alles onder controle heeft. De verzorgde detaillering spreekt uit het bijzondere materiaalgebruik en subtiele accenten zoals de afgeronde hoeken en de zonwering van persrooster.

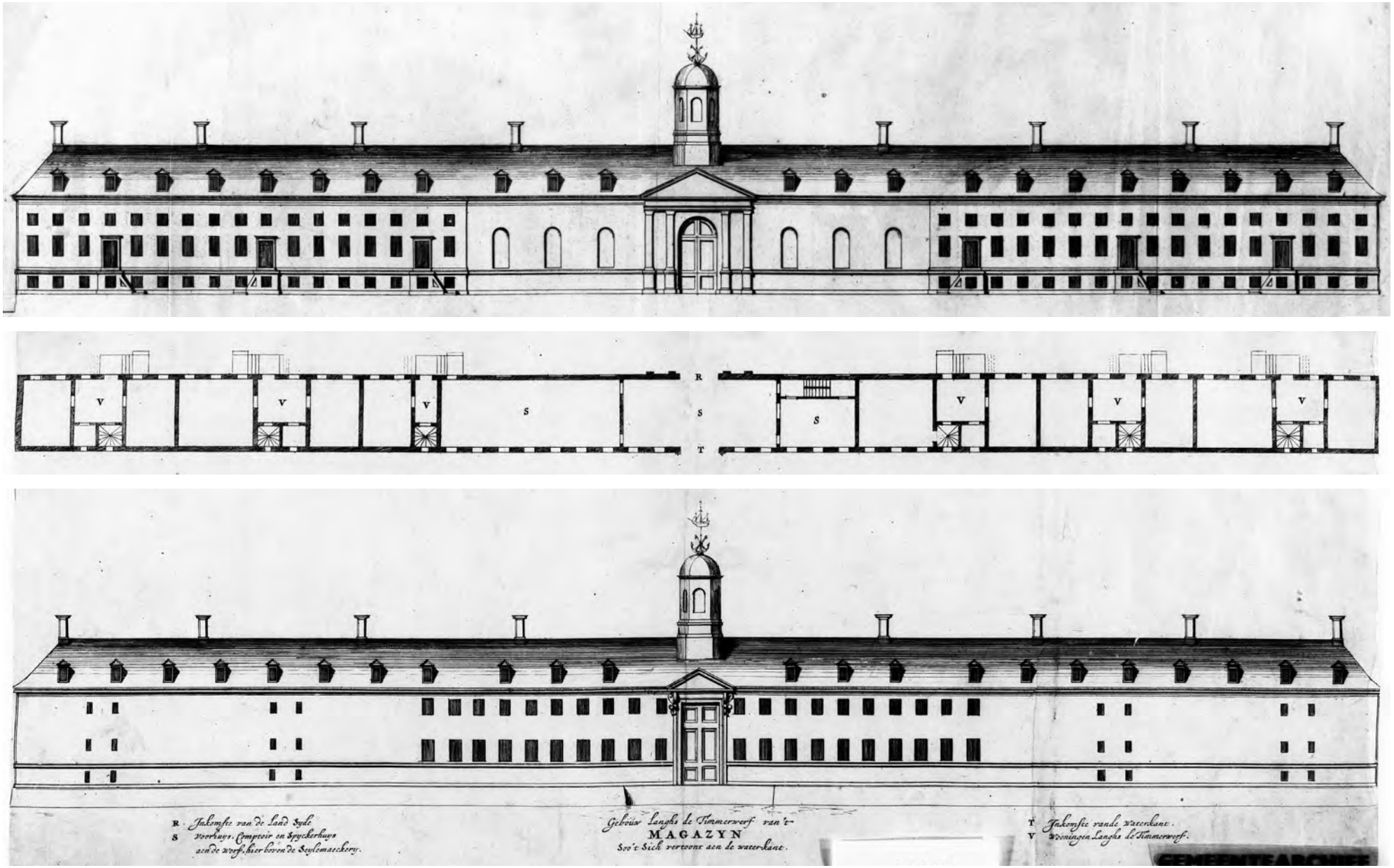
Beeldbepalende eigentijdse pendant van het Scheepvaartmuseum: Districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee (014)
Het districtskanoor naar ontwerp van Wansleben Architekten is door zijn krachtige hoofdvorm en ongewone detaillering de eigentijdse pendant van het Scheepvaartmuseum en bakent het Marineterrein duidelijk af. Door zijn ruwe materialisering is het gebouw een voortzetting van de muur en door zijn omvang en robuuste silhouet sterk aanwezig in het stadsbeeld.

Beeldbepalend architectonisch icoon: Depot Scheepvaartmuseum (041)
Het depot van het Nederlands Scheepvaartmuseum (041) naar ontwerp van Liesbeth van der Pol roept door zijn expressieve verschijningsvorm emotie op. Door de geometrisch opgebouwde hoofdvorm met geknikte gevelvlakken en expressieve uitstulpingen heeft het depot een uiterst markante contour die versterkt wordt door de titanium gevelbekleding die bij veranderende licht- en weersomstandigheden telkens een andere intensiteit laat zien. Door zijn materialisering, hoogte en markante silhouet trekt het gebouw ook boven de muur van het Marineterrein de aandacht naar zich toe en versterkt het geheimzinnige karakter ervan.


Dijksgracht
Oosterdok
IJ-tunnel
Kattenburgerstraat
024
023
031
040
004
026
020/018
017
015
025
039
030
016
012
029
027
028
028a
010
034
041
006
007
001
002
003

Deel 2
Bouwhistorisch onderzoek historische ankers

door Eva Osinga


R Jaksmste van de Land Syde
S Voorhuys. Comptoir en Spyckerhuys
aen de Werf. hier boven de Seylemaeckery.
Gebouw Langhs de Timmerwerf van 't-
MAGAZYN
Sro't Sich vertoont aen de water-kant.
T Jakomste vande Waterkant.
V Woningen Langhs de Timmerwerf.

1 Voorwerfgebouw

Bouw- en gebruiksgeschiedenis

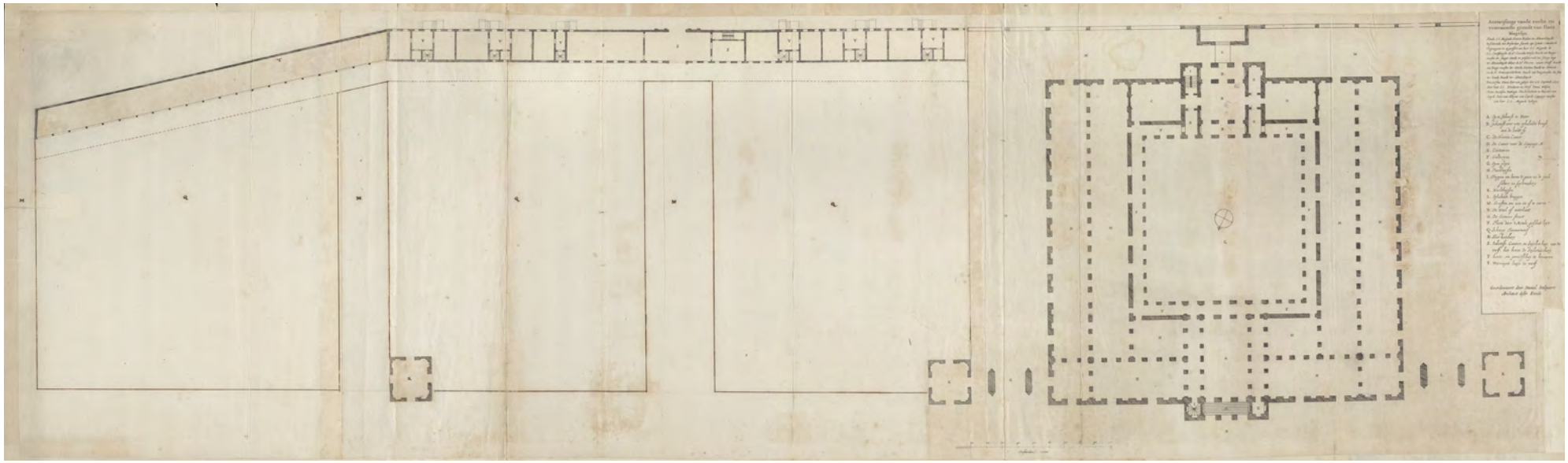
< Vorige pagina: plattegronden en gevels van het ontwerp van het Poortgebouw; boven de gevel aan de Kattenburgerstraat en onder de gevel aan de werfzijde.
[Stadsarchief Amsterdam, 010056916959 en 010056916960]

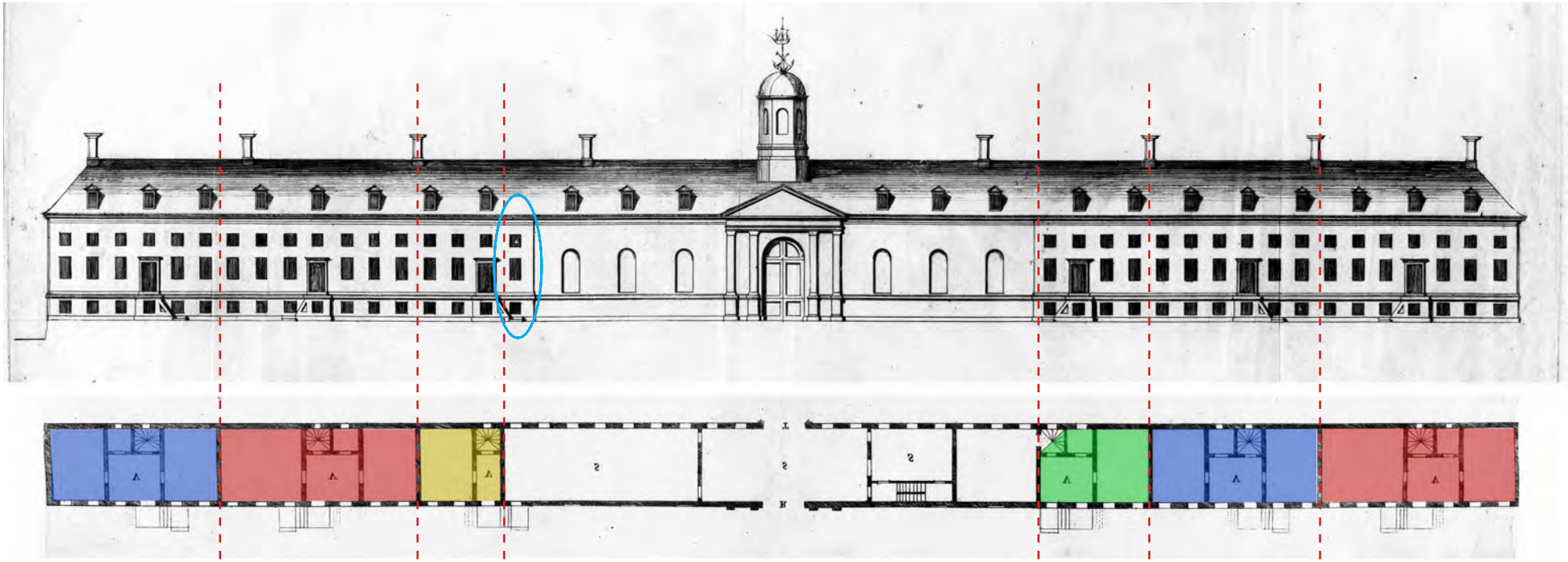
v Plattegrond uit 1656 van het zeemagazijn (rechts) met bruggen en huisjes met ontwerp van de scheepswerven van de Admiraliteit op het eiland Kattenburg.
[Stadsarchief Amsterdam, ANWU01485000001]

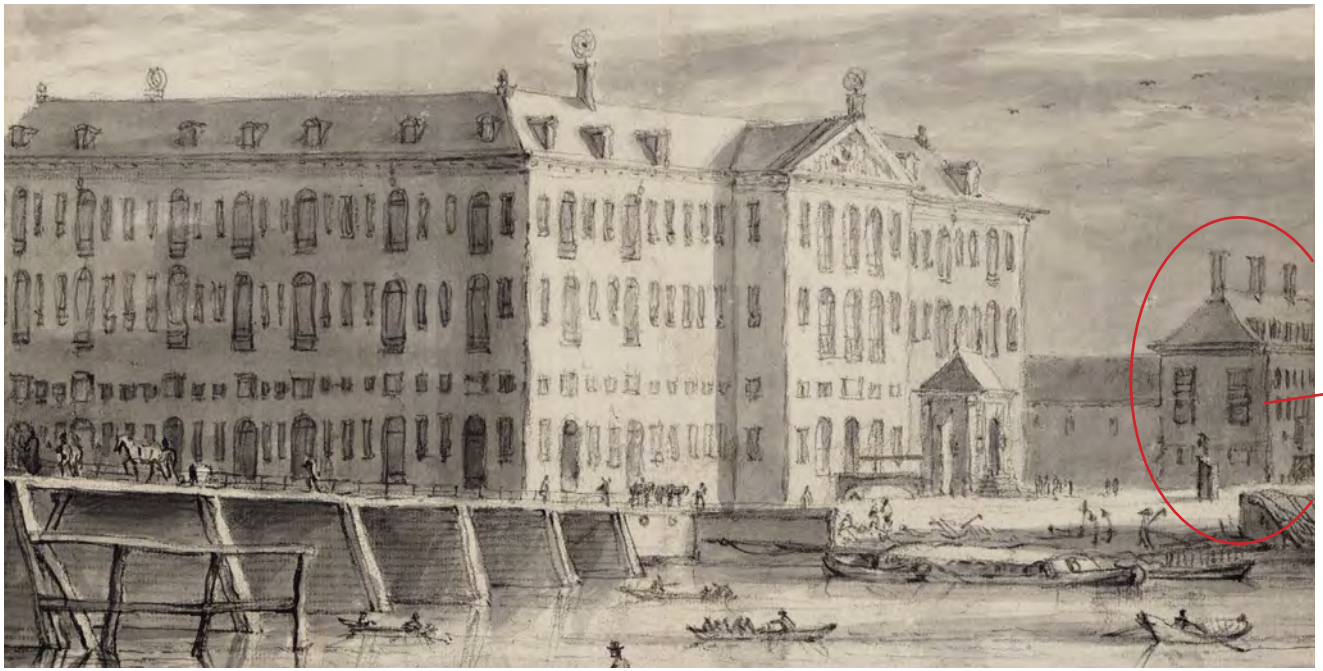
Het Voorwerfgebouw bestaat uit twee delen:
- het Poortgebouw uit 1655-1657 dat vanaf het Zeemagazijn tot aan de knik in de Kattenburgerstraat loopt,
- het deel na de knik tot aan de huidige toegang van het terrein, met daarin aanvankelijk werkplaatsen en later woningen.
Het Poortgebouw en de voormalige werkplaatsen worden in dit hoofdstuk samen als het Voorwerfgebouw aangeduid.

Bouwfase 0: de bouw in 1655-1657
Het Poortgebouw tussen de Voorwerf en de Kattenburgerstraat werd gelijktijdig met het Zeemagazijn gebouwd. Beide gebouwen werden ontworpen door architect Daniël Stalpaert (1615-1676), die in de directe omgeving ook het Oost-Indisch Magazijn van de VOC op Oostenburg en de Oosterkerk op Wittenburg bouwde.

Het gebouw werd ontworpen in de stijl van het Hollands Classicisme en kreeg symmetrische gevels. In het midden kwam de poort die toegang gaf tot de scheepswerf. Aan de kant van de Kattenburgerstraat (op de vorige pagina bovenaan) werd de poort geaccentueerd door vier halfzuilen met een hoofdgestel. Het hoofdgestel bevatte een fries met tussen de trigliefen een tiental fantasie-uitbeeldingen van verschillende scheepsbouwgereedschappen en daarboven een fronton met in het timpaan een reliëf met het wapen van de Amsterdamse Admiraliteit. Tussen de halfzuilen bevond zich een halfronde toegang met dubbele deuren. Het dak werd bekroond met “een sierlijk steenen koepeltorentje, voorzien van Uurwerk en Slagklok”.[1] Aan de werfzijde werd de poort eenvoudiger vormgegeven met een omlijsting met sierlijke consoles en een fronton (dat niet meer bestaat).









< Vorige pagina boven: plattegronden en gevel aan de straatzijde van het ontwerp van het Poortgebouw; met in kleuren de verschillende formaten woningen weergegeven.
[Stadsarchief Amsterdam, 010056916959 en 010056916960, bewerkt door auteur]

< Vorige pagina linksonder: tekening door R. Roghman uit de periode 1657-1692, het Zeemagazijn met rechts de kop van het Poortgebouw en de lagere vleugel haaks daarop.
[Stadsarchief Amsterdam, 010001000670]

< Vorige pagina rechtsonder: foto van de huidige situatie.
[Auteur]

Aan weerszijden van de poort bevatte het gebouw grote ruimtes waarin de tekening vermeldt: “Voorhuys, Comptoir en Spijckerhuys aan de werf, hier boven de Seylemaeckerij”. In het rechterdeel (vanaf de werf gezien) werd een trap gemaakt aan de straatzijde. Rechts daarvan staat een ruimte getekend die enkel bereikbaar lijkt vanuit het trappenhuis van de rechter woning, het is echter niet duidelijk of deze ruimte vanuit het souterrain of vanaf de verdieping bereikbaar was. De gevel van al deze kantoorruimtes was aan de straatzijde geheel gesloten. De gevel werd aan elke kant voorzien van drie getoogde blindnissen. Aan de werfzijde werd de gevel zowel op de begane grond als op de verdieping van een rij vensters voorzien.

Aan weerszijden van deze kantoorruimtes, die gericht waren op de werfzijde, werden aan elke kant drie “Wooningen Langhs de Timmerwerf” gemaakt. Deze woningen waren in tegenstelling tot de kantoorruimtes veel meer op de straatzijde gericht. De woningen kregen een opbouw van souterrain, bel-etage en verdieping/zolder. Elke voordeur op de bel-etage was bereikbaar via een trap met bordes langs de gevel. Aan de andere kant van het bordes bevond zich een trapje naar beneden, naar de entree van het souterrain onder het bordes.

De zijgevels werden door Stalpaert niet afgebeeld en op de plattegronden zijn in de zijgevels geen vensters te zien. Een tekening van Roghman die niet lang na de bouw (voor 1692) gemaakt moet zijn, laat in de zuidelijke zijgevel van het Poortgebouw echter twee grote vensters zien met daaronder twee kleine. In de huidige situatie zijn op de hoeken van deze vensters klezoren in het metselwerk te zien, wat doet vermoeden dat deze vensters al bij de bouw werden aangebracht (de ramen werden later vervangen). Op deze tekening is tevens een lage aanbouw te zien, zie daarvoor bouwfase 1.

Ondanks de gelijkmatige en geheel symmetrische gevelindeling waren niet alle woningen identiek. Zelfs de beide kanten van het gebouw waren niet identiek. Op de afbeelding hiernaast is met kleuren aangegeven welke formaten woningen er waren. Aan elke kant bevond zich een woning van zeven traveeën (met rood aangegeven) en van zes traveeën (blauw). Aan de kant van de poort bevonden zich de kleinere woningen. Links bevond zich een woning van vier traveeën (groen), waarbij opgemerkt moet worden dat tussen de trap en de kantoorruimte ernaast eveneens een verbinding was. Het is niet duidelijk welk deel precies bij het kantoor hoorde. Rechts bevond zich de kleinste woning van drie traveeën breed (geel).

Achter elke voordeur bevond zich een hal met aan de werfzijde een wenteltrap en een kleine ruimte (mogelijk een privaat), beide hadden een klein venstertje aan de werfzijde. Aan één of beide kanten van de hal bevond zich een kamer met de volledige diepte van het gebouw, maar met enkel aan de straatzijde twee of drie vensters. Alleen de bel-etage is afgebeeld op de ontwerptekeningen.

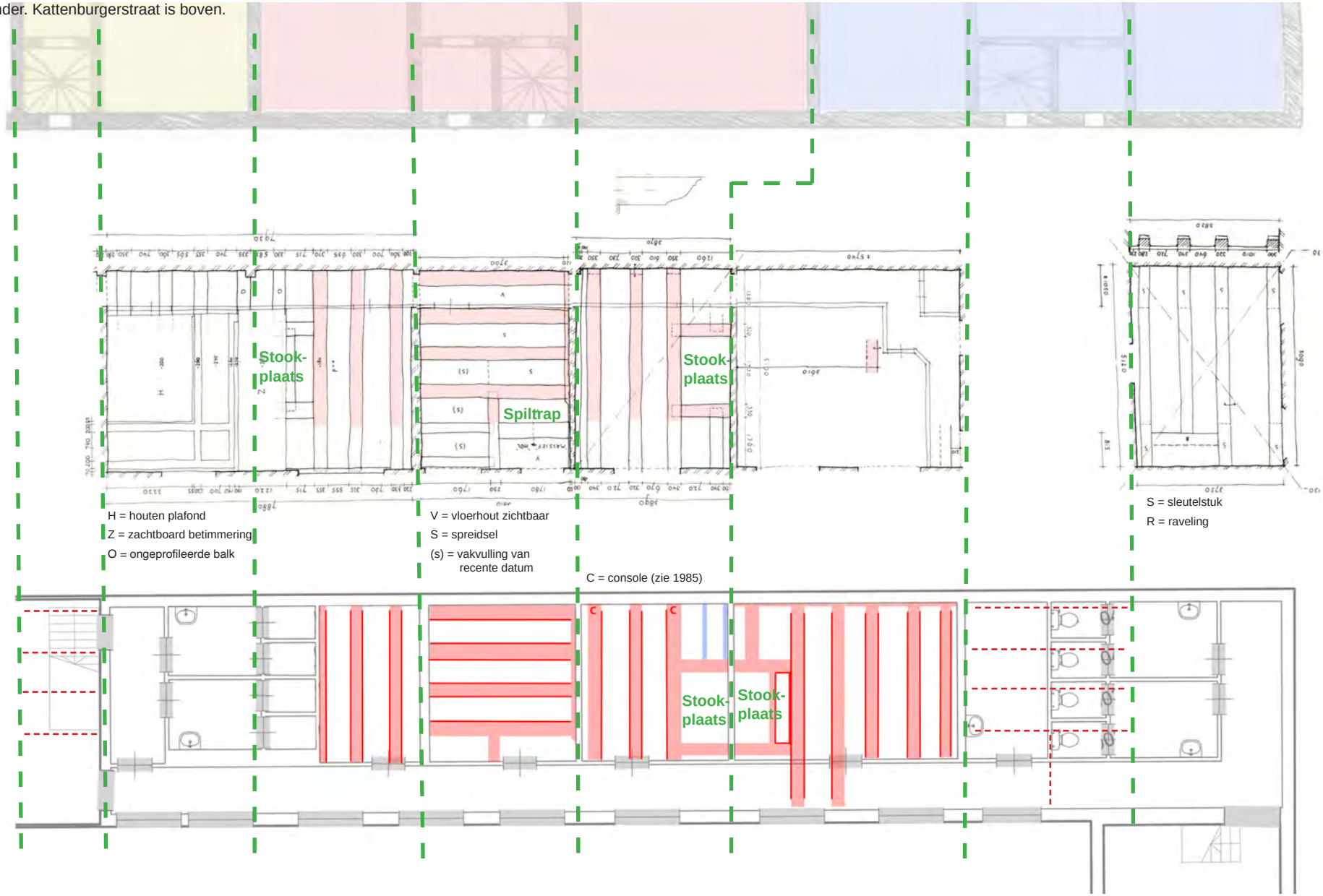
Een uitzonering die nog genoemd moet worden bevond zich bij de kleinste woning (geel). De hal van deze woning was half zo smal als bij de andere woningen en naast de trap bevond zich geen privaat. De travee waarin deze zich zou bevinden hoorde niet bij de woning, maar bij het kantoor van de werf. Vanwege de symmetrie van de gevels moesten de gevels van deze travee echter wel worden vormgegeven als die van de woningen. Zodoende bevat deze travee de enige vensters van het kantoordeel aan de straatzijde (zie blauwe cirkel in de afbeelding hiernaast).

Werfzijde is onder. Kattenburgerstraat is boven.

Ontwerp
1656

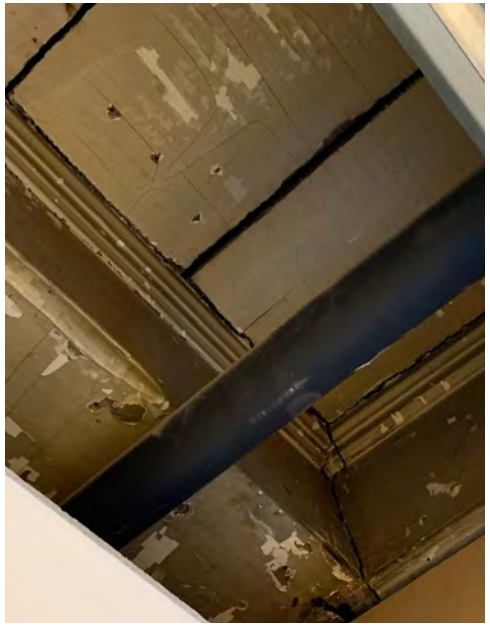
Situatie
1985

Situatie
2020



< Vorige pagina: analyse van balklaag boven het souterrain (1985 en 2020), in vergelijking met de ontwerptekening uit 1656.
[Stadsarchief Amsterdam, 010056916959 en 010056916960, bewerkt door auteur] [Nusselder 1985, RVB dossier INVRBM647, bewerkt door auteur] [RVB, bewerkt door auteur]

V Foto uit 2020 van de balklaag met duivenjageprofiel en daarover vloerplanken met profiellatjes langs de randen, boven plafondplaten in de huidige gang.
[Auteur]

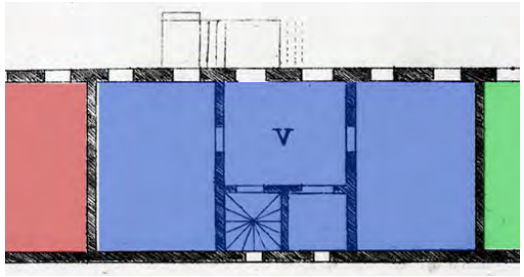


Uit een analyse van de nog aanwezig balklagen in het souterrain blijkt dat deze indeling ook ongeveer zo werd uitgevoerd. Op de volgende pagina zijn bevindingen van Nusselder uit 1985 vergeleken met de balken die nu (in 2020) nog in het zicht zijn (rood). Nusselder beschrijft zijn bevindingen in 1985 helaas zeer summier. Bij de tekeningen (op de volgende pagina weergegeven) vermeldt hij enkel dat het de oorspronkelijke zeventiende-eeuwse balklagen zijn. Hij vermeldt bijvoorbeeld niet of de balklagen van eiken of grenen zijn. Aangezien het om een enkelvoudige balklaag gaat werd deze vermoedelijk uitgevoerd in grenen. Opvallend is dat in de tekening de aanwezigheid van spreidsel wordt vermeld, dit is zeer opmerkelijk voor een souterrain aangezien spreidsel (een heel dun plaatje eikenhout om de naden tussen vloerplanken te verbergen) vooral werd toegepast in representatieve ruimtes en bij samengestelde balklagen. Het is niet duidelijk hoe dit spreidsel er in 1985 uitzag en of het inderdaad eiken was (verweerd triplex wordt ook wel eens voor spreidsel aangezien). In de huidige situatie is dit spreidsel helaas niet meer te zien.

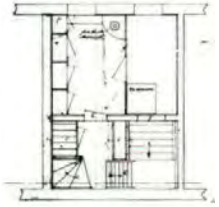
In de gang zijn tijdens het veldwerk in 2020 twee plafondplaten verwijderd, waarboven ook de vloerplanken nog zichtbaar waren. Het duivenjagerprofiel aan de onderkant van de balken was hier ook duidelijk te zien, evenals het verloop naar een rechte hoek aan het einde van de balk. Dat de balken van een afwerking voorzien zijn, wijst mogelijk op verblijfsruimtes in het souterrain (in plaats van bijvoorbeeld opslag). Op de naad tussen de balken en de vloerplanken zijn profiellatjes te zien, wat eveneens wijst op een rijkere afwerking. Deze latjes kunnen echter ook van later datum zijn.

Uit een vergelijking van de gegevens uit 1985 / de huidige zichtbare balken met de ontwerptekening uit 1656 kunnen nog meer conclusies getrokken worden. Aan een van de ravelingen was in 1985 te zien dat deze de positie van een spiltrap liet zien (Nusselder 1985). Dit komt overeen met de ontwerptekening, het gaat om de spiltrap van het middelste trappenhuis. In de beuk met de entree en de spiltrap lopen de balken in een andere richting dan in de beuken waar zich kamers bevinden. Vermoedelijk zal dit bij de andere twee spiltrappen ook zo zijn, maar daar waren de balklagen zowel in 1985 als nu niet zichtbaar (met rode stippellijnen aangegeven).

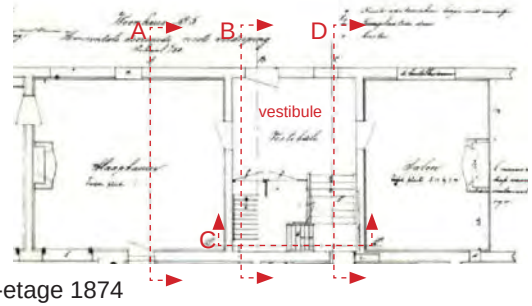
Verder is te zien waar de stookplaatsen waren. Deze bevonden zich tegen het midden van de woningscheidende wanden, waardoor de stookplaatsen van twee woningen tegen één wand kwamen. Aan beide kanten is een raveling te zien. Dit betekent echter dat de woningscheidende wand tussen de rechter woning en de middelste woning anders werd uitgevoerd dan op de ontwerptekening, namelijk één travee naar links. Hierdoor wisselde de middelste en rechter woning om qua formaat (zes of zeven traveeën). Het is enkel aan de hand van deze ravelingen overigens niet duidelijk of het om een stookplaats in het souterrain gaat en/of om een stookplaats op de bel-etage (waarvoor een stookgewelfje gemaakt moest worden).



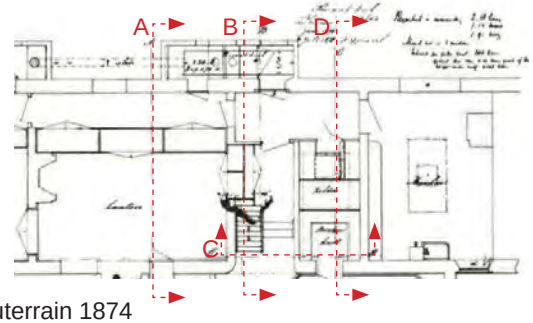
Bel- etage 1656



Tussenverdieping 1874



Bel-etage 1874



Souterrain 1874



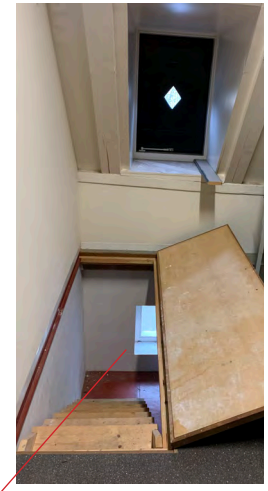
Souterrain 1985



Vestibule 1985

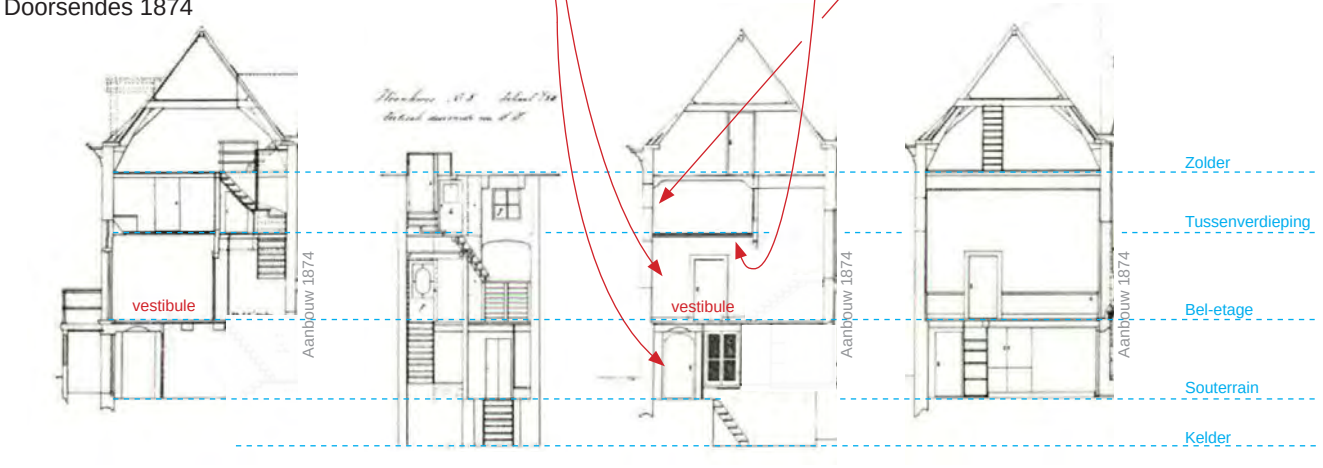


Vestibule 2020



Tussenverdieping 2020

Doorsendes 1874



Doorsnede B Doorsnede C Doorsnede D Doorsnede A

< Vorige pagina: foto's uit 1985 van de vestibule (boven) en een gang in het souterrain (onder), gedateerd in 1730.
[Nusselder 1985]

< Vorige pagina: foto's uit 2020 van het resterende houten plafond van de vestibule en van de tussenverdieping, die nu enkel nog bereikbaar is via een luik in de zoldervloer.
[Auteur]

< Vorige pagina: tekeningen van een woning in het Poortgebouw in 1874 (ten behoeve van een aanbouw in 1874). En het betreffende deel van de ontwerptekening uit 1656.
[Stadsarchief Amsterdam, 010056916959, bewerkt door auteur] [Nusselder 1985, RVB dossier INVRBM647, bewerkt door auteur]

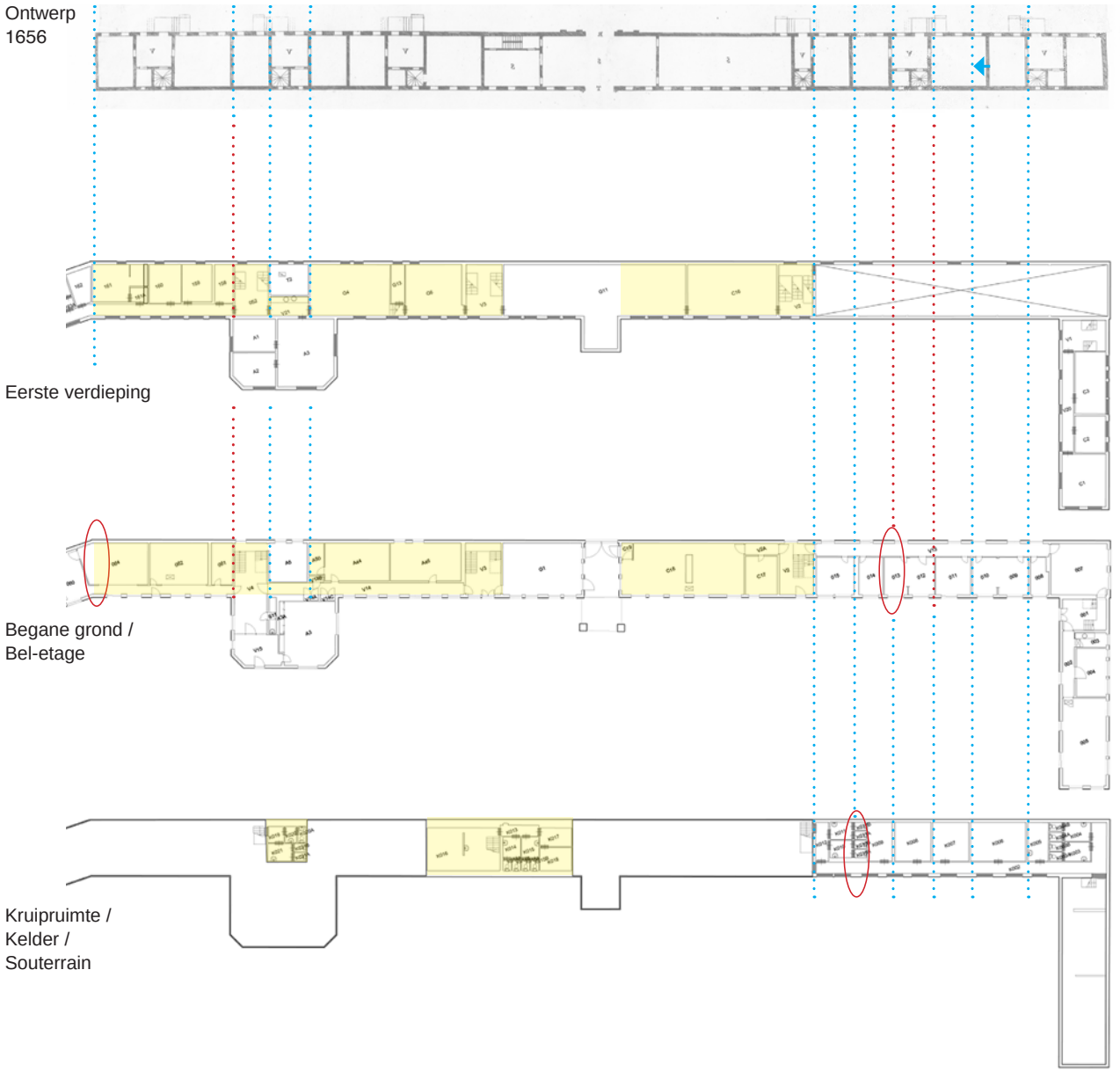
De conclusies uit de analyse van de balklagen in het souterrain worden bevestigd door tekeningen uit 1874 ten behoeve van de uitbreiding van een woning met een aanbouw aan de werfzijde (zie bouwfase 4). Op de volgende pagina is alleen het deel van deze tekeningen weergegeven dat het Poortgebouw betreft. Boven de plattegronden is ter vergelijking de ontwerptekening uit 1656 van dit deel weergegeven. Het is duidelijk dat er tussen 1656 en 1874 het nodige gewijzigd is, maar de basis indeling is nog steeds herkenbaar en ook de vloerniveaus zijn waarschijnlijk nog zoals in 1656. Deze tekeningen uit 1874 kunnen zodoende iets vertellen over de oorspronkelijke opzet van de woningen in het Poortgebouw. Zoals gezegd worden de conclusies uit de analyse van de balklagen in het souterrain bevestigd. In doorsnede B is te zien dat de balklaag boven het souterrain onder de vestibule in de lengte ligt terwijl de rest van de balklagen in de breedte liggen. Tegen de woningscheidende wanden (waarvan de linker later één travee is opgeschoven) zijn schouwen te zien.

Uit deze tekeningen kan voorzichtig de oorspronkelijke opzet van de woningen in het Poortgebouw afgeleid worden. Op de bel-etage bevond zich de entree aan de Kattenburgerstraat. Achter de entree bevond zich een vestibule met aan de kant van de werf een wenteltrap. Boven de vestibule was een kleine hangkamer / tussenverdieping aanwezig. Boven de kamers aan weerszijden van de vestibule was geen tussenverdieping aanwezig, waardoor dit veel hogere en voornamere ruimtes waren. Het aanbrengen van deze tussenverdieping zal, naast praktische overwegingen, ook te maken hebben gehad met de juiste maatverhoudingen van de ruimtes. Boven de tussenverdieping en de kamers bevond zich de zolder. Onder de bel-etage was een souterrain aanwezig met onder de vestibule aan de kant van de werf een nog lager deel; de kelder. De indeling van het souterrain op de tekeningen uit 1874 geeft waarschijnlijk niet de oorspronkelijke opzet weer, omdat dit deel toen al verbouwd was tot kantoor.

Opmerkelijk is in dit geval wel de vensterindeling van de gevel aan de straatkant. De kamers zouden dan twee vensters boven elkaar hebben gehad. Of alleen de onderste vlakken en de vlakken ter hoogte van een tussenverdieping kregen ramen en de rest van de bovenste vlakken werden uitgevoerd als nissen. In één van de nissen is een rijtje klezoren te zien, dus het is niet uit te sluiten dat deze nissen oorspronkelijk al metselwerk bevatten en alleen werden aangebracht ten behoeve van de symmetrie.

Aan de hand van foto's uit 1985 en een resterend houten plafond kan ook iets gezegd worden over de oorspronkelijke afwerkingen van sommige ruimtes. In het souterrain is op doorsnede D uit 1874 een getoogde doorgang te zien. In 1985 maakte Nusselder een foto van deze zelfde deur. Aan de linkerkant is een pilaster te zien en tussen de balken in de lengterichting een getoogd plafond. Wanden kregen eind zeventiende eeuw steeds vaker een architectonische benadering waarbij ze door pilasters werden geleed.[2] Mogelijk stamt deze doorgang met pilasters uit de bouwtijd.

In 1985 fotografeerde Nusselder tevens de vestibule daarboven. Hier is in de hoek eveneens een pilaster te zien, maar rijker vormgegeven. Verder is te zien dat de vestibule een bijzonder houten plafond met sierlijsten bevatte. Nusselder dateerde dit plafond in 1730[3], maar het is niet onmogelijk dat het uit de bouwtijd dateert. Als men hier namelijk pas in 1730 een vlak plafond aangebracht zou hebben, was het waarschijnlijk stucwerk geweest. Maar eind zeventiende eeuw waren stucplafonds nog zeldzaam. Als men een vlak plafond wilde (in plaats van de balklaag in het zicht) werd er een houten zoldering gemaakt, waarbij de naden zo veel mogelijk onzichtbaar werden gemaakt.[4] Dit vlakke houten plafond werd vervolgens beschilderd, niet zelden met in trompe-l'oeil. (Het zou interessant kunnen zijn om op dit plafond kleuronderzoek te laten doen om te achterhalen of er nog sporen van een schildering aanwezig zijn.) De architectonische benadering



dwarswanden op de oorspronkelijke plek

dwarswanden verwijderd en later op de oorspronkelijke plek teruggezet

dwarswand ontbreekt die er op een andere bouwlaag nog wel staat

gewijzigd vloerniveau

< Vorige pagina: dwarswanden huidige situatie (2012), in vergelijking met de ontwerptekening uit 1656. [Auteur, onderlegger RVB en Stadsarchief Amsterdam, 010056916960]]

van het interieur werd aanvankelijk vooral toegepast in vestibules, als overgang van de buitenarchitectuur naar het interieur.[5] Het is zodoende zeer goed mogelijk dat dit plafond met pilasters (de pilasters werden in 1996 verwijderd) uit de bouwtijd stamt.

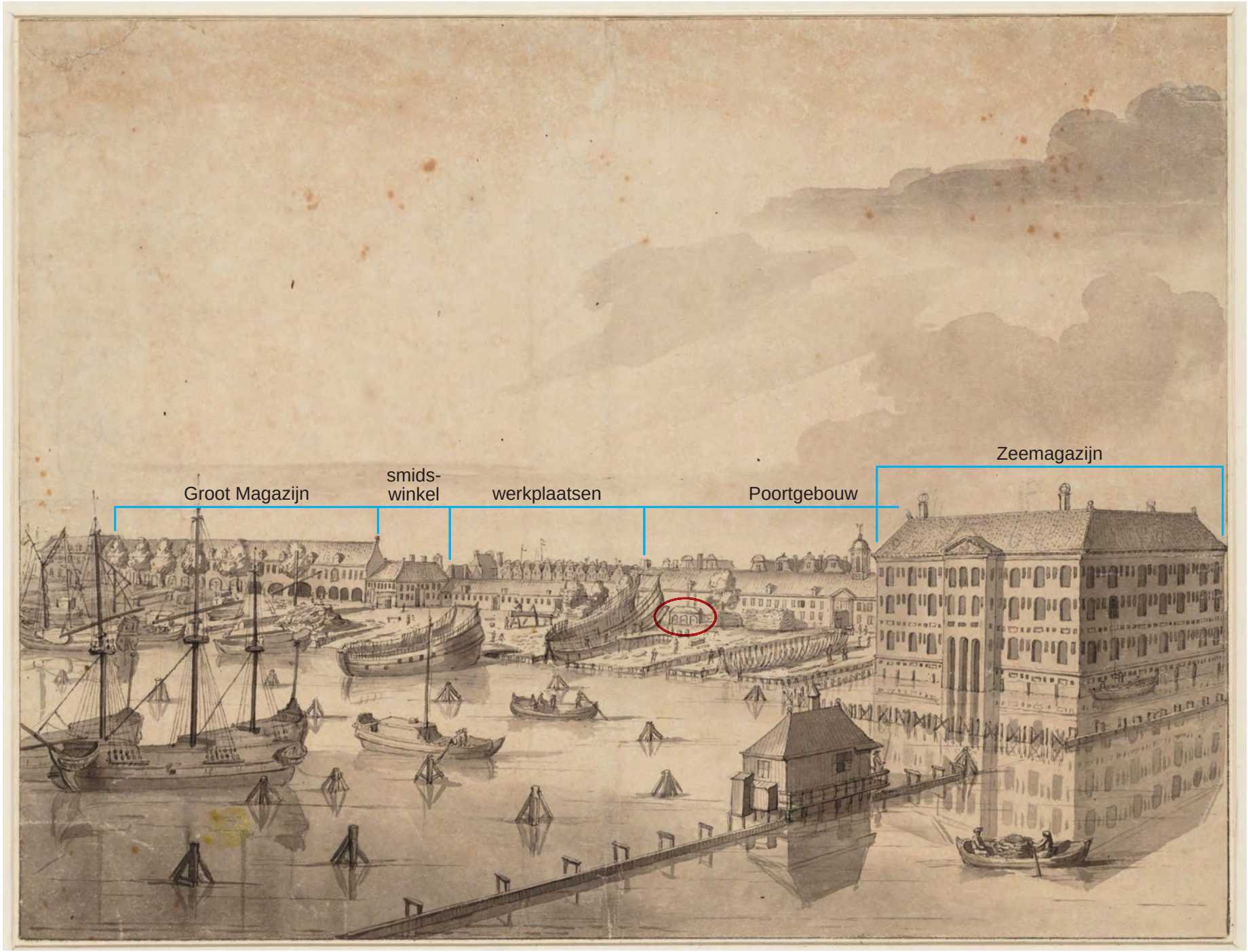
Van de oorspronkelijke opzet en afwerkingen van de woningen is in de huidige situatie verder vrijwel niets meer terug te vinden. Alle trappenhuizen en schouwen zijn later verwijderd. Slechts een enkele scheidingswand bevindt zich nog op de oorspronkelijke plek. Op veel plekken zijn de vloerniveaus zelfs gewijzigd. Van de tussenverdiepingen boven de vestibules is er nog één (met wijzigingen) aanwezig, boven het houten plafond. (Dit is mogelijk de reden dat deze tussenverdieping behouden is gebleven.) Het trappenhuis is later echter verwijderd, waardoor deze ruimte nu enkel bereikbaar is via een luik in de zoldervloer. De zoldervloer is hier bovendien vernieuwd. Het is onduidelijk of de hoogte hierbij is aangepast. Deze ruimte lijkt nu lager dan op oudere tekeningen wordt aangegeven. De afwerkingen in deze ruimte zijn van recente datum.

Op een aantal plekken bevinden de dwarswanden zich nog op de oorspronkelijke plek. Op de vorige pagina is boven de plattegronden van de bestaande toestand in 2012 de ontwerptekening van het Poortgebouw uit 1656 weergegeven. De blauwe stippellijnen laten zien waar zich nog dwarswanden op de oorspronkelijke plek bevinden. De rode stippellijnen geven aan waar dwarswanden ooit verdwenen waren, maar later weer op de oorspronkelijke plaats werden teruggezet. Tot slot laten de rode cirkels zien waar een dwarswand ontbreekt die er op een andere bouwlaag nog wel staat.

Vooral aan de rechterkant staan nog een aantal dwarswanden op hun oorspronkelijke plek. Hier bevindt zich in het souterrain ook nog de oorspronkelijke balklaag. Vermoedelijk hebben in dit deel minder wijzigingen in de constructie plaatsgevonden.

Na de knik in de Kattenburgerstraat laat de ontwerptekening een “Loots, om gereedschap te bewaaren” zien. Deze loods had een volledig gesloten gevel aan de kant van de Kattenburgerstraat en een rij vensters (of galerij) aan de werfzijde. Het Poortgebouw voor de knik en deze loots na de knik (waar later werkplaatsen en nog later woningen kwamen) worden samen het Voorwerfgebouw genoemd.

Op 16 juni 1657 bepaalde de Raad ter Admiraliteit dat de woonhuizen werden toebedeeld aan de twee onder-equipagemeesters, de schrijver van de werf, de meestertimmerman en de onder-meestertimmerman, de opziender van het ijzerwerk en tenslotte de opziender van de sjouwers.[6]


Zeemagazijn
smids-
winkel
Groot Magazijn
werkplaatsen
Poortgebouw

< Vorige pagina: prent uit ca. 1700, ‘s Landswerf vanuit het westen met rechts het Zeemagazijn met daarnaast de scheepswerf. In de rode cirkel de kleine veranda-achtige aanbouw.
[Stadsarchief Amsterdam, 010097010424]

Bouwfase 1: uitbreiding kort na de bouw - XVIIB
Niet lang na de bouw van het Poortgebouw werd haaks op het een vleugel aangebouwd, aan de kant van het Zeemagazijn. Deze korte, eenlaagse vleugel ontstond deels als poort voor de magazijnbrug, die toen veel dichter bij de straat lag dan de latere brug.[7] Deze vleugel is te zien op de eerder genoemde tekening van Roghman. Deze vleugel is later grotendeels vernieuwd en daarbij verhoogd. Mogelijk stamt (een deel van) het fundament nog uit bouwfase 1.

v Tekening door R. Roghman uit de periode 1657-1692, het Zeemagazijn met rechts de kop van het Poortgebouw en de lagere vleugel haaks daarop.
[Stadsarchief Amsterdam, 010001000670]



Het gebied ten noordoosten van het Voorwerfgebouw werd aanvankelijk toegewezen aan particuliere scheepsbouwers. Nadat zij hier hellingen hadden aangelegd en enkele panden hadden gebouwd, werd dit deel in 1660 alsnog bij de Admiraliteit gevoegd.[8] In dat jaar werd hier een “smidswinkel”, werkplaats voor de smid, gebouwd. Dit grote gebouw had een bijna vierkante plattegrond en was daardoor een stuk dieper dan het Voorwerfgebouw. Tussen het Poortgebouw en de smidswinkel bevond zich een rij “winkels” (werkplaatsen) van verschillende ambachten.[9] Deze winkels waren één bouwlaag hoog en even diep als het Poortgebouw. Vermoedelijk hebben we het hier over de tot werkplaatsten verbouwde “loots, om gereedschap te bewaaren” die op de ontwerptekening uit 1656 te zien was. Deze werkplaatsen werden later woningen waarbij de bouwmassa werd vernieuwd en verhoogd. Van de oorspronkelijk werkplaatsen is in de huidige situatie niets meer te zien.

Op de prent uit ca. 1700 is tot slot een kleine aanbouw te zien links van de poort (op de vorige pagina aangegeven met een rode cirkel). De aanbouw bevindt zich ter hoogte van het trappenhuis en privaat van de woning van zes traveeën breed. De getekende aanbouw bestaat uit een bouwlaag onder een schilddak met aan de kant van de werf drie getoogde openingen. Lemmers beschrijft het als een “soort overdekte veranda”.[10] De functie is niet duidelijk, maar de aanbouw lijkt eerder bij de werf te horen dan bij het woonhuis. Deze aanbouw werd later vernieuwd.


De ADMIRALITEITSWERF
in 1760
H.SCHOUTEN

< Vorige pagina: tekening van H. Schouten tussen 1760 en 1770. Gezicht van het Admiraliteits-Magazijn, en Scheeps-Timmerwerf te Amsterdam.
[Stadsarchief Amsterdam, 010094001123]

V Foto uit 2020 van de achttiende-eeuwse stijlkamer op de zuidelijke kop van het Poortgebouw.
[Auteur]



Bouwfase 2: kleine wijzigingen - XVIII
Begin achttiende eeuw moest de Admiraliteit bezuinigen. Dit bleef tot het midden van de eeuw zo. In 1744 werkte er nog maar 440 mensen op de werf. In deze periode zal er waarschijnlijk weinig ver- en gebouwd zijn. Vanaf het midden van de achttiende eeuw ging het weer beter. Rond 1780 werken er 1200 man op de werf.[11]

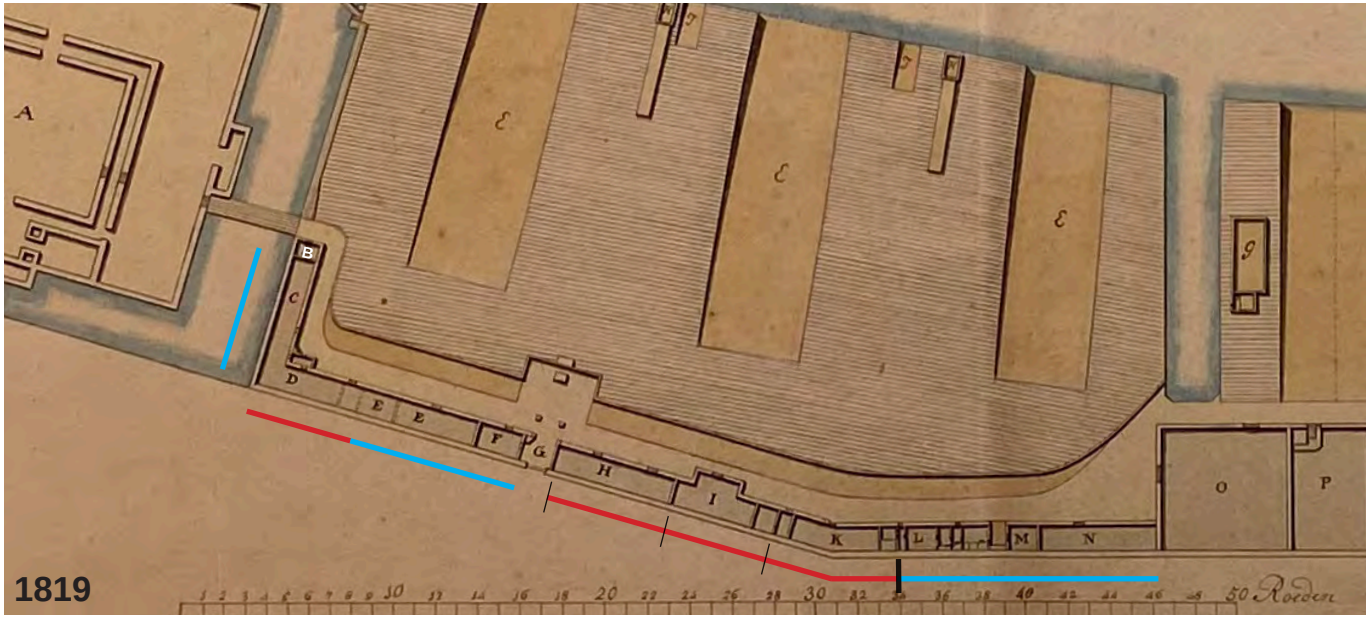
Op een tekening van H. Schouten uit ca. 1760 is rechts een schip in aanbouw te zien. Links zien we het Poortgebouw met op de voorgrond de “veranda-achtige” aanbouw links van de poort. De aanbouw was inmiddels vergroot, danwel vernieuwd. We zien een aanbouw van drie bouwlagen met daarboven een overdekt dakterras. Op gevels bevatten grote schuiframen met vier of vijf ruitjes op een rij. Vermoedelijk was dit de woning van een belangrijke ambtenaar, die vanuit zijn woning zicht had op de werf. Uit andere bronnen weten we dat omstreeks 1785 de equipagemeester ook zijn woning op de werf had.[12] De equipagemeester en de scheepsbouwmeester hadden samen de dagelijkse leiding op de werf. Mogelijk was dit dus de woning van de equipagemeester. (In 1834 zou het de woning van de Constructeur 1e klasse zijn, die in 1874 de aanbouw wederom liet vervangen, zie bouwfase 4.)

In de huidige situatie zijn aan de werfzijde op een aantal plekken nog ramen met drie of vier ruitjes op een rij te zien. Vermoedelijk werden in de loop van de achttiende eeuw steeds meer woningen voorzien van grotere vensters aan de kant van de werf. Deze vensters kregen ramen met een voor die tijd gebruikelijke indeling; een vijfdeling (vijf ruitjes op een rij -> eerste helft achttiende eeuw), een vierdeling (tweede helft achttiende eeuw) of een driedeling (eind achttiende eeuw).

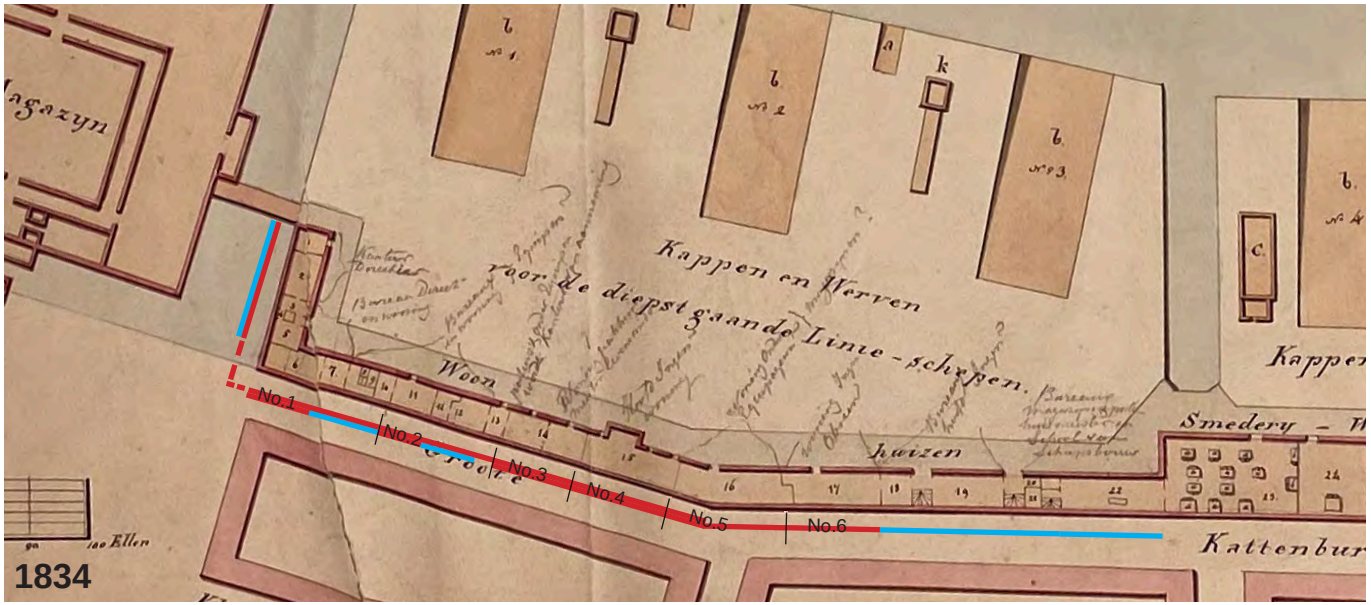
Naast het vergroten van de vensters aan de werfzijde gingen de interieurs waarschijnlijk ook met hun tijd mee. In de huidige situatie bevindt zich op de zuidelijke kop van het Poortgebouw nog een achttiende-eeuwse stijlkamer. Deze is later echter aangepast en in 1996 flink gerestaureerd.

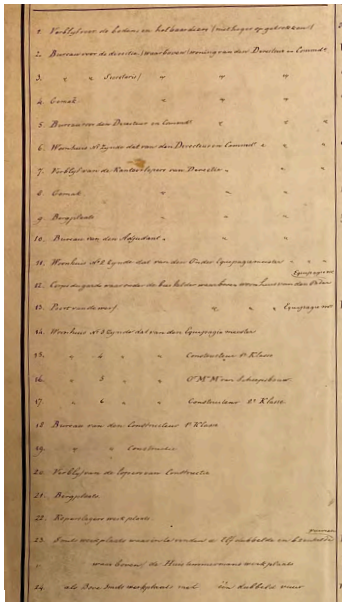
In 1778 werd de boog boven de deuren van de poort dichtgemaakt.[13] In 1791 brandde het Zeemagazijn grotendeels af. Het is niet bekend of het Poortgebouw ook beschadigd raakte bij deze grote brand. Kort daarna werd het Zeemagazijn herbouwd.

In 1795 werden de vijf admiraliteiten vervangen door één Betaafse Marine. Op de werf in Amsterdam heerste in deze tijd armoede en onrust. Rond 1800 was de bouw van nieuwe schepen geheel stilgevallen. In 1800 werkte er ca. 2000 man op de werd, in 1808 waren dat er nog maar 500.[14]



A. Algemeen Groot magazijn.
B. Secretari der Directie.
C. Secretaris Kamer.
D. Woonhuis van de Schout by Nagt.
E. Bureau der Adjudants.
F. Opzienders en Wagt-vertrek.
G. Poort van de Werf.
H. Woonhuis van de Equipagie meester.
I. Woonhuis van de Constructeur.
K. Woonhuis van de magazijn meester.
L. Bureau der Constructeurs.
M. het Lacaret.
N. Werkplaats der koper en Bliks Slagers.
O. Smederij.
P. bergplaats voor de Smederij.
Q. Chaloupen maker[ij]





< Vorige pagina: uitsnede van een kaart uit 1819 van het Marineterrein te Amsterdam. Met gekleurde lijnen langs de plattegrond is aangegeven waar zich woningen (rood) of andere functies (blauw) bevonden.
[Nationaal Archief, 4MTHS-855, bewerkt door auteur]

< Vorige pagina: uitsnede van een kaart uit 1834 van het Marineterrein te Amsterdam. Met gekleurde lijnen langs de plattegrond is aangegeven waar zich woningen (rood) of andere functies (blauw) bevonden.
[Nationaal Archief, 4MTHS-859, bewerkt door auteur]

Bouwfase 3: uitbreiding woningen - 1813-1870
Na het vertrek van de Fransen werd de werf omgedoopt tot Rijkswerf en braken betere tijden aan. In relatief korte tijd vonden veel bouwactiviteiten op de werf plaats.

Rond 1814 kreeg de haakse vleugel aan de kant van het Zeemagezijn zijn huidige omvang.[15] In de oksel van het Poortgebouw en deze haakse vleugel werd een kleine aanbouw gemaakt met entree. Op een kaart uit 1819 (zie vorige pagina) is dit goed te zien. Deze aanbouw werd in 1915 weer verwijderd.

Tevens is op de kaart uit 1819 te zien dat de poort aan de kant van de werf van een uitbouw op kolommen werd voorzien. De uitbouw bestond uit één vertrek, met daarboven een ondiepe attiek onder een plat dak. Deze uitbouw is in gewijzigde vorm nog steeds aanwezig. Vermoedelijk is toen ook het torentje boven de poort afgebroken. Het uurwerk werd in 1822 in een nieuwe klokkentorentje op het Zeemagazijn geplaatst.[16] In 1964 werden onder deze uitbouw van de poort resten van (funderings?)gewelven aangetroffen.[17] De relatie met deze uitbouw is niet geheel duidelijk.

Opvallend in 1819 is dat de gehele rechterkant van het Poortgebouw toen in gebruik was als woningen. Op de kaarten op de vorige pagina is met gekleurde lijnen aangegeven waar zich woningen (rood) of andere functies (blauw) bevinden. Op de kaart uit 1834 is dit ook voor de verdieping aangegeven. Ook worden de huisnummers vermeld.

Aan de linkerkant op de hoek bevond zich in 1819 de woning van de Schout bij Nagt en aan de rechterkant bevonden zich de woningen van de Equipagemeester, de Constructeur en in de knik die van de Magazijnmeester. De laatste woning liep door na de knik. Een deel van de werkplaatsen was dus al verbouwd tot woning én verhoogd. In de huidige situatie bevindt zich op deze lijn nog altijd een door het dak tredende scheidingsmuur. De rest van de werkplaatsen werden later in de negentiende eeuw eveneens verhoogd tot de dakhoogte van het Poortgebouw. Het hele Voorwerfgebouw (voor en na de knik) kreeg hiermee één doorlopend zadeldak.

In 1834 werd weer een kaart gemaakt met daarop aangegeven welke functies zich waar op het terrein bevonden. Op deze kaart werd de indeling van het Voorwerfgebouw nog iets preciezer weergegeven en ook de functies werden uitgebreider vermeld. Hier werd bij het grootste deel namelijk ook vermeld wat er op de verdieping zat.

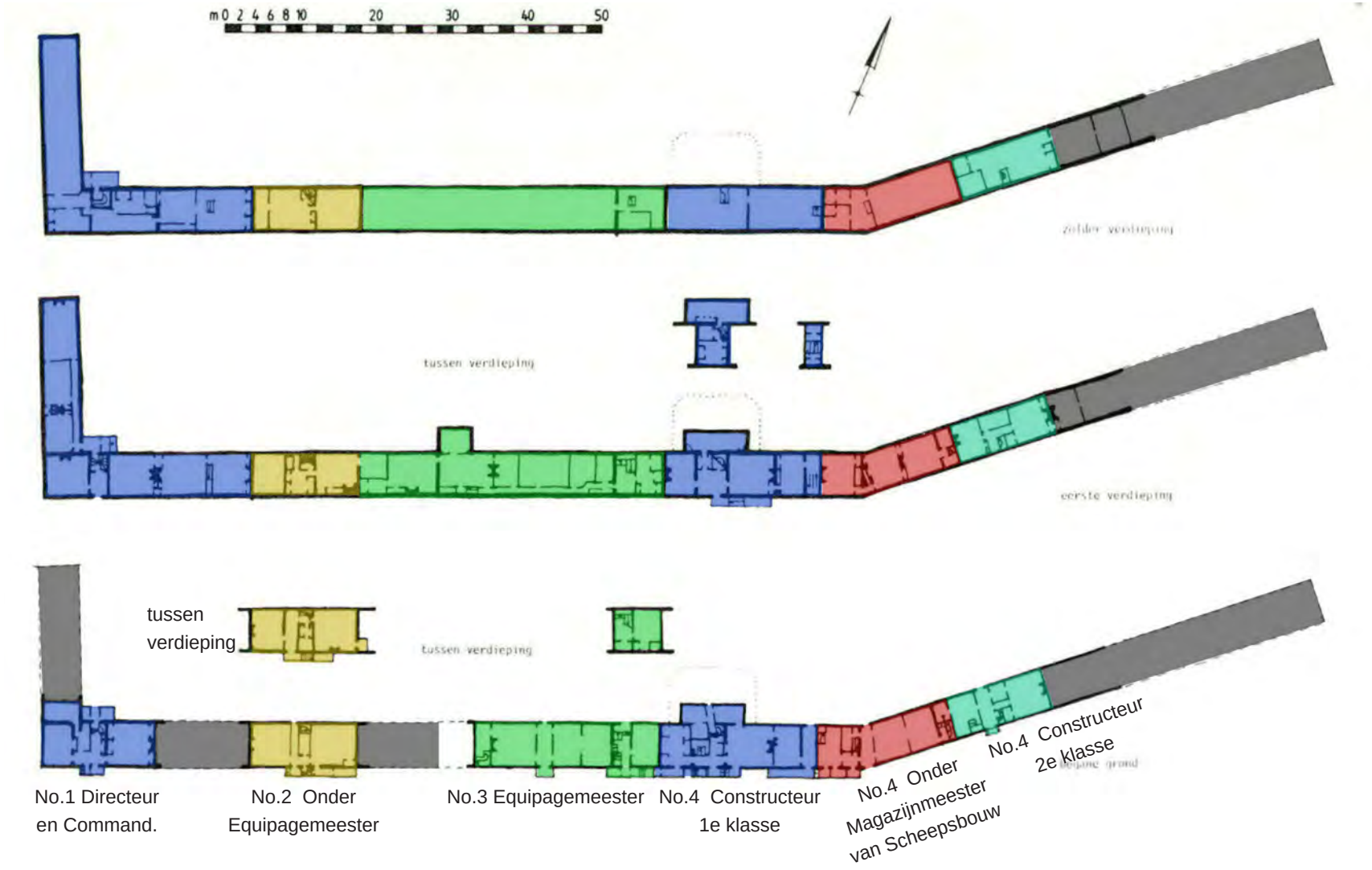
Tussen 1819 en 1834 is het aantal woonhuizen in het Voorwerfgebouw toegenomen van vier naar zes. Op de hoek links werd het woonhuis van de Schout bij Nagt (1819) in 1834 vermeld als woonhuis No.1 van den Directeur en Command. Daarnaast werd een deel van het Opzienders en Wachtvertrek verbouwd tot woonhuis No.2 van den Onder Equipagemeester. Het woonhuis (No.3) van de Equipagemeester bleef rechts van de poort. Het woonhuis van de Constructeur daarnaast werd woonhuis No4. van den Constructeur 1e klasse. De woning in de knik, van de Magazijnmeester, werd woonhuis No.5 van den Onder Magazijnmeester van Scheepsbouw. Daarnaast werd weer een deel van de werkplaatsen verbouwd tot woonhuis No.6 van den Constructeur 2e klasse.

zolder verdieping

eerste verdieping

Begane grond

1834



1656

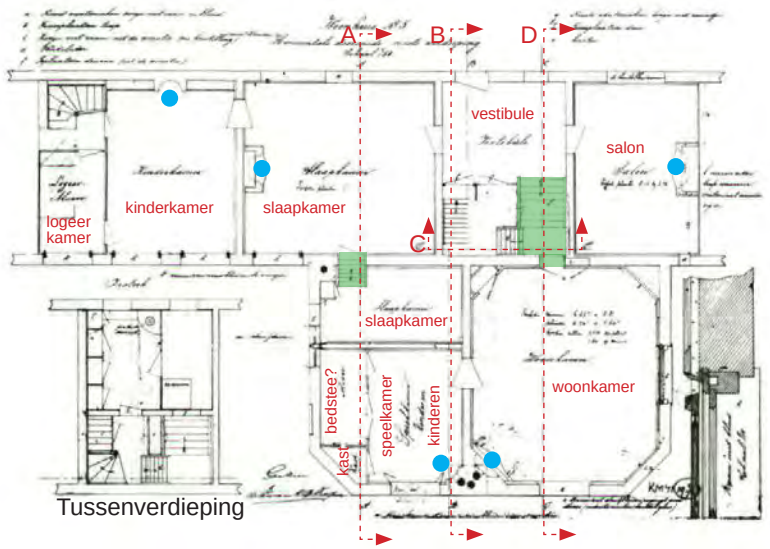


< Vorige pagina, bovenste drie: Plattegronden van de “toestand der woonhuizen in 1834”. Met kleuren en teksten is aangegeven waar zich welke woningen bevonden. Grijze delen bevatte andere functies.
[Nusselder 1985, RVB dossier INVRBM647, bewerkt door auteur]

In het onderzoek van Nusselder uit 1985 worden nog veel gedetailleerdere plattegronden van de “toestand der woonhuizen in 1834” weergegeven. De bron van deze plattegronden is helaas onbekend. Met verschillende kleuren is op de plattegronden op de vorige pagina geprobeerd aan te geven waar zich de verschillende woningen bevonden, dit is echter niet overal geheel duidelijk. De grijze delen zijn niet ingetekend, hier bevonden zich geen woonhuizen maar kantoren en andere functies. Wat de plattegronden van de situatie in 1834 moeilijk leesbaar maakt is dat niet overal duidelijk is om welke bouwlaag het gaat. Er wordt “begane grond”, “tussen verdieping” en “eerste verdieping” vermeld. Op elk van deze niveaus lijken echter entrees en trappen met bordessen aan de straatkant getekend. Duidelijk is in elk geval wel dat de woningen zowel een entree aan de straatkant als een entree aan de werfkant hadden. Hoe deze entrees precies gebruikt werden is helaas niet duidelijk.

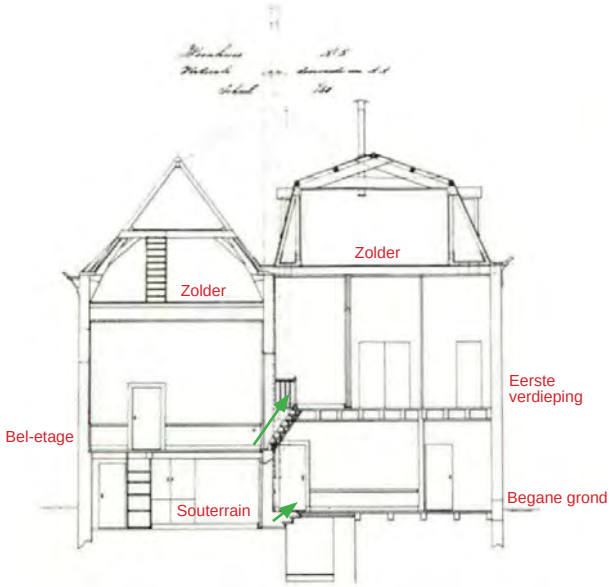
Ter vergelijking is onderaan ook de plattegrond uit 1656 weergegeven met in kleuren de verschillende woningen in die tijd. Duidelijk is dat de woningen veel groter geworden zijn. Her en der waren nog delen van de indeling uit 1656 herkenbaar, maar er was vooral veel veranderd in de tussenliggende periode. Het onderzoek uit 1985 vermeldt: “Ondanks deze ingreep zijn er toch nog 4 van de 6 originele trappenhuisen op de oude plaats aanwezig. De spiltrappen uit het ontwerp van Stalpaert zijn echter allemaal verdwenen, op een klein stukje na.”[18]

< Vorige pagina, onderste: Plattegronden van het ontwerp uit 1656 van het Poortgebouw; met in kleuren de verschillende formaten woningen weergegeven.
[Stadsarchief Amsterdam, 010056916959 en 010056916960, bewerkt door auteur]

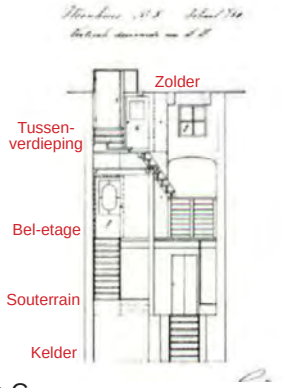


Tussenverdieping

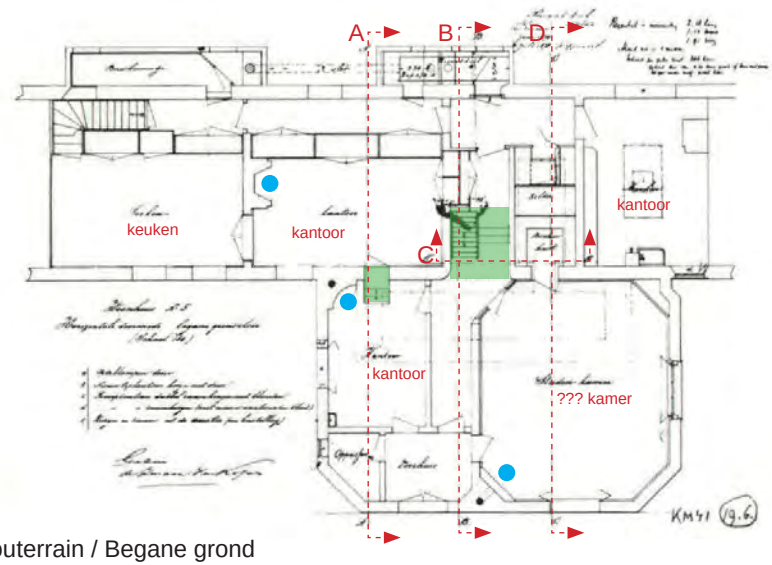
Bel-etage / Eerste verdieping



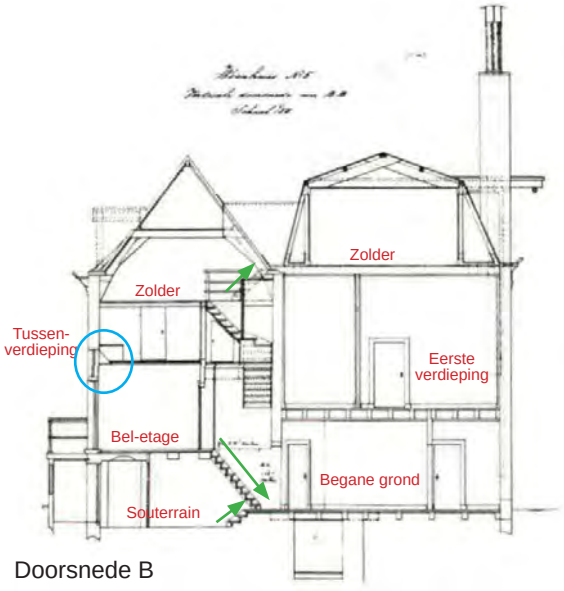
Doorsnede A



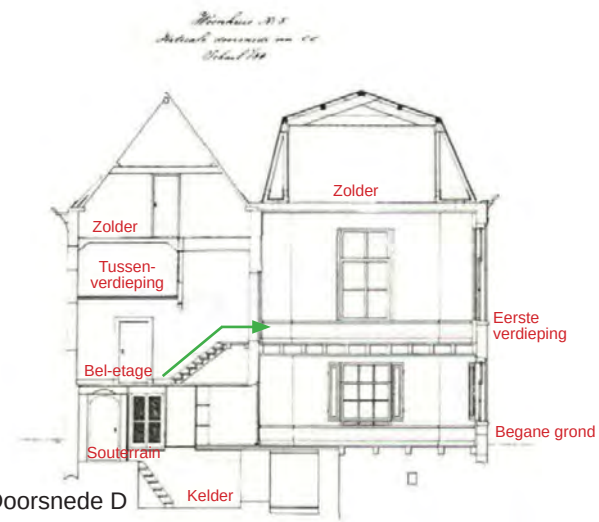
Doorsnede C



Souterrain / Begane grond



Doorsnede B



Doorsnede D

< Vorige pagina: ontwerptekeningen uit 1874 voor een aanbouw aan een van de woningen in het Poortgebouw.
[Nusselder 1985, RVB dossier INVRBM647, bewerkt door auteur]

V Foto uit 2020 van de achthoekige stijlkamer op de verdieping van de aanbouw uit 1874.
[Auteur]



Bouwfase 4: aanbouw - 1874

In 1874 werd de aanbouw bij de woning van de Constructeur 1e klasse vernieuwd. Dit zou de derde variant van deze aanbouw worden. De toen uitgevoerde aanbouw is in ongewijzigde hoofdvorm nog altijd aanwezig. Het interieur is later grotendeels gewijzigd, behalve op de eerste verdieping waar nog veel oorspronkelijke onderdelen zijn te vinden.

De ontwerptekeningen uit 1874 zijn bewaard gebleven en afgebeeld in het rapport van Nusselder uit 1985, de teksten zijn helaas niet overal leesbaar. Op de vorige pagina zijn de tekeningen weergegeven met in rood de positie van de doorsnedes en in de doorsnedes vermeld welke bouwlaag waar zit. Tevens is geprobeerd de functies van de ruimtes te ontcijferen, ook dit wordt in rood vermeld. De hoogteverschillen zorgen ervoor dat plattegronden van het gebouw soms moeilijk leesbaar zijn. Het deel van deze tekeningen dat de oude woning in het Poortgebouw betreft is ook opgenomen bij bouwfase 0 om de oorspronkelijke indeling te achterhalen.

De nieuwe aanbouw kreeg andere vloerniveaus dan de oude woning in het Poortgebouw en de oude aanbouw. De begane grond kwam op werfniveau te liggen; een paar treden hoger dan het souterrain. De ruimtes op de begane grond en in het souterrain werden ingericht als kantoorruimtes, die bereikbaar waren vanaf de werf, en een keuken met een trap naar de bel-etage. Deze ruimtes waren een stuk lager dan de representatievere woonruimtes op de bel-etage en de verdieping. De verdieping van de aanbouw kwam een aantal treden hoger te liggen dan de bel-etage. Vanuit de vestibule (op de bel-etage) werd een brede trap gemaakt naar de rijk vormgegeven woonkamer op de verdieping van de aanbouw. Deze achthoekige woonkamer is als stijlkamer, ondanks enkele aanpassingen in 1996 (zie bouwfase 9), relatief gaaf bewaard gebleven (zie beschrijving interieur). Links bevond zich, aansluitend aan de woonkamer, een speelkamer voor de kinderen met bedstee(?) er aanvast. Daarnaast bevond zich in de aanbouw nog een slaapkamer, maar deze was enkel verbonden met de slaapkamer in de oude woning. Rechts van de vestibule bevond zich in de oude woning een salon en links achtereenvolgens een slaapkamer, de kinderkamer en een zone met trap naar het souterrain en een logeerkamer. De tussenverdieping en zolders waren waarschijnlijk het domein van de dienst- en kindermeisjes.

In de oude woning moesten diverse nieuwe trappen aangebracht worden om het verschil tussen de oude en nieuwe vloerniveaus te overbruggen (met groene pijlen aangegeven in de tekeningen). De meeste kamers waren voorzien van een schouw of aansluitpunt voor een kachel (blauwe stippen op de plattegrond). In de aanbouw werden de rookkanalen aangebracht in de afgeschuinde hoeken. In de oude woning bevinden de schouwen zich vooral tegen de (voormalige) woningscheidende wanden. Een uitzondering is de kinderkamer, waar een schouw/kachelnis tegen de gevel aan de straatkant is te zien. Dit was waarschijnlijk in meerdere woningen het geval, aangezien later tegen de straatgevel diverse rookkanalen te zien zijn. In de doorsnedes is te zien dat de woonkamer, de kamer daaronder en de slaapkamer een lage lambrisering hadden. Bij de vensters in de kamer onder de woonkamer zijn tevens binnenluiken te zien. Tot slot zijn onder de bordessen / in de pothuizen aan de straatkant privaten aangegeven.



1899

< Vorige pagina: foto uit 1899 met het Zeemagazijn en Poortgebouw links van de Kattenburgerstraat.
[Stadsarchief Amsterdam, 10019A000414]

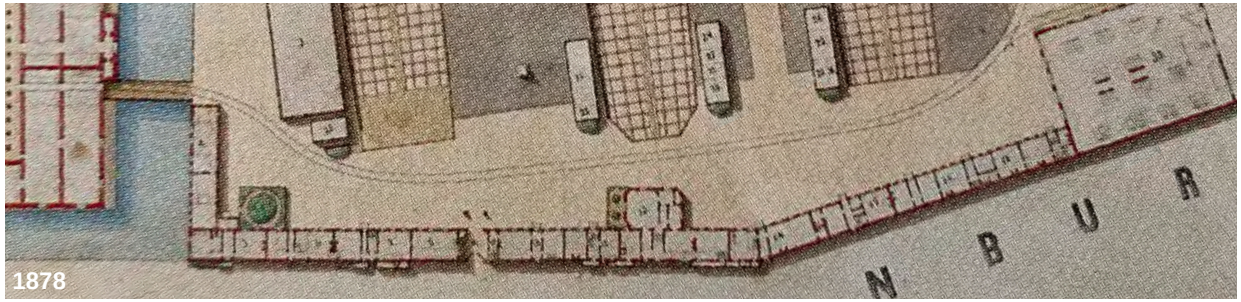
Bouwfase 5: geen woningen meer - 1884

Rond 1880 werd een onderzoek ingesteld naar de woonhuizen aan de Voorwerf. Aanleiding hiervoor was de slechte gezondheidstoestand van verschillende bewoners, waarvan een aantal zelfs was overleden. Men zag de aanhoudende stank in sommige huizen en bureaus als voornaamste oorzaak van de vele zieken. De stank bleek veroorzaakt te worden door een zeer gebrekkige afvoer van fecaliën en afval. De grond onder het Voorwerfgebouw was dermate verontreinigd dat sanering te kostbaar zou zijn. Daarom werd besloten tot de bouw van nieuwe huizen; ten weste van het Zeemagazijn verrees tussen 1882 en 1884 “het Paleis”. De bewoners van de werf verhuisde naar het Paleis en het Voorwerfgebouw werd enkel nog gebruikt als kantoor.[19]

Deze functieverandering zal ongetwijfeld wijzigingen in het interieur tot gevolg hebben gehad, hierover is echter weinig bekend. Bij vergelijking van de plattegronden zoals weergegeven op kaarten uit 1878 en 1894 zijn echter maar weinig verschillen te zien. De functies die in de legenda vermeld worden zijn uiteraard wel anders. De zuidvleugel was in 1894 in gebruik als school voor stuurmansleerlingen en zo rond 1900 scheikundig laboratorium worden. Het zuidelijk deel het Poortgebouw was bureau uitrusting en naast de poort was de wacht mariniers. Aan de noordkant van de poort bevonden zich achtereenvolgens het bureau officier van politie, het verblijf van de werfpolitie en het bureau van de directie griffierenstaf. Vanaf de aanbouw uit 1874, voorbij de knik tot aan de smidse was in gebruik bij de geneeskundigendienst.

Rond 1900 werden de entrees aan de Kattenburgerstraat dichtgemetseld en de stoepen met trappen en bordessen verwijderd.[20] Op de foto uit 1899 op de vorige pagina zijn een aantal stoepen nog te zien. Wat verder opvalt aan deze foto is de grote hoeveelheid schoorstenen, zowel op de nok van het dak als langs de gevel aan de Kattenburgerstraat. Met het verdwijnen van de woonfunctie zouden deze schoorstenen ook langzaamaan allemaal verdwijnen. Op plattegronden van de bestaande toestand in 1915 zijn al minder schouwen te zien dan op de kaart uit 1894 en in 1915 werden met het aanleggen van centrale verwarming de meeste overgebleven schouwen eveneens verwijderd (zie bouwfase 6).

V Uitsnedes van kaarten uit 1878 en 1894 waarop de plattegronden van de gebouwen staan afgebeeld.
[Lemmers 2005, p. 99 en 119]




1914


1934


1956


1956

< Vorige pagina: foto's uit 1914, 1934 en 1956 van het Poortgebouw aan de kant van de werf. Met rood zijn de onderdelen aangegeven die in 1915 werden gewijzigd en in groen de onderdelen die na 1915 werden gewijzigd.
[Stadsarchief Amsterdam; 010118000228 (1914), 010122025252 (1956), 010122025252 (1956)]
[Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, 014123]

> Volgende pagina: tekening van de bestaande toestand in 1915. Met in rood de te verwijderen schouwen omcirkeld en de te slopen aanbouw.
[Nationaal Archief 4.RGD_61.3]

>> Twee pagina's verder: tekening van de nieuwe toestand in 1915. Met in rood de gewijzigde delen.
[Nationaal Archief 4.RGD_61.2]

V Geveltekening van de bestaande toestand in 1915 aan de kant van de werf.
[Nationaal Archief 4.RGD_61.1]

Bouwfase 6: verbouwingen - 1915 tot 1957

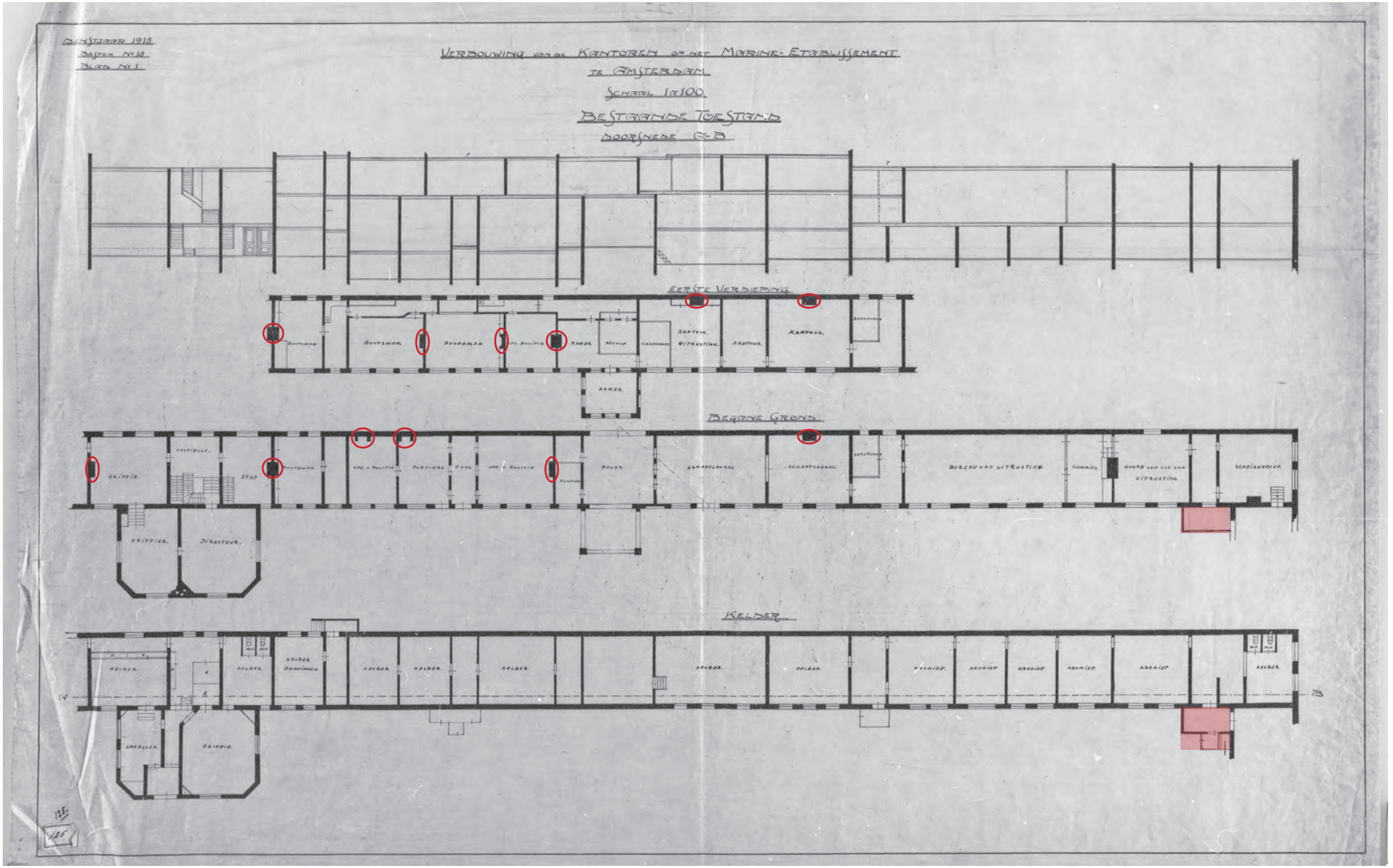
In 1915 vond een verbouwing plaats waar tekeningen van bewaard zijn gebleven. Het lijkt er echter op dat deze verbouwing niet precies zo werd uitgevoerd, zeker wat betreft de gevelwijzigingen niet. Op de volgende pagina's zijn de tekeningen uit 1915 van de bestaande toestand en de nieuwe toestand weergegeven en met rood zijn de wijzigingen aangegeven. Op de bestaande toestand zijn alle schouwen die verwijderd werden omcirkeld. Volgens Lemmers werd het Voorwerfgebouw als kantoorgedeelte gemoderniseerd en van centrale verwarming en elektrische verlichting voorzien.[21] Slechts twee schouwen in het meest rechter deel bleven behouden. De aanbouw in de hoek tussen het Poortgebouw en de zuidvleugel werd geheel gesloopt.

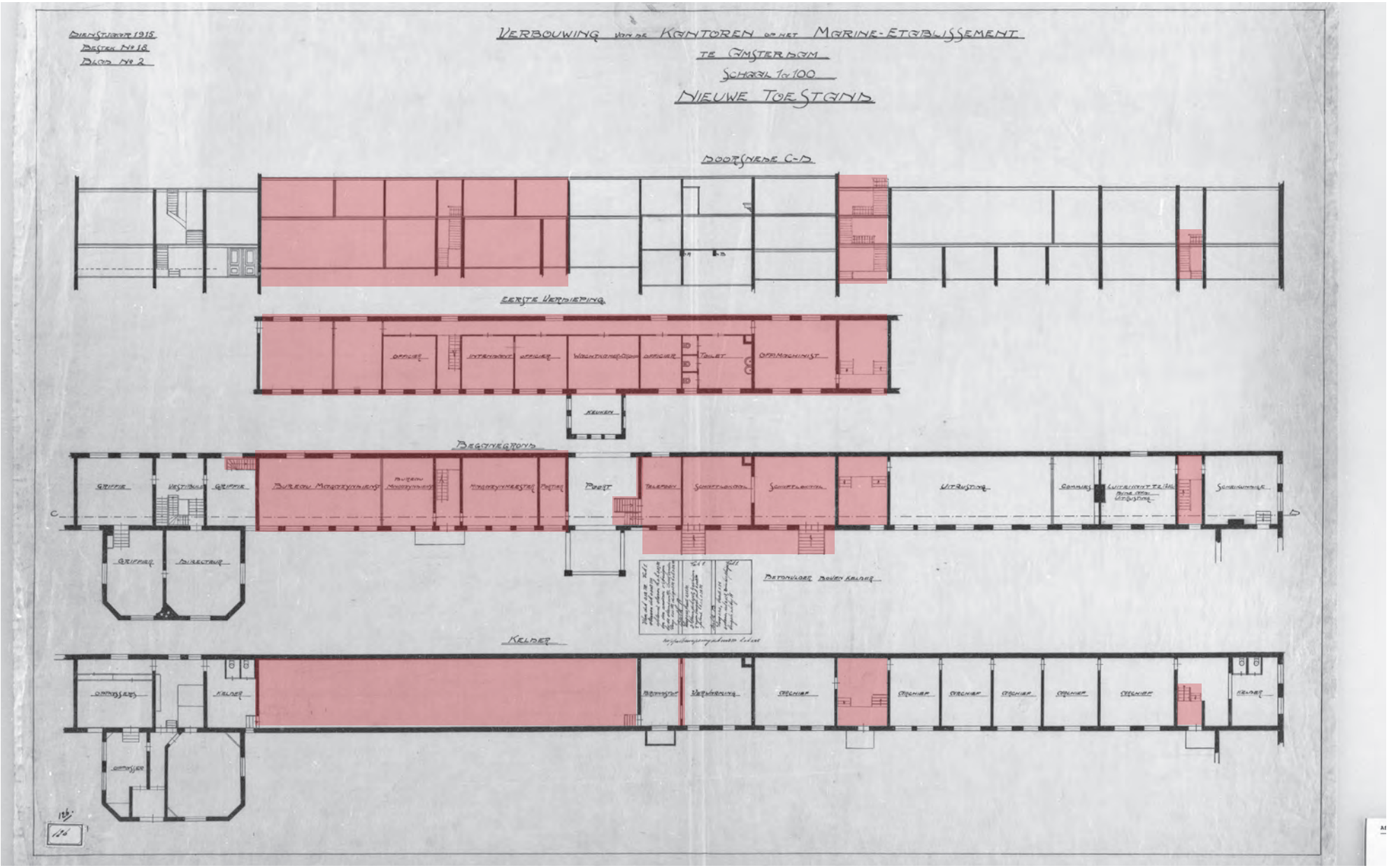
Op de nieuwe toestand is in de doorsnede te zien dat de vloerniveaus in het deel links van de poort werden gewijzigd. De wisselende vloerniveaus werden gelijkgetrokken, waarmee het souterrain kwam te vervallen. Dit deel werd van een nieuw trappenhuis en nieuwe indeling voorzien. Ook in de gevels had dit de nodige wijzigingen tot gevolg. Op de geveltekening van de bestaande toestand (hieronder) staan tussen de aanbouw uit 1874 en de poort bijvoorbeeld drie deuren getekend. In de nieuwe situatie bevond zich hier nog maar één representatieve entree; een dubbele entreedeur met rijk gedecoreerde omlijsting (waarschijnlijk hergebruikt van elders). Verder werden verschillende vensters vernieuwd / verplaatst, zowel aan de kant van de werf als aan de straatkant. De drie vensters boven in de uitbouw boven de poort werden bijvoorbeeld vervangen door twee vensters en het attiek werd verwijderd. Het huidige schilddak werd pas in 1952 toegevoegd.[22] Rechts van de poort bleven de vloerniveaus hetzelfde, maar de interne indeling en een deel van de vensters werd wel gewijzigd. Ook hier werd een nieuw trappenhuis ingebouwd.

In 1926 werd het deel van de voormalige werkplaatsen, na de boven het dak tredende scheidingswand, weer ingericht als woningen en verhuurt aan Marinepersoneel.[23]

In de periode tussen 1915 en 1957 vonden waarschijnlijk verschillende kleine verbouwingen plaats, waar meestal geen tekeningen van bewaard zijn gebleven. Door het vergelijken van foto's uit verschillende jaren is een deel van deze wijzigingen te achterhalen. Op de foto's op de vorige pagina zijn met rood de onderdelen omcirkelt die in 1915 werden gewijzigd en in groen de onderdelen die na 1915 werden gewijzigd.




Dienstjaar 1918
Bestek N:18
Blad N:1
Verbouwing voor de Kantoren op het Marine-Etablissement te Amsterdam
Schaal 1:100
Bestaande Toestand
Doorsnede C-D
Eerste Verdieping
Beganegrond
Kelder


DIENSTJAAR 1915
DIENST No 18
BLOD No 2
VERBOUWING VAN DE KANTOREN OP HET MARINE-ETABLISSEMENT
TE AMSTERDAM
SCHAAL 1:100
NIEUWE TOESTAND
DOORSNEDE C-D
EERSTE VERDIEPING
OFFICIER
INTENDANT
OFFICIER
WACHTMEESTER
OFFICIER
TOILET
OFFMACHINIST
KEUKEN
BEGANEGROND
GRIFFIE
VESTIBULE
GRIFFIE
BUREAU MOBILISATIE
BUREAU MOBILISATIE
MINISTERIEKAMER
PASTRIE
PORIET
TELEFOON
SCHEEPSBOUW
SCHEEPSBOUW
UITRUSTING
COMMIES
GARDEROBE
SCHEIKAMER
GRIFFIE
DIRECTEUR
PATRONENDEPOT BOVEN KELDER
KELDER
OPPASSER
KELDER
OPPASSER
BERGPLAATS
VERWARMING
STOOMKAR
STOOMKAR
STOOMKAR
STOOMKAR
STOOMKAR
STOOMKAR
KELDER





< Een fotorapportage uit 1957 van het Voorwerfgebouw.
[Nationaal Archief 2.12.56_8027]

















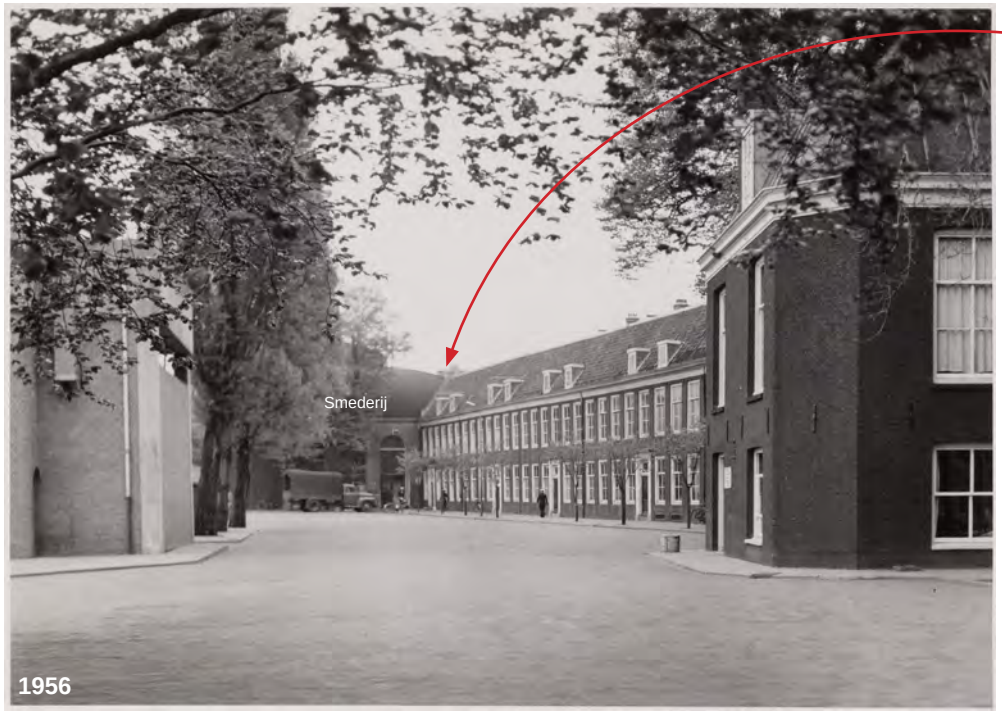
> Een fotorapportage uit 1957 van het Voorwerfgebouw.
[Nationaal Archief 2.12.56_8027]

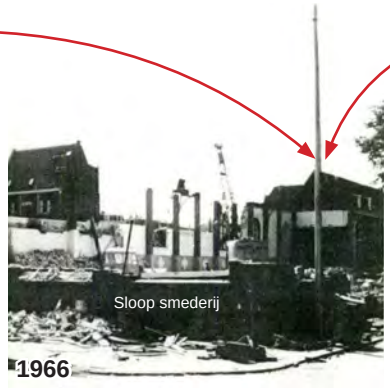


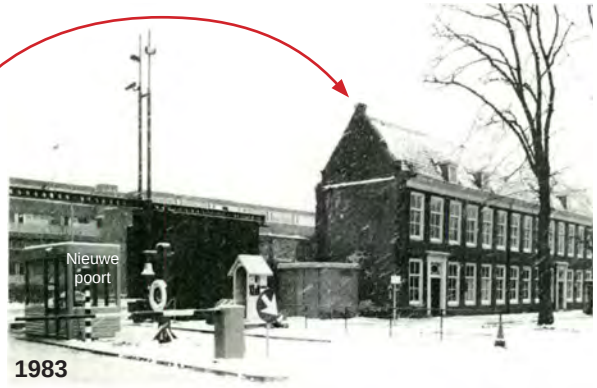







Smederij
1956


Sloop smederij
1966


Nieuwe poort
1983


1967


1967

< Vorige pagina boven: foto's van de situatie met smederij in 1956, tijdens de sloopt van de smederij in 1966 en van de situatie met nieuwe poort in 1983.
[Stadsarchief Amsterdam, 010122025268] [Nusselder 1985, RVB dossier INVRBM647]

< Vorige pagina onder: twee foto's die samen de gehele gevel aan de Kattenburgerstraat in 1967 laten zien, met op de voorgrond de braakliggende gronden aan de overkant.
[Stadsarchief Amsterdam, 10009A004844 en 10009A004841]

Bouwfase 7: onderzoeken en plannen maken - 1957-1996
In 1957 werd er een fotorapportage van het Marineterrein gemaakt.[24] Op de vorige spread zijn de foto's van het Voorwerfgebouw uit deze rapportage afgebeeld. De foto's staan in paren naast elkaar; een foto van de straatkant en een van de werfkant. Deze serie geeft een goed beeld van hoe het Voorwerfgebouw er toen uitzag. In de gevels aan de straatkant zijn allerlei grote vensters te zien die er in de huidige situatie niet meer zijn. De meeste hiervan zijn in 1996 verwijderd (zie bouwfase 8).

In 1960 werd de bouwkundige staat van alle gebouwen opgenomen.[25] Het Voorwerfgebouw was op dat moment in gebruik als "bureaus, magazijnen, werkplaatsen, laboratoria e.a.". Het rapport sprak niet al te rooskleurig over het Voorwerfgebouw: "De buitenmuren zijn gescheurd en staan niet meer loodrecht, als oorzaak is hiervoor aan te wijzen de onvoldoende verankering. De binnenmuren zijn goed. Het stukadoorswerk is nogal beschadigd. Het buitenmetselwerk is geolied. De balkeinden van de vloer-, verdieping- en zolder balklagen zijn op enige uitzonderingen na vergaan. De vloerdelen zijn nogal uitgesleten. De balkankers zijn alle vergaan. De meeste [kap]spanten zijn geheel of gedeeltelijk vergaan. De muurplaten zijn eveneens ernstig door zwam aangetast. Een houten bebording is niet aanwezig. [De dakbedekking is] van zeer slecht sluitende oud-hollandsche pannen welke door vorst ernstig zijn gaan schilferen. De met zink bekleden goten zijn vrij goed."

Het rapport eindigde desalniettemin met een hoopvolle conclusie betreffende het Voorwerfgebouw: "Na restauratie, tevens nieuwe indeling, zullen deze gebouwen in een zeer goede staat zijn en geheel aan het doel beantwoorden."
Naar aanleiding van dit rapport werd een restauratieplan gemaakt. Het gebouw stond op dat moment op de voorlopige lijst der Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst en voor een deel op de monumentenlijst van de Gemeente Amsterdam. Zodoende werden de plannen ook overlegd met de Minister voor Cultuur en de gemeente. In 1968 schreef de Staatssecretaris van Defensie een brief aan de Minister van Cultuur met een restauratieplan waarbij werd toegelicht hoeveel duurder restauratie zou zijn ten opzichte van nieuwbouw, met het verzoek om het verschil in kosten bij te dragen. Ondanks dat het zeer ongebruikelijk was voor de Rijksdienst voor de Monumentenzorg om bij te dragen aan de restauratiekosten van een ander departement werd dit hier toch overworgen "wegens de historisch en architectonische eenheid van het complex" (samen met het Zeemagazijn). De plannen voor de inrichting van het Zeemagazijn tot Rijks Scheepvaart Museum waren op dat moment in een ver gevorderd stadium. Het Voorwerfgebouw diende als onderdeel van dit complex behouden te blijven. Maar, schreef het hoofd van de Rijksdienst voor Monumentenzorg, de subsidie zou niet voor 1975 beschikbaar zijn. Het lijkt er op dat Defensie daar niet op wilde wachten, want in de correspondentie bevindt zich een brief uit 1972 waaruit blijkt dat ze het Voorwerfgebouw wilden afstoten en probeerden te verkopen.[26] Het Marineterrein moest echter als militair complex kunnen blijven functioneren, waardoor er zeer strenge veiligheidseisen waren die de verkoop / herbestemming in de weg stonden.[27]

Het Voorwerfgebouw werd niet afgestoten en ook van de restauratieplannen lijkt weinig tot niets terechtgekomen. De tekeningen van de bestaande toestand in 1985 zijn nog exact hetzelfde als de tekeningen van de bestaande toestand in 1961.[28] De plannen werden in de ijskast gezet en het verval zette door.

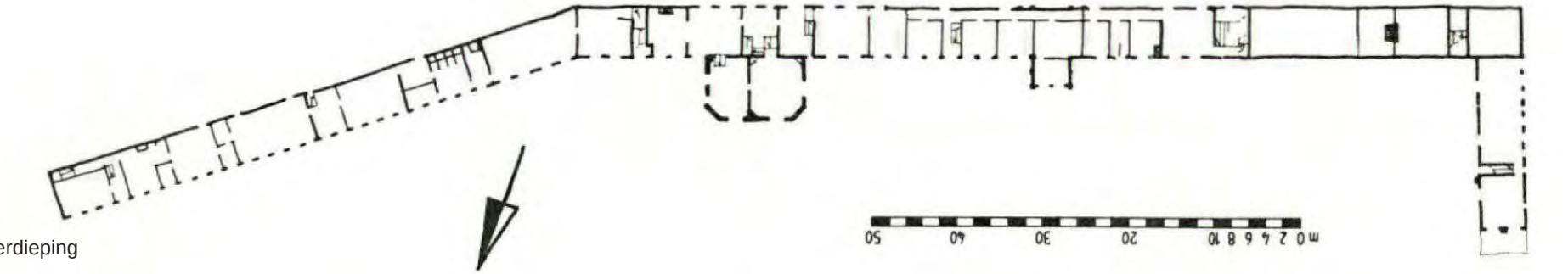
Terwijl op de Marinewerf en langs de Kattenburgerstraat grote veranderingen plaatsvonden, bleef het Voorwerfgebouw in afwachting van zijn lot. In 1966 was de smederij gesloopt en bleef de noordelijke kop van het Voorwerfgebouw verweesd achter. In 1983 kwam hier de nieuwe toegang tot het terrein met een poort ontworpen door Benthem en Crouwel. Op de Marinewerf werden



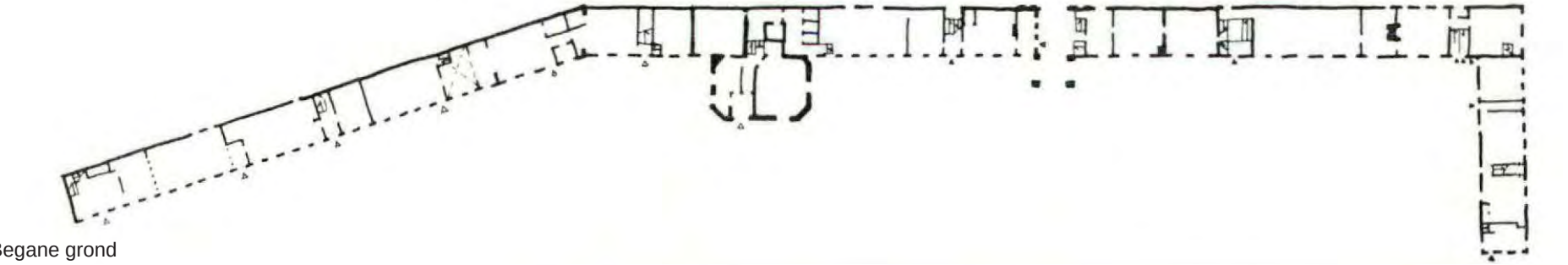
Gevel werfzijde



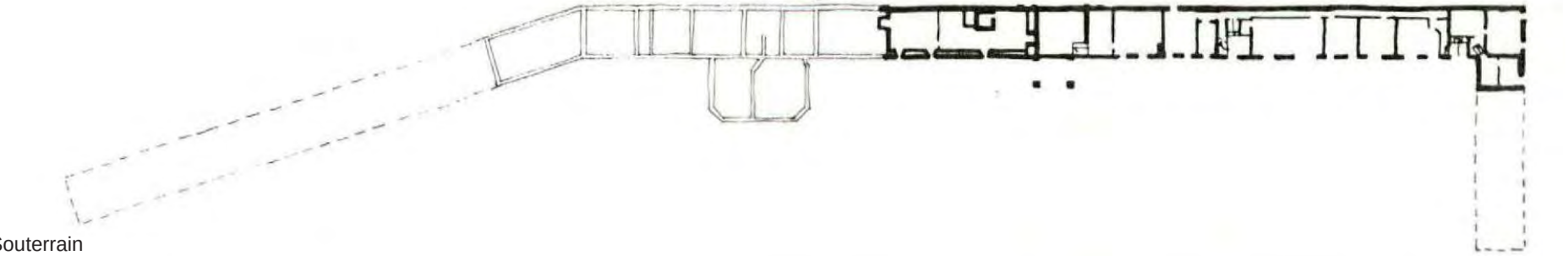
Gevel Kattenbrugerstraat



Verdieping



Begane grond



Souterrain

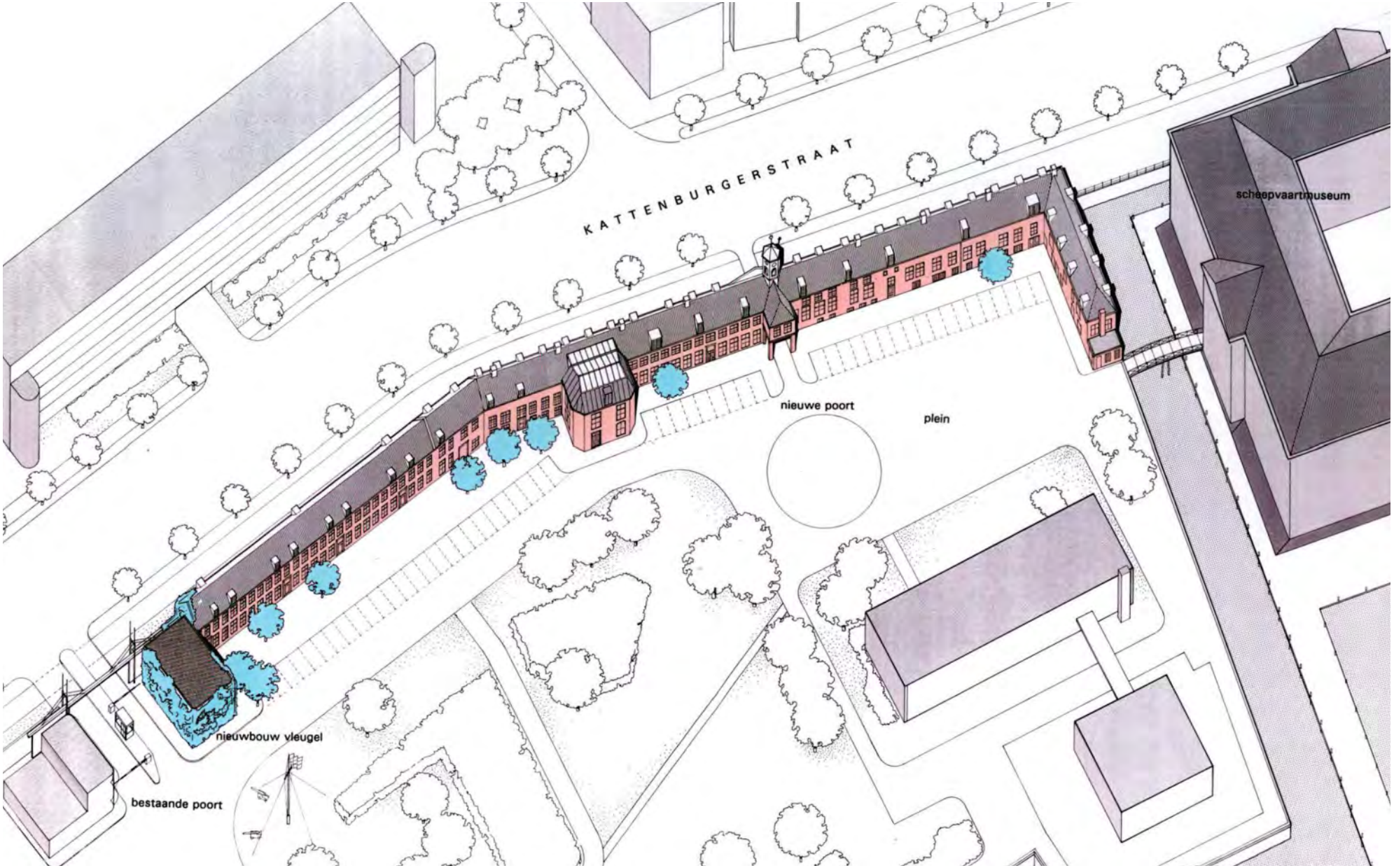
< Vorige pagina: gevels en plattegronden van de bestaande toestand in 1985 (die hetzelfde zijn als in 1961 en 1995).
[Nusselder 1985, RVB dossier INVRBM647]

V Foto van de poort in 1989.
[Stadsarchief Amsterdam, BMAB00008000011_003]



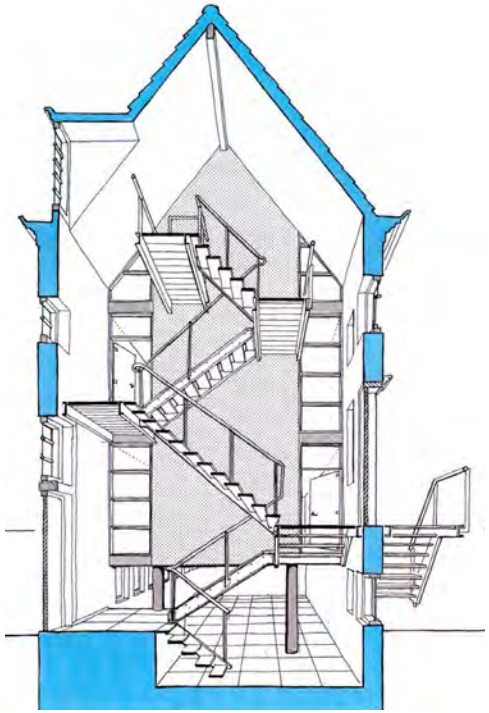
de voormalige scheepshellingen bebouwd, een groot deel van het dok werd gedempt en er kwamen er andere functies op het terrein. Tegelijk vond aan de Kattenburgerstraat een enorme kaalslag plaats. Alle oude bebouwing werd gesloopt en vervangen door nieuwbouw, waarbij de straat werd verbreed tot boulevard. Te midden van die enorme veranderingen bleef het Voorwerfgebouw behouden en verloor langzaam de functies die het huisvestte.

Begin jaren 1980 werd opnieuw naar de toekomst van het Voorwerfgebouw gekeken. De doelstelling van het plan luidde als volgt: “Het met zo min mogelijk middelen bruikbaar maken en consolideren van het Voorwerfgebouw als dienstengebouw van het Scheepvaartmuseum.”[29] In 1983 lag er een ontwerp van de Rijksgebouwendienst. In 1985 werd door dezelfde dienst een onderzoek naar de gesteldheid van de houtconstructies in het gebouw gedaan[30] en een bouwhistorisch onderzoek door Nusselder[31] (waar in dit rapport al meermaals naar verwezen is). Ook deze plannen vonden echter geen doorgang. De tekeningen van de bestaande toestand in 1961, 1985 en 1995 zijn alle hetzelfde.


KATTENBURGERSTRAAT
scheepvaartmuseum
nieuwe poort
plein
nieuwbouw vleugel
bestaande poort

< Vorige pagina: isometrie van het vooronderzoek uit 1994 van Tupker en Van Asbeck.
[RVB dossier RBMINV00731]

V Perspectief doorsnede van een trappenhuis uit het vooronderzoek uit 1994 van Tupker en Van Asbeck.
[RVB dossier RBMINV00731]



Bouwfase 8: verbouwing - 1993-96

Begin jaren 1990 was de kogel door de kerk en besloot de Marine het Voorwerfgebouw te behouden, te restaureren en weer in gebruik te nemen. Het gebouw zou de Audio Visuele Dienst en Personeelsvoorzieningen met hun gemeenschappelijke ruimten gaan huisvesten. Er werden twee architectenkoppels, bestaande uit een architect en een restauratie-adviseur, gevraagd een vooronderzoek te doen. Architect H. Tupker werd samen met restauratie-adviseur Van Asbeck gevraagd hun plan verder uit te werken.[32]

Het eerste plan[33] (waaruit hierna verschillende citaten worden gegeven) ging uit van behoud en restauratie van het volledige Voorwerfgebouw. “Uit visueel onderzoek is duidelijk gebleken dat de bouwkundige konditie van het gebouw in de laatste jaren sterk verslechterd is door het achterwege blijven van noodzakelijk onderhoud.” Er waren veel lekkages waardoor het interieur in zeer slechte staat was. De kapconstructie was over het algemeen in redelijke staat maar moest her en der hersteld worden, vooral bij de kapvoeten en muurplaten. De kapconstructie bestond uit een open sporenkap die geïsoleerd moest worden. De gootconstructie zou plaatselijk hersteld worden en alle zinkwerk vernieuwd. “Dakkapellen worden, met hergebruik van bestaande materialen en onderdelen, geheel in de huidige vormgeving vernieuwd.” Naar schatting moest ca. 50% van het voegwerk vernieuwd worden. De buitenkozijnen verkeerde in redelijke staat en konden plaatselijk hersteld worden. Balklagen werden vernieuwd of kregen nieuwe balkeinden. Het gehele gebouw moest een nieuwe fundering krijgen.

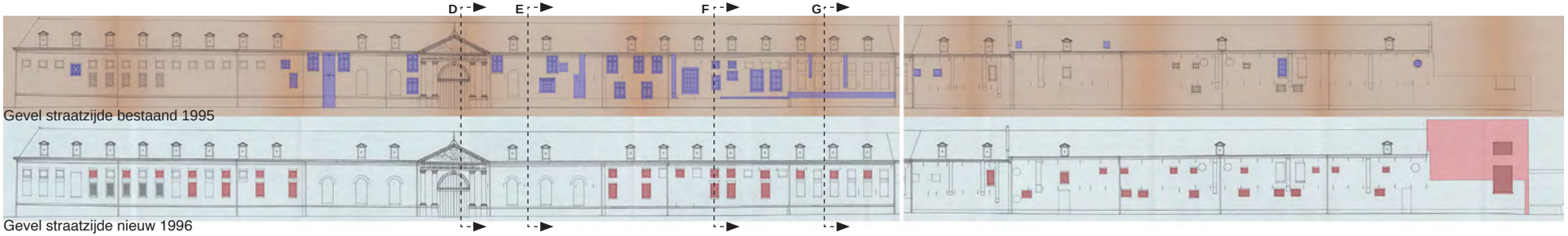
De restauratie betrof zoals hiervoor beschreven vooral de constructie en het exterieur, waarbij reconstructie niet werd geschuwd. “Op een groot aantal plaatsen zijn aan de straatzijde op historische plaatsen wederom kozijnen geplaatst.” Er moest de mogelijkheid zijn om later indien gewenst weer toegangen in de straatgevel te maken. De poort moest in oude glorie hersteld worden en zijn torenbekroning terugkrijgen.

“Het interieur zal worden opgeschoond en ontdaan van indelingen, wanden en plafonds. Vloeren op balklagen worden verwijderd” en vervangen door nieuwe grenen vloerdelen. Intern moest het gebouw een zo groot mogelijke flexibiliteit krijgen, zodat toekomstige wijzigingen in gebruik mogelijk zouden zijn. “Op regelmatige plaatsen (veelal bij de niveauverschillen waar vroeger ook trappen geweest zijn) zijn nieuwe trappenhuizen met een eigen entree en sanitaire voorzieningen gesitueerd. Daartussenin bevinden zich regelmatige vloervelden, die op vele manieren zijn in te delen.” “In de ruimte van de trappenhuizen is het volume van het gebouw in de dwarsdoorsnede in één blik te zien. Dit kan omdat, de vloeren ter plaatse van de trappenhuizen geheel zijn weggehaald en omdat de trappen zijn uitgevoerd als open stalen trappen. Hierdoor is de volle hoogte van het gebouw waarneembaar. Het zijn bovendien behalve ruime en ruimtelijke, ook zeer lichte plekken in het gebouw, omdat van alle kanten licht toe kan treden.” “Bij de invulling van het historische casco zou gebruik kunnen worden gemaakt van herkenbare lichte eigentijdse materialen. Daarmee wordt nog eens duidelijk gemaakt welk bouwdeel uit welke tijd stamt.” Deze eigentijdse vormgeving moest wel terughoudend zijn.



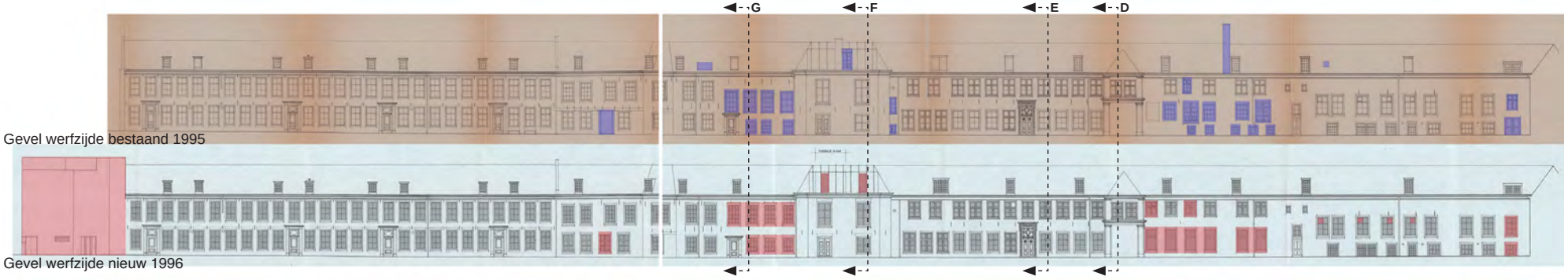


Gevel straatzijde huidige situatie



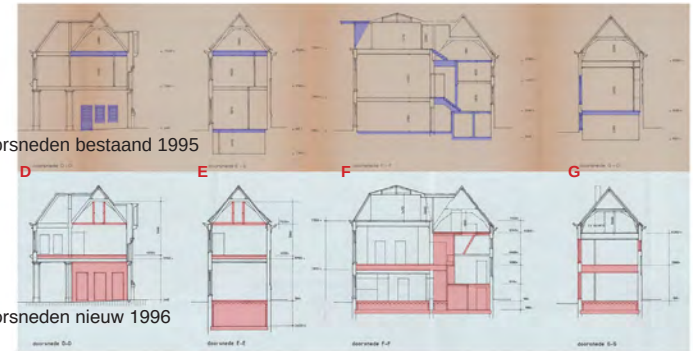
Gevel straatzijde bestaand 1995

Gevel straatzijde nieuw 1996



Gevel werfzijde bestaand 1995

Gevel werfzijde nieuw 1996



Doorsneden bestaand 1995

Doorsneden nieuw 1996



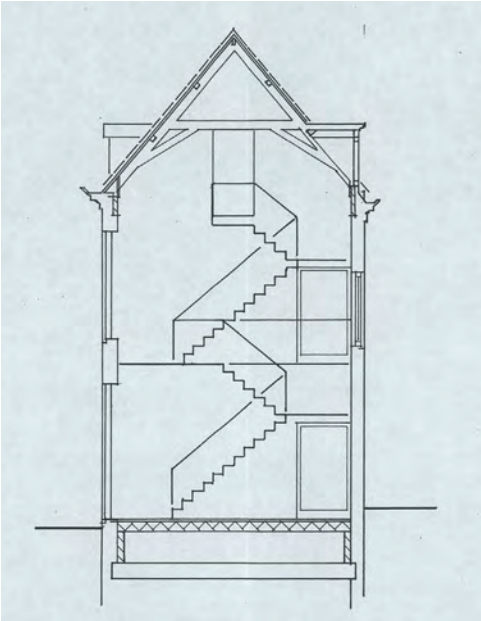
Gevels zuidvleugel bestaand 1995

Gevels zuidvleugel nieuw 1996

< Vorige pagina: samengestelde foto van de gevel aan de straatzijde en tekeningen van de bestaande toestand in 1995 en de nieuwe toestand in 1996 waarop met paars is aangegeven wat verwijderd is en in rood wat nieuw is.
[Auteur] [BWT 11097, bewerkt door auteur]

>> Volgende twee pagina's: plattegronden van de bestaande toestand in 1995 en de nieuwe toestand in 1996 waarop met rood is aangegeven wat nieuw is.
[BWT 11097, bewerkt door auteur]

V Doorsnede over een nieuwe trappenhuis.
[BWT 11097]



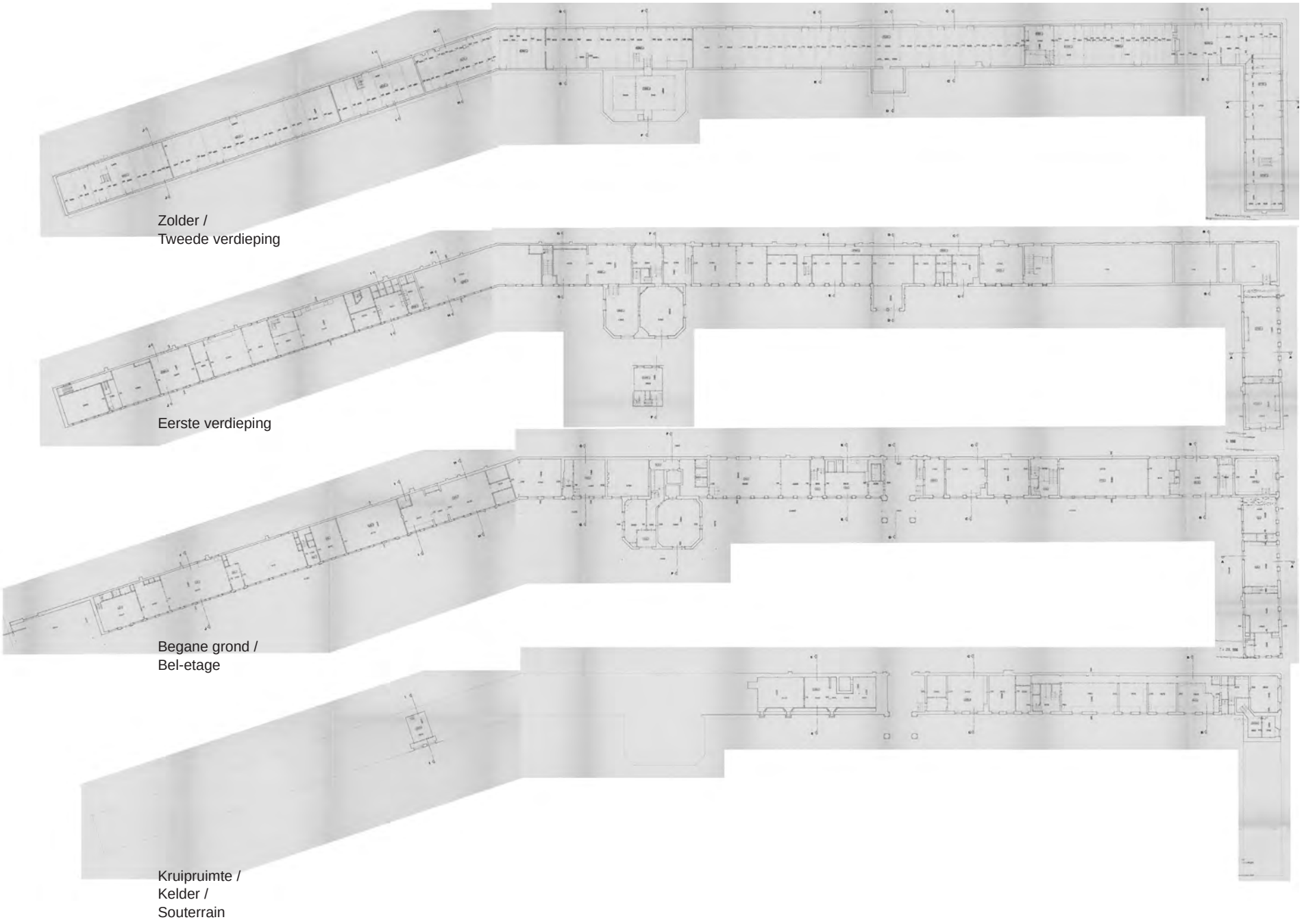
Het was niet mogelijk om alle onderdelen van het programma van eisen in het bestaande gebouw te passen, daarom werd ook een deel nieuwbouw gepland. "Alleen aan de zijde van de huidige poort [uit 1983] is de situatie stedebouwkundig ongedifferentieerd. Daarom blijft de nieuwbouw beperkt tot een ruimte afsluitend volume op de plaats van de oude smederij tegenover het huidige poortgebouw [portiersgebouw uit 1983]. Deze nieuwe vleugel dient om de stedebouwkundige ruimte af te kaderen, waardoor een besloten plein of hof als beeld kan ontstaan op het terrein direct voor de Voorwerf." Dit nieuwe volume zou zeer terughoudend vormgegeven worden. Het feit dat de hier onder te brengen functies (vooral studio's en opslag) nauwelijks daglicht nodig hadden, maakte dit goed mogelijk. Het gebouw zou ingepakt worden met klimop.

Hierna volgde een fase waarin de plannen verder werden uitgewerkt en waarin stevig werd gediscussieerd over de balans tussen monumentenbehoud en functionele aanpassing.[34] Monumentenzorg wilde bijvoorbeeld het snijraam en het twintig-ruits venster in de straatgevel behouden, maar dit paste niet in het symmetrische beeld dat de architect terug wilde brengen. De geveltekeningen op de vorige pagina laten zien wat er allemaal verwijderd werd (met blauw aangegeven) en wat er vernieuwd of nieuw toegevoegd werd (met rood aangegeven). Aan de straatzijde werden vooral veel later toegevoegde vensters en rookkanalen verwijderd. Het oorspronkelijke gevelritme werd teruggebracht, maar grotendeels in spaarvelden in plaats van in vensters en deuren. De vensters die wel werden teruggebracht kregen een moderne invulling. Aan de werfzijde vonden vooral op drie geconcentreerde plekken wijzigingen in de vensterindeling plaats, dit is direct gerelateerd aan het wijzigen van de vloerniveaus en trappenhuizen (zie ook de doorsneden). De gevels onder de poort werden beide geheel vernieuwd. Tot slot werd op de kop van de zuidvleugel een eenlaagse aanbouw gesloopt en werd op de noordeklijke kop een deel nieuwbouw gerealiseerd.

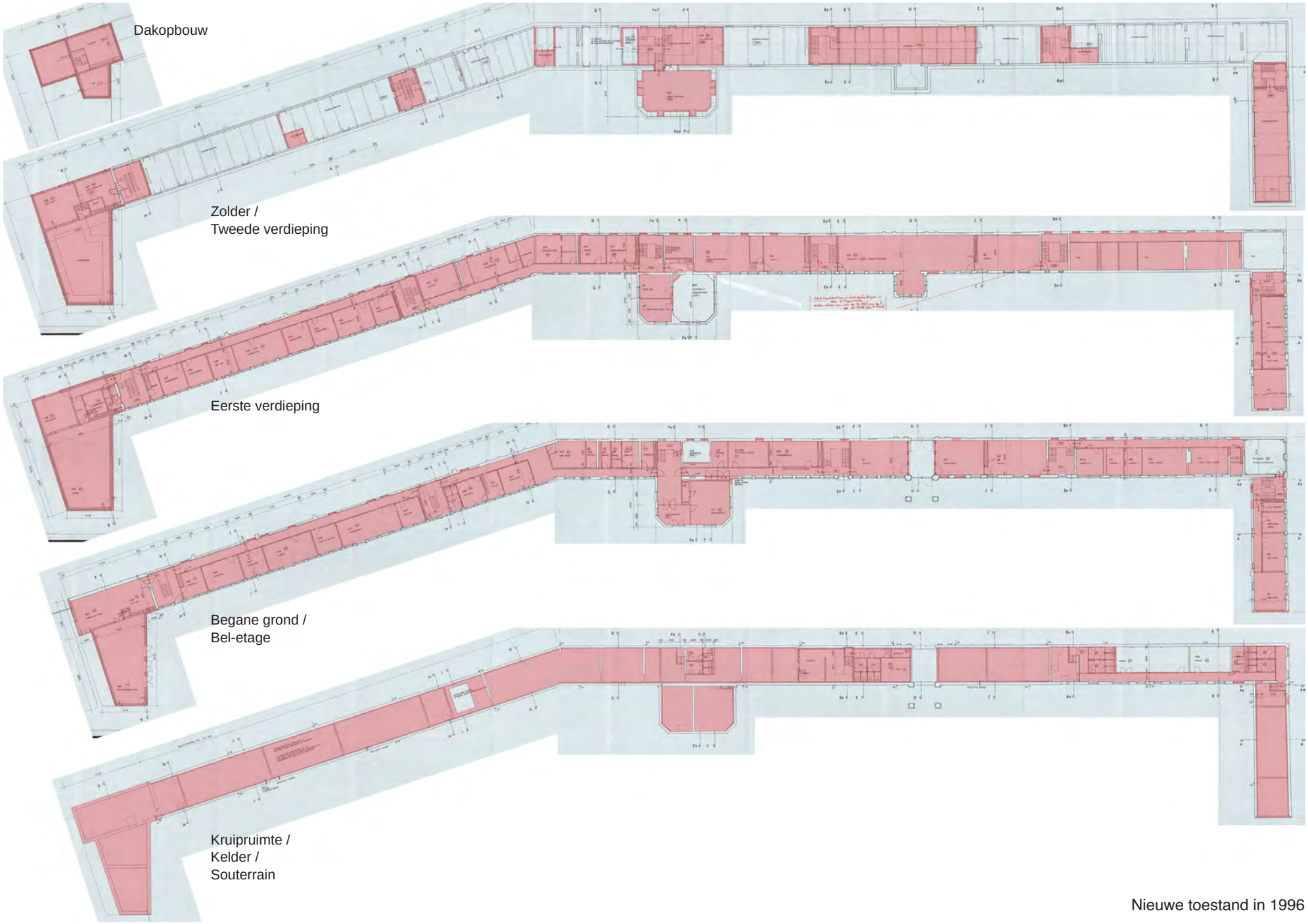
Dit noordelijke kopgebouw werd aan de straatkant letterlijk óp de oude gevel van de in 1966 gesloopte smederij geplaatst. Dit is in het metselwerk duidelijk te zien. In deze gevel van de smederij bevond zich nog het onderste deel van een venster dat werd gebruikt voor de plaatsing van een nieuw raam van de nieuwbouw. Zoals in het vooronderzoek al voorzien werd het nieuwe kopgebouw heel terughoudend en gesloten vormgegeven.

In de doorsnedes is te zien dat vrijwel alle begane grondvloeren werden vernieuwd. Dit gebeurde in samenhang met funderingsherstel van het gehele gebouw. Een deel van de souterrains verdwenen hierbij en er werd onder een deel een nieuwe betonnen kelder gemaakt (zie ook de plattegronden op de volgende pagina's). Daarnaast lijkt een deel van de bestaande vloeren opgehoogd met een extra vloer, vermoedelijk in verband met constructieve problemen.

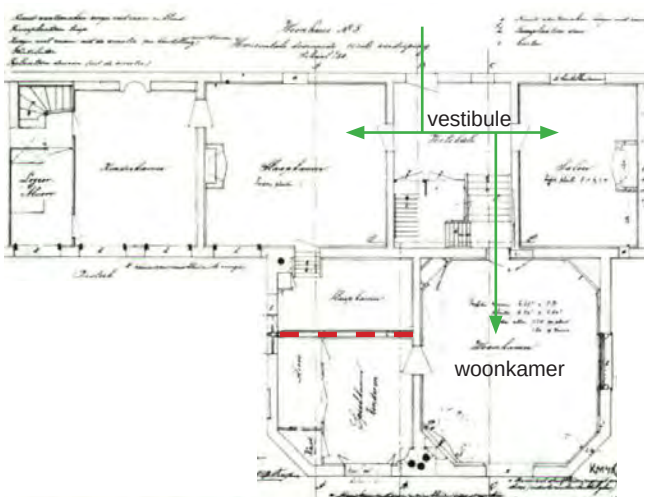
Op de volgende pagina's is op de plattegronden te zien hoe ingrijpend men in het interieur te werk ging (alles wat rood is gekleurd is vernieuwd). Er werd zoals in het vooronderzoek al voorgesteld een structuur gemaakt met op verschillende plekken bij entrees trappenhuizen en daartussen relatief vrij in te delen ruimtes. Langs de straatzijde óf de werfzijde (dit verschilt per deel) kwam een gang met daaraan kamers. Overal werden verlaagde plafonds aangebracht om de installaties en dergelijke achter weg te werken. Vrijwel alle afwerkingen werden vernieuwd. Er bleven slechts een paar ruimtes over waar nog (delen van) oudere afwerkingen te zien zijn. De wijzigingen in deze ruimtes worden hierna uitgebreider beschreven.

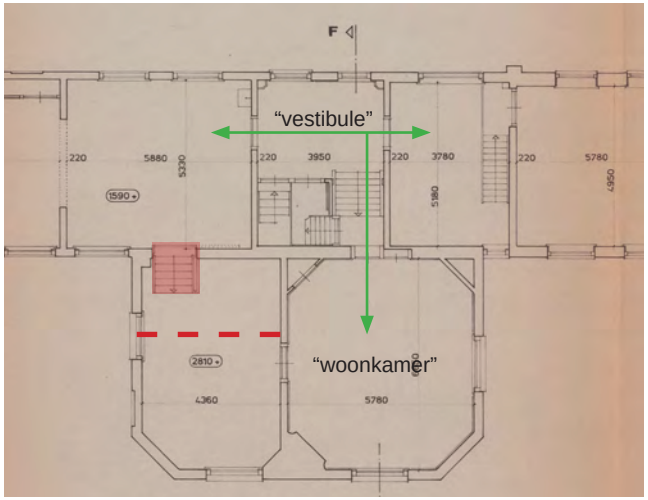


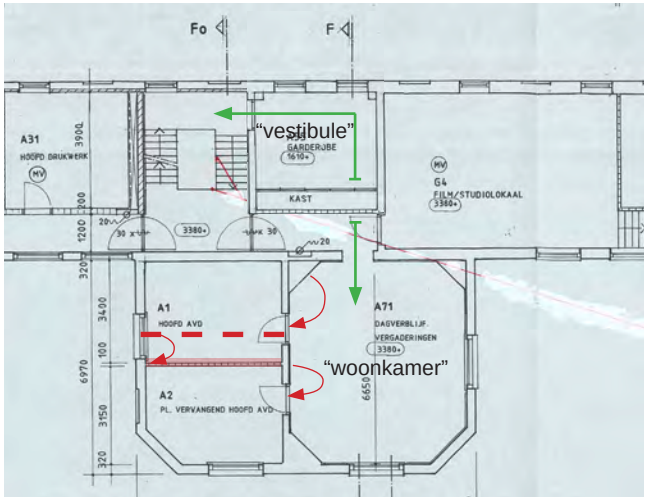
Bestaande toestand in 1995

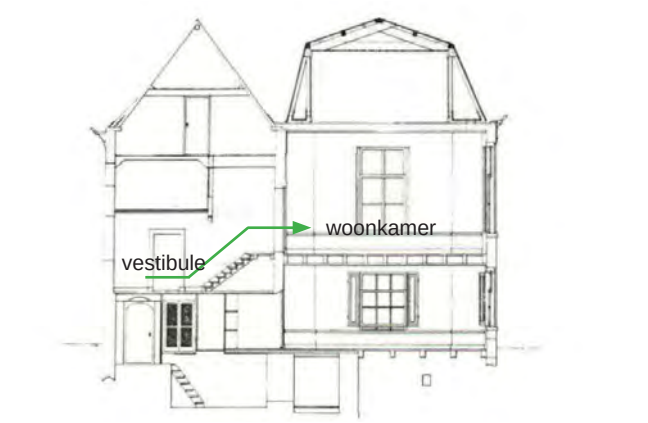


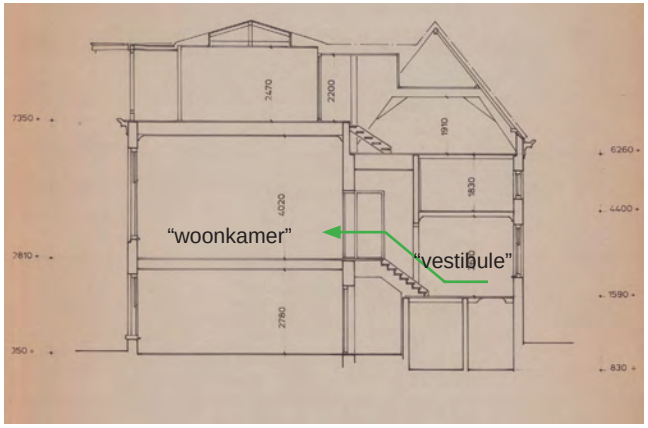
Nieuwe toestand in 1996

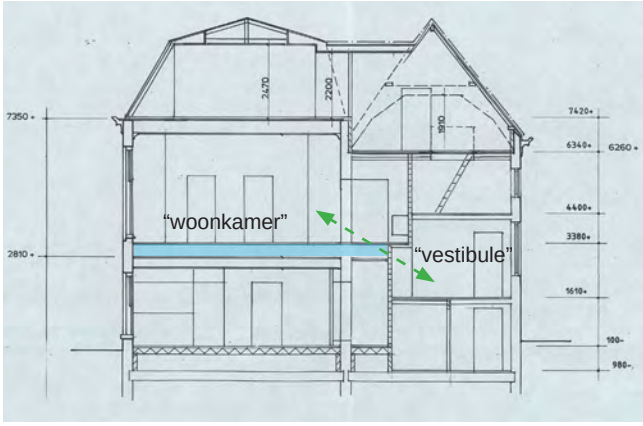












Aanbouw 1874

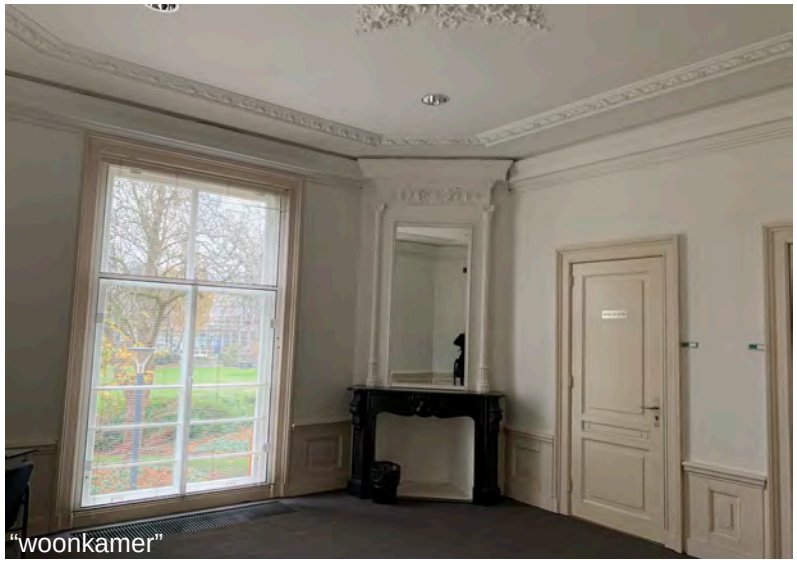
Bestaande toestand in 1995

Nieuwe toestand in 1996

< Vorige pagina: tekeningen uit 1874, 1995 en 1996 van hetzelfde deel van het gebouw. Mijn in verschillende kleuren aanduidlingen die worden uitgelegd in de tekst.
[Nusselder 1985, RVB dossier INVRBM647, bewerkt door auteur] [BWT 11097, bewerkt door auteur]

In de aanbouw uit 1874 bevindt zich op de eerste verdieping een stijlkamer met lambrisering, schouw en stucplafond uit de bouwtijd. Dit was oorspronkelijk de woonkamer. In de Poortgebouw daarachter bevindt zich op de bel-etage nog een houten plafond in de oorspronkelijke vestibule. Vanuit de vestibule was een representatieve trap naar de woonkamer die een halve verdieping hoger lag. Op de vorige pagina zijn naast elkaar de bouwtekening uit 1874, de bestaande toestand in 1995 en de nieuwe situatie in 1996 weergegeven. Met groene pijlen is de routing vanuit de vestibule naar de woonkamer aangegeven. In 1995 was een groot deel van deze oorspronkelijk routing nog aanwezig, er was alleen geen toegang meer vanaf de straat. Bij de verbouwing in 1996 is de verbinding tussen “vestibule” en “woonkamer” verloren gegaan, waardoor ook de relatie tussen de oorspronkelijke afwerkingen in deze ruimtes niet meer duidelijk is. De “vestibule” heeft nu geen verkeersfunctie meer; het is een kantoor met een bijzonder plafond geworden, waarvan de geschiedenis niet meer goed afleesbaar is.

V Foto’s van de “woonkamer” en “vestibule” in 2020.
[Auteur]


“woonkamer”

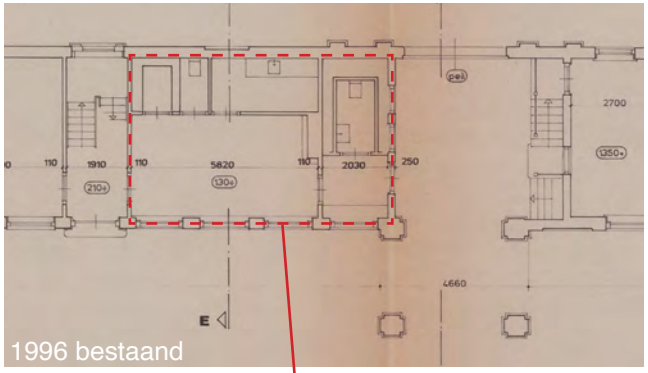

“vestibule”

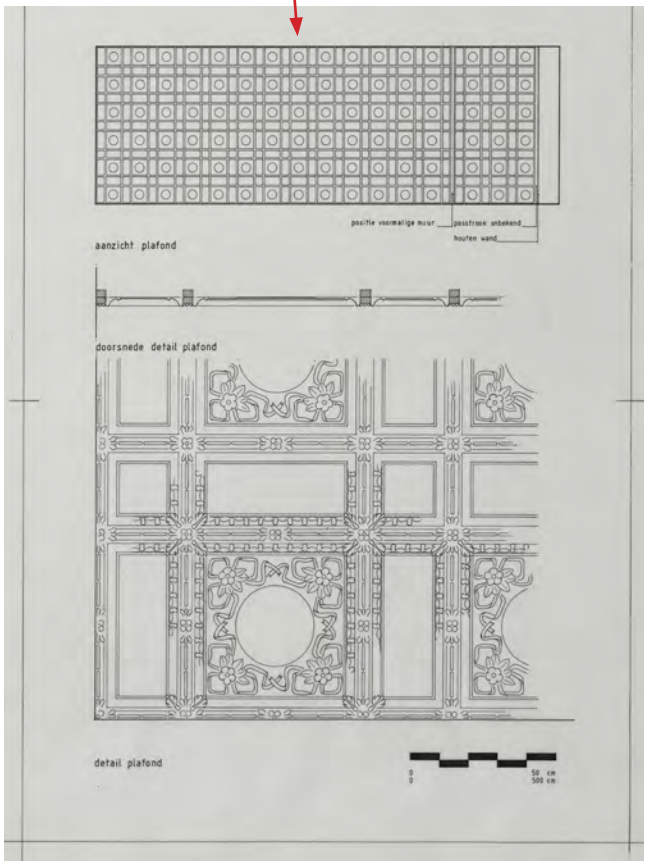
Ondanks dat de voormalige woonkamer op het eerste oog nog oorspronkelijk lijkt, is daar ook het een en andere veranderd. De ruimte naast de woonkamer bestond oorspronkelijk uit twee ruimtes waarvan de scheidingswand uitkwam op de middenstijl van het venster (vandaar dat dit venster als enige een vaste middenstijl heeft). Alleen de voorste kamer was bereikbaar vanuit de woonkamer. In de bestaande toestand in 1995 waren deze kamers samengevoegd. In 1996 werden ze weer gescheiden, de scheidingswand werd echter niet op de middenstijl aangesloten maar op de muur naast het venster. De wand kwam daardoor uit op de oorspronkelijke deur tussen de woonkamer en de zijkamer. Deze deur moest daarom verplaatst worden en om de andere kamer ook toegankelijk te maken vanuit de stijlkamer werd de deur van de inbouwkast in de hoek met omlijsting en al verplaatst naar de wand. De lambrisering zal hierbij ook aangepast zijn, al is dat nu niet of nauwelijks te zien.

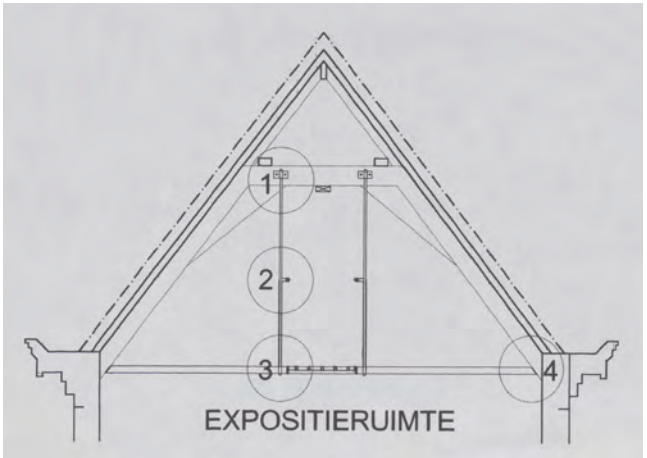
Tot slot werd de vloer met bijna 60 cm verhoogd, waardoor er geen borstwering meer onder de vensters over bleef en de vensters nu op een opmerkelijke manier direct op de vloer beginnen. Bij de verhoging zijn de lambrisering en deuren mee verhoogd. De schouw zal ingekort zijn, want het plafond bleef op gelijke hoogte. Dit echter niet of nauwelijks te zien.


1985


2020


1996 bestaand
110
1910
110
5820
110
2030
250
2700
4660
E


aanzicht plafond
doorsnede detail plafond
detail plafond


1
2
3
4
EXPOSITIERUIMTE

< Vorige pagina linksboven: twee foto's van de achttiende-eeuwse stijlkamer, links uit 1985 en rechts uit 2020.
[Nusselder 1985, RVB dossier INVRBM647] [Auteur]

< Vorige pagina linksonder: ontwerpdoorsneden uit 1996 voor de expositieruimte boven de poort met stalen loopbrug ter hoogte van de verwijderde zoldervloer.
[BWT 11097]

< Vorige pagina rechts: plattegrond bestaande toestand 1996 en documentatie van het plafond in de rood omkaderde ruimte.
[BWT 11097] [RCE BT-004602]

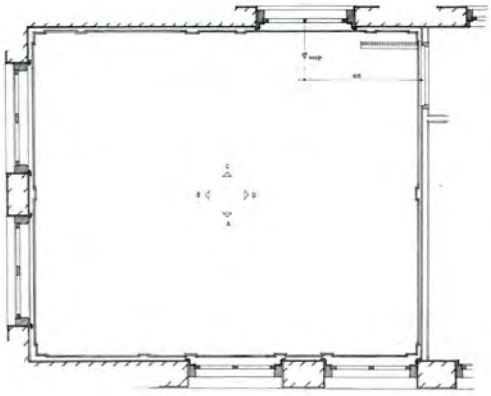
V Tekeningen uit 1996 van ruimte P1, waar het interieur uit het "n-vertrek" naartoe verplaatst moest worden.
[RVB, RBMINV00731]

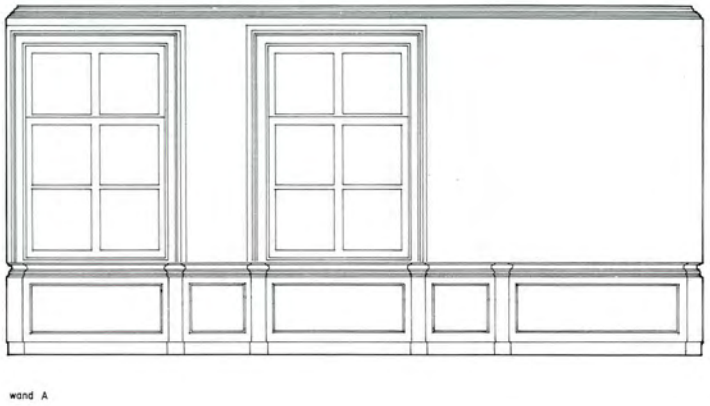
In de zuidelijke kop van het Poortgebouw bevindt zich een stijlkamer. "De westelijke hoekkamer - stijlkamer - wordt in zijn achttiende-eeuwse staat geconsolideerd/gecompleteerd. De verhoogde noordelijke deurpartij [naar de zuidvleugel] wordt vervangen door een deur op vloerniveau. Deze te detailleren als 'blinde deur' (lambri en wandvlak draaiend als deur uitvoeren). Daarbij is de oostelijke deurpartij [naar de rest van het Poortgebouw] voorbeeld."[35] Verder is er over de restauratie van deze stijlkamer niet veel bekend. Bij vergelijking van een foto uit 1984 en de huidige situatie is duidelijk te zien dat de (rond 1900 aangebrachte) deurpartij inderdaad verlaagd is. Verder is te zien dat voor de radiatoren een betimmering werd aangebracht, dat de licht/witte kleur plaats heeft gemaakt voor een houtimitatie van matige kwaliteit en dat het behang en de vloerbedekking zijn vernieuwd. Over het stucplafond is niets bekend.

In de plannen staat tevens het volgende: "Lambrisering van het vertrek ten oosten van de westhoek van het gebouw wordt in zo groot mogelijke eenheden herplaatst in het n-vertrek in de korte dwarsvleugel tegenover het Scheepvaart Museum. Het tekortschietende conform het oude bijmaken. Symmetrische positionering aanhouden. De triplexbetimmering van de panelen verwijderen."[36] Bij de plannen zaten tekeningen van ruimte P1, waar dit interieur herplaatst moest worden (zie hieronder). Ruimte P1 zou op de verdieping van de zuidvleugel moeten zijn. De ruimtes op deze verdieping waren tijdens dit onderzoek echter niet toegankelijk. Het is zodoende niet duidelijk of dit interieur nog altijd aanwezig is.

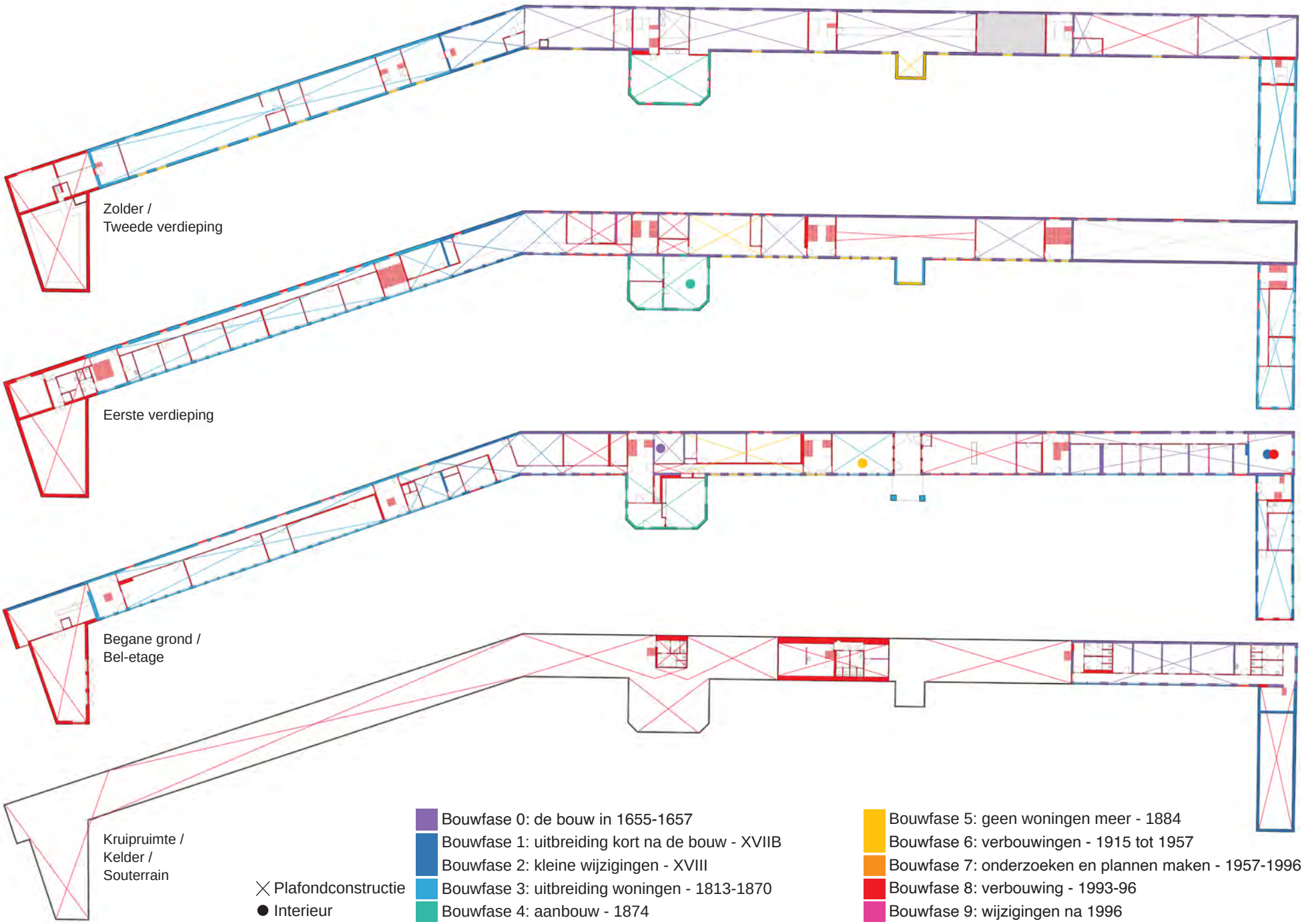
In de ruimte op de begane grond ten noorden van de poort bevindt zich een plaatijzerenplafond dat rond 1900 aangebracht moet zijn.[37] In de loop der tijd werden onder dit plafond verschillende scheidingswanden aangebracht en deels een verlaagd plafond. In 1996 werd dit plafond gedocumenteerd en werd de ruimte weer als één ruimte hersteld.

Boven de poort moest op de eerste verdieping een expositie-ruimte worden gemaakt. Hier wilde men de zoldervloer verwijderen zodat een hoge ruimte zou ontstaan met de kapconstructie in het zicht. Bij nader onderzoek bleken de spantbenen hier echter niet op de muurplaat te staan, maar op een balk op de balklaag van de zoldervloer. De balklaag kon zodoende niet verwijderd worden. In eerste instantie besloot men om de hele kapconstructie in dit deel dan maar te vernieuwen op historiserende wijze. Later besloot men om alleen de spantvoeten te verlengen met staal dat aan trekstangen verbonden zou worden.








Zolder /
Tweede verdieping
Eerste verdieping
Begane grond /
Bel-etage
Kruipruimte /
Kelder /
Souterrain
Plafondconstructie
Interieur
Bouwfase 0: de bouw in 1655-1657
Bouwfase 1: uitbreiding kort na de bouw - XVIIB
Bouwfase 2: kleine wijzigingen - XVIII
Bouwfase 3: uitbreiding woningen - 1813-1870
Bouwfase 4: aanbouw - 1874
Bouwfase 5: geen woningen meer - 1884
Bouwfase 6: verbouwingen - 1915 tot 1957
Bouwfase 7: onderzoeken en plannen maken - 1957-1996
Bouwfase 8: verbouwing - 1993-96
Bouwfase 9: wijzigingen na 1996

< Vorige pagina: faseringsplattegronden (2012).
[Auteur, onderlegger RVB]

Bouwfase 9: wijzigingen na 1996
Na 1996 hebben geen grote ingrepen meer plaatsgevonden. In de interne indeling is op een aantal plekken geschoven, maar binnen de flexibele structuur die in 1996 was gecreëerd.

Na 2015 werd de Voorwerf vrijgegeven door Defensie en kwamen er andere gebruikers in het gebouw; vele verschillende kleine bedrijfjes. Dit bracht weer enkele interne verbouwingen met zich mee, maar nog altijd binnen de flexibele structuur die in 1996 was gecreëerd. Op de zolder zijn een aantal ruimtes geschikt gemaakt voor gebruik en vele ruimtes zullen nieuwe afwerkingen gekregen hebben.

Faseringsplattegronden
Op de pagina hiervoor is op plattegronden (uit 2012, omdat er geen recentere plattegronden beschikbaar zijn) met verschillende kleuren aangegeven uit welke bouwfase verschillende onderdelen van het gebouw stammen.

Deze faseringsplattegronden zijn niet los te zien van de tekstuele bouwgeschiedenis hiervoor (en de beschrijving hierna). De geschiedenis van veel onderdelen ligt veel genuanceerder dan de enkele kleur waarmee een onderdeel op de faseringstekening wordt weergegeven. Een kozijn uit 1996 kan zich bijvoorbeeld in een oorspronkelijke vensteropening bevinden of kan nieuw zijn ingehakt. Het metselwerk bevat veel restauratiewerk uit verschillende periodes, waarvan een deel historiserend.

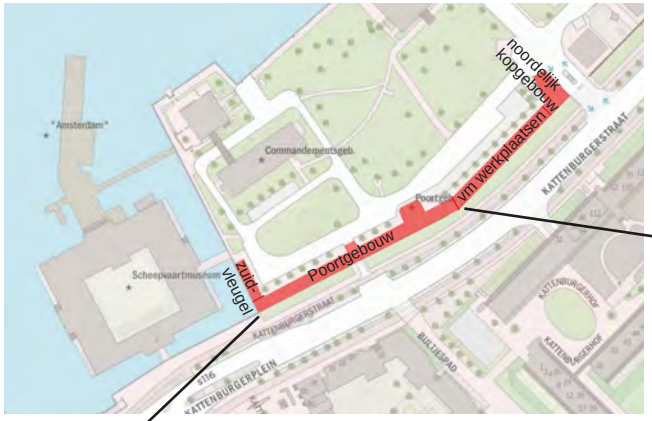
De plafondconstructies en kapconstructies worden aangegeven met kruizen, hierin heeft echter veel herstel/vernieuwing plaatsgevonden. Bovendien zijn sommige vloerniveaus gewijzigd. Veel balklagen waren niet zichtbaar tijdens dit onderzoek, de fasering is dan alleen gebaseerd op verbouwingstekeningen.










noordelijk kopgebouw
vm werkplaatsen
Poortgebouw
zuid-vleugel
"Amsterdam"
Commandementsgeb.
Scheepvaartmuseum
KATTENBURGERSTRAAT
KATTENBURGERPLEIN
BULTHESPAD



Bouwhistorische beschrijving

< Vorige pagina: detailfoto's van de gevel van het Poortgebouw aan de straatzijde.
[Auteur]

< Vorige pagina links: kaart van de omgeving met het Voorwerfgebouw daarin rood gemaakt.
[Pdok Viewer, bewerkt door auteur]

< Vorige pagina onderaan: samengestelde foto van de gevel van het Poortgebouw aan de straatzijde.
[Auteur]

Context
Het Voorwerfgebouw is een langgerekt gebouw langs de Kattenburgerstraat. Het gebouw vormt de overgang tussen de stad en het werfterrein en loopt van het Zeemagazijn (nu het Scheepvaartmuseum) tot de huidige toegang van het Marineterrein. Aan de kant van het Zeemagazijn bevat het Voorwerfgebouw een haakse zuidvleugel. Het linkerdeel, van het Zeemagazijn tot aan de knik in de Kattenburgerstraat, wordt gevormd door het Poortgebouw uit 1656. Het rechterdeel, na de knik tot aan de entree, bestaat uit de voormalige werkplaatsen die later werden opgehoogd tot woningen. Bij de huidige toegang tot het Marineterrein wordt het Voorwerfgebouw afgesloten door een kopgebouw uit 1996. Dit bouwdeel is een stuk dieper en hoger dan de rest van het Voorwerfgebouw.

Exterieur
Het exterieur wordt hierna als volgt beschreven; we starten op de hoek van de Kattenburgerstraat aan de kant van het Zeemagazijn, vervolgens "lopen" we langs de Kattenburgerstraat, via de huidige toegang tot het Marineterrein, naar de werfzijde van het gebouw tot aan de zuidvleugel, waar we weer bij het Zeemagazijn zijn. Elke gevel heeft een eigen karakter en eigen geschiedenis en vraagt daarom om een eigen manier van analyseren en beschrijven. Hierdoor betekent niet elke kleur in elke afbeelding hetzelfde. In het onderschrift en/of in de tekst wordt de betekenis van de kleuren vermeld.

Exterieur: straatzijde Poortgebouw (linkerdeel)
De gevel van het Poortgebouw (bouwfase 0) aan de straatzijde bevat een gepleisterde plint met cordonlijst aan de bovenkant. Op de hoek is te zien dat het om een gemetselde plint gaat met pleisterwerk, om de hoek langs het water is de cordonlijst namelijk niet gepleisterd. Daarboven bestaat de gevel uit schoonmetselwerk van rode bakstenen in kruisverband. Het metselwerk bevat op verschillende hoeken een hoekverband met klezoren (dat voornamelijk werd toegepast tot ca. 1700). De vensters zijn aan de onderkant voorzien van een halfsteens rollaag en aan de bovenkant van een strek. Aan de bovenkant wordt de gevel afgesloten met een uitkragende geprofileerde gootlijst met daaronder een band van deels gepleisterd en deels geschilderd metselwerk.

In het midden bevindt zich de poort; de oorspronkelijke toegang tot het werfterrein. De poort wordt geaccentueerd door vier halfzuilen met een hoofdgestel. Het hoofdgestel bevat een fries met tussen de trigliefen een tiental fantasie-uitbeeldingen van verschillende scheepsbouwgereedschappen en daarboven een fronton met in het timpaan een reliëf met het wapen van de Amsterdamse Admiraliteit. Tussen de halfzuilen bevindt zich een halfronde toegang met rechte dubbele deuren en daarboven een betimmering. De forse deuren zijn opgeklampt en de linker bevat een loopdeur met kijkgat voorzien van traliewerk. De gehengen hangen in duimen in natuurstenen hoekblokken.

Aan weerszijden van de poort bevinden zich gesloten gevelvlakken met aan elke kant drie getoogde blindnissen. De huidige indeling is zoals de oorspronkelijke gevel was, maar aan de kleur van het metselwerk is duidelijk te zien dat hier veel gerestaureerd is. In de loop der tijd hebben hier verschillende vensters en rookkanalen gezeten. Oorspronkelijk zat boven elke blindnis een dakkapel, de buitenste twee zijn niet meer aanwezig. Aan de uiteinden van de gesloten gevelvlakken springt de gevel iets naar voren. De



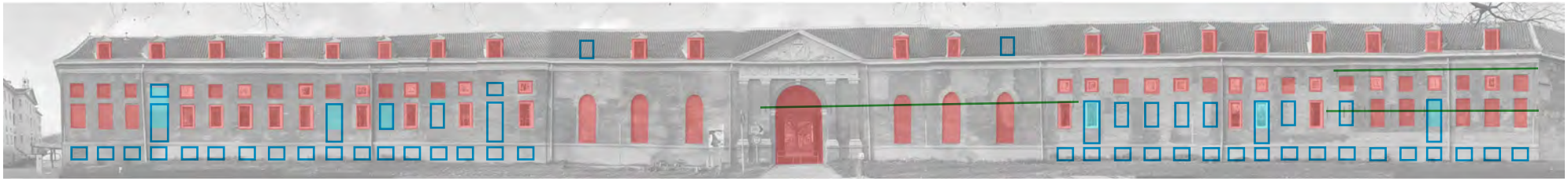
Samengestelde foto van de gehele straatgevel van het Poortgebouw.



Alle hoeken met klezoren. Rode lijnen = klezoren in oorspronkelijk metselwerk. Oranje lijnen = klezoren in restauratie metselwerk. Rode vlakken = oorspronkelijke kozijnen.



Samengestelde foto van de gehele straatgevel van het Poortgebouw, met daaroverheen de ontwerptekening uit 1656 geprojecteerd.



Vergelijking huidige situatie met ontwerp uit 1656. Rode vlakken = venster/blindnis/dakkapel op oorspronkelijke plek. Blauwe kaders = ontbrekende onderdelen. Turquoise vlakken = sporen / andere invulling. Groenen lijnen = positie huidige gevelankers.

< Vorige pagina: samengestelde foto van de gevel van het Poortgebouw aan de straatzijde, met daaronder een analyse.
[Auteur]

gevelvlakken daarnaast hebben een regelmatige indeling van vensters en blindnissen, waarin de oorspronkelijk opzet nog goed herkenbaar is. Ook hierin is veel restauratiewerk te zien.

Op de pagina hiernaast is deze gevel geanalyseerd en vergeleken met de oorspronkelijke opzet. Bovenaan is een (samengestelde) foto van de gehele gevel weergegeven. Daaronder is op een zwart-witvariant van deze foto aangegeven waar zich hoekverbanden met klezoren bevinden. De oranje lijnen geven klezoren in restauratiewerk weer en de rode lijnen laten de klezoren in ogenschijnlijk oorspronkelijk metselwerk zien. (Ogenschijnlijk, omdat er in de loop der tijd aan deze gevel zoveel gewijzigd is dat niet altijd meer duidelijk is te zien of er later iets aan het metselwerk veranderd is). De vijf vensters die rood gekleurd zijn (links), zijn de enige vensters met nog oorspronkelijke houten kozijnen met pen-gatverbindingen, houten toognagels en glas-in-lood.

Daaronder is de foto van de gevel nogmaals weergegeven met daaroverheen de ontwerptekening uit 1656 geprojecteerd. Daaronder is weer een zwart-witvariant van de foto weergegeven met in rood de vensters/nissen en dakkapellen die zich nog op de oorspronkelijke plek bevinden. De aanwezige kozijnen zijn (op de vijf eerder genoemde kozijnen) alle uit 1996. Op veel plekken bevinden zich nu gemetselde blindnissen, waar oorspronkelijk ramen waren. In blauw zijn de ontbrekende onderdelen weergegeven. Wat ten eerste opvalt is dat alle vensters in de plint zijn dichtgemaakt, de plint is nu geheel gepleisterd. Verder ontbreken de voordeuren met de bordessen en trappen, enkele vensters en twee dakkapellen.

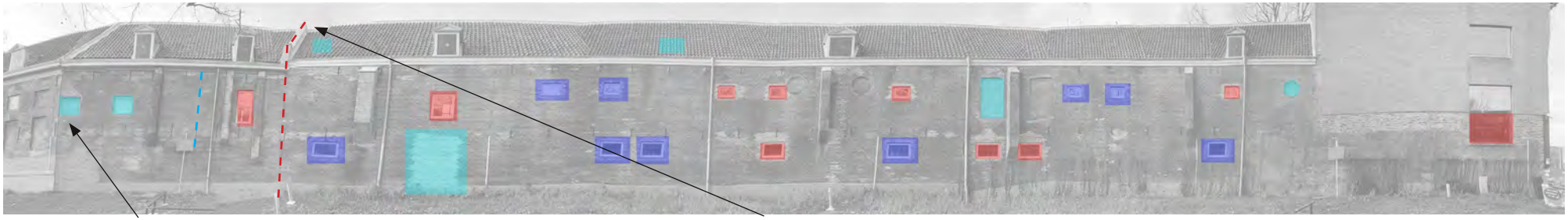
Aan de linkerkant zijn de meeste ontbrekende onderdelen wel herkenbaar in het metselwerk door nog aanwezige strekken en/of naden in het metselwerk. Dit is met turquoise vlakken aangegeven. Het metselwerk ligt hier in één vlak, er is geen sprake van een blindnis zoals met rode vlakken is aangegeven. Aan de sporen in het metselwerk bij de meest linker deur is te zien dat deze deur ooit is verlaagd en/of voorzien werd van een bovenlicht. Aan de rechterkant is veel meer restauratiewerk te zien, waarbij strekken en naden in het metselwerk verloren zijn gegaan. De plekken van de deuren zijn nog herkenbaar, maar dan als vensters met ramen danwel een blindnis.

Tot slot is met groene lijnen de hoogte aangegeven waar zich in de huidige situatie gevelankers bevinden. De lijn van gevelankers bij de poort en rechts daarvan geeft de hoogte van de oorspronkelijke en huidige vloer weer. De bovenste groene lijn, helemaal rechts, geeft de hoogte van de oorspronkelijke en huidige zoldervloer weer. De groene lijn daaronder bevindt zich op een hoogte waar oorspronkelijk vensters zaten en geeft dus een vloerniveau van later datum weer (1996).

Het dak heeft een geknikte dakvoet en is gedekt met grijs gesmoorde oud hollandse pannen. De dakkapellen zijn voorzien van een fronton en bevatten een opgeklampt luik met een ruitvormig ruitje erin. De dakkapellen hebben een zinken afdekking, evenals de nok en hoekkepers.



Samengestelde foto van de gehele straatgevel van de werkplaatsen.



Analyse van wijzigingen aan openingen in 1996. Rode vlakken = bestaande openingen met nieuw kozijn. Turquoise = bestaande openingen verwijderd. Blauw = geheel nieuwe openingen.





< Vorige pagina: samengestelde foto van de gevel van de “werkplaatsen” aan de straatzijde, met daaronder detailfoto’s.
[Auteur]

Exterieur: straatzijde werkplaatsen (rechterdeel)
De gevel van de werkplaatsen aan de straatzijde ligt net iets (ca. een kopmaat) terug ten opzichte van de gevel van het Poortgebouw. Hieraan is goed te zien dat dit deel later tegen het Poortgebouw aan is gebouwd. Al vrij snel werden hier werkplaatsen van een bouwlaag gebouwd die later werden opgehoogd. Deze eenlaagse werkplaatsen zijn in het metselwerk niet meer terug te zien. Er is bijvoorbeeld geen duidelijke horizontale bouwnaad en er zijn geen klezoren te vinden. Vermoedelijk werd de gevel bij de verbouwing en verhoging tot woning opnieuw opgemetseld (bouwfase 3).

Er is wel een duidelijk verticale bouwnaad te zien (rode stippellijn in de foto op de vorige pagina). Het eerste deel, aan de kant van het Poortgebouw, dat werd opgehoogd is duidelijk te onderscheiden van de rest. Dit metselwerk is roder, de goot is anders gedetailleerd en de bouwmuur steekt boven het dak uit. De gootlijst van het linkerdeel bevindt zich op dezelfde hoogte en is hetzelfde gedetailleerd als bij het Poortgebouw. Het duidelijke gevelritme van het Poortgebouw is in deze aanbouw echter niet doorgezet en de plint is lager. In dit geveldeel is op de verdieping nog een verticale bouwnaad te zien (blauwe stippellijn). In de goot en het dak is deze lijn echter niet herkenbaar.

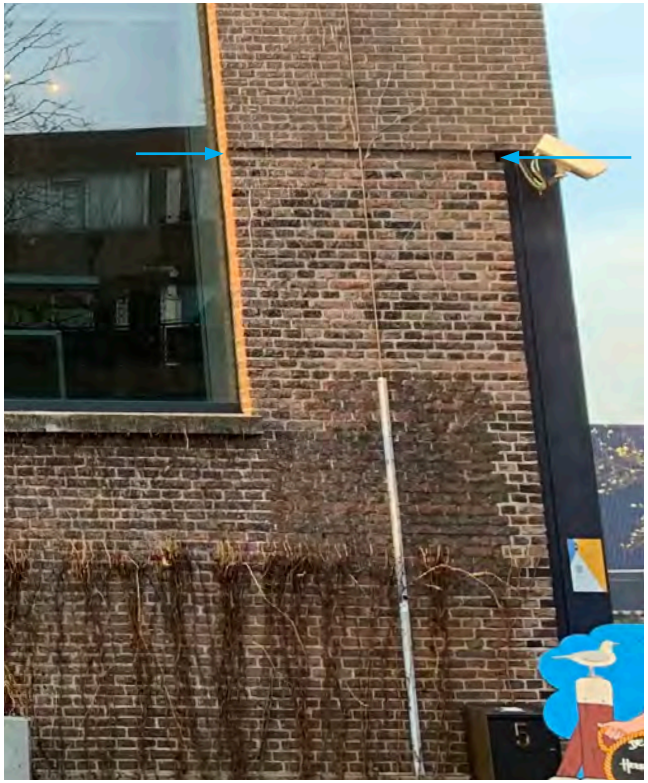
Dit gehele geveldeel (aan beide zijden van de bouwnaad) is opgemetseld in kruisverband en bevat een lage gepleisterde plint. Het linkerdeel bevat een uitkragende geprofileerde gootlijst en het rechterdeel een plansiergoot. Het metselwerk bevat vele reparaties en wijzigingen uit verschillende periodes. Dit maakt het moeilijk om te achterhalen hoe deze gevel er oorspronkelijk uitgezien heeft. Er zijn geen tekeningen van bewaard gebleven, zoals bij het Poortgebouw. De gevels aan de werfzijde (zie later) laten echter zien dat zich daar de entrees van deze woningen bevonden en veel grote vensters. Vermoedelijk had de gevel aan de straatzijde slechts kleine vensters, zoals ook nu het geval is.

Op de zwart-witfoto hiernaast is aangegeven welke wijzigingen er aan de openingen hebben plaatsgevonden bij de renovatie in 1996. Met rode vlakken zijn openingen aangegeven die er op dat moment al waren en die een nieuwe kozijn hebben gekregen. In turquoise zijn de bestaande openingen weergegeven die zijn dichtgemetseld, met metselwerk in een vlak of in de vorm van een blindnis. Met deze kleur zijn ook verwijderde dakramen aangegeven. In blauw zijn de vensters aangegeven die geheel nieuw zijn toegevoegd. Aan de blindnissen die niet ingekleurd zijn hebben geen wijzigingen plaatsgevonden. Opvallend is dat zich in deze gevel een aantal ronde blindnissen bevinden met een latere invulling. In 1996 bevatte het meest rechter nog een rond kozijn met kruisroede, de andere waren toen al dichtgemetseld. Vermoedelijk waren het allemaal ronde vensters.

Dit geveldeel bevat op een aantal plekken series gevelankers, ze vormen twee lijnen ter hoogte van de verdiepings- en zoldervloer die aansluiting bij de gevelindeling aan de werfzijde. Tot slot bevat dit geveldeel verschillende uitgebouwde (vermoedelijk rook)kanalen die op verschillende hoogtes beginnen en aan de bovenzijde alle afgeknot lijken. Tegen de gevel van het Poortgebouw waren tot 1996 ook verschillende van zulke uitgemetselde kanalen aanwezig. Bij het Poortgebouw werden deze bij de renovatie verwijderd, maar bij de werkplaatsen niet.

Het dak en de dakkapellen zijn hetzelfde als dat van het Poortgebouw, behalve dat dit dak geen geknikte dakvoet heeft.






003


003
003



< Vorige pagina: foto's van het moderne kopgebouw.
[Auteur]

Exterieur: noordelijk kopgebouw (bij huidige entree)
Het deel dat in deze beschrijving met "werkplaatsen" wordt aangeduid wordt aan de noordkant afgesloten met een modern kopgebouw uit 1996. Dit noordelijke kopgebouw is aan de straatkant letterlijk óp de resterende gevel van de oude smederij geplaatst. Omdat deze gevel meer onderdeel is van de muur langs de verdere Kattenburgerstraat, wordt dit deel in het hoofdstuk "Muur" nader beschreven.

De resterende gevel van de smederij is aan de boven- en zijkant aangeheeld met restauratiewerk, waarna met een strakke lijn, met een laag iets terugliggende bakstenen, de overgang naar het nieuwe kopgebouw gemaakt wordt. De gevels van het kopgebouw zijn opgetrokken in metselwerk van een gelijkmatiger gekleurde baksteen in een iets lichtere kleur dan het oude werk. Bovendien is het kopgebouw gemetseld in Vlaamsverband, in tegenstelling tot het kruisverband van het oude werk.

Het kopgebouw is een stuk hoger en een stuk dieper dan het Voorwerfgebouw (bestaande uit Poortgebouw en werkplaatsen). Het gebouw heeft een plat dak, dat aan de straatkant hoger is dan de nok van het dak van de werkplaatsen. Aan de werfkant is het kopgebouw iets lager. De dakrand bestaat uit een laag iets terugliggende bakstenen en een minimaal zichtbare afdekking. De zijgevels lopen tapstoe richting het werfterrein.

Het kopgebouw vormt een vrij gesloten blok metselwerk. Opmerkelijk genoeg bevinden de twee grootste vensters zich in de gevel aan de straatkant. Deze vensters bevinden zich onder elkaar aan de rechterkant. De onderkant van het onderste venster bevindt zich op de plek waar in de oude muur sporen te zien waren van een venster van de smederij. Deze twee vensters zijn terughoudend vormgegeven als "gaten in de gevel"; het kozijn is nauwelijks zichtbaar.

Op de begane grond bevindt zich op de hoek bij de entree van het terrein een geveldeel met blauw plaatmateriaal en op de begane grond ramen. De rest van de begane grond van de noordgevel ligt grotendeels een stuk terug. Onder dit overstek bevindt zich aan de straatkant de entree tot de portiersloge van het openbare deel van het Marineterrein. Verder is de noodgevel geheel gesloten, evenals de oostgevel. In de zuidgevel bevinden zich op de begane grond drie expeditietoegangen.

De zuidgevel sluit aan op een smalle gevelstrook van dit blok dat in lijn ligt met, en met een koude naad aansluit op, de gevel aan de werfzijde van de "werkplaatsen".






003 B



< Vorige pagina: samengestelde foto van de gevel van de “werkplaatsen” aan de werfzijde, met daaronder detailfoto’s.
[Auteur]

Exterieur: werfzijde werkplaatsen
De gevel van de werkplaatsen, die later verbouwd werden tot woningen (bouwfase 3), heeft aan de werfzijde een heel ander karakter dan aan de straatzijde. De gevel bevat aan de werfzijde een duidelijke ritmiek van vensters en deuren. Ook aan deze kant is de verticale tweedeling tussen het deel dat als eerste verbouwd werd (vanaf deze kant helemaal rechts) en het deel dat later verbouwd werd, duidelijk te zien. Er is een verticale bouwnaad aanwezig, het metselwerk is iets anders van kleur, de gevelindeling is anders en de bouwmuur steekt boven het dak uit.

Het linkerdeel is opgetrokken in metselwerk van rode bakstenen in een regelmatig kruisverband met hele smalle stootvoegen en drieklezoren op de hoeken. De gevel bevat geen plint en wordt aan de bovenkant afgesloten door een kroonlijst met Vlaamse goot. De gevel heeft een regelmatige indeling van 27 vensterassen met op de begane grond en eerste verdieping een venster met zes-ruits schuifraam. De houten kozijnen zijn gemaakt met pen-gatverbindingen en houten toognagels en bevatten rondom een kraalprofiel. Aan de onderkant zijn de vensters voorzien van een halfsteens rollaag en aan de bovenkant van den strek. Op vier plekken bevindt zich een entree in plaats van een venster. De vier entrees zijn identiek vormgegeven met een omlijsting van strakke pilasters en aan de bovenkant een kroonlijst. De pilasters rusten op een harstenen basement waarin ook de drempel is opgenomen. Boven de deur met twee panelen bevindt zich een geprofileerd kalf en een bovenlicht met ovale roedeverdeling. Ter hoogte van de verdiepings- en zoldervloer bevinden zich gevelankers.

Het linker geveldeel bevat aan de rechterkant twee symmetrische delen van elk zeven vensterassen, met de entree in de symmetrieas (zie rode kaders op de vorige pagina). Links daarvan bevindt zich een symmetrisch deel dat iets smaller is; vijf vensterassen, met de entree in de symmetrieas (zie blauw kader op de vorige pagina). Bij deze delen doen ook de dakkapellen mee in de symmetrie, ze bevinden zich boven de assen aan weerszijden van de entree. Tot slot blijven aan de linkerkant nog acht vensterassen over, zonder symmetrieas. De entree bevindt zich niet in het midden en ook niet tussen de dakkapellen. De logica van dit deel is niet duidelijk.

Het rechterdeel (na de verticale bouwnaad) bevat eveneens metselwerk in kruisverband met drieklezoren op de hoeken, maar de stoot- en lintvoegen zijn even dik, wat een ander beeld geeft. De kroonlijst aan de bovenkant loopt naadloos door. De gevelindeling is minder strak dan bij het linkerdeel en de vensters bevinden zich wat lager. Net als aan de straatkant bevat dit deel een verticale bouwnaad op de eerste verdieping (zie rode pijl op de vorige pagina). Mogelijk werd het ene deel eerder opgehoogd dan het andere. Op de begane grond bevat dit gevel deel vier zes-ruits schuiframen, die in tegenstelling tot de ramen in het linkerdeel van een verdikte middenstijl voorzien zijn. De houten kozijnen zijn hetzelfde als links en bevatten zowel aan de onder- als bovenkant een halfsteens rollaag (geen strek zoals links). Het derde venster van links is in 1996 historiserend teruggebracht, daar zat eerder een deur. Op de verdieping bevinden zich 12-ruits schuiframen (3+1 x 3). De houten kozijnen met pen-gatverbindingen en houten toognagels bevatten geen kraalprofiel zoals de andere kozijnen maar een ojiefprofiel. Aan de boven- en onderkant zijn de vensters van een halfsteens rollaag voorzien. De twee rechter vensters bevinden zich niet recht boven de rechter vensters op de begane grond. Tot slot bevinden de gevelankers van de verdiepingsvloer zich op dezelfde hoogte als bij het linkerdeel, maar bevinden de gevelankers van de zoldervloer zich lager dan links.

Het dak is gedekt met grijs gesmoorde oud hollandse pannen. De dakkapellen bevatten negen-ruits openslaande ramen. De platte daken van de dakkapellen hebben een zinken afdekking, evenals de nok en bovendakse bouwmuur.



Samengestelde foto van de gehele werfgevel van het Poortgebouw.



Analyse van wijzigingen. Gele vlakken = gewijzigd in 1915. Oranje vlakken = gewijzigd tussen 1915 en 1961. Rode vlakken = gewijzigd in 1996. Niet gekleurd = van voor 1915. Blauwe lijn = klezoren.



Samengestelde foto van de gehele werfgevel van het Poortgebouw, met daaroverheen de ontwerptekening uit 1656 geprojecteerd.

< Vorige pagina: samengestelde foto van de gevel van het Poortgebouw aan de werfzijde.
[Auteur]

< Vorige pagina onderaan: samengestelde foto van de gevel van het Poortgebouw aan de werfzijde met daaroverheen de ontwerptekening uit 1656.
[Auteur en Stadsarchief Amsterdam, 010056916960]

V De rijk vormgegeven entree links van de poort (hergebruikt van elder).
[Auteur]



Exterieur: werfzijde Poortgebouw

De gevel van het Poortgebouw aan de werfzijde is opgetrokken in metselwerk in kruisverband. Oorspronkelijk bevatte het metselwerk klezoren op de hoeken, deze zijn nog maar op enkele plekken te vinden (zie de blauwe lijnen op de samengestelde zwart-witfoto op de vorige pagina). Bij een vergelijking van de huidige gevel met de ontwerptekening uit 1656 is het moeilijk om overeenkomsten te vinden. Aan deze gevel is in de loop der tijd dan ook zoveel gewijzigd dat sporadisch nog maar kleine stukjes oorspronkelijk metselwerk te vinden zijn. Het metselwerk bestaat uit een lappendeken van verschillende kleuren baksteen en soorten voegwerk. De gezamenlijke noemer is het kruisverband. De gevel bevat geen plint en wordt aan de bovenkant afgesloten met een doorlopende kroonlijst, die hetzelfde is vormgegeven als bij de “werkplaatsen”. Het dakvlak loopt eveneens door, met uitzondering van de naar voren stekende uitbouwen van later datum (deze worden aan het eind beschreven). Sommige delen van de gevel bevatten gevelankers, op verschillende hoogtes. De vloerniveaus varieren.

Van de gevelopening stamt er geen een meer uit de bouwtijd. Op de samengestelde zwart-witfoto op de vorige pagina is met kleuren aangegeven uit welke periode verschillende vensters stammen, het gaat hierbij in veel gevallen zowel om de vorm van de opening als het kozijn en raam. De geel gekleurde vensters stammen uit 1915, de oranje uit de periode tussen 1915 en 1961 en de rode uit 1996. De niet gekleurde vensters en deuren zijn van voor 1915, maar zoals eerder gezegd jonger dan 1656. Door al deze wijzigingen bevat de gevel niet alleen een lappendeken van verschillende soorten metselwerk, maar ook een grote variatie in kozijnen en ramen. Er zijn kozijnen met een kraalprofiel, maar ook met een ojiefprofiel en beide varianten zijn er in oorspronkelijke vorm en in een restauratie-variant. Er zijn zowel schuiframen als openslaande ramen met bovenlichten. Alle ramen hebben een roedeverdeling met twee, drie of vier ruitjes op een rij, met tussen de zes en zestien ruitjes in totaal. Wat de vensters gemeen hebben is dat ze alle aan de onder- en bovenkant een halfsteens rollaag bevatten (behalve de vensters van de uitbouw links).

Tot slot moeten de entrees genoemd worden. De meest linker entree is vormgegeven zoals de entrees van in het eerder beschreven geveldeel links, maar zonder bovenlicht. De entree tussen de twee uitbouwen, links van de poort, bevat een voor dit gebouw uitzonderlijk rijk gedecoreerde omlijsting in Lodewijk XVI-stijl, deze entree is namelijk hergebruikt van elders. Deze entree bevat dubbele paneeldeuren met een gedecoreerde stolpnaad, daarboven een kalf met bladeren en een uitbundig snijraam in het bovenlicht. De geprofileerde omlijsting bevat verkropte hoeken, een blokpleistering rondom en aan de bovenkant een kroonlijst met rozetten, een guirlande, tandlijst en eierlijst. De entree in het deel rechts van de poort is daarentegen de eenvoudigste entree. Deze entree bestaat uit een paneeldeur in een ongeprofileerd houten kozijn. Tussen 1915 en 1961 is deze deur van een bovenlicht voorzien met ongelijkmatige roedeverdeling.

Het dak heeft een geknikte dakvoet en is gedekt met grijs gesmoorde oud hollandse pannen. De dakkapellen bevatten negen-, twaalf- of vijftien-ruits openslaande ramen. De platte daken van de dakkapellen hebben een zinken afdekking, evenals de nok.


003






003



< Vorige pagina: foto's van de aanbouwen van het Poortgebouw aan de werfzijde.
[Auteur]

Tegen de, oorspronkelijk vlakke, gevel van het Poortgebouw zijn later drie uitbouwen gekomen. De rechter uitbouw is de zuidvleugel, die onder het volgende kopje beschreven wordt. De middelste uitbouw bevindt zich boven de poort, deze stamt uit het begin van de negentiende eeuw. De linker aanbouw heeft afgeschuinde hoeken en stamt uit 1874.

De aanbouw uit 1874 bevat een bijna vierkante plattegrond met afgeschuinde hoeken aan de werfkant en bestaat uit twee bouwlagen onder een met zink gedekte mansardekap. De gevels zijn opgetrokken in metselwerk van rode bakstenen in een regelmatig kruisverband met smalle stootvoegen en drieklezoren op de hoeken. Alle gevelopeningen bevatten een halfsteens rollaag aan de onderkant en een getoogde strek aan de bovenkant. De gevel wordt afgesloten door een kroonlijst met rozetankers. Ter hoogte van de verdiepingsvloer bevinden zich gevelankers met rechte schieters. Het lijkt nu opmerkelijk dat de begane grond vrij laag is, terwijl de verdieping juist heel hoog is. Bij de bouw was de begane grond samen met het souterrain van het Poortgebouw hierachter ingericht als kantoor, met een entree aan de werfkant. De verdieping was, samen met de bel-etage ingericht als woning en werd daarom veel rijker uitgevoerd met een hoger plafond. De woning had een entree aan de straatkant.

Op de begane grond bevinden zich twee vensters met zes-ruits schuiframen in de linkergevel, een deur en venster met vier-ruis schuifraam in de voorgevel en één venster met vier-ruis schuifraam in de rechtergevel. Deze vensters en deur bevatten houten kozijnen met kraalprofiel. De entree bevat dubbele paneeldeuren met ovale vensters erin. Op de verdieping bevat de linkergevel een venster met houten kozijn met kraalprofiel en geprofileerde vaste middenstijl (achter deze middenstijl bevond zich oorspronkelijk een scheidingswand). Aan weerszijde van de middenstijl bevindt zich een drie-ruits schuifraam. Daarnaast bevat de linkergevel een blindnis. De voorgevel bevat op de verdieping twee vensters en de rechtergevel één. Deze vensters bevatten alle drie houten kozijnen met kraalprofiel en zes-ruits schuiframen. Het zinken dak bevat verschillende dakramen uit 1996.

De uitbouw boven de poort wordt gedragen door vier gemetselde kolommen met inspringende hoeken, een basement en een strak kapiteel, waarboven zich een geprofileerde kroonlijst bevindt waarop de uitbouw gemetseld is. De uitbouw op de verdieping is opgetrokken in rood metselwerk in kruisverband met drieklezoren op de hoeken. De kroonlijst aan de bovenkant is vormgegeven alsof de hoeken op kapitelen rusten, daaronder bevat het metselwerk echter geen halfzuilen, alleen inspringende hoeken. Boven de kroonlijst bevindt zich een schilddak gedekt met grijs gesmoorde pannen. Zowel de linker- als rechtergevel van de uitbouw bevatten op de verdieping twee H-vensters van recente datum. Aan de onderkant bevindt zich een halfsteens rollaag en aan de bovenkant een getoogde strek. De voorgevel bevat twee dubbel openslaande ramen met bovenlichten onder een halfsteens rollaag, beide uit de periode 1915-1961. De doorgang onder deze uitbouw bevat een houten plafond. De zijgevels van de doorgang onder het poortgebouw zijn in 1996 geheel vernieuwd en bevatten elk twee nieuwe vensters tot op de grond.


003


003









< Vorige pagina: foto's van de zuidvleugel.
[Auteur]

Exterieur: zuidvleugel

De zuidvleugel werd in de zeventiende eeuw aanvankelijk aangebouwd in één bouwlaag en kreeg begin negentiende eeuw zijn huidige hoogte. De zeventiende-eeuwse voorganger is in de huidige situatie echter niet meer herkenbaar. Alleen in de kopgevel van het Poortgebouw bevinden zich klezoren (deze wordt als laatst beschreven). In de zuidvleugel zijn deze nergens te vinden, ook niet onderin vlak boven het water.

De gevels van de zuidvleugel bestaan, net als de werfgevel van het Poortgebouw, uit een lappendeken van verschillende soorten metselwerk met daarin verschillende soorten vensters. De gemene deler in het metselwerk is het kruisverband en bij de vensters is dat het kraalprofiel van de kozijnen. De gevel bevat geen plint en wordt aan de bovenkant afgesloten met een geprofileerde gootlijst die vrijwel naadloos aansluit (ook qua detaillering) op de gootlijst van de kop van het Poortgebouw. De gootlijst wordt rondom doorgezet en sluit aan de werfzijde ongeveer op dezelfde hoogte aan op de gootlijst van het Poortgebouw, de detaillering is hier echter afwijkend. Bovendien is bij de kopgevel van de zuidvleugel en de gevel aan de werfzijde het plansier achter wegen gelaten. De goot kraagt hier wel verder uit dan bij het Poortgebouw. Boven de goot bevindt zich een schilddak met grijs gesmoorde pannen, dat aansluit op het dak van het Poortgebouw. Het dak van de zuidvleugel bevat aan elke lange zijde vier dakkapellen met fronton en negen-ruits openslaand raam. Een uitzondering vormt de tweede dakkapel van rechts aan de werfkant, deze dakkapel bevat in het fronton een hijsbalk met daaronder laaddeuren die in de gevel doorlopen en waarvoor de gootlijst wordt onderbroken. De laaddeuren bevatten elk achtruitjes met daaronder een paneel met diagonalen betimmering.

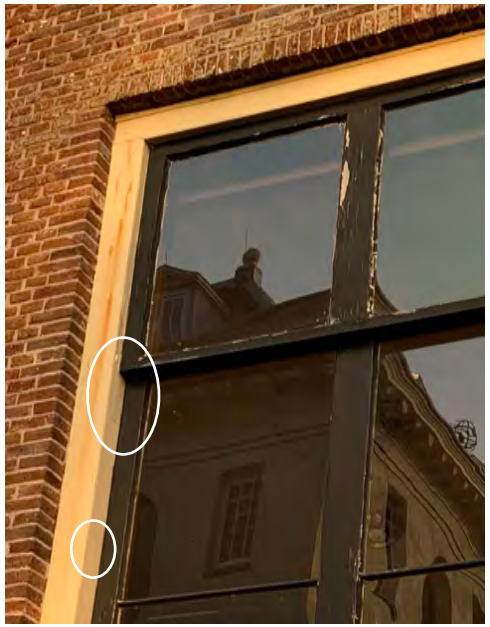
De gevel aan de werfkant is grotendeels rood geschilderd met in het midden onderaan een grijs vlak. Er zijn twee rijen gevelankers te zien, ter hoogte van de verdiepings- en zoldervloer. Vooral de linkerkant bevat veel wijzigingen uit 1996. De deur en de twee vensters op de verdieping stammen uit deze tijd en aan de afwijkende kleur van het metselwerk is goed te zien wat vernieuwd werd. De gevelindeling is onregelmatig. Alle vensters in deze gevel zijn van een halfsteens rollaag aan de onder- en bovenkant voorzien. De entree (1996) is eenvoudig en bevat een paneeldeur zonder omlijsting. Op de begane grond bevinden zich naast de entree nog drie vensters met schuiframen voorzien van kleine ruitjes. De buitenste twee vensters bevatten twintig-ruits schuiframen (4 x 3+2). Het middelste venster is half zo breed en bevat een tien-ruits schuifraam (2 x 3 +2). Op de verdieping bevatten de schuiframen grotere ruitjes. Vier van de vijf bevatten een zes-ruits roedeverdeling. Boven het smalle venster op de begane grond bevat de verdieping eveneens een smal venster met een drie-ruits schuifraam. Rechts van deze smalle vensters bevindt zich een uitgemetseld rookkanaal, dat bij de goot is afgekapt en aan de onderkant hol is opgemetseld.

Het grootste deel van het metselwerk van de kopgevel en alle vier de vensters stammen uit 1996. In 1996 werd een aanbouw tegen het onderste deel van deze gevel gesloopt, evenals een schoorsteen in het midden van deze gevel. De vensters bevatten houten kozijnen zonder kraalprofiel met daarin dubbel openslaande ramen. Aan de boven- en onderkant bevindt zich een halfsteens rollaag. Boven de vensters van de verdieping bevinden zich twee kleine gevelankers.



< Vorige pagina: foto's van de zuidgevel van de zuidvleugel en het Poortgebouw.
[Auteur]

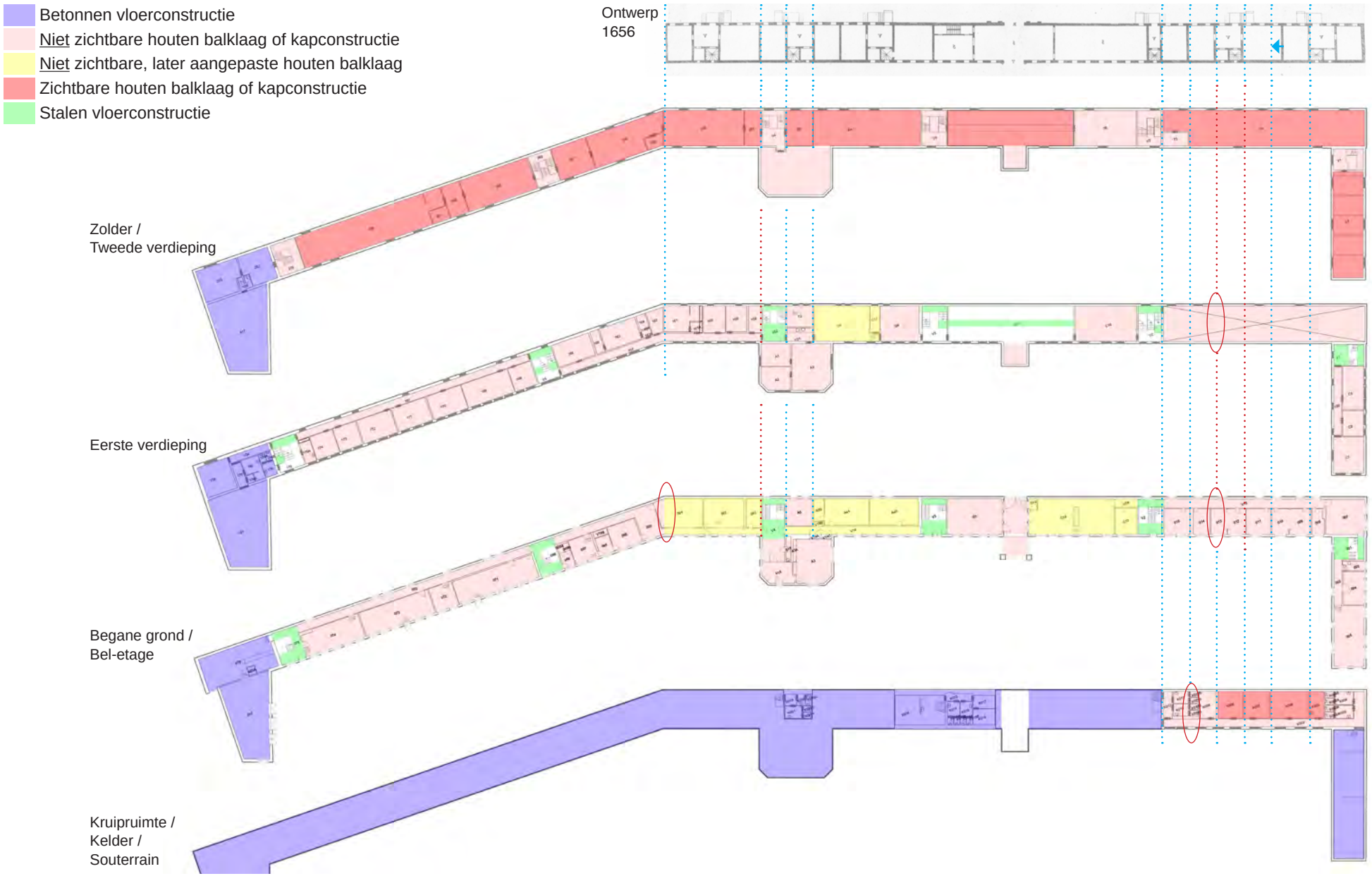
V Detail van het zes-ruits venster in de kopgevel van het Poortgebouw, met in de witte cirkels de sporen van een ouder raam.
[Auteur]



De gevel aan de kant van het Zeemagazijn staat met de voet in het water. Deze gevel is aan de onderkant iets schuin gemetseld. Ten opzichte van de loodrechte kade (van later datum) is dit duidelijk te zien. De kopgevel van het Poortgebouw is in zijn geheel schuin gemetseld (zie rode pijl op de vorige pagina). Pas bij de goot liggen de kopgevel van het Poortgebouw en de langsgevel van de zuidvleugel in één vlak. De kopgevel van het Poortgebouw komt hierdoor een beetje los te staan van de zuidvleugel en is zo makkelijker te onderscheiden als op zichzelfstaand onderdeel. De klezoren op beide hoeken van deze gevel versterken dit (zie blauwe stippellijnen). Ook langs hoeken van de vensters bevinden zich klezoren. Tot slot is bij de gootlijst nog te zien dat de bovenkant van de gootlijst van het Poortgebouw net iets hoger ligt en aan de kant van de zuidvleugel uitkraag, net als aan de kant van de Kattenburgerstraat. Hierin is de oorspronkelijke gootvorm van het Poortgebouw te zien, met een symmetrische gootlijst die aan beide kanten uitkraagde (zie groene lijnen). Daar is de gootlijst van de zuidvleugel later nauwkeurig op aangesloten, waardoor de overgang nu niet meer te zien is voor wie er niet op let. Beide geveldelen bevatten twee rijen gevelankers, maar niet op gelijke hoogte. Aan de gevelankers is te zien dat de vloerniveaus van het Poortgebouw en de zuidvleugel niet op elkaar aansluiten.

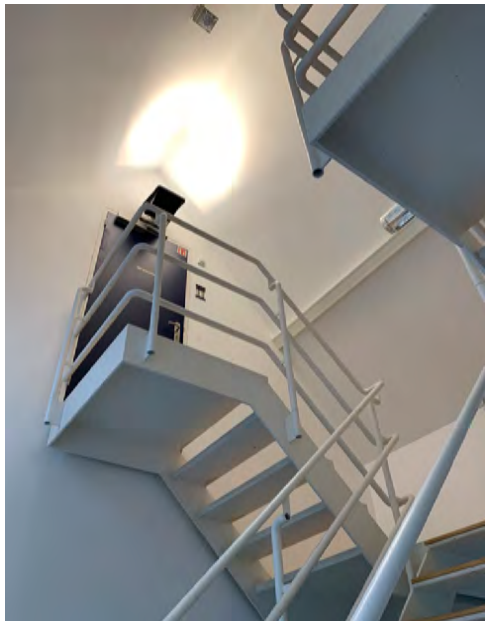
De langsgevel van de zuidvleugel bevat een redelijk regelmatige vensterindeling. Vanaf de linkerkant gezien bevinden zich eerst alleen twee vensters op de begane grond, dan een venster op de verdieping en daarna zeven vensters boven elkaar op beide bouwlagen, waarvan de middelste half zo smal is uitgevoerd. De vensters in de twee rechter vensterassen zijn in 1996 dichtgemetseld, evenals het kleine venster daaronder. Al deze vensters zijn van hetzelfde type; ze liggen relatief diep in de gevel, bevatten een houten kozijn met kraalprofiel en een zes-ruits schuifraam waarbij het onder en bovenraam niet in hetzelfde vlak liggen. Alle vensters zijn aan de boven- en onderkant van een halfsteens rollaag voorzien. Tot slot bevindt zich ongeveer onder de smalle vensters een smal getoogd spaarveld vlak boven de waterlijn.

De kopgevel van het Poortgebouw bevat op de bel-etage twee grote vensters met houten kozijnen met kraalprofiel en aan de boven- en onderkant een halfsteens rollaag. Deze kozijnen bevatten zes-ruits schuiframen van later datum. In de dagkant van het kozijn zijn namelijk nog sporen te zien van een eerder raam, waarbij het bovenraam groter was. Onder deze vensters bevindt zich een gemetselde cordonlijst, ter hoogte van de gepleisterde cordonlijst bovenaan de plint van de straatgevel van het Poortgebouw (zie gele pijl in de foto op de vorige pagina). Onder deze cordonlijst bevinden zich twee kleinere vensters, eveneens met klezoren langs de hoeken en met een halfsteens rollaag aan de onderkant, maar niet aan de bovenkant. Deze vensters bevatten houten kozijnen met kraalprofiel en een vier-ruits venster.


Betonnen vloerconstructie
Niet zichtbare houten balklaag of kapconstructie
Niet zichtbare, later aangepaste houten balklaag
Zichtbare houten balklaag of kapconstructie
Stalen vloerconstructie
Ontwerp
1656
Zolder /
Tweede verdieping
Eerste verdieping
Begane grond /
Bel-etage
Kruipruimte /
Kelder /
Souterrain

< Vorige pagina: analyse van de verschillende vloerconstructies op plattegronden van de bestaande toestand in 2012.
[Auteur, onderlegger RVB en Stadsarchief Amsterdam, 010056916960]

V De stalen trappenen bordessen in een van de trappenhuizen.
[Auteur]



Constructie

De constructie van het kopgebouw uit 1996 aan de noordkant van het Voorwerfgebouw bestaat volledig uit beton. De andere bouwdelen bevatten in principe dragende metselwerkwanden en houten balklagen en kapconstructies. Een aantal onderdelen is later gewijzigd.

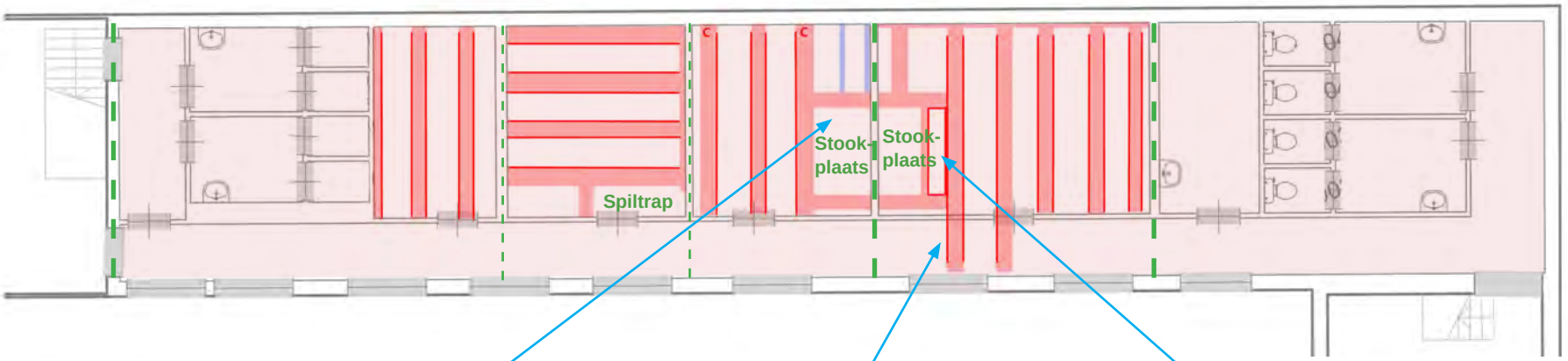
Op de vorige pagina zijn alle plattegronden weergegeven waarop met kleuren is aangegeven van welk constructiemateriaal de vloer (of kap) boven de betreffende plattegrond is gemaakt. Ten eerste is duidelijk te zien dat het grootste deel van de begane grondvloer en het gehele kopgebouw van beton zijn gemaakt (met paars aangegeven). Deze onderdelen stammen uit 1996.

De trappenhuizen stammen eveneens uit 1996 en zijn voorzien van stalen trappen en bordessen (met groen aangegeven). Boven de eerste verdieping (bij de poort) zijn een deel van de houten balklaag en zoldervloer verwijderd. Hier zijn stalen trekstangen aangebracht met daarover in het midden een stalen loopbrug die is opgehangen aan de houten kapconstructie.

De rest van de vloerconstructies bestaan (volgens de bouwtekeningen uit 1996) uit houten balklagen. Het overgrote deel hiervan is echter niet zichtbaar in de huidige situatie (aangegeven met lichtroze en geel). De vloerniveaus van de geel gekleurde delen zijn later verhoogd of verlaagd. In een paar ruimtes in het souterrain zijn de houten balklagen wel zichtbaar (met rood aangegeven). Het grootste deel van de houten kapconstructie is op de zolder zichtbaar, alleen in de trappenhuizen en in de uitbouw uit 1874 niet. Alleen de zichtbare houten balklagen en kapconstructies worden later in deze paragraaf nader beschreven.

Boven de plattegronden van de bestaande toestand in 2012 is de ontwerptekening van het Poortgebouw uit 1656 weergegeven. De blauwe stippellijnen laten zien waar zich nog dwarswanden op de oorspronkelijke plek bevinden (waarbij één dwarswand uit 1656 al bij de bouw was verschoven, zie blauwe pijl in de tekening en de toelichting in de bouwgeschiedenis, bouwfase 0). Hierbij moet echter opgemerkt worden dat dit niet betekend dat deze wanden ook nog steeds het oorspronkelijke metselwerk bevatten. De rode stippellijnen geven aan waar dwarswanden ooit verdwenen waren, maar later weer op de oorspronkelijke plaats werden teruggezet. Tot slot laten de rode cirkels zien waar een dwarswand ontbreekt die er op een andere bouwlaag nog wel staat.

Vooral aan de rechter kant staan nog veel dwarswanden op hun oorspronkelijke plek. Hier bevind zich in het souterrain ook nog de oorspronkelijke balklaag. Vermoedelijk hebben in dit deel minder wijzigingen in de constructie plaatsgevonden. Aan de linkerkant bevindt slechts een enkele wand zich nog op de oorspronkelijke plek, hier is in de loop der tijd veel meer gewijzigd.



Situatie
2020

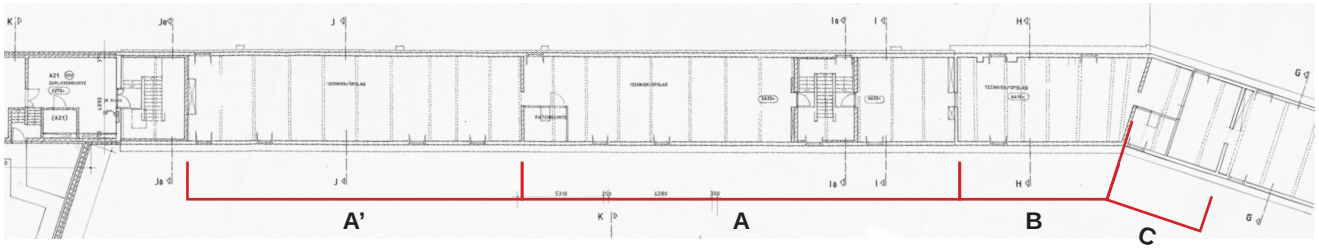




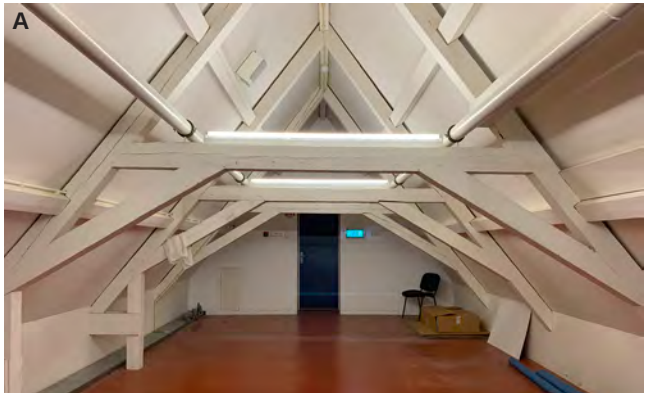


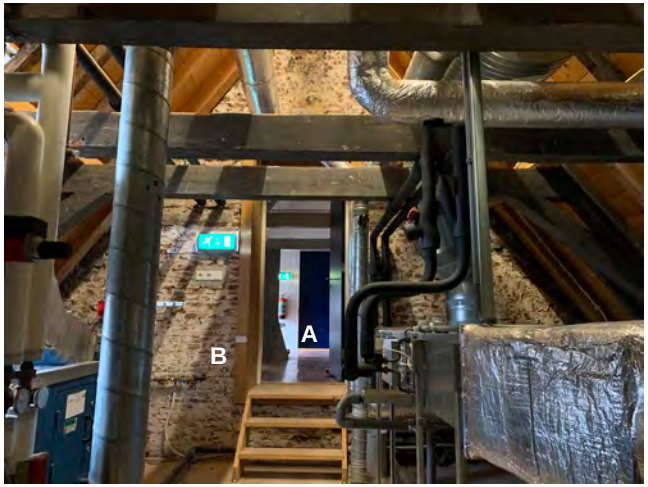
< Vorige pagina: tekening en foto’s van de balklaag boven het souterrain.
[Auteur, onderlegger RVB]

De zichtbare houten balklaag uit de bouwtijd in het souterrain (aan de rechterkant) bestaat uit een enkelvoudige balklaag met verschillende ravelingen, (zie ook de analyse in de bouwgeschiedenis, bouwfase 0). De ravelingen zijn met pen-gatverbidingen en houten toognagels aan de balken verbonden. Tussen de balken bevindt zich isolatie en een vlakke afwerking. Vermoedelijk bevinden zich boven de verlaagde plafonds (waar in de tekening op de vorige pagina geen balken getekend staan) ook nog balken. In de gang zijn tijdens het veldwerk twee plafondplaten verwijderd, waarboven balken en vloerplanken te zien waren. De balken bevatten een duivenjagerprofiel aan de onderkant (met rode lijnen aangegeven op de tekening) met aan de uiteinden een verloop naar een rechte hoek. Twee balken bevatten aan de straatkant een console, waarvan een groot deel van het rechte stuk in 1996 in een voorzetwand verdwenen is. In 1996 zijn bij één van de ravelingen twee smalle balkjes toegevoegd (blauw aangegeven op de tekening).


A'
A
B
C

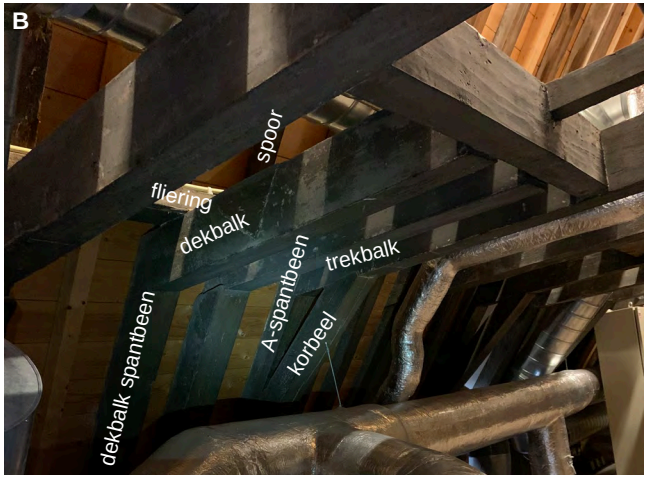

B
A-spantbeen
spoor


A


B
A


B
spoor
flliering
trekbalk
A-spantbeen
korbeel


A'


B
spoor
flliering
dekbalk
trekbalk
A-spantbeen
korbeel
dekbalk spantbeen


B
korbeel
A-spantbeen
muurplaat
kreupele stijl
blokkeel

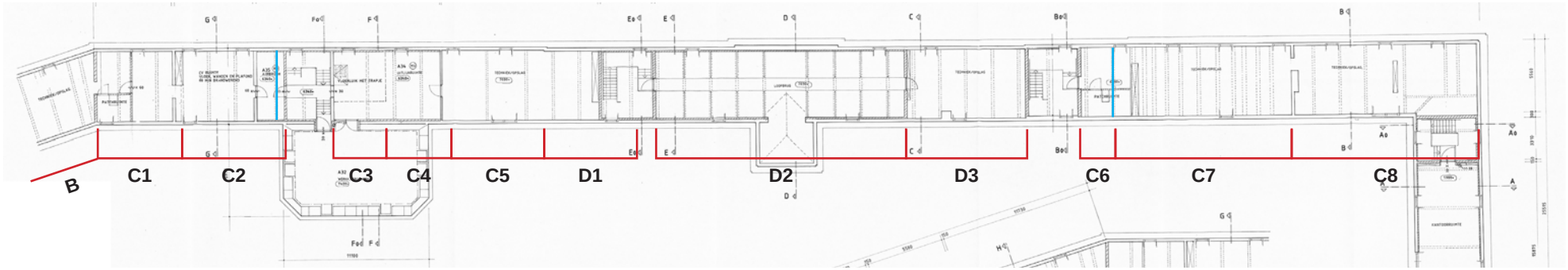
< Vorige pagina: tekening en foto's van de kapconstructie.
[Auteur, onderlegger BWT 1996]

Op de zolder bevat het Voorwerfgebouw verschillende soorten kapconstructies. Ze worden beschreven van links naar rechts (vanaf de werf gezien). Elke soort constructie is van een letter (en soms ook een cijfer) voorzien. De verschillende delen zijn op de plattegrond aangegeven en op de foto's is met de letters (en cijfers). aangegeven om welke constructie het gaat. Kapconstuctie A en B beslaan het bouwdeel van de "werkplaatsen", deel C en D beslaan het Poortgebouw en tot slot bestaat deel E uit de zuidvleugel. De trappenhuizen vallen buiten deze beschrijving omdat de kapconstructie daar niet te zien is.

Delen van de constructie zijn later vernieuwd, dit is meestal goed te zien aan het kale hout. De kapconstructie is (waar vast te stellen) van grenenhout. Bij veel oude constructieonderdelen is de houtsoort echter moeilijker te bepalen, omdat deze in de meeste gevallen verschillende verflagen bevatten.

Kapconstructie A: Deze gordingkap bevat spanten van het type A-spant met spantbenen die van de muurplaat tot de nok doorlopen met daartussen een trekbalk waaronder korbelen zijn aangebracht. Over de spantbenen liggen gordingen die het dakbeschot dragen. De spantbenen komen in de nok bij elkaar en dragen daar de nokgording. Aan de straatkant zijn de spantbenen alternerend van een kreupele stijl voorzien die met een blokkeel aan de muurplaat is verbonden. De constructie is gemaakt van strak gezaagd grenenhout en bevat een combinatie van pen-gatverbindingen met houten toognagels en bouten. In deel A is de constructie geschilderd, in deel A' niet. Daar is aan de kleur van het hout duidelijk te zien welke delen later vernieuwd zijn. Het dakbeschot bestaat uit grote houtplaten uit 1996.

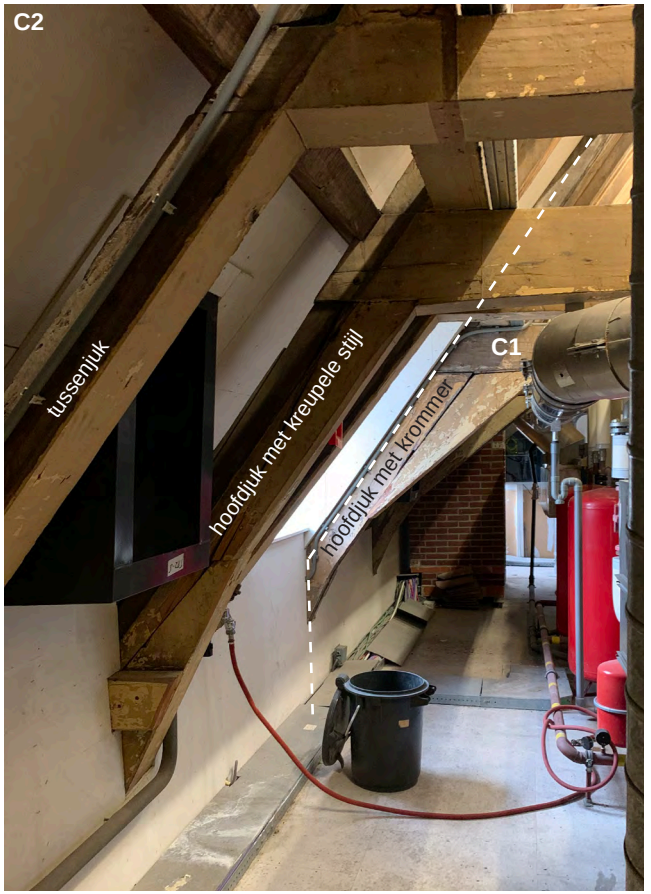
Kapconstructie B: De zoldervloer ligt in deel B ongeveer een halve meter lager dan in deel A. De grens tussen deel A en B wordt gevormd door de bouwmuur die boven het dak uitsteekt. De kapconstructie in deel B bevat een opmerkelijke combinatie van verschillende soorten constructies. Het is een alternerende sporenkap bestaande uit spanten van het type A-spant (met spantbenen die van de muurplaat tot de nok doorlopen met daartussen een trekbalk waaronder korbelen zijn aangebracht) afgewisseld met dekbalkspanten zonder korbelen. Op deze dekbalken staan sporen. Onder de spantbenen van de A-spanten staan kreupele stijlen die met een blokkeel aan de muurplaat zijn verbonden. Het alternerende ritme en de onderlinge afstanden van de spanten is onregelmatig. Over de trekbalken en dekbalken liggen (aan de binnenkant van de spantbenen en sporen) flieringen. Tegen deze flieringen rusten de sporen de zich tussen de alternerende spanten bevinden. Tegen de sporen is het horizontale dakbeschot bevestigd. In de nok komen alle spantbenen en sporen samen bij de nokgording. De constructie is gemaakt van relatief strak gezaagd grenenhout en bevat pen-gatverbindingen met houten toognagels. Aan de kleur van het hout is te zien welke delen later vernieuwd zijn, het gaat hierbij om enkele onderdelen bij de kapvoet, een aantal sporen en het dakbeschot.


B
C1
C2
C3
C4
C5
D1
D2
D3
C6
C7
C8


C1


C1


C2
C1


C2
tussenjuk
hoofdjuk met kreupele stijl
C1
hoofdjuk met krommer


C1
hoofdjuk met krommer
tussenjuk
hoofdjuk met krommer


C2
hoofdjuk met kreupele stijl
tussenjuk
hoofdjuk met kreupele stijl

< Vorige pagina: tekening en foto's van de kapconstructie.
[Auteur, onderlegger BWT 1996]

V Een bijzonder spant met holling in het korbeel, in deel C2.
[Auteur]



Kapconstructie C en D: Dit deel betreft het Poortgebouw. Aan de kapconstructie van het poortgebouw is in de loop der tijd het nodige gewijzigd, waardoor verschillende delen zijn ontstaan: C1 t/m C8 en D1 t/m D3. De delen met de letter D bestaan uit het middendeel van het Poortgebouw, waar de constructie een variant is op die van de buitenste delen; aangeduid met de letter C. Eerst wordt de oorspronkelijke opbouw beschreven en daarna wordt ingegaan op de wijzigingen die tot de verschillende delen hebben geleidt.

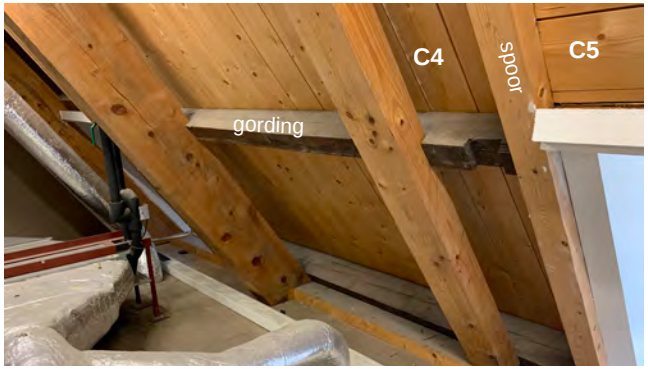
In oorsprong is de kapconstructie van het Poortgebouw een sporenkap met alternerende dekbalkjukken, flieringen en een nokgording. De alternerende constructie bevat hoofdjukken en tussenjukken die om en om zijn toegepast. Een hoofdjuk bestaat uit een dekbalkjuk dat op de zoldervloer staat. Hierin zit het verschil tussen de delen C en D. De vloerniveaus in het middendeel (oorspronkelijk kantoren) zijn anders dan in de uiteinden (oorspronklijk woningen), dit geldt ook voor de zolder. De zoldervloer in het middendeel (D) bevindt zich ter hoogte van de muurplaat. De spantbenen staan op een langsbalk die over de balklaag van de zoldervloer ligt. De zoldervloer van aan de uiteinden (C) bevindt zich een stuk lager dan de muurplaat, hier is een borstwering aanwezig. Om op de zolder voldoende stahoogte te houden zijn twee verschillende oplossingen toegepast. Een deel van de spantbenen is uitgevoerd als krommers die direct op de zoldervloer staan (of eigenlijk op de balken onder de zoldervloer). En een deel van de spantbenen is recht uitgevoerd en staat op de muurplaat, deze spantbenen zijn van een kreupele stijl voorzien die op de zoldervloer staat. Het is niet duidelijk waarom voor twee verschillende constructies gekozen is (het zou een latere aanpassing kunnen zijn). De krommers en kreupele stijlen zijn middels een blokkeel aan de muurplaat verbonden. Tussen spantbeen en dekbalk bevindt zich een korbeel. Op de dekbalk staan sporen die in de nok samen komen. Het tussenjuk bestaat uit rechte spantbenen die alleen op de muurplaat staan en geen korbeel hebben. Op de dekbalk staat ook hier een spoor. Over de dekbalken liggen flieringen. Tussen deze alternerende spanten bevinden zich dunnere sporen van de muurplaat tot de nokgording. Tegen de buitenkant van de sporen en spanten bevinden zich bij de dakvoet aanlopers, die er voor zorgen dat het dak aan de onderkant geknikt is.

De kapconstructie van deel C1 heeft de oorspronkelijke opzet met krommers bij de hoofdspanten. Alle sporen en aanlopers zijn nog aanwezig. Het dakbeschot is niet zichtbaar omdat aan de binnenkant witte platen tussen de sporen zijn aangebracht. Een enkel onderdeel is vervangen, zoals een deel van een fliering.

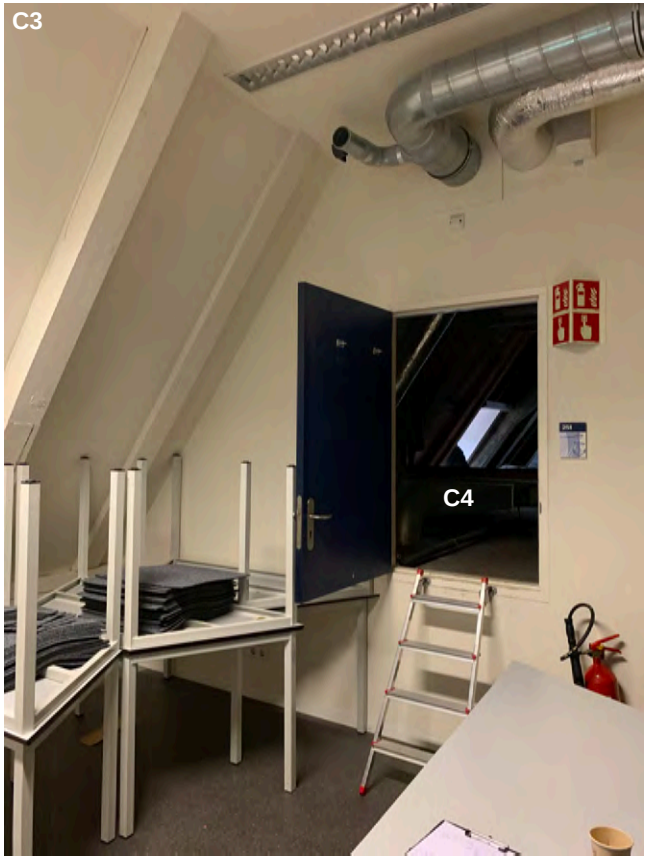
De kapconstructie van deel C2 bevat hoofdspanten met kreupele stijlen. De dunne sporen en aanlopers zijn hier verwijderd. Over de spantbenen en sporen op de dekbalken zijn gordingen aangebracht waarop een dakbeschot rust dat aan de binnenkant van witte platen is voorzien. Het meest rechter spant in deel C2 is bijzonder (blauw gemarkeerd op de tekening op de vorige pagina). Het is een hoofdspant, waarvan aan beide kanten het korbeel de hele ruimte tussen spant en dekbalk vult en van een holling is voorzien. De zijkanten van de hollig zijn van een vellingkant voorzien. Het is niet duidelijk waarom dit op deze plek zo is.

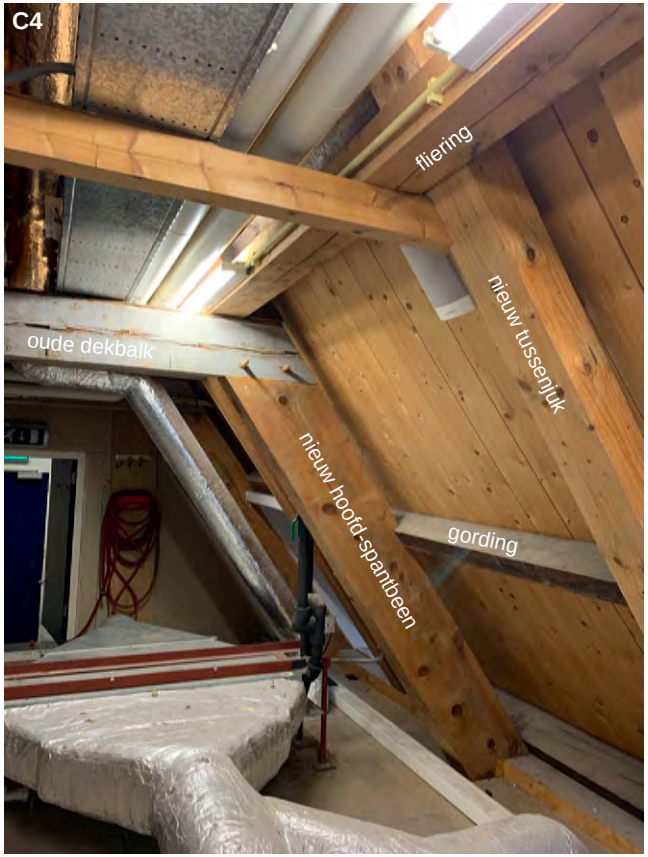
De kapconstructie van deel C3 is grotendeels afgewerkt en kon daarom niet goed onderzocht worden. Voor zover zichtbaar lijkt dit deel van de constructie hetzelfde als in deel C2.

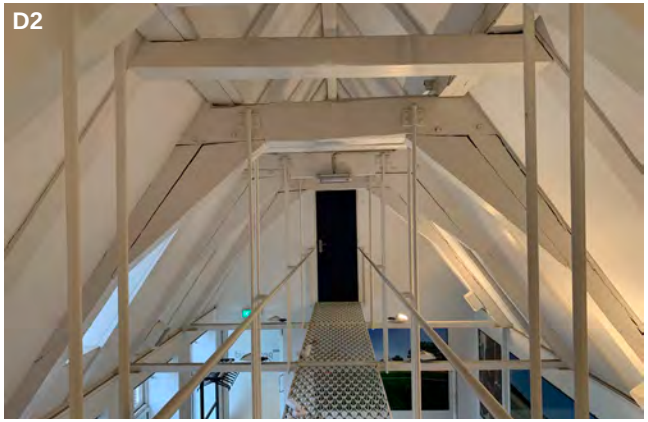

C4
C3


C4
C5
spoor
gording


C5/D1
verhoogde zoldervloer


C3
C4


C4
fliering
nieuw tussenjuk
oude dekbalk
nieuw hoofd-spantbeen
gording


D2

< Vorige pagina: foto's van de kapconstructie.
[Auteur]

V De kapconstructie in deel D2.
[Auteur]



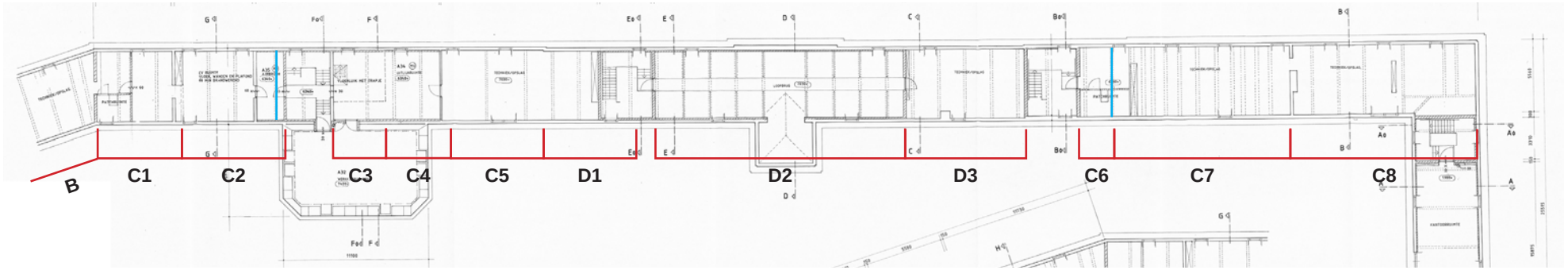


De zoldervloer van deel C4 ligt een stuk hoger dan in deel C3. Deze verhoging bevindt zich echter nog niet ter plaatse van de overgang van deel C naar deel D. Het lijkt erop dat dit deel van de zoldervloer pas later is verhoogd zodat deze op gelijke hoogte met de zoldervloer van deel D (in het midden) kwam te liggen. Met het verhogen van de zoldervloer zijn de onderkanten van de spantbenen afgezaagd en is niet meer te achterhalen of zich hier krommers of kreupele stijlen bevonden. De kapconstructie van deel C4 is verder vergelijkbaar met deel C2, maar het nieuwe verticale dakbeschot dat over de gordingen ligt is hier wel in het zicht. Doordat deze ruimte niet is afgewerkt, is goed te zien dat grote delen van de kapconstructie hier vervangen zijn. Een hoofdjuk is van een nieuw spantbeen voorzien en de flieringen zijn vervangen, terwijl de gordingen opmerkelijk genoeg ouder lijken. Waarschijnlijk werden de sporen eerder al vervangen door gordingen en heeft men in 1996 delen van de kapconstructie vervangen. Er is ook een tussenjuk in zijn geheel vernieuwd, alleen met een ander soort constructie. Geen dekbalkgebint met spoor erop, maar een A-spant met doorlopend spantbeen en een trekbalk die tegen de spantbenen is genageld in plaats van er tussen gepend. De nieuwe onderdelen en het dakbeschot zijn uitgevoerd in kaal grenen.

De kapconstructie van deel C5 is vergelijkbaar met deel C1; alle sporen en aanlopers zijn nog aanwezig. Maar met het verhogen van de zoldervloer zijn de onderkanten van de spantbenen afgezaagd en is niet meer te achterhalen of zich hier krommers of kreupele stijlen bevonden. Ook de onderkanten van de sporen zijn afgezaagd, maar de aanlopers lopen wel nog door langs de verhoogde vloer tot de dakgoot (die iets lager ligt). Het vernieuwde horizontale dakbeschot op de sporen is in het zicht. De meeste onderdelen zijn oorspronkelijk, slechts een enkele spoor of aanloper en een deel van de flieringen is vernieuwd. De delen C4 en C5 bevinden zich in dezelfde ruimte. Een spoor langs een dakkapel vormt de grens tussen het verticale dakbeschot van deel C4 en het horizontale dakbeschot van deel C5. De gording van deel C4 sluit hier aan op de spoor van deel C5.

De kapconstructies van deel C5 en D1 zijn precies hetzelfde en lopen naadloos in elkaar over. De overgang tussen deze twee delen werd oorspronkelijk gevormd door een sprong in het niveau van de zoldervloer. Maar omdat de zoldervloer in de delen C4 en C5 later verhoogd is tot hetzelfde niveau als deel D is deze overgang niet meer te zien.

De kapconstructie van deel D2 is in opzet hetzelfde als deel D1. De balken van de zoldervloer zijn in 1996 echter verwijderd en vervangen door stalen trekbalken. De trekbalken hangen met trekstangen aan de dekbalken. Over de trekbalken ligt een stalen loopbrug. De constructie is deels weg-/afgewerkt, hierdoor is niet te zien of deze constructie nog sporen bevat of dat deze zijn vervangen door gordingen. De hoofd- en tussenspanten, nokgording en flieringen zijn wel zichtbaar en zijn hetzelfde als de constructie in de andere delen. Een aantal tussenspanten is geheel vervangen. In het midden sluiten de constructie van het timpaan boven de poort en de kap (uit 1952) van de aanbouw aan de werfzijde van de poort aan op de kapconstructie. Deze beide constructies zijn echter geheel afgewerkt en daardoor niet te zien. In de kapconstructie van het poortgebouw zijn geen sporen te zien van het torentje dat hier tot 1822 was. Het is niet duidelijk of dit komt doordat de constructie deels is afgewerkt of doordat delen van de constructie hier later vervangen zijn.


B
C1
C2
C3
C4
C5
D1
D2
D3
C6
C7
C8


D3


D3


C6


D3


D3

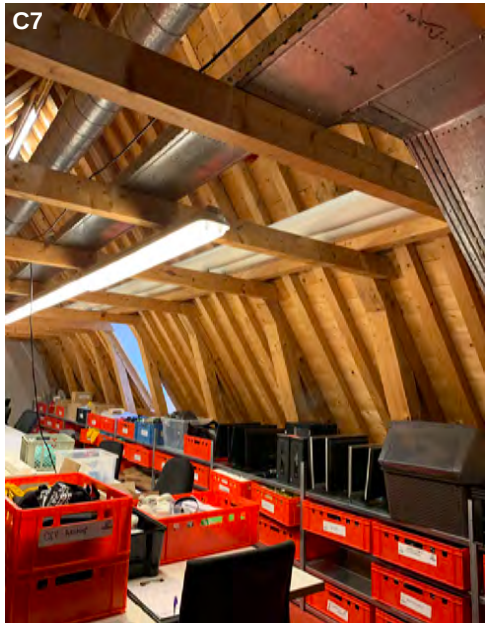
< Vorige pagina: tekening en foto's van de kapconstructie.
[Auteur, onderlegger BWT 1996]

De kapconstructie van deel D3 is hetzelfde als deel D1. Dit deel bevat drie bijzonderheden. Ten eerste zijn in dit deel windschoren aanwezig, zowel aan de fliering als aan het spantbeen genageld. Windschoren zou men bij de andere spanten eigenlijk ook verwachten. Opmerkelijk genoeg zijn ze bijna nergens aangetroffen (slechts één andere, in deel C6). Op veel plekken zijn de flieringen later vervangen, mogelijk heeft men toen ook de windschoren verwijderd. Ten tweede zijn bij de dakkapel aan de werfzijde sporen van een hijsbalk te zien. Over de dekbalken is een dwarsbalk gelegd en met stroppen verbonen. Op deze balk zijn twee stroppen bevestigd waar de hijsbalk in gelegen heeft. Ten derde moest ten behoeve van deze balk de trekbalk van het tussenspant verwijderd worden. In de verbinding van de verwijderde balk is een gehakt telmerk te zien: IIV. Dit telmerk ín de verbinding verklaard waarom nergens anders telmerken zijn aangetroffen; ze zijn niet zichtbaar.

De kapconstructie van deel C6 bevindt zich aan de rechterkant van het Poortgebouw waar de zoldervloer weer laag ligt en een borstwering aanwezig is. Deel C6 bestaat slechts uit twee hoofdspanten en een tussenspant. Van deze spanten is alleen het deel aan de straatkant te zien, de andere kant bevindt zich in een installatieruimte. Deel C6 is hetzelfde als deel C1; de oorspronkelijke opzet met krommers bij de hoofdspanten en sporen met een horizontaal dakbeschot. Met beide hoofdspanten is echte iets bijzonders aan de hand. Bij het linker hoofdspand ontbreekt het korbeel en rechts van dit spant is een windschoor aanwezig. Het rechter hoofdspant bevat een korbeel met holling erin, net als bij het meest rechter hoofdspant in deel C2 (beide met blauw aangegeven op de tekeningen).

De kapconstructie van deel C7 bevindt zich in dezelfde ruimte als deel C6. In deel C7 is vrijwel de gehele kapconstructie vervangen. Slechts een deel van de muurplaten en aanlopers bestaan nog uit ouder hout, de rest is van kaal grenen van recente datum (1996). De nieuwe kapconstructie lijkt op het eerste oog hetzelfde als de oorspronkelijke constructie, maar is toch heel anders. De constructie is niet alternerend uitgevoerd, alle spanten zijn hetzelfde. De spanten zijn niet van het type dekbalkspant, maar van het type A-spant met doorlopende spantbenen van muurplaat tot nok. De spantbenen zijn aan de onderkant van kreupele stijlen voorzien die met een blokkeel aan de muurplaat verbonden zijn. De trekbalken zijn tegen de spantbenen gespijkerd in plaats van ertussen gepend en bevatten geen korbeel. Over de trekbalken liggen flieringen waartegen de sporen rusten die tussen de spanten staan. De spanten en sporen zijn bij de dakvoet van aanlopers voorzien. Tegen de sporen is het horizontale dakbeschot bevestigd.

V De kapconstructie in deel C7.
[Auteur]

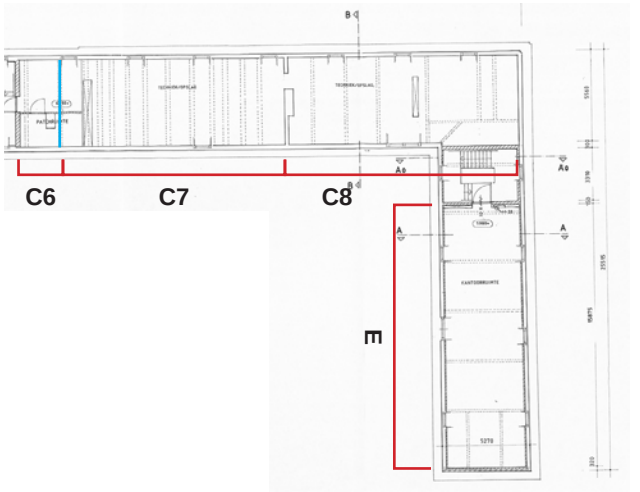







C8
hoekkeper
spoor laatste spantboom
konings-stijl
nok Poortgebouw
nok zuid-vleugel
kilkeper


C8
dekbalk halfspant
dekbalk van volledig spant


C6
C7
C8
m


C8
dekbalk halfspant
kilkeper
halfspant
zuidvleugel


C8
extra balk
flliering
dekbalk laatste spant
dekbalk halfspant
sporen dakschil kopsekant
halfspant


C8


C8
afgezaagde dekbalk
afgezaagde dekbalk
hoekkeper
halfspant

< Vorige pagina: tekening en foto's van de kapconstructie.
[Auteur, onderlegger BWT 1996]

De kapconstructie van deel C8 is hetzelfde als die van deel C1; de oorspronkelijke opzet met krommers bij de hoofdspanten en sporen met een horizontaal dakbeschot. Aan het einde bevindt zich de uitzondering in dit deel. Hier bevatte het Poortgebouw oorspronkelijk al een dakschild aan de kopsekant en later werd hier de kap van de zuidvleugel (deel E) op aangesloten. Oorspronkelijk lagen over de dekbalken van de laatste twee spanten drie extra balken waar op de uiteinden een fliering lag ter ondersteuning van de sporen van het dakschild aan de kopsekant. Later werden de dekbalken van de laatste twee spanten afgezaagd aan de kant waar het dak van de zuidvleugel aangesloten moest worden. De twee spantbenen aan de kant van de zuidvleugel werden verwijderd. De afgezaagde dekbalken moesten daar wel opgevangen worden, waarvoor een extra halfspant werd toegevoegd met een dekbalk die werd aangesloten op de dekbalk van het meest rechter nog volledige spant. Zo ontstond een vrije doorgang naar de zolder van de zuidvleugel (die later overigens werd dichtgemetseld). Het halfspant dat werd toegevoegd is hetzelfde als de spanten in de zuidvleugel (deel E).

Al in de oorspronkelijke opzet kwamen aan het einde van de nok van het Poortgebouw meerdere constructieonderdelen bij een koningsstijl samen; de nokgording, de sporen van het laatste spant en de hoekkepers. Bij het aansluiten van de zuidvleugel werden aan een kant de hoekkeper en een spoor van het laatste spant verwijderd. In plaats daarvan werden de nokgording van de zuidvleugel en de kilkeper op de koningsstijl aangesloten. Naast deze latere wijzigingen ten behoeve van de zuidvleugel zijn relatief recent (1996) verschillende constructieonderdelen en het dakbeschot vernieuwd. Dit is duidelijk te zien aan het hout.

De kapconstructie van deel E is maar gedeeltelijk te zien omdat deze zich in een afgewerkte ruimte bevindt. De kapspanten zijn wel te zien. Het zijn dekbalkspanten met relatief recht geplaatste spantbenen die op de zoldervloer staan. De spantbenen zijn met een blokeel aan de muurplaat verbonden, de zoldervloer ligt namelijk lager dan de muurplaat (net als in deel C). Tussen de spantbenen en dekbalken zijn korbelen aangebracht. Over de dekbalken liggen flieringen, deze zijn nog net te zien. Wat voor constructie verder op de dekbalken staat en of er sprak is van gordingen of flieringen is niet te zien. Aan de kopse kant staan twee halfspanten. De constructie in de nok is hier niet zichtbaar.

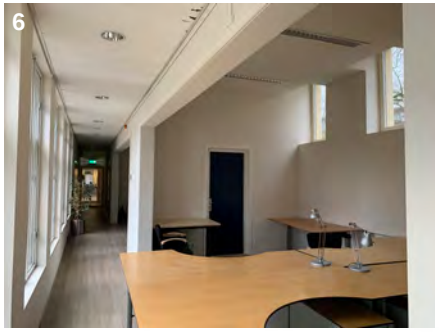
V De kapconstructie in deel E.
[Auteur]



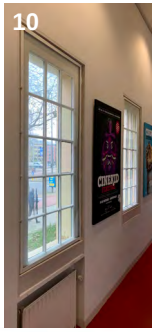






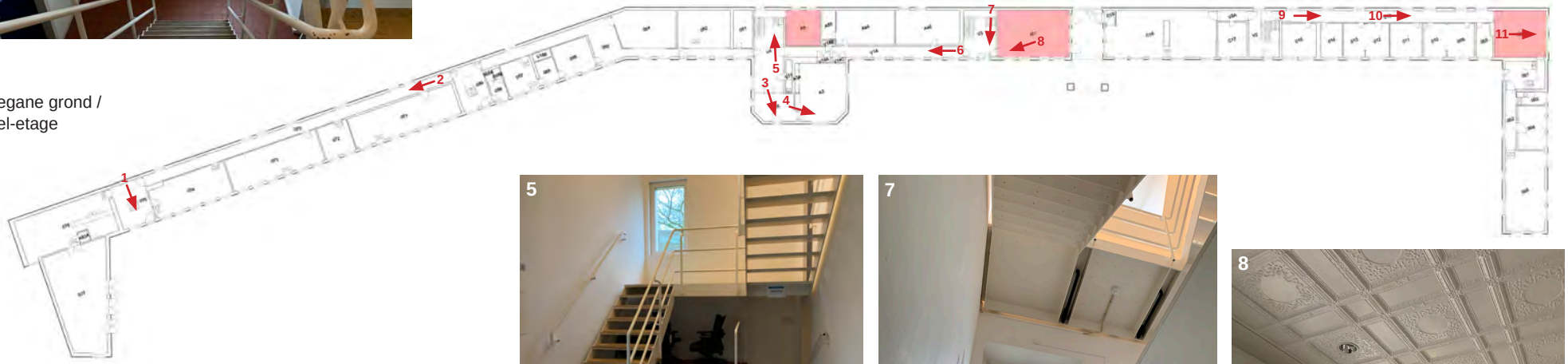


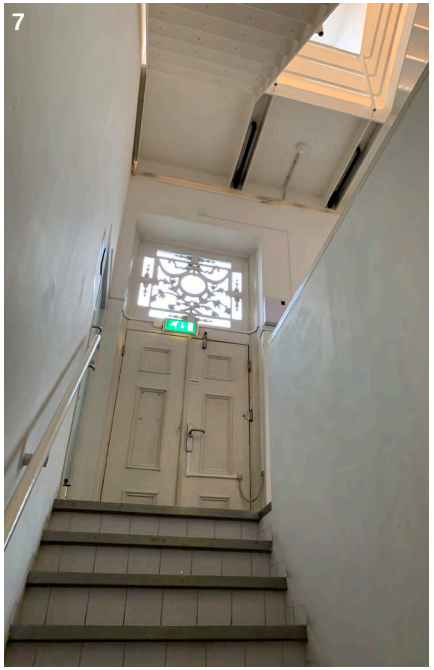




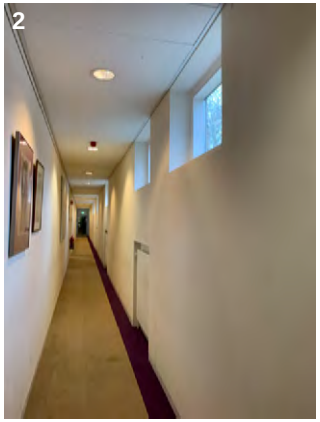


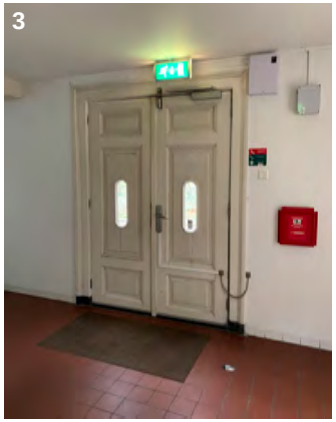
Begane grond /
Bel-etage













< Vorige pagina: tekening en foto's van de begane grond.
[Auteur, onderlegger RVB]

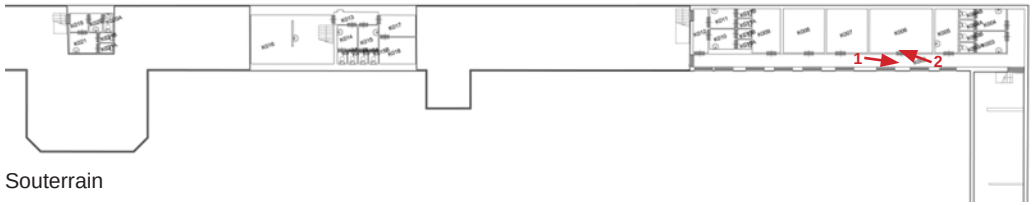
V Links: tekening en foto's van het souterrain.
[Auteur, onderlegger RVB]

V Rechts: foto van het plaatijzeren plafond in de ruimte links van de poort
[Auteur]

Interieur

De interne indeling en de interieurafwerkingen stammen voor het overgrote deel uit 1996 of zijn van nog recenter datum. Alle oude ramen met enkel glas zijn voorzien van te openen achterzetbeglazing. Op de pagina's hiervoor en hierna wordt met verchillende foto's een indruk gegeven van het interieur. De foto's staan om een plattegrond heen, waarop met pijlen en cijfers is aangegeven waar welke foto is gemaakt. De zolder is hierin niet meegenomen, voor de ruimtes op zolder wordt verwezen naar de foto's bij het kopje 'constructie'. Let op: deze plattegronden stammen uit 2012 en zijn niet overal up to date (er waren echter geen recentere plattegronden beschikbaar). Een aantal ruimtes is op de plattegronden rood gekleurd, deze ruimtes worden als enige nader beschreven.

De ruimte op de begane grond links van de poort wordt nader beschreven vanwege de bijzondere plafondafwerking uit ca. 1900 (zie foto 8 op de vorige pagina). Dit plafond is gemaakt van plaatijzer met daarin een raster met rijk gedetailleerd reliëf en in de vierkante vakken een rond vlak met daaromheen slingers en bloemen.



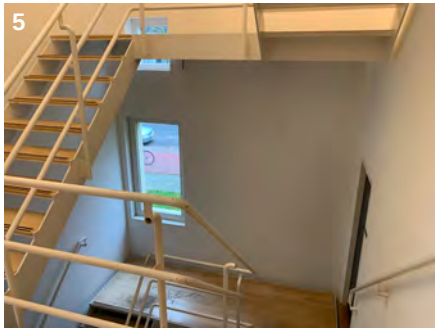
Souterrain



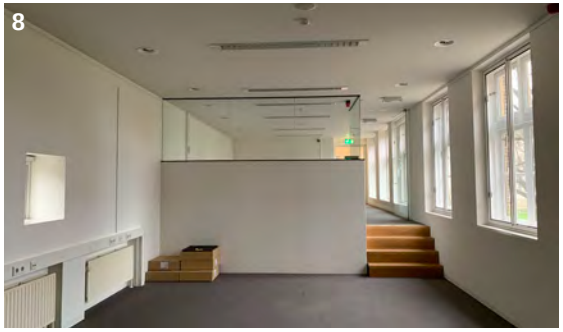


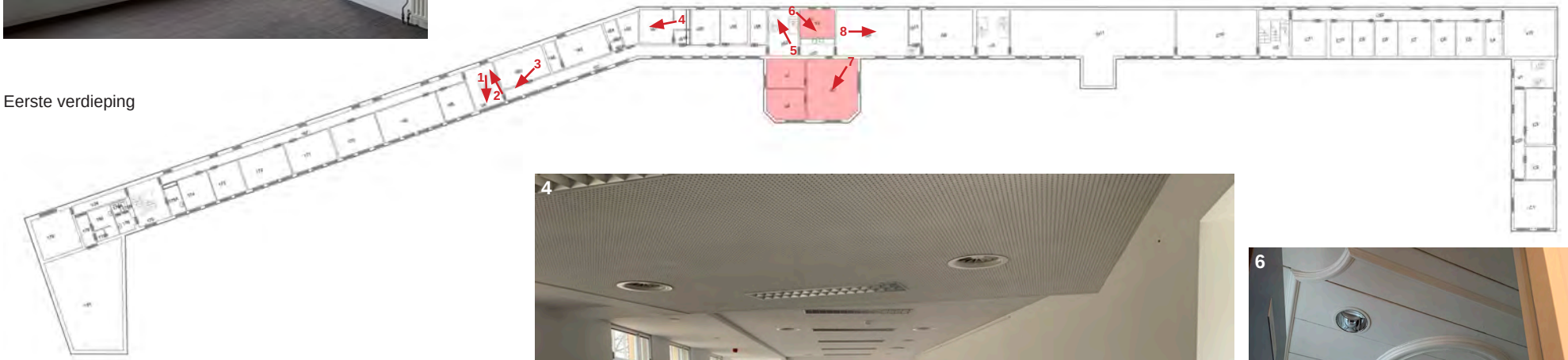








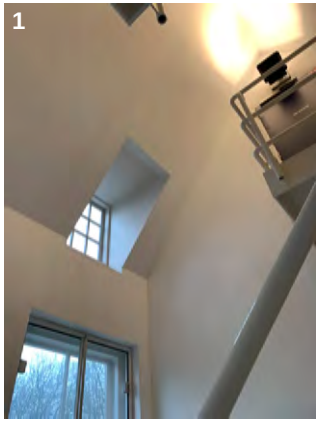




Eerste verdieping









< Vorige pagina: tekening en foto's van de eerste verdieping.
[Auteur, onderlegger RVB]

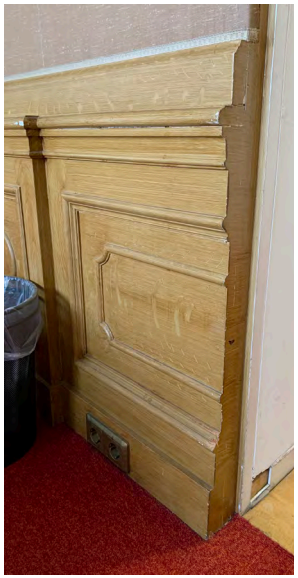
Op de rechterhoek van het Poortgebouw (gezien vanaf de werfzijde) bevindt zich eveneens een ruimte met bijzondere afwerking. Het betreft in de basis een achttiende-eeuwse stijlkamer. In de loop der tijd hebben echter veel wijzigingen plaatsgevonden en in 1996 is de gehele kamer vrij ingrijpend gerestaureerd, waarbij deuren werden verplaatst en al het houtwerk met een houtimitatie van matige kwaliteit werd beschilderd.

De ruimte bevat een rondlopende lambrisering met pilasters in de hoeken en een lijst aan de bovenkant. De wandvlakken daarbinnen zijn behangen. De gehele lambrisering is van een houtimmitatie voorzien (in 1996). In twee hoeken bevindt zich een deur (uit 1996) die is opgenomen in de wandafwerkingen en zodoende verscholen is. Op de kop van het Poortgebouw bevat deze ruimte twee grote schuiframen met daaronder een ombouw (uit 1996) van de radiatoren. Het stucplafond bevat langs de randen een hollopende koof naar de wanden. Deze koof en de bijbehorende lijst zijn van decoraties voorzien. In het midden van het plafond bevindt zich een rond ornament.

V Foto's van ruimte in de rechterhoek van het Poortgebouw op de begane grond.
[Auteur]





















< Vorige pagina: foto's van de stijlkamer in de aanbouw uit 1874 en van het houten plafond op de tussenverdieping in het Poortgebouw bij de aanbouw. [Auteur]

Op de eerste verdieping bevindt zich in de aanbouw uit 1874 een stijlkamer die (op kleine aanpassingen na) uit de bouwtijd van de aanbouw stamt. Op de verdieping bevat deze aanbouw drie kamers; een grote stijlkamer (oorspronkelijk de woonkamer van een hoge ambtenaar) en twee aangrenzende smalle kamers (later gewijzigd) die nu alleen vanuit de grote kamer bereikbaar zijn. De aanbouw bevat afgeschuinde hoeken, waarvan één schuine wand zich in de stijlkamer bevindt. Ten behoeve van de symmetrie zijn de andere drie hoeken in deze kamer ook afgeschuind. In de schuine wand rechters achterin (vanuit de entree van deze kamer gezien) bevindt zich een schouw. In de rechter wand bevinden zich de deuren naar de twee zijkamers (met deze deuren en de scheidingswand tussen de kamers is in 1996 geschoven). In de wand links van de schouw en de linkerwand in de kamer bevinden zich grote vensters die nu op de vloer beginnen. Tot 1996 lag de vloer hier bijna 60 cm lager waardoor een kleine borstwering onder de vensters aanwezig was. Bij de verhoging zijn de lambrisering en deuren mee verhoogd. De schouw zal ingekort zijn, want het plafond bleef op gelijke hoogte.

Het interieur van de stijlkamer bestaat uit een rondlopende lage paneellambrisering met daarin de entreepartij vanuit het Poortgebouw, met dubbele paneeldeuren (waarvan één schijndeur ten behoeve van de symmetrie) en twee paneeldeuren in de wand rechts daarvan. De detaillering van de paneeldeuren en paneellambrisering is op elkaar afgestemd. De omlijsting van de vensters past eveneens bij de lambrisering. Boven de lambrisering bevatten de wanden vlak stucwerk (van later datum). De schouw bevat een zwart marmeren mantel met overhoeks geplaatste penanten met consoles en daartussen een accoladevormige dekstuk met decoratie in het midden. De schoorsteenboezem bevat op de hoeken zuilen met korintisch kapiteel die een kroonlijst dragen met daarin een ornament met bloemen. De kroonlijst sluit aan op een plintlijst rondom als overgang naar het stucplafond. Het plafond bevat een gedecoreerde lijst rondom en een middenornament met daarin vier mensfiguren met de voeten richting het aansluitpunt van de (oorspronkelijk waarschijnlijk gas) lamp. Op de vloer ligt vloerbedekking van recente datum. De zijkamers bevatten, op de omlijsting van deuren en ramen na, geen historische afwerkingen.

In het deel van het Poortgebouw waar deze uitbouw tegenaan is gebouwd, bevindt zich op de bel-etage (nu een tussenverdieping) en bijzonder plafond van houten planken (mogelijk uit de bouwtijd van het Poortgebouw) voorzien van decoratief lijstwerk met gebogen vormen (waarschijnlijk achttiende- of negentiende-eeuws). In het midden bevindt zich een verdiept vlak met verkopte hoeken.

Deze ruimte was oorspronkelijk de vestibule op de bel-etage van de woning van een hoge ambtenaar. Dit is het enige dat resteert van de afwerkingen van de vestibule. De vloer is in 1996 iets verhoogd en de vensters zijn vernieuwd. De wanden bevatten nu vlak stucwerk.



Waardestelling

< Vorige pagina: de poort van het Poortgebouw aan de kant van de Kattenburgerstraat.
[Auteur]

Inleiding
Deze waardestelling is opgesteld aan de hand van de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009. Voor deze waardestelling is alleen gekeken naar de cultuurhistorische waarde en niet naar de bouwtechnische toestand, gebruikersbelangen, eventuele ontwerp-overwegingen en financiële aspecten. Eerst wordt de contextuele waardestelling gegeven. Hierin worden de algemene historische waarde, stedenbouwkundige en ensemblewaarde, architectuurhistorische waarde, bouwhistorische waarde en gebruikshistorische waarde beschreven. Daarna wordt de interne waardestelling gegeven, met waarderingstekeningen.

Hoge cultuurhistorische en monumentale waarde wordt toegekend aan elementen die van cruciaal belang zijn voor de structuur en/ of betekenis van het object of gebied. Positieve cultuurhistorische en monumentale waarde wordt toegekend aan elementen die van belang zijn voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Indifferente cultuurhistorische en monumentale waarde wordt toegekend aan elementen die van relatief weinig belang zijn voor de structuur en of betekenis van het object of gebied. De waardestelling wordt ondersteund door waarderingstekeningen. Aan de hand van drie kleuren worden de monumentale waarden aangegeven. Voor hoge monumentale waarde wordt de kleur blauw gebruikt, voor de positieve monumentale waarde wordt gebruik gemaakt van een groene kleur en voor de indifferente onderdelen een gele kleur. Een kruis wordt gebruikt voor de waarde van de plafond- of kapconstructie. Alleen de tijdens dit onderzoek zichtbare constructieonderdelen worden aangegeven. Een rondje wordt gebruikt voor de waarde van het interieur. Interieurs met een indifferente waarde worden niet aangegeven. De tekeningen zijn niet los te zien van de tekstuele waardestelling.

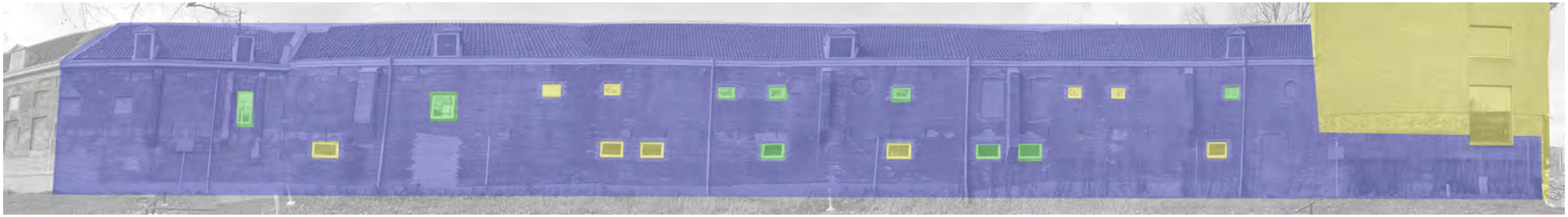
Contextuele waardestelling
Het Voorwerfgebouw heeft algemene historische waarde omdat het als Poortgebouw van ‘s Landswerf een belangrijk onderdeel is van de Maritieme geschiedenis van het land. Het Voorwerfgebouw heeft samen met het Zeemagazijn ensemble- en stedenbouwkundige waarde omdat het vanuit de stad gezien het ‘gezicht’ van het Marineterrein is. Het Voorwerfgebouw is als Poortgebouw tevens van belang voor de oorspronkelijke routing en is onderdeel van de muur langs de Kattenburgerstraat die de grens tussen de stad en het Marineterrein vormt. Het noordelijke kopgebouw uit 1996 volgt de oude rooilijn van de smitswinkel en vormt stedenbouwkundig een afsluiting van het Voorwerfgebouw.

Het Poortgebouw heeft architectuurhistorische waarde als goed voorbeeld van een Classicistisch representatief gebouw. In het fronton boven de poort is in een rijk beeldprogramma de relatie met de scheepsbouwwerf duidelijk herkenbaar. Het gebouw is samen met het Zeemagazijn in 1656 ontworpen door de bekende architect Daniël Stalpaert en is van belang voor diens oeuvre. De andere bouwdelen bevatten eveneens hoogwaardige esthetische kwaliteiten. Tot slot bevat het gebouw enkele ruimtes met gaaf bewaarde interieurs/onderdelen.

Het Voorwerfgebouw heeft bouwhistorische waarde vanwege de historische gelaagdheid en de goede afleesbaarheid hiervan. Dit geldt vooral voor het exterieur en de kapconstructie. Het Voorwerfgebouw heeft gebruikshistorische waarde vanwege de nauwe samenhang met het functioneren van het Marineterrein door de eeuwen heen. Het gebouw is tot enkele jaren geleden altijd in gebruik geweest bij Defensie.



Samengestelde foto van de gehele straatgevel van het Poortgebouw, met de waardering.



Samengestelde foto van de gehele straatgevel van de “werkplaatsen”, met de waardering.



Hoge monumentwaarde
Positieve monumentwaarde
Indifferente monumentwaarde

Samengestelde foto van de gehele werfgevel van de “werkplaatsen”, met de waardering.



Samengestelde foto van de gehele werfgevel van het Poortgebouw, met de waardering.

< Vorige pagina: samengestelde foto's van een deel van de gevels met daarop de waardering aangegeven. [Auteur]

Conclusie: Het Voorwerfgebouw is deels Rijksmonument (het Poortgebouw) en het andere deel is monumentwaardig (voormalige werkplaatsen). Het gebouw is van grote betekenis voor de geschiedenis van het terrein. Als een van de oudste complexen op het Marineterrein is het gebouw herkenbaar als erfenis van de tijd dat de werf en het dok als zodanig functioneerden. Het gebouw bepaald zowel op stedenbouwkundig als architectonisch niveau het stadsbeeld en de ruimtelijke opzet van het terrein. Een uitzondering hierop is het noordelijke kopgebouw uit 1996. Dit bouwdeel is beeldondersteunend omdat het positief bijdraagt aan het stadsbeeld maar niet een van de belangrijkste onderdelen vormt binnen het ensemble van gebouwen op het Marineterrein.

Interne waardestelling

In de interne waardestelling komt eerst het exterieur aan bod, vervolgens de constructie, dan de interne indeling en tot slot de interieurafwerkingen.

Het exterieur, van zowel het Poortgebouw als de aanbouwen en het deel na de knik in de Kattenburgerstraat (de voormalige werkplaatsen), heeft nagenoeg geheel een hoge monumentwaarde, inclusief de vele bouwsporen in het metselwerk. Deze gevels bestaan uit verschillende delen die elk hun eigen karakter hebben, voortkomend uit de bouwgeschiedenis. De hoofdvorm van elk bouwdeel is gaaf bewaard gebleven. De meeste geveldelen bevatten een lappendeken aan verschillende soorten metselwerk. Dit maakt de historische gelaagdheid van het gebouw afleesbaar en is daarom bouwhistorisch van hoge waarde. Bij de restauratie van 1996 is de hoofdopzet van het Poortgebouw aan de Kattenburgerstraat deels hersteld en weer herkenbaar gemaakt, maar het restauratiewerk is duidelijk herkenbaar gebleven. Vrijwel alle vensters zijn in de loop der tijd gewijzigd. De vensters van voor 1915 worden hoog gewaardeerd, omdat deze aan de hand van hun vormgeving de bouwgeschiedenis afleesbaar maken. Een aantal vensters is na 1915 vervangen (en verplaatst) in historiserende vormgeving. Ondanks dat dit een passend beeld geeft, vertroebelt het ook de afleesbaarheid van de geschiedenis. Deze historiserende vensters krijgen daarom geen hoge maar een positieve monumentwaarde. In de straatgevel van de voormalige werkplaatsen zijn in 1996 een aantal vensters ingehakt op plekken waar voor zover bekend nooit vensters hebben gezeten. Deze nieuwe vensters hebben zodoende geen relatie met de geschiedenis van het gebouw en krijgen een indifferente monumentwaarde. Hetzelfde geldt voor de dakramen in het zinken dak van de aanbouw uit 1874 en voor een nieuw opgemetselde schoorsteen op het dakvlak van het Poortgebouw links van deze aanbouw. Het schildak boven de uitbouw boven de poort aan de werfzijde stamt uit 1952 en heeft geen relatie met het oorspronkelijke attiek dat hier zat. Dit schildak krijgt daarom een indifferente monumentwaarde. Tot slot heeft het kopgebouw aan de noordkant uit 1996 in zijn geheel een indifferente monumentwaarde. Dit bouwdeel heeft wel enige contextuele waarde, maar het heeft op zichtzelf geen interne waarde. Er zijn bijvoorbeeld geen bijzondere materialen of constructies toegepast en ook de aansluiting op het oude gebouw is niet bijzonder. Dit bouwdeel heeft daarom in zijn geheel een indifferente monumentwaarde.

De constructie bestaat uit dragende metselwerk wanden, vooral de langsgevels, met houten balklagen en kapconstructies. De gevels zijn al gewaardeerd als onderdeel van het exterieur. De balklagen zijn voor een heel groot deel niet zichtbaar, waardoor niet duidelijk is of dit nog de oorspronkelijke balklagen zijn of dat ze later (deels) zijn vervangen. De niet zichtbare balklagen kunnen daarom niet gewaardeerd worden. De balklaag in het souterrain van het Poortgebouw die wel zichtbaar is heeft een hoge monumentwaarde. Deze balklaag stamt uit de bouwtijd en is van groot belang voor de afleesbaarheid van de oorspronkelijke opzet van het gebouw. De balklaag boven het houten plafond (zie interieurafwerkingen) was niet zichtbaar tijdens het onderzoek, maar is vanwege het houten plafond dat er tegen bevestigd is


Zolder /
Tweede verdieping
A3
Eerste verdieping
A5
G1
007
Begane grond /
Bel-etage
Kruipruimte /
Kelder /
Souterrain
Hoge monumentwaarde
Positieve monumentwaarde
Indifferente monumentwaarde
Waarde plafond-/kapconstructie
Waarde interieur(element)

< Vorige pagina: waarderingsplattegronden.
[Auteur, onderlegger RVB]

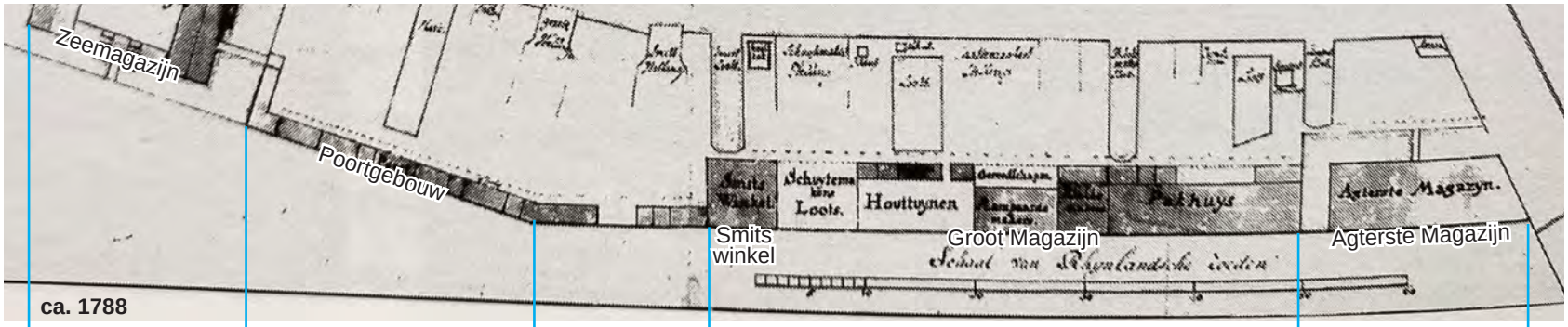
hoogstwaarschijnlijk nog oorspronkelijk en is tevens van groot belang als drager van het houten plafond. Deze balklaag heeft daarom een hoge monumentwaarde. De kapconstructie bevat verschillende aanpassingen, maar de oorspronkelijke opzet van de verschillende bouwdelen is nog herkenbaar waardoor de bouwgeschiedenis afleesbaar is gebleven. Vrijwel de gehele kapconstructie heeft een hoge monumentwaarde. Een uitzondering is een deel in het zuidelijke deel van het Poortgebouw (deel C7 uit de beschrijving), dit deel is recente vrijwel geheel vervangen op een manier die lijkt op de oorspronkelijke constructie maar net niet helemaal goed. Hierzin zijn slechts enkele oorspronkelijke onderdelen hergebruikt. Dit deel van de kapconstructie krijgt een positieve monumentwaarde. Tot slot is de begane grondvloer vrijwel geheel van beton, evenals het kopgebouw uit 1996. Deze betonnen constructies zijn vooral praktisch en constructief, maar zijn niet van belang voor de bouwgeschiedenis van het gebouw. Ze krijgen daarom een indifferente monumentwaarde.

De interne indeling bestaat voor het overgrote deel uit scheidingswanden uit 1996 of recenter. Deze indeling heeft geen enkele relatie met de oorspronkelijke opzet van het gebouw of met de woningen die hier lange tijd waren. Deze indeling heeft een indifferente monumentwaarde. Uitzonderingen hierop zijn een aantal dwarswanden die nog tot de oorspronkelijke opzet van het gebouw behoren. Deze bevinden zich vooral in het zuidelijke deel van het Poortgebouw en aan weerszijden van de voormalige vestibule met het houten plafond (zie interieurafwerkingen), maar het zijn ook de door het dak tredende scheidingswand die en faseverschil in het deel na de knik aangeeft en de voormalige kopgevel waar het noordelijke kopgebouw nu tegenaan staat. Deze dwarswanden hebben een hoge monumentwaarde. Een andere uitzondering is de scheidingswand op de eerste verdieping van de aanbouw uit 1874. Deze scheidingswand heeft een hoge monumentwaarde als de begrenzing van een relatief gaaf bewaarde stijlkamer.

De interieurafwerkingen stammen voor het overgrote deel uit 1996 of recenter. Net als bij de interne indeling hebben deze afwerkingen geen enkele relatie met de oorspronkelijke opzet van het gebouw of met de woningen die hier lange tijd waren. Deze interieurafwerkingen hebben een indifferente monumentwaarde. De ruimtes met indifferente afwerkingen worden op de waarderingstekeningen niet apart aangegeven. Ruimtes met interieurafwerkingen met een positieve of hoge monumentwaarde worden op de waarderingsplattegronden met een bolletje aangegeven. Deze ruimtes komen hier nader aan bod:
- De ruimte op de begane grond links van de poort (ruimte G1) bevat een bijzonder plaatijzerenplafond uit ca. 1900. Dit plafond verteld iets over de representatieve functie van deze ruimte in die tijd en heeft een hoge monumentwaarde.
- Op de zuidelijke hoek van het Poortgebouw bevindt zich een achttiende-eeuwse stijlkamer (ruimte 007). In de loop der tijd hebben er echter veel wijzigingen plaatsgevonden en in 1996 is de gehele kamer vrij ingrijpend gerestaureerd. De oorspronkelijke onderdelen in deze kamer hebben een hoge monumentwaarde en de aangepaste onderdelen een positieve monumentwaarde. Welke onderdelen precies tot welke categorie behoren vergt nader onderzoek.
- Op de eerste verdieping van de uitbouw uit 1874 bevindt zich een relatief gaaf bewaarde stijlkamer (ruimte A3). Voor de kamer geldt hetzelfde als voor de achttiende-eeuwse stijlkamer.
- Vlakbij deze stijlkamer bevindt zich in het Poortgebouw op de bel-etage (nu een tussenverdieping, ruimte A5) een bijzonder houten plafond dat waarschijnlijk onderdeel was van een vestibule uit de bouwtijd. Dit plafond heeft een hoge monumentwaarde.


ca. 1710
Agterste Magazijn
Groot Magazijn


ca. 1710
Groot Magazijn
Smits winkel
Poortgebouw
Zeemagazijn


Zeemagazijn
Poortgebouw
Smits winkel
Groot Magazijn
Agterste Magazijn
ca. 1788


Scheepvaartmuseum
Poortgebouw / Voorwerf- gebouw
Muur bestaande uit restanten van gebouwen
Muur van later datum
Toegangspoort
Marechaussee gebouw
entree
KATTENBURGERPLEIN
KATTENBURGERSTRAAT
S116
2020



2 Muur

Bouw- en gebruiksgeschiedenis

< Vorige pagina boven: twee prenten van P. Schenk uit ca. 1710, gezien vanaf het IJ / dok.
[Stadsarchief Amsterdam, 010094002933 en 010094002884]

< Vorige pagina midden: kaart van de werf ca. 1788.
[Stadsarchief Amsterdam]

< Vorige pagina onder: kaart van de huidige situatie, 2020.
[Pdok viewer, bewerkt door auteur]

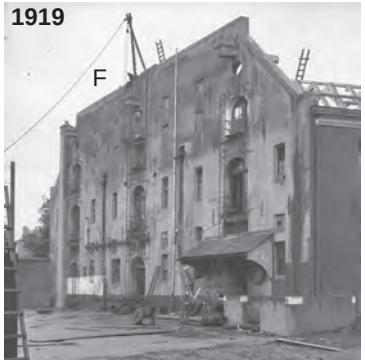
< Vorige pagina onder: samengestelde foto van het deel van de muur waar dit hoofdstuk over gaat.
[Auteur]

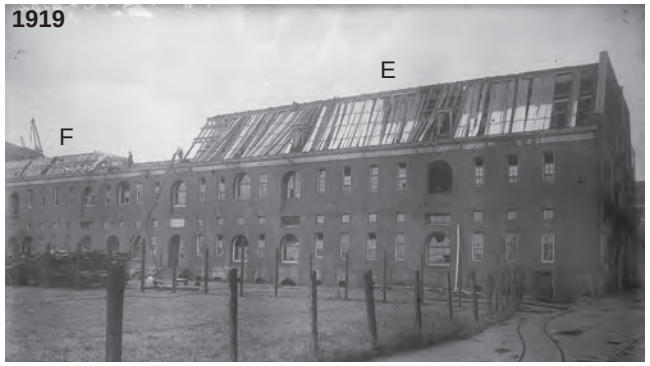
De scheiding tussen de Kattenburgerstraat en het Marineterrein bestaat uit een aantal delen. Vanaf het Scheepvaartmuseum (voormalige Zeemagzijn) zijn dat: het Poortgebouw / Voorwerfgebouw (zie het hoofdstuk hiervoor), de huidige toegangspoort, een muur bestaande uit restanten van gebouwen, een muur van later datum, een secundaire entree en het gebouw van de Koninklijke Marachaussee uit 2006-2008. Dit hoofdstuk gaat over de muur bestaande uit restanten van gebouwen. Voor de volledigheid wordt ook het stukje muur aan de andere kant van de hoofdpoort meegenomen, waar in 1996 het noordelijke kopgebouw van het Voorwerfgebouw bovenop is gebouwd.

De muur is behoorlijk verweerd en er hebben in de loop der tijd veel verschillende reparaties plaatsgevonden. Het metselwerk is daardoor moeilijk te “lezen”. In de bouwgeschiedenis die hierna volgt wordt eerst aan de hand van kaart- en beeldmateriaal kort de geschiedenis van de bebouwing langs de Kattenburgerstraat beschreven. Vervolgens zal in de beschrijving geprobeerd worden de bouwsporen in de resterende muur te koppelen aan deze bouwgeschiedenis.

De eerste bebouwing langs de Kattenburgerstraat
Tussen 1655 en 1657 werden op de nieuwe Lands Werf op Kattenburg het Zeemagazijn en het Poortgebouw gebouwd naar ontwerp van architect Daniel Stalpart. Na de knik in de Kattenburgerstraat kwamen werkplaatsen voor verschillende ambachten. Het deel daarnaast was aanvankelijk van particuliere scheepsbouwers, maar al in 1660 werd dit deel tot aan het IJ bij de Admiraliteitswerf gevoegd. Naast de werkplaatsen kwam kort na 1660 een ‘Smitswinkel’ (smederij)[1], een vierkant gebouw dat een flink stuk naar voren stak ten opzichte van het poortgebouw en de werkplaatsen. Naast de smederij werd nog voor 1693 een tweede magazijn gebouwd. Dit ‘Groot Magazijn’ was een langgerekt gebouw van twee bouwlagen en een zolder. Hierin waren de riemenmakers, loodgieters en kuipers gehuisvest en tevens diende het als opslagplaats voor allerlei scheepsbenodigdheden.[2] Op het laatste stuk van de Voorwerf, grenzend aan het IJ, stond het ‘Agterste Magazijn’. Tussen het Groot Magazijn en het ‘Agterste Magazijn’ lag een sloot.

Op prenten uit ca. 1710 (zie vorige pagina) zijn deze gebouwen te zien. Een kaart uit ca. 1788 geeft globaal de plattegrond van deze gebouwen weer. Het deel muur waar dit hoofdstuk over gaat beslaat de Smitswinkel en het Groot Magazijn. In de huidige muur zijn op een aantal plekken hoekken met klezoren te zien. Deze muurdelen horen waarschijnlijk bij deze eerste bebouwing.

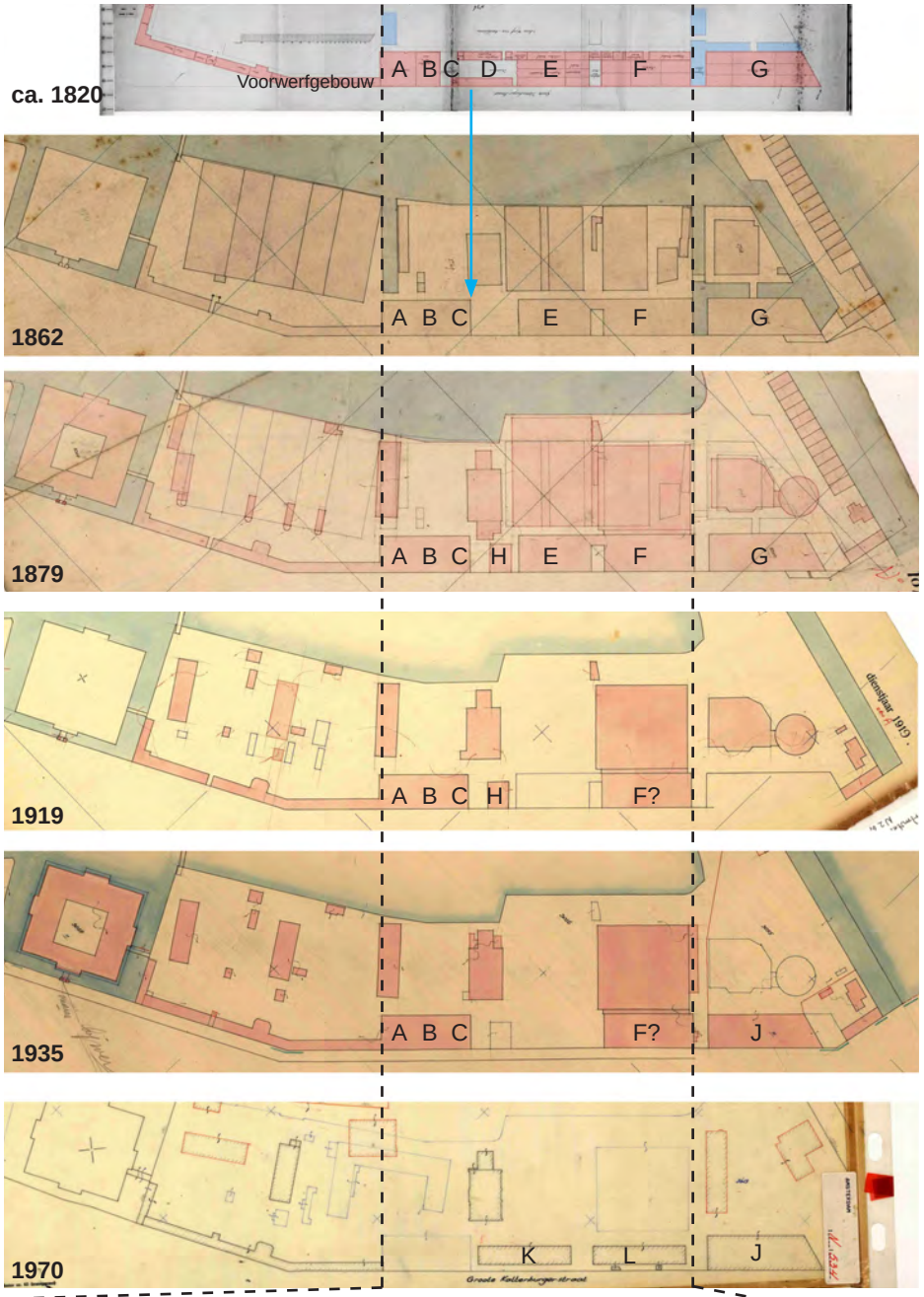

1919
F


1919
E
F


J
F?
C
B
A
Voorwerfgebouw
ca. 1930


A
Voorwerf-gebouw
J
1957


A
C
B
1957


ca. 1820
Voorwerfgebouw
A B C D E F G
1862
A B C E F G
1879
A B C H E F G
1919
A B C H F?
1935
A B C F? J
1970
K L J



< Vorige pagina links: foto's van de bebouwing langs de muur vanaf de werfkant gezien. Jaartallen van de foto's staan erbij vermeld.
[1919: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, 003583 en 003582] [1930: Stadsarchief Amsterdam, A04139001667] [1957: Nationaal Archief, 2.12.56_8027]

< Vorige pagina rechts: boven dezelfde plattegrond als op deze pagina maar 180 graden gedraaid met daaronder kadastrale kaarten uit verschillende jaren.
[boven: Stadsarchief Amsterdam, 010056916944] [Archiefviewer Kadaster]

< Vorige pagina onder: samengestelde foto van de muur in 2020 aan de kant van de Kattenburgerstraat.
[Auteur]

Kadastrale kaarten

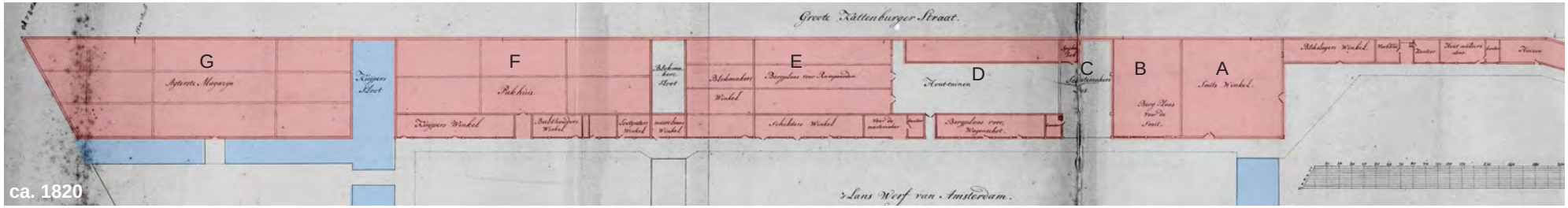
Op de kaart uit ca. 1788 lijkt het Groot Magazijn een groot massief gebouw, maar op (kadastrale) kaarten en plattegronden uit het begin van de negentiende eeuw is te zien dat zich in dit gebouw verschillende open plekken bevonden; binnenplaatsen, houttuinen en een sloot. De plattegrond hieronder uit ca. 1820 is een van de meest gedetailleerde plattegronden. De verschillende bouwdelen hebben letters ter aanduiding gekregen. Deze letters corresponderen met de letters op de kadastrale kaarten en foto's op de vorige pagina. Op deze kadastrale kaarten (in combinatie met andere kaarten) is te zien welke bouwdelen wanneer gesloopt werden. Op de plattegrond uit ca. 1820 is bouwdeel A de Smitswinkel (smederij), bouwdeel B tot en met F is het Groot Magazijn en bouwdeel G is het 'Agterste Magazijn'.

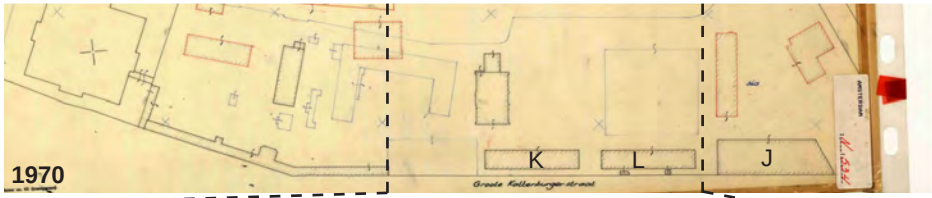
In 1844 brandde een deel van de smederij af, wat aanleiding was voor een herinrichting van dit deel.[3] De smederij werd vernieuwd en kreeg hierbij waarschijnlijk de ijzeren lichtkap die op foto's uit 1957 (zie vorige pagina) te zien is. De naastgelegen koperslagerij (vermoedelijk deel B) werd bij de nieuwe metaalwerkplaats getrokken.[4] Waarschijnlijk werden bij deze herinrichting ook de gebouwen rond de houttuin (aangeduid met D) gesloopt. Tegen bouwdeel B werd deel C ge/verbouwd. De gevels kregen dezelfde indeling, maar deel B en C behielden elk hun eigen kap. Op de luchtfoto uit 1930 zijn de drie verschillende kappen goed te zien. De gevel aan de Kattenburgerstraat werd waarschijnlijk geheel vernieuwd. Tussen bouwdeel A en B is nog een verticale bouwnaad te zien, maar zonder klezoren (dus niet meer zeventiende-eeuws).

Naast bouwdeel C bleef een open ruimte over, waar in 1879 een klein vrijstaand gebouwtje werd neergezet (H). Tussen de bouwdelen C en H werd in de muur langs de Kattenburgerstraat een poortje aangebracht voorzien van een sluitsteen met het jaartal 1879. Dit poortje is nog altijd aanwezig, maar is inmiddels dichtgemetseld. In dezelfde periode werd de sloot tussen bouwdeel F en G gedempt.

In 1919 werd in ieder geval deel E van het Groot Magazijn gesloopt. De kadastrale kaart laat zien dat deel F behouden bleef. Twee foto's uit 1919 van de sloop doen echter vermoeden dat beide delen gesloopt werden. Deze foto's van het Groot Magazijn laten duidelijk hetzelfde gebouw zien als op de prenten uit ca. 1710; de afgeknotte kopgevel en de langsgevels met getoogde vensters en doorgangen zijn op de prenten goed te herkennen. Op een luchtfoto uit ca. 1930 is te zien dat er op de plek van bouwdeel F een gebouw staat. De foto is echter niet scherp genoeg om met zekerheid te kunnen zeggen of dit nog een deel van het Groot Magazijn is of een ander gebouw met dezelfde bouwvlek. In 1919 werd ook bouwdeel G gesloopt en vervangen door een nieuw kazernegebouw met hetzelfde grondplan (J).[5] Tussen 1919 en 1930 werd bouwdeel H gesloopt. Tussen 1935 en 1948 werd bouwdeel F(?) (alsnog) gesloopt. In 1952 werden op de lege plekken die bouwdeel E en F hadden achtergelaten twee Amerikaanse dumploodsen gebouwd (K en L).[6] Deze loodsen kwamen los te staan van de muur. In 1966 werden de bouwdelen A, B en C gesloopt.[7]

V Plattegrond van de bebouwing langs de Kattenburgerstraat (boven) in ca. 1820. Met kleuren en letters zijn bebouwing en water aangegeven.
[Stadsarchief Amsterdam, 010056916944]

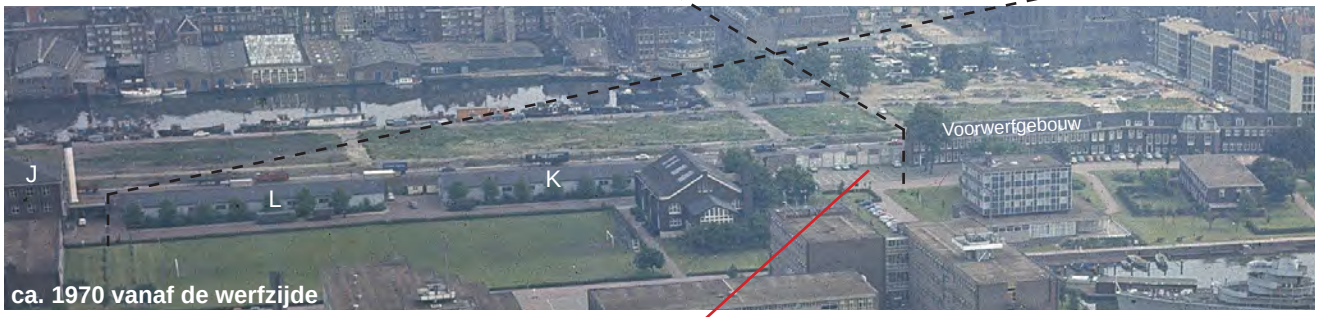


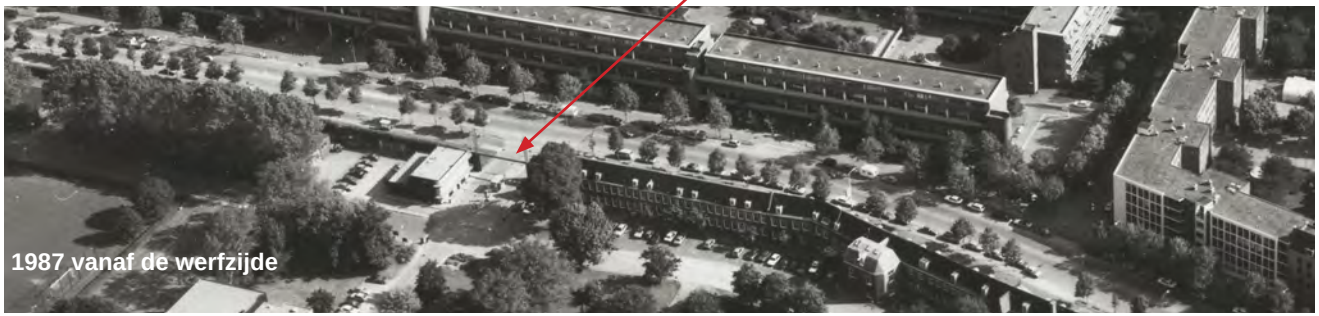

1970
K
L
J

2020




Voorwerfgebouw
K
L
J
1967 vanaf de Kattenburgerstraat


J
L
K
Voorwerfgebouw
ca. 1970 vanaf de werfzijde


1987 vanaf de werfzijde


Voorwerfgebouw
J
K
L
1968 vanaf de Kattenburgerstraat

< Vorige pagina: kadastrale kaart uit 1970.
[Archiefviewer Kadaster]

< Vorige pagina: samengestelde foto van de muur in 2020.
[Auteur]

< Vorige pagina: foto's van de muur in 1967.
[Stadsarchief Amsterdam, 10009A004843]

< Vorige pagina: luchtfoto uit ca. 1970.
[NIMH, 2158_078588]

< Vorige pagina: luchtfoto uit 1987.
[Stadsarchief Amsterdam, B00000038002]

< Vorige pagina: foto uit 1968 van de muur, vanuit het noorden gezien.
[Stadsarchief Amsterdam, 10009A004840]

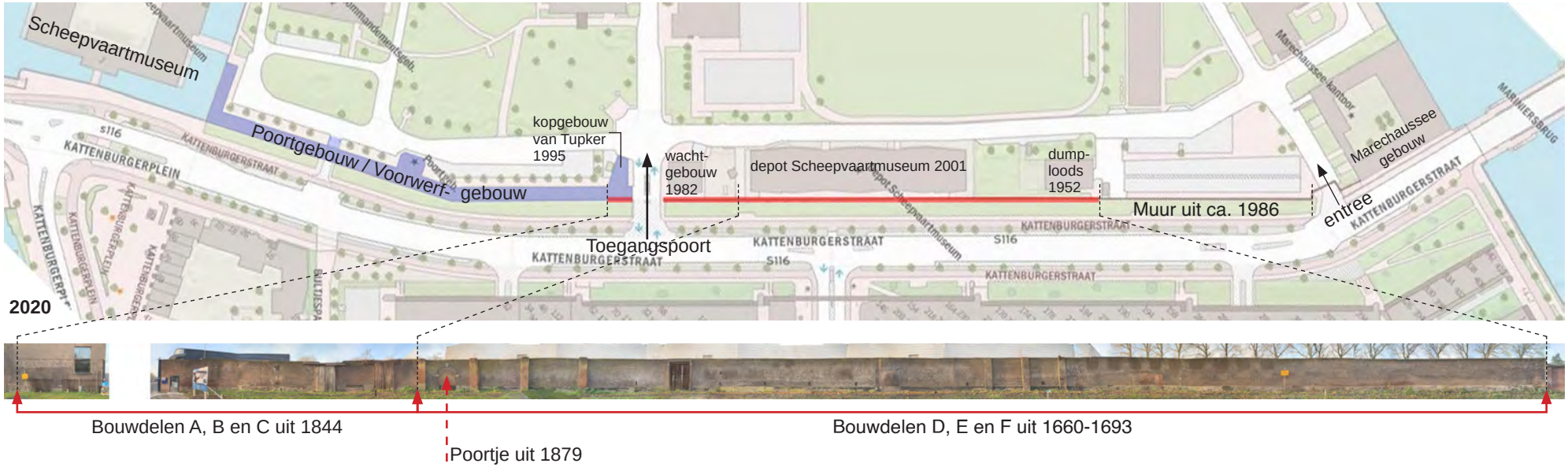
V Kaart van de huidige situatie (2020), met daaronder de samengestelde foto van de muur met dateringen.
[Pdok viewer, bewerkt door auteur] [Auteur]

Recente ontwikkelingen

Na de sloop van de bouwdelen A, B en C stond het te onderzoeken stuk muur geheel vrij. Zoals op de foto's op de vorige pagina te zien is, was het een doorlopende, geheel gesloten muur die aan de ene kant aansloot op het Voorwerfgebouw en aan de andere kant op bouwdeel J.

Door grote veranderingen op het terrein, zowel qua functie als inrichting (het dok was inmiddels grotendeels gedempt), was begin jaren 1980 een nieuwe toegangspoort met wachtgebouw noodzakelijk. De nieuwe poort met wachtgebouw naar ontwerp van Jan Benthem kwam aan de Kattenburgerstraat, iets ten noorden van het Voorwerfgebouw, in het verlengde van de weg langs het officiersgebouw. Dit betekende dat er een grote doorbraak in de muur gemaakt moest worden. Het wachtgebouw naast de poort kwam los van de muur te staan.

Rond 1986 werd bouwdeel J gesloopt. In het verlengde van de muur bestaande uit restanten van oude gebouwen werd een nieuwe muur gemetseld als afsluiting van het terrein. Deze muur liep door tot een secundaire entree tot het terrein. In 1996 werd tussen de nieuwe toegangspoort en het Voorwerfgebouw een nieuw kopgebouw ontworpen door Hans Tupker. Dit kopgebouw werd op de resterende muur van bouwdeel A gebouwd (zie hoofdstuk Voorwerfgebouw). Van de oude dumploodsen werd er een afgebroken (K) en de andere gehalveerd (L).
Op het vrijgekomen terrein kwam in 2001 een depot van het Scheepvaartmuseum. Ook dit depot kwam los van de muur te staan. Tot slot werd in 2006-2008 op de meest noordelijke hoek (bij de Dijksgracht) een gebouw voor de Koninklijke Marechaussee gebouwd.





Eerste deel





Tweede deel



Derde deel



Vierde deel



Vijfde deel

Buitenzijde





Binnenzijde

Beschrijving

< Vorige pagina links: samengestelde foto van de buitenzijde van de muur in 2020, opgeknipt in vijf delen.
[Auteur]

< Vorige pagina rechts: een indruk van de binnenzijde van de muur.
[Auteur]

V Details van de buitenzijde van de muur, met de later aangebrachte plint waarvoor een paar lagen baksteen zijn uitgehakt.
[Auteur]



De muur wordt van zuid naar noord beschreven. De kant aan de Kattenburgerstraat (de buitenzijde) en de kant van het Marineterrein (binnenzijde) worden gelijktijdig beschreven om de relatie tussen beide kanten van de muur te leggen. De muur is opgeknipt in vijf delen. Elk deel wordt op een spread (twee pagina's) beschreven. Bovenaan de linker pagina is op een samengestelde foto van de buitenzijde van de gehele muur aangegeven over welk deel de betreffende spread gaat.

Bij de beschrijving zijn veel afbeeldingen gebruikt; foto's van de huidige situatie, van zowel de buitenzijde als de binnenzijde, maar ook oude foto's en kaarten. Op al deze afbeeldingen is met gekleurde pijlen aangegeven waar zich dezelfde onderdelen bevinden. Pijlen met dezelfde kleur geven dus op verschillende afbeeldingen hetzelfde onderdeel aan.

De buitenzijde van de muur kon goed gefotografeerd en onderzocht worden. Hier was het ook mogelijk om een samengestelde foto van de gehele muur te maken (door vele frontaal genomen foto's aan elkaar te plakken). Aan de binnenzijde was dit niet mogelijk, omdat verschillende gebouwen vrij dicht op de muur staan. Het fotograferen en onderzoeken van de binnenzijde werd verder bemoeilijkt door veel struikgewas (gelukkig grotendeels zonder bladeren), en pleisterwerk op grote delen van de muur.

Algemeen
De muur bestaat grotendeels uit metselwerk van rode baksteen in kruisverband. Aan de buitenzijde is het metselwerk gemaakt op in het zicht te zijn; dit waren de gevels van de gebouwen. Het metselverband is overwegend netjes en het voegwerk is zorgvuldig, maar het werk is wel sterk verweerd door weer en wind. Op een aantal plekken zijn reparaties te zien. De gehele buitenzijde is van een gepleisterde plint voorzien die op veel pekken is afgebrokkeld. Voor het aanbrengen van deze plint zijn een aantal lagen metselwerk ietsje uitgehakt (zie foto hieronder). Op de meeste plekken zijn de bovenste lagen metselwerk van later datum, bedoeld als afdekking van de resterende muur na de sloop van de gebouwen.

Aan de binnenzijde is goed te zien dat de muur niet bedoeld was om in het zich te zijn; dit waren de binnenkanten van de gebouwen. Grote delen van de muur bevatten pleisterwerk of resten van pleisterwerk. Waar het metselwerk te zien is, valt op dat het voegwerk slordige en niet afgewerkt is. Het metselwerk dat wel netjes is, is van relatief recente datum. Het gaat dan om metselwerk dat is hersteld na de sloop van de gebouwen.





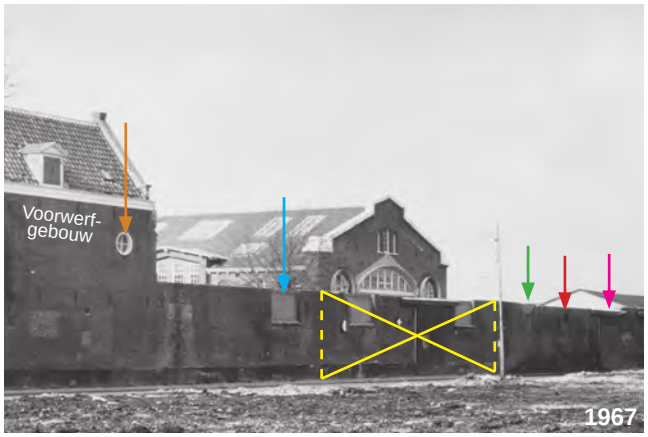


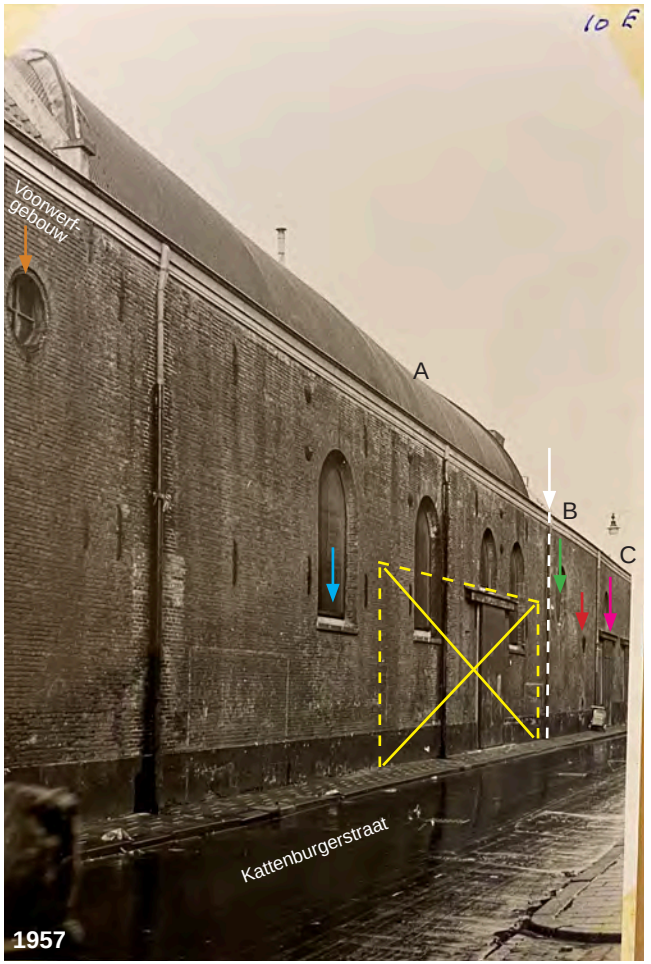
Huidige Toegangspoort















De sloopt van de bouwdelen A, B en C in 1966, gezien vanaf de Werfzijde.

< Vorige pagina boven: samengestelde foto van de buitenzijde van de muur in 2020, met daaronder een uitsnede van het eerste deel.
[Auteur]

<< Vorige pagina links: details van de buitenzijde van de muur.
[Auteur]

< Vorige pagina rechts: oude foto's van de buitenzijde van de muur. Jaartallen van de foto's staan erbij vermeld.
[1967: Stadsarchief Amsterdam, 10009A004843] [1966: Nusselder 1985, p.25] [1957: Nationaal Archief, 2.12.56_8027]

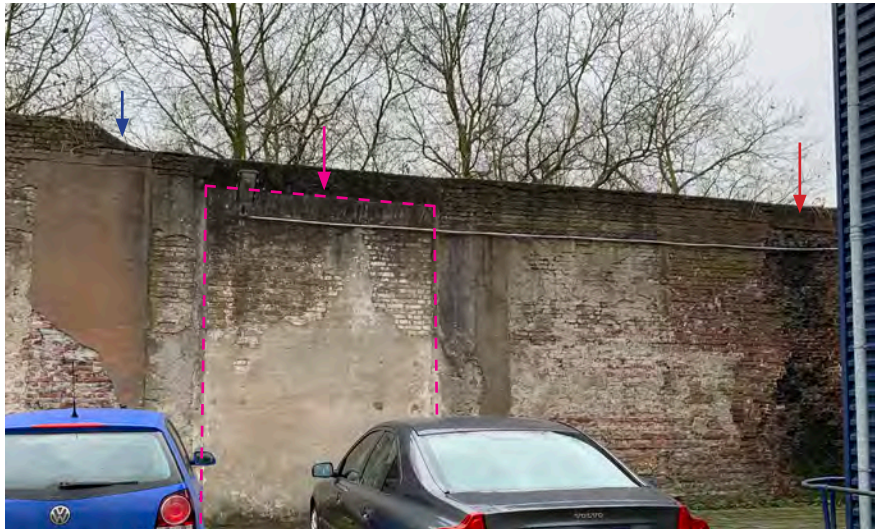
V Foto's van de binnenzijde van de muur.
[Auteur]

Eerste deel

Het eerste deel van de muur bevat verschillende bouwsporen. Ze worden van links naar rechts beschreven en geduid, waarbij de kleur van de betreffende pijlen genoemd wordt. De meest linker pijl is oranje. Deze geeft een rond raampje op de hoek van het Voorwerfgebouw aan, dat in 1996 werd dichtgemetseld. Dit is niet zo zeer een bouwspoor, maar meer een herkenningspunt om de oude en huidige foto's goed te kunnen vergelijken. De tweede pijl is licht blauw en geeft een venster in het kopgebouw van Tupker uit 1996 weer. Voor dit venster is de onderkant van een boogvenster van bouwdeel A gebruikt. De gele pijlen en lijnen laten zien waar zich de huidige toegangspoort bevindt. In de oude foto's is aangegeven welke deel muur in de jaren 1980 gesloopt werd ten behoeve van deze toegangspoort. Rechts naast de poort is een deel metselwerk vernieuwd.

De witte stippellijnen en pijlen laten zien waar de verticale bouwnaad tussen bouwdeel A en B zit. Het metselwerk aan beide kanten van de naad is precies hetzelfde, beide bouwdelen stammen uit dezelfde tijd (1844). Bovenaan links bevindt zich een gevelanker met rechte schieter. Aan de binnenzijde bevindt zich naast de naad aan de kant van bouwdeel A een stukje dwarswand waar dit anker meer verbonden lijkt. Het metselwerk is grotendeels gepleisterd, het is daardoor niet duidelijk of dit het restant van een oorspronkelijke dwarswand is of een later toegevoegde steunbeer ten behoeve van de stabiliteit van de muur.

De groene pijl laat het restant van een rond venster in de gevel van bouwdeel B zien. Bij de sloop in 1966 is de opening aan de buitenzijde dichtgemetseld. Een stukje verder (bij de rode pijl) zijn aan de binnenzijde de sporen van een stookplaats te zien. Het metselwerk is zwaar aangetast door de hitte, aan de buitenzijde is de roetdoorslag zelfs te zien. Weer een stuk verder (bij de roze pijl) bevinden zich twee houten schuifdeuren. Aan de binnenzijde is het dichtgemetselde vlak te zien met aan de bovenkant een stroomlaag. Tot slot loopt de muur na deze voormalige doorgang met een holling iets op (donder blauwe pijl). De rest van de muur is vier a vijf lagen baksteen hoger dan het deel hiervoor.

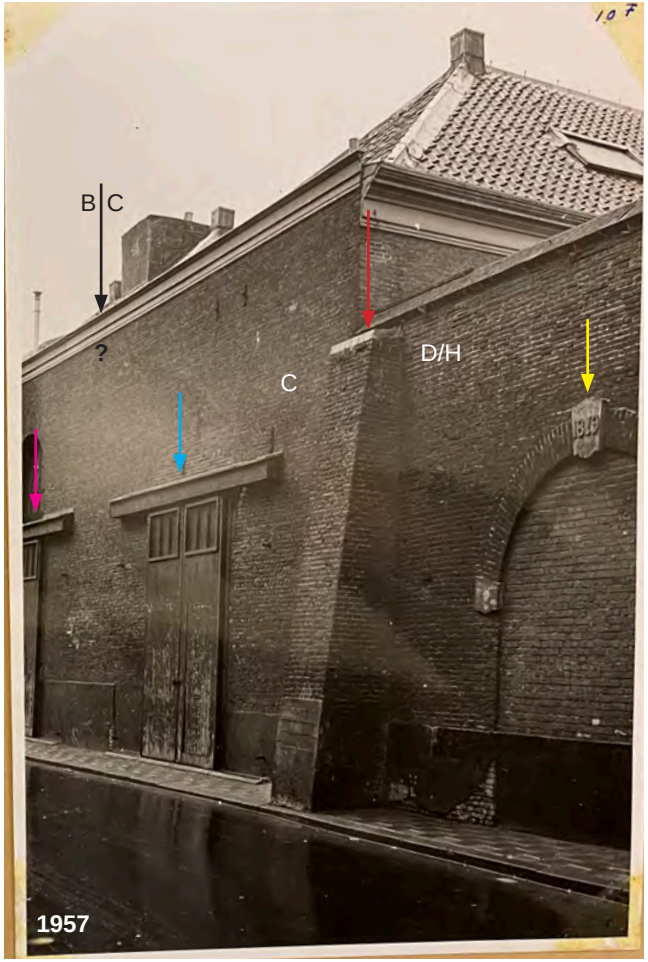









B
?
C
D/H
E
?
Tweede deel


B C
?
C
D/H
1957




1879


D/H
E


1879

< Vorige pagina boven: samengestelde foto van de buitenzijde van de muur in 2020, met daaronder een uitsnede van het tweede deel.
[Auteur]

< Vorige pagina links: foto uit 1957 van de buitenzijde van de muur.
[1957: Nationaal Archief, 2.12.56_8027]

< Vorige pagina rechts: details van de buitenzijde van de muur.
[Auteur]

Tweede deel

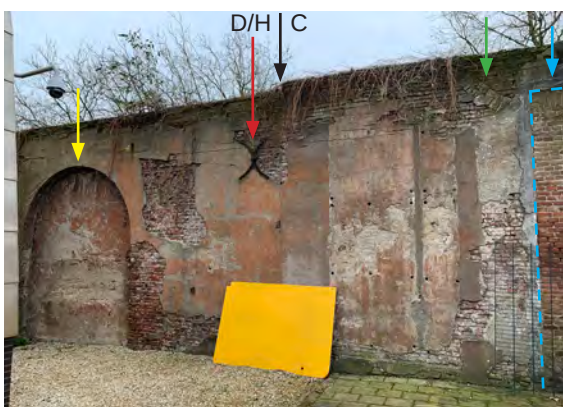
In het tweede deel van de muur zou tussen de twee deuren (roze en blauw) de overgang van bouwdeel B naar C te zien moeten zijn. Aan de buitenzijde is hiervan echter geen spoor te zien, wat verklaard kan worden doordat beide bouwdelen uit dezelfde tijd stammen (1844). Aan de binnenzijde is vlak naast de deur met de blauwe pijl een gepleisterd verticaal vlak te zien dat de breedte van een muur heeft. Mogelijk is dit het restant van de muur tussen bouwdeel B en C. De deur met de blauwe pijl is hetzelfde als die met de roze pijl (zie eerste deel). Aan de binnenzijde is deze doorgang dichtgemetseld met aan de bovenkant een stroomlaag. Bij de linker bovenhoek van dit vlak is nog een stukje van een dichtgemetselde ronde opening te zien (zie groene pijl). Dit was waarschijnlijk eenzelfde rond venster als in het eerste deel. De ronde opening bij de deur is echter geheel dichtgemetseld en is aan de buitenzijde en op een foto uit 1957 niet te zien. Dit venster is bij het plaatsen van de deur al dichtgemetseld.

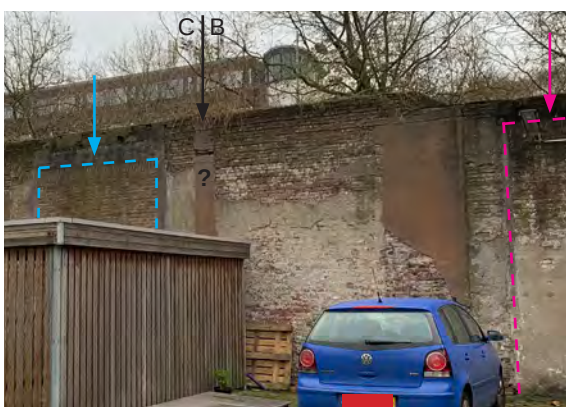
Deel C was heel smal. Bij de steunbeer bevindt zich al de overgang van bouwdeel C naar bouwdeel D/H. Omdat deze overgang zich precies op de hoek van de steunbeer bevindt is er geen naad te zien. Het metselwerk is aan weerszijden van de eerste steunbeer verschillend. Aan de linkerkant is het metselwerk vrij regelmatig en bestaat uit oranjerode bakstenen. Aan de rechterkant is het metselwerk veel rommeliger en verweerder, en zijn de bakstenen veel donkerder / paarsig. Dit paarsige metselwerk lijkt meer op het metselwerk van bouwdeel E (zie derde deel) dat vermoedelijk zeventiende-eeuws is. Het formaat is aan beide zijden ongeveer gelijk (ca. 22 x 11 x 5, 10-lagenmaat ca. 54cm). Aan de binnenzijde is op deze plek bovenaan een duidelijke verticale bouwnaad in het metselwerk te zien. Het onderste deel van de muur is hier gepleisterd, met precies op de bouwnaad een verticale scheur.

Bouwdeel D/H bevat aan de buitenzijde vier steunberen (rode pijlen). De steunberen hebben ongeveer hetzelfde baksteenformaat als eromheen, maar zijn veel feller oranje van kleur. De steunberen sluiten koud aan op de muur en zijn er vermoelijk na de afbraak van bouwdeel D rond 1844 tegenaan gezet ter versteviging. Aan de binnenzijde is ter plaatse van elke steunbeer een X-anker te zien (rode pijlen). De meeste ankers bevinden zich achter struikgewas. Tussen de eerste twee steunberen bevindt zich een getoogde doorgang (gele pijlen) met gedecoreerde aanzet- en sluit”stenen” met het jaartal 1879. Deze “stenen” zijn opmerkelijk genoeg van hout. De opening werd al voor 1957 dichtgemetseld. Aan de binnenkant is een getoogde nis te zien, zonder aanzet- of sluitstenen. De nis is gepleisterd. Naast deze nis bevond zich van 1879 tot 1919-1930 een klein gebouwtje. Dit bouwdeel is aan de binnenkant niet meer herkenbaar; de muur is hier gepleisterd.



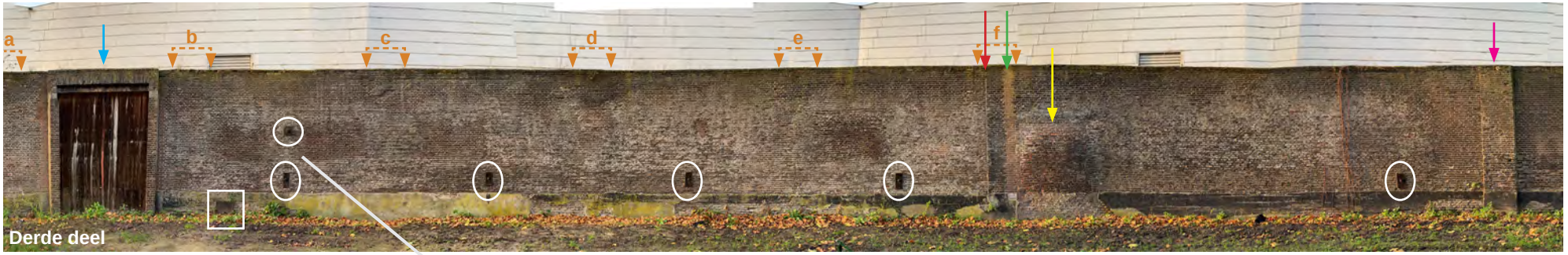






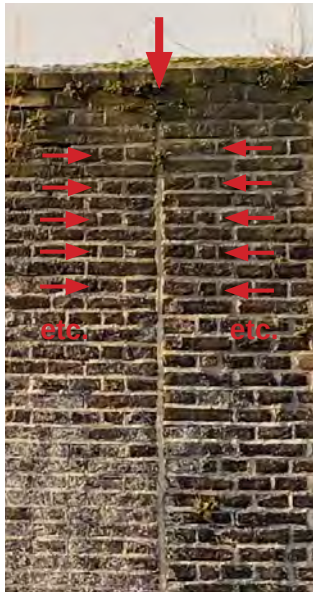
V Foto’s van de binnenzijde van de muur.
[Auteur]



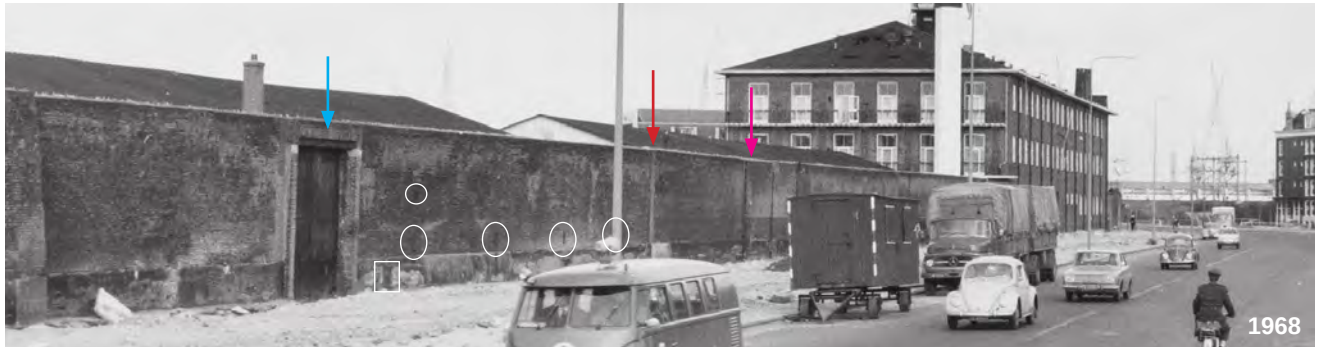

a
b
c
d
e
f
Derde deel






etc.
etc.


f


1968

< Vorige pagina boven: samengestelde foto van de buitenzijde van de muur in 2020, met daaronder een uitsnede van het derde deel.
[Auteur]

< Vorige pagina: details van de buitenzijde van de muur.
[Auteur]

< Vorige pagina linksonder: foto uit 1968 van de buitenzijde van de muur.
[Stadsarchief Amsterdam, 10009A004847]

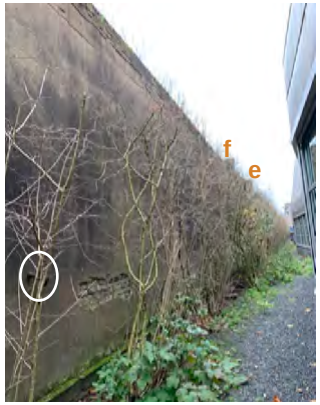
V Foto's van de binnenzijde van de muur.
[Auteur]

Na de vierde steunbeer is onderin de muur een naad te zien die mogelijk de overgang van bouwdeel D/H naar E laat zien. Opmerkelijk is dat aan weerszijden van de naad geen klezoren te zien zijn, terwijl dit zeventiende-eeuws metselwerk zou moeten zijn. Bovenaan is de naad niet te zien en aan de hand van kaartmateriaal zou de overgang iets meer naar rechts moeten zitten, dus mogelijk gaat het hier niet om een bouwnaad maar om een reparatie. Aan de binnenkant is de muur gepleisterd. Een stukje naar rechts zijn twee gevelankers te zien met aan de andere kant een oog/ring (witte cirkels). De vorm en bevestiging met bouten wijzen op een datering in de negentiende of twintigste eeuw. Daarnaast bevindt zich aan de binnenzijde en steunbeer (oranje pijlen), waar aan de buitenkant niets van te zien is.

Derde deel

Het derde deel bestaat enkel uit bouwdeel E. Dit deel van de muur is aan de binnenkant geheel gepleisterd (op beschadigingen na), waardoor het metselwerk niet te onderzoek is. Aan de binnenzijde bevat dit deel van de muur zes steunberen op regelmatige afstanden (zie oranje pijlen en letters). Aan de buitenkant zijn deze steunberen niet herkenbaar. Tussen steunbeer a en b bevindt zich een dichtgetimmerde doorgang in een uitgemetseld kader. Aan de binnenkant is deze opening met beton gevuld waarin horizontale sporen van bekistingsplanken te zien zijn. Opmerkelijk is dat de betonvulling lager lijkt dan de opening. Daarboven is de muur afgesmeerd, mogelijk bevindt zich daaronder ook nog beton. Tussen de volgende steunberen bevindt zich steeds een gevelanker (witte cirkels), met aan de binnenkant een oog/ring. In de plint bevindt zich naast steunbeer b een vierkant ijzeren plaat (wit vierkant) met aan de binnenkant eveneens een oog/ring.

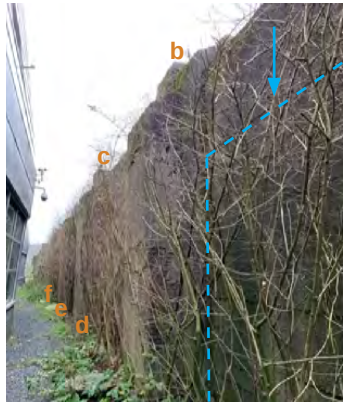
Ongeveer ter plaatse van steunbeer f bevindt zich aan de buitenzijde een verticale bouwnaad (rode pijl). Dit is opmerkelijk omdat dit gehele deel uit bouwdeel E bestaat. Aan beide kanten van de naad bevindt zich een rij klezoren (rode horizontale pijlen), wat erop wijst dat beide muurdelen uit de zeventiende eeuw stammen. Rechts van deze naad bevindt zich een vlak met reparatiemetselwerk uit de twintigste eeuw (groene pijl). Aan de binnenzijde is van deze naad en reparatie niets te zien. Dit komt enerzijds doordat hier ongeveer steunbeer f staat en anderzijds omdat de muur hier gepleisterd is. Rechts van de reparatie is aan de buitenzijde een metselwerk invulling van later datum te zien (gele pijl), vermoedelijk was hier ooit een doorgang. Het metselwerk van de invulling is sterk verweerd en buikt iets uit naar buiten. Aan de binnenzijde is dit vlak niet goed te zien. Rechts daarvan bevindt zich een deel zonder bijzonderheden. Vlak voor de volgende steunbeer aan de buitenzijde (roze pijl, zie vierde deel) bevindt zich een gevelanker met aan de binnenzijde een oog/ring.

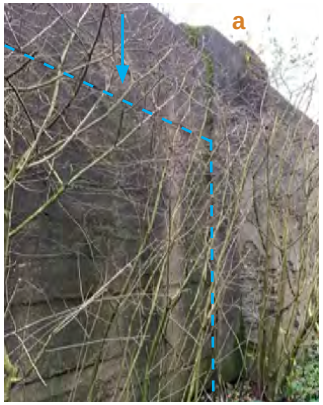




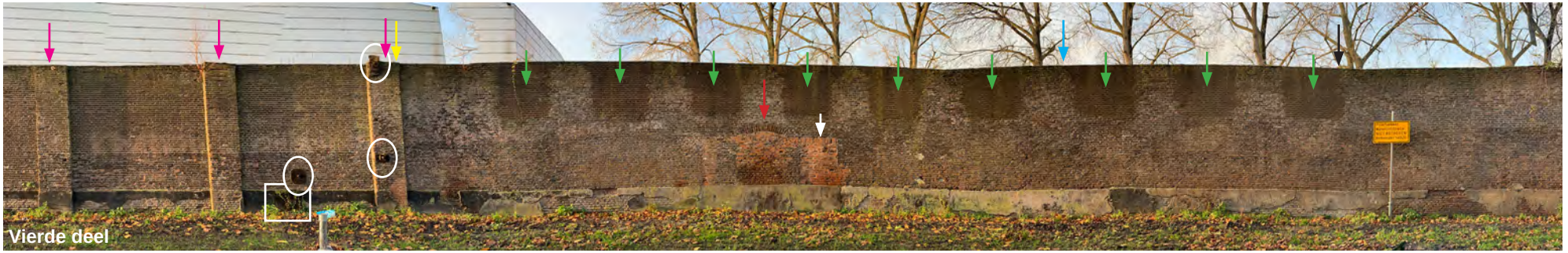


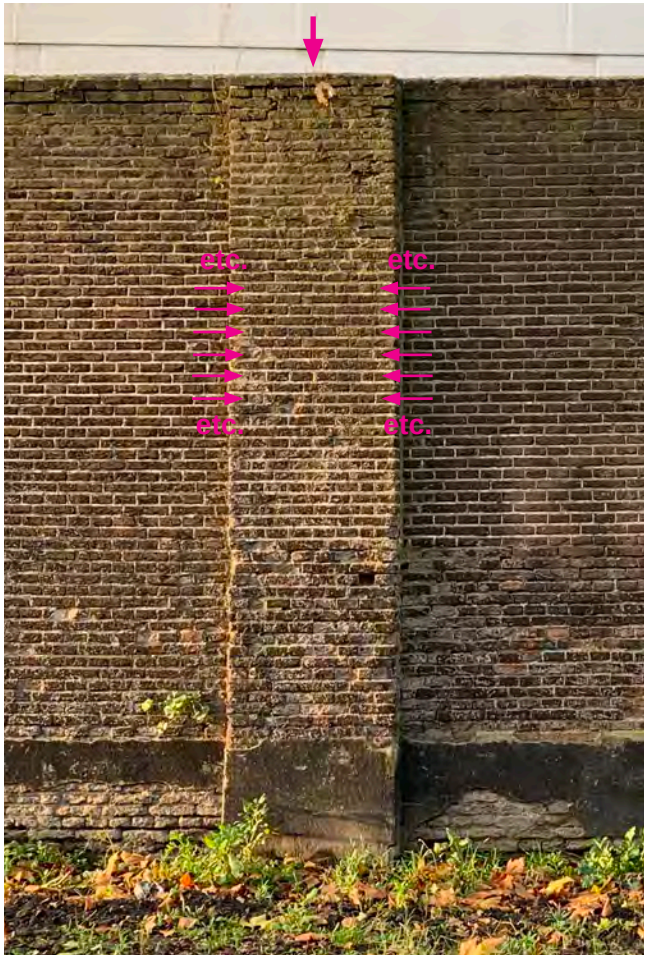






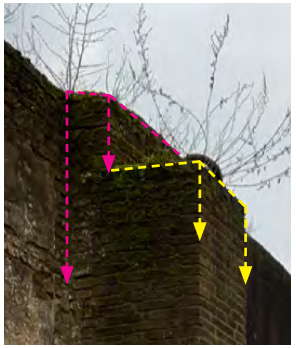


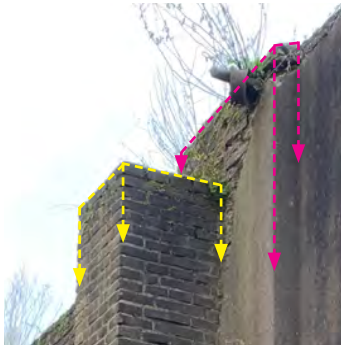

Vierde deel

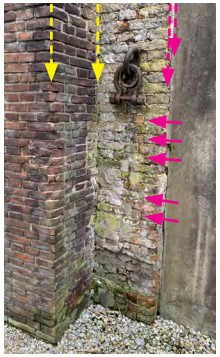

etc.
etc.
etc.
etc.

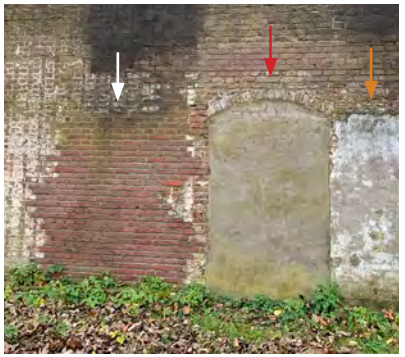












< Vorige pagina boven: samengestelde foto van de buitenzijde van de muur in 2020, met daaronder een uitsnede van het vierde deel.
[Auteur]

< Vorige pagina: details van de buitenzijde van de muur. En midden en rechts onder van de binnenzijde.
[Auteur]

V Foto's van de binnenzijde van de muur.
[Auteur]

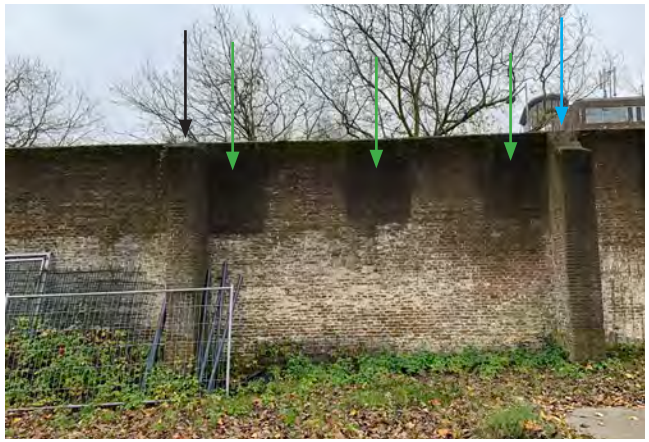
Vierde deel

Het vierde deel bevat aan de buitenzijde links drie steunberen (roze pijlen). Deze steunberen bevatten op elke hoek een rij klezoren (horizontale roze pijlen), wat wijst op een datering in de zeventiende eeuw. Dit is tevens ongeveer de plek met de kleine binnenplaats tussen bouwdeel E en F. Waarschijnlijk bevond zich achter deze muur al vanaf de bouw een binnenplaats, waardoor de muur met steunberen gestabiliseerd moest worden. Aan de binnenzijde steken deze steunberen ook nog iets uit. Bij de linker steunbeer ontbreekt een deel van het pleisterwerk en zijn klezoren (horizontale roze pijlen) op de hoek te zien. Tegen de buitenste twee steunberen zijn aan de binnenzijde later smallere steunberen toegevoegd (gele pijlen). Tot slot zijn op en naast de derde steunbeer wederom verschillende ankers te zien met aan de binnenkant een oog/ring (witte cirkels en vierkant).

Na de laatste steunbeer zijn bovenin de muur op regelmatige afstanden negen vlakken metselwerk met een afwijkende kleur te zien (groene pijlen), zowel aan de buiten- als binnenzijde. Het metselwerk is netjes ingeboet (er zijn geen naden te zien), maar door de afwijkende steen zijn de vlakken goed herkenbaar. Waarschijnlijk zijn het dichtgemetselde vensters die zich in bouwdeel F bevonden moeten hebben.

Onder de ruimte tussen het derde en vierde "venster" bevindt zich een gemetselde ontlastingsboog (rode pijl) met daaronder een vlak rommelig afwijkend metselwerk. Aan de binnenzijde is onder de ontlastingsboog een net vlak pleisterwerk te zien. Hier heeft een (lage) deur gezeten. Aan de buitenzijde bevindt zich rechts van de ontlastingboog iets lager een rollaag (witte pijl) met eveneens afwijkend metselwerk eronder. Aan de binnenzijde is geen rollaag te zien, maar wel een vlak met metselwerk van recente datum. Aan de binnenzijde is aan de andere kant van de voormalige deur een breed wit gepleisterd vlak te zien (oranje pijl). Aan de buitenzijde is dit niet herkenbaar. In het metselwerk hier omheen zijn meer reparaties en sporen pleisterwerk te zien. Het is niet duidelijk waar deze bouwsporen van zijn.

Aan de binnenzijde zijn vlak naast het zevende en negende "venster" steunberen aanwezig (blauwe en zwarte pijl). Deze steunberen zijn later tegen de muur gemetseld ter versteviging, na de sloop van bouwdeel F. Het metselwerk van de steunberen sluit niet aan op dat van de muur en het metselwerk is van relatief recente datum. Deze twee steunberen zijn de eerste twee van in totaal zes steunberen van later datum (zie vijfde deel).










Vijfde deel















< Vorige pagina boven: samengestelde foto van de buitenzijde van de muur in 2020, met daaronder een uitsnede van het vijfde deel.
[Auteur]

< Vorige pagina midden: details van de binnen van de muur. En rechts van de binnenzijde.
[Auteur]

< Vorige pagina onder: Foto's van de binnenzijde van de muur.
[Auteur]

Vijfde deel

Het vijfde deel bevat aan de buitenzijde geen bijzonderheden. Aan de rechterkant wordt de muur afgesloten met een gepleisterd deel waar de muur van recente datum (groene pijl) op aangesloten is. Aan de binnenzijde bevat dit deel de hiervoor al genoemde zes steunberen van later datum. Ze zijn op de foto's met verschillende kleuren aangegeven. Naast deze nieuwe steunberen werd gelijktijdig een nieuwe plint tegen de muur gemetseld, die ook om de steunberen heen liep. Op de derde steunbeer (blauw) werd een steens muur (de steunberen zijn twee-steens) aangesloten. Deze muur is later weer verwijderd, de sporen zijn nog zichtbaar.



Waardestelling

< Vorige pagina: de buitenzijde van de muur.
[Auteur]

V Waarderingskaart van de muur en omgeving (uitsnede uit de waarderingskaart van het gehele terrein uit deel 1 van dit onderzoek.
[Johanna van Doorn]

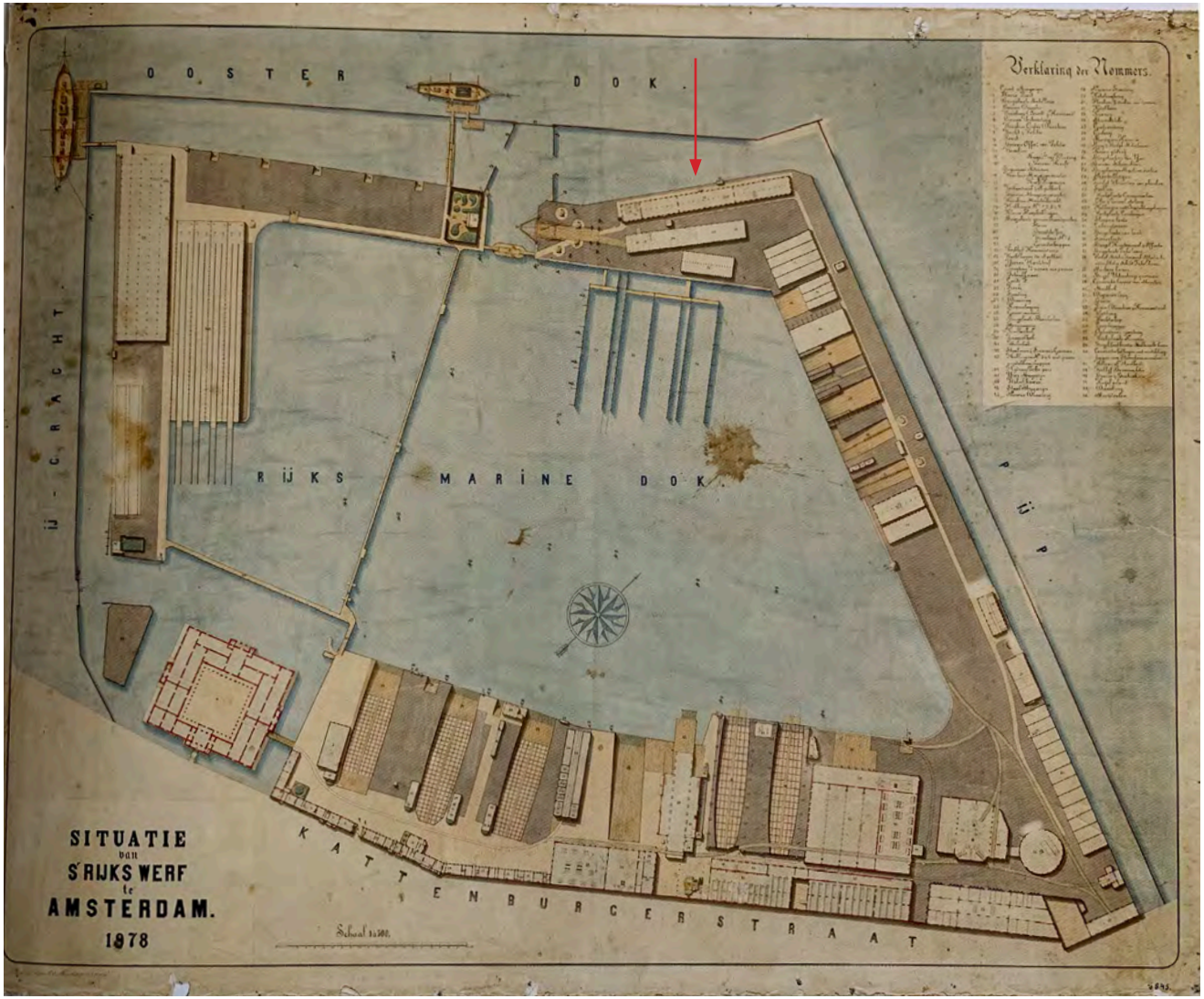


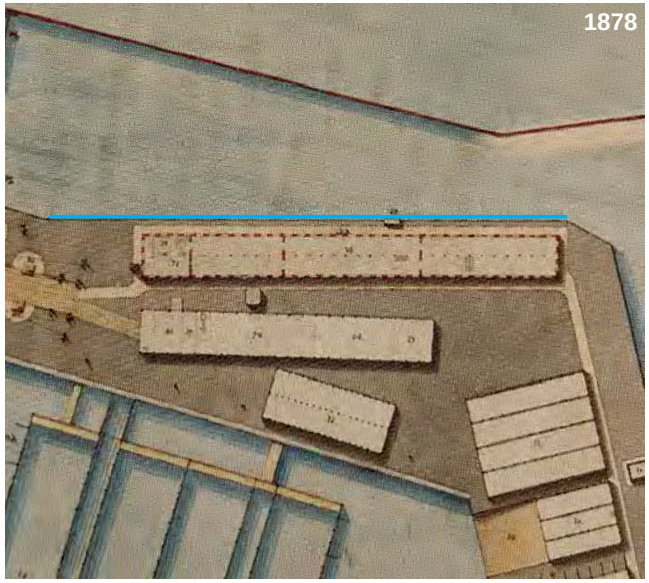
Inleiding
Deze waardestelling is opgesteld aan de hand van de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009. Voor deze waardestelling is alleen gekeken naar de cultuurhistorische waarde en niet naar de bouwtechnische toestand, gebruikersbelangen, eventuele ontwerp-overwegingen en financiële aspecten. Voor de muur wordt alleen de contextuele waardestelling gegeven. Een interne waardestelling wordt achterwegen gelaten omdat de muur één geheel vormt (met al zijn verschillende bouwfases en -sporen) en ook als geheel gewaardeerd wordt. De historische gelaagdheid is voor de muur, als stedenbouwkundig element, juist van essentieel belang. Er zijn daarom geen “stukjes” muur van mindere waarde.

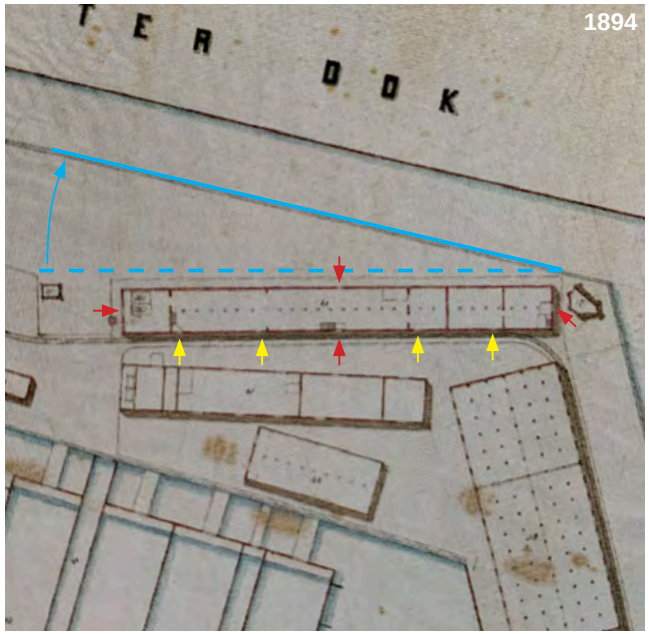
Contextuele waardestelling
Het muur heeft samen met het Voorwerfgebouw ensemble- en stedenbouwkundige waarde als begrenzing van het Marineterrein. De blinde muur versterkt het gesloten karakter van het terrein. De bouwsporen, gesloten doorgangen en steunberen geven de muur aan de kant van de Kattenburgerstraat iets geheimzinnigs; het maakt nieuwsgierig. Tevens verlevendigen deze onderdelen de muur en zorgen ervoor dat het geen saaie lange muur is.

De muur heeft bouwhistorische waarde vanwege de historische gelaagdheid. In de muur zijn aan beide zijden verschillende bouwsporen te zien die het verhaal vertellen van de bebouwing die hier oorspronkelijk gestaan heeft. De muur vormt het laatste restant van het zeventiende-eeuwse Groot Magazijn en van de bouwdelen (A, B en C) uit 1844. Het poortje uit 1879 is een uitermate herkenbaar onderdeel en is daarom eveneens van belang voor de afleesbaarheid van de geschiedenis.

Conclusie: De muur is monumentwaardig en is van grote betekenis voor de geschiedenis van het terrein. Als een van de oudste complexen op het Marineterrein is de muur herkenbaar als erfenis van de tijd dat de werf en het dok als zodanig functioneerden. De muur bepaald vooral op stedenbouwkundig niveau het stadsbeeld en de ruimtelijke opzet van het terrein.


OOSTER DOK.
Verklaring der Nommers.
IJ-GRACHT
RIJKS MARINE DOK.
SITUATIE
van
's RIJKS WERF
te
AMSTERDAM.
1878
KATTENBURGERSTRAAT


1878


1894
TER DOK

3 Scheepstimmerwerkplaats

Bouw- en gebruiksgeschiedenis

< Vorige pagina links: kaart van het terrein in 1878, met de Scheeptstimmerwerkplaats bij de rode pijl.
[Lemmers 2005, p.99.]

< Vorige pagina rechts: uitsnedes van kaarten uit 1878 en 1894 met bovenaan de Scheepstimmerwerkplaats.
[Lemmers 2005, p.99 en p.119.]

Bouwfase 0: de bouw als scheepstimmerwerkplaats rond 1870
Op de noordwestelijke arm van May's dam werd rond 1870 een scheepstimmerwerkplaats opgericht, evenwijdig aan de kade van de dam. Deze werkplaats werd gebouwd in het kader van herinrichting van de werf onder leiding van Tideman; van een traditionele werf voor houten schepen tot een modern industrieel complex, ingericht voor de bouw van stalen schepen.[1] Van de bouw is geen tekening bewaard gebleven, de architect is onbekend. Maar op een gedetailleerde kaart van het hele terrein uit 1878 staat dit gebouw getekend, inclusief een schematische plattegrond (zie vorige pagina). Het gebouw functioneerde als werkplaats voor scheepsbeschieter, takelaar, schilders en blokmakers.[2]

Het langgerekte gebouw bevatte twee bouwlagen onder een kap en had een vrije plattegrond. In het midden stond een rij kolommen en af en toe een dwarswand, verder was de plattegrond open. De kolommen structuur deelde het gebouw in 33 beuken. In de gevels zijn in het ritme van deze beuken aan elke lange zijde 33 vensters getekend en in elke kopgevels elk drie. Zowel deze vensterstructuur als de kolomstructuur is nog ongewijzigd aanwezig. Een foto uit 1914 (zie volgende pagina) geeft een goed beeld van het gebouw.

De vier beuken aan de zuidkant van het gebouw (op de kaarten links) vormen een uitzondering. Hier zijn geen kolommen in het midden aanwezig maar twee kolommen per beuk. Bij de kopgevel staat een vrijstaande schoorsteen getekend. Aan deze kant van het gebouw bevond zich volgens de legenda in 1878 de "machinekamer".

Rondom het gebouw stat op de kaart uit 1878 een pad aangegeven dat is aangesloten op een weg die over de noordelijke dam loopt, langs de oostzijde van de scheepstimmerwerkplaats en naar het zuiden doorloopt. Op de kaart staat geen beplanting aangegeven, maar op de foto uit 1914 is te zien dat langs deze weg aan de oostzijde van het gebouw bomen staan.

In 1894 werd eenzelfde soort kaart vervaardig, eveneens met plattegronden van de gebouwen (zie vorige pagina). Aan de kaart valt op dat de kadelijn, die vlak langs de Scheepstimmerwerkplaats liep, verschoven is waardoor tussen het gebouw en de kade een wigvormig stuk kade was ontstaan. Aanleiding hiervoor was hoogstwaarschijnlijk de behoefte om de grotere schepen buiten het dok aan te leggen. Op de plattegrond van het gebouw zijn enkele dwarswand en trappen verplaatst, maar dit kan ook een onnauwkeurigheid van een van beide tekeningen zijn. Er lijken tevens een aantal hokjes afgetimmerd aan de zijkanten (de wanden zijn heel dun getekend, vermoedelijk geen steen). De machinekamer werd in 1894 vermeld als "... met stoomketels". Op deze kaart zijn alleen de entrees getekend, niet de vensters. In het midden van zowel de langsgevels als kopgevels waren entrees (zie rode pijlen). In de oostgevel waren nog drie extra entrees (zie blauwe pijlen). Aan de noordkant van het gebouw stond een los gebouwtje met trapeziumvormige plattegrond, de functie is onbekend.


1914

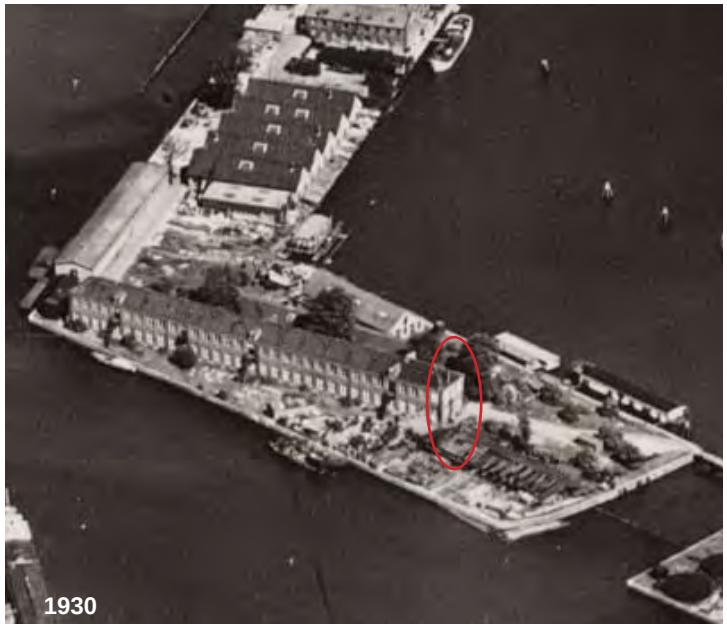
< Vorige pagina: foto uit 1914 vanuit het noordoosten.
[Stadsarchief Amsterdam, 010118000223]

Bouwfase 1: werkplaats voor de tabaks-kleinindustrie, 1924
In 1915 werd de Rijkswerf wegens gebrek aan werk gesloten. Het werd voor particulieren mogelijk om gebouwen te huren. Er kwamen zo tal van andere functies. Vanaf 1924 werd de Scheepstimmerwerkplaats de centrale werkplaats voor de tabaks-kleinindustrie, een sociale instelling voor oude, invalide en werkeloze arbeiders.[3] Het is niet duidelijk of er ten behoeve van deze nieuwe gebruiker wijzigingen plaatsvonden. Op een luchtfoto uit 1930 is te zien dat de vrijstaande schoorsteen aan de zuidkant ontbreekt (rode cirkel).

Bouwfase 2: kustwachtkazerne, eind jaren 1930
Tijdens de mobilisatie eind jaren 1930 moest de tabaks-kleinindustie de voormalige scheepstimmerwerkplaats verlaten om plaats te maken voor de Kustwachtkazerne.[4] Het is niet bekend hoe het gebouw tijdens de Tweede Wereldoorlog werd gebruikt en of er in deze periode wijzigingen plaatsvonden. Een kaart uit 1950 vermeld dat in het gebouw nog altijd (of weer) de Kustwachtkazerne is gevestigd.

> Links: luchtfoto uit 1930 vanuit het zuidwesten.
[Stadsarchief Amsterdam, A04139001666]

> Rechts: luchtfoto uit 1939 vanuit het noordwesten.
[Stadsarchief Amsterdam, A04139000584]







1957 (noordoost)



1957 (noordoost)



1957 (zuidoost)



1960 (zuidwest)

< Vorige pagina: foto uit 1957.
[Nationaal Archief, 2.12.56_8027]

< Vorige pagina rechtsonder: foto uit 1960.
[Stadsarchief Amsterdam, BMAB00020000073_003]

V Detail van foto uit 1957; links twee vensters van type B en rechts twee vensters van type A.
[Nationaal Archief, 2.12.56_8027]

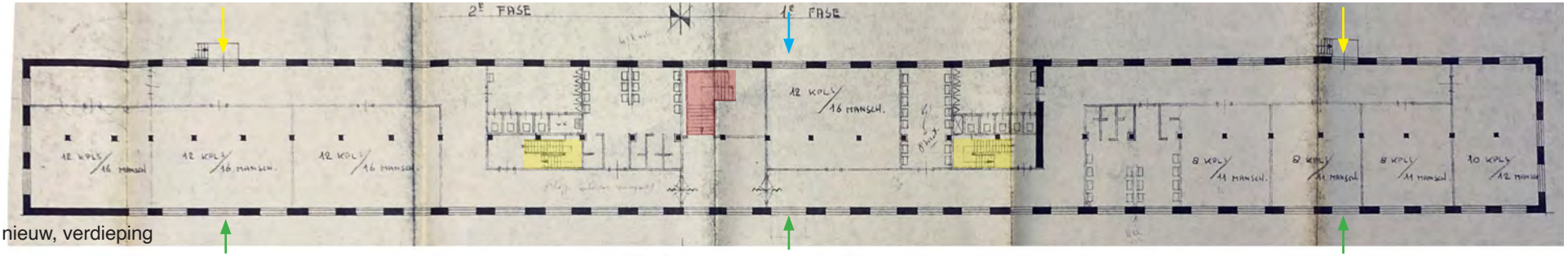


Bouwfase 3: TOKM-kazerne, begin jaren 1950
Vanaf 1946 was het Marine-etablissement weer volledig in gebruik. Het fungeerde nu hoofdzakelijk als centrum voor opleidingen. Begin jaren 1950 werd de voormalige scheepstimmerwerkplaats in gebruik genomen als TOKM kazerne (Technische Opleidingen Koninklijke Marine).

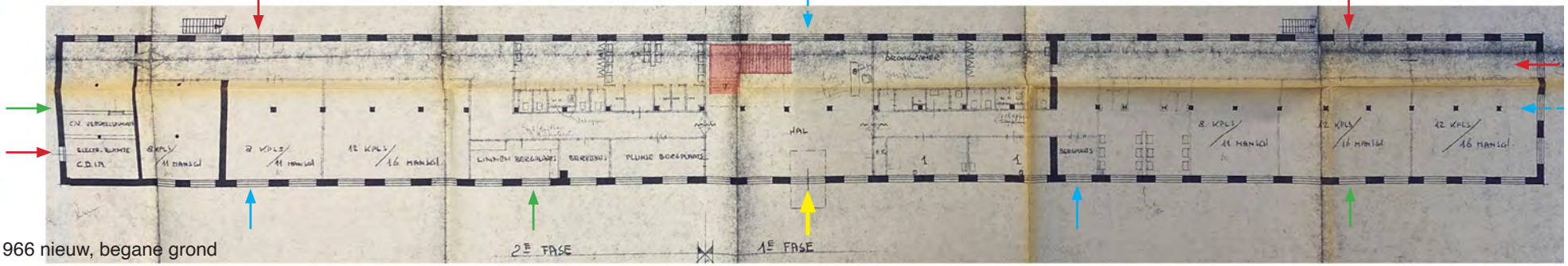
Bij een opname van de bouwtechnische toestand van de gebouwen op het terrein in 1957 werd vermeld “het gebouw, waarin een kolenstook verwarmingsinstallatie, is nog in een redelijk goede staat”.[5] Op de vorige pagina zijn foto’s weergegeven die bij deze opname werden gemaakt. De foto van de zuidzijde van het gebouw laat direct naast het gebouw een vrijstaande vierkante schoorsteen zien. Deze staat op de plek waar eind negentiende eeuw ook een vrijstaande schoorsteen werd getekend. In 1930 was hier geen schoorsteen te zien. Vermoedelijk is voor het opmetselen van deze vierkante schoorsteen de fundering van de oude schoorsteen gebruikt. De vroegere “machinekamer” bevatte in 1957 dus een “kolenstook verwarmingsinstallatie”. Op de foto’s uit 1957 zijn aan de zuidkant een aantal gemetselde spaarvelden te zien. Het is echter niet bekend of dit altijd al gemetselde spaarvelden waren of dat hier vensters verwijderd zijn.

Bij vergelijking van de foto uit 1914 en die uit 1957 is wel te zien dat de laaddeuren onder de hijsbalken op de eerste verdieping zijn vervangen door vensters. Op de begane grond is alleen de entree onder de hijsbalk rechts vervangen door een venster. In de noordelijke kopgevel is te zien dat zich tegen de begane grond een houten aanbouw bevindt. Daarboven bevindt zich tussen het linker en middelste venster een schoorsteen die tegen de gevel gemetseld is. Tot slot zijn een groot aantal ramen, zo niet alle, al vervangen in 1957. Op de foto’s zijn ramen van zowel type A als type B (zie analyse vensters bij beschrijving) te zien. Type C is niet te zien, maar deze bevinden zich enkel in de westgevel en die is op de foto’s uit 1957 niet te zien.

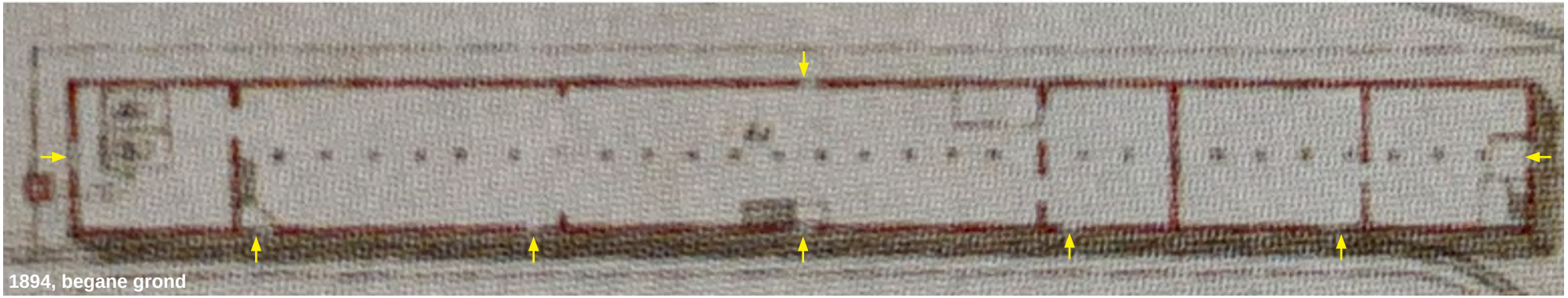
oorspronkelijke (?) deuropening
deuropening vóór 1966 verwijderd
deuropening verwijderd in 1966 of eerder
deuropening verwijderd in 1966
deuropening voor of in 1966 toegevoegd



1966 nieuw, verdieping



1966 nieuw, begane grond



1894, begane grond

< Vorige pagina: ontwerptekeningen uit 1966 waarop de deuropeningen en trappen met kleuren zijn aangegeven.
[NIMH, 057 Losse stukken 3077]

< Vorige pagina: uitsnedes van een kaart uit 1894.
[Lemmers 2005, p.119.]

V Luchtfoto uit ca. 1970.
[NIMH, 2158_078588]

Bouwfase 4: verbouwing 1966

Tussen 1962 en 1966 werd er een nieuw gebouw gerealiseerd voor de TOKM-kazerne (gebouw 027). Daarna kreeg de voormalige scheepstimmerwerkplaats (gebouw 024) verschillende functies. Het was onder andere een tijdlang logistieke school.[6] In 1966 werd een door bureau De Weger een plan gemaakt voor “rehabilitatie van de oude TOKM-kazerne”.[7] Volgens de tekeningen werd het gebouw ingericht als legeringsgebouw voor korporaals en manschappen. Met dunne scheidingswanden werden slaapzalen, sanitaire voorzieningen en enkele bergplaatsen voor linnen en plunje gemaakt. In het hart van het gebouw werd een nieuwe brede trap (rode vlak) naar de eerste verdieping gemaakt. De zolder werd niet getekend en kreeg waarschijnlijk geen verblijfsfunctie. Het is niet duidelijk of de twee trappen naar de zolder (gele vlakken) die in 1966 staan getekend toen werden aangebracht of er al waren.

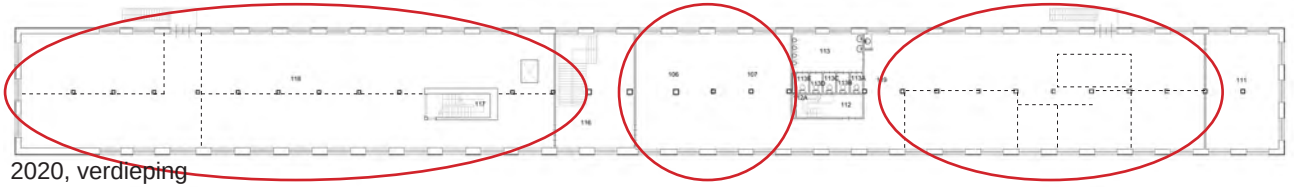


ca. 1970 (noordwest)

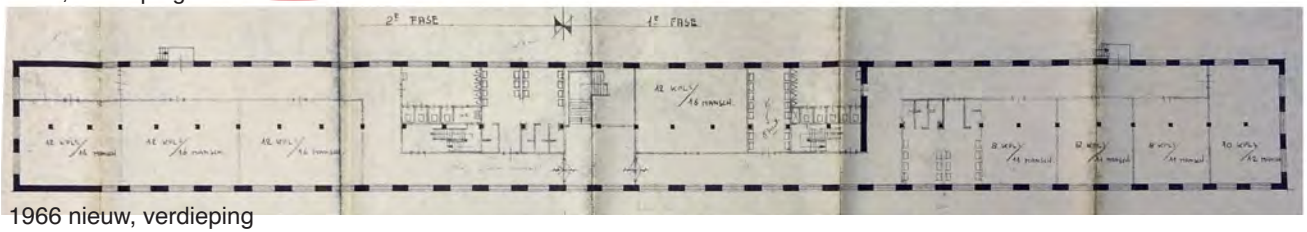
Er werd in de loop der tijd een aantal keer met deuren geschoven. Op de tekeningen op de vorige pagina is met kleuren aangegeven welke deuropeningen oorspronkelijk zijn (geel), welke later verwijderd werden (blauw en groen) en welke deuropeningen later werden toegevoegd (rood). In alle gevallen zijn de deuren later vervangen. Op plekken waar deuropeningen verwijderd werden kwamen vensters. De twee deuropeningen op de eerste verdieping aan de westkant die behouden bleven werden van trappen aan de buitenkant voorzien (oorspronkelijk waren dit laaddeuren).

De vierkante schoorsteen aan de zuidkant van het gebouw staat niet op de tekeningen uit 1966 weergegeven. Op de begane grond is aan deze kant nog slechts een kleine ruimte aanwezig waar “CV verdeelstukken” in geschreven staat. In de huidige situatie is gebouw 024 aan de cv-installatie van gebouw 025 gekoppeld.[8] Gebouw 025 werd tussen 1966 en 1968 gebouwd als onderofficiersgebouw. Waarschijnlijk was vanaf toen dus geen cv-installatie meer nodig in gebouw 024 en werd de schoorsteen gesloopt.

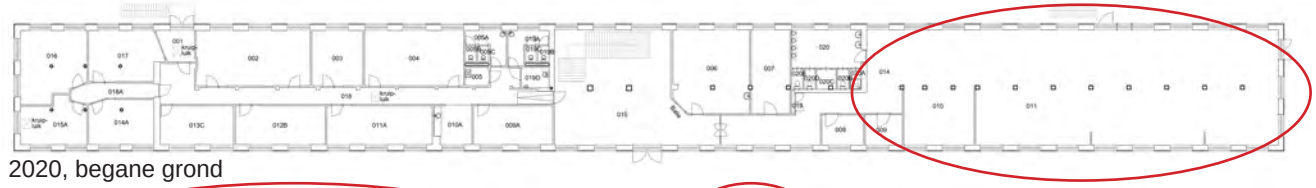


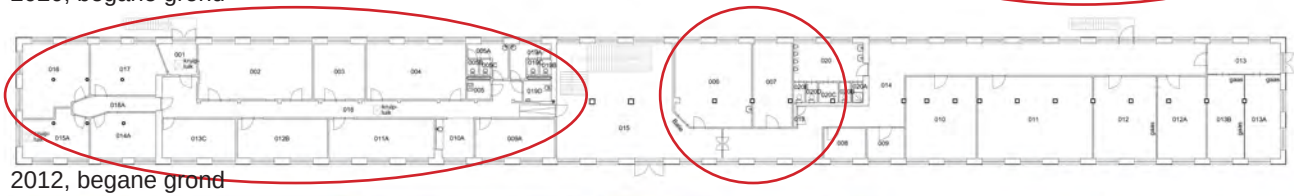

2020, verdieping

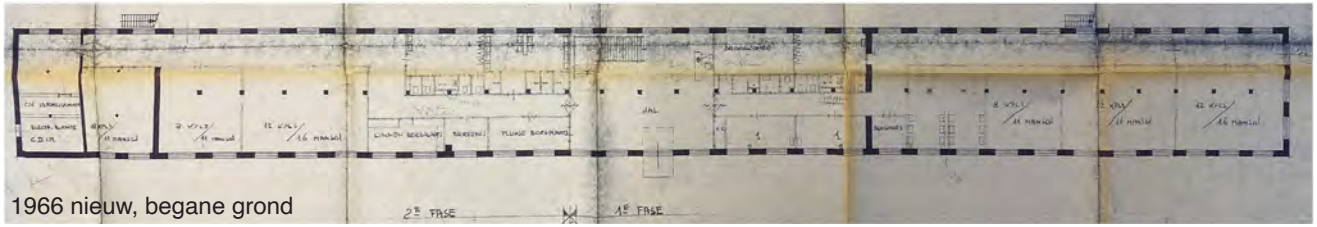

2012, verdieping



1966 nieuw, verdieping


2020, begane grond


2012, begane grond



1966 nieuw, begane grond

< Vorige pagina: luchtfoto uit 1987.
[Stadsarchief Amsterdam, B00000037699]

< Vorige pagina: ontwerptekeningen uit 1966, tekeningen uit 2012 en 2020 (benadering), met in rode cirkels aangegeven waar wijzigingen plaatsvonden.
[NIMH, 057 Losse stukken 3077] [RVB] [RVB, bewerkt door auteur]

> Foto's uit 2020 met het resultaat van de laatste verbouwing.
[Auteur]

Bouwfase 5: latere verbouwingen

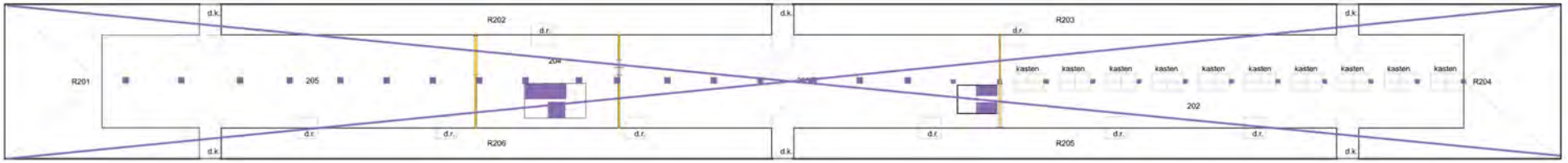
Al voor 1985, toen er een nieuw legeringsgebouw vlakbij werd gebouwd (gebouw 026), waren de korporaals en manschappen uit gebouw 024 vertrokken.[9] Het is niet bekend welke functie gebouw 024 daarna kreeg. Vermoedelijk vonden er weer enkele wijzigingen plaats, maar hier zijn geen tekeningen van bewaard gebleven. Op een luchtfoto uit 1987 is te zien dat de zuidgevel drie vensters op de begane grond bevat, terwijl daar in 1966 een blinde gevel met een enkele deur getekend stond.

Een vergelijking van de plattegronden uit 1966 en de plattegronden uit 2012 laat zien dat er in de tussentijd het nodige veranderd is in de interne indeling. Vanaf 2015 werd een deel van het Marineterrein opengesteld voor publiek en werden gebouwen verhuurd aan bedrijven. In gebouw 024 kwamen verschillende bedrijven, waarvoor wederom een aantal wijzigingen in de interne indeling plaatsvonden. Op de vorige pagina zijn de plattegronden van de begane grond en verdieping uit 1966, 2012 en 2020 weergegeven (de plattegronden van 2020 zijn een benadering). Met rode cirkels is aangegeven waar wijzigingen plaats hebben gevonden. Uiteindelijk is het grootste deel van de indeling gewijzigd. Ook veel afwerkingen zullen na 1966 wel eens gewijzigd zijn.

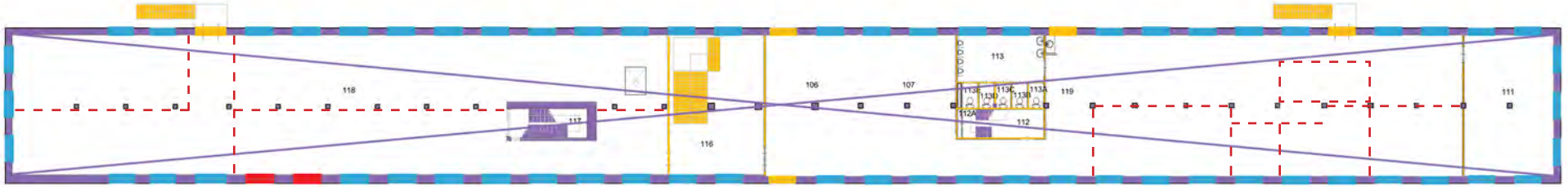
Bij de laatste verbouwing is het "ruwe gebouw" zoveel mogelijk in het zicht gebleven; kale materialen (hout, steen en beton), afbrokkelend stuc-op-steengaas en glazen wanden net naast de kolommen die voor een grote openheid zorgen en het oorspronkelijke gebouw laten zien.







2020, zolder



2020, verdieping



2020, begane grond

- Bouwfase 0: de bouw als scheepstimmerwerkplaats rond 1870
- Bouwfase 1: werkplaats voor de tabaks-kleinindustrie, 1924
- Bouwfase 2: kustwachtkazerne, eind jaren 1930
- Bouwfase 3: TOKM-kazerne, begin jaren 1950
- Bouwfase 4: verbouwing 1966
- Bouwfase 5: latere verbouwingen
- Plafondconstructie

< Vorige pagina: faseringsplattegronden van de huidige situatie (bij benadering, de basis zijn plattegronden uit 2012).
[RVB, bewerkt door auteur]

Faseringstekeningen
Op de pagina hiervoor is op plattegronden van de huidige situatie (plattegronden uit 2012 die globaal zijn aangepast naar de huidige situatie) met verschillende kleuren aangegeven uit welke bouwfase verschillende onderdelen van het gebouw stammen. Omdat tussen fase 0 en 4 niet precies bekend is welke wijziging wanneer heeft plaatsgevonden zijn deze van één kleur voorzien.

Bij de vensters ligt de datering genuanceerder dan de ene kleur waarmee ze worden weergegeven. De kleur op de tekening geeft de datering van de ramen/deuren. De kozijnen zijn in sommige gevallen ouder (zie hiervoor de analyse van de vensters in de beschrijving hierna).

De plafondconstructie (= de vloerconstructie boven de betreffende bouwlaag) is boven de begane grond niet weergegeven op de faseringstekening. Deze constructie is voor het grootste deel niet zichtbaar. De enige plek waar het plafond wel is te zien, is met een geel kruis aangegeven. Dit betreft een betonnen plafond uit 1966.



zuidwesthoek



noordoosthoek



ca.2005



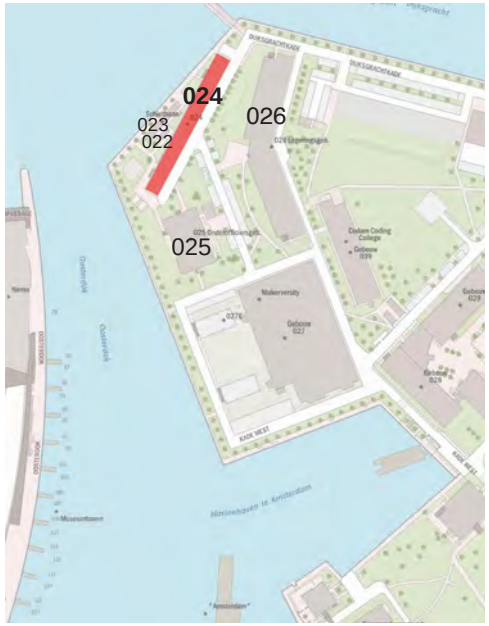
oostgevel midden

Beschrijving

< Vorige pagina: luchtfoto uit ca. 2005 en foto's uit 2020.
[RVB, 25G30_4] [Auteur]

> Foto's uit 2020.
[Auteur]

V Kaart uit 2020 met daarop gebouw 024 in rood.
[Pdok Viewer, bewerkt door auteur]

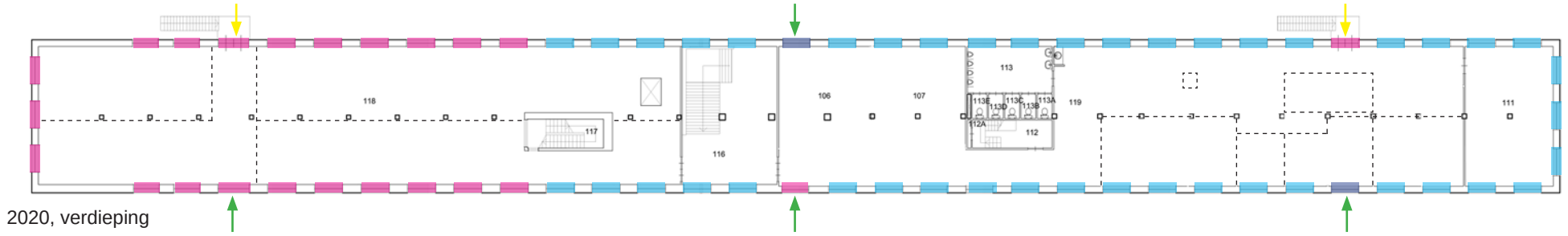


Context
De voormalige Scheepstimmerwerkplaats (gebouw 024) uit ca. 1870 bevindt zich aan de noordwestkant van het Marineterrein. Tussen het langgerekte gebouw en de kade bevindt zich een wigvormige strook met de schietbaan (gebouw 022 en 023) uit eind jaren 1960. De zuidkant van het gebouw staat vlakbij gebouw 025 uit 1966-68. Bijna evenwijdig aan de noordelijke helft van het gebouw staat legeringsgebouw 026 uit 1985.

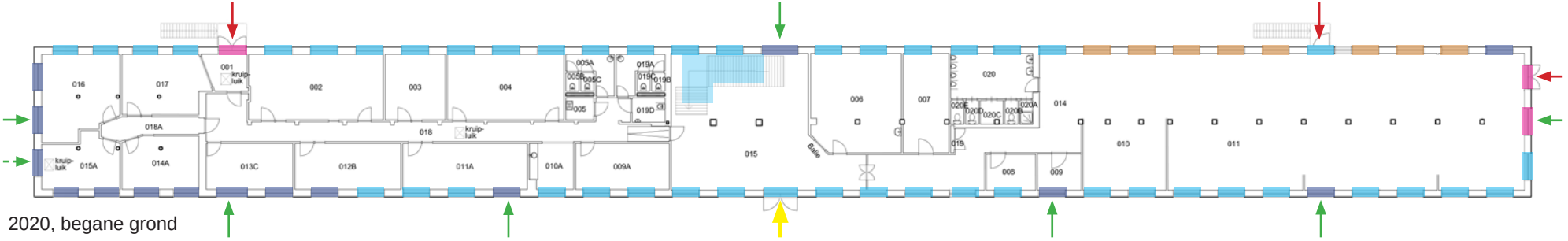
Exterieur
Gebouw 024 is een langgerekt gebouw van twee bouwlagen onder een schilddak. Het gebouw is opgetrokken in (deels rood geschilderd) metselwerk van rode bakstenen in kruisverband en bevat rondom een lage gecementeerde plint. Delen van het metselwerk zijn later vervangen, dit is duidelijk herkenbaar. De gevels bevatten een zeer regelmatige gevelindeling met aan de korte zijdes drie vensters per bouwlaag en in de lange zijdes 33 vensters (zie volgende pagina's). Aan de zuidkant bevatten de langsgevels op de verdieping in de eerste twee beuken geen vensters maar spaarvelden boven de lekdorpel. In de loop der tijd is regelmatig met deuropeningen geschoven (zie volgende pagina's). Tussen de vensters op de begane grond en de verdieping bevinden zich in zowel de kop- als langsgevels rijen wervelankers. De wervelankers bestaan uit plaatijzeren schieters, die draaibaar zijn bevestigd door een moerbout. Aan de bovenkant worden de gevels afgesloten met een plansiergoot. De dakschilden zijn gedekt met grijs gesmoorde oud hollandse pannen. Elke lange zijde bevat drie dakkapellen met dubbel openslaande ramen en in het timpaan een hijsbalk. De vensters en deuren onder deze dakkapellen zijn iets breder dan de rest van de vensters. De daken bevatten tot slot enkele dakramen.


westgevel midden


westgevel links



2020, verdieping



2020, begane grond

- oorspronkelijke (?) deuropening
- oorspronkelijke deuropening later verwijderd
- deuropening later toegevoegd en ook weer verwijderd
- deuropening later toegevoegd
- oorspronkelijk kozijn en nieuw raam type A
- nieuw kozijn (conform oorspronkelijk) met raam type A
- nieuw kozijn en raam type B
- nieuw kozijn en raam type C



Oorspronkelijke vensters
Vaste middenstijl met terugliggende tien-/acht-ruits (schuif)ramen.



Venster type A
Vaste middenstijl met terugliggende ramen; vast onder, klap boven. Kozijnen met schuine kanten.



Venster type B
Vaste middenstijl en tussendorpel, terugliggende bovenramen, onderramen niet terugliggend openslaand. Nieuwe kozijnen met rechte kanten.



Venster type C
Vaste middenstijl en tussendorpel, ramen niet terugliggende, onderramen openslaand. Nieuwe kozijnen met historiserende detaillering.

< Vorige pagina boven: plattegronden van de huidige situatie (bij benadering, de basis zijn plattegronden uit 2012). Daarop zijn met kleuren de type ramen aangegeven en met pijlen de wijzigingen van deuropeningen.
[RVB, bewerkt door auteur]

< Vorige pagina linksonder: foto uit 1914.
[Stadsarchief Amsterdam, 010118000223]

< Vorige pagina rechtsonder: foto's uit 2020 van drie verschillende type vensters, met details erboven.
[Auteur]

V De entree op de begane grond links in de westgevel in 2020.
[Auteur]



Analyse van vensters en deuren
Alle vensters zijn voorzien van een hardstenen lekdorpel aan de onderkant en een licht getoogde strek aan de bovenkant. Op een foto uit 1914 (zie vorige pagina) is te zien dat de kozijnen een vaste middenstijl hadden, met aan weerszijden iets terugliggend een tien-ruits (2x5) raam op de begane grond en een acht-ruits (2x4) raam op de verdieping. Op sommige plekken waren dit schuiframen (2x 3+2). Later zijn alle ramen en een deel van de kozijnen vervangen. De indeling van een middenstijl met aan weerszijden een tien-/ acht-ruits raam bleef behouden, maar de detaillering wijzigde. De kozijnen en/of ramen werden in verschillende periodes vervangen. Het gebouw bevat nu drie verschillende types ramen, maar het is niet zo dat elke type een eigen datering heeft. Type A en B zijn op foto's uit 1957 al te zien, maar werden ook later nog (na)gemaakt.

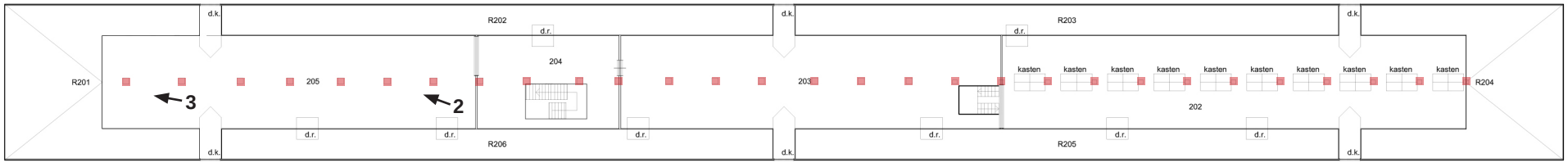
Het meest voorkomende raam is type A, deze lijkt het meest op de oorspronkelijke vensters. De ramen liggen iets terug ten opzichte van de middenstijl en bevatten een vast zes-ruits onderraam met een vier-/twee-ruits bovenraam dat naar binnen kan klappen. Dit type, met klapramen boven, is op foto's uit 1957 al te zien. Binnen dit type komen zowel oorspronkelijke kozijnen voor, als kozijnen die later vervangen zijn conform het oorspronkelijke werk. Beide kozijnen hebben afgeschuinde kanten, maar bij de oorspronkelijke kozijnen zijn de toognagels van de pen-gatverbindingen meestal nog te zien, terwijl deze bij de nieuwe kozijnen ontbreken.

Type B bevindt zich op de verdieping aan de zuidkant van het gebouw. Type B bevat nieuwe kozijnen met een vaste middelstijl en in hetzelfde vlak een vaste tussendorpel, waardoor een kruis ontstaat. De bovenramen liggen iets terug en bevatten vier-/twee-ruits verdeling. De onderramen bevinden zich in het vlak van de stijl en tussendorpel (ze liggen dus niet terug), bevatten een zes-ruits verdeling en sommige kunnen naar buiten open draaien. Deze nieuwe kozijnen bevatten geen afgeschuinde kanten, maar rechte kanten. Dit type venster geeft een ander gevelbeeld dan de oorspronkelijke vensters. Op de begane grond bevat het middelste venster in de noordelijke kopgevel ramen van dit type, maar het kozijn is nog oorspronkelijk.

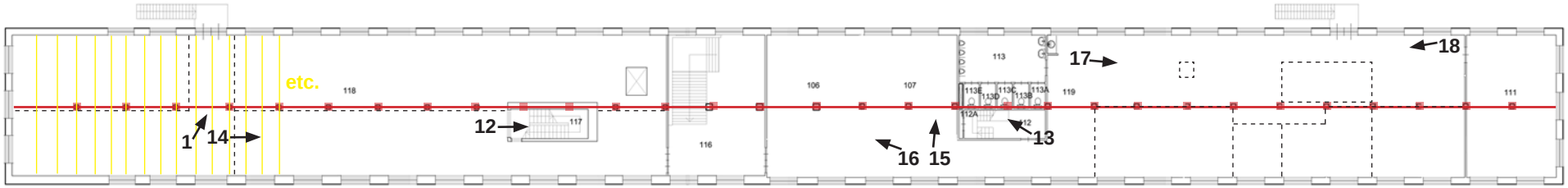
Het laatste type, C, lijkt op type B maar hier bevinden ook de bovenramen zich in het vlak van de stijl en tussendorpel, waardoor het gevelbeeld nog verder komt af te staan van de oorspronkelijke vensters. Type C bevat nieuwe kozijnen met een historiserende detaillering; afgeschuinde kanten met bij de hoeken een kapel als overgang naar een rechte hoek. Deze historiserende detaillering past niet bij dit gebouw. Type C bevindt zich alleen op de begane grond in het linker deel van de westgevel.

Tot slot bevinden zich op de verdieping boven dit laatste type venster een aantal vensters die aan de onderkant zijn ingekort. Boven de lekdorpel bevindt zich een terugliggend vlak metselwerk met daarboven een gemetselde lekdorpel en dan de zes-ruits (2x 2+1) ramen.

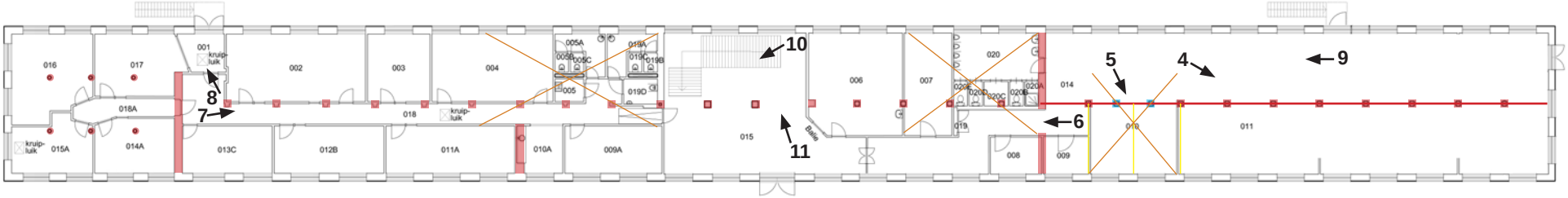
In de loop der tijd is regelmatig met deuropeningen geschoven, maar altijd binnen de oorspronkelijke regelmatige gevelindeling waardoor de wijzigingen niet opvallen. Op de vorige pagina's is met pijlen aangegeven waar wat gebeurd is. Alleen de hoofdentree in de oostgevel en de entrees op de verdieping in de westgevel bevinden zich nog op de oorspronkelijke plek. De deuren zelf zijn wel vervangen. De deuren op de verdiepingen waren laaddeuren, deze zijn later van trappen voorzien. Op de begane grond zijn een paar deuren toegevoegd; van een venster werd een deur gemaakt. De kozijnen met bovenlichten zijn in sommige gevallen nog oorspronkelijk. De kleuren van de deuren op de vorige pagina geven aan welk type kozijn zich hier bevindt. Tot slot zijn verschillende deuren verwijderd; daar werd weer een venster van gemaakt. Bij de entree op de begane grond links in de westgevel is zowel goed te zien dat het bovenste deel van het kozijn nog oorspronkelijk is, als dat de borstwering is weggehakt om van een venster een entree te maken.



2020, zolder



2020, verdieping



2020, begane grond

- oorspronkelijke kolommen en dwarswanden
- oorspronkelijke kapspanten op afwijkende positie
- later gewijzigde kolommen (staal)
- onderslag balk
- vloerbalken
- betonnen plafond uit 1966 ivm sanitair op verdieping
- ? positie waar de bijbehorende foto genomen is





< Vorige pagina boven: plattegronden van de huidige situatie (bij benadering, de basis zijn plattegronden uit 2012). Daarop zijn met kleuren de verschillende constructieonderdelen aangegeven.
[RVB, bewerkt door auteur]

Constructie

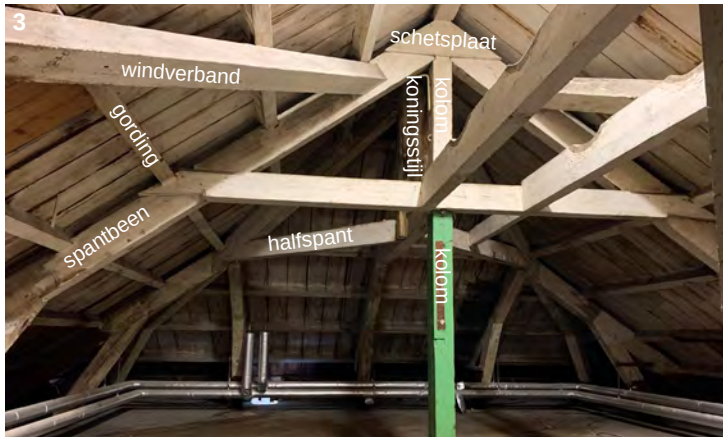
Het gebouw heeft een houten constructie van kolommen, balken en kapspanten. Op de kaarten uit 1878 en 1894 was al te zien dat in het midden van het langgerekte gebouw een rij kolommen staat met een enkele dwarswand die het gebouw in 33 beuken delen. Het is niet duidelijk in hoeverre deze dwarswanden constructief bedoeld zijn, maar ze zullen zeker bijdragen aan de stijfheid van het gebouw. In het huidige gebouw zijn twee van de drie wanden nog grotendeels aanwezig en van een nog maar een stukje (rode vlakken). Op de verdieping bevinden zich niet zulke dwarswanden. Aan de zuidkant van het gebouw bevatten de laatste beuken geen vierkante kolommen in het midden, maar twee ronde kolommen die het gebouw in de breedte in drieën delen. Deze afwijkende constructie heeft waarschijnlijk te maken met de machinekamer die hier zat. Op de verdieping daarboven staan de kolomen wel in het midden.

Over de kolommen (op de plattegronden op de vorige pagina met rode vierkantjes aangegeven) ligt een onderslagbalk (rode lijn) in de lengterichting van het gebouw. De vloerbalken (gele lijnen) overspannen van langsgevel naar langsgevel en worden halverwege ondersteund door de onderslagbalk. Boven elke kolom ligt een vloerbalk en tussen de kolommen steeds twee.

Op de vloerbalken boven de kolommen staan op de zolder de kapspanten. De kapspanten bevatten in het midden een kolom (een soort makelaar) waar tegen de spantbenen rusten die van de muurplaat tot de nok doorlopen. De spantbenen zijn onderaan van kreupele stijlen voorzien en halverwege van een trekplaat. De kapspanten bevatten verschillende verbindingen. Over de aansluiting bij de nok is een schetsplaat aangebracht. De verbinding met de kreupele stijlen is een pen-gatverbinding met houten toognagel. De trekplaat is met een overkeping tegen de spantbenen genageld en met overkeping en een bout aan de kolom verbonden. De spantbenen bevatten inkepingen waarin de gordingen liggen. Op een aantal plekken bevinden zich grote windverbanden in het dakvlak die over meerdere beuken doorlopen. De eindschilden van het dak bevatten een constructie met een koningsstijl waar halfspanten tegenaan staan.

Een opmerkelijk onderdeel van deze constructie is de zoldervloer. De vloerplanken zijn diagonaal over de vloerbalken gelegd. Na contact met een aantal collega bouwhistorici is de conclusie dat geen van alle eerder een dergelijke vloer heeft gezien. Ook de logica van het diagonaal leggen van de vloerplanken is onduidelijk. Het zorgt namelijk voor vrij veel zaagverlies, vooral bij de luiken die wel recht gemaakt zijn. Het lijkt daarom niet logisch. Het zal

< > Vorige en deze pagina: foto's uit 2020. Met een nummer is op de plattegronden aangegeven waar de foto gemaakt is.
[Auteur]



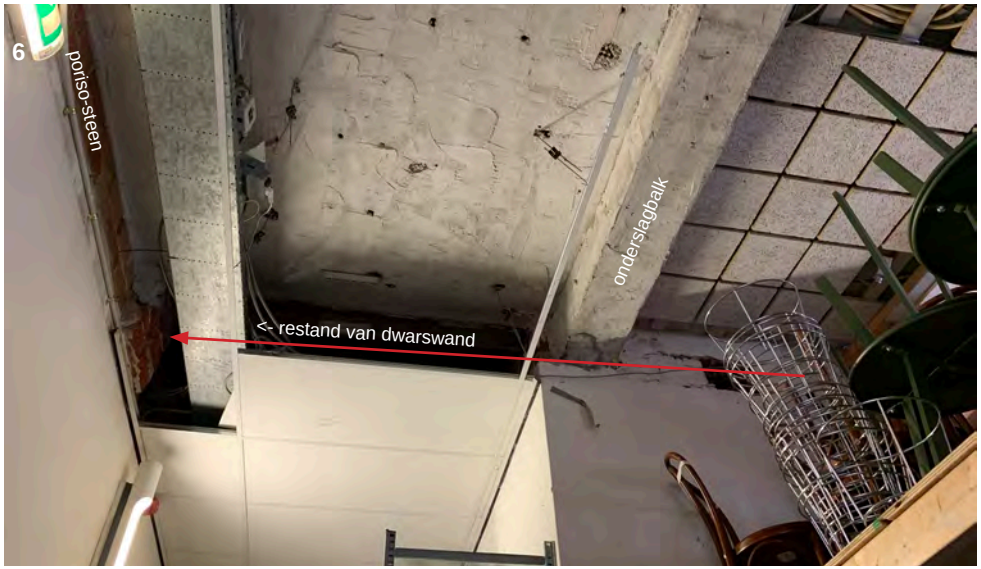


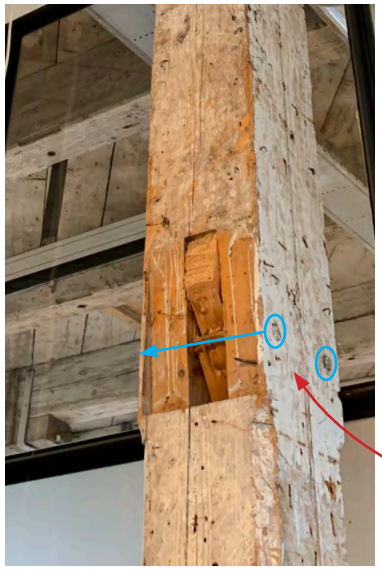





4
onderslagbalk


5


6
poriso-steen
onderslagbalk
<- restand van dwarswand




opdikking

< Vorige pagina: foto's uit 2020. Met een nummer is op de plattegronden (twee pagina's terug) aangegeven waar de foto gemaakt is.
[Auteur]

ook geen decoratieve functie gehad hebben gezien het utilitaire karakter van het gebouw. De reden zal dus bouwtechnisch zijn. Mogelijk was het een soort experimentele constructie om het gebouw meer stabiliteit te geven (een soort windverband in de vloer), maar in dat geval zal het geen succesvol experiment zijn geweest aangezien het geen navolging gekregen lijkt te hebben. De diagonale vloerplanken zijn 4 cm dik en 26 cm breed. Ze zijn aan de balken genageld en liggen koud tegen elkaar.

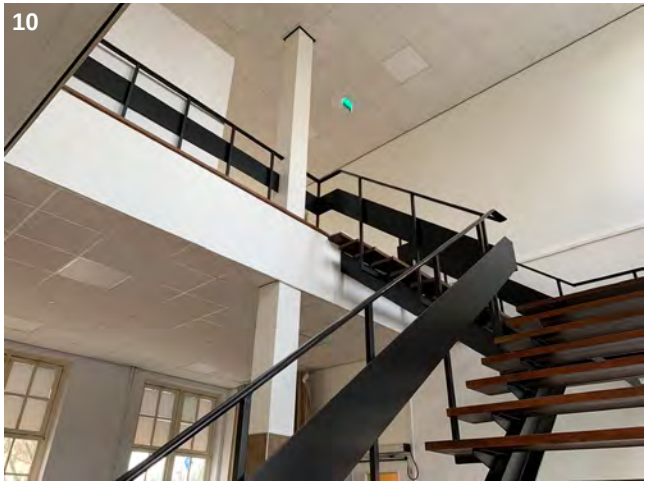
Een opmerkelijke latere wijziging is het verwijderen van vrijwel alle korbelen tussen de kolommen en onderslagbalken. Op de verdieping zijn de sporen van de pen-gatverbindingen van de korbelen nog te zien (zie vorige pagina). Op de begane grond zijn alle kolommen en balken afgewerkt. Deze korbelen zorgde voor stabiliteit in de langsrichting. Het verwijderen zal de constructie verzwakt hebben. Het is niet bekend wanneer de korbelen zijn verwijderd en of er toen andere maatregelen genomen zijn om de stabiliteit in de langsrichting te verzorgen. Eén korbeel is nog zichtbaar, vlakbij de zuidelijke zoldertrap (zie foto 15). Bij de noordelijke zoldertrap zijn mogelijk nog drie korbelen aanwezig, deze zijn echter omstuukt (zie foto 13).

Een andere latere wijziging is het opdikken van de vloerbalken ter plaatse van de oplegging in de gevels. Vermoedelijk waren de balkkoppen aangetast en zijn ze op deze manier verstevigd. Ook van deze wijziging is niet bekend wanneer deze heeft plaatsgevonden.

Op de begane grond is de constructie maar ten dele zichtbaar. De kolommen zijn wel overal herkenbaar, maar de constructie daarboven gaat grotendeels schuil achter verlaagde plafonds en andere afwerklagen. In het noordelijke deel van het gebouw is de onderslagbalk nog herkenbaar. Het stuc-op-steengaas waarmee de onderslagbalk is bekleed is deels vergaan, waardoor de houten balk te zien is. Boven de huidige keuken van restaurant de Scheepskameel zijn drie omstuukte vloerbalken te zien met daarboven een betonnen vloer. In 1966 werd op de verdieping hierboven een sanitaire ruimte gemaakt, waarvoor waarschijnlijk een betonnen vloer werd aangebracht. Dit zal waarschijnlijk ook bij de andere sanitaire ruimtes gebeurd zijn (zie oranje kruizen op de plattegrond). Bij de keuken is in 1966 of eerder tevens een houten kolom verwijderd en vervangen door twee stalen kolommen (blauwe vlakjes op de plattegrond). Daar vlakbij bevindt zich nog een groot deel van een oorspronkelijke dwarswand. Ter plaatse van de gang is een doorbraak gemaakt. Boven het verwijderde verlaagde plafond is nog een restand van het oorspronkelijke metselwerk van deze dwarswand te zien (foto 6). De langswand die daarop aansluit is van later datum (porisosteen).


7

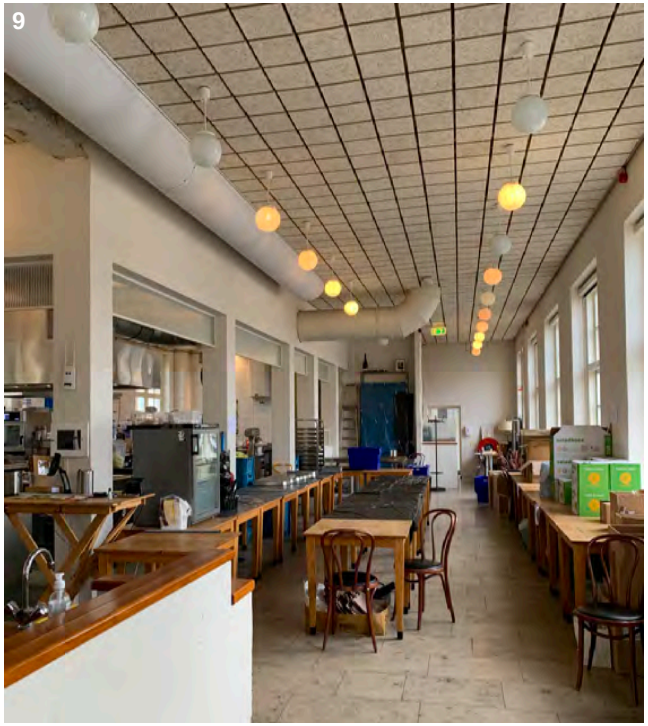

8

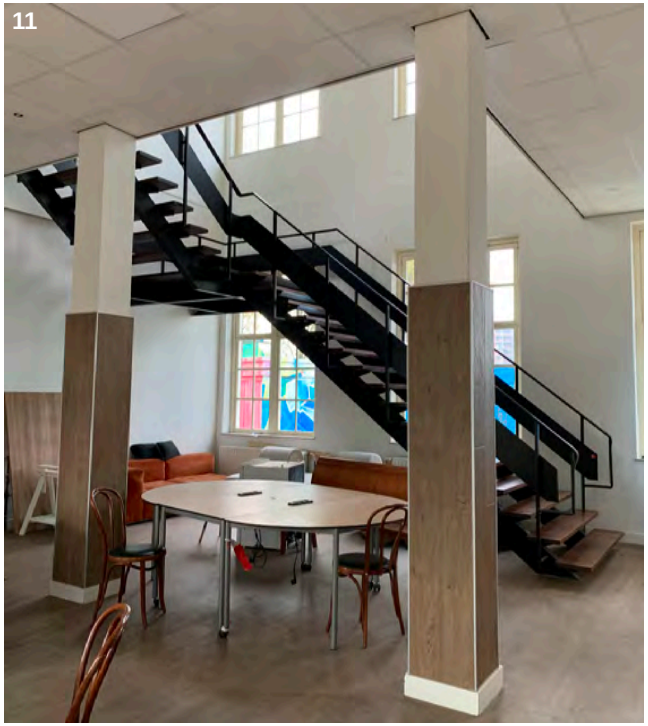

10

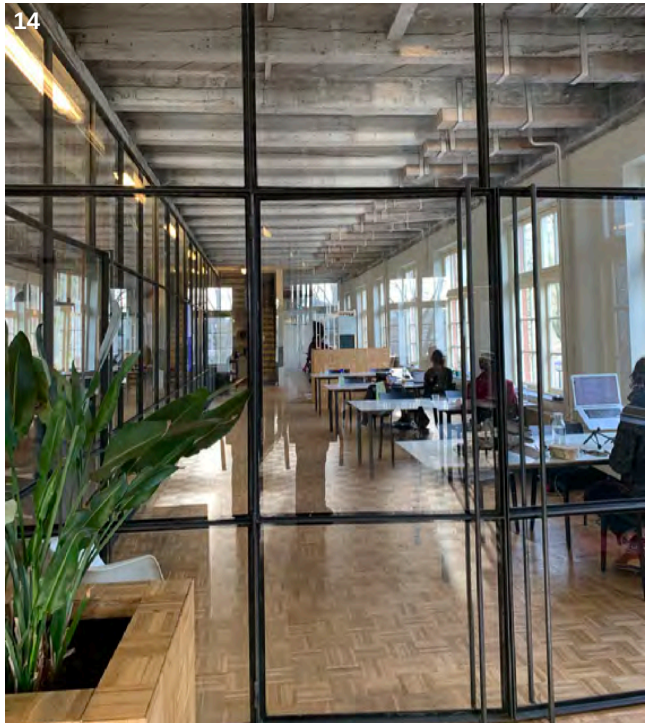

12



13


9


11


14

< >Vorige en deze pagina: foto's uit 2020. Met een nummer is op de plattegronden (vier pagina's terug) aangegeven waar de foto gemaakt is.
[Auteur]









Interieur
Het interieur bevat (op de constructie na) weinig tot geen oorspronkelijke onderdelen. Mogelijk zijn de zoldertrappen nog oorspronkelijk, maar deze eenvoudige houten steektrappen kunnen ook van later datum zijn. De trap van de begane grond naar de verdieping in het midden van het gebouw stamt uit 1966 en bestaat uit een stalen constructie met houten treden.

Op de begane grond zijn vrijwel alle ruimtes voorzien van relatief recente afwerkingen. Aan de noordkant bevindt zich sinds 2016 restaurant de Scheepskameel, waarvoor het interieur en de indeling recentelijk werden vernieuwd. Aan de zuidkant bevinden zich kantoren met verlaagde plafond, vloerbedekking en vlak gestuukte wanden.

Op de verdieping zijn aan de zuidkant recentelijk verschillende ruimtes afgescheiden met glazen wanden die net naast de kolommen zijn geplaatst. Het interieur is hier verder kaal gehouden zodat het "ruwe gebouw" zoveel mogelijk in het zicht is. Op de vloer ligt parket in blokmotief. Dit zelfde materiaal en motief zijn toegepast bij enkel interieurelementen als plantenbakken en balies. Ook de stootborden van de zoldertrap zijn hiermee afgewerkt. Aan de noordkant is de indeling op de verdieping eveneens aangepast en gemoderniseerd, maar heeft een iets minder open karakter dan aan de zuidkant. Hier zijn tevens nog een aantal wanden uit 1966 blijven staan.

De zolder bevat geen interieurafwerkingen, hier bevinden zich enkel installaties en opslagruimtes.


024
024

Waardestelling

< Vorige pagina: foto van de voormalige scheepstimmerwerkplaast, 2020.
[Auteur]

Inleiding
Deze waardestelling is opgesteld aan de hand van de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009. Voor deze waardestelling is alleen gekeken naar de cultuurhistorische waarde en niet naar de bouwtechnische toestand, gebruikersbelangen, eventuele ontwerp-overwegingen en financiële aspecten.

Eerst wordt de contextuele waardestelling gegeven. Hierin worden de algemene historische waarde, stedenbouwkundige en ensemblewaarde, architectuurhistorische waarde, bouwhistorische waarde en gebruikshistorische waarde beschreven. Daarna wordt de interne waardestelling gegeven. Deze wordt tekstueel samengevat op het niveau van exterieur, constructie en interieur.

Hoge cultuurhistorische en monumentale waarde wordt toegekend aan elementen die van cruciaal belang zijn voor de structuur en/ of betekenis van het object of gebied. Positieve cultuurhistorische en monumentale waarde wordt toegekend aan elementen die van belang zijn voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Indifferente cultuurhistorische en monumentale waarde wordt toegekend aan elementen die van relatief weinig belang zijn voor de structuur en of betekenis van het object of gebied.

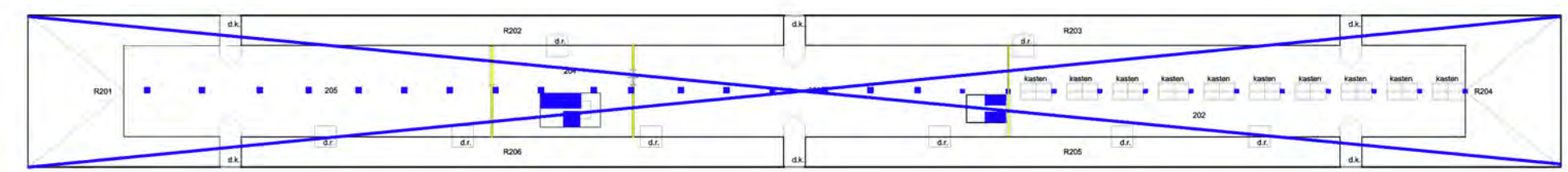
De waardestelling wordt ondersteund door waarderingstekeningen. Aan de hand van drie kleuren worden de monumentale waarden aangegeven. Voor hoge monumentale waarde wordt de kleur blauw gebruikt, voor de positieve monumentale waarde wordt gebruik gemaakt van een groene kleur en voor de indifferente onderdelen een gele kleur. Een kruis wordt gebruikt voor de waarde van de plafondconstructie. De tekeningen zijn niet los te zien van de tekstuele waardestelling.

Contextuele waardestelling
De voormalige scheepstimmerwerkplaats heeft stedenbouwkundige waarde als een van de historische ankers op het Marineterrein. Het langgerekte gebouw is van belang voor de ontwikkelingsgeschiedenis van het terrein, omdat het herinnert aan de oorspronkelijke kadelijn van de dam waar het op gebouwd is. Het gebouw is van belang voor het aanzien van het Marineterrein omdat het dit terrein aan de noordwestzijde begrenst en vanuit de stad en vanaf het water beeldbepalend is.

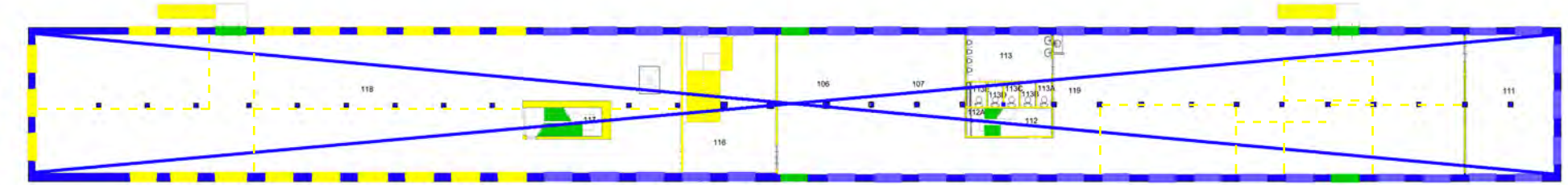
Het gebouw heeft architectuurhistorische waarde vanwege het sobere exterieur met een zeer regelmatig gevelritme dat past bij het utilitaire karakter van het gebouw. De deuren op de verdieping onder de dakkapellen met hijsbalk, verwijzen eveneens naar deze industriële functie.

Het gebouw heeft bouwhistorische waarde vanwege de grotendeels gaaf bewaarde constructie, met kolommen en onderslagbalken met (sporen van) korbelen, vloerbalken en diagonale vloerplanken, die kenmerkend is voor een industrieel gebouw uit het einde van de negentiende eeuw. De diagonale vloerplanken op de zolder zijn bovendien zeer zeldzaam / onbekend in bouwhistorische kringen.

Conclusie: De voormalige Scheepstimmerwerkplaats is monumentwaardig en is van grote betekenis voor de geschiedenis van het terrein. Als een van de oudste complexen op het Marineterrein is het gebouw herkenbaar als erfenis van de tijd dat de werf en het dok als zodanig functioneerden. Het gebouw bepaald zowel op stedenbouwkundig als architectonisch niveau het stadsbeeld en de ruimtelijke opzet van het terrein.



2020, zolder



2020, verdieping



2020, begane grond

- Hoge monumentwaarde
- Positieve monumentwaarde
- Indifferente monumentwaarde
- Waarde plafond-/kapconstructie

< Vorige pagina: waarderingsplattegronden van de huidige situatie (bij benadering, de basis zijn plattegronden uit 2012).
[RVB, bewerkt door auteur]

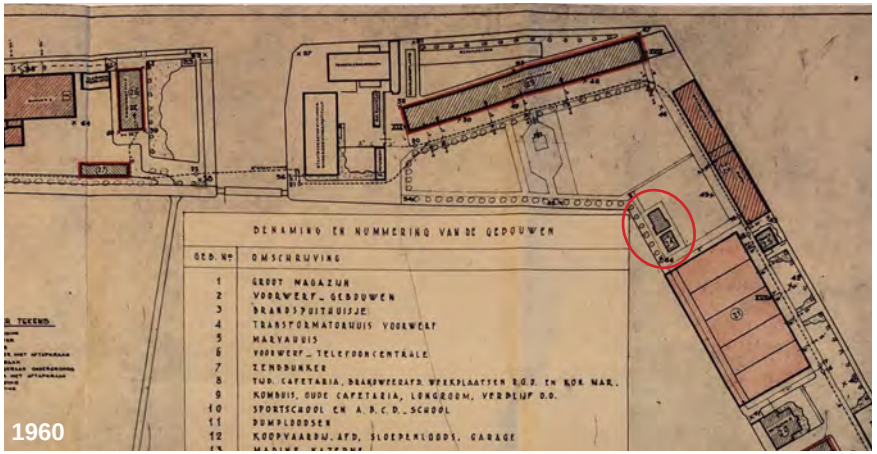
Interne waardestelling

Het exterieur is in hoofdopzet oorspronkelijk en gaaf bewaard gebleven. Het metselwerk en het dak met dakkapellen krijgen daarom een hoge monumentwaarde. Bij de ramen en deuren ligt dit genuanceerder. In de loop der tijd is geschoven met deuren, maar altijd binnen het strakke gevelritme waardoor dit geen afbreuk heeft gedaan aan het exterieur. Alle ramen en een deel van de kozijnen zijn vervangen. Een deel van de ramen (type A, zie beschrijving) is vervangen op een manier die bij het oorspronkelijke gevelbeeld past. Bij type A ramen is een deel van de kozijnen eveneens vervangen, maar conform de oorspronkelijke kozijnen. Deze kozijnen en ramen krijgen daarom een hoge monumentwaarde. Uitzondering zijn de vensters waar oorspronkelijk deuren zaten. Deze vensters zijn niet oorspronkelijk, maar passen wel naadloos in het exterieur en krijgen daarom een positieve monumentwaarde. Daarnaast zijn er twee type ramen (type B en C, zie beschrijving), die afwijken van de oorspronkelijke ramen en in het gevelbeeld passen. Ook de kozijnen zijn bij deze ramen vervangen en passen niet bij het gevelbeeld. Deze type kozijnen en ramen krijgen een indifferente monumentwaarde. Als uitzondering moet het middelste venster in de noordelijke kopgevel genoemd worden, deze ramen met een indifferente monumentwaarde bevinden zich op de plek waar oorspronkelijk een deur zat, maar het bovenste deel van het oorspronkelijke kozijn is behouden gebleven. Dit kozijn heeft daarom een hoge monumentwaarde, maar de ramen een indifferente monumentwaarde. Eenzelfde tweedeling bestaat bij de linker entree op de begane grond in de westgevel. Het bovenste deel van het oorspronkelijke kozijn is behouden gebleven en heeft een hoge monumentwaarde, maar de deuren daaronder hebben een indifferente monumentwaarde omdat hier een venster zat. De deuren op de eerste verdieping in de westgevel hebben een positieve monumentwaarde vanwege de verwijzing naar de laaddeuren die hier oorspronkelijk zaten. De deuren zelf zijn van later datum en hebben een indifferente monumentwaarde, evenals de trappen ernaartoe. Tot slot heeft de hoofdentree in het midden van de oostgevel een hoge monumentwaarde vanwege het feit dat hier altijd een belangrijke entree was en vanwege het oorspronkelijke kozijn. De deuren zijn echter van later datum en hebben een indifferente monumentwaarde.

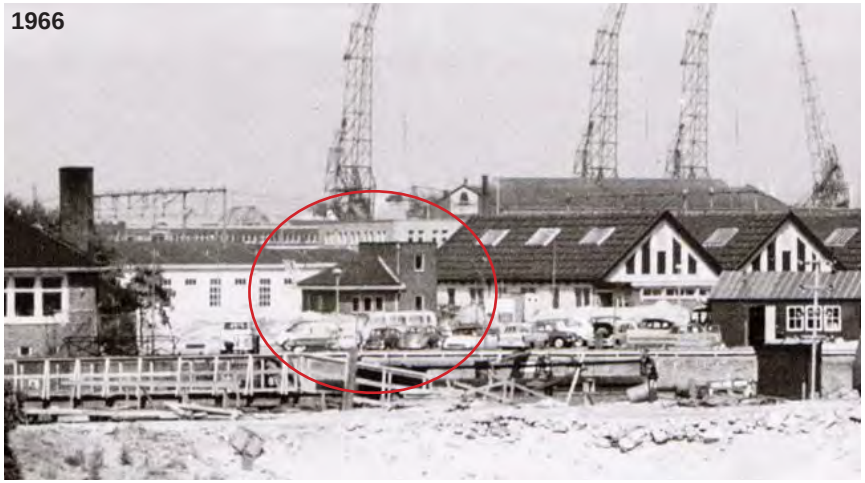
De constructie is (voorzover zichtbaar) gaaf bewaard gebleven en heeft een hoge monumentwaarde, omdat deze van essentieel belang is voor het industriële karakter van het gebouw. Deze constructie maakte een vrijwel geheel open plattegrond mogelijk. De betonnenvloer en twee stalen kolommen uit 1966 zijn voor de historische constructie niet van belang en hebben een indifferente monumentwaarde. De zoldervloer met diagonaal gelegde vloerplanken heeft een hoge monumentwaarde, vanwege de bouwhistorische zeldzaamheid.

De interne indeling van het gebouw heeft, op enkele oorspronkelijke dwarswanden op de begane grond na, een indifferente monumentwaarde. De open plattegrond is kenmerkend voor dit gebouw, maar vooral op de begane grond zijn hier grotendeels “hokjes” en gangen in gemaakt. Die indeling past niet bij het karakter van het gebouw. Op de verdieping zijn grotere ruimtes gemaakt waarbij veel glas is gebruikt, hierdoor is de oorspronkelijke openheid van het gebouw teruggebracht. Maar ondanks dat deze wanden beter passen bij het karakter van het gebouw hebben ze cultuurhistorisch gezien een indifferente monumentwaarde. De (restanten van de) oorspronkelijke dwarswanden op de begane grond hebben een hoge monumentwaarde omdat ze tot de oorspronkelijke opzet behoren en mogelijk constructief van belang zijn. De zoldertrappen zijn mogelijk oorspronkelijk, maar architectuurhistorisch of bouwhistorisch niet van belang en krijgen daarom geen hoge maar een positieve monumentwaarde.


32 B
1957


DENAMING EN NUMMERING VAN DE GEBOUWEN
GEB. Nº
OMSCHRIJVING
1 GROOT MAGAZIJN
2 VOORWERF - GEBOUWEN
3 BRANDSPUITHUISJE
4 TRANSFORMATORHUIS VOORWERF
5 MARVAUHUIS
6 VOORWERF - TELEFOONCENTRALE
7 ZENDBUNKER
8 TWD. CAFETARIA, BRANDWEERAFD. WERKPLAATSEN E.G.D. EN BOK MAR.
9 KOMBUIS, OUDE CAFETARIA, LONGROOM, VERDEUF O.D.
10 SPORTSCHOOL EN A.B.C.D.-SCHOOL
11 DUMPLOODSEN
12 KOOPVAARDIJ. AFD. SLOEPENLOODS, GARAGE
1960


32
1957


1966

4 Zeekadetkorpsgebouw

Bouw- en gebruiksgeschiedenis

< Vorige pagina, linksboven: Foto uit 1957, met links het scheepsfragment.
[Nationaal Archief, 2.12.56_8027]

< Vorige pagina, rechts boven: Kaart uit 1960 met in de rode cirkel het gebouwtje, op de hoek van het dok.
[Nationaal Archief, 2.12.56_8027]

< Vorige pagina, linksonder: Foto van 27 mei 1966 met in de rode cirkel het gebouwtje, gezien vanaf de kant van het net gedempte dok.
[Stadsarchief Amsterdam, 010122043362]

< Vorige pagina, rechtsonder: Foto uit 1957, met links het scheepsfragment.
[Nationaal Archief, 2.12.56_8027]

De bouw in 1950
Het gebouwtje werd in 1950 gebouwd als scheepsbeveiligingsschool.[1] Er zijn geen bouwtekeningen gevonden, de architect is onbekend. Het gebouwtje werd precies op de hoek van het toenmalige dok geplaatst met de rug naar het dok. Het was toen al bekend dat het dok gedempt zou worden.

In de loop der tijd is vrijwel niets aan het gebouwtje gewijzigd, daarom wordt hierna gesproken over gebruiksfases in plaats van over bouwfases.

Gebruiksfase 1: scheepsbeveiligingsschool 1950-1960/66
Naast het gebouwtje werd een scheepsfragment opgesteld, vermoedelijk als oefenobject van de scheepsbeveiligingsschool. Dit zou de opmerkelijke vorm van het hoge bouwdeel met plat dak kunnen verklaren. In een inventarisatie van gebouwen uit 1957 werd over het gebouwtje vermeld: “Scheepsbeveiligingsschool. Goed gebouwtje. Bij het gebouw is een scheepsfragment opgesteld; geen waarde. Bevat traforuimte, controlekamer en brandspuitbergplaats.”[2]

Gebruiksfase 2: brandweer 1960/66-1982
Tussen 1960 en 1966 werd het scheepsfragment alweer verwijderd. Op een foto van 27 mei 1966 (tijdens werkzaamheden voor de IJ-tunnel) is het gebouw vanuit de verte te zien, vanaf de kant van het dok. Het scheepsfragment is niet te zien.

Op een tekening van brandblusleidingen op het terrein, gemaakt op 1 december 1966, werd het gebouwtje aangeduid als de locatie van de brandweer op het terrein. Tevens staat vermeld dat zich hier een schuimwagen bevond.[3]

Gebruiksfase 3: Zeekadetkorps Amsterdam 1982-2017
Kort na de Tweede Wereldoorlog ontstond het idee om, naar Brits voorbeeld, in Nederland een Zeekadetkorps (maritieme jeugdvereniging) op te zetten. De doelstelling van de organisatie was en is “de jeugd de weg naar zee wijzen”, in de ruimste zin van het woord. Op 18 februari 1949 werd het eerste Zeekadetkorps in Gouda opgericht. In hetzelfde jaar volgde de start van het Zeekadetkorps Maassluis en in 1950 het Zeekadetkorps Amsterdam.[4]

Vanaf 1982 kreeg het Zeekadetkorps Amsterdam de beschikking over het gebouwtje van de voormalige scheepsbeveiligingsschool. Het korpsschip, een in bruikleen verkregen schip, werd als drijvend clubhuis afgemeerd aan de Dijksgracht tegenover het gebouwtje. Het gebouwtje werd enkel gebruikt als opslagplaats voor de tuigage van de diverse zeilboten en vletten, en voor onderdelen van het korpsschip.[5]

In deze periode werd de dakrand van het hoge bouwdeel vervangen door een minder gedetailleerdere rand en werden de beide deuren van ventilatieroosters voorzien.

Gebruiksfase 4: leegstand vanaf 2017
In 2017 verliet het Zeekadetkorps Amsterdam het Marineterrein (vanwege de ophanden zijnde veranderingen op het terrein). Het gebouwtje kwam leeg te staan en dat is sindsdien zo gebleven.







Beschrijving

< Vorige pagina: foto’s van het exterieur van het Zeekadetkorps gebouw, 2020.
[Auteur]

> Volgende twee pagina’s: foto’s van het exterieur en interieur van het Zeekadetkorps gebouw, 2020.
[Auteur]

Context
Het gebouwtje bevindt zich in de noordelijke hoek van het terrein. Het staat geheel vrij. Aan de voorkant bevindt zich een parkeerplaats, aan de achterkant zijn wat bosjes. Rechts scheidt een grasberm met een rij bomen het gebouwtje van een weg evenwijdig aan de oostkant van gebouw 026. Links bevindt zich een grasveld met helikopterlandsplaats. Direct links van het gebouw ligt nog het betonnen fundament van het scheepsfragment dat hier aanvankelijk stond.

Exterieur
Het gebouwtje bestaat uit twee bouwmassa’s. Links bevindt zich een bouwdeel op een rechthoekige plattegrond van twee bouwlagen onder een plat dak. Rechts bevindt zich een bouwdeel met een bijna vierkante plattegrond, iets smaller dan het hoge bouwdeel, van een bouwlaag onder een schilddak dat aansluit op het hoge bouwdeel.

Het gebouwtje is opgetrokken in metselwerk met iets verdiept voegwerk. De plint bevat paarse bakstenen in halfsteensverband met grijs voegwerk en met bovenaan een halfsteens rollaag. Daarboven zijn de gevels opgetrokken in rood gemêleerd, gerilde, bakstenen in kettingverband met wit voegwerk. Dit metselwerk ligt iets terug ten opzichte van de plint. Ter hoogte van de bovenkant van de vensters bevindt zich in het lage bouwdeel nog een kleine verspringing, daarboven ligt het metselwerk weer in het vlak van de plint. In deze zone bevinden zich op regelmatige afstand verticale ventilatie sleuven.

In de voorgevel, aan de noordkant, bevindt zich in het hoge bouwdeel een getoogde dubbele deur in een houten kozijn. De opgeklampte deuren bevatten elk drie forse siersmeedijzeren gehengen. Boven de deuren bevindt zich een gemetselde korfboog met op de hoeken gebouchardeerde natuurstenen hoekblokken. Boven de korfboog bevindt zich een uitkragende band metselwerk als waterlijst. Boven de deuren bevindt zich op de verdieping een rond venster in een houten kozijn met halfsteens rollaag rondom en aan de onderkant een natuurstenen lekgootje.

De voorgevel van het lage bouwdeel bevat links de entree; een eenvoudige opgeklampte deur in een houten kozijn. Daarnaast bevinden zich drie identieke vensters op regelmatige afstand van elkaar. De rechthoekige vensters zijn voorzien van houten kozijnen en ramen met aan de onderkant een keramische vensterbank. Het linker raam kan naar buiten openslaan.

De rechter zijgevel bevat in het midden van het lage bouwdeel eenzelfde rechthoekig venster als in de voorgevel. De achtergevel van het lage bouwdeel bevat drie dezelfde rechthoekige vensters als in de voorgevel. Ook hier kan alleen het linker raam geopend worden. De achtergevel van het hoge bouwdeel bevat in het midden op elke bouwlaag een rechthoekig venster. Deze vensters zijn hetzelfde uitgevoerd als de andere vensters. Het raam op de begane grond bevat een hele hoge onderdorpel, de reden hiervan is onbekend. De linker zijgevel is geheel blind.

Het lage bouwdeel bevat een schilddak met een brede geprofileerde dakoverstek aan alle kanten. Deze overstek is net iets breder dan het hoge bouwdeel en grijpt daar een stukje omheen. De dakschilden zijn gedekt met Romaanse dakpannen. Het platte dak van het hoge bouwdeel is bekleed met zink en bevat een smalle zinken dakrand rondom.



Achtergevel
Links het lage bouwdeel met drie venster op de begane grond en rechts het hoge bouwdeel met op elke bouwlaag een venster.



Details van de brede dakoverstek
Het lage bouwdeel bevat een brede geprofileerde dakoverstek aan alle kanten. Deze overstek is net iets breder dan het hoge bouwdeel en grijpt daar een stukje omheen.



Detail fundering scheepsfragment
Direct links van het gebouw bevindt zich nog het betonnen fundament van het scheepsfragment dat hier aanvankelijk stond.



Deuren in het hoge bouwdeel
Opgeklampte deuren met elk drie forse siersmeedijzeren gehengen. Boven de deuren een gemetselde korfboog met gebouchardeerde natuurstenen hoekblokken. Boven de korfboog een uitragende band metselwerk.



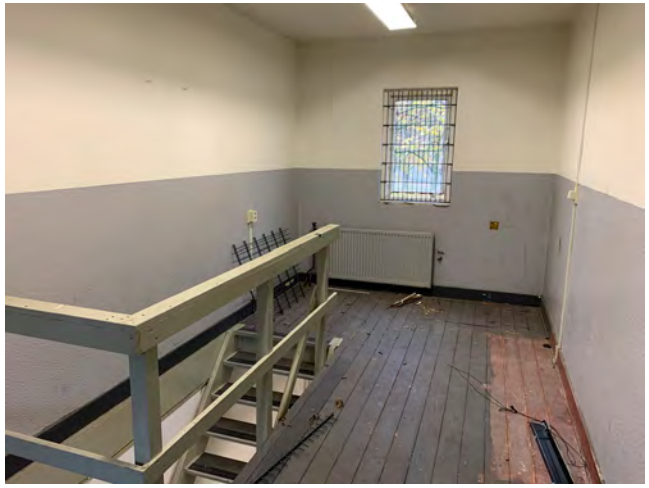
Details van het metselwerk
Gerilde rood gemêleerde bakstenen in kettingverband gemetseld.



Detail van het metselwerk
De plint van paarse bakstenen in halfsteensverband met bovenaan een halfsteens rollaag. Daarboven rood gemêleerde, gerilde, bakstenen in kettingverband. Dit metselwerk ligt iets terug ten opzichte van de plint.



Ruimte 002, richting de rechter zijgevel
Vermoedelijk is dit een leslokaal geweest. Op de vloer ligt geschilderd beton, de wanden en het plafond zijn gestuukt. De vensters bevatten tegelvensterbanken.



Verdieping van het hoge bouwdeel, richting achtergevel
Op de vloer liggen smalle grenen planken, de wanden en het plafond zijn gestukt. Om het trapgat staat een eenvoudig houten hekje. Rechts achterin bevindt zich een luik in de vloer.



Luik in de vloer
In de verdiepingsvloer in het hoge bouwdeel bevindt zich rechts achterin een houten luik.



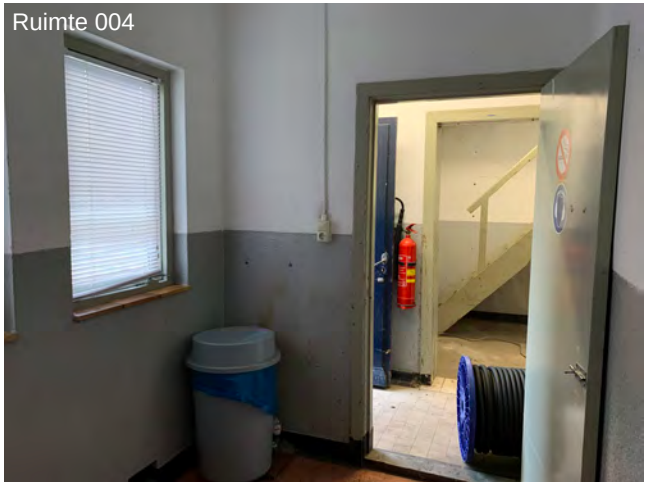
Ruimte 002, de hoek aan de linker kant
Sporen van een keukenblok (wateraansluiting rechts en ondersteuning links) in de hoek van het vermoedelijk leslokaal. Op de wand hangt nog een schoolbord.

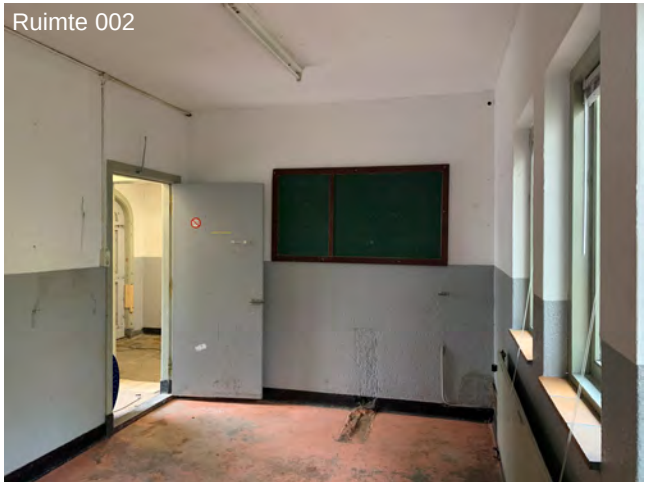


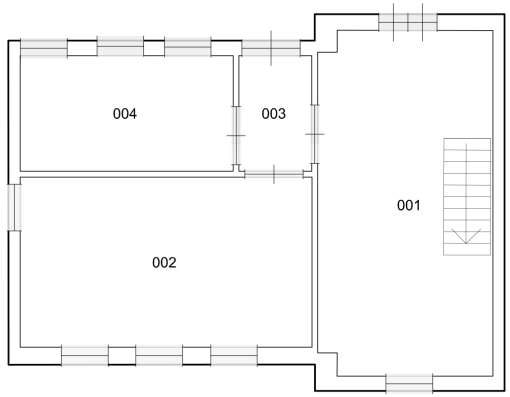
Begane grond van het hoge bouwdeel, richting achtergevel
Op de vloer ligt kaal beton, de wanden en het plafond zijn gestuukt. In de betonnen vloer bevinden zich een paar betonnen luiken (vastgeroest). De trap naar boven is een houten steektrap.

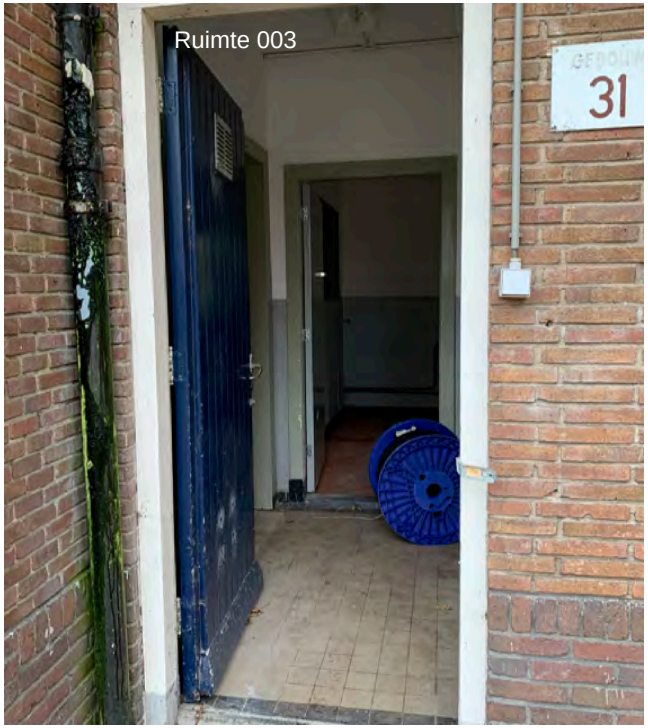


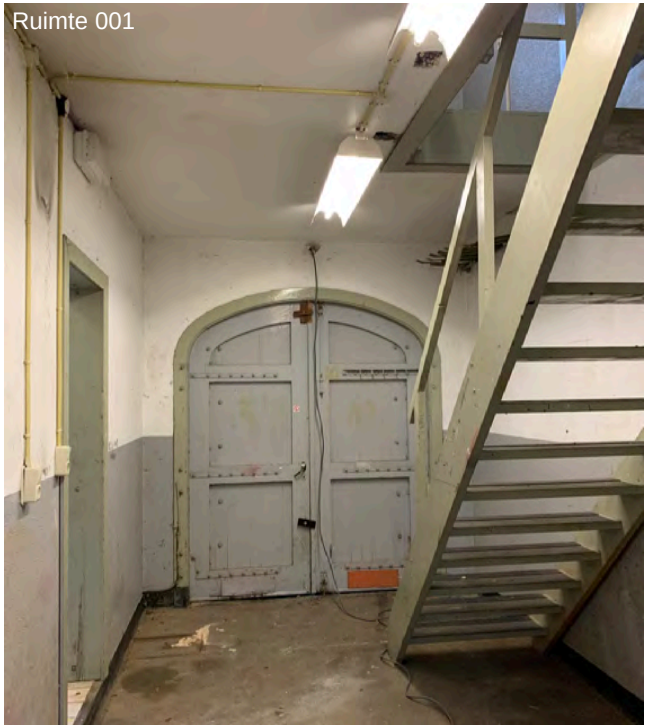
Details van de binnenkant van de dubbele deuren.
Aan de binnenkant van de dubbele opgeklampte deuren is te zien dat de gehengen met bouten aan zowel de deuren als het kozijn verbonden zijn.


Ruimte 004


Ruimte 002


004
003
001
002


Ruimte 003
31


Ruimte 001


Ruimte 101

< Vorige pagina: foto's van het interieur van het Zeekadetkorps gebouw, 2020.
[Auteur]

< Vorige pagina: plattegrond van de begane grond van het Zeekadetkorps gebouw, 2012.
[Rijksvastgoedbedrijf]

Constructie
Volgens de inventarisatie van gebouw uit 1960 bevat het gebouwtje een fundering van betonnen palen en balken. De begane grondvloer is van gewapend beton. De dragende wanden zijn opgetrokken in metselwerk. De kapconstructie is van hout en bevat een dakbeschot.[6]

Het materiaal van de verdiepingsvloer in het hoge bouwdeel en de zoldervloer in het lage bouwdeel wordt niet vermeld. De vloer op de verdieping in het hoge bouwdeel is van hout. Vermoedelijk liggen hier houten balkon onder. De plafons op de begane grond zijn alle vlak gestuukt, waardoor de constructie daarboven niet te zien is. De zoldervloer en de kapconstructie van het lage bouwdeel waren niet toegankelijk. Hetzelfde geldt voor de kelder.

Interieur
Achter de entree bevat het gebouwtje een kleine hal (003) met rechts daarvan een smalle kamer (004) aan de voorkant achterin een wat grotere ruimte (002) aan de achterkant en links een deur naar het hoge bouwdeel (001). Beide bouwlagen van het hoge bouwdeel bestaan uit een ruimte.

Alle wanden en plafonds zijn vlak gestuukt en bevatten aan de onderkant een band van grijs, ruwer stucwerk. Op de vloer in de ruimtes 002 en 004 ligt roodgeschilderd beton met zwarte holle plinten rondom. In de hal ligt een tegelvloer. De vensters zijn voorzien van tegelvensterbanken. In ruimte 002 bevindt zich tegen de linkerwand een schoolbord met daaronder in de hoek rechts sporen van een keukenblok. Dit was vermoedelijk een leslokaal.

In het hoge bouwdeel is de begane grondvloer van ongeschilderd beton. In deze vloer bevinden zich enkele gaten met betonnen luiken (vastgeroest). Aan de binnenkant van de dubbele opgeklampte deuren is te zien dat de gehengen met bouten aan zowel de deuren als het kozijn verbonden zijn.

De trap naar boven bestaat uit een eenvoudige houten steektrap met aan een kant een houten leuning. Op de verdieping bestaat de vloer uit smalle grenen planken in de lengte gelegd. Rond het trapgat staat een eenvoudig houten hekje. In de hoek rechtsachter bevindt zich een houten luik in de vloer.



Waardestelling

< Vorige pagina: foto van het Zeekadetkorps, 2020.
[Auteur]

V Waarderingsplattegronden van de huidige situatie.
[RVB, bewerkt door auteur]



Inleiding
Deze waardestelling is opgesteld aan de hand van de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009. Voor deze waardestelling is alleen gekeken naar de cultuurhistorische waarde en niet naar de bouwtechnische toestand, gebruikersbelangen, eventuele ontwerp-overwegingen en financiële aspecten.

Eerst wordt de contextuele waardestelling gegeven. Hierin worden de algemene historische waarde, stedenbouwkundige en ensemblewaarde, architectuurhistorische waarde, bouwhistorische waarde en gebruikshistorische waarde beschreven. Daarna wordt de interne waardestelling gegeven. Deze wordt tekstueel samengevat op het niveau van exterieur, constructie en interieur.

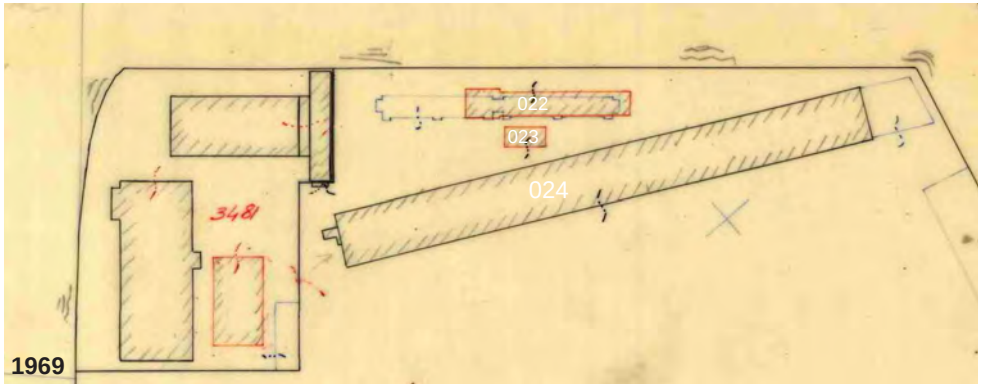
Hoge cultuurhistorische en monumentale waarde wordt toegekend aan elementen die van cruciaal belang zijn voor de structuur en/ of betekenis van het object of gebied. Positieve cultuurhistorische en monumentale waarde wordt toegekend aan elementen die van belang zijn voor de structuur en/of betekenis van het object of gebied. Indifferente cultuurhistorische en monumentale waarde wordt toegekend aan elementen die van relatief weinig belang zijn voor de structuur en of betekenis van het object of gebied.

Contextuele waardestelling
Het gebouwtje heeft stedenbouwkundige waarde omdat het de hoek van het voormalige dok markeert. Daarnaast is het gebouwtje, ondanks dat het slechts uit 1950 stamt, door zijn expressieve architectuur en verfijnde detaillering een historische anker op het Marineterrein. Het gebouwtje heeft architectuurhistorische waarde vanwege de expressieve architectuur en verfijnde detaillering. Op dit terrein met veel grote, massieve gebouwen is dit gebouwtje bijna een soort folly. Het gebouwtje is zeer gaaf bewaard gebleven. Zowel aan het exterieur als interieur lijkt vrijwel niets veranderd.

Conclusie: Het gebouwtje is monumentwaardig en is van grote betekenis voor de geschiedenis van het terrein. Als een van de oudste complexen op het Marineterrein is het gebouw herkenbaar als erfenis van de tijd dat de werf en het dok als zodanig functioneerden. Het gebouw bepaald zowel op stedenbouwkundig als architectonisch niveau het stadsbeeld en de ruimtelijke opzet van het terrein.

Interne waardestelling
Het exterieur van het gebouwtje is zeer gaaf bewaard gebleven en is vanuit stedenbouwkundig en architurhistorisch oogpunt het belangrijkst. Het exterieur heeft in zijn geheel een hoge monumentwaarde. De constructie is niet zichtbaar en kan daarom niet gewaardeerd worden.

Het interieur is eveneens vrij gaaf bewaard gebleven, maar is voor de architectuur veel minder van belang dan het exterieur. De interne indeling en afwerkingen krijgen daarom een positieve monumentwaarde.



1969



ca. 2005



ca. 1970


2018


2018


2018

5 Schietbaan

Bouw- en gebruiksgeschiedenis

< Vorige pagina, linksboven: kadastrale kaart uit 1969, waarop de schietbaan en munitieopslag met rode lijnen (= nieuwe grenzen) staan aangegeven.
[Archiefviewer kadaster]

< Vorige pagina, rechtsboven: luchtfoto uit ca. 1970, kort na de bouw van de schietbaan.
[NIMH, 2158_078588]

< Vorige pagina, links midden: luchtfoto uit ca. 2005.
[RVB, 25G30_4]

< Vorige pagina, onder: drie foto's uit CHV Marine Etablissement, januari 2018.
[Gemeente Amsterdam 2018]

De bouw eind jaren 1960
De schietbaan met munitieopslag, bestaande uit twee gebouwen, werd eind jaren 1960 gebouwd aan de noordkant van gebouw 024. Op de kadastrale kaart van 1969 staan deze gebouwen als "nieuw" weergegeven.[1] De bouwtekeningen zijn niet gevonden, de architect is onbekend.

Het langste gebouw werd evenwijdig aan de kade gebouwd en bevatte de schietbaan (022). In de wigvormige ruimte die zo tussen de schietbaan en gebouw 024 ontstond werd een kleiner bouwvolume geplaatst waarin zich de munitieopslag (023) bevond.

Een luchtfoto uit ca. 1970 laat zien hoe de gebouwtjes er kort na de bouw uitzagen. Beide bouwdelen bevatten een bouwlaag onder een plat dak. Het iets bredere einde van de schietbaan en de munitieopslag werden uitgevoerd in kaal beton. Het lange deel van de schietbaan werd bekleed met baksteen en had aan de voorkant (links) een uitkragend dak op twee kolommen.

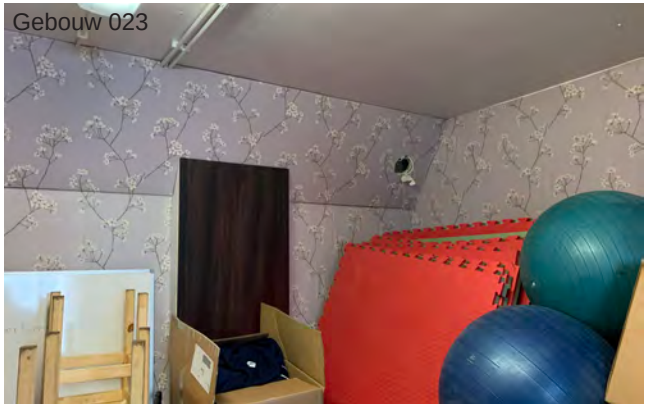
Latere wijzigingen
Later werden de gevels van de schietbaan deels bekleed met plaatmateriaal. Tussen 1987 en 1998 werd de luifel verwijderd en werd aan beide uiteinden van de schietbaan een klein volume met installaties op het dak aangebracht. In 1998 werd tot slot een losstaand toiletgebouwtje (022A) van Böhmer Prefab Wagenbouw toegevoegd[2], eveneens in de ruimte tussen de schietbaan en gebouw 024.

Een andere functie
Sinds een paar jaar functioneren deze gebouwen niet meer als schietbaan en munitieopslag, maar worden verhuurd aan verschillende gebruikers. In de schietbaan bevindt zich een expositieruimte en de munitieopslag is in gebruik als opslagruimte van bedrijven die in gebouw 024 of elders zitten.

Recent zijn de gevels van de drie gebouwtjes voorzien van kleurrijke graffiti.






Gebouw 023




Gebouw 022






Gebouw 022

Beschrijving

< Vorige pagina: foto’s van het exterieur en interieur van de gebouwen van de schietbaan, 2020.
[Auteur]

Context
De gebouwtjes bevinden zich aan de noordkant van gebouw 024, tussen dit gebouw en de kade. Het langste gebouw (022) staat evenwijdig aan de kade. In de wigvormige ruimte tussen gebouw 022 en gebouw 024 staan twee kleiner bouwvolumes (022A en 023).

Exterieur
Gebouw 022 (de voormalige schietbaan) bestaat uit een langgerekt eenlaags bouwvolume onder een plat dak dat aan de westkant iets breder wordt. Aan beide uiteinden bevindt zich een kleine installatie opbouw op het dak. De betonnen gevels zijn bekleed met baksteen en de beide uiteindes zijn later van plaatmateriaal voorzien. In de westelijke langsgevel bevindt zich een deur en in de zuidelijke kopgevel een dichtgemaakte installatieopening. Het gehele gebouw is voorzien van graffiti.

Gebouw 022A (het toiletgebouwtje) bestaat uit een kleine rechthoekige kant en klare container met wanden van plaatmateriaal en een plat dak. Aan de noordkant bevindt zich een deur en in de oost- en westgevel een klein venstertje. Het gehele gebouwtje is voorzien van graffiti.

Gebouw 023 (de voormalige munitieopslag) bestaat uit een eenlaags rechthoekig bouwvolume onder een plat dak. De betonnen gevels zijn niet bekleed. Zowel in de noord- als zuidgevel bevindt zich een deur, er zijn geen vensters. Het gehele gebouw is voorzien van graffiti.

Constructie
Gebouw 022 en 023 zijn geheel van beton. Gebouw 022A bestaat uit een kant en klare container.

Interieur
Gebouw 022 bestaat uit een grote ruimte. Wanden, vloer en plafond zijn voorzien van akoestisch materiaal. Het plafond bestaat uit een getrapte constructie bekleed met akoestische platen.

Gebouw 022A bevat de inrichting van een standaard toiletunit.

Gebouw 023 bestaat uit twee gescheiden compartimenten. Beide compartimenten zijn recent door huurder ingericht en afgewerkt.


022

Waardestelling

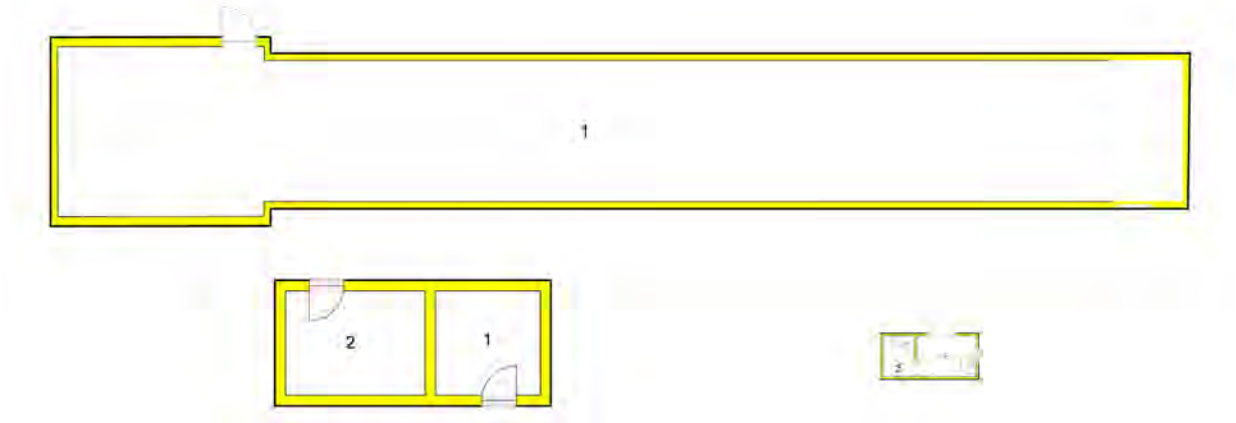
< Vorige pagina: foto van de gebouwen van de schietbaan, 2020.
[Auteur]

Inleiding
Deze waardestelling is opgesteld aan de hand van de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009. Voor deze waardestelling is alleen gekeken naar de cultuurhistorische waarde en niet naar de bouwtechnische toestand, gebruikersbelangen, eventuele ontwerp-overwegingen en financiële aspecten.

Het gaat om drie zeer eenvoudige gebouwtjes waaraan maar weinig wijzigingen hebben plaatsgevonden, daarom wordt alleen de contextuele waardestelling gegeven. Hierin worden de algemene historische waarde, stedenbouwkundige en ensemblewaarde, architectuurhistorische waarde, bouwhistorische waarde en gebruikshistorische waarde beschreven.

V Waarderingsplattegronden van de huidige situatie.
[RVB, bewerkt door auteur]

Hoge monumentwaarde
Positieve monumentwaarde
Indifferente monumentwaarde



Contextuele waardestelling
De gebouwtjes hebben geen algemene historische waarde. De gebouwtjes hebben geen stedenbouwkundige waarde. De locatie tussen het eind negentiende-eeuwse gebouw 024 en de kade werkt eerder verstorend dan waardevol. Door de kleurrijke graffiti vormen de drie gebouwtjes visueel een ensemble. Dit ensemble heeft historisch echter geen waarde.

De gebouwtjes hebben geen bijzonder architectonische kwaliteit. Het zijn vrij standaard gebouwtjes van betrekkelijk recente datum. Alleen het gegolfde akoestische plafond in gebouw 022 zou als architectonische interessant vermeld kunnen worden. Dit plafond is echter niet zeldzaam of architectuurhistorisch van belang. Het gebouw bevat geen bijzondere constructies of materialen en heeft daarom geen bouwhistorische waarde.

Tot slot hebben gebouw 022 en 023 wel een zekere mate van gebruikshistorische waarde. De functie als schietbaan en naastgelegen munitieopslag verwijst naar de oorspronkelijke gebruiker van het terrein: Defensie. Voor gebouw 022A geldt dit niet, dat is slechts een standaard toiletunit.

Conclusie: De schietbaan is indifferent van waarde omdat het niet per se bijdraagt aan de kwaliteiten of de historische herkenbaarheid van het terrein.

Bronnen

Noten

Voorwerf

1. Lemmers 2005, p.39.
2. Fock, et al. 2001, p.92.
3. Nusselder 1985, p. 71.
4. Fock, et al. 2001, p.89.
5. Fock, et al. 2001, p.92.
6. Lemmers 2005, p.41.
7. Lemmers 2005, p.42-43.
8. Lemmers 2005, p.32.
9. Lemmers 2005, p.43.
10. Lemmers 2005, p.43.
11. Lemmers 2005, p.60.
12. Lemmers 2005, p.41.
13. Lemmers 2005, p.40.
14. Lemmers 2005, p.80-81.
15. Nusselder 1985, p.6.
16. Lemmers 1985, p.39.
17. Nusselder 1985, p.77.
18. Nusselder 1985, p.6.
19. Lemmers 2005, p.106-108.
20. Nusselder 1985, p.6.
21. Lemmers 2005, p.143.
22. Lemmers 2005, p.40.
23. Nusselder 198, p.7.
24. Nationaal Archief 2.12.56_8027.
25. Nationaal Archief 2.12.56_8027.
26. Nationaal Archief 2.27.19_3008.
27. Lemmers 2005, p.180.
28. Nationaal Archief 2.13.166_3821.
29. NIMH 057 Losse Stukken 3077.
30. Nationaal Archief 2.13.114_1115.
31. RVB dossier INVRBM647.
32. RVB dossier RBMINV00295.
33. RVB dossier RBMINV00731.
34. RVB dossier RBMINV00295.
35. RVB dossier RBMINV00295.
36. RVB dossier RBMINV00295.
37. Nusselder 1985, p.9.

Muur

1. Lemmers 2005, p.43.
2. Lemmers 2005, p.44.
3. Lemmers 2005, p.88.
4. Lemmers 2005, p.88.
5. Lemmers 2005, p.141.
6. Lemmers 2005, p.161.
7. Nusselder 1985, p.25.

Scheepstimmerwerkplaats

1. Lemmers 2005, p.96.
2. Lemmers 2005, p.118.
3. Lemmers 2005, p.145.
4. Lemmers 2005, p.147.
5. Nationaal Archief 2.12.56_8027.
6. Lemmers 2005, p.181.
7. NIMH 057 Losse stukken 3077.
8. Mededeling van de huidige beheerder.
9. Nationaal Archief 2.13.114_1114.

Zeekadetkorpsgebouw

1 Nationaal Archief 2.12.56_8027.
2 Nationaal Archief 2.12.56_8027.
3 Nationaal Archief 2.12.56_8027.
4 Informatie verstrekt door Zeekadetkorps Nederland.
5 Informatie vertrekt door Zeekadetkorps Nederland.
6 Nationaal Archief 2.12.56_8027.

Schietbaan

1. Archiefviewer Kadaster.
2. Bouw en Woningtoezicht Amsterdam, dossier 10967.

Literatuur

Fock, C. Willemijn, Titus M. Eliëns, Eloy F. Koldeweij en Jet Pijzel-Dommisse, *Het Nederlandse interieur in beeld 1600-1900*, Zwolle 2001.

Lemmers, Alan, *Van werf tot facilitair complex. 350 jaar marinegeschiedenis op Kattenburg*, Den Haag 2005.

Nusselder, Evert-Jan, *Bouwhistorische aantekening. Kattenburgerstraat 7, Amsterdam. Het "Voorwerfgebouw"*, Rijksgebouwendienst, Bureau Rijksbouwmeester, Adviesgroep Monumenten in Rijksbezit, April 1985. In: RVB dossier INVRBM647.

Schilt, J. en K. Westerink, *Cultuurhistorische verkenning Marine Etablissement*, Amsterdam 2018.

Westerink, K., *Historisch stedenbouwkundige analyse & inventarisatie van monumenten en beeldbepalende gebouwen. Plangebied Marine Etablissement*, Amsterdam 2012.

Websites

www.pdok.nl/viewer/
www.marineterrein.nl
www.zeekadetkorps-nederland.nl

Overige bronnen

Rijksvastgoedbedrijf, tekeningen huidige toestand (2012).

Archieven

Archief van Bouw en Woningtoezicht Amsterdam (BWT):
- dossier 10952,
- dossier 10967,
- dossier 11088.

Archief Rijksvastgoedbedrijf (RVB):
- dossier INVRBM647,
- dossier RBMINV00295,
- dossier RBMINV00731,
- 25G30_4.

Archiefviewer Kadasters: hulpkaarten.

Nationaal Archief (NA):
- 2.12.56_8027,
- 2.13.114_1114,
- 2.13.114_1115,
- 2.13.166_3821,
- 2.13.166_3822,
- 2.27.19_3008,
- 4.MTSH_Kaarten,
- 4.RGD_59,
- 4.RGD_61.

Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH):
- Beeldbank,
- 057 Losse stukken 3077.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE): beeldbank.

Stadsarchief Amsterdam (SAA): beeldbank.

Colofon

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van het
Rijksvastgoedbedrijf en Atelier Rijksbouwmeester.

Begeleiding:
Michiel von Bönninghausen (Rijksvastgoedbedrijf)
Marleen Greil (Rijksvastgoedbedrijf)
Dorothée Koper-Mosterd (Atelier Rijksbouwmeester)

Onderzoekers Deel 1 (terrein):
ir. Johanna van Doorn en Joke Reichardt MA
www.johannavandoorn.nl

Onderzoeker Deel 2 (historische ankers):
ir. Eva Osinga-Dubbelboer
www.osingabouwhistorie.nl

Onderzoekers Deel 3 (naoorlogse gebouwen):
drs. Evelien van Es en Amanda Terpstra MA
www.evelienvanes.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/
of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie,
microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder
voorafgaande schriftelijke toestemming van de opstellers
en/of opdrachtgever. Wij hebben ons best gedaan om alle
rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in
dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal
zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan
contact met ons op.

© Johanna van Doorn, Evelien van Es en Eva Osinga





Marineterrein Amsterdam

Cultuurhistorisch onderzoek en waardering
Deel 3: naoorlogse gebouwen

Johanna van Doorn | **Evelien van Es** | Eva Osinga


het IJ
Amsterdam Centraal station
Dijksgracht
Ooster Dok
IJ-tunnel
Kattenburg
Wittenburg
Oostenburg
Kadijken

Inhoud

< Het huidige Marineterrein (wit gestippeld). In blauw het afgesloten deel in gebruik door Defensie.
[Google Maps]

Inleiding	4
Samenvatting	6
Deel 1: het Marineterrein	-
Deel 2: historische ankers	-
Deel 3: naoorlogse gebouwen	13
Bouwprogramma Bureau De Weger	15
Commandantswoning (001)	21
Commandementsgebouw (002)	29
Wiskundig Centrum (012)	33
TOKM-gebouw (027)	39
Verbindingsschool (028/028A)	47
Verbindingsschoolkazerne (029)	55
Cantine korporaals en manschappen (030)	61
Officiersgebouw (006)	69
Onderofficiersgebouw (025)	77
Provoosthuis (015)	83
Marine Cantine Dienstgebouw (017)	89
Wachtgebouw en abri (007)	93
Legeringsgebouw (026)	101
Sportschool (034)	105
Schoolgebouw TOKM (039)	109
Depot Scheepvaartmuseaum (041)	111
Districtskantoor voor de Koniklijke Marechaussee (014)	117
Amerikaanse loods (010)	123
Noodstroomaggregaat (016)	125
Loods de Vijf Beuken (040)	127
MOS Loods (018/020)	129
Bronnen deel 3	130
Colofon	131

Inleiding

Het Marineterrein in Amsterdam kent een eeuwenlange maritieme en militaire geschiedenis, die verbonden is met het Rijk. Sinds de aanleg als Admiraliteitswerf, bedoeld voor de bouw van schepen, bepaalt het terrein het stadsbeeld en profiel van de stad. Het Marineterrein was lange tijd een van de grootste Admiraliteitswerven van het land, speelde een prominente rol in de ontwikkeling van de scheepsbouw en was een van de grootste werkgevers in de stad. Door de eeuwen heen ontwikkelde zich hier een zelfstandig gebied, dat zichzelf enkele keren opnieuw moest uitvinden, maar telkens met een maritieme functie: als Rijkswerf, Marine Etablissement en opleidingscentrum van de Koninklijke Marine, als facilitair centrum voor het ministerie van Defensie en nu als (gedeeltelijk openbaar) Marineterrein. Tot enkele jaren geleden was het terrein alleen toegankelijk voor diegenen die er werkten; voor de meesten van ons was de wereld achter de stenen muur aan de Kattenburgerstraat een geheim.

Sinds 2015 is het terrein voor een deel openbaar toegankelijk. Wie nu het Marineterrein betreedt, komt in een eigenzinnige wereld terecht. De historische gelaagdheid van het terrein is groot, divers en op verschillende schaalniveaus leesbaar. De waterranden en het front van het terrein langs de Kattenburgerstraat, de Dijksgracht en het Oosterdok, behoren tot de oudste erfenissen van het maritieme terrein, net als het Poortgebouw en het huidige Scheepvaartmuseum (als voormalig Zeemagazijn). Tegelijkertijd kent het terrein recentere invullingen met het ensemble van gebouwen uit de zestiger jaren van de vorige eeuw naar ontwerp van Ingenieurs- en Architectenbureau ir. F.C. de Weger, het wachtgebouw van Benthem en Crouwel Architekten, het depotgebouw van het Scheepvaartmuseum door Liesbeth van der Pol en de bouw van de nieuwe marechausseekazerne door Wansleben Architekten. Het terrein kenmerkt zich ook door een groen karakter, dat in samenhang met het naoorlogs ensemble van De Weger werd ontworpen. Al die lagen samen zorgen voor een intrigerend geheel, dat door de eeuwen heen het karakter van een geheimzinnige en eigenzinnige enclave in de stad heeft weten te behouden.

Vraagstelling, doel en aanpak onderzoek
Het huidige terrein zal worden herontwikkeld en herbestemd en (monumentale) gebouwen zullen worden gerenoveerd, aangepast of gesloopt. Het doel is het gebied te transformeren tot een gevarieerd programma van wonen, werken en leren. Ten behoeve van deze ruimtelijke transformatie zijn in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) drie onderzoekers gevraagd een cultuurhistorisch onderzoek met waardestelling naar het hele terrein en de gebouwen op te stellen dat als inspiratie, input en kader voor de toekomstige planvorming zal dienen.

Deze rapportage betreft de resultaten van een van de drie delen van het totaalonderzoek:
Deel 1. Een cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling naar het hele terrein met focus op de ontwikkel- en bouwgeschiedenis, de landschappelijke context en inrichting en de stedenbouwkundige setting (inclusief archeologie). Dit deel is opgesteld door architect-onderzoeker Johanna van Doorn in samenwerking met architectuurhistoricus Joke Reichardt;
Deel 2. Een bouwhistorisch onderzoek en waardestelling naar de historische ankers op het terrein: het poortgebouw met uitbreidingen, de historische muur langs de Kattenburgerstraat, de voormalige Scheepstimmerwerkplaats, het Zeekadetkorpsgebouw en de schietbaan. Dit deel is opgesteld door bouwhistoricus Eva Osinga;
Deel 3. Een cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling, documentatie en vermelding van het auteursrecht van de bebouwing uit de jaren zestig van de twintigste eeuw en de recente architectuur. Dit deel is opgesteld door architectuurhistoricus Evelien van Es in samenwerking met architectuurhistoricus Amanda Terpstra.

Bij de uitvoering van de onderzoeken is gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken door Bureau Monumenten Amsterdam met historische en stedenbouwkundige analyses, inventarisaties, archeologische verwachting en waardering van het terrein en de gebouwen op het Marineterrein. Voor de historische context was het boek van Alan Lemmers uit 2005 dat 350 jaar Marinegeschiedenis van het terrein beschrijft een belangrijke bron. Ook zijn de archieven

van het Nationaal Archief, het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, het archief van het Rijksvastgoedbedrijf, het archief speciale collecties van de universiteit van Wageningen en het Stadsarchief van Amsterdam (archief van bouw- en woningtoezicht) geraadpleegd en is er veldwerk verricht. Voor de recente gebouwen zijn interviews gehouden met architecten Liesbeth van der Pol, Jan Benthem en Norbert Wansleben. Tot slot is de waardering van het terrein en de gebouwen volgens de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek (2009) en de Richtlijnen Tuinhistorisch Onderzoek (2012) opgesteld. In een aantal sessies zijn de resultaten met de opdrachtgever en de betrokkenen bij de planvorming van het terrein besproken. Ook intern is tussen de drie onderzoeken getracht de essenties van het erfgoed in onderling verband te brengen en door de ruimtelijke schalen heen te presenteren.

Leeswijzer

De drie delen van het onderzoek zijn als totaal of afzonderlijk van elkaar te lezen. Elk deel begint met een inleiding en samenvatting van het totale onderzoek. Voor het terrein zijn door de tijd heen verschillende namen gebruikt: Admiraliteitswerf, ‘s Lands werf, Rijkswerf, Marine Etablissement en Marineterrein. Omwille van de duidelijkheid (en door de tegenwoordige bekendheid van het terrein als zodanig) is in de rapportages gekozen om het terrein als Marineterrein aan te duiden (met uitzondering van hoofdstuk 1 in Deel 1, waar per periode de historische benaming wordt gehanteerd).

Deel 1 - met het onderzoek naar het gehele complex en de stedenbouwkundige en landschappelijke waardering - bestaat uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de bouw-, ontwikkel- en gebruiksgeschiedenis van het terrein in vijf omslagmomenten (episoden) geduid. Hierin zijn zowel het terrein als de directe context van het terrein meegenomen. Elk episode sluit af met de nog zichtbare erfenissen. In het tweede hoofdstuk worden de erfenissen van elke tijdslaag, de sferen van het terrein, de kwaliteiten en knelpunten op verschillende schaalniveaus in beeld gebracht en getypeerd. De resultaten uit dit deel worden in Hoofdstuk 3 vertaald in een stedenbouwkundige waardering waarin gebieden, structuren, gebouwen en objecten in onderling verband zijn gebracht. Tot slot worden in hoofdstuk 4 conclusies en aanbevelingen vanuit cultuurhistorisch perspectief meegegeven.

Deel 2 bevat de bouwhistorische onderzoeken met waardestellingen van vijf complexen en onderdelen: het Poortgebouw (003), de historische muur tussen de ingang van het Poortgebouw en de Amerikaanse loods (met een coupure bij de hoofdingang van het terrein), de voormalige Scheepstimmerwerkplaats (024), Het Zeekadettenkorpsgebouw (039) en de Schietbaan (022) met munitieopslag (023). Elk onderdeel omvat de bouwgeschiedenis, een beschrijving van het bestaande en een waardestelling aan de hand van de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009.

Deel 3 omvat de cultuurhistorische onderzoeken en waardestellingen van de naoorlogse en recente gebouwen. Bij de meeste gebouwen zijn beknopt de bouw-, ontwikkel en gebruiksgeschiedenis beschreven en zijn de bestaande situatie en een contextuele en interne waardestelling volgens de Richtlijnen Bouwhistorisch Onderzoek 2009 opgesteld. Aan bod komen de volgende gebouwen: Commandantswoning (001), (002) Commandementsgebouw (002), Wiskundig Centrum (012), Technische Opleiding Koninklijke Marine (TOKM) (027), Verbindingsschool (028), Verbindingsschool met bunker (029), Cantine korporaals en manschappen (030), Officiersgebouw (006), Onderofficiersgebouw (025), Provoosthuis (015), Marine Cantine Dienstgebouw (017), Amerikaanse loods (010), Noodstroomaggregaat (016), Wachtgebouw en abri (007), Legeringsgebouw (026), Sportschool (034), Schoolgebouw TOKM (039), Loods de Vijf Beuken (040), MOS Loods (018/020), Depot Scheepvaartmuseum (041) en Districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee (014).

Wij danken onze opdrachtgevers voor het vertrouwen, de prettige samenwerking en de constructieve feedback.
Johanna van Doorn, Evelien van Es en Eva Osinga
Rotterdam, maart 2021

Samenvatting

Dit is een samenvatting van de drie deelonderzoeken voor het Marineterrein.

Ontwikkeling van Admiraliteitswerf tot Marineterrein
De geschiedenis van met Marineterrein vindt haar oorsprong in 1655 toen de Admiraliteit van Amsterdam op het eiland Kattenburg een scheepswerf liet aanleggen voor de bouw van oorlogsschepen naar ontwerp van stadsarchitect Daniël Stalpaert. Het resulteerde in een werf met een dok, dat over de gehele lengte van het eiland reikte tot aan het IJ en afgescheiden werd van de rest van het eiland met een doorlopend front van gebouwen langs de Kattenburgerstraat. Aan de stadskant lag het Zeemagazijn (huidige Scheepvaartmuseum) als baken in de stad.

De Admiraliteitswerf, die in 1813 de naam Rijks Maritiem werf kreeg, groeide uit tot de grootste rijksscheepswerf van het land en als grootste werkgever van de stad. Het terrein werd in alle windrichtingen beveiligd, alleen degenen die er werkten mochten binnenkomen. Via de poort aan de Kattenburgerstraat kwamen de arbeiders het terrein binnen en verlieten dat ook weer. De relatie met de directe omgeving was sterk, de meeste arbeiders woonden in de woonhuizen op de Oostelijke eilanden en kregen de naam de Bijltjes. Alleen de hogere rangen woonden in de woningen in het Poortgebouw of in het latere Marinepaleis op de dam.

In 1915 moest de Rijkswerf haar deuren sluiten wegens financiële tekorten. De bouw van steeds grotere schepen werd steeds moeizamer door de aanleg van de Oostelijke afsluitdijk en de aanleg van het spoor. Particuliere werven namen het werk van de rijkswerven over. Het terrein verloor haar oorspronkelijke functie als werf en werd uiteindelijk benut als Marine Etablissement, een centrum voor opleidingen en faciliteiten ten behoeve van de Koninklijke Marine.

Het plan voor de aanleg van de IJ-tunnel in 1955 had grote ruimtelijke gevolgen, waardoor het terrein een ware metamorfose onderging. Het resulteerde vanaf 1962 in een driehoekig terrein van 14 hectare waarin een groot deel van het dok werd gedempt. De meeste historische gebouwen maakten plaats voor nieuwe moderne opleidingsgebouwen, kantoren en kazernes naar ontwerp van Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger die deze samen met de Bataafse Aannemings Maatschapij (BAM) volgens een nieuw gestandaardiseerd bouwsysteem realiseerde. De commandant kreeg een eigen woning aan het bassin. Enkele historische complexen, zoals het Poortgebouw en de Scheepstimmerwerkplaats op de kop van de dam werden behouden en herbestemd. Omdat de metamorfose van het terrein vanwege de IJ-tunnelplannen noodzakelijk was, droeg de stad Amsterdam financieel bij en ging zich daardoor ook bemoeien met de uiteindelijke uitwerking van de herinrichting. Naast nieuwbouw werd het terrein voorzien van een groene inrichting met bomen, grasvlakken en strak vormgegeven kades om het terrein beter bij het stadsbeeld van de omringende stad aan te laten sluiten.

De open en ruime opzet van het terrein werd vanaf de jaren tachtig verder verdicht met enkele complexen. Inmiddels was het Zeemagazijn herbestemd als Scheepvaartmuseum. In de eerste jaren van de 21ste eeuw werden het depot van het Scheepvaartmuseum en het districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee gebouwd. Daarmee kreeg het terrein haar huidige invulling en verschijning.

In 2011 werd het terrein gedeeltelijk door Defensie verlaten en vier jaar later werd een deel van het terrein openbaar toegankelijk gemaakt. Vrijgekomen gebouwen werden herbestemd en de wereld achter de muren werd ‘ontdekt’ door Amsterdammers en bezoekers. Het geheimzinnige en eigenzinnige karakter, de ruime opzet en weidse uitzicht, de groene uitstraling - en dit alles in de nabijheid van de binnenstad - bleken een grote aantrekkingskracht te hebben. Het Marineterrein zal de komende tijd opnieuw een

metamorfose ondergaan, deze keer als nieuw stadskwartier met plek voor wonen, leren en werken en waar ontmoeting en interactie centraal zullen staan.

Kernkwaliteiten Marineterrein
Vergeleken met andere Admiraliteitswerven, Rijkswerven en Marine etablissementen is het Marineterrein het enige dat nog (gedeeltelijk) in functie is. De werf is van eminente betekenis geweest als de grootste en meest innovatieve scheepswerf van het land. Ook als grootste werkgever van de stad heeft de werf veel impact gehad op het profiel en stadsbeeld. Ondanks de metamorfose in de jaren zestig is deze geschiedenis leesbaar in de ligging, ruimtelijke opzet en de nog aanwezige historische gebouwen.

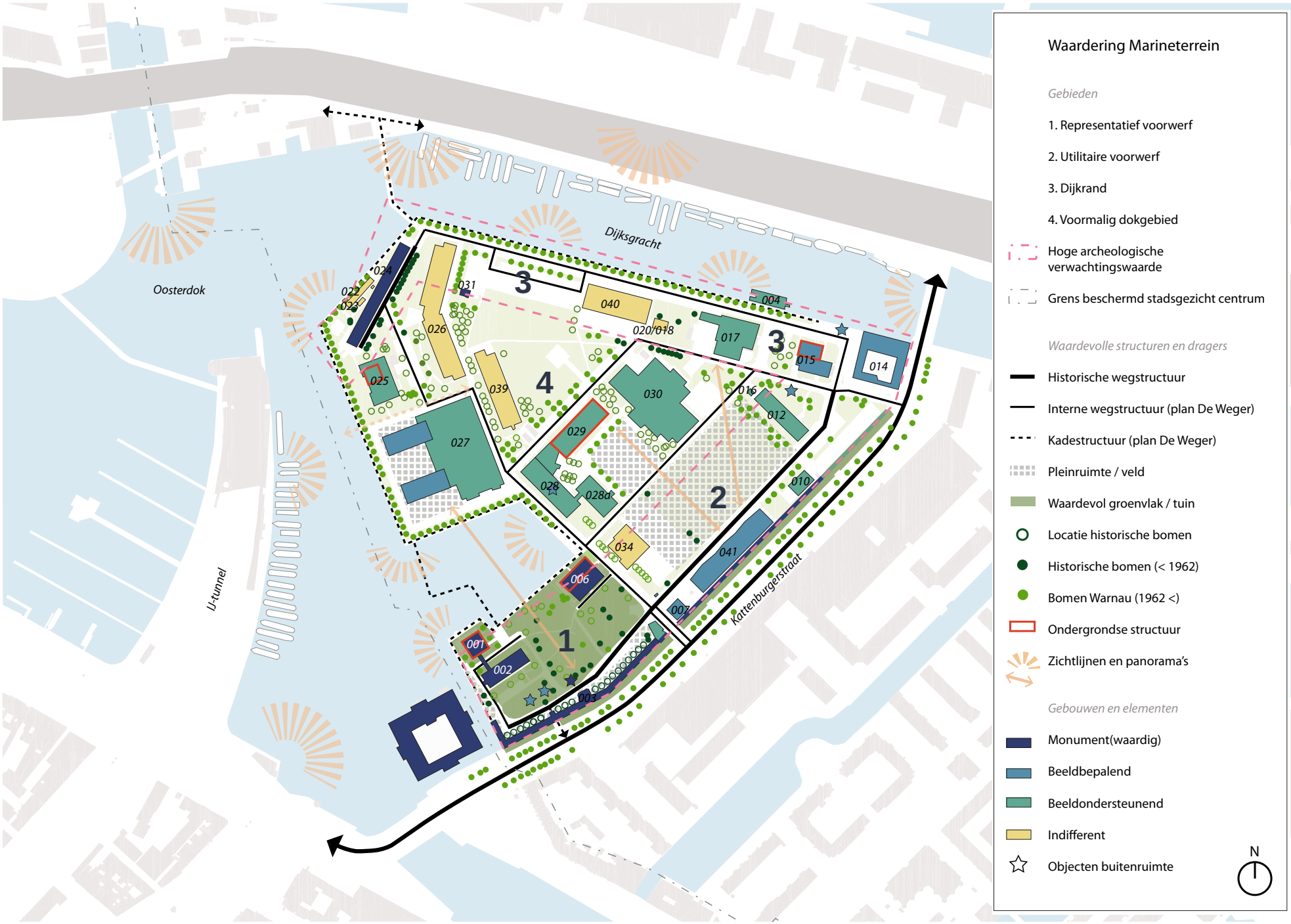
De lange ontwikkelgeschiedenis van het Marineterrein resulteert in een rijkdom aan historische lagen zowel bovengronds als ondergronds. De erfenissen van de vijf episodes bepalen sterk de eigenheid en logica van het terrein. Vanuit de functionele logica ontstonden vier kenmerkende zones op het Marineterrein met elk een eigen identiteit en karakteristieke ruimtelijke en functionele eigenschappen. Deze zones zijn: de representatieve Voorwerf, de utilitaire Voorwerf, de Dijkrand en het voormalige dokgebied.

Het Marineterrein heeft sinds de totstandkoming het karakter van een geheimzinnige en eigenzinnige enclave in de stad, met een eigen wereld achter de muur. De relatie met het water is vanaf het ontstaan van het terrein continue geweest en van grote waarde. De openheid van de kades, de strakke kadeinrichting met afmeerplaatsen, de doorzichten tussen de gebouwen, het bassin met boardwalk versterken de visuele en functionele relatie met het water. Ook het groenkarakter is een belangrijke drager voor het terrein. De bomenrijen langs de kade, de (historische) bomen en hagen langs de interne route, de doorlopende groene vlakken en de tuinen rondom de belangrijkste gebouwen dragen sterk bij aan een eenvoudig parkachtig en stedelijk groenkarakter.

De gebouwen op het Marineterrein verschillen van karakter en zijn elk een representant van de tijd waarin ze zijn gebouwd. Op het terrein zijn verschillende werkgebouwen te vinden: lesgebouwen, kantoren en loodsen en magazijnen, maar ook legeringsgebouwen en een woning. De gebouwen zijn als een familie van maritieme gebouwen op te vatten, in feite drie generaties: 1) de historische ankers, 2) het sobere, doelmatige en robuuste ensemble en 3) de recentere uitgesproken markeringen. Het utilitair, alzijdig, sober en doelmatig en maritieme karakter is een algemeen kenmerk van vrijwel alle gebouwen.

Waardering deel 1: terrein en gebouwen
Stedenbouwkundig en landschappelijk van waarde is de leesbaarheid van de vier kenmerkende zones, met de representatieve Voorwerf als visitekaartje van het terrein. De open en ruime opzet met zichtlijnen van en naar het water, de historische interne routing als overgang tussen het front en de voormalige werf, de informele routing door de rest van het terrein, de groene inrichting door bomen, tuinen en eenvoudige groene vlakken rondom de gebouwen zijn voor het terrein belangrijke stedenbouwkundige componenten.

Monument(waardig) en van grote betekenis voor het terrein zijn de vier historische ankers als oudste complexen op het Marineterrein (het Zeemagazijn, het Poortgebouw (003), de Scheepstimmerwerkplaats (024), en het Zeekadetkorpsgebouw (031). Deze ankers bepalen zowel op stedenbouwkundig als architectonisch niveau het stadsbeeld en de ruimtelijke opzet van het terrein. Tevens behoren drie gebouwen uit de naoorlogse periode tot deze categorie: de Commandantswoning (001), het Commandementsgebouw (002) en het Officiersgebouw (006). Dit cluster stijgt boven de andere naoorlogse gebouwen uit door de positie, architectonische verschijningsvorm en onderlinge functionele samenhang op de Voorwerf en aan het Bassin (als representatieve gebouwen bestemd voor de allerhoogste rangen van de Marine).


Waardering Marineterrein
Gebieden
1. Representatief voorwerf
2. Utilitaire voorwerf
3. Dijkrand
4. Voormalig dokgebied
Hoge archeologische verwachtingswaarde
Grens beschermd stadsgezicht centrum
Waardevolle structuren en dragers
Historische wegstructuur
Interne wegstructuur (plan De Weger)
Kadestructuur (plan De Weger)
Pleinruimte / veld
Waardevol groenvlak / tuin
Locatie historische bomen
Historische bomen (< 1962)
Bomen Warnau (1962 <)
Ondergrondse structuur
Zichtlijnen en panorama's
Gebouwen en elementen
Monument(waardig)
Beeldbepalend
Beeldondersteunend
Indifferent
Objecten buitenruimte
N
Dijksgracht
Oosterdok
IJ-tunnel
Kattenburgerstraat
1
2
3
4
001
002
003
004
006
007
010
012
014
015
016
017
020/018
022
023
024
025
026
027
028
028a
029
030
031
034
039
040
041

< Waarderinsgskaart Marineterrein. De kaart dient gebruikt te worden in combinatie met de toelichting op p. 85 t/m/ p. 87 van Deel 1.

Beeldbepalend zijn de andere specials uit het ensemble van Bureau De Weger en de uitgesproken markeringen. Deze gebouwen gaan de relatie aan met de stad, nemen een belangrijke positie in het terrein of hebben een speciale functie. Het gaat hier om: het wachtgebouw en abri van Benthem en Crouwel Architekten (007), het districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee van Wansleben Architekten (014), het Provoosthuis (015), de hoogbouw van TOKM (027) en het depot Scheepvaartmuseum van Liesbeth van der Pol (041).

Beeldondersteunend zijn de complexen die positief bijdragen aan het stadsbeeld, maar door wijzigingen en aanpassingen niet de belangrijkste onderdelen vormen binnen het ensemble van gebouwen op het Marineterrein. Het gaat hier met name om: de noordelijke kop van het Poortgebouw uit 1995 (003); de botenloods aan de Dijksgracht (004), de Amerikaanse loods (010), het Wiskundig Centrum (012) en bijbehorend noodstroomaggregaat (016), het Marine Cantine Dienstgebouw 017), het Onderofficiersgebouw (025), de laagbouw van de TOKM (027), de Verbindingsschool (028) en bijbehorende kazerne (029) en de Cantine korporaals en manschappen (030).

Indifferent van waarde zijn de gebouwen die niet per se bijdragen aan de kwaliteiten of de historische herkenbaarheid van het terrein. Dit zijn: de MOS loods (018/020), het Legeringsgebouw (026) het Onderwijsgebouw TOKM 039), de Sportschool (034) en de Loods de Vijf Beuken (040).

In delen 2 en 3 worden de specifieke waarden per gebouw nader toegelicht.

Waardering deel 2: historische ankers

Het voorwerfgebouw, met het van rijkswege beschermde Poortgebouw uit 1656, bevat een grote bouwhistorische gelaagdheid die in het exterieur en de constructie (voor zover zichtbaar) goed afleesbaar is. In het interieur zijn slechts enkele bijzondere interieuronderdelen, het overgrote deel stamt uit 1996 (of recenter) en is historisch niet van belang. Het noordelijke kopgebouw uit 1996 heeft wel enige stedenbouwkundige waarde, maar is op zichzelf niet van belang voor de geschiedenis van het Voorwerfgebouw.

De muur langs de Kattenburgerstraat bestaat uit restanten van verschillende gebouwen langs de Voorwerf en bevat een grote historische gelaagdheid met veel herkenbare bouwsporen. De muur is tevens van belang vanwege de samenhang met het Voorwerfgebouw en vanwege het gesloten en geheimzinnige karakter.

De eind negentiende-eeuwse Scheepstimmerwerkplaats is waardevol vanwege zijn relatief gaaf bewaarde exterieur en zijn positie langs de noordwestrand van het Marineterrein. Van binnen is de gaaf bewaarde constructie waardevol omdat die een open plattegrond mogelijk maakte, wat kenmerkend is voor de industriële functie van dit gebouw.

Het Zeekadetkopsgebouw dat in 1950 op de hoek van het dok werd gebouwd is zeer gaaf bewaard gebleven en heeft met zijn expressieve architectuur en verfijnde detaillering zowel stedenbouwkundige als architectuurhistorische waarde.

Gebouw 022 en 023 hebben alleen een zekere mate van gebruikshistorische waarde, omdat de functie van schietbaan met munitieopslag verwijst naar de militaire functie van het terrein. Voor gebouw 022A geldt dit niet, dat is slechts een standaard toiletunit.

Waardering deel 3: naoorlogse gebouwen
De gebouwen die in de periode 1962-1968 naar ontwerp van Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger tot stand zijn gekomen hebben cultuurhistorische waarde als onderdeel van het in systeembouw uitgevoerde bouwprogramma dat in korte tijd de metamorfose van het Marineterrein moest bewerkstelligen, terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. In principe zijn er drie gestandaardiseerde gebouwtypen: kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen. Door de vergaande standaardisering zijn de plattegronden vrij indeelbaar waardoor de gebouwen een grote flexibiliteit hebben en zich goed lenen voor herbestemming en transformatie. Naast de standaardtypen bestaan er vanwege specifieke of unieke functies ook uitzonderingen. Het zijn veelal de uitzonderingen die een beeldbepalende kwaliteit hebben.

Monumentwaardig: Commandantswoning (001), Commandementsgebouw (002), Officiersgebouw (006)
De in architectuurhistorisch opzicht meest waardevolle gebouwen uit de periode 1962-1968, bevinden zich in het representatieve gedeelte van de Voorwerf: het Officiersgebouw en de Commandantswoning en in samenhang daarmee het Commandementsgebouw. De specifieke functies van de gebouwen en het gebruik ervan door de hoogste militaire rangen rechtvaardigt hun aanwezigheid op het Voorwerfterrein. De ontwerpkwaliteit van de Commandantswoning en het Officiersgebouw spreekt uit hun alzijdigheid waarmee de markante locaties aan het Oosterdok en het Bassin volop worden benut. In opstand en plattegrond is een duidelijke invloed van Amerikaanse architectuur te zien. In de materiaaltoepassing is ook een duidelijke relatie met de systeembouwstijl van Bureau De Weger herkenbaar. Bovendien is de detaillering van het Officiersgebouw puntgaaf. Het Commandementsgebouw is weliswaar een standaard-kantoorgebouw, maar door zijn rol in de functionele organisatie van het Marine Etablissement cruciaal. Vanuit het Commandementsgebouw en de Commandantswoning werd het commando gevoerd. Dat de gebouwen sterk met elkaar samenhangen, blijkt uit de luifel tussen beide gebouwen. De Commandantswoning en het Commandementsgebouw vormen een betekenisvol architectonisch ensemble.

Beeldbepalend: TOKM-gebouw (027)
In de naoorlogse periode fungeerde het Marineterrein hoofdzakelijk als centrum voor opleidingen. Het bouwprogramma voor de twaalf nieuwe gebouwen omvatte twee grote lesgebouwen: het gebouw voor de Technische Opleidingen Koninklijke Marine, ook wel TOKM- gebouw en de Verbindingsschool. Beide lesgebouwen staan bij het Bassin en het Oosterdok waar ook de oefenschepen lagen aangemeerd. Het TOKM-gebouw combineert het standaard gebouwtype met een verhoogde plaatsing op piloti. Het zwevende karakter van de verhoogde vleugels geven het Marineterrein vanuit de binnenstad gezien een markant silhouet. Ook op het Marineterrein houdt de verhoogde plaatsing zichtlijnen vrij.

Beeldbepalend: Provoosthuis (015)
Verscholen in de zone achter de Dijksgracht staat het Provoosthuis dat door zijn functie weinig zichtbaar is. Het Provoosthuis combineert het standaardtype van kantoorgebouw met een cellencomplex. Het is een van de weinige gebouwen met een ‘bijzondere bouwgedeelte’ waarbij de luchtplaats van het cellenblok in feite als een patio is vormgegeven.

Beeldondersteunend:
Als standaard van het kantoorgebouw heeft het Wiskundig Centrum (012) geen onderscheidende vormgeving of markante ligging. Het gebouw spreekt vooral tot de verbeelding door zijn betekenis in het onderscheppen en ontcijferen van gedecodeerde berichten tijden de Koude Oorlog - niet alleen voor de Koninklijke Marine, maar voor de gehele Nederlandse krijgsmacht - waarbij grote computers nodig waren. In een van de ruimtes staat nog een authentieke papierverbrander.

Het Marine Cantine Dienstgebouw (017) heeft als facilitair gebouw met een nadrukkelijke logistieke functie waarde door zijn ligging aan de Dijksgracht.

Qua vormgeving vertoont het Onderofficiersgebouw (025) gelijkenis met het Officiersgebouw. Het gebouw staat op een markante locatie aan het Oosterdok. De plattegrond, vormgeving en detaillering zijn nog steeds herkenbaar, maar verre van gaaf.

Rond het voormalige seinersveld staan de Verbindingsschool (028) de Verbindingsschoolkazerne (029) en de Cantine korporaals en manschappen (030) die een functioneel-ruimtelijke eenheid vormen. Deze situatie is tegenwoordig minder goed te ervaren. De Verbindingsschoolkazerne is vrij gaaf en heeft een ondergrondse schuilbunker die herinnert aan de dreiging van een atoomaanval die tijdens de Koude Oorlog werd gevoeld. De Cantine heeft een gewijzigde indeling, maar de oorspronkelijke opzet van aaneengeschakeld ruimtes is nog steeds te ervaren. Het exterieur is ingrijpend gewijzigd waardoor de architectonische samenhang met de andere gebouwen uit deze periode niet herkenbaar is. De vraag rijst in hoeverre de wijziging reversibel is.

Latere toevoegingen (1982-heden)
Sinds de jaren tachtig heeft zich een aantal incidentele wijzigingen voorgedaan. De architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit loopt uiteen, de gebouwen zijn indifferent of beeldbepalend. Daartussen zit niets.

Beeldbepalend als vroeg voorbeeld van High Tech-architectuur: Wachtgebouw met abri (007)
Het wachtgebouw met abri (007) naar ontwerp van Benthem Crouwel Architekten, behorende tot de succesvolle generatie van Nederlandse architecten die internationale roem vergaarde. Het wachtgebouw is een vroeg voorbeeld van High Tech-architectuur in Nederland. De ontwerpkwaliteit blijkt uit de strenge geleding van de voorgevel. De strikt geometrische symmetrie laat geen twijfel bestaan over de functie van het gebouw waarin de wachtcommandant alles onder controle heeft. De verzorgde detaillering spreekt uit het bijzondere materiaalgebruik en subtiele accenten zoals de afgeronde hoeken en de zonwering van persrooster.

Beeldbepalende eigentijdse pendant van het Scheepvaartmuseum: Districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee (014)
Het districtskanoor naar ontwerp van Wansleben Architekten is door zijn krachtige hoofdvorm en ongewone detaillering de eigentijdse pendant van het Scheepvaartmuseum en bakent het Marineterrein duidelijk af. Door zijn ruwe materialisering is het gebouw een voortzetting van de muur en door zijn omvang en robuuste silhouet sterk aanwezig in het stadsbeeld.

Beeldbepalend architectonisch icoon: Depot Scheepvaartmuseum (041)
Het depot van het Nederlands Scheepvaartmuseum (041) naar ontwerp van Liesbeth van der Pol roept door zijn expressieve verschijningsvorm emotie op. Door de geometrisch opgebouwde hoofdvorm met geknikte gevelvlakken en expressieve uitstulpingen heeft het depot een uiterst markante contour die versterkt wordt door de titanium gevelbekleding die bij veranderende licht- en weersomstandigheden telkens een andere intensiteit laat zien. Door zijn materialisering, hoogte en markante silhouet trekt het gebouw ook boven de muur van het Marineterrein de aandacht naar zich toe en versterkt het geheimzinnige karakter ervan.


Dijksgracht
Oosterdok
IJ-tunnel
Kattenburgerstraat
040
020/018
017
015
014
026
025
039
030
016
012
029
027
028
028a
010
034
041
006
007
001
002
003

Deel 3
Cultuurhistorisch onderzoek en waardering naoorlogse gebouwen

Evelien van Es m.m.v. Amanda Terpstra



Bouwprogramma Bureau De Weger (1962-1968)

< Het zuidelijke gedeelte van de in aanleg zijnde IJ-tunnel, 27 mei 1966. De eerste fase van het bouwprogramma voor het Marineterrein naderde zijn afronding. Op de achtergrond zijn het TOKM-gebouw en de Verbindingsschool zichtbaar. Voor de opleidingsgebouwen ligt het opleidingsschip Zr. Ms. Buffel. [Stadsarchief Amsterdam 010122043359]

Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

F.C. (Frans) de Weger studeerde bouwkunde aan de TH Delft en volgde daarnaast ook colleges waterbouwkunde. In 1939 voltooide hij zijn studie en in 1949 richtte hij Architecten- en ingenieursbureau De Weger op. De eerste opdracht kreeg hij van de Schiedamse scheepswerf Wilton Fijenoord. Zijn kennis van waterbouwkunde kwam van pas toen hij vaste droogdokken ging ontwerpen. Bureau De Weger kreeg ook opdrachten van andere scheepswerven zoals de Koninklijke Maatschappij De Schelde, Frisian Shipyards en de Curaçaose Droogdok Maatschappij in Willemstad. Via een bevriende relatie kwam De Weger in contact met het Bouwbureau van de Koninklijke Marine in Den Haag. Eind jaren vijftig ontwierp Bureau De Weger kazernes, een vliegveld en aanlegplaatsen voor de Marinebasis in Biak (voormalig Nederlands Nieuw-Guinea) en niet lang daarna legeringsgebouwen, kantoren en magazijnen voor de Marinebasis in Den Helder. Dat leidde uiteindelijk tot de opdracht voor het Marineterrein in Amsterdam.[1]

In de tweede helft van 1961 verleende de Rijksgebouwendienst - tegenwoordig het Rijksvastgoedbedrijf - opdracht aan Bureau De Weger. De opdracht omvatte de herontwikkeling van het Marineterrein. Er werd een aangepaste aanbestedingsmethode en opdrachtenprocedure gevolgd en met aannemer N.V. Bataafsche Aanneming Maatschappij (BAM) in teamverband gewerkt. De tijd van voorbereiding en de goedkeuringsprocedures lieten niet toe om alle gebouwen gelijktijdig te ontwerpen, uit te werken en aan te besteden. De enige manier waarop dit proces zich kon voltrekken was door systeembouw toe te passen. BAM had een systeem voor betonskeletbouw ontwikkeld dat voor het programma van eisen voor het Marineterrein kon worden doorontwikkeld.

Het programma van eisen *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject*, dat in 1960 was opgesteld, onderscheidde vier hoofdfuncties: de Marinekazerne Amsterdam, de Technische Opleidingen Koninklijke Marine, de Verbindingsschool Koninklijke Marine en het Magazijn kleding en Levensmiddelen (’s Lands Magazijn). Elke functie bevatte een lange lijst aan onderdelen waarbij in veel gevallen een exact aantal benodigde vierkante meters per ruimte was berekend. Bureau De Weger werkte de stafeisen uit tot twaalf gebouwen.

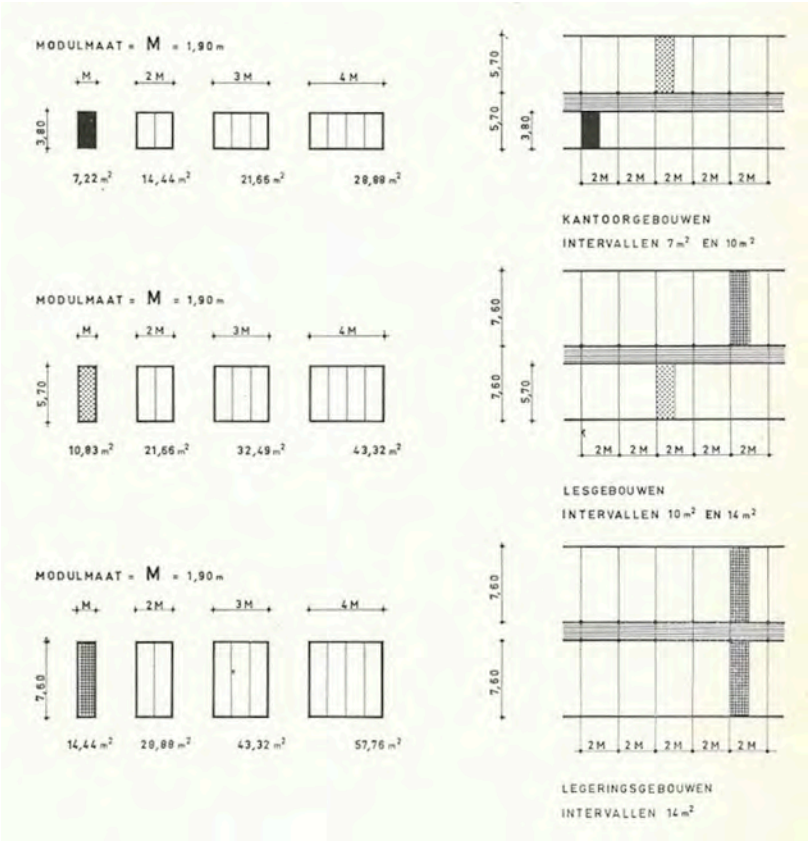
Systeembouw[2]

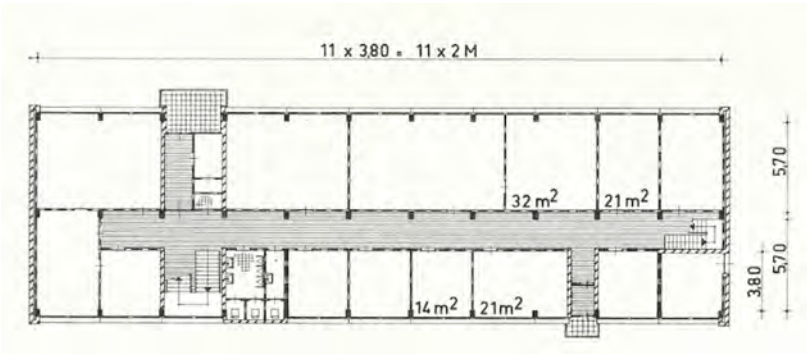
In principe waren er drie gebouwtypen: het kantoorgebouw, het lesgebouw, en het legeringsgebouw. Bureau De Weger en BAM gingen uit van deze drie gebouwtypen en ontwikkelden een eenvoudig betonskelet dat in systeem kon worden gebouwd. Door een vaste traveemaat konden de gevelelementen worden gestandaardiseerd. Door een vaste constructiehoogte van onderkant plafond tot bovenkant vloer, die gebaseerd was op de maximale overspanning, kon standaardisatie worden bereikt.

Overeenkomstig de norm die de Koninklijke Marine hanteert voor wal-accommodaties, werd de maatvoering bepaald door het aantal vierkante meters per persoon, naar functie, aantal, en gebruik van de ruimte. Dit was nauwkeurig in de stafeisen vastgelegd. Voor kantoorgebouwen kwam dat neer op intervallen van 7 m2, voor lesgebouwen op intervallen van 10 m2 en voor legeringsgebouwen op intervallen van 14 m2. Daaruit werd een traveemaat van 3,80 m en een gevelmodule van 1,90 m afgeleid. Dus elke travee telt twee gevelmodules. In combinatie met een minimaal aantal vertrekdiepten (3,80 m - 5,70 m - 7,60 m) werd het mogelijk om een plattegrondindeling te maken die nauwkeurig beantwoordde aan de stafeisen. Ter beperking van het aantal skelettypen - dat wil zeggen, verschillende overspanningen bij een vast traveemaat - werd besloten tot een skelet met een enkele rij kolommen in het midden. Hierdoor werd het mogelijk om met twee symmetrische skelettypen, dus twee standaardoverspanningen met een excentrische (uit het midden geplaatste) gang de oppervlakte-eisen te verwezenlijken. Het legeringsgebouw kreeg een skelettype

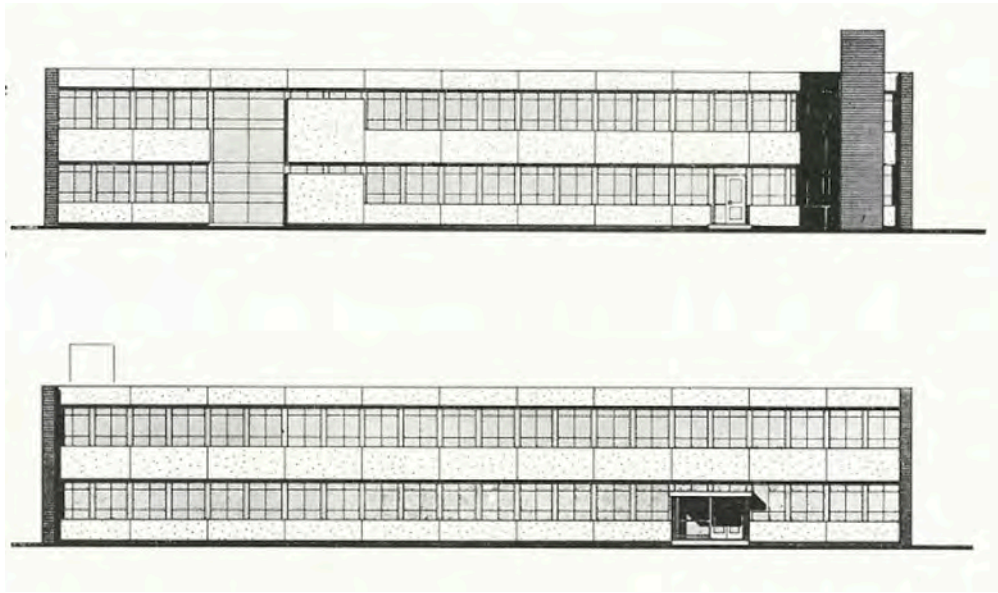
1 P.G. de Wit, 1999, pp. 8-14.

2 De gehele paragraaf met technische beschrijving is ontleend aan: F.C.Weger, 1967, pp. 1022–1027.


MODULMAAT = M = 1,90 m
M
2 M
3 M
4 M
3,80
7,22 m²
14,44 m²
21,66 m²
28,88 m²
5,70
5,70
3,80
2M 2M 2M 2M 2M
KANTOORGEBOUWEN
INTERVALLEN 7 m² EN 10 m²
MODULMAAT = M = 1,90 m
5,70
10,83 m²
21,66 m²
32,49 m²
43,32 m²
7,60
7,60
5,70
2M 2M 2M 2M 2M
LESGEBOUWEN
INTERVALLEN 10 m² EN 14 m²
MODULMAAT = M = 1,90 m
7,60
14,44 m²
28,88 m²
43,32 m²
57,76 m²
7,60
7,60
2M 2M 2M 2M 2M
LEGERINGSGEBOUWEN
INTERVALLEN 14 m²


11 x 3,80 = 11 x 2 M
32 m²
21 m²
14 m²
21 m²
5,70
5,70
3,80





< Het TOKM-gebouw in aanbouw, 21 mei 1964. Goed zichtbaar is het betonskelet met de enkele rij kolommen in het midden.
[Nationaal Archief_2.13.166_2243]

<< Relatie modulemaat, oppervlakte en overspanning.
[*Bouw* jrg. 22 (1967) nr. 27/28, p. 1023]

< Achtergevel en voorgevel van een kantoorgebouw, in dit geval het Commandementsgebouw (002) met twee gevelelementen per travee.
[*Bouw* jrg. 22 (1967) nr. 27/28, p. 1026]

<< Plattegrond van een kantoorgebouw, in dit geval het Commandementsgebouw (002) met kolommenrij in het midden, een excentrich gelegen middengang, diepe kamers achter de voorgevel en minder diepe kamers achter de achtergevel.
[*Bouw* jrg. 22 (1967) nr. 27/28, p. 1026]

met een dubbele rij kolommen in het midden en twee maal de grootste standaardoverspanning. Het interieur van de standaard gebouwtypen is door de constructie - met een rij of twee rijen kolommen in het midden- in principe vrij in te delen.

De betonconstructie van fundering en kelders werd zodanig gedetailleerd dat het mogelijk was om een systeembekisting consequent toe te passen. Voor de kolommen werden standaard-bekistingselementen ontwikkeld met een vaste kolommaat voor alle verdiepingen. De balken werden tot de onderkant van de vloer geprefabriceerd en met een kraan in de kolombekisting gesteld. Zo ontstonden na het storten van de kolommen monolietportalen die gebruikt werden als oplegging voor de bekistingsdragers. De vloerbekisting bestond uit genormaliseerde schotten, de wapening uit netten. Geprefabriceerde lichtbetonplaten vormen de dakvloer. Alle trappen werden geprefabriceerd en in het werk gesteld. Uitzonderingselementen zoals trapdragende balken en luifels werden normaal in het werk gestort. De gemiddelde bouwtijd van de ruwbouw duurde twee weken per verdieping.

Dankzij de uitgangspunten kon ook bij de afbouw een grote mate van prefabricatie en standaardisering worden doorgevoerd. In samenwerking met Schokbeton N.V. werden standaard borstwerings- en dakrandelementen ontwikkeld van 3.80 m lengte. Dit zijn in de mal getrilde sandwichpanelen bestaande uit 8 cm hardbeton, een laag polystyreen en een laag isolatiebeton. De hardbetonnen buitenzijde van de elementen werd diep gestraald, zonder dat bijzondere grindselectie of gekleurd cement werd toegepast. Onmiddellijk na het ontkisten van de vloer konden de gevelelementen, die op de nokken rusten en aan de kolommen zijn verankerd, worden gesteld. De vensterstroken die tussen de gevelelementen zijn aangebracht, waren opgebouwd uit standaard stalen ramen op de modulemaat van 1.90 m flexibel gekoppeld door geïsoleerde stalen panelen. Deze panelen zijn zodanig ontworpen dat ze of een kolom afdekken of een afsluiting van een binnenwand mogelijk maken. Om afwijkende gevelelementen, eindelementen en hoekstukken te vermijden werden kopgevels, portaalwangen en trappenhuiswanden opgetrokken in metselwerk.

Architectuur van de standaard gebouwtypen
De gestandaardiseerde nieuwbouw wordt gekenmerkt door een constructieve en functionele helderheid. De gebouwen zijn goed leesbaar aan de hand van de gevels. De kolommenstructuur is zichtbaar in de gevel. Trappenhuizen en sanitaire ruimtes tekenen zich af achter glaspuien c.q. hoog opgetrokken borstweringen. De eenduidige esthetiek is grafisch; het gevelbeeld wordt bepaald door horizontale elementen: borstweringen, dakranden en vensterstroken. Het metselwerk is uitgevoerd in Engels verband. De kleurstelling bestaat uit een palet van natuurlijk aandoende kleuren. Het metselwerk in kleurig hardgrauw is een wat donkere baksteen die ook in het interieur als schoonmetselwerk wordt getoond. Het gestraalde grijze beton laat de korrelstructuur van kiezels in verschillende kleuren zien waardoor het beton een gemêleerde en warme uitstraling heeft. De vensterstroken en puien hadden oorspronkelijk wit geschilderde stalen kozijnen. De platen van gehard glas in de puien en tussen de kozijnen hebben een kleur die per gebouw (of gebouwtype) verschilde: mosterdgeel, steenrood, olijfgroen en marineblauw.

Architectuur van de bijzondere gebouwen
Naast de drie gebouwtypen in systeembouw, moest een aantal bijzondere gebouwen en bijzondere gebouwgedeelten worden gerealiseerd. Vanwege de unieke en/of belangrijke functie diende een meer geëigende constructie te worden toegepast. Het betreft de Commandantswoning, het Officiersgebouw en het Onderofficiersgebouw. Deze gebouwen hebben ook een representatieve functie en kregen een onderscheidende vormgeving. Bureau De Weger liet zich hierbij duidelijk inspireren door Amerikaanse architectuur.
Door naar Amerika geëmigreerde modernistische architecten als Walter Gropius, Ludwig Mies van der Rohe, Marcel Breuer en Richard Neutra, had zich in de jaren veertig een veramerikaniseerd








Kluif



<< Lever House (1950-1952) in New York door architectenbureau Skidmore, Owings and Merrill (SOM) was een van de meest invloedrijke voorbeelden van de International Style.

< De onderbouw is uitgevoerd met een patio.
[www.som.com - geraadpleegd 30-12-2020]

<<< IBM-kantoor in Uithoorn (1956-1959) door architecten D. van Mourik en J.W. Dupon. Het Amerikaanse computerbedrijf liet in Uithoorn een vestiging bouwen met een aluminium vliesgevel en een vrij uitgesproken verdeling van bouwvolumes.
[www.fotos.ser.cl - geraadpleegd 30-12-2020]

<< Schoenmagazijn Huf in Rotterdam (1953-1954) door Van den Broek en Bakema Architecten met een van de eerste toepassingen van een vliesgevel in Nederland. Bovendien een gebouw met een onder- en bovenbouw zoals het Lever House.
[Architectenbureau Broekbakema]

< Case Study House #21(1960) in Los Angeles door architect Pierre Koenig toont de 'American way of life' met een sterke relatie tussen interieur en exterieur en een inpandige stalling voor de auto.
[Foto: Julius Schulman]

functionalisme ontwikkeld. Een populistische architectuurstijl die als Amerikaans beschavingsoffensief naar West-Europa kwam. Het was de 'American way of life' die in het kader van UNESCO-programma's en Marshallhulp West-Europa veroverde.[3]

Voor de gevels van het officiersgebouw en onderofficiersgebouw heeft ongetwijfeld het Lever House (1950-1952) in New York van architectenbureau Skidmore, Owings and Merill (SOM) als voorbeeld gediend. Het Lever House is het meest invloedrijke naoorlogse kantoorgebouw. Eind jaren vijftig werden overal ter wereld grote kantoorgebouwen met vliesgevels gebouwd, ook in Nederland. Er verschenen artikelen in de vaktijdschriften die de technische problemen van de *curtain wall* behandelen. SOM is bij uitstek de vertegenwoordiger van het veramerikaniseerd functionalisme, ook wel de *International Style*. Geen enkel Amerikaans architectenbureau werd in Nederland zo nauwkeurig gevolgd als SOM.[4]

De Commandantswoning en het Officiersgebouw zijn ontworpen naar het voorbeeld van de Amerikaanse bungalow, een populair suburbaan woningtype dat een andere visie op wonen liet zien. De vrijstaande en gewoonlijk uit één laag bestaande bungalow heeft een open plattegrond met een vrije groepering van vertrekken die als het ware in elkaar overvloeien. Het type van de bungalow werd in Europa bekend door tijdschriften en de publicatie van het MoMa in *New York Built in USA 1932-1944* met bungalows ontworpen door Marcel Breuer en Philip Johnson. Breuers bungalows hebben een 'sensuele' architectuur door de afwisseling van materialen, en van ruwe en gladde oppervlakken. Na de oorlog trok het experimentele *Case Study House Program* (1945-1966) de aandacht. Bedoeld als betaalbare woningen, werden in Californië bungalow-achtige woningen gerealiseerd naar ontwerp van onder anderen Richard Neutra, Charles en Ray Eames en Eero Saarinen. De wijze waarop fotograaf Julius Shulman de *Case Study Houses* in beeld bracht, laat een moderne luxe zien. Door de grote vensters (vaak glaspuien tot op de vloer), patio's en terrassen is het contact met de buitenruimte heel direct.

Het Amerikaanse voorbeeld van de bungalow kreeg wereldwijd veel navolging. In Nederland aanvankelijk op beperkte schaal. Door de woningnood werd het ongepast gevonden dat particulieren luxe woningen voor zichzelf lieten bouwen. Dat gebeurde pas in de jaren zestig, toen door de opkomende consumptiemaatschappij de zucht naar luxe en comfort ontstond. Bungalowarchitectuur begon bescheiden met vergelijkbaar materiaalgebruik, een informele rangschikking van woonvertrekken en een vrijstaande haard. In de loop van de jaren zestig werden steeds meer vrijstaande bungalows gebouwd. Al dan niet met een verdieping en voorzien van aaneengeschakelde ruimtes met verspringende vloerniveaus, vides, patio's, transparant gemaakte gevels met puien tot op de vloer en inpandige garages.

Het complex van gebouwen dat Bureau De Weger in 1962-1968 tot stand bracht, vormt een unieke combinatie van pragmatische systeembouw en representatieve architectuur. Om in korte tijd een ingrijpend bouwprogramma te kunnen realiseren terwijl het Marineterrein operationeel bleef, was systeembouw onontbeerlijk. Tegelijkertijd moest in de bebouwing de sterke hiërarchie, die eigen is aan militaire organisaties, duidelijk herkenbaar blijven. Bureau De Weger is erin geslaagd om zowel onderlinge samenhang te creëren als het hiërarchische onderscheid te benadrukken. Dat onderscheid is vooral zichtbaar in de situering op het terrein en de indeling van de plattegrond. De onderlinge samenhang uit zich in de toegepaste materialen zoals gestraald beton, stalen ramen, schoon metselwerk.

3 Bock, 1983, p.157.
4 belings, 1997, p. 19..



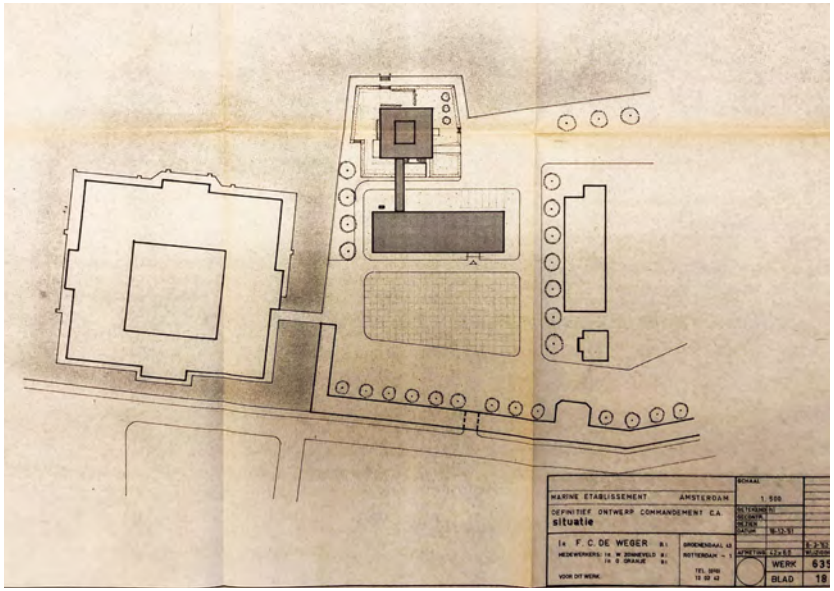
Commandantswoning (001)

< De Commandantswoning, 21 mei 1964.
[Nationaal Archief_2.13.166_2243]

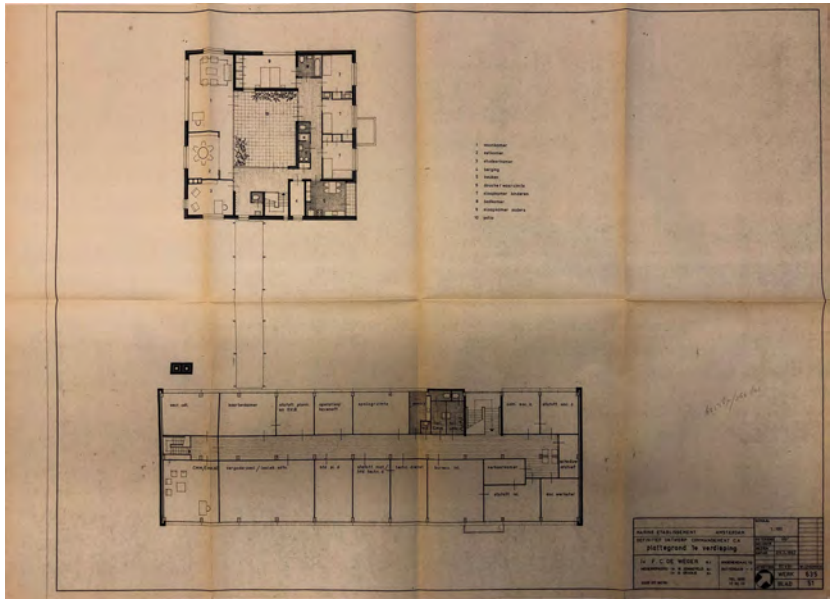
Huidige naam: voormalige Officierswoning
Oorspronkelijke naam: Commandantswoning
Ontwerp: 1961-1962
Bouw: 1962-1963 (eerste fase)
Oplevering: december 1963
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

Ontwikkelingsgeschiedenis
Opdracht
In het nieuwbouwprogramma van Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger kreeg de Commandant der Maritieme Middelen een dienstwoning die een representatieve ontvangstgelegenheid, een verbindingsbunker en privéwoning combineerde. Tot de oplevering in december 1963 bewoonde hij de commandantsvleugel in het Poortgebouw. De Commandantswoning en het Commandementsgebouw zouden een cruciale rol in de functionele organisatie van het Marineterrein gaan vervullen. Vanuit deze gebouwen werd het commando gevoerd. Vanuit deze gebouwen voerde de commandant het bevel, coördineerde militaire activiteiten, gaf leiding aan de troepen en motiveerde ondergeschikten. De hiërarchie werd ruimtelijk vertaald naar een ensemble op het Voorwerfterrein dat door zijn betekenisvolle historische context bestemd was voor gebouwen die bij de hoogste rangen hoorden.
In de *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) werd de eis geformuleerd om de privéwoning en de ontvangstgelegenheid in één gebouw onder te brengen met een gezamenlijke hoofdingang en *hall*, maar die wel van elkaar gescheiden dienden te zijn.
De ontvangstgelegenheid moest groot genoeg zijn voor honderd personen bij een staande receptie of dertig personen voor het diner. Aan de *pantry*, keuken en bijkeuken van de ontvangstgelegenheid werden bijgevolg hoge eisen gesteld. In de ontvangstgelegenheid moest bovendien een zit-slaapkamer voor de vlagofficier worden ondergebracht. In de tuin van de Commandant zou ook een vlaggenstok geplaatst worden. En, indien mogelijk, moest bij de Commandantswoning een sloepensteiger worden aangelegd. Voor de privéwoning moest worden gedacht aan een zitkamer, eetkamer, kinderspeelkamer, studeerkamer, een kamer voor de huishoudelijke hulp, vijf slaapkamers en een garage.
De stafeisen gaan uitvoerig in op een commandobunker en een verbindingsbunker, beide voorzien van een telefooncentrale. Gedacht werd om deze onder het kantoorgebouw aan te leggen - gedeeltelijk ondergronds - met een doorloop naar de schuilkelder. (De stafeisen benoemen een schuilkelder onder het commandementsgebouw voor 100 personen.)

Ontwerp en auteursrecht
De Commandantswoning viel door zijn specifieke functies buiten de gestandaardiseerde categorieën van les-, legerings- en kantoorgebouwen. Gebouwen voor de hoge rangen kregen een onderscheidende vormgeving; het waren geen langgerekte, rechthoekige gebouwen met gestandaardiseerde gevels. Bureau De Weger ontwierp de Commandantswoning als een moderne vrijstaande villa met een representatieve ontvangstgelegenheid op de begane grond en een privéwoning op de verdieping waar verschillende vertrekken rond een centrale patio zijn gegroepeerd. De indeling is geïnspireerd op de Amerikaanse bungalow, een suburbaan woningtype dat met de opkomst van de consumptiemaatschappij, in de loop van de jaren zestig, ook in Nederland populair werd. Het luxueuze woningtype is vrijstaand en voorzien van aaneengeschakelde vertrekken of in elkaar overvloeiende ruimtes met een rustieke open haard, transparant gemaakte gevels met glaspuien tot op de vloer waardoor een directe relatie tussen het interieur en de omliggende tuin ontstaat, soms met een patio en vaak met een inpandige garage.
In de jaren negentig is het interieur van de Commandantswoning gerenoveerd door architect Manfred Kausen. De patio op de verdieping werd overkapt en ingericht als kantoorruimte. De inpandige garage werd onderdeel van de keuken waarbij de kanteldeur is vervangen door een pui.
Sinds 2015 is de Commandementswoning in gebruik door Bureau


MARINE ETABLISSEMENT AMSTERDAM
DEFINITIEF ONTWERP COMMANDEMENT C.A.
situatie
F. C. DE WEGER
WERK
BLAD







<< Situatie van de Commandantswoning. Definitief ontwerp, maart 1962.
[Nationaal Archief_2.12.56_8032]

< Commandantswoning op de Voorwerf.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Plattegrond van de eerste verdieping van de Commandantswoning en Commandementsgebouw. Definitief ontwerp, maart 1962.
[Nationaal Archief_2.12.56_8032

< Luifel tussen de Commandantswoning en het Commandementsgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Marineterrein Amsterdam en wordt verhuurd voor speciale gelegenheden zoals heidagen, workshops en vergaderingen.

Beschrijving

Ligging

De Commandantswoning bevindt zich op het representatieve gedeelte van het Voorwerfterrein, in de nabijheid van het Scheepvaartmuseum en Poortgebouw. De noordwestelijke en zuidwestelijk gevels zijn georiënteerd op respectievelijk het Bassin en het Oosterdok, de zuidoostelijke en noordoostelijke gevels op de Voorwerf. De Commandantswoning is geheel omgeven door een tuin die door een haag, border en een later toegevoegde tuinmuur met matglaspanelen van het Marineterrein is afgeschermd. Aan de kade van het Bassin ligt een sloepensteiger.

Hoofdvorm

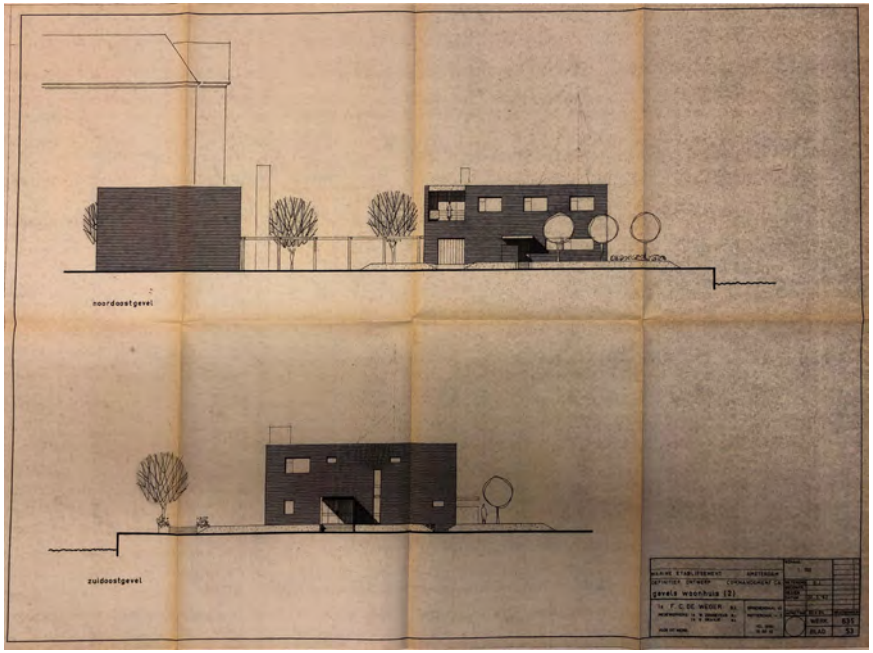
De Commandantswoning heeft een vierkante plattegrond met twee bouwlagen onder een plat dak. Onder de woning bevindt zich de verbindingsbunker. Het diepste punt van de bunker meet ruim 4 m. onder NAP. De Commandantswoning staat ongeveer 0,40 m. boven NAP. De constructie bestaat uit een betonskelet.

Gevels

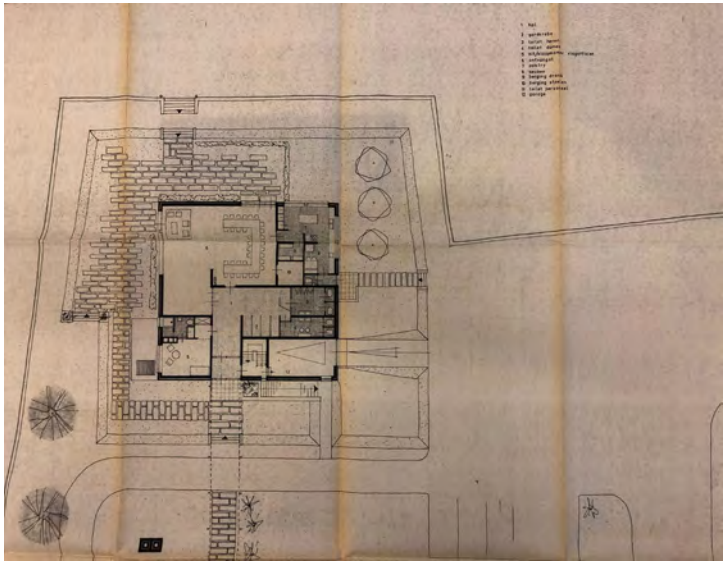
De Commandantswoning is een alzijdig gebouw met vier uniek ingedeelde gevels, die uit een afwisseling van vlakken metselwerk met uitsparingen voor vensters en puien met glas en borstweringen bestaan. De op het Bassin en het Oosterdok georiënteerde gevels zijn opener dan de gevels die op de Voorwerf zijn georiënteerd.
De noordwestelijke gevel bestaat uit twee gemetselde vlakken met in het midden een pui. Het linker vlak heeft op de begane grond een vensterstrook. Het rechter muurvlak heeft een venster op de verdieping. De pui bestaat uit een glaspui op de begane grond en een borstwering met venster op de verdieping.
De zuidwestelijke gevel heeft links een glaspui op de begane grond en een borstwering met venster op de verdieping en rechts een muurvlak met op de begane grond en op de verdieping uitsparingen van vensters in verschillende formaten.
De noordoostelijke gevel heeft links een pui met entree op de begane grond (ter vervanging van de kanteldeur van de garage) en een glaspui op de verdieping. In het midden op de begane grond is een dienstingang naar de keuken met een uitgebouwd en gedeeltelijk open portaal. Rechts op de begane grond is een vensterstrook. Op de verdieping bevinden zich boven het uitgebouwde portaal en de vensterstrook drie vensters.
De zuidoostelijke gevel heeft in het midden op de begane grond de hoofdentree bestaande uit een deur en zijlichten met stalen deuren en grote panelen van draadglas en een verticale vensterstrook ter plekke van het trappenhuis. Op de begane grond en verdieping zijn nog enkele vensters van overwegend klein formaat. De hoofdentree is met een doorgaande luifel verbonden met het tegenovergelegen Commandementsgebouw. De luifel was bedoeld om de commandant beschut naar de entree van zijn kantoor in het Commandementsgebouw te laten verplaatsen, maar ook om belangrijke gasten uit de auto te laten stappen en de Commandantswoning te betreden zonder natgeregend te worden. De luifel steunt op stalen H-balken. De onderzijde van de luifel is bekleed met houten schroten.
N.B. Alle grindbetonnen borstweringen zijn vervangen door kunststof panelen.

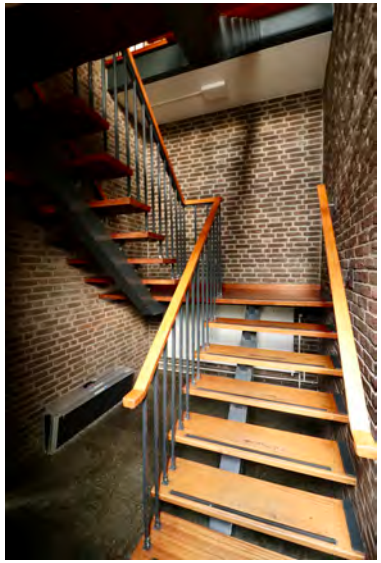
Interieur

De indeling bestaat uit een ontvangstgelegenheid op de begane grond, een woonhuis op de verdieping en een ondergrondse bunker.
De begane grond bestaat uit - met de klok mee - een entree met *hall*, de zit-slaapkamer voor de vlagofficier, een L-vormige ontvangstzaal met toegang tot het terras, functionele ruimtes zoals de keuken, *pantry* en bergruimten en een inpandige garage met directe toegang naar het trappenhuis. De garage is niet meer als zodanig in gebruik.
De privéwoning van de commandant en zijn gezin op de verdieping heeft een centrale patio. Rond de patio loopt een gang waaraan


noordoostgevel
zuidoostgevel









<< Gevels van de Commandantswoning. Definitief ontwerp, maart 1962.
[Nationaal Archief_2.12.56_8032

< Noordwestelijke en noordoostelijke gevels van de Commandantswoning. Op de achtergrond het Commandementsgebouw (links) en het Nederlandse Scheepvaartmuseum (rechts).
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<<< Plattegrond van de begane grond van de Commandantswoning met tuin en terras, 1963.
[Nationaal Archief_2.12.56_8032

<< Trappenhuis met schoonmetselwerk.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Overkapte patio op eerste verdieping.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

alle vertrekken zijn gesitueerd. De patio is tegenwoordig overdekt en is rondom afgescheiden van de woning door gesloten wanden en glaspuien.
De studeerkamer, woon- en eetkamer bevinden zich aan zuidwestelijke zijde met uitzicht op het Oosterdok en het stadscentrum. Aan de noordwestelijke zijde is de slaapkamer van de commandant en zijn vrouw. Aan de noordoostelijke zijde bevinden zich drie kinderslaapkamers en de keuken.
Alle verblijfsvertrekken hebben een parketvloer. De entree en *hall* hebben een natuurstenen vloer. De keuken heeft een tegelvloer en tegellambrisering. De ontvangstzaal en woon- en eetkamer zijn voorzien van een open haard.
Het trappenhuis heeft wanden van schoonmetselwerk. De open trap is uitgevoerd met hardhouten treden, metalen balustrade en hardhouten trapleuningen. Bij de hoofdentree is een houten brievenbuskast.
Volgens de bestektekening zijn de verschillende ruimtes in de verbindingsbunker gegroepeerd naar functie. Zo waren de automatenzaal, telefooncentrale en ruimtes voor telex en radio bij elkaar gegroepeerd en bevonden het verbindingsbureau en de ruimte van de verbindingsofficier zich naast elkaar. Ook bijeen bevinden zich de ruimtes met airconditioning en het zandfilter. De entree van de bunker bevind zich rechts van de hoofdentree van de Commandantswoning, in een lage aanbouw tegen de muur.

Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
De Commandantswoning is van belang vanwege zijn gecombineerde functie als representatieve ontvangstruimte en als privéwoning van de commandant. De specifieke functie van het gebouw en gebruik door de hoogste militaire rang rechtvaardigt de bijzondere ligging op het meest representatieve gedeelte van het Voorwerfterrein. De Commandantswoning en verbindingsbunker speelden een cruciale rol in de functionele organisatie van het Marineterrein. Vanuit dit gebouw werd het commando gevoerd.

Architectuurhistorische waarden
De Commandantswoning vertegenwoordigt de bijzondere gebouwen die door hun functie niet in de reeks van kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen was onder te brengen en daarom een afwijkende en unieke vormgeving kreeg, maar door het materiaalgebruik wel een onderlinge samenhang vertoonde met de standaardgebouwen. De ontwerpkwaliteit spreekt uit de alzijdigheid van het gebouw en de programmatische onderverdeling in ontvangstruimte en privéwoning. De vormgeving en indeling van de Commandantswoning is sterk beïnvloedt door het Amerikaanse voorbeeld van de bungalowarchitectuur.

Situationele en ensemblewaarden
De Commandantswoning vormt een ruimtelijke en functionele eenheid met het Commandementsgebouw. Fysiek zijn beide gebouwen verbonden door een luifel. De alzijdigheid van het vrijstaande gebouw op de hoek van de kades aan het Oosterdok en het Bassin geven de Commandantswoning beeldbepalende karakter.

Verantwoording
Archieven
Bestektekeningen Commandantswoning, maart 1962, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8032
Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject, 1960, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8029

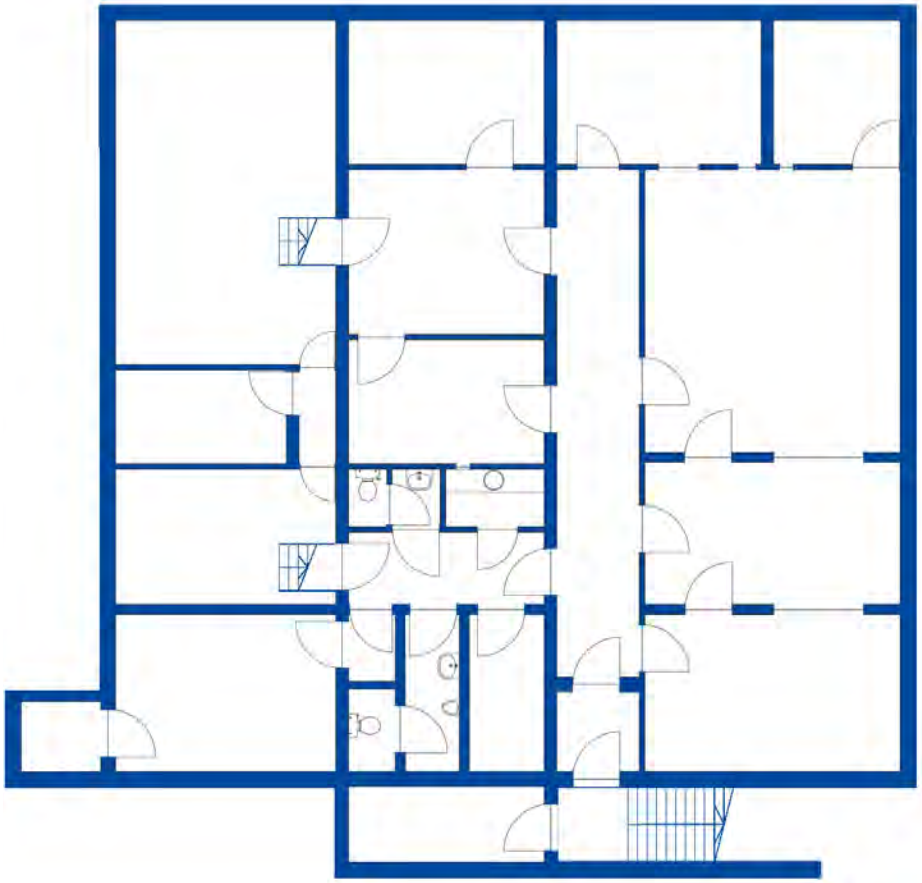
Veldwerk
Exterieur en interieur, 4 december 2020
(Voor het schouwen van de ondergrondse verbindingsbunker is geen toestemming verleend en ontbreekt dan ook in de waardestelling.)

Hoge waarde

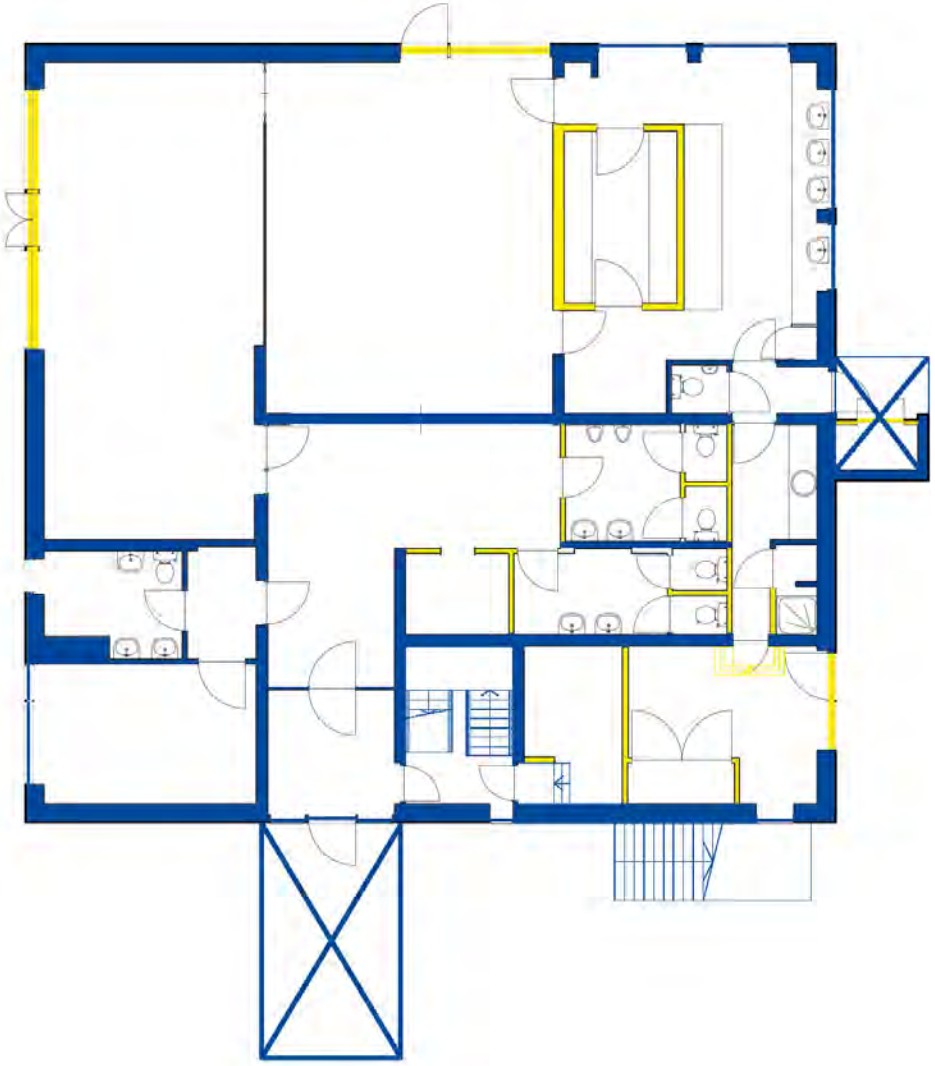
Positieve waarde

Indifferente waarde

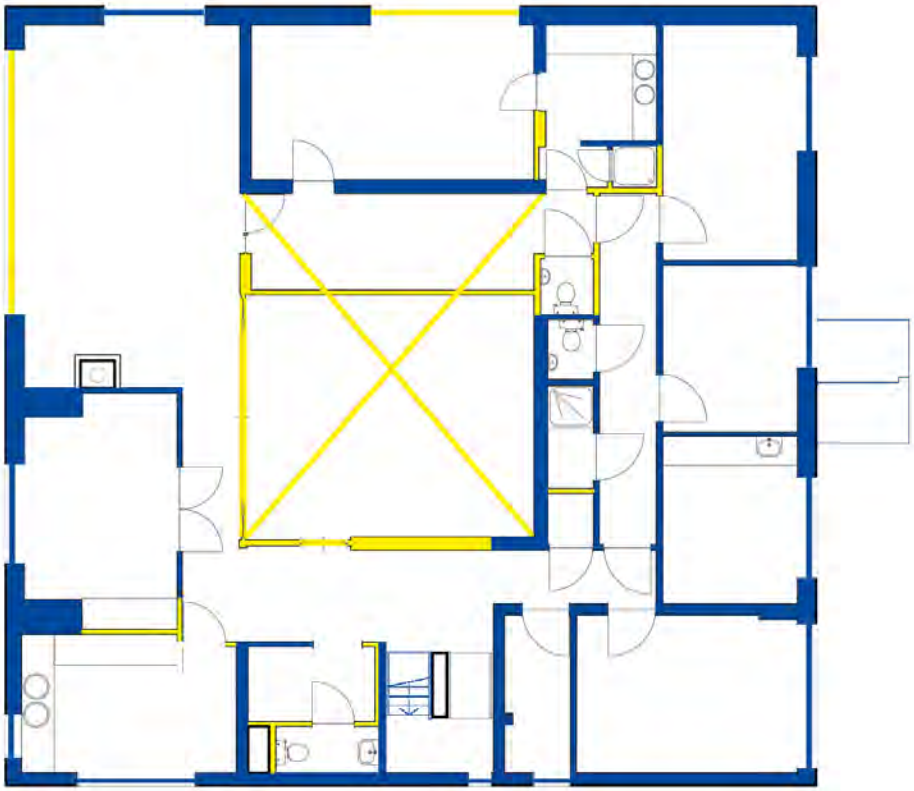
Waarde overkapping of luifel



Commandantswoning: verbindingsbunker



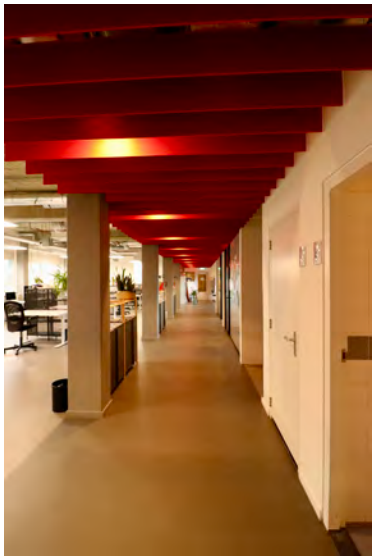
Commandantswoning: begane grond

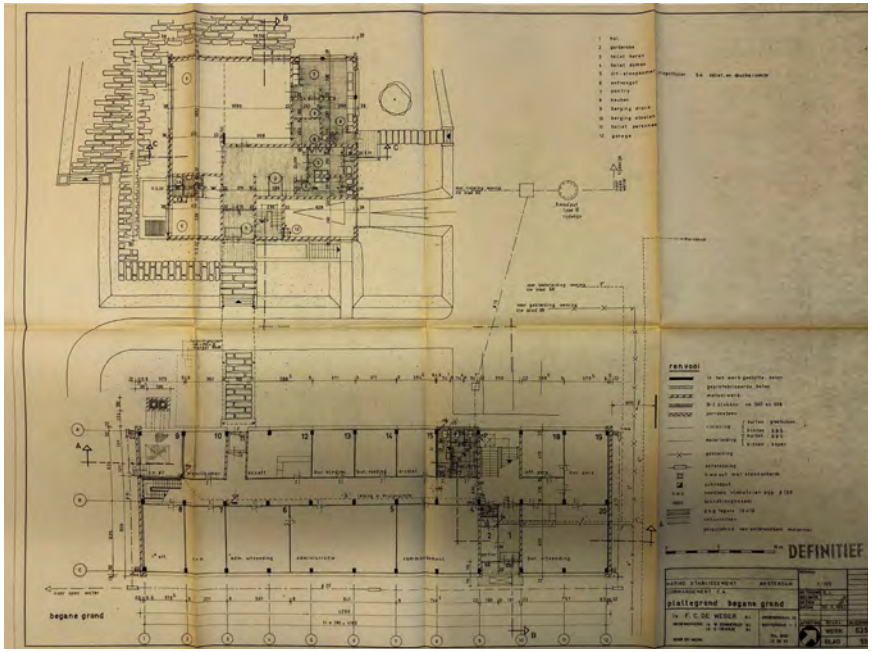


Commandantswoning: 1e verdieping


002
002






DEFINITIEF
begane grond



Commandementsgebouw (002)

Huidige naam: voormalig Commandementsgebouw
Oorspronkelijke naam: Commandementsgebouw
Ontwerp: 1961-1962
Bouw: 1962-1963 (eerste fase)
Oplevering: 1963
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

<<< Achtergevel Commandementsgebouw met luifel naar de Commandantswoning.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Voorgevel Commandementsgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Kolommenrij in het midden van de grotendeels opengebroken begane grond van het Commandementsgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Plattegrond van de Commandantswoning en het Commandementsgebouw. Definitief ontwerp, maart 1962.
[Nationaal Archief_2.12.56_8032

< Privé-trappenhuis van de commandant in het Commandementsgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

In het nieuwbouwprogramma van Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger werd het Voorwerfterrein nabij het Zeemagazijn en het Poortgebouw door zijn betekenisvolle historische context bestemd voor gebouwen die bij de hoogste rangen hoorden. De Commandantswoning en het Commandementsgebouw speelden een cruciale rol in de functionele organisatie van het Marineterrein. Vanuit deze gebouwen voerde de commandant het bevel, coördineerde militaire activiteiten, gaf leiding aan de troepen en motiveerde ondergeschikten. Bovendien hielden de stafofficieren kantoor in het Commandementsgebouw.
Uit de *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) blijkt het belang van het Commandementsgebouw waarin niet alleen de kantoren van stafofficieren moesten worden ondergebracht, maar ook de schaduwarchieven die in opdracht van de regering door de Militaire Inlichtingendienst en de Marine Inlichtingen Dienst (MARID) werden samengesteld.
De commandant had een eigen entree in de achtergevel die met een doorgaande luifel is verbonden met de Commandantswoning. De entree in het Commandementsgebouw leidt direct, via een apart trappenhuis dat niet in de gevels zichtbaar is, naar het kantoor van de commandant op de verdieping.

Ontwerp en auteursrecht

De toenemende tijdsdruk vanwege de aanleg van de IJ-tunnel en de wens van de Koninklijke Marine om op het Marineterrein in Amsterdam te blijven, vroeg om een uitgekiend nieuwbouwprogramma. Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger ontwikkelde in samenwerking met N.V. Bataafsche Aanneming Maatschappij (BAM) een semi-prefabricatiesysteem voor betonskeletbouw dat gefaseerd en in korte tijd alle te slopen gebouwen zou vervangen, terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. In principe waren er drie gebouwtypen: kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen. Het Commandementsgebouw is opgezet volgens het standaardtype van het kantoorgebouw waarbij de maatvoering werd bepaald door het aantal vierkante meters per persoon, naar functie en aantal. Met het gedeeltelijke vrijgeven van het Marineterrein in 2015 is het Commandementsgebouw herbestemd. Vanwege de vrij indeelbare plattegrond is het voorheen in kantoorvertrekken opgedeelde Commandementsgebouw tegenwoordig ingericht met aan aantal grote open werkruimtes.

Beschrijving

Ligging

Het Commandementsgebouw bevindt zich in het representatieve gedeelte van de Voorwerf. Het gebouw is door een luifel verbonden met de Commandantswoning. Voor de noordwestelijke gevel (de achtergevel) van het Commandementsgebouw ligt een strook met gevarieerde beplanting. Met de zuidoostelijke gevel (voorgevel) staat het gebouw aan een gazon.

Hoofdvorm en bouwmassa

Het Commandementsgebouw is een langgerekt rechthoekig gebouw met twee bouwlagen onder een plat dak. De constructie bestaat uit een betonskelet met betonnen vloeren en dak, betonnen kolommen voor de ophanging van de gevelelementen en een enkele rij kolommen in het midden. De voor- en achtergevel tellen elf traveeën, het gebouw heeft zodoende een lengte van 41,8 m.

Gevels

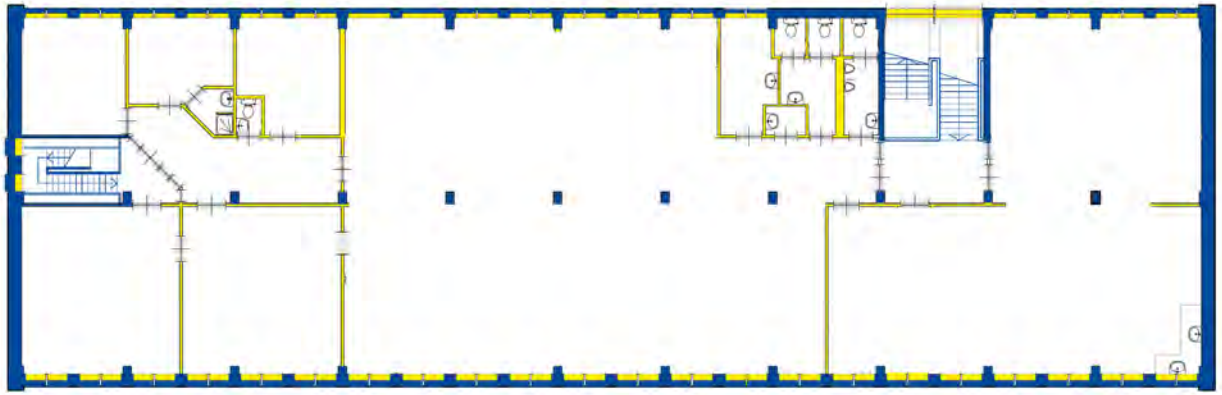
De voor- en achtergevel hebben per bouwlaag een borstwering van gestraalde grindbetonplaten en een vensterstrook. De

Hoge waarde

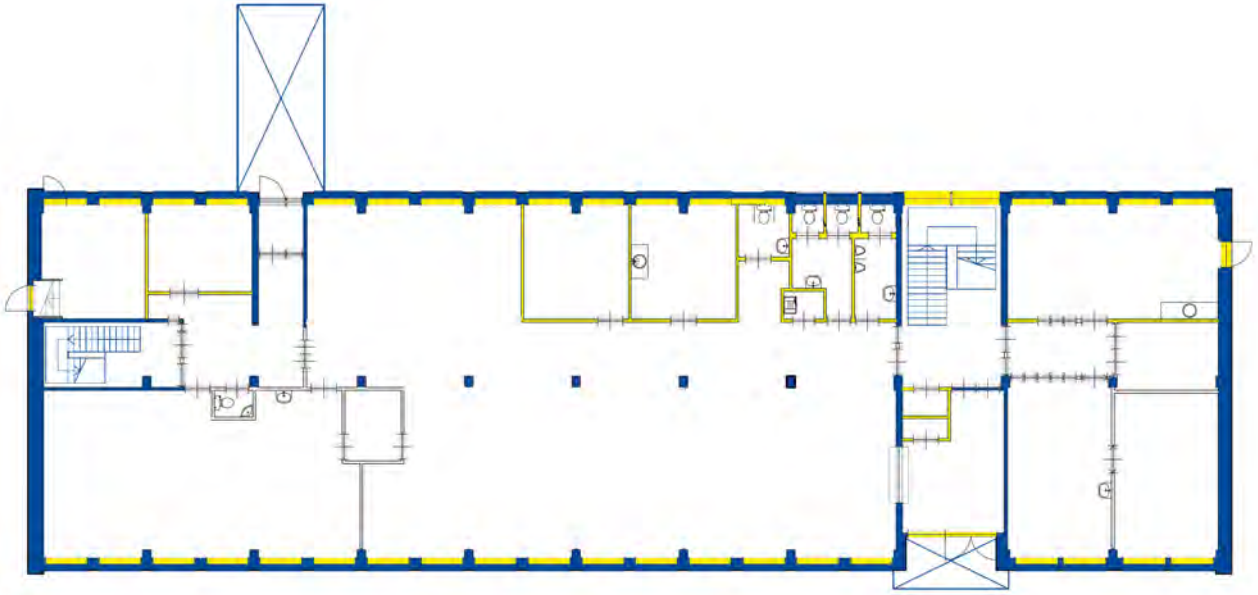
Positieve waarde

Indifferente waarde

Waarde overkapping of luifel



Commandementsgebouw: verdieping



Commandementsgebouw: begane grond

traveeën tellen elk twee ramen met zesruitsverdeling. De ramen vervangen de oorspronkelijke ramen met stalen kozijnen met achtruitsverdeling. Tussen de ramen zijn olijfgroen geverfde panelen. De achtergevel heeft een nadrukkelijk horizontale geleding. In de negende travee bevindt zich een portaal met entree en luifel. De luifel is verbonden met de Commandantswoning en was onder andere bedoeld om de commandant beschut naar de entree van zijn eigen kantoor in het Commandementsgebouw te laten lopen. De portaalwangen bestaan uit metselwerk van kleurig hardgrauw. De entreepui is vernieuwd. Boven de luifel zijn bovenlichten.
In de voorgevel wordt de horizontale geleding onderbroken door glazen puien over twee bouwlagen ter plekke van het trappenhuis in de derde travee en een vrijwel blind uitgevoerde travee met op beide bouwlagen een vensterstrook met bovenlichten ter plekke van de wc's in de vierde travee. Het stalen kozijn van de glaspui van het trappenhuis is vervangen.

Indeling
De indeling van beide bouwlagen bestond uit een lange gang die vanwege de in het midden van het skelet geplaatste kolommenrij een excentrische ligging had. De vertrekken aan de voorzijde waren dieper dan de vertrekken aan de achterzijde. Door de herbestemming is het interieur aangepast en gedeeltelijk gemoderniseerd. De begane grond en de verdieping zijn vrijwel geheel opengebroken tot een open ruimte waardoor de kolommenrij vrij is komen te staan en de betonnen pafonds vrijwel overal zichtbaar zijn. De trappenhuizen hebben geprefabriceerde betonnen trappen met keerbordes en stalen bordeshekken. Beide trappenhuizen hebben de oorspronkelijke afwerking met natuurstenen vloeren en traptreden. Het schoonmetselwerk in het trappenhuis en entreeportaal is gewit.

Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
Het Commandementsgebouw is van belang als onderdeel van de in systeembouw uitgevoerde gebouwen die in een korte periode de metamorfose van het Marineterrein moesten bewerkstelligen. Het Commandementsgebouw en de Commandantswoning speelden een cruciale rol in de functionele organisatie van het Marineterrein. Vanuit deze twee gebouwen werd het commando gevoerd en in het Commandementsgebouw hielden stafofficieren kantoor. De specifieke functie van het gebouw en gebruik door de hoogste militaire rangen rechtvaardigt de bijzondere ligging op het meest representatieve gedeelte van het Voorwerfterrein.

Architectuurhistorische waarden
Het Commandementsgebouw is een goed voorbeeld van de speciaal voor het Marineterrein ontwikkelde systeembouw waarmee een ingrijpend bouwprogramma in zeer korte tijd kon worden gerealiseerd terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. Door de gestandaardiseerde opzet met een vrij indeelbare plattegrond blijkt het voor transformatie een flexibel en duurzaam gebouw waarbij het concept van het gebouw is behouden.

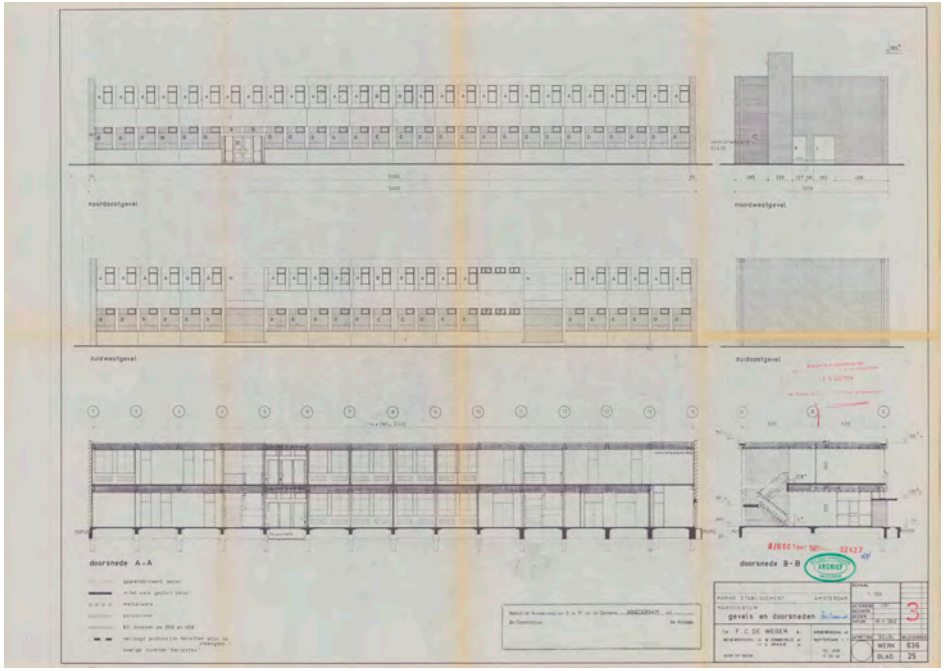
Situationele en ensemblewaarden
Het Commandementsgebouw vormt een ruimtelijke en functionele eenheid met de Commandantswoning. In ruimtelijk opzicht zijn beide gebouwen verbonden door een luifel die meteen ook de functionele samenhang duidt: de verbinding tussen de twee gebouwen die uitsluitend door de commandant werd gebruikt.

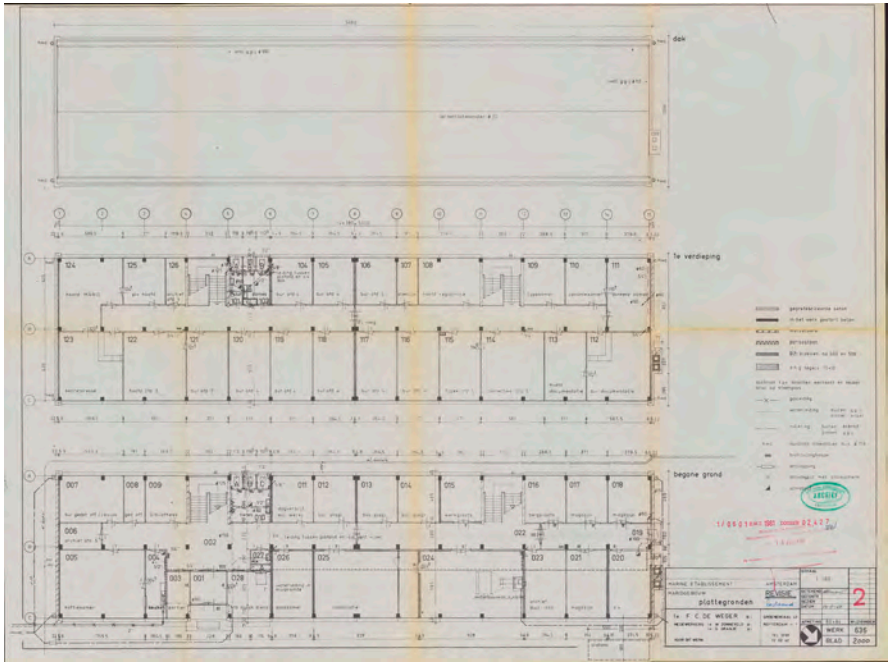
Verantwoording
Archieven
Bestektekeningen Commandementsgebouw, 1962, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8032
Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject, 1960, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8029

Veldwerk
Exterieur en interieur, 4 december 2020



■ Het TICV, Centrum voor Verwerking van Technologische Informatie. Dit peperdure afluistercentrum van de Koninklijke Marine is gevestigd in het Amsterdamse marine-etablissement. De TICV wordt geleid door de kapitein ter zee b.d. A.A. van Eik en werkt met name voor de IDB.





Wiskundig Centrum (012)

Huidige naam: NATRES Politie Eenheid Amsterdam
Oorspronkelijke naam: Wiskundig Centrum (MARID-gebouw)
Ontwerp: 1961-1962
Bouw: 1962-1963 (eerste fase)
Oplevering: 1963
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

In 1947 zette de Nederlandse regering een dienst op die zich bezig zou houden met verbindingsinlichtingen bedoeld voor alle krijgsmachtonderdelen. De dienst werd ondergebracht bij de Marine Inlichtingen Dienst (MARID). De afdeling kreeg de naam MARID sectie VI en was gehuisvest in het Marinepaleis. De afdeling onderschepte gecodeerde berichten en decodeerde ze met behulp van wiskundige formules en computers. De gecodeerde berichten werden verkregen door interceptie van satellietverbindingsverkeer, maar ook het staatsbedrijf PTT stuurde gecodeerde berichten van buitenlandse diplomaten door naar MARID sectie VI. De sectie speelde in de beginjaren van het bestaan een belangrijke rol tijdens de politionele acties in Indonesië. In de jaren zestig werd de aandacht verlegd naar het Caribisch gebied vanwege de Cubacrisis, naar Venezuela dat aanspraak maakte op de Benedenwindse Eilanden, de Sovjet-Unie, het Oostblok, en Egypte vanwege de spanning met Israël. Door de sloop van het Paleis had MARID sectie VI een nieuw gebouw nodig. In de *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) en het bestek uit 1962 is nog sprake van het MARID-gebouw, maar het kreeg vrij snel de naam Wiskundig Centrum. Voor de nieuwbouw onderscheidden de stafeisen kantoren voor personeel, ruimtes voor computers, ruimtes voor documentatie, archieven en kaarten, magazijnen en ruimtes voor technische installaties. Er waren alleen al acht kantoren nodig voor de analisten en speciale ruimtes voor dataverwerkingsinstallaties zoals de computer, de ponskamer, de Bull-installatie (tabelleermachine als onderdeel van de ponskaarteninstallatie) en een papierverbrandingssinstallatie. Aan deze ruimtes werden speciale eisen gesteld. De plafonds en (eventuele) wanden dienden geluiddempend te worden uitgevoerd. Voor het transport van de computer en de Bull-installatie mochten deze ruimten geen drempels hebben en van dubbele deuren worden voorzien. Dat laatste gold ook voor drie magazijnen. De ruimtes voor de installaties en de drie magazijnen moesten een vloerbelasting van 2500 kg per m2 kunnen hebben. Ook de vloeren in de kantoren moesten sterk genoeg zijn voor brandkasten van 1000 kg. Ter beveiliging van het gebouw moesten de vensters op de begane grond van traliewerk worden voorzien en de onderste deel van de ramen met matglas gevuld.

Ontwerp en auteursrecht

De toenemende tijdsdruk vanwege de aanleg van de IJ-tunnel en de wens van de Koninklijke Marine om op het Marineterrein in Amsterdam te blijven, vroeg om een uitgekiend nieuwbouwprogramma. Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger ontwikkelde in samenwerking met N.V. Bataafsche Aanneming Maatschappij (BAM) een semi-prefabricatiesysteem voor betonskeletbouw dat gefaseerd en in korte tijd alle te slopen gebouwen zou kunnen vervangen, terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. In principe waren er drie gebouwtypen: kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen. Het Wiskundig Centrum voor de huisvesting van MARID sectie VI is opgezet volgens het standaardtype van het kantoorgebouw waarbij de maatvoering werd bepaald door het aantal vierkante meters per persoon, naar functie en aantal.
In 1980-1981 heeft Bureau De Weger de indeling van de begane grond aangepast in verband met de nieuwe computers: een PDP 11/45 en een PDP 11/70 16-bit minicomputer van DEC (Digital Equipment Corporation). Destijds waren computers nog zo groot dat ze van invloed waren op het ruimtegebruik.

< Artikel in *De Telegraaf* over 'peperduur afluistercentrum van de Koninklijke Marine gevestigd in het Amsterdamse marine-etablissement', 1 januari 1992.

<< Bestektekening van gevels en doorsneden Maridgebouw, maart 1962.
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam 00078011]

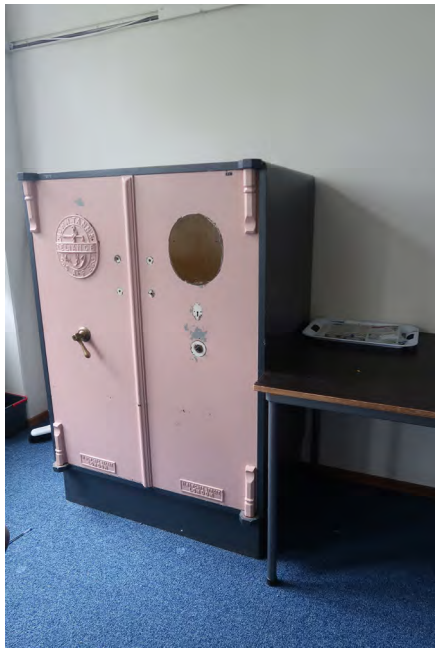
< Bestektekening van plattegronden Maridgebouw, maart 1962.
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam 00078005]











<< Voorgevel Wiskundig Centrum.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Achtergevel Wiskundig Centrum.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<<<Trappenhuis in het Wiskundig Centrum.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< De papierverbrandingsinstallatie in het Wiskundig Centrum.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Brandkast van het merk John Tann's Reliance Safe in het Wiskundig Centrum.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Beschrijving

Ligging

Het Wiskundig Centrum bevindt zich in de utilitaire zone van de Voorwerf en staat met de voorgevel gericht naar het Provoosthuis. Het pad door het grasveld leidt naar de ontsluitingsweg van de Dijkrandzone en is een directe route naar de entree van het Provoosthuis.

Hoofdvorm

Het Wiskundig Centrum is een langgerekt rechthoekig gebouw met twee bouwlagen onder een plat dak. De constructie bestaat uit een betonskelet met betonnen vloeren en dak, betonnen kolommen voor de ophanging van de gevelelementen en een enkele rij kolommen in het midden. De voor- en achtergevel tellen veertien traveeën, het gebouw heeft zodoende een lengte van 53,2 m.

Gevels

De voor- en achtergevel hebben per bouwlaag een borstwering van gestraalde grindbetonplaten en een vensterstrook. De traveeën tellen elk twee ramen met zesruitsverdeling. De ramen vervangen de oorspronkelijke ramen met stalen kozijnen met achtruitsverdeling. Tussen de ramen zijn donkerblauw geverfde panelen. Oorspronkelijk waren alle vensters op de begane grond voorzien van traliewerk en ramen met matglas.
De voorgevel heeft een nadrukkelijk horizontale geleding. In de vierde travee bevindt zich een portaal met entree en luifel. De portaalwangen bestaan uit metselwerk van kleurig hardgrauw. De entreepui is vernieuwd. Boven de luifel zijn bovenlichten.
In de achtergevel wordt de horizontale geleding onderbroken door glaspuien over twee bouwlagen ter plekke van de trappenhuizen (vierde en elfde travee) en een travee met op beide bouwlagen een een verhoogde borstwering en vensterstrook met bovenlichten ter plekke van de wc's (tiende travee). Oorspronkelijk hadden de glaspuien op de begane grond traliewerk met ramen van matglas. De kopgevels zijn nagenoeg blind uitgevoerd in metselwerk van kleurig hardgrauw. Tegen de noordoostelijke zijgevel staat een gemetselde schoorsteen ter plekke van de cv-ruimte. De entree met enkele stalen deur leidt naar de cv-ruimte. De entree met dubbele stalen deur naar de excentrisch gelegen gang.

Interieur

De indeling van beide bouwlagen bestaat uit een lange gang die vanwege de in het midden van het skelet geplaatste kolommenrij een excentrische ligging heeft. De vertrekken aan de voorzijde zijn dieper dan de vertrekken aan de achterzijde.
De afwerking is standaard. Het portaal, de hal en het trappenhuis hebben natuurstenen vloeren en traptreden. De trappenhuizen hebben geprefabriceerde betonnen trappen met keerbordes en stalen bordeshekken. De vloeren in de gangen zijn bedekt met linoleum. Het trappenhuis is uitgevoerd in schoonmetselwerk van kleurig hardgrauw. De gangen met B2-blokken (in de gang geschilderd en in de vertrekken gepleisterd). Ter hoogte van de bovenzijde van de deuren is in de gangen en vertrekken een hardhouten schilderijlijst aangebracht.
De situering en de grootte van de vertrekken zijn afhankelijk van de functie. Op de begane grond bevinden zich de portiersloge, de vertrekken voor zware installaties, magazijnen en ruimtes voor de technische installaties. De grootste vertrekken waren bestemd voor de Bull-installatie, de computer en de papierverbrandingsinstallatie. Op de verdieping bevinden zich voornamelijk kantoren, maar ook de donkere kamer. De grote hoekkamer was bestemd voor het hoofd van het Wiskundig Centrum.
Relicten van de geheimzinnige periode van het Wiskundig Centrum zijn de papierverbrandingsinstallatie op de begane grond en een brandkast van het merk John Tann's Reliance Safe op de verdieping.

Waardestelling

Cultuurhistorische waarden

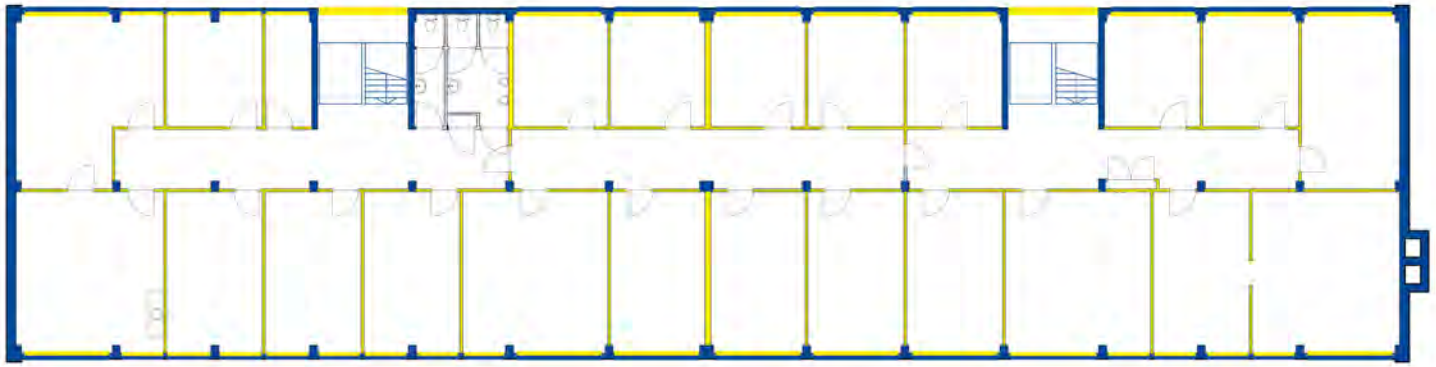
Het Wiskundig Centrum is van belang als onderdeel van de in systeembouw uitgevoerde gebouwen die in een korte periode de metamorfose van het Marineterrein moesten bewerkstelligen. In

Hoge waarde

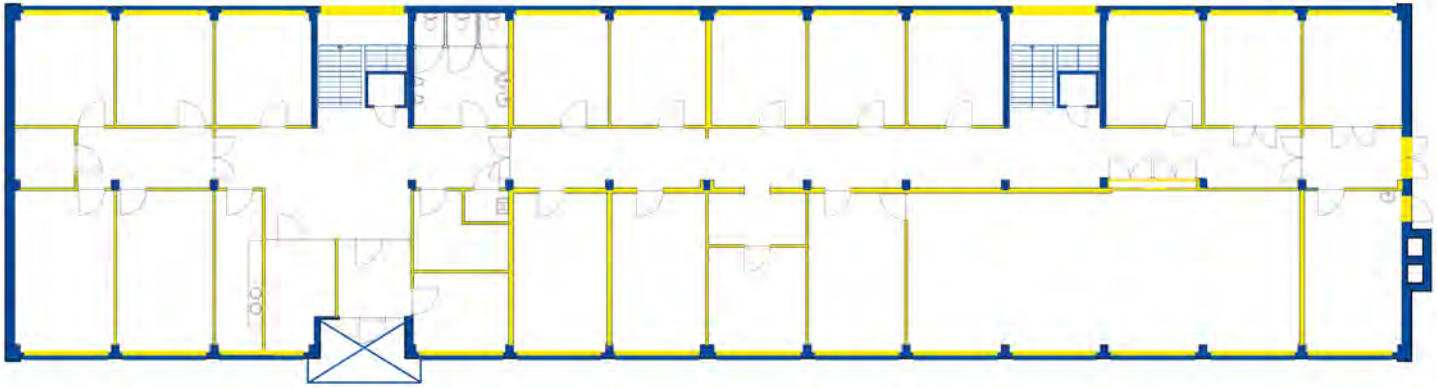
Positieve waarde

Indifferente waarde

Waarde overkapping of luifel



Wiskundig Centrum: verdieping



Wiskundig Centrum: begane grond

de Koude Oorlog speelde het Wiskundig Centrum een belangrijk rol in het onderscheppen en decoderen van geheime berichten, niet alleen voor de Koninklijke Marine, maar voor de gehele Nederlandse krijgsmacht.

Architectuurhistorische waarden
Het Wiskundig Centrum is een goed voorbeeld van de speciaal voor het Marineterrein ontwikkelde systeembouw waarmee een ingrijpend bouwprogramma in zeer korte tijd kon worden gerealiseerd terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. De indeling van het gebouw en de afwerking van de interieurs is vrijwel gaaf. De nog in het gebouw aanwezige papierverbrandingsinstallatie en brandkast herinneren aan de geheimzinnige functie van het Wiskundig Centrum.

Verantwoording
Archieven
Bestek en voorwaarden Maridgebouw, 1962, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8032
Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject, 1960, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8029
Bouwarchief Gemeente Amsterdam

Veldwerk
Exterieur en interieur, 5 oktober 2020











TOKM-gebouw (027)

Huidige naam: TOKM-gebouw
Oorspronkelijke naam: TOKM-gebouw
Ontwerp: 1962
Bouw: 20 april 1963
Oplevering: 30 juni 1966
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

<< TOKM-gebouw met in het Bassin de opleidingsschepen Gelderland en Grijpskerk, 1983.
[Nederlands Instituut voor Militaire Historie DB-07-07-001]

<< Het gloednieuwe TOKM-gebouw, ca.1966.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie 2158_012926]

< Getransformeerde zuidelijke vleugel met laagbouw voor praktijkonderwijs aan het Bassin.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Constructie met *piloti*.
[Foto's: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

In de naoorlogse periode fungeerde het Marineterrein hoofdzakelijk als centrum voor opleidingen die tot de Technische Opleidingen Koninklijke Marine (TOKM) en de Verbindingsschool (VBS) behoorden. Het bouwprogramma voor de twaalf nieuwe gebouwen omvatte twee grote lesgebouwen. Een daarvan was het nieuwe TOKM-gebouw. Tot de ingebruikname van het nieuwe lesgebouw waren de technische opleidingen verspreid over oude gebouwen die in de negentiende en begin twintigste eeuw waren gebouwd voor andere doeleinden zoals het TOKM-schoolgebouw (een grote barak op de voormalige werf voor de kanonneerboten) en de nabij gelegen kleinere TOKM-lesbarak, de TOKM-werkplaatsen (voormalige sloepenloodsen Vijf Beuken), en de TOKM-kazerne (voormalige scheepstimmerwerkplaats). Door de aanleg van de IJ-tunnel werd alle bebouwing op de zuidelijke en zuidwestelijk arm van May's dam gesloopt, waaronder de barakken. De Vijf Beuken verkeerde in slechte staat.

Het nieuwbouwprogramma gaf aanleiding om alle onderdelen van de TOKM in één gebouw onder te brengen. Het overzicht van de onderdelen in de *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) is zeer uitvoerig. In hoofdlijnen kwam het neer op een centraal gebouw, een logiesgebouw voor korporaals en manschappen TOKM, een schoolgebouw voor machinisten en een schoolgebouw voor elektromonteurs (beide met theorie- en praktijkgedeelte), en een ligplaats voor opleidingsschip Hr. Ms. Van Kinsbergen (lengte 103 m) nabij de machinistenschool. Meegegeven werd de aanbeveling om het centraal gebouw en de twee schoolgebouwen zodanig te combineren dat verbinding binnendoor mogelijk zou zijn.
Het centraal gebouw TOKM had naast een grote hoeveelheid kamers voor docenten, instructeurs en ander personeel ook grote ruimtes nodig voor onder andere een examenzaal, tekenlokalen, een bibliotheek, een amfitheater-achtig natuurkundelokaal, laboratorium, en twee lokalen voor de opleiding kernenergie. De machinistenschool en de elektromonteursschool hadden ongeveer evenveel ruimte voor theorieonderwijs nodig. De machinistenschool had bijna twee keer zoveel vierkante meters praktijkruimte nodig als de elektromonteursschool. Daar stond tegenover dat de elektromonteursschool praktijklokalen met een minimale plafondhoogte van 4 m nodig had.

Ontwerp en auteursrecht

De toenemende tijdsdruk vanwege de aanleg van de IJ-tunnel en de wens van de Koninklijke Marine om op het Marineterrein in Amsterdam te blijven, vroeg om een uitgekiend nieuwbouwprogramma. Architecten- en ingenieursbureau F. C. de Weger ontwikkelde in samenwerking met N.V. Bataafsche Aanneming Maatschappij (BAM) een semi-prefabricatiesysteem voor betonskeletbouw dat gefaseerd en in korte tijd alle te slopen gebouwen zou vervangen, terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. In principe waren er drie gebouwtypen: kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen. Het TOKM-gebouw is gedeeltelijk opgezet volgens het standaardtype van het lesgebouw waarbij de maatvoering werd bepaald door het aantal vierkante meters per persoon, naar functie en aantal. Door de toevoeging van het contrasterende lagere bouwvolume en de plaatsing van de standaard lesgebouwen op *piloti*, geven het TOKM-gebouw het voorkomen van een bijzonder gebouw, dat wil zeggen, als uitzondering op de drie standaard gebouwtypen). De constructie van een onderstel met *piloti* van ter plaatse gestort beton toont gelijkenis met de Unite D'Habitation (1947-1952) in Marseille naar ontwerp van Le Corbusier.
Voor de vergaderingen van de EU tijdens het voorzitterschap van Nederland (eerste helft van 2016) is het TOKM aangepast. Bureau




027
021





< TOKM-gebouw met opleidingsschip Hr. Ms. Van Kinsbergen in het Bassin, 1966.
[Stadsarchief Amsterdam HVVA00107000053]

<<< De laagbouw voor praktijkonderwijs met nieuwe gevelbekleding.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Transformatie van de zuidelijke vleugel (links) en noordelijke vleugel (rechts) van het TOKM-gebouw door Bureau SLA, 2015.
[[Foto's: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

SLA transformeerde in 2015 het zuidelijke volume en voorzag de zuidelijke gevel van houten lamellen waarin de vlaggen van de lidstaten van de EU zijn te herkennen.

Beschrijving

Ligging

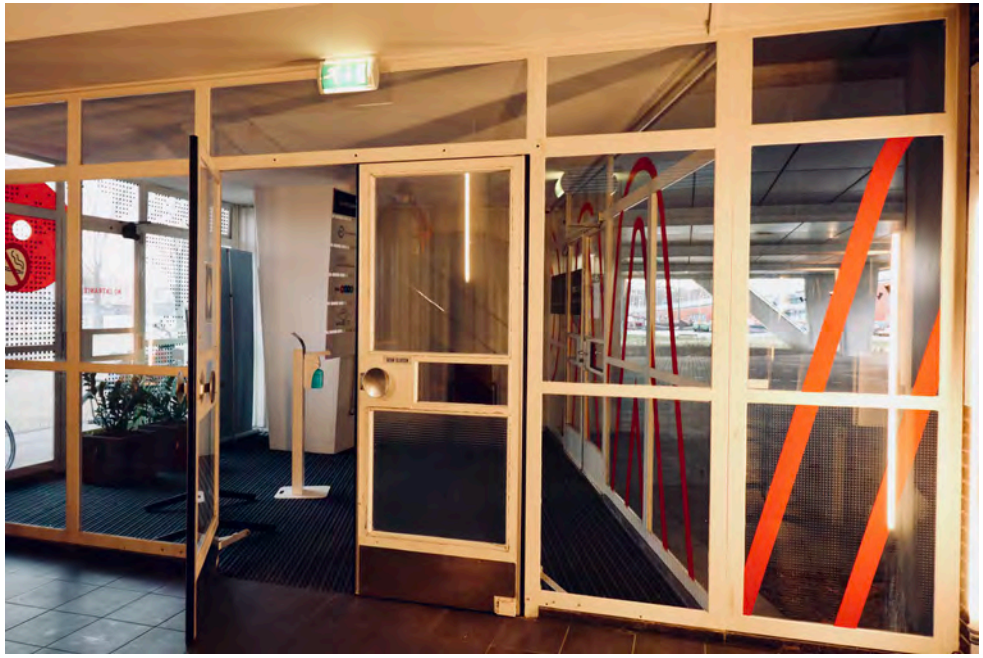
Het TOKM-gebouw is gebouwd op het nieuwe terrein dat was ontstaan door de gedeeltelijke demping van het dok. Het gebouw bevindt zich nabij de kades van het Bassin en het Oosterdok op een prominente zichtlocatie. In het Bassin lagen opleidingsschepen aangemeerd. Het gedeelte van het gebouw bestemd voor praktijkonderwijs staat aan de weg die vanaf de Voorwerf langs het Officiersgebouw en de Verbindingsschool loopt.

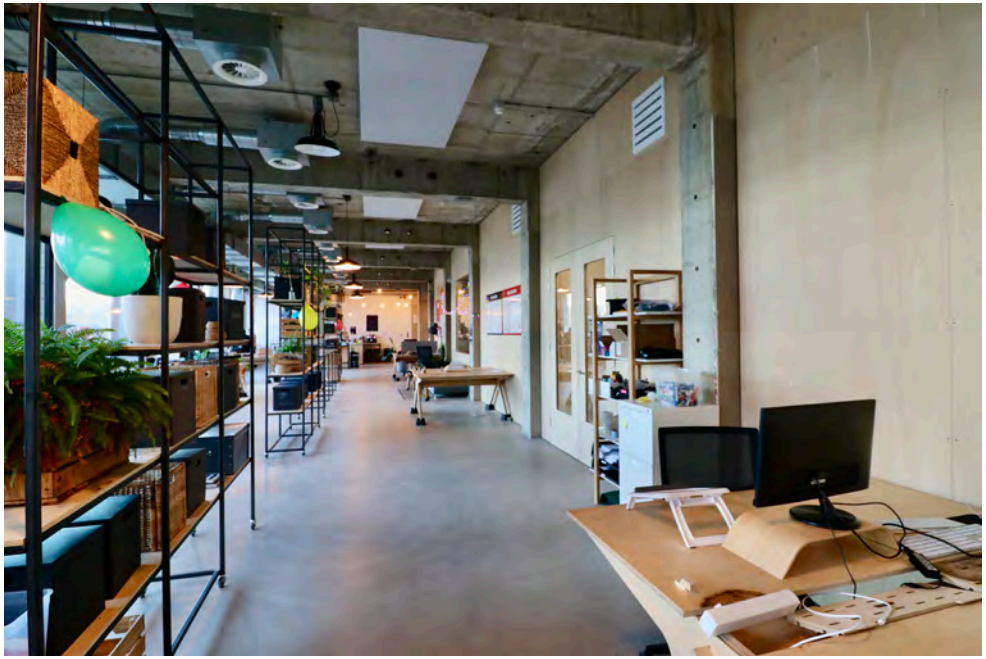
Hoofdvorm

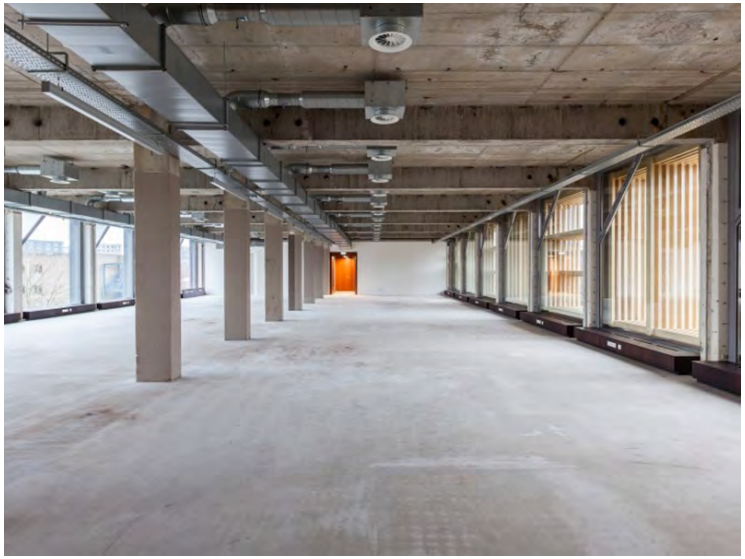
Het TOKM-gebouw is een samengesteld gebouw bestaande uit twee opgetilde rechthoekige vleugels van drie bouwlagen onder platte daken en een zeer groot rechthoekig volume van een bouwlaag onder een plat dak. De twee vleugels staan op enige afstand evenwijdig aan elkaar. Het lage volume is met de lange gevel tegen de kopse gevels van de twee vleugels geplaatst. Er gaat een contrasterende werking uit van de twee schijfvormige vleugels op betonnen *piloti* die het maaiveld vrij laten en het grote platte volume dat erachter ligt.
De twee vleugels zijn de gebouwen voor de functies van het centraal gebouw voor TOKM en het theorieonderwijs van de machinistenschool en de elektromonteursschool. Het witgeschilderde betonnen onderstel bestaat per vleugel uit vijf liggers op vijf paar *piloti*. Het achterste gedeelte van de vleugels staat op een eenlaagse uitbouw van het lage volume. Op het onderstel is het standaardtype van het lesgebouw geplaatst. De vleugels tellen elk elf traveeën en zijn dus 41,8 m lang.

Gevels

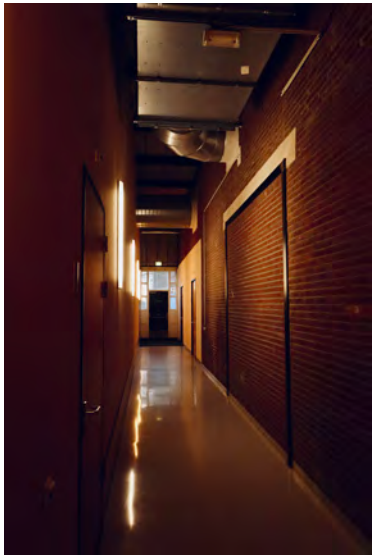
Oorspronkelijk hadden de voor- en achtergevels de gestandaardiseerde gevelindeling met per bouwlaag een borstwering van gestraalde grindbetonplaten en een vensterstrook en waren de blinde kopgevels uitgevoerd in metselwerk van kleurig hardgrauw. Op de hoeken van de op het zuiden georiënteerde lange gevels werd de horizontale geleding onderbroken door glazen puien over drie bouwlagen ter plekke van de trappenhuizen (eerste en tiende travee) en een vrijwel blind uitgevoerde travee met op alle bouwlagen een vensterstrook met bovenlichten ter plekke van de wc's (elfde travee). Tegen de kopse gevels aan de waterkant leiden witgeschilderde betonnen trappen van een entree op de eerste verdieping naar het maaiveld. In de eenlaagse uitbouw van het lage volume bevinden zich de entrees naar beide vleugels. De entree van de zuidelijke vleugel is voorzien van het oorspronkelijke uitgebouwde portaal met glaspuien en geprofileerde betonnen wand. De entree van de noordelijke vleugel is gewijzigd en uitgebouwd tot horeca-ruimte.
In de nieuwe situatie zijn de gevels opnieuw ingedeeld. Beide lange gevels van het zuidelijke vleugel zijn van de borstwering en vensterstroken ontdaan. Ervoor in de plaats zijn glaspuien met stalen balkons gekomen. De zuidelijke gevel heeft van de tweede tot en met de tiende travee horizontale metalen lamellen. De elfde travee en de kopse gevels zijn geheel met zilverkleurige metalen platen bekleed.
De zuidelijke gevel van de noordelijke vleugel heeft op elke bouwlaag per travee een vierkant houten kader waarin met lamellen de vlaggen van de EU-lidstaten zijn te herkennen. De glazen puien in de eerste en tiende travee ter plekke van de trappenhuizen zijn vernieuwd. De noordelijke gevel bestaat uit een raster van vierkanten met glaspuien. In de noordelijke vleugel is de nadrukkelijk horizontale geleding geheel verdwenen. In de vloer van de eerste verdieping is een opening gemaakt van waaruit een witgeschilderde betonnen trap - in tegengestelde richting van de trap tegen de kopse gevel - naar het maaiveld leidt.
Het lage, platte volume is het gebouw voor het praktijkonderwijs van zowel de machinistenschool als de elektromonteursschool. Het volume bestaat uit één laag met een flinke hoogte. In de oorspronkelijke situatie bestonden de gevels uit een gemetselde








1301
1299
2995



<< Hoofdentree van het TOKM-gebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Opnieuw ingedeeld interieur van een van de vleugels van het TOKM-gebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<<< Lege verdieping met in het midden de kolommenrij in een van de vleugels van het TOKM-gebouw.
[Foto: Bureau SLA]

<< Exterieur van het praktijkgedeelte van het TOKM-gebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Interieur met werkruimte en gang in het praktijkgedeelte van het TOKM-gebouw.
[Foto's: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

borstwering met slechts door brede en hoge deuropeningen ononderbroken vensterstrook en een hoog gesloten gevelvlak tussen de vensterstrook en de dakrand bekleed met aluminium platen met verticale profilering. Tegen de zuidelijke gevel waren twee kleine en lagere uitbouwen met bergingen geplaatst.
In de huidige situatie zijn de gevels geheel bekleed met aluminium platen met horizontale profilering. Op enkele plekken zijn de vensters oorspronkelijk, een aantal is vernieuwd. De brede en hoge deuropeningen zijn voorzien van nieuwe roldeuren. En er zijn nieuwe entrees gemaakt. De bergingen zijn verwijderd.

Interieur
De indeling van het interieur van de twee vleugels is, op de trappenhuizen en wc's na, gewijzigd. De excentrisch gelegen middengang is door de kolommenrij nog steeds herkenbaar.
Het is niet duidelijk of de huidige indeling van het lage, platte volume de oorspronkelijke is. Het gebouw is opgedeeld in ruimtes van verschillende groottes. Vanuit de hallen bij de entrees in de twee vleugels ontsluiten twee lange gangen de laagbouw. De grote ruimtes zijn ook via entrees in de gevels toegankelijk.

Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
Het TOKM-gebouw is van belang als onderdeel van de in systeembouw uitgevoerde gebouwen die in een korte periode de metamorfose van het Marineterrein moesten bewerkstelligen. Bovendien is het TOKM-gebouw een volwaardige opleidingsgebouw dat de technische opleidingen van de Koninklijke Marine recht doet en het belang ervan onderstreept.

Architectuurhistorische waarden
Het TOKM-gebouw is een goed voorbeeld van de speciaal voor het Marineterrein ontwikkelde systeembouw waarin een ingrijpend bouwprogramma in zeer korte tijd kon worden gerealiseerd terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. Binnen de standaard gebouwtypen is het TOKM-gebouw op een bijzondere manier vormgegeven, onder andere door de *piloti* waardoor het gebouw naar de stad de representatieve zijde van het Marineterrein toonde.

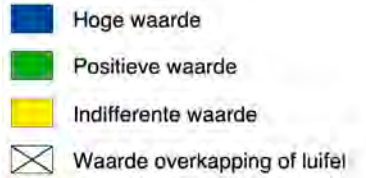
Situationele en ensemblewaarden
Het TOKM-gebouw is door zijn ligging aan kades van het Oosterdok en het Bassin goed zichtbaar; dit geldt met name voor de twee verhoogde lesgebouwen. Door de verhoogde plaatsing op piloti zijn er lange zichtlijnen. Door het zwevende karakter van de verhoogde vleugels heeft deze zijde van het Marineterrein een markant silhouet dat vanuit de Amsterdamse binnenstad goed zichtbaar is.

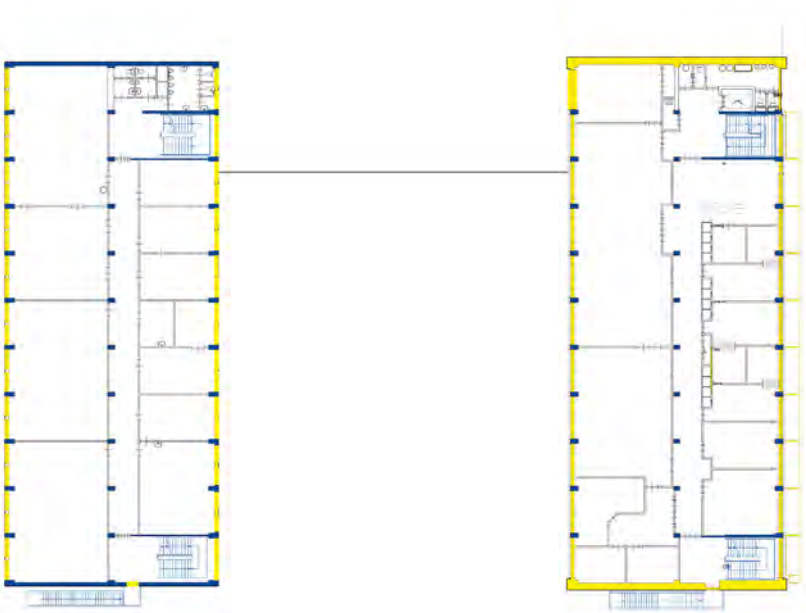
Verantwoording
Archieven
Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject, 1960, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8029

Veldwerk
Exterieur en interieur, 4 december 2020

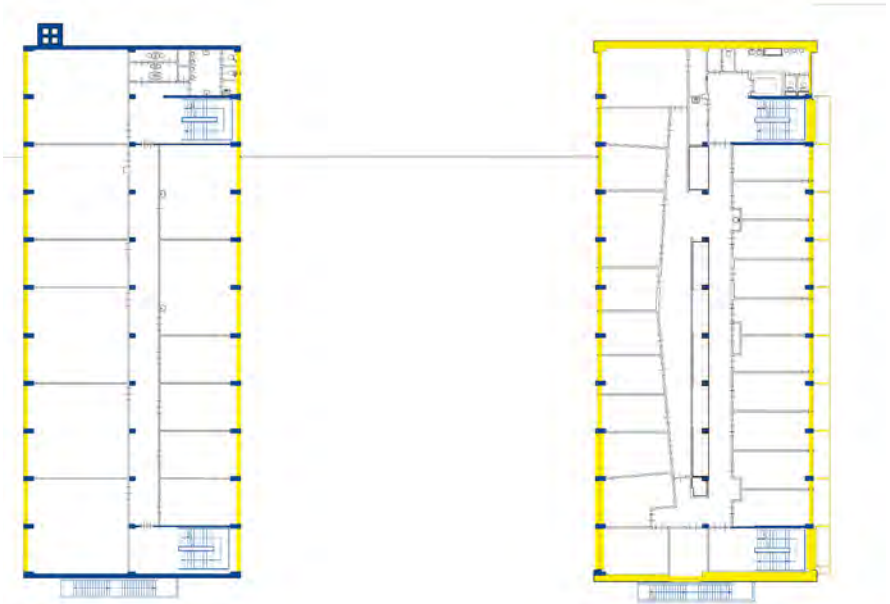


TOKM-gebouw: begane grond

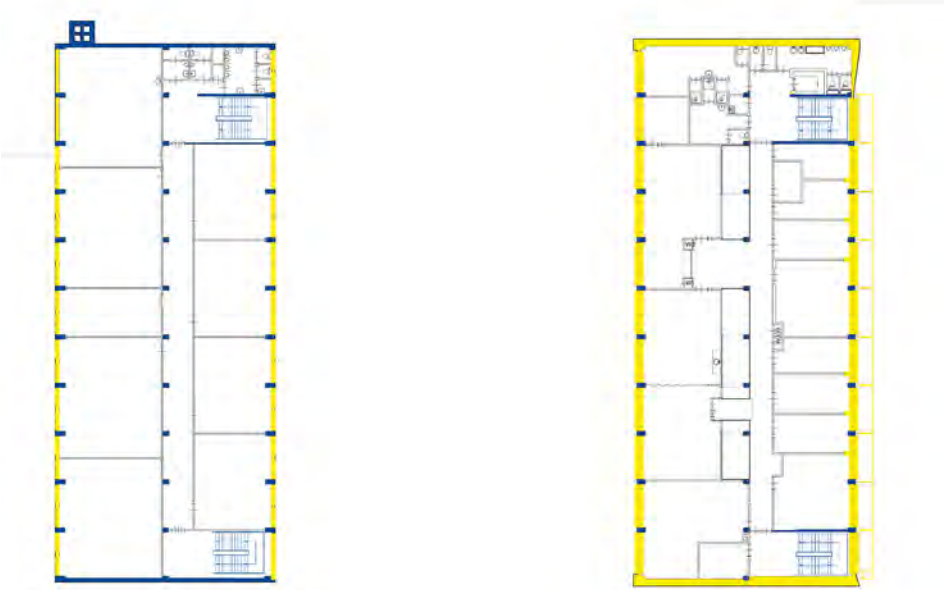




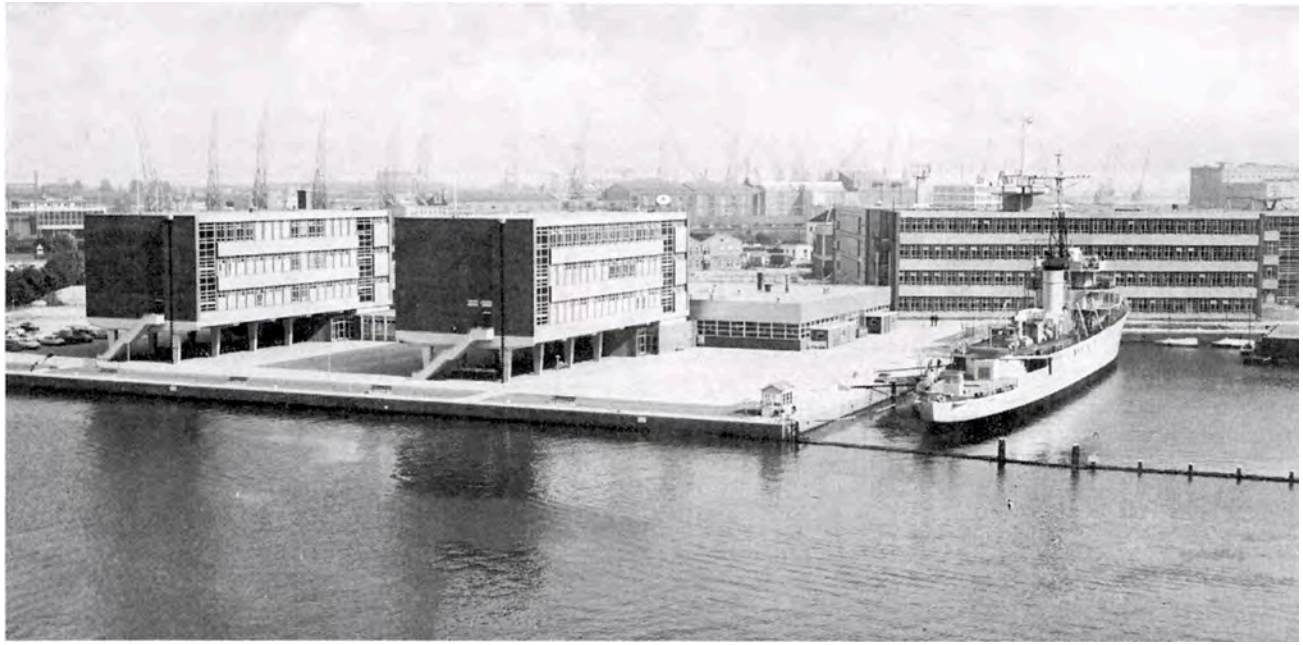
TOKM-gebouw: eerste verdieping



TOKM-gebouw: tweede verdieping



TOKM-gebouw: derde verdieping





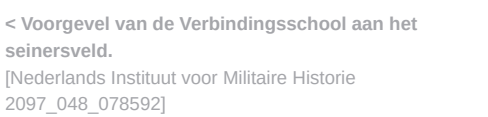




Verbindingsschool (028/028A)



<< Lesgebouwen TOKM en Verbindingsschool rond het Bassin met opleidingsschip Hr. Ms. Van Kinsbergen, ca. 1966.
[*Bouw* jrg. 22 (1967) nr. 27/28, p. 1023]



< Voorgevel van de Verbindingsschool aan het seinersveld.
[Nederlands Instituut voor Militaire Historie 2097_048_078592]



<< De Verbindingsschool en het Bassin volop in gebruik, 1966.
[Nederlands Instituut voor Militaire Historie 2158_030175]



< Opening van de Verbindingsschool op 27 november 1964. Op de achtergrond het verwijderde portaal van de Verbindingsschool.
[Nederlands Instituut voor Militaire Historie 2009-013-153_013]

Huidige naam: Selectiecentrum Defensie Personele Diensten (DPD)/Dienstencentrum Werving en Selectie
Oorspronkelijke naam: Verbindingsschool (VBS)
Ontwerp: 1962-1963
Bouw: 1964 (eerste fase)
Oplevering: 1964
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

In de naoorlogse periode fungeerde het Marineterrein hoofdzakelijk als centrum voor opleidingen die onder de Technische Opleidingen Koninklijke Marine (TOKM) en de Verbindingsschool (VBS) vielen. Het bouwprogramma voor de twaalf nieuwe gebouwen omvatte twee grote lesgebouwen en gebouwen die direct met de opleidingen te maken had, zoals de kantine voor korporaals en manschappen en de VBS-kazerne.
Tot de ingebruikname van het nieuwe lesgebouw waren de verbindingsopleidingen verspreid over gebouwen die uit de negentiende en begin twintigste eeuw dateerden. Deze gebouwen bevonden zich op de zuidwestelijke arm van May's dam, waaronder het hoofdgebouw van de Verbindingsschool uit 1916 en een houten gebouw met kantine en slaapzaal dat te klein was geworden voor het groeiend aantal leerlingen. Het hoofdgebouw van de Radioradarschool was gevestigd in twee verbouwde paardenstallen aan de Dijksgracht die uit 1808 dateerden en door verzakking in zeer slechte staat verkeerden. De ernaast gelegen houten lesbarak van de Radarschool was er beter aan toe, maar evengoed een noodoplossing.
Door de aanleg van de IJ-tunnel werd alle bebouwing op de zuidelijke en zuidwestelijk arm van May's dam gesloopt. Het nieuwbouwprogramma gaf aanleiding om alle onderdelen van de Verbindingsschool bijeen te brengen.
De verbindingsdienst verzorgt de telecommunicatie van de strijdkrachten, een essentiële militaire functie om inlichtingen door te kunnen geven en de inzet van eenheden te coördineren. Door de ontwikkeling van de technologie zou het belang van de verbindingsdienst alleen maar toenemen. De verwachting was dat het aantal leerlingen van de verbindingsopleidingen navenant zou groeien. De *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) geeft een overzicht van de Verbindingsopleidingen en de eisen voor de ruimteverdeling. Het nieuwe hoofdgebouw VBS (kazerne) zou voornamelijk kantoren en slaapvertrekken krijgen en op het dak een seinpost en mast. Er waren twee lesgebouwen nodig: een gebouw met leslokalen en enkele praktijklokalen voor seiners, codeurtelexisten en lijntelefonisten; een gebouw met leslokalen voor telegrafisten en Elektronische Oorlogsvoering (E.O.V.); een praktijkgebouw met een oefenstation, zender-afstemruimtes voor verschillende zenders, een filmzaal voor instructiefilms, enkele examenlokalen, een radiowerkplaats en amateurstation.
In de loop van de jaren zeventig werd een aantal Marinediensten, waaronder de Verbindingsschool, verplaatst naar Den Helder. Door reorganisaties bij Defensie kwamen steeds meer algemene krijgsmachtonderdelen naar het Marineterrein. De dienst Werving en Selectie werd aanzienlijk uitgebreid en nam in 1983 de leegstaande Verbindingsschool in gebruik. Alle potentiële kandidaten voor alle onderdelen van de krijgsmacht worden als eerste bij het Marine Keurings- en Selectiecentrum (MARKEURSEL) op het Marineterrein gekeurd en geselecteerd. Het interieur van de Verbindingsschool is door deze functiewijziging aangepast.

Ontwerp en auteursrecht

De toenemende tijdsdruk vanwege de aanleg van de IJ-tunnel en de wens van de Koninklijke Marine om op het Marineterrein in Amsterdam te blijven, vroeg om een uitgekiend nieuwbouwprogramma. Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger ontwikkelde in samenwerking met N.V. Bataafsche Aanneming Maatschappij (BAM) een semi-prefabricatiesysteem voor betonskeletbouw dat gefaseerd en in korte tijd alle te slopen gebouwen zou vervangen, terwijl de Koninklijke Marine











operationeel kon blijven. In principe waren er drie gebouwtypen: kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen. De Verbindingsschool is opgezet volgens het standaardtype van het lesgebouw waarbij de maatvoering werd bepaald door het aantal vierkante meters per persoon, naar functie en aantal.

Beschrijving

Ligging

De Verbindingsschool is gebouwd op het nieuwe terrein dat ontstaan was door de gedeeltelijke demping van het dok. De voorgevel heeft een oriëntatie naar het seinersveld, het terrein tussen de Verbindingsschool, de kazerne van de Verbindingsschool en het kantinegebouw voor de manschappen en korporaals. Op het seinersveld oefenden leerlingen van de Verbindingsschool de betekenis van morsecode en seinvlaggen. Tegenwoordig is het seinersveld in gebruik als parkeerplaats. De achtergevel heeft een oriëntatie op het Bassin waar de opleidingsschepen lagen aangemeerd.

Hoofdvorm

De Verbindingsschool is een samengesteld gebouw bestaande uit twee rechthoekige gebouwen van ongelijke lengte met vier bouwlagen onder platte daken. De twee gebouwen verspringen ten opzichte van elkaar en zijn verbonden door een glazen tussenlid. Het tussenlid is aangehecht in de een-na-laatste travee vanaf de kopgevels van beide gebouwen. Het lange gebouw (028) telt vijftien traveeën en meet 57 m. Het korte gebouw (028A) heeft met negen traveeën een totale lengte van 34,2 m. Gebouw 028 heeft op het dak, uit het midden geplaatst, een seinpost die in vormgeving refereert aan een scheepsbrug. De verschillende dakopbouwen voor de installaties dateren van recentere datum.

Gevels

De voor- en achtergevels van gebouwen 028 en 028A zijn nadrukkelijk horizontaal geleed en hebben een gestandaardiseerde gevelindeling met per bouwlaag een borstwering van gestraalde grindbetonplaten en een vensterstrook. De traveeën tellen elk twee ramen met zesruitsverdeling. De ramen vervangen de oorspronkelijke ramen met stalen kozijnen met achtruitsverdeling. Tussen de ramen zijn donkerblauw geverfde panelen. In de oorspronkelijke situatie waren deze panelen steenrood.
In de tiende travee van de voorgevel van gebouw 028 bevindt zich een glazen puien over drie bouwlagen ter plekke van het trappenhuis. Links van het trappenhuis hing op enige hoogte de seinlamp om vanaf het seinersveld morsecode te oefenen. De elfde travee heeft op elke bouwlaag een verhoogde borstwering en vensterstrook met bovenlichten ter plekke van de wc's. Het portaal met de hoofdentree onder een luifel op de begane grond is verwijderd voor de aanhechting met het nieuwe entreegebouw van donker staal en glas waarmee de Verbindingsschool en de Verbindingsschoolkazerne met elkaar zijn verbonden.
De voorgevel van gebouw 028A had een hoofdentree met een uitgebouwde portaal met een luifel op een geprofileerde betonnen wand.
In de achtergevel van gebouw 028 zijn in de derde en achtste travee op de begane grond twee entreepuien ingevoegd.
De achtergevel van het gebouw 028A heeft in de zevende travee een glazen puien over vier bouwlagen ter plekke van het trappenhuis.
De kopgevels zijn in kleurig hardgrauw gemetseld. In de noordwestelijke kopgevel van gebouw 028 en de zuidoostelijke kopgevel van gebouw 028A bevindt zich in het midden, op de tweede tot en met vierde bouwlaag een verticale strook met puien. Tegen de noordwestelijke kopgevel van gebouw 028 is een stalen noodtrap geplaatst. De noordwestelijke kopgevel van gebouw 028A en de zuidoostelijke kopgevel van gebouw 028 hadden op de begane grond een laag, breed venster. In de jaren tachtig is in deze gevels ter hoogte van de derde bouwlaag een tweetal vensteropeningen gemaakt om kleine kamers (bijvoorbeeld interviewkamers) die niet direct achter de voor- of achtergevel liggen, van daglichttoetreding te voorzien.
Het tussenlid met trappenhuis en later geïnstalleerde lift heeft

<< Achtergevel van de Verbindingsschool aan het bassin met seinpost op het dak.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< De twee gebouwen (links 028 en rechts 028A) van de Verbindingsschool met trappenhuis in het tussenlid.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<<< Op het dak van de Verbindingsschool staat de seinpost. Toen de Verbindingsschool nog als lesgebouw in gebruik was, hing aan de voorgevel een lamp om morseseinen te oefenen (te zien in de film *Make a Signal*).
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< De seinpost op het dak van de Verbindingsschool.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

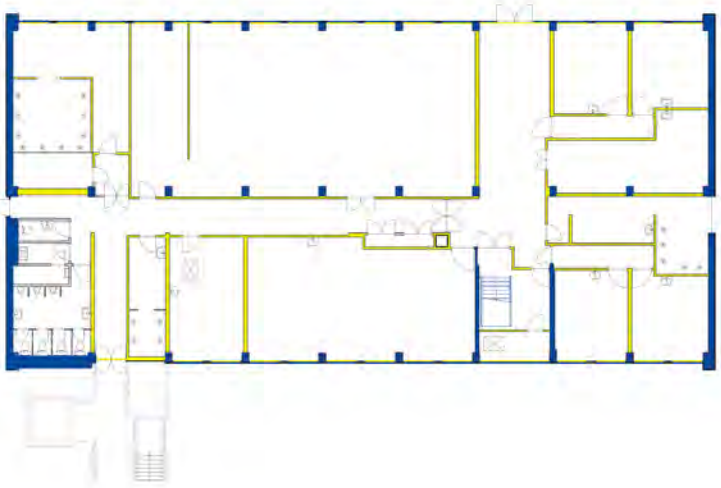
< Het trapenhuis tussen de twee gebouwen (028 en 028A) van de Verbindingsschool.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Hoge waarde

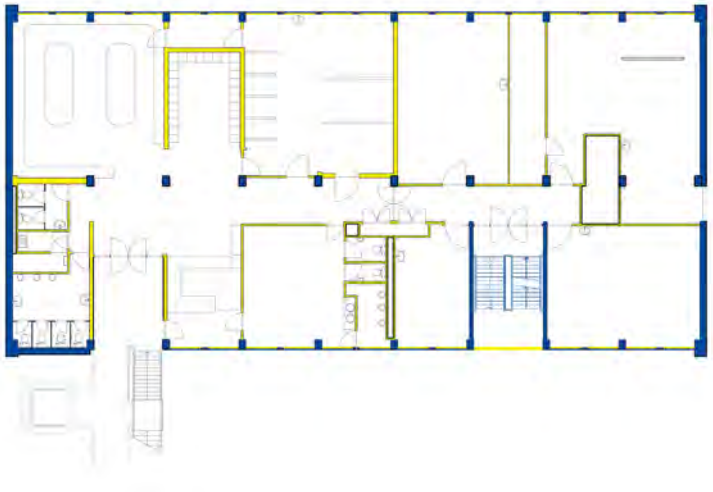
Positieve waarde

Indifferente waarde

Waarde overkapping of luifel



Verbindingsschool (028A): begane grond



Verbindingsschool (028A): begane grond



Verbindingsschool (028A): tweede verdieping



Verbindingsschool (028A): derdde verdieping

een glazen vliesgevel met op de begane grond een borstwering van blauwe panelen. In de oorspronkelijke situatie was op elke bouwlaag een borstwering met mosterdgele panelen.

Interieur
De oorspronkelijke indeling van gebouw 028 en 028A is, op de trappenhuizen na, gewijzigd. De excentrisch gelegen middengang is door de kolommenrij nog steeds herkenbaar. Wel zijn de gangen verbreed of ze verspringen vanwege de vergroting of verkleining van de vertrekken. Op de tweede verdieping van gebouw 028 is de middengang vervangen door een reeks vertrekken met aan weerszijden een smalle gang.
De trappenhuizen van de gebouwen 028 en 028A hebben de oorspronkelijke afwerking van schoonmetselwerk in kleurig hardgrauw. De geprefabriceerde betonnen trappen met keerbordes hebben stalen bordeshekken en natuurstenen vloeren en traptreden.

Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
De Verbindingsschool is van belang als onderdeel van de in systeembouw uitgevoerde gebouwen die in een korte periode de metamorfose van het Marineterrein moesten bewerkstelligen. Samen met het TOKM functioneert de VBS als opleidingsinstituut binnen het Marineterrein.

Architectuurhistorische waarden
De Verbindingsschool is een goed voorbeeld van de speciaal voor het Marineterrein ontwikkelde systeembouw waarin een ingrijpend bouwprogramma in zeer korte tijd kon worden gerealiseerd terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven.

Situationele en ensemblewaarden
De Verbindingsschool vormt met de Verbindingsschoolkazerne en het seinersveld een ruimtelijk-functionele eenheid.

Verantwoording
Archieven
Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject, 1960, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8029

Veldwerk
Exterieur en interieur, 4 november 2020

Hoge waarde

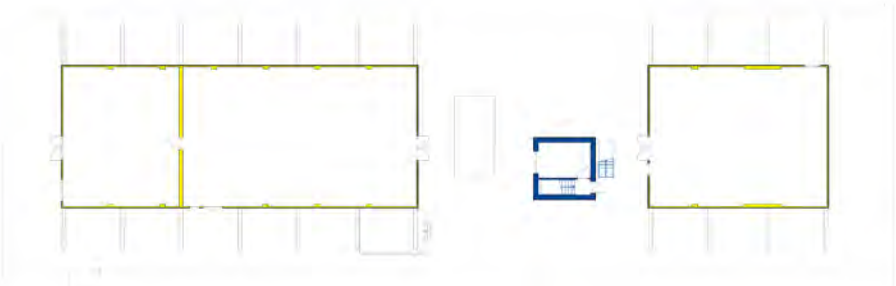
Positieve waarde

Indifferente waarde

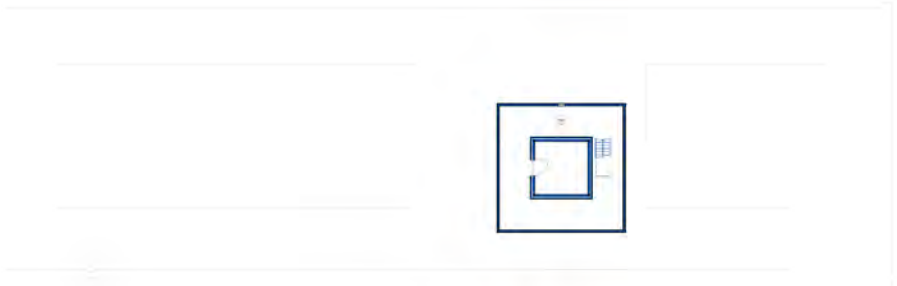
Waarde overkapping of luifel



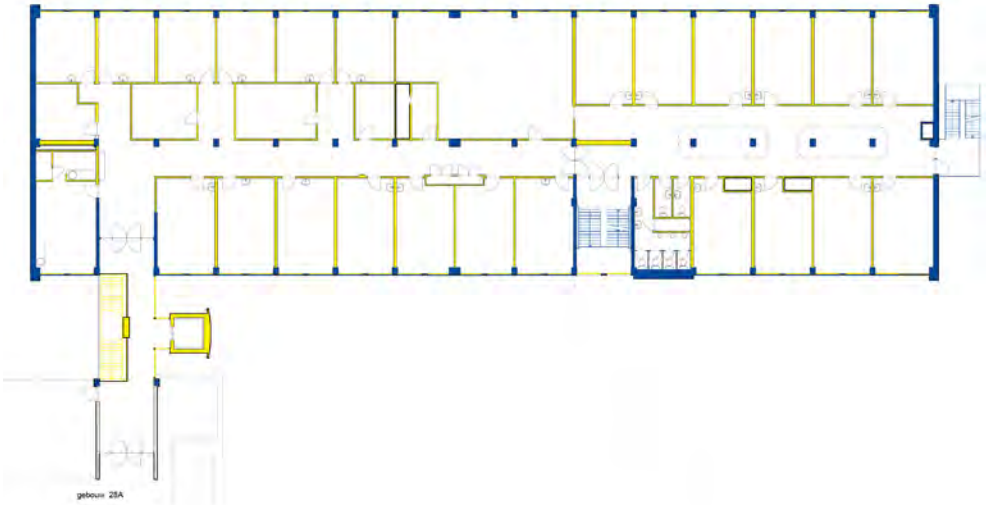
Verbindingsschool (028): begane grond



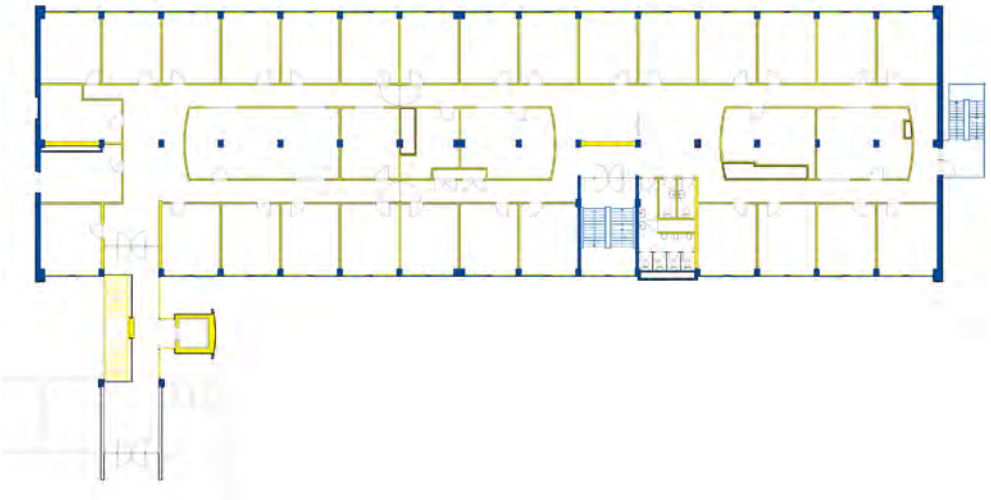
Verbindingsschool (028): dak met seinpost



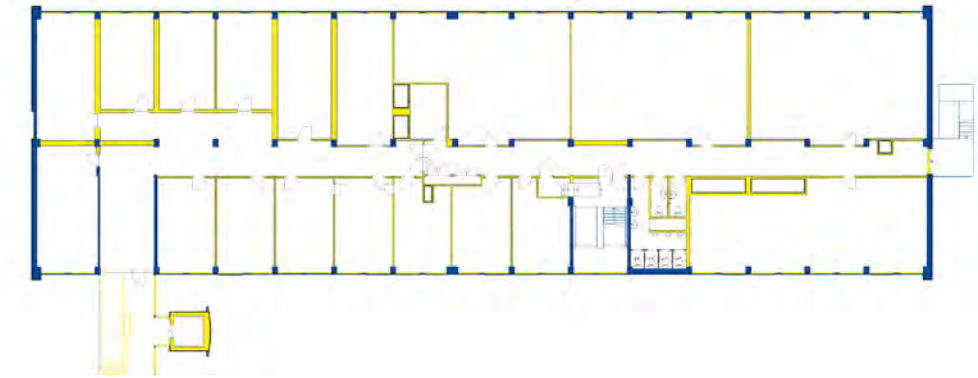
Verbindingsschool (028): seinpost



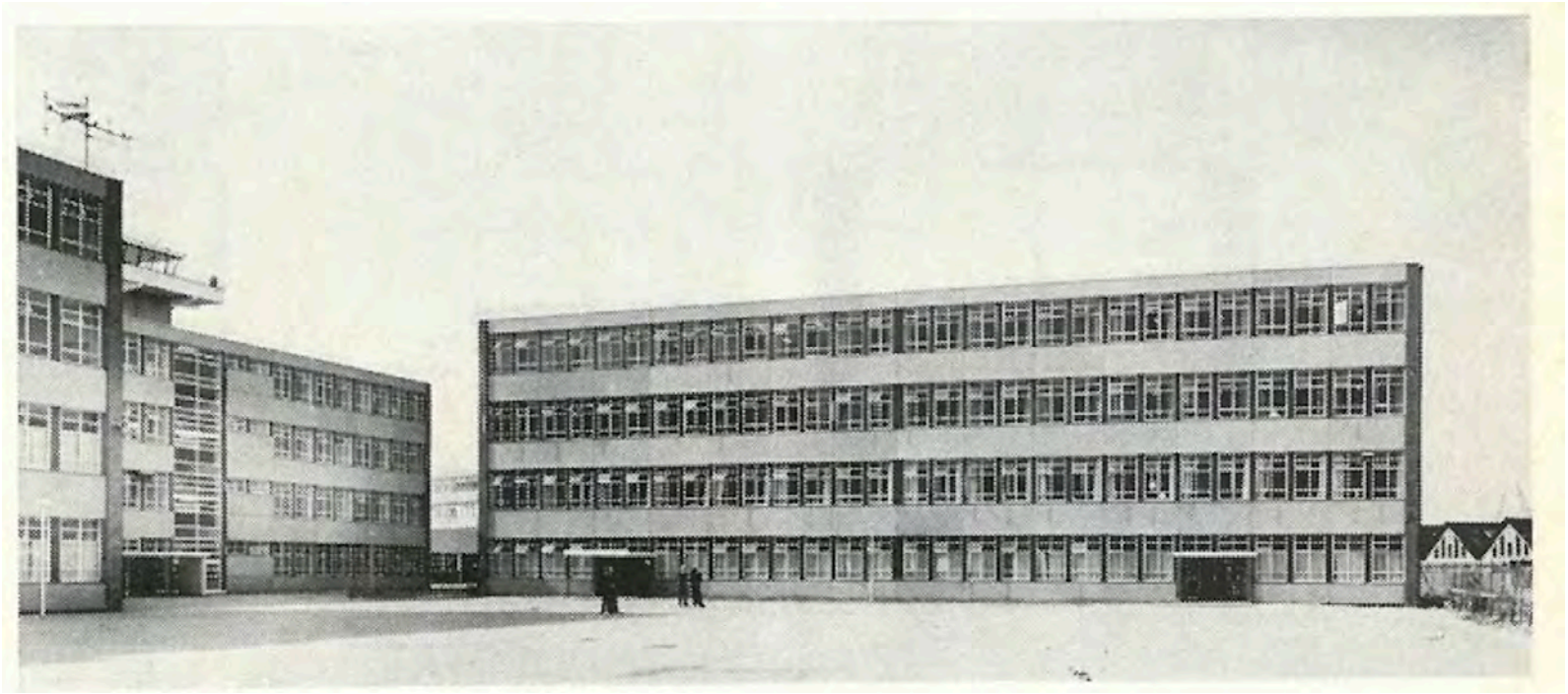
Verbindingsschool (028): eerste verdieping



Verbindingsschool (028): tweede verdieping



Verbindingsschool (028): derde verdieping









Verbindingsschoolkazerne (029)

Huidige naam: Selectiecentrum Defensie Personele Diensten (DPD)/Kantoor
Oorspronkelijke naam: VBS-kazerne
Ontwerp: 1962-1963
Bouw: 1964 (eerste fase)
Oplevering: 1964
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

< Verbindingsschool-kazerne met twee entrees, ca. 1966.
[*Bouw* jrg. 22 (1967) nr. 27/28, p. 1027]

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

In de naoorlogse periode fungeerde het Marineterrein hoofdzakelijk als centrum voor opleidingen die onder de Technische Opleidingen Koninklijke Marine (TOKM) en de Verbindingsschool (VBS) waren te scharen. Het nieuwbouwprogramma voor de twaalf gebouwen omvatte twee grote lesgebouwen en een aantal gebouwen dat directe met de opleidingen te maken had, zoals de kantine voor korporaals en manschappen en de VBS-kazerne.
Tot de ingebruikname van het nieuwe lesgebouw waren de verbindingsopleidingen verspreid over gebouwen die uit de negentiende en begin twintigste eeuw dateerden. Deze gebouwen bevonden zich op de zuidwestelijke arm van May's dam, waaronder het hoofdgebouw van de Verbindingsschool uit 1916 en een houten gebouw met kantine en slaapzaal die te klein was voor het groeiend aantal leerlingen. Het hoofdgebouw van de Radioradarschool was gevestigd in twee verbouwde paardenstallen aan de Dijksgracht die uit 1808 dateerden en door verzakking in zeer slechte staat verkeerden. De ernaast gelegen houten lesbarak van de Radarschool was er beter aan toe, maar evengoed een noodoplossing.
Door de aanleg van de IJ-tunnel werd alle bebouwing op de zuidelijke en zuidwestelijk arm van May's dam gesloopt. Het nieuwbouwprogramma gaf aanleiding om alle onderdelen van de Verbindingsschool bijeen te brengen.
De verbindingsdienst verzorgt de telecommunicatie van de strijdkrachten, een essentiële militaire functie om inlichtingen door te kunnen geven en de inzet van eenheden te coördineren.

<<< Achtergevel van de Verbindingsschool-kazerne.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Entree in de voorgevel van de Verbindingsschool-kazerne.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Voorgevel van de Verbindingsschool-kazerne.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

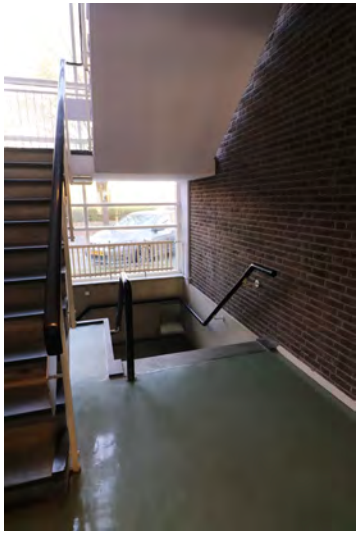
Door de ontwikkeling van de technologie zou het belang van de verbindingsdienst alleen maar toenemen. De verwachting was dat het aantal leerlingen van de verbindingsopleidingen navenant zou groeien. De *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) geeft een overzicht van de Verbindingsopleidingen en de eisen voor de ruimteverdeling. Het nieuwe hoofdgebouw VBS (kazerne) zou voornamelijk kantoren en slaapvertrekken krijgen en een seinpost en mast op het dak. Er waren twee lesgebouwen nodig: een gebouw met leslokalen en enkele praktijklokalen voor seiners, codeurtelexisten en lijntelefonisten; een gebouw met leslokalen voor telegrafisten en Elektronische Oorlogsvoering (E.O.V.); een praktijkgebouw met een oefenstation, zender-afstemruimtes voor verschillende zenders, een filmzaal voor instructiefilms, enkele examenlokalen, een radiowerkplaats en amateurstation.
De stafeisen vermelden expliciet de noodzaak van voldoende schuilkelders onder of nabij de VBS-gebouwen waar 830 personen konden schuilen. Deze schuilkelders waren bedoeld voor de manschappen.
In de loop van de jaren zeventig werd een aantal Marinediensten, waaronder de Verbindingsschool, verplaatst naar Den Helder. Door reorganisaties bij Defensie kwamen steeds meer algemene krijgsmachtonderdelen naar het Marineterrein. De dienst Werving en Selectie werd aanzienlijk uitgebreid en nam in 1983 de leegstaande Verbindingsschool in gebruik. Alle potentiële kandidaten voor alle onderdelen van de krijgsmacht worden als eerste bij het Marine Keurings- en Selectiecentrum (MARKEURSEL) op het Marineterrein gekeurd en geselecteerd. Het interieur van de Verbindingsschool is door deze functiewijziging aangepast.

Ontwerp en auteursrecht

De toenemende tijdsdruk vanwege de aanleg van de IJ-tunnel en de wens van de Koninklijke Marine om op het Marineterrein in Amsterdam te blijven, vroeg om een uitgekiend nieuwbouwprogramma. Architecten- en ingenieursbureau De

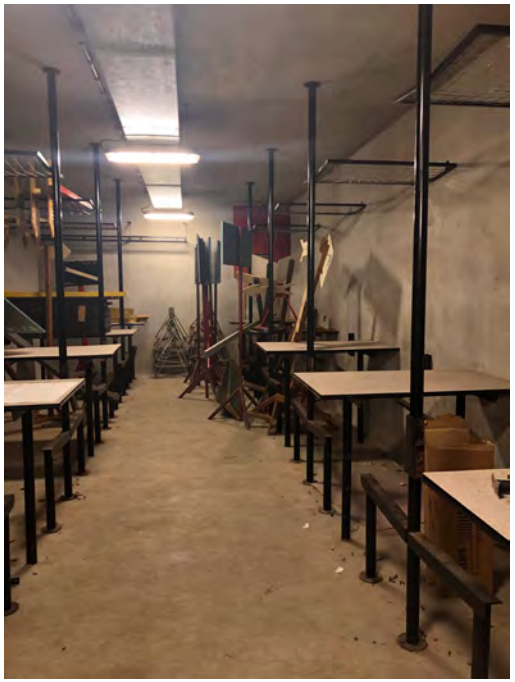







K 18
UITGANG NAAR KAZERNE





<<< De legeringsgebouwen hebben door de grootste overspanning een dubbele kolommenrij en een gang precies in het midden.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Zijgevel van de Verbindingsschool-kazerne met in het midden een pui. De legeringsgebouwen hebben door de grootste overspanning een dubbele kolommenrij. Voor de gevel bevindt zich het luik naar de schuilkelder.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Het trappenhuis met trap naar de schuilkelder onder de Verbindingsschoolkazerne.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< De stalen deur van de schuilkelder.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< De schuilkelder onder de Verbindingsschool-kazerne met de ontsmettingsruimte met douches (links) en de eetzaal (rechts).
[Foto's: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Weger ontwikkelde in samenwerking met N.V. Bataafsche Aanneming Maatschappij (BAM) een semi-prefabricatiesysteem voor betonskeletbouw dat gefaseerd en in korte tijd alle te slopen gebouwen zou vervangen, terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. In principe waren er drie gebouwtypen: kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen. De verbindingsschoolkazerne is opgezet volgens het standaardtype van het legeringsgebouw waarbij de maatvoering werd bepaald door het aantal vierkante meters per persoon, naar functie en aantal. Volgens deze standaard kreeg het legeringsgebouw een dubbele kolommenrij in het midden en tweemaal de grootste standaardoverspanning van de vertrekken.

Beschrijving

Ligging

De Verbindingsschoolkazerne bevindt zich op het nieuwe terrein dat door de gedeeltelijke demping van het dok was ontstaan. De voorgevel heeft een oriëntatie naar het voormalige seinersveld, het terrein tussen de Verbindingsschool, de kazerne van de Verbindingsschool en het kantinegebouw voor de manschappen en korporaals. Op het seinersveld oefenden leerlingen van de Verbindingsschool de betekenis van morsecode en seinvlaggen. Tegenwoordig is het seinersveld in gebruik als parkeerplaats. Ten opzichte van de Verbindingsschool is de Verbindingsschoolkazerne onder een hoek van 90 graden geplaatst.

Hoofdvorm

De Verbindingsschoolkazerne is een langgerekt rechthoekig gebouw met vier bouwlagen onder een plat dak. De gestandaardiseerde constructie bestaat uit een betonskelet met betonnen vloeren en dak, betonnen kolommen voor de ophanging van de gevelelementen en een dubbele rij kolommen in het midden. De voor- en achtergevel tellen veertien traveeën, het gebouw heeft zodoende een lengte van ruim 53,2 meter. De dakopbouw voor de installaties dateert van recentere datum.

Gevels

De voor- en achtergevel hebben een gestandaardiseerde gevelindeling met per bouwlaag een borstwering van gestraalde grindbetonplaten en een vensterstrook. De traveeën tellen elk twee ramen met vijfruitsverdeling. Tussen de ramen zijn donkerblauw geverfde panelen. De oorspronkelijke stalen kozijnen (met achtruitsverdeling) en panelen zijn vervangen door onderhoudsvrije exemplaren.
De voorgevel heeft een nadrukkelijk horizontale geleding. Oorspronkelijk had de kazerne twee entrees; namelijk in de derde en twaalfde travee. De entree in de derde travee is vervangen door twee standaard gevelelementen. In de twaalfde travee bevindt zich een portaal met de hoofdentree onder een luifel. De portaalwangen bestaan uit metselwerk van kleurig hardgrauw. De entreepui is vernieuwd. Boven de luifel zijn bovenlichten.
In de achtergevel wordt de horizontale geleding onderbroken door twee glazen puien over vier bouwlagen ter plekke van de trappenhuizen (derde en twaalfde travee). Tussen deze puien is de grindbetonnen borstwering op de begane grond verhoogd: hier bevinden zich de sanitaire ruimtes van de kazerne.
De kopgevels zijn uitgevoerd in metselwerk van kleurig hardgrauw. In het midden van de kopgevels is een verticale strook met puien bestaande uit een borstwering en raam per bouwlaag. Tegen de zuidwestelijke kopgevel is de aanhechting met het nieuwe entreegebouw van donker staal en glas waarmee de Verbindingsschoolkazerne en de Verbindingsschool met elkaar zijn verbonden.

Interieur

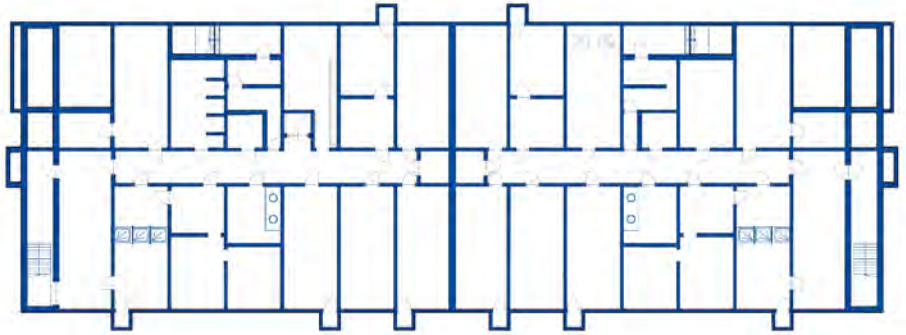
De indeling van het legeringsgebouw is behouden met kleine aanpassingen zoals een pantry en lift. Elke bouwlaag heeft een middengang met aan weerszijde een kolommenrij. De wanden tussen de kolommen zijn naar achteren geplaatst waardoor elke travee een nis heeft. De vertrekken aan voor en achterzijde zijn even diep. De vloeren in de gangen zijn bedekt linoleum.
De twee trappenhuizen hebben geprefabriceerde betonnen

Hoge waarde

Positieve waarde

Indifferente waarde

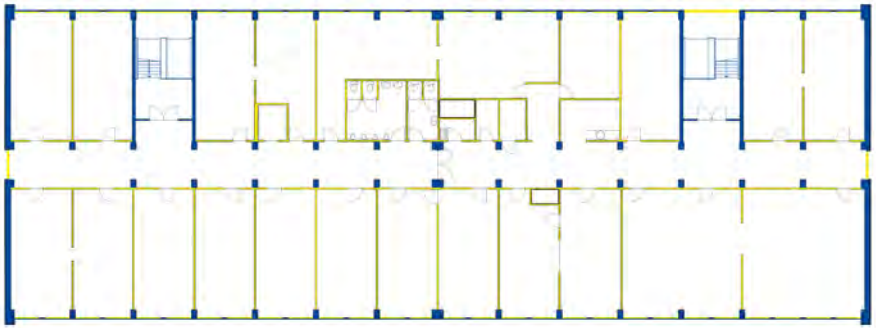
Waarde overkapping of luifel



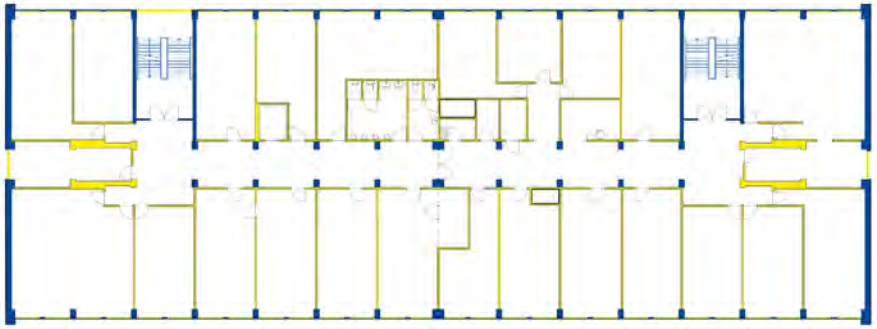
Verbindingsschoolkazerne (029): schuilkelder



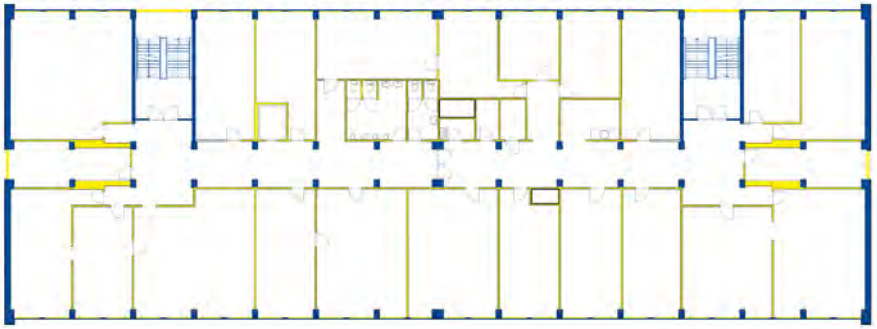
Verbindingsschoolkazerne (029): begane grond



Verbindingsschoolkazerne (029): eerste verdieping



Verbindingsschoolkazerne (029): tweede verdieping



Verbindingsschoolkazerne (029): derde verdieping

trappen met keerbordes en zijn bekleed met natuursteen en voorzien van stalen bordeshekken. Het trappenhuis is uitgevoerd in schoonmetselwerk van kleurig hardgrauw.
Onder het gehele vloeroppervlak van de Verbindingskazerne bevindt zich een schuilkelder. Deze bestaat uit twee delen die niet met elkaar zijn verbonden. De ruimtelijke opzet van beide delen is identiek, zij het gespiegeld. De schuilkelder is toegankelijk via de twee trappenhuizen en van buiten af via luiken nabij de kopgevels. Langs de voorgevel liggen op regelmatige afstand een reeks stalen luiken. De indeling is overeenkomstig de bouwlagen van de kazerne met een middengang en kleine vertrekken. De entrees via de trappenhuizen leiden via een gassluis met zware, stalen deuren naar de middengang met vertrekken. De entrees via de luiken bij de kopgevels leiden als eerste langs de ontsmettingsruimte met douches op een betonnen verhoging. Daartussen de ruimte waar de ventilatie continu kon worden geregeld en verblijfsruimten zoals slaapvertrekken, de eetzaal met vaste tafels, banken (zittingen verwijderd) en bagagerekken. In de kombuis bevindt zich een Bruynzeelkeuken van het type Monta ontworpen door Piet Zwart.

Waardestelling

Cultuurhistorische waarden

De Verbindingsschoolkazerne met schuilkelder is van belang als onderdeel van de in systeembouw uitgevoerde gebouwen die in een korte periode de metamorfose van het Marineterrein moesten bewerkstelligen. De schuilkelder herinnert aan de dreiging van een atoomaanval die tijdens de Koude Oorlog werd gevoeld.

Architectuurhistorische waarden

De Verbindingsschoolkazerne is een goed voorbeeld van de speciaal voor het Marineterrein ontwikkelde systeembouw waarin een ingrijpend bouwprogramma in zeer korte tijd kon worden gerealiseerd terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven.

Situationele en ensemblewaarden

De Verbindingsschoolkazerne vormt met de Verbindingsschool en het seinersveld een ruimtelijk-functionele eenheid.

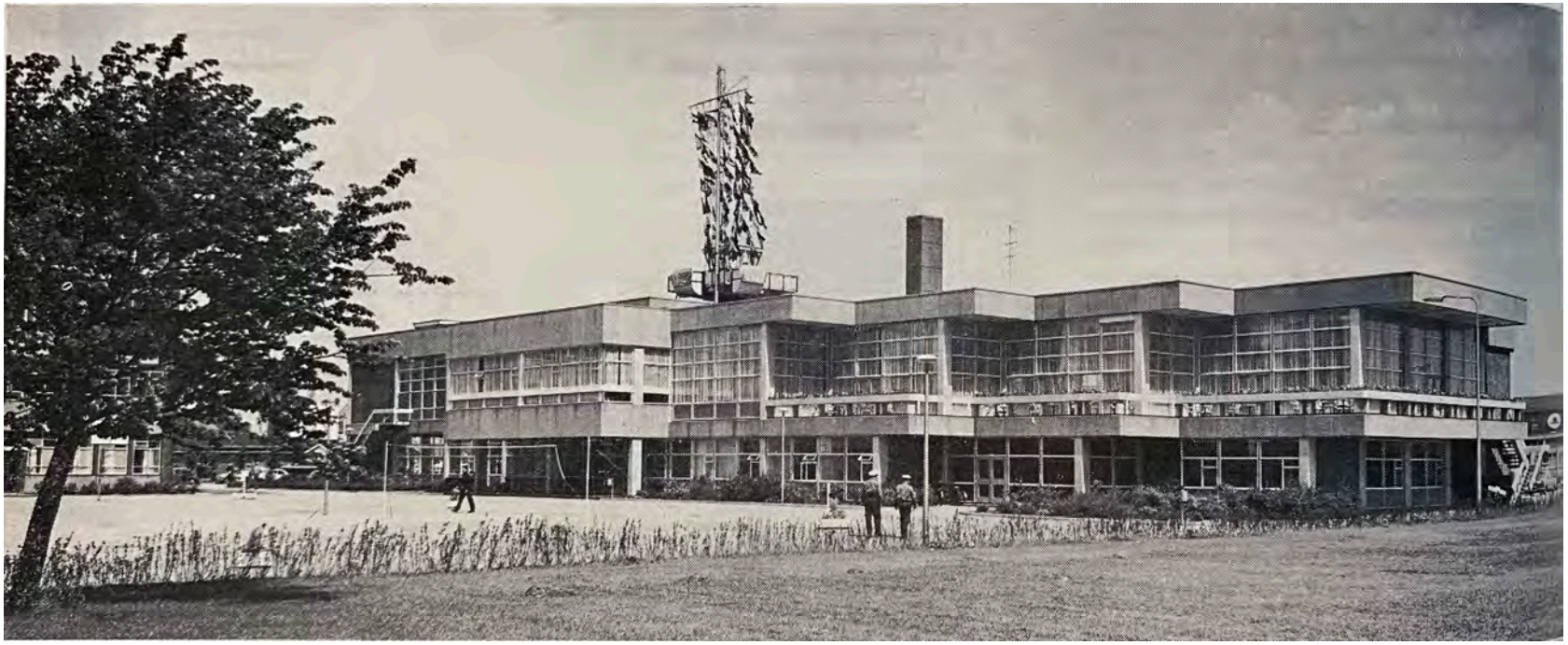
Verantwoording

Archieven

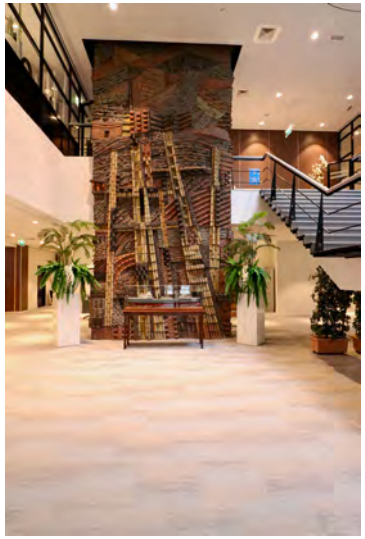
Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject, 1960, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8029

Veldwerk

Exterieur en interieur, 5 oktober 2020









Cantine korporaals en manschappen (030)

Huidige naam: Evenementen Centrum Amsterdam (ECA)
Oorspronkelijke naam: Cantine korporaals en manschappen
Ontwerp: 1963
Bouw: 1964
Oplevering: 1966
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

< Het kantinegebouw met cabine en seinmast op het dak.
[*Bouwkundig Weekblad* jrg. 86 (1968)) nr. 14, p. 218]

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

In de naoorlogse periode fungeerde het Marineterrein hoofdzakelijk als centrum voor opleidingen die onder de Technische Opleidingen Koninklijke Marine (TOKM) en de Verbindingsschool (VBS) vielen. Het bouwprogramma voor de twaalf nieuwe gebouwen omvatte twee grote lesgebouwen en een aantal gebouwen dat direct met de opleidingen te maken had, zoals de VBS-kazerne en de kantine voor korporaals en manschappen.
Het kantinegebouw vormt qua functie een bijzondere aanvulling op de gebouwentrits. Het moest een gebouw worden voor 'de lichamelijke en geestelijke verzorging van de manschappen buiten diensttijd'. De omvang werd afgestemd op 142 korporaals en 763 manschappen van de Marinekazerne Amsterdam (MKAD) en de Technische Opleidingen Koninklijke Marine (TOKM). In de *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) gaat het om een combinatie van recreatieruimtes en ruimtes voor verzorgende diensten. Behalve dagverblijven met een zaal voor biljart en tafeltennis, een film- en toneelzaal , verschillende lokalen voor hobby's, muziek, lezen en studeren, moest ook worden voorzien in een winkel, hulppostkantoor, kapsalon, kleermakerij en schoenmakerij.

<<< Het kantinegebouw met de oorspronkelijke kleurstelling, onder andere met mosterdgele borstweringen, 1991.
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam 00079742]

<< Kunstwerk van baksteen door Jo Klingers in de centrale hal.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Kunstwerk Nasi Goreng door Else van der Burgt in de centrale hal.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

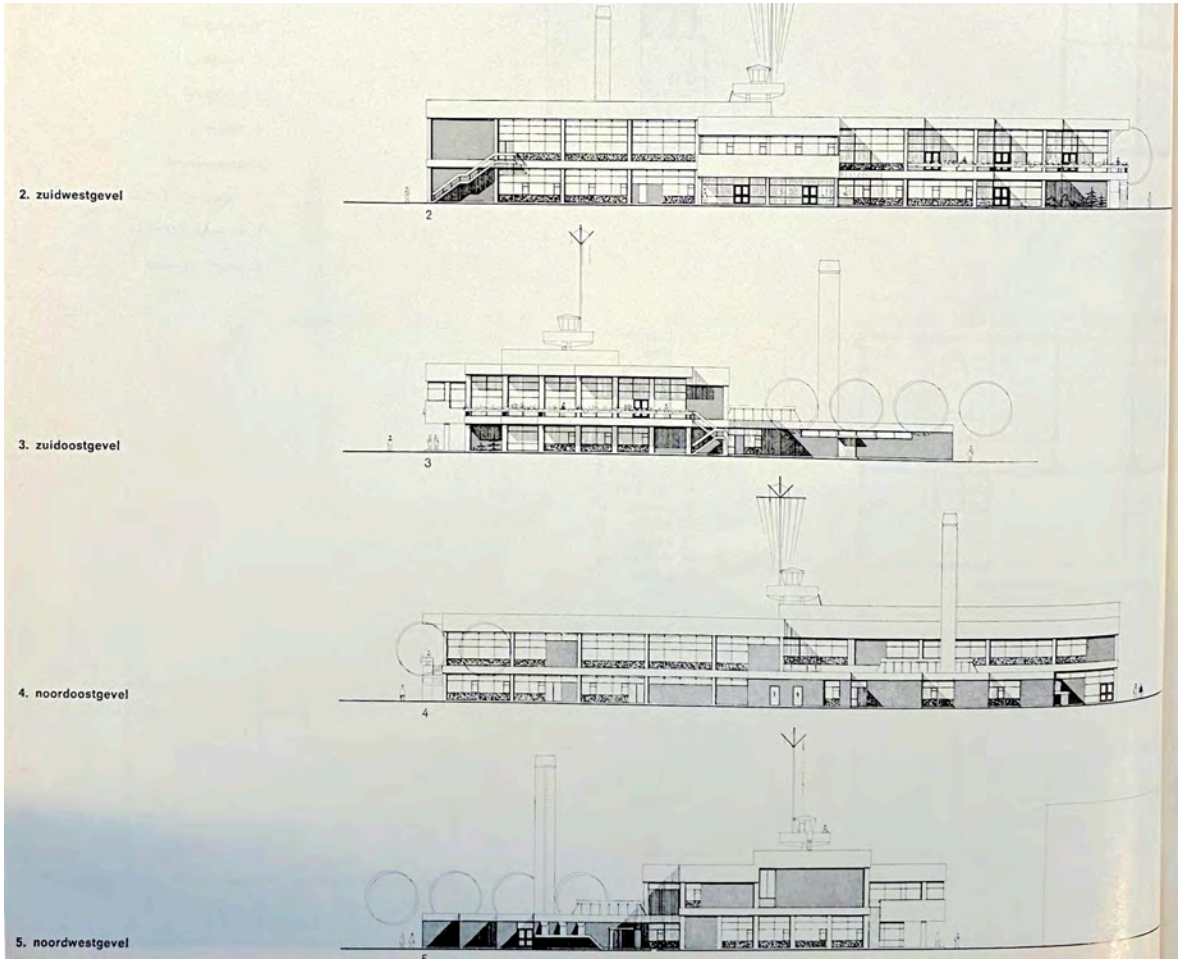
Ontwerp en auteursrecht

Bureau De Weger maakte een ontwerp voor een onderscheidend gebouw. Niet alleen in functie en vorm, maar ook in omvang. Het kantinegebouw is een van de grootste gebouwen dat op het Marineterrein is gerealiseerd. De oorspronkelijke opzet bestond uit een begane grond met de centraal gelegen hal, aan linkerzijde een grote eetzaal, aan rechterzijde een kleine hal met daaromheen gerangschikt de ruimtes voor dienstverlening, en aan achterzijde de keuken met magazijnen en kelder. De verdieping had links van de vide een film- en toneelzaal en rechts een kantine met buffet voor zowel de manschappen als de korporaals (elke rang met een eigen zone) en een zaal voor biljart en tafeltennis. Tussen de grote ruimtes waren kleinere ruimtes ingericht als leeszaal en tv-zaal. Het gedeelte achter de vide (waar zich op de begane grond de keuken bevindt) had geen verdieping.
Uitgangspunt voor de indeling van het gebouw was de gedachte dat ook bij een geringe bezetting - zoals in het weekend - niemand zich verloren hoefde te voelen in een groot en vrijwel leeg gebouw. Tussen de verschillende ruimtes bracht Bureau De Weger niveauverschillen en verschillende plafondhoogtes aan waardoor de ruimte werd geleed, maar ook continu doorloopt. In 2004 is de indeling door de grootscheepse verbouwing naar ontwerp van architect J. Griffioen sterk gewijzigd, maar de continuïteit van de ruimte is op enkele plekken nog steeds te ervaren. Tegenwoordig is het gebouw in gebruik als Evenementen Centrum Amsterdam (ECA), maar ook nog steeds als bedrijfskantine.

Kunstwerken

In het kader van de percentageregeling voor beeldende kunst zijn in de centrale hal twee kunstwerken gerealiseerd. Deze regeling houdt in dat een percentage van het budget voor nieuwbouw of een verbouwing in opdracht van de Rijksgebouwendienst - tegenwoordig het Rijksvastgoedbedrijf - wordt besteed aan een kunstwerk. Het kunstwerk van Jo Klingers werd aangekocht bij oplevering van de nieuwbouw in 1966; het kunstwerk van Else van der Burgt vanwege de grootscheepse verbouwing in 2004.

Baksteenreliëf (1966), Jo Klingers
Klingers studeerde aan het Instituut voor Kunstnijverheidsonderwijs in Amsterdam (Rietveldacademie). Hij begon zijn carrière als illustrator, schilder en graficus en ontwikkelde zich in de jaren zestig tot beeldhouwer en omgevingskunstenaar. Voor


2. zuidwestgevel
2
3. zuidoostgevel
3
4. noordoostgevel
4
5. noordwestgevel





<< Gevels van het kantinegebouw.
[*Bouwkundig Weekblad* jrg. 86 (1968)) nr. 14, p. 218]

< Gemoderniseerde gevels met nieuwe kleurstelling.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Gemoderniseerde gevels met nieuwe kleurstelling.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

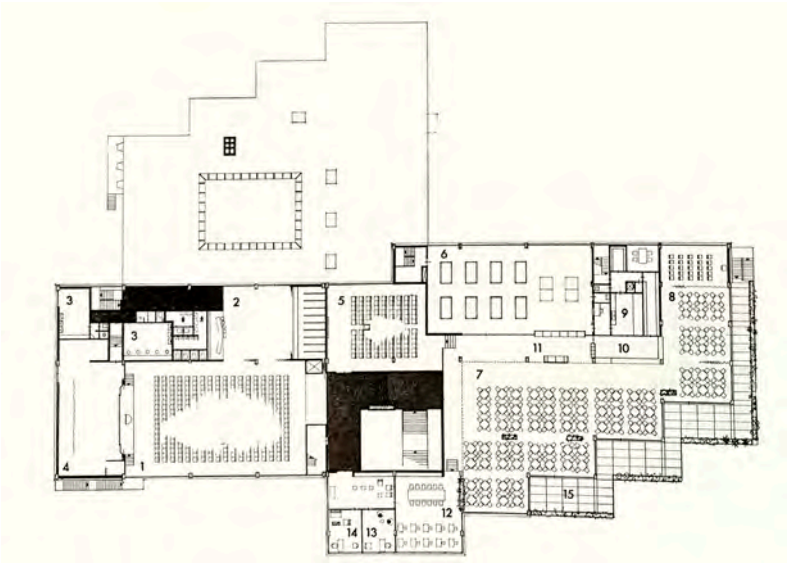
de vide in het kantinegebouw maakte Klingers een alzijdig baksteenreliëf dat twee bouwlagen hoog is. In het kunstwerk gaan twee betonnen kolommen en installaties schuil. Het reliëf is opgebouwd uit verschillende baksteensoorten die variëren in grootte, textuur en kleur en zijn toegepast in uiteenlopende (fantasie-)metselverbanden. De voorstelling is abstract, al zijn enkele maritieme motieven wel herkenbaar zoals scheepsmasten (voorzijde) en een kompas (achterzijde).

Nasi Goreng (2004), Else van der Burgt
Van der Burgt studeerde aan de kunstacademie in Enschede (AKI). In de loop van haar carrière als beeldend kunstenaar heeft ze zich gespecialiseerd in grote ruimtelijke projecten in de openbare ruimte. Het kunstwerk *Nasi Goreng* is een wandinstallatie die tegen de in de vide zichtbare verdiepingsvloer is bevestigd. De ondergrond bestaat uit de strepen en punten van de morsecode en een zwart-witfoto van een groep bijeen zittende matrozen. De dekking van de foto is gemanipuleerd zodat de afbeelding als subtiele achtergrond fungeert voor de horizontale rij van kleine ronde lichtbakken met de letters van het alfabet. De lichtbakken lichten als morseseinen een voor een op en vormen woorden die anekdotes vertellen over het marineleven op zee. Veel van de anekdotes gaan over eten en drinken aan boord van de marineschepen. Nasi Goreng is een van de gerechten dat steevast deel uitmaakt van het weekmenu van de Koninklijke Marine.

Beschrijving
Ligging
Het kantinegebouw bevindt zich op het nieuwe terrein dat is ontstaan door de gedeeltelijke demping van het dok, het hart van het Marineterrein. Het gebouw staat met de voorgevel aan het seinersveld waar de leerlingen van de Verbindingsschool oefende in het vertalen van morsesignalen en seinvlaggen. Op het kantinegebouw stond een kleine cabine met seinmast die bedoeld was voor het oefenen met seinvlaggen.

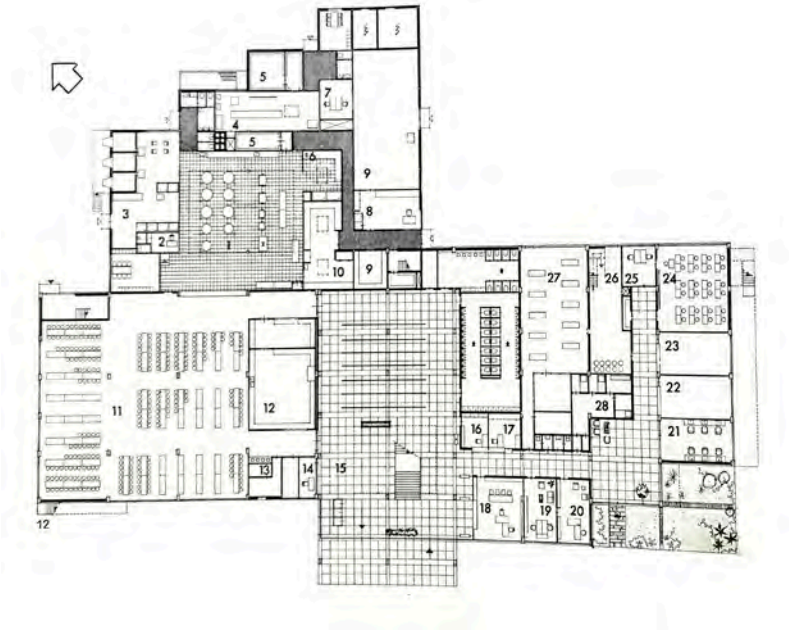
Hoofdvorm
Het kantinegebouw is een samengesteld gebouw van een volume van twee bouwlagen met een betonnen constructie aan de voorzijde en een volume van een bouwlaag met staalskelet aan de achterzijde. Beide volumes hebben een plat dak. Ter plekke van de film- en toneelzaal is het dak verhoogd voor onder andere de luchtbehandelingsinstallatie van de filmcabine. Het tweelaagse volume heeft aan de zuidzijde drie geschakelde bordessen en zodoende drie verspringende gevels. Boven de hoofdentree kraagt de verdieping uit. Aan de achterzijde is het gebouw zowel op de begane grond als op de verdieping gedeeltelijk uitgebreid.

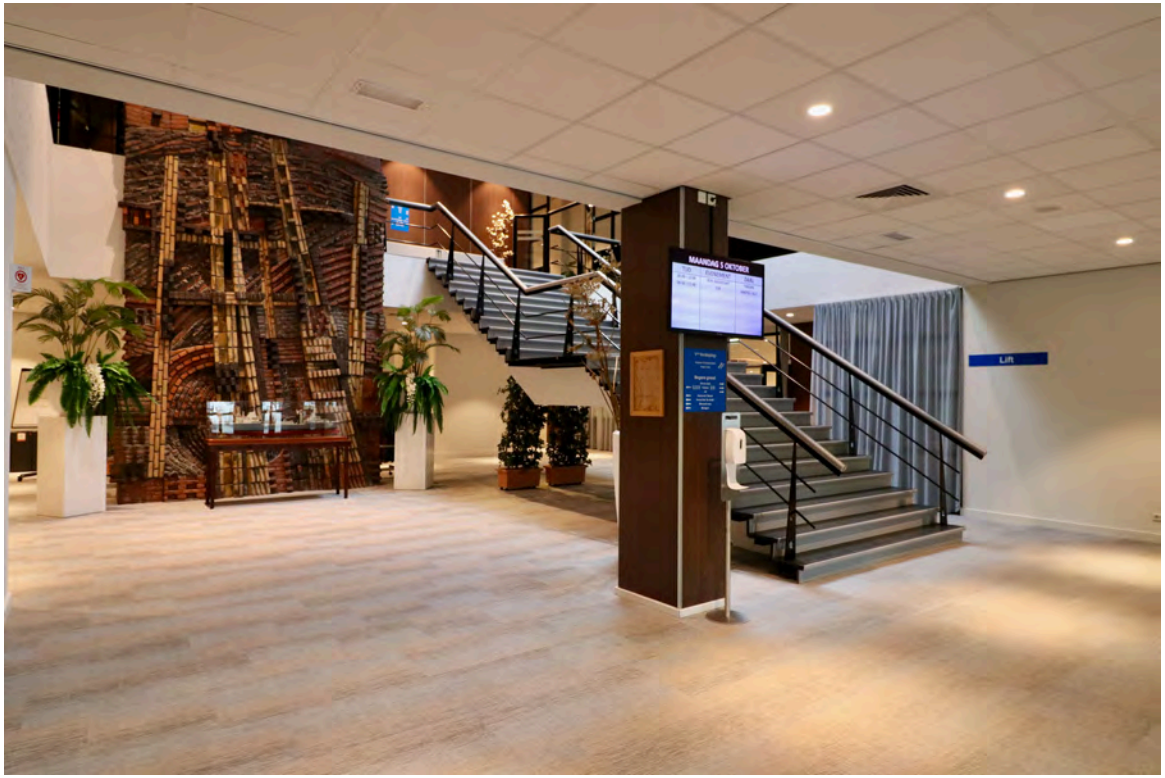
Gevels
In de oorspronkelijk situatie bestonden de gevels uit glaspuien waarvan de onderste panelen van ondoorzichtig okergeel gehard glas waren. Op de verdieping waren de glaspuien één glaspaneel hoger. Een aantal geveldelen op de hoeken, ter plekke van trappenhuizen, wc's, keuken en magazijnen bestaat uit metselwerk van kleurig hardgrauw, al dan niet met uitsparingen voor deuren en bovenlichten of een enkele pui. Betonnen banden ter hoogte van de verdiepingsvloer en onder de daklijst gaven het gebouw een nadrukkelijke horizontale geleding. De glaspuien en de stalen ramen hadden een horizontale roedeverdeling. De uitkragende verdieping aan voorzijde wijkt af met zijn hoge grindbetonnen borstwering en de hoge grindbetonnen band onder de daklijst. Tegen de zuidwestelijke gevel bij de film- en toneelzaal en tegen de zuidoostelijk gevel bij de bordessen zijn betonnen trappen met bordes of keerbordes aangebracht.
In de huidige situatie zijn de gemetselde en betonnen geveldelen bekleed met plaatmateriaal. Ook zijn de bovenste delen van de glaspuien op de verdieping door beplating aan zicht onttrokken. Er zijn twee soorten plaatmaterialen toegepast: aluminiumplaten met een horizontale profilering en donkergrijze platen in vier verschillende tinten die in grootte en vorm verschillen (rechthoekig of vierkant). De glaspuien zijn vernieuwd. De balustrade op de bordessen is vervangen door stalen balkonhekken.










MAANDAG 5 OKTOBER
Lift

<< Nieuwe indeling van de begane grond met lounge.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Nieuwe indeling van de begane grond met eetzaal.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Plattegrond van de verdieping.
[*Bouwkundig Weekblad* jrg. 86 (1968)) nr. 14, p. 218]

<< Plattegrond van de begane grond.
[*Bouwkundig Weekblad* jrg. 86 (1968)) nr. 14, p. 218]

< Gemoderniseerde centrale hal.
[Foto's: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Interieur
In 2004 is het kantinegebouw verbouwd tot Evenementen Centrum Amsterdam waarbij de indeling is gewijzigd. De centrale hal is iets ingekort; de garderobe met de pettenrekken heeft plaats moeten maken voor een blok met wc's. De trap is vernieuwd en er is een lift geplaatst. De voormalige eetzaal links van de hal is ingericht als lounge. Het gedeelte rechts van de hal is geheel opengebroken en ingericht als (zelfbedienings-) restaurant. De keuken is uitgebreid met buffetruimte. Op de verdieping is de indeling iets minder ingrijpend gewijzigd. De voormalige film- en toneelzaal is tegenwoordig een congreszaal die eventueel in drie kleinere ruimtes is op te delen. De voormalige kantine voor manschappen en korporaals is opgedeeld in kleinere zalen met toegang tot de bordessen. De tv-zaal is vervangen door een blok met wc's. De zaal voor biljart en tafeltennis is de technische ruimte geworden. Wat vroeger de leeszaal was, in de uitkraging boven de hoofdentree, is met kleine spreekkamers samengetrokken tot een lounge met bar. De tussengelegen ruimtes zijn opgedeeld in kleine kantoorruimtes. De interieurafwerking is volledig vernieuwd. Alleen het baksteenreliëf in de centrale hal is origineel.

Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
Het kantinegebouw voor korporaals en manschappen is van belang als centraal recreatiegebouw met een aantal essentiële voorzieningen voor de manschappen buiten diensttijd. De kunstwerken in de vide markeren de bouw van het kantinegebouw in 1964-1966 en de verbouwing tot evenementencentrum in 2004 als onderdeel van de percentageregeling voor beeldende kunst.
Architectuurhistorische waarden
Het kantinegebouw voor korporaals en manschappen vertegenwoordigt de bijzondere gebouwen die door hun functie niet in de gebouwentrits van kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen was onder te brengen en daarom een afwijkende ven unieke vormgeving kreeg die qua materialisering wel sterke onderlinge samenhang met de andere gebouwen vertoonde. De centrale functie van het gebouw wordt nog steeds bekrachtigd door de grote centraal gelegen hal met vide en de kunstwerken.

Situationele en ensemblewaarden
Het kantinegebouw is door zijn ligging in het hart van het Marineterrein en zijn markante silhouet een blikvanger.

Verantwoording
Archieven
Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject, 1960, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8029

Literatuur
Weger, F.C de, O. Sluizer, 'Kantine voor korporaals en manschappen op het marine-etablissement te Amsterdam', *Bouwkundig weekblad* 1968, pp. 218 – 220

Veldwerk
Exterieur en interieur, 7 oktober en 4 november 2020

Hoge waarde

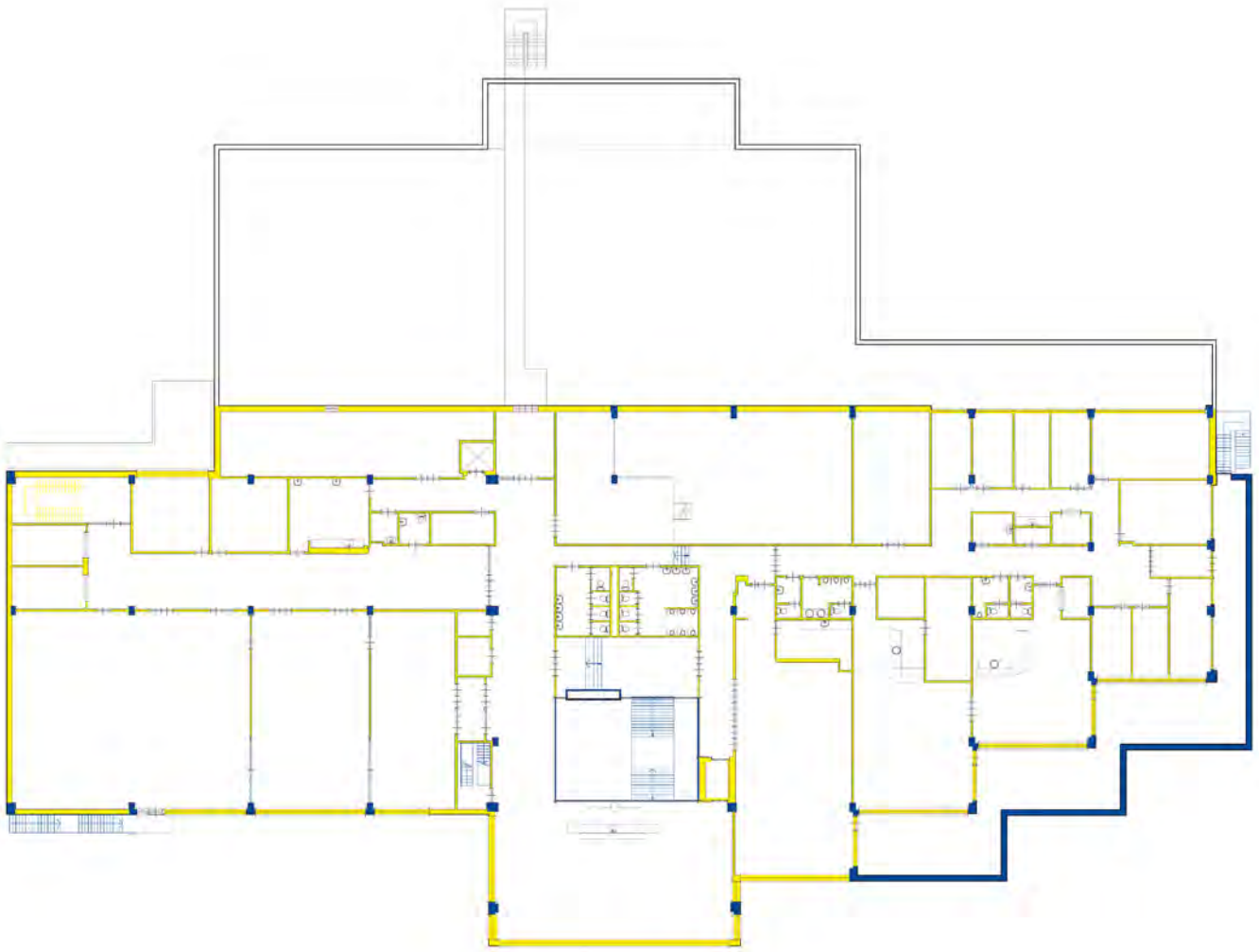
Positieve waarde

Indifferente waarde

Waarde overkapping of luifel



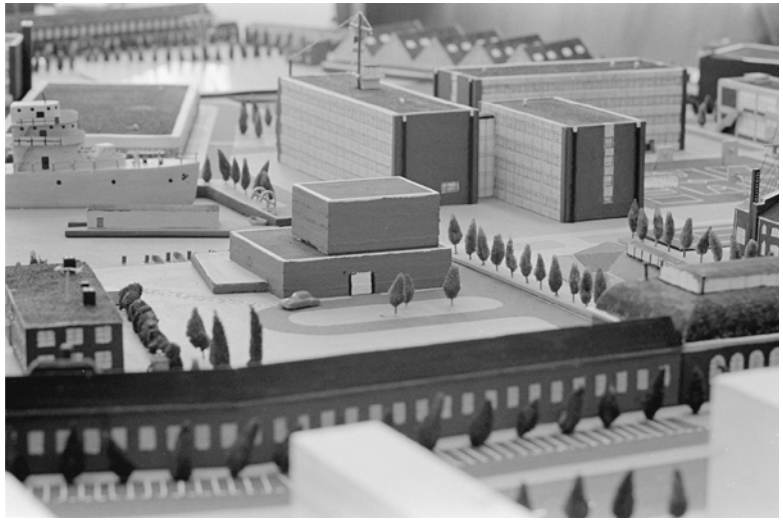
Cantine korporaals en manschappen (030): begane grond



Cantine korporaals en manschappen (030): begane grond


PENSION
HOMELAND







Officiersgebouw (006)

Huidige naam: voormalig Officiersgebouw / Pension Homeland
Oorspronkelijke naam: Officiersgebouw
Ontwerp: 1964
Bouw: eerste fase
Oplevering: 1966
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

<< Open gevels van de onderbouw aan het Bassin.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Officiersgebouw met met luifel boven de entree en toegangsweg.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Maquette van het Marineterrein met massastudie voor het Offieciersgbouw, 1964.
[Nederlands Instituut voor Militaire Historie 2009-013-061_005]

< Gesloten gevels van de onderbouw aan de ontsluitingsweg.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

Tot de aanleg van de IJ-tunnel hadden de officieren logies in het Poortgebouw en het Paleis. Het Poortgebouw zou worden gerestaureerd en het Paleis moest worden afgebroken. Het nieuwbouwprogramma van Architecten- en ingenieursbureau De Weger voorzag in een Officiersgebouw op het Voorwerfterrein dat door zijn betekenisvolle historische context bestemd was voor de hoogste rangen en belangrijkste functies.
De *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) spreken van een logiesgebouw voor officieren annex longroom, eetzaal en kombuis voor officieren. Voor de officieren waren 32 slaapplaatsen nodig waarin onderscheid werd gemaakt tussen de verschillende officiersrangen. De logies voor de eerste officier en de hoofdofficieren bestonden uit een aparte zitkamer en slaapkamer. Voor de lagere officieren bestonden de logies uit een eenpersoons- of tweepersoons zit-slaapkamer. De kamers (of 'hutten') waren voor de officieren die doordeweeks op de kazerne woonden.
De recreatieve ruimte van het officiersgebouw moest worden berekend op 59 officieren. De vereisten waren onder andere een longroom met open haard, bar, televisieruimte, vergaderzaal, eetzaal met geoutilleerde gamelle en een wijntoko met bergruimte. Bij de Marine is de longroom voorbehouden aan de officieren. Hier worden maaltijden genuttigd. Bij gelegenheid worden formele diners gegeven met de heren in ceremonieel tenue en de dames in avondjurk. Maar de longroom was vooral de dagelijkse huiskamer met een biljartkamer, een televisiekamer en, uiteraard, een bar. De kombuis had een keuken van 56 m2 nodig. Het schoonmaken van de groenten en het schillen van de aardappels moest worden uitbesteed aan de kombuis van de korporaals en de manschappen elders op het Marineterrein.
Het Officiersgebouw was gereed in 1966 en markeert het einde van de eerste ontwikkelingsfase van het nieuwbouwprogramma dat onder toenemende tijdsdruk vanwege de aanleg van de IJ-tunnel tot stand was gekomen.

Ontwerp en auteursrecht

Het Officiersgebouw viel door zijn specifieke functie buiten de gestandaardiseerde categorieën van kantoor,-les- en legeringsgebouwen. Bureau De Weger maakte een ontwerp voor een onderscheidend gebouw. Gebouwen voor de hoge rangen kregen een onderscheidende vormgeving; het waren geen langgerekte, rechthoekige gebouwen met gestandaardiseerde gevels. Het Officiersgebouw werd uitgevoerd met een grote onderbouw voor de recreatieve functies in metselwerk, gestraald grindbeton, vensterstroken en glaspuien; en een kleinere opbouw met vliesgevels. Hier geldt onmiskenbaar de invloed van het Lever House (1950-1952) in New York van architectenbureau Skidmore, Owings and Merill (SOM). De indeling van de onderbouw is geïnspireerd door de Amerikaanse bungalow, getuige de open plattegrond met een vrije groepering van vertrekken die in elkaar vloeien en voorzien van verspringende vloerniveaus en vides.

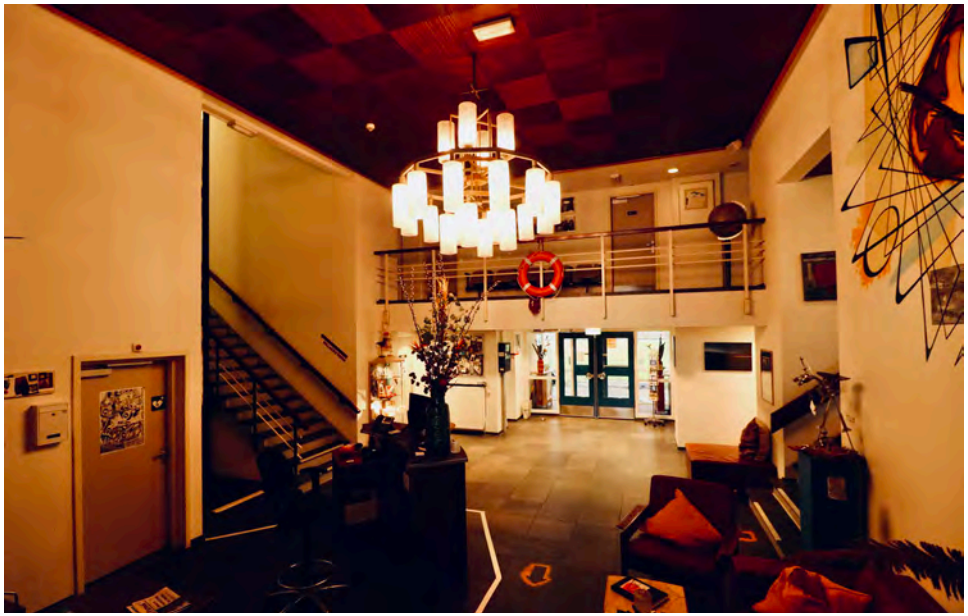
Beschrijving

Ligging

Het Officiersgebouw staat op het representatieve deel van het Voorwerfterrein; aan de kade van het Bassin en de weg die vanaf de (toen nog te realiseren) hoofdpoort naar de Verbindingsschool en TOKM leidt. De hoofdentree en de dienstingang worden vanaf deze weg ontsloten. Het Officiersgebouw wordt omgeven door een tuin. Aan de zijde van het Bassin is een terras aangelegd dat een verhoogde ligging heeft ten opzichte van het maaiveld. Het terras is vanaf de kade en het tuinpad, dat gedeeltelijk rond het gebouw loopt, met trappen toegankelijk.


006





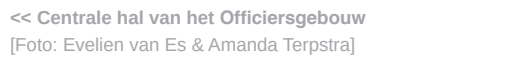




<< Entree met luifel van het Officiersgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]



< De longroom met het terras.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]



<< Centrale hal van het Officiersgebouw
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]



< Recreatieruimte met biljarttafel.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Hoofdvorm
Het Officiersgebouw is een samengesteld gebouw bestaande uit een kelder, een grote rechthoekige onderbouw van twee bouwlagen onder een plat dak en een rechthoekige bovenbouw van drie lagen onder een plat dak. Het volume van de bovenbouw heeft een kleinere plattegrond en is uit het midden van de onderbouw geplaatst, met het zwaartepunt in de oostelijke hoek. Door de toepassing van verschillend gevelmateriaal contrasteren de onderbouw en bovenbouw.

Gevels onderbouw
De noordwestelijke en zuidwestelijk gevels hebben door de glaspuien een open karakter. De gevels in noordoostelijke en zuidoostelijke gevels zijn aanzienlijk geslotener. In samenhang met de gevelelementen van de standaard gebouwcategorieën bestaan de gevels van de onderbouw uit gestraalde grindbetonplaten, metselwerk in kleurige hardgrauw, vensterstroken en glaspuien. Metselwerk is toegepast voor de plint, de gevels van de technische ruimte en de wang van de loggia (bij het terras) die in het interieur doorloopt. Gestraalde grindbetonplaten zijn toegepast als borstwering en band onder de daklijst; bij de keuken deels in de noordwestelijke en noordoostelijke gevel en bij de tweede bouwlaag aan de zuidoostelijke gevel en deels de zuidwestelijke gevel. Vensterstroken bevinden zich tussen de borstweringen en banden onder de daklijst en als bovenlichten in de gemetselde plint. Glaspuien bevinden zich in de noordwestelijke en zuidwestelijke gevels ter plekke van de eetzaal en de longroom die aan het terras grenzen.
De hoofdentree bevindt zich in de zuidoostelijke gevel en bestaat uit een glaspui met dubbele deuren. Voor de hoofdentree is een lange luifel die de toegangsweg geheel overdekt. De luifel was bedoeld om officieren uit de auto te laten stappen en het Officiersgebouw te betreden zonder natgeregend te worden.
De luifel leunt op stalen H-balken. De onderzijde van de luifel is bekleed met houten schroten.
In de noordoostelijke gevel is de dienstentree naar de keuken en de kelders met een eenvoudige, korte luifel.
Aan de zijde van het terras is de glaspui van de noordwestelijke gevel teruggezet waardoor de hoekkolom van de betonnen constructie vrij staat en een loggia wordt gevormd.

Gevels bovenbouw
De vliesgevel van de bovenbouw bestaat uit een geometrisch stalen raster met ondoorzichtige panelen in de kleurstelling grijs en blauwgrijs en transparante glaspanelen als vaste ramen en naar buiten draaiende ramen. De kamers op de zuidelijke, oostelijke en noordelijke hoeken hebben over de hoeken doorlopende vensters.

Interieur
Het gebouw is ruimtelijk en functioneel onderverdeeld in een onderbouw voor de recreatieve functies en een bovenbouw voor de logies.
De indeling van de onderbouw bestaat uit een centrale hal met daaromheen gerangschikt de vertrekken die met elkaar in verbinding staan en verschillende niveaus hebben. De indeling is splitlevel: het zuidoostelijke gedeelte bestaat uit twee bouwlagen, het noordwestelijke gedeelte uit ruimtes met vide. De kelderruimte bevindt zich onder de ruimtes met vide.
Op de begane grond van zuidoostelijke gedeelte bevindt zich het portaal, de centrale hal, de technische ruimten, bergingen, wc's en in de zuidelijke hoek een recreatieruimte met daglichttoetreding door bovenlichten en openslaande deuren naar de tuin. Het vertrek staat vanwege de splitlevel met een trap in verbinding met de hoger gelegen longroom. Op de tweede bouwlaag bevinden zich kleinere ruimtes die oorspronkelijk in gebruik waren als kantoor en kleedkamers. De indeling is gewijzigd. In de zuidelijke hoek is een recreatieruimte die vanwege de splitlevel met een trap in verbinding staat naar de lager gelegen longroom. De centrale hal is gedeeltelijk met vide uitgevoerd. De longroom, eetzaal en keukens zijn ook met vide uitgevoerd. De longroom en eetzaal hebben glaspuien. De longroom heeft openslaande deuren naar het terras.








WHO'S
NEXT

<< De longroom met doorijk naar de eetzaal.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< De eetzaal met doorkijk naar de longroom.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< De trappen vanuit de longroom naar de recreatieruimtes. Hier is de splitlevel zichtbaar.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Een van de keukens.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

De centrale hal en de recreatieruimtes hebben een verzorgde afwerking. De hal heeft een hardstenen vloer. De recreatievertrekken hebben linoleumvloeren. De longroom en eetzaal zijn voorzien van een open haard. In de longroom bevindt zich de in hout afgewerkte bar. De gedeeltelijk verlaagde plafonds zijn bekleed met houten schroten. De open trappen tussen de verschillende niveaus hebben stalen balustrades en hardhouten treden en trapleuningen.
De keukens zijn uitgevoerd met tegelvloeren en tegellambrisering. In de centrale hal bevindt zich het trappenhuis dat naar de bovenbouw leidt. De lift dateert van recentere datum. Het trappenhuis vangt daglicht door een rond daklicht. In de bovenbouw vormt het trappenhuis de kern waaromheen de kamers zijn gegroepeerd.
De indeling van de tweede verdieping is gewijzigd. Enkele vertrekken zijn samengetrokken tot vergaderruimtes en er is een keuken toegevoegd. De indeling van de derde en vierde verdieping is vrijwel ongewijzigd. De hiërarchische vertaling van rangen is te herkennen aan de verschillen in kamergrootte en uitvoering. De een- en tweepersoonskamers zijn over de verdiepingen verdeeld. De eenpersoonskamers op de hoeken waren voor de hoogste rangen bestemd.

Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
Het Officiersgebouw is van belang als recreatie- en logiesgebouw voor de officiers buiten diensttijd. De specifieke functie van het gebouw en gebruik door de hoogste militaire rangen rechtvaardigt de ligging op het representatieve gedeelte van het Voorwerfterrein.

Architectuurhistorische waarden
Het Officiersgebouw vertegenwoordigt door zijn functie de bijzondere gebouwen die niet in de gebouwenreeks van kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen was onder te brengen en daarom een afwijkende en unieke vormgeving kreeg die qua materialisering wel sterke onderlinge samenhang met de andere gebouwen vertoonde. De ontwerpkwaliteit spreekt uit de alzijdigheid van het gebouw en de detaillering van de contrasterende onderbouw en bovenbouw. De vormgeving en indeling van het Officiersgebouw is sterk beïnvloedt door de Amerikaanse architectuur van de jaren zestig, getuige de tweedeling in een grote onderbouw met een kleinere bovenbouw, de splitlevelindeling van de onderbouw, en de vliesgevels van de bovenbouw. Bovendien zijn de eetzaal en longroom uitgevoerd met kenmerkende elementen uit de Amerikaanse bungalowarchitectuur zoals de open haarden en de verdiepingshoge glaspuien naar tuin en terras.

Situationele en ensemblewaarden
Het Officiersgebouw heeft een zichtbare positie aan de nieuwe ontsluitingsroute en aan het Bassin. De alzijdigheid van het vrijstaande gebouw en de opbouw bestaande uit een onderbouw en bovenbouw die in vormgeving contrasteren, geven het Officiersgebouw een opvallende silhouet die sterk bijdraagt aan het beeldbepalende karakter.

Verantwoording
Archieven
Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject, 1960, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8029

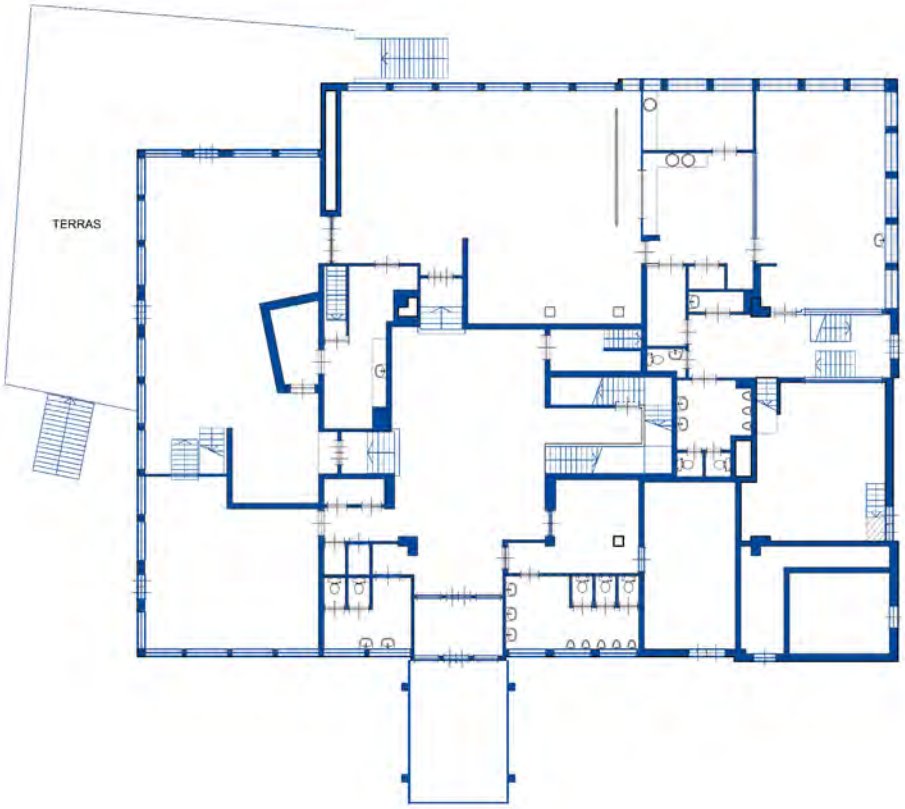
Veldwerk
Exterieur en interieur, 4 december 2020

Hoge waarde

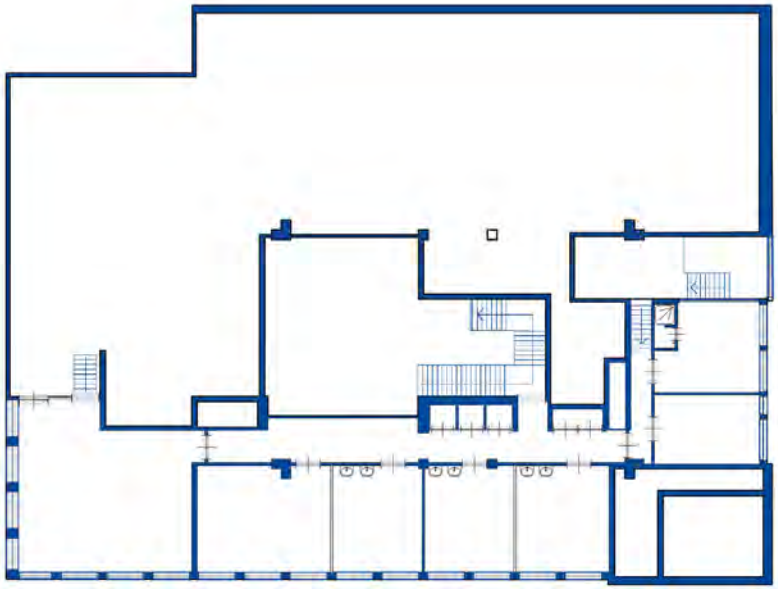
Positieve waarde

Indifferente waarde

Waarde overkapping of luifel



Officiersgebouw (006): begane grond



Officiersgebouw (006): eerste verdieping en vide



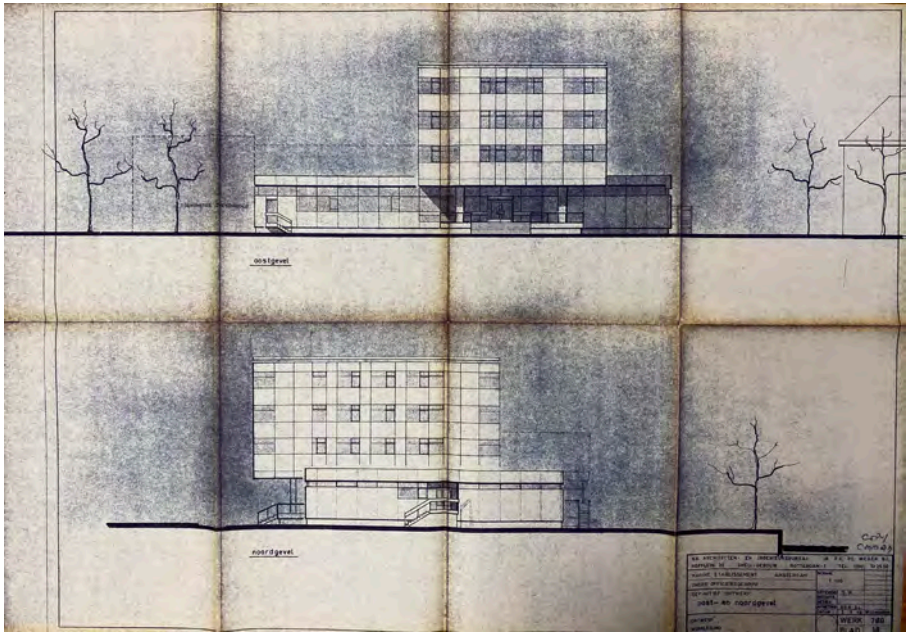
Officiersgebouw (006): tweede verdieping



Officiersgebouw (006): tweede verdieping



Officiersgebouw (006): vierde verdieping


oostgevel
noordgevel

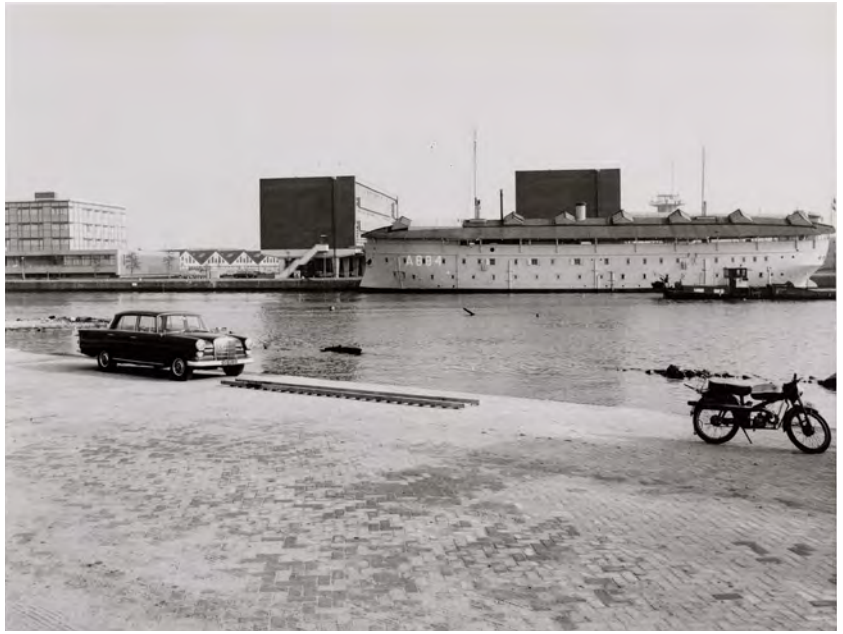



foto 1



Onderofficiersgebouw (025)

Huidige naam: voormalig Onderofficiersgebouw / Kanteen25
Oorspronkelijke naam: Onderofficiersgebouw
Ontwerp: 1966
Bouw: 1966-1968
Oplevering: 1968
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

<< Gevels Onderofficiersgebouw. Definitief ontwerp, mei 1966.
[Nederlands Instituut voor Militaire Historie toegangsnr. 057 Losse stukken, inv.nr. 3077]

< Links op de foto het Onderofficiersgebouw met loggia aan het Oosterdok.
[Stadsarchief Amsterdam 010122022675]

<< Het Onderofficiersgebouw met oorspronkelijke gevelmateriaal, 1996.
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam 00079649]

< Het Onderofficiersgebouw met gemoderniseerde gevels.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

In de nabijheid van de Verbindingsschool en TOKM, zou in de tweede fase van het nieuwbouwprogramma het Onderofficiersgebouw worden gerealiseerd. Een onderofficier heeft de leiding over de manschappen. Hij wordt gezien als de schakel tussen manschappen en officieren en vervult een sleutelrol bij de opleidingen en trainingen. Totdat ze hun eigen gebouw kregen, verbleven de onderofficieren mogelijk in de kazernes van de manschappen. Het Marinepaleis en Poortgebouw waren namelijk alleen voor de hogere officieren bestemd.
In de *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) is behalve van een logiesgebouw voor onderofficieren met dag- en eetverblijf ook sprake van een cafetaria voor korporaals en manschappen, een gezamenlijke kombuis en centrale bottelarij met genoeg capaciteit voor 1090 militairen. Mogelijk zijn deze eisen verwerkt in het programma voor het Kantinegebouw waar korporaals en manschappen van het TOKM een grote kantine en eetzaal deelden.
Voor de 79 onderofficieren waren 44 slaapplaatsen nodig, waarvan 11 eenpersoons zit-slaapkamers en 33 driepersoons zit-slaapkamers. De kamers waren voor de onderofficieren die doordeweeks op de kazerne woonden. Het dagverblijf en de eetzaal werden berekend op 94 onderofficieren en bevat een bar, ‘wijntoko’ met bergruimte, televisieruimte en gamelle. Hiermee is het Onderofficiersgebouw programmatisch verwant aan het Officiersgebouw op het Voorwerfterrein.
In 2011 werd het gebouw toegankelijk voor alle rangen en werd ingrijpend gewijzigd. Sinds de openstelling van het Marineterrein vanaf 2015 is een aantal gebouwen herbestemd. Het Onderofficiersgebouw is tegenwoordig een restaurant met hotel.

Ontwerp en auteursrecht

Het Onderofficiersgebouw viel door zijn specifieke functie buiten de gestandaardiseerde categorieën van kantoor,-les- en legeringsgebouwen. Gebouwen voor de hoge rangen kregen een onderscheidende vormgeving; het waren geen langgerekte, rechthoekige gebouwen met gestandaardiseerde gevels. Bureau De Weger maakte een ontwerp voor een onderscheidend gebouw dat verwantschap toont met het Officiersgebouw op het Voorwerfterrein. Het Onderofficiersgebouw werd uitgevoerd met een grote onderbouw voor de recreatieve functies in metselwerk, gestraald grindbeton, vensterstroken en glaspuien; en een kleinere opbouw met vliesgevels. Voor dit gebouw geldt de onmiskenbare invloed van het Lever House (1950-1952) in New York van architectenbureau Skidmore, Owings and Merill (SOM).

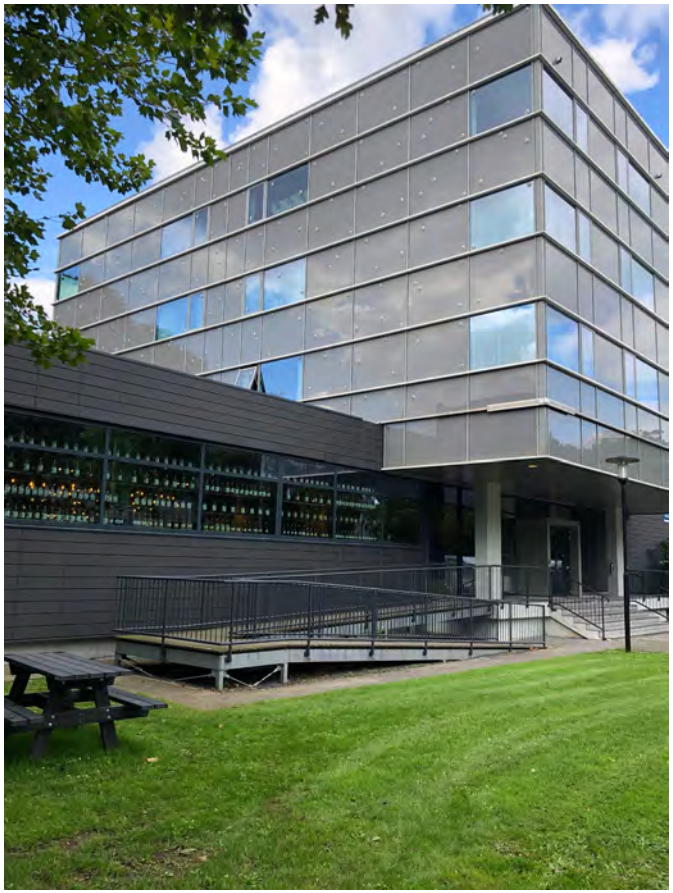
Beschrijving

Ligging

Het Onderofficiersgebouw bevindt zich op het nieuwe terrein dat is ontstaan door de gedeeltelijke demping van het dok. Het gebouw staat aan de kade van het Oosterdok. De hoofdentree en de dienstingang zijn georiënteerd op de ontsluitingsweg.

Hoofdvorm

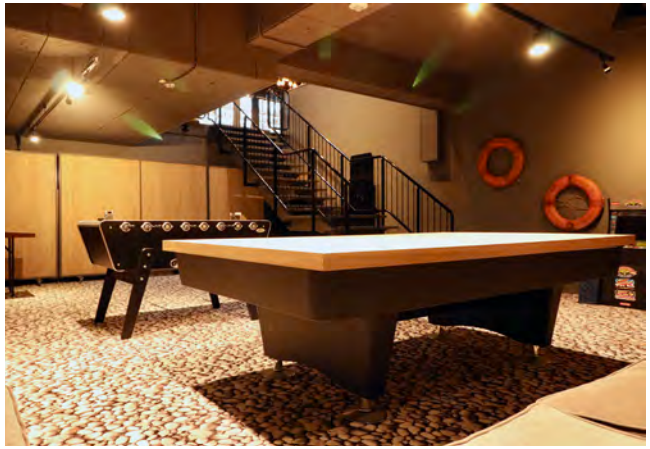
Het Onderofficiersgebouw is een samengesteld gebouw bestaande uit een kelder, een grote rechthoekige onderbouw van een bouwlaag onder een plat dak en een rechthoekige bovenbouw van drie lagen onder een plat dak. De bovenbouw heeft een kleinere plattegrond, telt drie bouwlagen, is een kwartslag gedraaid ten opzichte van de onderbouw en kraagt uit boven de hoofdentree in de onderbouw. Het uitkragende gedeelte van de bovenbouw wordt ondersteund door twee kolommen. Door de toepassing van verschillend gevelmateriaal contrasteerden de onderbouw











<<< Gemoderniseerde gevels van het voormalige Onderofficiersgebouw, tegenwoordig Kanteen25.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Gemoderniseerd interieur van het voormalige Onderofficiersgebouw, tegenwoordige Kanteen25.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Gemoderniseerd interieur van het voormalige Onderofficiersgebouw, tegenwoordige Kanteen25.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Gemoderniseerd interieur van het Onderofficiersgebouw, tegenwoordige Kanteen25.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Kelder van het voormalige Onderofficiersgebouw, tegenwoordige Kanteen25.
[Foto's: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

en bovenbouw. Dat is nog steeds het geval, zij het dat er nieuwe gevelbekledingsmaterialen zijn toegepast.

Gevels onderbouw
Oorspronkelijk was de zuidwestelijke gevel uitgevoerd met een loggia, tegenwoordig met glaspuien en zonder borstwering.
De zuidoostelijke gevel is voorzien van vensters. De zijgevels waren gesloten; de zuidoostelijke gevel was blind uitgevoerd en de noordwestelijke gevel was voorzien van een vensterstrook met bovenlichten. In samenhang met de gevelelementen van de standaard gebouwcategorieën bestonden de gevels van de onderbouw uit gestraalde grindbetonplaten, vensterstroken en glaspuien. De grindbetonplaten zijn vervangen door zwarte kunststofbeplating met meer uitsparingen voor vensters dan in de oorspronkelijke situatie.
De hoofdentree in de zuidoostelijke gevel is vernieuwd. De brede natuurstenen trap met bordes is oorspronkelijk. De uitkragende bovenbouw vormt een luifel boven de hoofdentree.
Er is een nieuwe entree gemaakt op de zuidoostelijke hoek.
De loggia is recentelijk uitgebouwd als terras van houten vlonders.

Gevels bovenbouw
De vliesgevel van de bovenbouw bestaat uit een geometrisch stalen raster dat oorspronkelijk was uitgevoerd met ondoorzichtige beige panelen en transparante glaspanelen als vaste ramen en naar buiten draaiende ramen. De huidige vliesgevel is minder nadrukkelijk geometrisch en de panelen zijn gemoderniseerd.

Interieur
De indeling van de begane grond is gewijzigd. De keuken bevindt zich in het noordelijke gedeelte van de onderbouw. In de kelder bevinden zich ruimtes voor de installaties. De televisiezaal is tegenwoordig de ruimte voor tafelvoetbal en biljart.
In de bovenbouw vormt het trappenhuis de kern waaromheen de kamers zijn gegroepeerd. De lift is van recentere datum. De verdiepingen zijn gemoderniseerd.

Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
Het Onderofficiersgebouw is van belang als recreatie- en logiesgebouw voor de onderofficiers buiten diensttijd. Door de specifieke functie van het gebouw en gebruik door de militaire rangen die leiding gaven aan de manschappen, bevindt het gebouw zich in de nabijheid van de opleidingsgebouwen en bijbehorende kazernes.

Architectuurhistorische waarden
Het Onderofficiersgebouw behoort door zijn functie tot de bijzondere gebouwen die niet onder de reeks van kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen was onder te brengen en daarom een afwijkende en unieke vormgeving kreeg die qua materialisering wel sterke onderlinge samenhang met de andere gebouwen vertoonde. De ontwerpkwaliteit spreekt uit de vormgeving die sterk is beïnvloedt door de Amerikaanse architectuur van de jaren zestig, getuige de tweedeling in een grote onderbouw met een kleinere bovenbouw en de vliesgevels van de bovenbouw.

Situationele en ensemblewaarden
Het Onderofficiersgebouw heeft een zichtbare positie aan de kade van het Oosterdok op een vrij prominente zichtlocatie.

Verantwoording
Archieven
Bestektekening Definitief Ontwerp, 2 mei 1966, Nederlands Instituut voor Militaire Geschiedenis, toegangsnr. 057 Losse Stukken, inv.nr. 3077

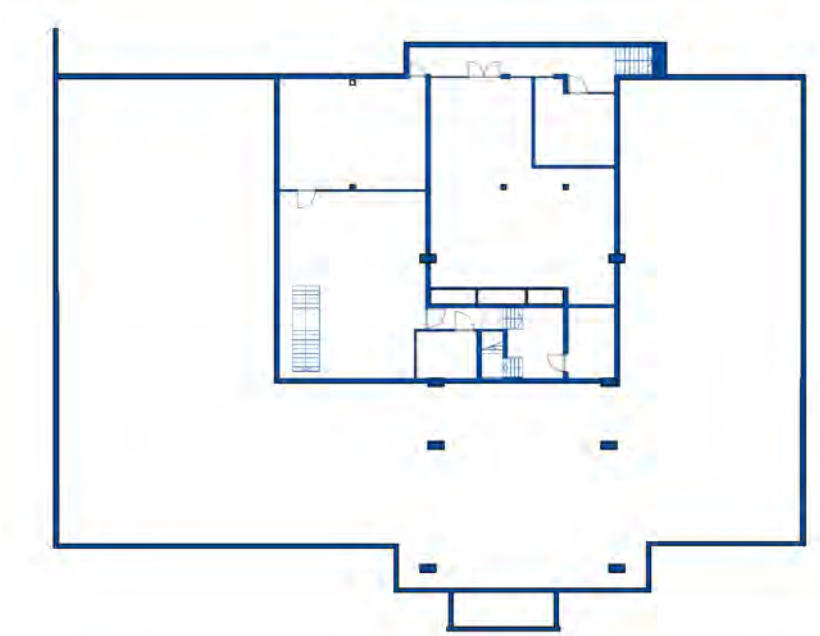
Veldwerk
Exterieur en interieur, 4 december 2020

Hoge waarde

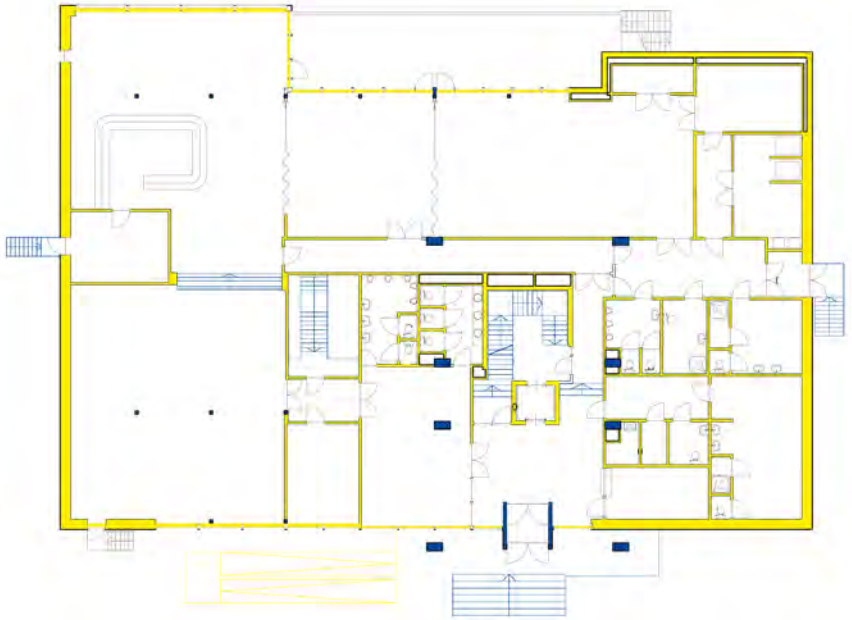
Positieve waarde

Indifferente waarde

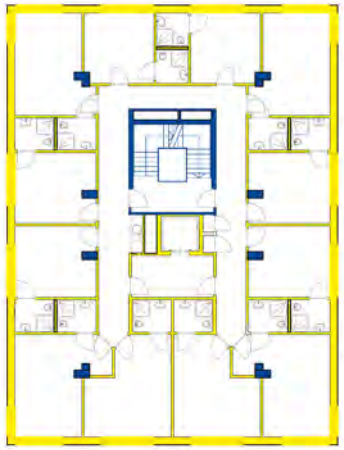
Waarde overkapping of luifel



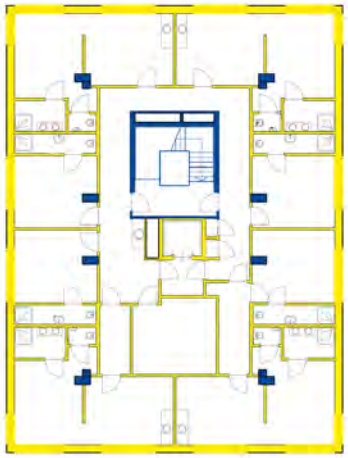
Onderofficiersgebouw (025): kelder



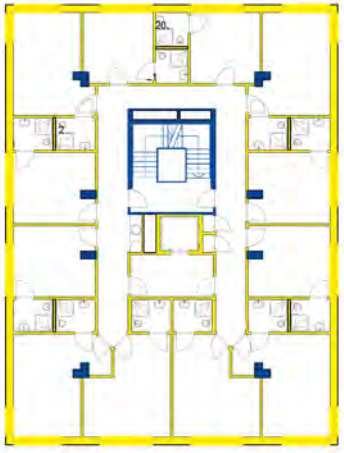
Onderofficiersgebouw (025): begane grond



Onderofficiersgebouw (025): eerste verdieping



Onderofficiersgebouw (025): tweede verdieping



Onderofficiersgebouw (025): tweede verdieping









Provoosthuis (015)

<< Voorgevel Provoosthuis.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Achtergevel Provoosthuis met uitbouw voor veertien cellen en luchtplaats.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Hoofdentree met luifel Provoosthuis.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Achtergevel Provoosthuis met uitbouw voor veertien cellen en luchtplaats. De kleine vensters zijn de oorspronkelijke vensters van de cellen.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Huidige naam: Provoosthuis
Oorspronkelijke naam: Provoosthuis
Ontwerp: 1962-1965
Bouw: tweede fase
Oplevering: na 1965
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

Ontwikkelingsgeschiedenis
Opdracht
De provoost is een militaire ambtenaar met bevoegdheid van regimentspolitie, verantwoordelijk voor de discipline en belast met de ordehandhaving en tucht. De provoost behoort tot de rang van onderofficieren en vormde de schakel tussen de manschappen en officieren. Het negentiende-eeuwse Provoosthuis stond op de zuidwestelijk arm van May's dam. Door de aanleg van de IJ-tunnel werd alle bebouwing op de May's dam gesloopt, waaronder het Provoosthuis.
In de *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) wordt voor het Provoosthuis voornamelijk ingegaan op de gevangenisinrichting. Genoemd worden twee vertrekken voor de cipiers, een ontvang- en verhoorlokaal, veertien arrestantencellen van 2.40 x 3.40 m, wasplaatsen voor arrestanten en een luchtplaats waarbij werd gedacht aan een grasveldje van 100 m2 dat aansloot op het Provoosthuis en door laag rasterwerk en geboomte enigszins was afgeschermd. De veertien arrestantencellen waren niet alleen bedoeld voor de Marinekazerne in Amsterdam, maar ook voor het tewerkgestelde personeel van het Marine Hospitaal in Overveen, het Marine Opleidingskamp in Hilversum en in tijden van mobilisatie en oorlog ook voor de Marinekazerne in IJmuiden. De stafeisen gaan niet in op een kantoorgebouw.
Het Provoosthuis werd in de tweede fase tussen 1966 en 1968 gerealiseerd. Het gebouw kreeg een representatief kantoorgebouw en een uitbouw aan achterzijde met veertien aaneengesloten cellen rondom een vierkante luchtplaats.

Ontwerp en auteursrecht
De toenemende tijdsdruk vanwege de aanleg van de IJ-tunnel en de wens van de Koninklijke Marine om op het Marineterrein in Amsterdam te blijven, vroeg om een uitgekiend nieuwbouwprogramma. Architecten- en ingenieursbureau De Weger ontwikkelde in samenwerking met N.V. Bataafsche Aanneming Maatschappij (BAM) een semi-prefabricatiesysteem voor betonskeletbouw dat gefaseerd en in korte tijd alle te slopen gebouwen zou vervangen, terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. In principe waren er drie gebouwtypen: kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen. Het Provoosthuis is opgezet volgens het standaardtype van het kantoorgebouw waarbij de maatvoering werd bepaald door het aantal vierkante meters per persoon, naar functie en aantal. De arrestantencellen met luchtplaats vielen onder de categorie 'bijzondere bouwgedeelten' waar Bureau De Weger een relevante vorm voor moest ontwerpen.

Beschrijving
Ligging
Het Provoosthuis maakt deel uit van de wat afgelegen Dijkrandzone waar voornamelijk utilitaire gebouwen staan. Door zijn typische functie waren andere locaties uitgesloten. Het gebouw staat met de voorgevel naar het Marineterrein tegenover het kantoorgebouw van het Wiskundig Centrum, langs de ontsluitingsweg van de Dijkrandzone en met het Wiskundig Centrum verbonden door een pad. Het Provoosthuis staat gedeeltelijk op het oude dijklichaam waardoor de vloer van de uitbouw met de arrestantencellen ruim een halve meter lager ligt dan de vloer van het kantoorgebouw.

Hoofdvorm en bouwmassa
Het kantoorgebouw van het Provoosthuis is een rechthoekig gebouw met twee bouwlagen onder een plat dak. De constructie bestaat uit een betonskelet met betonnen vloeren en dak, betonnen kolommen voor de ophanging van de gevelelementen en een











<< De hal van het Provoosthuis.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Gang rond de luchtplaats die tegenwoordig overdekt is. Aan het einde van de gang zijn vier traptreden die het hoogteverschil van de dijk overbruggen
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<<< Het trappenhuis van het Provoosthuis.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Gang van het cellencomplex.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Celdeur met kijkgat en schaftklep.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

enkele rij kolommen in het midden. De voor- en achtergevel tellen zeven traveeën, het gebouw heeft zodoende een lengte van 26,6 m. Tegen de achtergevel en gedeeltelijk tegen de noordwestelijke zijgevel staat een uitbouw van een laag onder een plat dak. De open luchtplaats in de uitbouw is later overdekt.

Gevels
De voor- en achtergevel hebben per bouwlaag een borstwering van gestaalstraalde grindbetonplaten en een vensterstrook. De traveeën tellen elk twee ramen met zesruitsverdeling. Tussen de ramen zijn donkerblauw geverfde panelen. De stalen kozijnen en panelen zijn vervangen door onderhoudsvrije exemplaren.
De voorgevel heeft een nadrukkelijk horizontale geleding. In de vijfde travee bevindt zich een portaal met entree en luifel. De portaalwangen bestaan uit metselwerk van kleurig hardgrauw. De stalen entreepui heeft een dubbele stalen deur met glaspanelen en zijlichten. Boven de luifel zijn bovenlichten.
In de achtergevel wordt de horizontale geleding onderbroken door glazen puien over twee bouwlagen ter plekke van het trappenhuis (derde travee) en een vrijwel blind uitgevoerde travee met op de verdieping een vensterstrook met bovenlichten ter plekke van de wc's (vierde travee).
De kopgevels zijn nagenoeg blind uitgevoerd in metselwerk van kleurig hardgrauw. Tegen de westelijke zijgevel van het kantoorgebouw en op het dak van de uitbouw staat een gemetselde schoorsteen ter plekke van de cv-ruimte.
De gevels van de uitbouw met arrestantencellen bestaan uit metselwerk van kleurig hardgrauw. Aan de sporen in de zijgevels van de uitbouw is te zien dat deze gevels per cel een klein en hooggeplaatst venster hadden. Voor een aantal vensters zijn deuren en grotere vensters in de plaats gekomen.

Interieur
De indeling van beide bouwlagen bestaat uit een lange gang die vanwege de in het midden van het skelet geplaatste kolommenrij een excentrische ligging heeft. De vertrekken aan de voorzijde zijn dieper dan de vertrekken aan de achterzijde. De situering en de grootte van de vertrekken zijn afhankelijk van de functie. De afwerking van het kantoor is standaard. Het portaal, de hal en het trappenhuis hebben natuurstenen vloeren en traptreden. Het trappenhuis heeft geprefabriceerde betonnen trappen met keerbordes en stalen trap- en bordeshekken. Het trappenhuis is uitgevoerd in schoonmetselwerk van kleurig hardgrauw, maar naderhand wit geschilderd. De gangen met B2-blokken (in de gang geschilderd en in de vertrekken gepleisterd). Ter hoogte van de bovenzijde van de deuren is in de gangen en vertrekken een hardhouten schilderijlijst aangebracht.
De uitbouw met de arrestantencellen en luchtplaats is niet meer als zodanig in gebruik. De opzet bestaat uit een gang in U-vorm. Aan de twee lange gangen bevinden de cellen zich aan buitenzijde, aan de korte gang aan binnenzijde. Van een aantal cellen zijn de wanden doorgebroken. Vrijwel alle celdeuren zijn vervangen. Aan de achterzijde zijn nog twee stalen celdeuren met kijkgat en luikje (schaftklep). De luchtplaats is tegenwoordig overdekt met een lichtkap en wordt gebruikt als bergruimte. De afwerking is deels oorspronkelijk zoals de betegelde vloeren met afvoerputjes.

Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
Het Provoosthuis is van belang als onderdeel van de in systeembouw uitgevoerde gebouwen die in een korte periode de metamorfose van het Marineterrein moesten bewerkstelligen. Het cellencomplex was niet alleen voor het Marineterrein in Amsterdam bedoeld, maar ook voor het tewerkgestelde personeel van het Marine Hospitaal in Overveen, het Marine Opleidingskamp in Hilversum en in tijden van mobilisatie en oorlog ook voor de Marinekazerne in IJmuiden.

Architectuurhistorische waarden
Het Provoosthuis is een goed voorbeeld van de speciaal voor het Marineterrein ontwikkelde systeembouw waarin een ingrijpend bouwprogramma in zeer korte tijd kon worden gerealiseerd terwijl

Hoge waarde

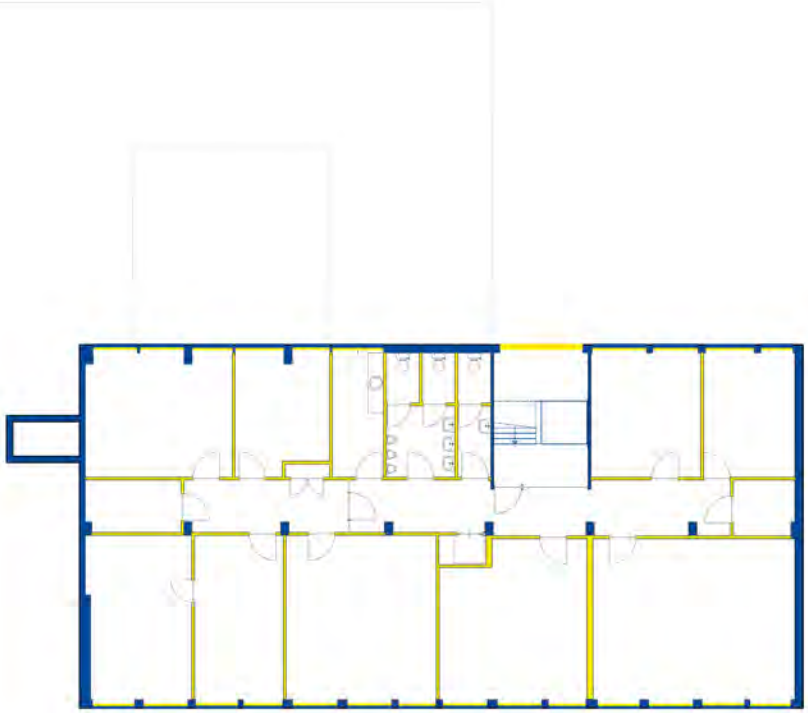
Positieve waarde

Indifferente waarde

Waarde overkapping of luifel



Provoosthuis (015): begane grond



Provoosthuis (015): verdieping

de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. Bovendien is het een van de weinige gebouwen met een ‘bijzondere bouwgedeelte’ waarbij de luchtplaats van het cellenblok in feite als een patio is vormgegeven.

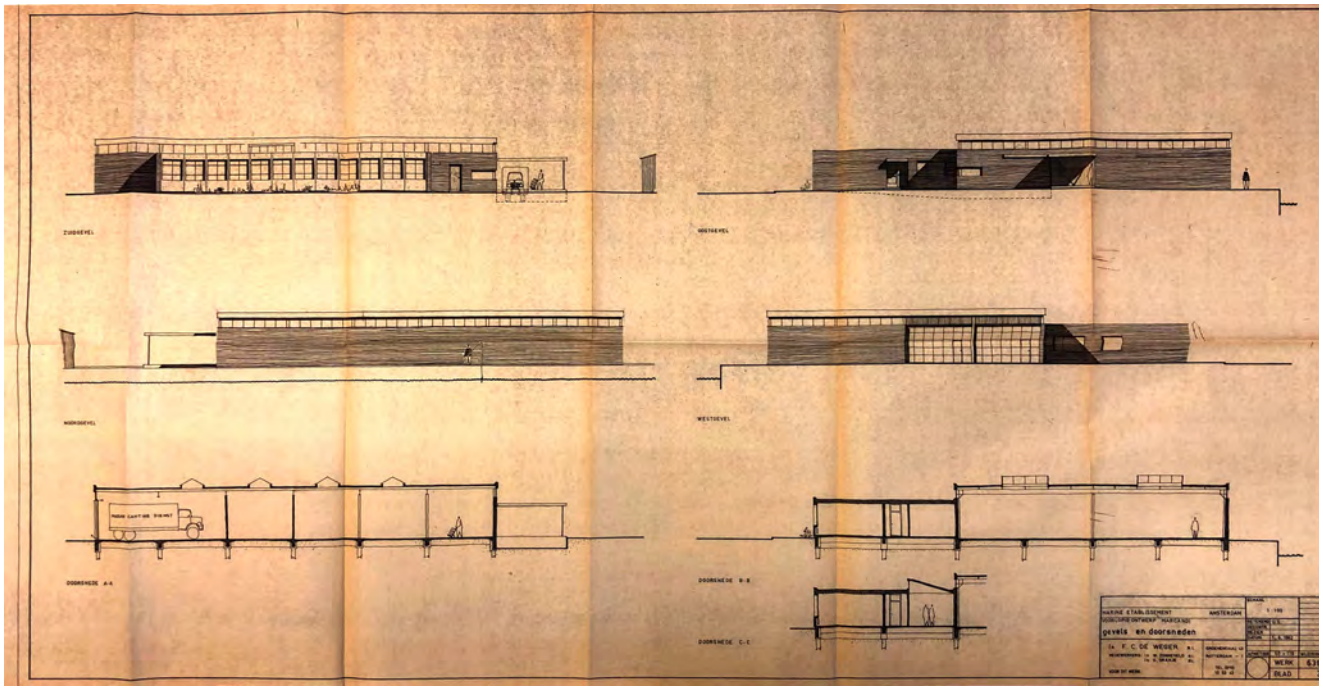
Verantwoording

Archieven

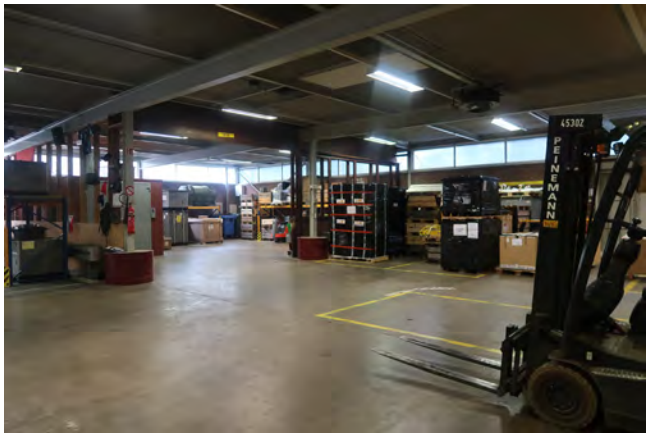
Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject, 1960, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8029

Veldwerk

Exterieur en interieur, 5 oktober 2020


gevels en doorsneden









Marine Cantine Dienstgebouw (017)



<< Voorlopig ontwerp Marine Cantine Dienstgebouw, 1962.
[Nationaal Archief_2.12.56_8032]



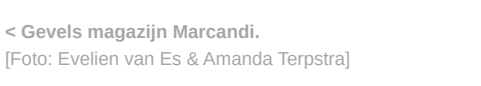
< Aangemeerd marineschip in de Dijksgracht achter het Marine Cantine Dienstgebouw, 1991.
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam 000797742



< Interieur magazijn Marine Cantine Dienstgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]



<< Voorgevel kantoor Marine Cantine Dienstgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]



< Gevels magazijn Marcandi.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Huidige naam: Overslagloods Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie Im- en Exportloods (DVVO/IMPEX)
Oorspronkelijke naam: Marine Cantine Dienstgebouw (MARCANDI), later Marine Transport Dienst (MARTRADI)
Ontwerp: 1962-1966
Bouw: tweede fase
Oplevering: na 1966
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

Het Marine Cantine Dienstgebouw was bestemd voor de centrale inkoop, opslag en distributie van voeding en goederen voor de kantine zoals dranken, rookwaren en zoetwaren, maar ook outdoor-artikelen en artikelen voor persoonlijke verzorging. De in 1949 opgerichte gecentraliseerde Marine Cantine Dienst (MARCANDI) had (en heeft) meerdere vestigingen in Nederland, onder andere op het Marineterrein in Amsterdam en diende ter bevoorrading van alle scheepstoko's van de operationele eenheden.
De *Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject* (1960) schreven voor dat het Marine Cantine Dienstgebouw uitgevoerd diende te worden met kantoren, magazijnruimte en een garage. De meeste ruimte was bestemd voor de magazijnen waaronder een aparte opslagruimte voor tabak en een entrepot voor onveraccijnsde artikelen. Het gebouw werd geprojecteerd in de Dijkrandzone waar voornamelijk utilitaire gebouwen zouden komen te staan.

Ontwerp en auteursrecht

De toenemende tijdsdruk vanwege de aanleg van de IJ-tunnel en de wens van de Koninklijke Marine om op het Marineterrein in Amsterdam te blijven, vroeg om een uitgekiend nieuwbouwprogramma. Architecten- en ingenieursbureau De Weger ontwikkelde in samenwerking met N.V. Bataafsche Aanneming Maatschappij (BAM) een semi-prefabricatiesysteem voor betonskeletbouw dat gefaseerd en in korte tijd alle te slopen gebouwen zou vervangen, terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. Het Marine Cantine Dienstgebouw werd in de tweede fase van het bouwprogramma gerealiseerd.
Door de combinatie van kantoor, magazijn en garage viel het Marine Cantine Dienstgebouw buiten de standaard van de drie gebouwtypen: kantoorgebouwen, lesgebouwen en legeringsgebouwen. Het Marine Cantine Dienstgebouw viel onder de bijzondere gebouwen, maar had door zijn utilitaire functie geen onderscheidende vormgeving nodig.
In 1993 is een laad- en losperron toegevoegd en het bestaande complex gerenoveerd door ingenieursbureau Rijnland Engineering. De entree van het kantoor werd van de zuidoostelijke gevel naar de noordwestelijke gevel verplaatst. Voor de bouw van het laad- en losperron is het 'Grijze gebouw' afgebroken. Dit gebouw diende als kleding-uitgiftemagazijn en dateerde uit een eerdere periode dan het nieuwbouwprogramma van Bureau De Weger.

Beschrijving

Ligging

Het Marine Cantine Dienstgebouw maakt deel uit van de utilitaire Dijksgrachtzone. Bijkomend voordeel van de locatie was dat Marineschepen in de Dijksgracht konden aanmeren.

Hoofdvorm en bouwmassa

Het Marine Cantine Dienstgebouw is een samengesteld gebouw en bestaat uit oorspronkelijk twee en in de huidige situatie drie tegen elkaar geplaatste bouwvolumes. Aan voorzijde staat een klein kantoorgebouw van een bouwlaag onder een plat dak; aan achterzijde een groot en hoger magazijngebouw van een bouwlaag onder een plat dak; ten noordwesten het volume met laad- en losperrons van een laag onder een plat dak dat net zo hoog is als het magazijn. Het kantoorgebouw heeft een betonnen constructie. Het magazijn en de in 1993 toegevoegde laad- en losperrons hebben een staalconstructie op een betonnen fundering.

Hoge waarde

Positieve waarde

Indifferente waarde

Waarde overkapping of luifel



Marine Cantine Dienstgebouw (017): begane grond

Gevels
In samenhang met de gevelelementen van de standaard gebouwcategorieën bestaan de gevels van het kantoorgebouw en de loods uit gestraalde grindbetonplaten, metselwerk in kleurige hardgrauw en vensterstroken.
De voorgevel van het kantoorgebouw heeft een grindbetonnen borstwering en band onder de daklijst. De vensterstrook is gevelbreed. De voorgevel wordt verticaal geleed door witgeschilderde houten stijlen. De zijgevels zijn opgetrokken in metselwerk met uitsparingen voor de vensters en entrees.
De westelijke gevel is gewijzigd en voorzien van een nieuwe hoofdentree met korte luifel.
De gevels van het magazijn zijn opgetrokken in metselwerk met ter hoogte van het dak van het kantoorgebouw een rondom doorlopende vensterstrook met bovenlichten en een grindbetonnen band onder de daklijst. In de zuidwestelijke en zuidoostelijke gevels bevinden zich in totaal drie grote houten schuifdeuren met een laad- en losperron en een luifel die over de hoek doorloopt. De westelijke gevel is gewijzigd en voorzien van kunststof puien.
De constructie van het nieuwe laad- en losperron is bekleed met platen.

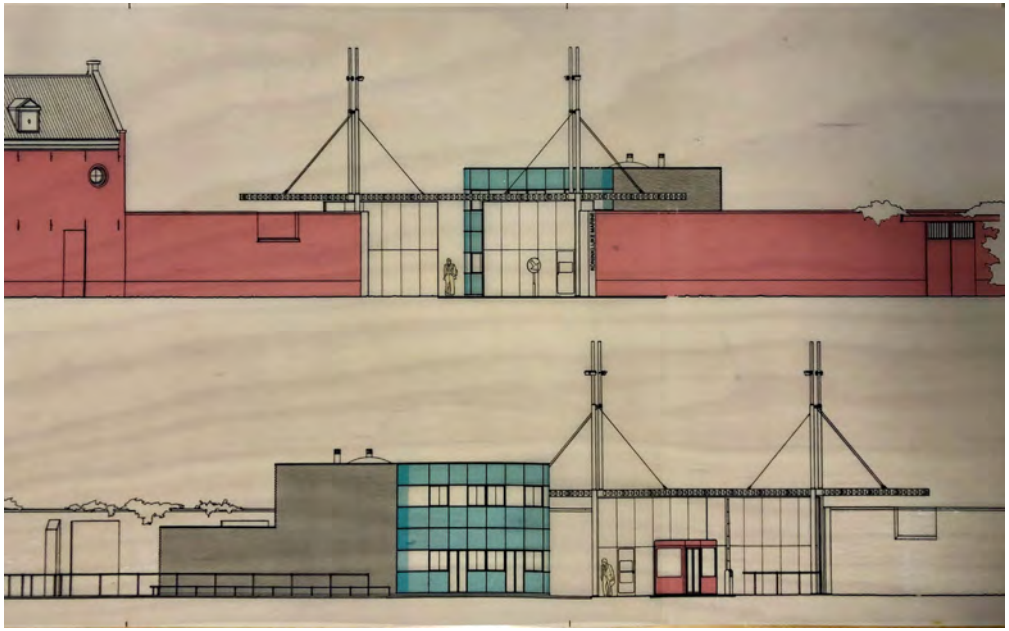
Interieur
De indeling van het kantoorgebouw bestaat uit een gang die vanwege de in het midden van het skelet geplaatste kolommenrij een excentrische ligging heeft. De vertrekken aan de voorzijde zijn dieper dan de vertrekken aan de achterzijde. De afwerking is standaard. De vloeren in de gang zijn bedekt met linoleum. De gangwanden zijn van B2-blokken (in de gang geschilderd en in de vertrekken gepleisterd).
De magazijnruimte is een vrijwel ongedeelde ruimte. Het entrepot en de garage zijn tijdens de renovatie samengetrokken.

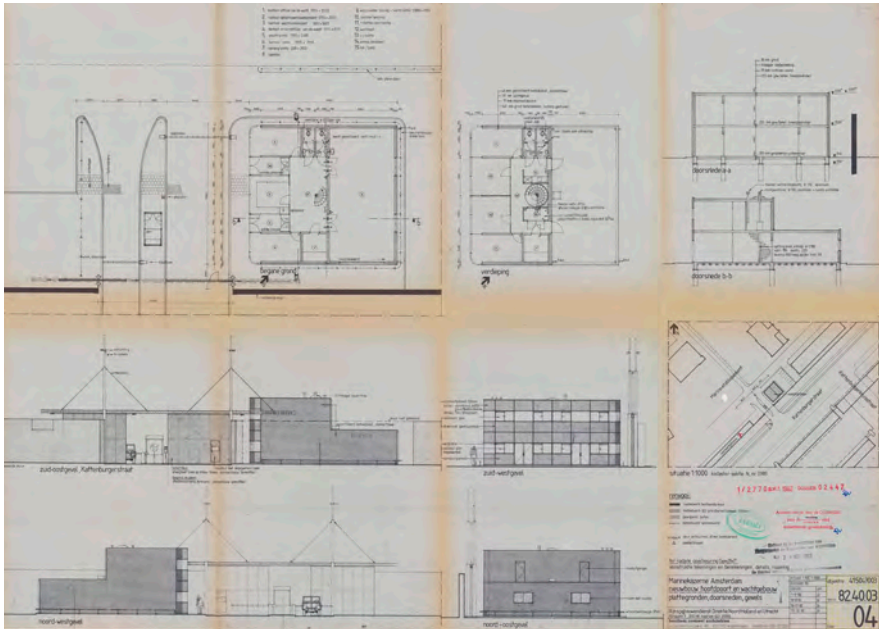
Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
Het Marine Cantine Dienstgebouw is van belang als onderdeel van de in systeembouw uitgevoerde gebouwen die in een korte periode de metamorfose van het Marineterrein moesten bewerkstelligen. Als magazijn en distributiecentrum was het Dienstgebouw van belang voor de bevoorrading van de schepen. De magazijnfunctie van het Marineterrein dateert uit de zeventiende eeuw en kan dus bogen op een lange traditie.

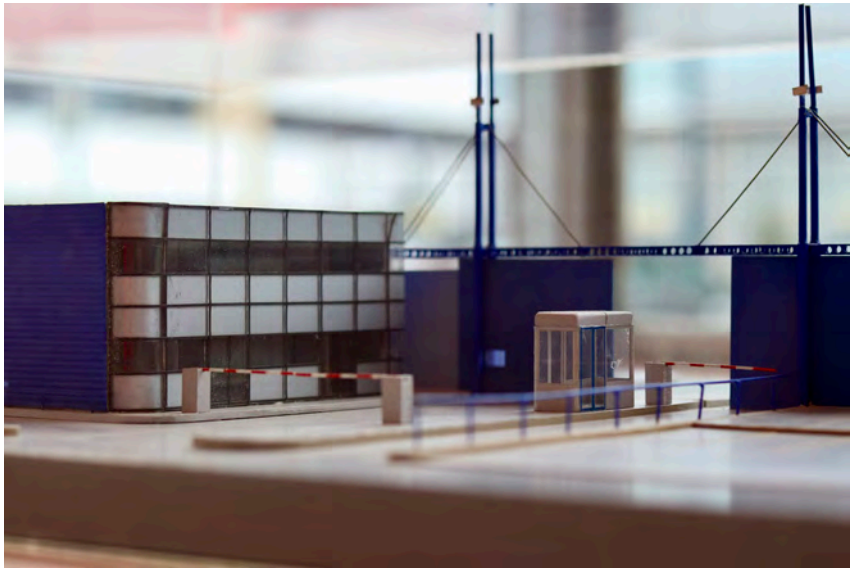
Architectuurhistorische waarden
Het Marine Cantine Dienstgebouw is een goed voorbeeld van de speciaal voor het Marineterrein ontwikkelde systeembouw waarin een ingrijpend bouwprogramma in zeer korte tijd kon worden gerealiseerd terwijl de Koninklijke Marine operationeel kon blijven. Bovendien is het een van de weinige gebouwen met een ‘bijzondere bouwgedeelte’, te weten een hoger magazijngebouw.

Verantwoording
Archieven
Stafeisen bebouwingsplan Marine-établissement Amsterdam bij uitvoering IJ-tunnelproject, 1960, Nationaal Archief, toegangsnr. 2.12.56, inv.nr. 8029
Bouwarchief Gemeente Amsterdam

Veldwerk
Exterieur en interieur, 5 oktober 2020









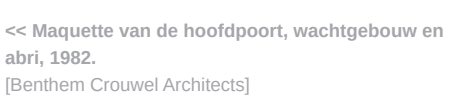
Wachtgebouw en abri (007)



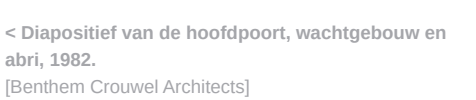
<< Ontwerptekening voor de hoofdpoort, wachtgebouw en abri, 1982.
[Benthem Crouwel Architects]



< Plattegronden, doorsneden en gevels van de hoofdpoort en het wachtgebouw, 1982.
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam, _00078096_00003]



<< Maquette van de hoofdpoort, wachtgebouw en abri, 1982.
[Benthem Crouwel Architects]



< Diapositief van de hoofdpoort, wachtgebouw en abri, 1982.
[Benthem Crouwel Architects]

Huidige naam: Wachtgebouw
Oorspronkelijke naam: Hoofdpoort, wachtgebouw en abri
Ontwerp: 1982
Bouw: 1983
Oplevering: 1983
Architect: Benthem Crouwel Architekten (Jan Benthem)
N.B. De hoofdpoort is afgebroken

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

Voor de verbetering van de verkeersafwikkeling en de beveiliging van het Marineterrein was in het begin van de jaren tachtig een nieuwe toegangspoort nodig. In de plannen van Bureau De Weger werd al rekening gehouden met een nieuwe entree aan de Kattenburgerstraat in het verlengde van de weg die langs het Officiersgebouw loopt. De opdracht bestond uit een hoofdpoort met wachtgebouw en abri. Om de hoofdpoort te kunnen realiseren moest een deel uit de zeventiende-eeuwse muur worden gezaagd. Uitgangspunt was dat het karakteristieke beeld van de zeventiende-eeuwse muur en bebouwing op de Voorwerf behouden bleef en dat de nieuwbouw deze zou versterken.
Het wachtgebouw moest een tweeledige uitstraling krijgen: een representatieve uitstraling als entree naar het Marineterrein en een strenge uitstraling als controlepost.
Het programma van eisen voor het wachtgebouw, dat begin 1982 werd opgesteld, bepaalde dat de kantoren voor de wachtcommandant, detachementscommandant, officier en onderofficier van de wacht 12 m2 groot moesten worden. Voor de recreatiekamer was 24 m2 gereserveerd. Voor de wachtkamer, twee opvangruimtes, bezoekerskamer en de gamelle (bijkeuken of *pantry*) elk 6 m2. De meeste ruimte was nodig voor de wapenkamer, namelijk 72 m2. Aan de wapenkamer werden qua beveiliging strenge eisen gesteld.

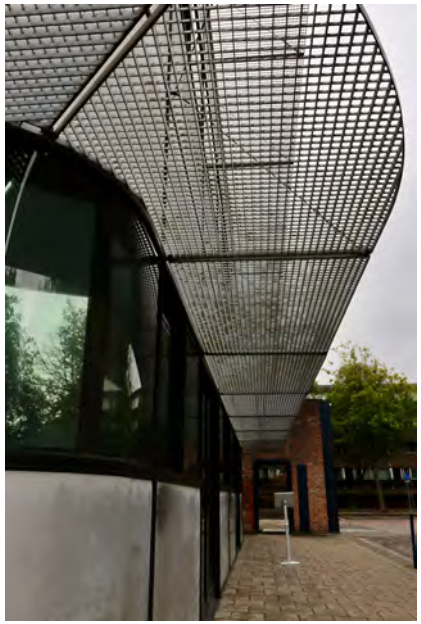
Ontwerp en auteursrecht

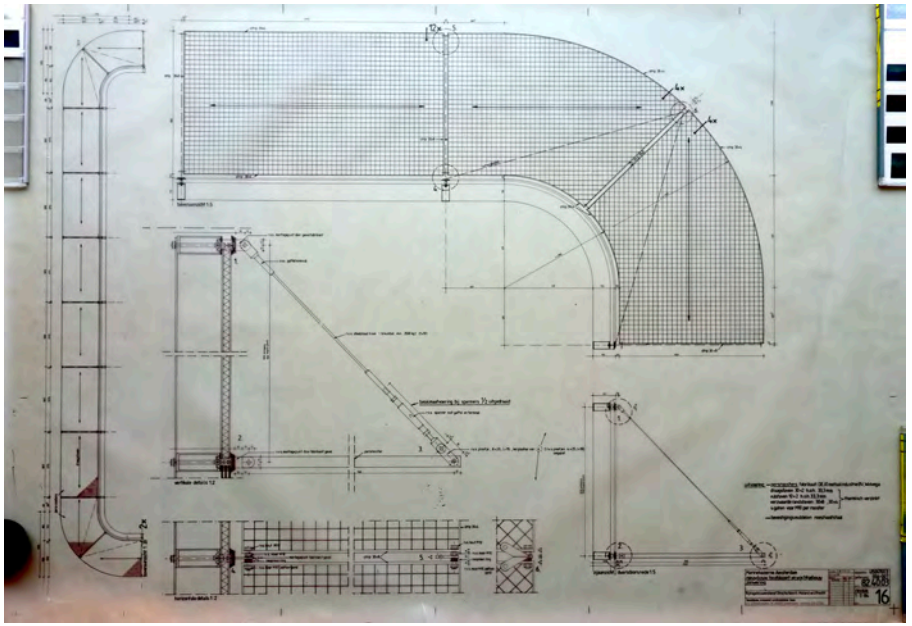
In 1982 gaf de Rijksgebouwendienst Directie Noord Holland en Utrecht de opdracht aan Benthem Crouwel Architekten, die de hoofdpoort, het wachtgebouw en de abri als een architectonisch ensemble ontwierpen.
De nieuwbouw contrasteert qua materiaal en detaillering met de zeventiende-eeuwse muur en historische bebouwing op de Voorwerf. Het ontwerp laat invloed van High Tech-architectuur zien, een bouwstijl die technisch oogt en de constructie expressief benut. Door het contrast bleef de historische bebouwing herkenbaar en vormt de nieuwe entree een duidelijk te onderscheiden eigentijdse toevoeging.
In de zeventiende-eeuwse stenen muur werd een 12 m brede opening gemaakt. De hoofdpoort bestond uit een ranke stalen constructie met twee zware stalen schuifdeuren, geheel uitgevoerd in de kleur van de marine: donkerblauw. De geperforeerde geleidingsrail van de schuifdeuren was met trekstangen bevestigd aan twee zich naar boven toe verjongende stalen masten. In praktische zin waren de masten bedoeld voor het ophangen van licht- en beveiligingsinstallaties. In vorm refereerden ze aan de masten van de schepen die op de werven zijn gebouwd.
Direct achter de voormalige hoofdpoort, aan weerszijden van de toegangsweg, kwamen het wachtgebouw en de abri te staan. Met de gedeeltelijke openstelling van het Marineterrein in 2015, zijn de abri en slagboom verplaatst naar de nieuwe entree van het terrein dat onder het Ministerie van Defensie valt. Deze entree bevindt zich tegenwoordig ten noordwesten van het wachtgebouw.
De hoofdpoort met wachtgebouw en abri was een van de eerste opdrachten van het in 1979 opgerichte bureau Benthem Crouwel Architekten. Rijksbouwmeester Tjeerd Dijkstra vertrouwde kleine nieuwbouwprojecten van de Rijksgebouwendienst toe aan jonge talentvolle, maar betrekkelijk onervaren architecten. Dijkstra stond daarmee aan de wieg van een nieuwe generatie succesvolle Nederlandse architecten. Jan Benthem maakte het ontwerp voor de hoofdpoort, het wachtgebouw en de abri. De opdracht bleek uiteindelijk complex te zijn door de hoge eisen die de Koniklijke Marine aan de hoofdpoort stelde. De deuren moesten worden vervaardigd uit dik staal dat tegen mitrailleurvuur




HERAS







<< Voorgevel en zijgevel van het wachtgebouw
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< De abri op zijn oorspronkelijke locatie achter de hoofdpoort in 2015.
[Foto: Hans Maurer, Nederlands Instituut voor Militaire Historie 2170-014-096]

<< Detaillering: ronde hoek en zonwering.
[Foto's: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Bestektekening van de zonwering.
[Benthem Crouwel Architects]

bestand was. Bij de inwerkingtreding van de hoofdpoort, liep de mechanisch aandrijving van de loodzware deuren meteen vast. Benthem wijt het euvel aan de niet uitgedetailleerde tekeningen die hij bij de staalconstructeur aanleverde. De staalconstructeur had de schematische tekening nauwkeurig uitgevoerd: het aandrijfmechanisme met wieltjes had geen lagers en er was te weinig speling op de rails. De poort moest opnieuw worden gebouwd.
Het falen van de hoofdpoort en de frustratie die dat met zich meebracht, zijn bepalend geweest voor de ontwerphouding van Benthem Crouwel Architekten. Kenmerkend voor hun ontwerpen is dat de functionaliteit van het gebouw als uitgangspunt wordt genomen. De bijzondere kwaliteit van het ontwerp zit in de detaillering. In het geval van het wachtgebouw gaat het om de bijzondere materialisering van de open voorgevel en gesloten zij- en achtergevels, de gebogen ramen op de hoeken en de zonwering van persrooster. Het ophangsysteem van de zonwering refereert aan de constructie van de voormalige hoofdpoort.
De abri is een prototype voor de grenspostenreeks (een geprefabriceerd systeem in verschillende grootten) die Benthem Crouwel Architekten in de periode 1980-1987 hebben ontworpen.

Beschrijving

Ligging

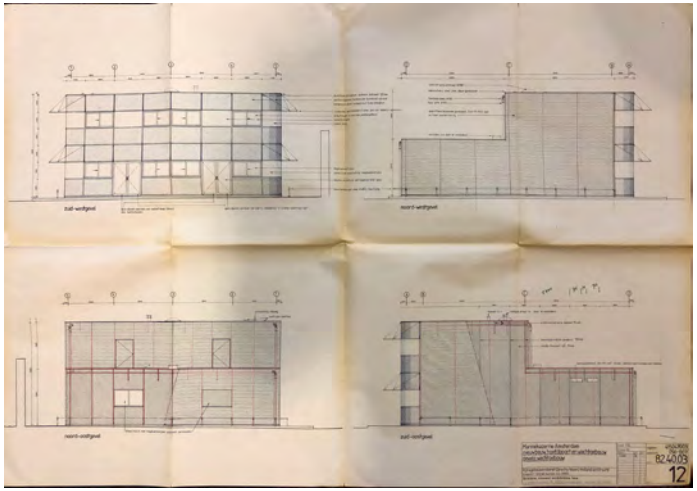
Het wachtgebouw staat met de voorgevel aan de hoofdontsluiting van het Marineterrein, direct achter de muur langs de Kattenburgerstraat. Deze weg leidt vanaf de Kattenburgerstraat langs het Officiersgebouw en de opleidingsgebouwen (VBS en TOKM). Het wachtgebouw wordt van de weg gescheiden door een trottoir. Voor de zij- en achtergevels van het wachtgebouw staat een kniehoge donkerblauwe beschermbeugel. Tijdens de uitbreiding aan achterzijde is een gedeelte van de beschermbeugel verwijderd. De abri staat tegenwoordig aan de overzijde van de weg die de Voorwerf ontsluit (dit was niet de oorspronkelijke situatie). Het wachtgebouw en de abri maken deel uit van het utilitaire gedeelte van de Voorwerf.

Hoofdvorm

In de huidig vorm is het wachtgebouw een vierkant volume met twee bouwlagen onder een plat dak. De verdieping was tot de uitbreiding omstreeks 2000 de helft kleiner. Op de bestektekening staat aangegeven dat op het platte dak boven de wapenkamer in de mogelijkheid tot uitbreiding was voorzien. Die mogelijkheid is benut. De constructie bestaat uit vloeren en een dak van gewapend beton en muren van gemetselde B2-grindbetonblokken.

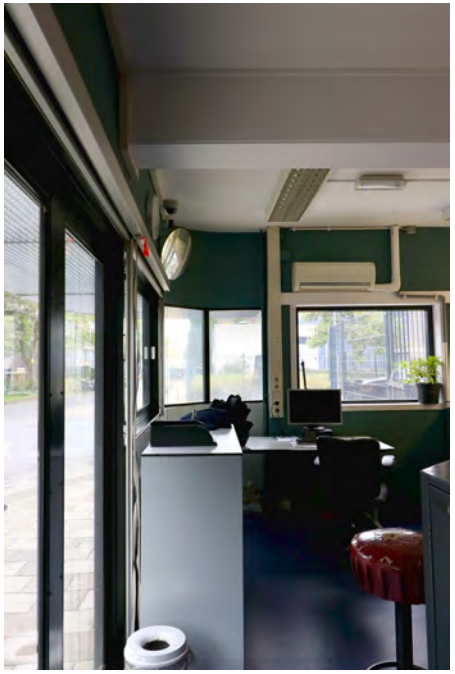
Gevels

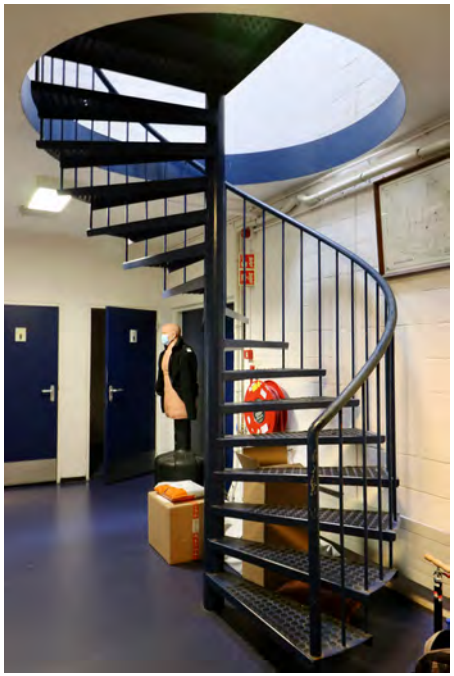
De voorgevel bestaat uit een vliesgevelsysteem met dichte sandwichpanelen van ongekleurd geanodiseerd aluminium en glaspanelen in een frame van verticale en horizontale zwarte buisprofielen. De gevelindeling heeft een strikt geometrische symmetrie. De panelen hebben een liggend formaat. Op de begane grond en de verdieping is de onderverdeling als volgt: een borstwering met sandwichpanelen, een vensterstrook met glaspanelen en een band van sandwichpanelen. De voorgevel heeft afgeronde hoeken. Het vliesgevelsysteem loopt over de afgeronde hoeken door.
De vensterstroken hebben vaste ramen en elk vier schuiframen met een vast en een schuivend deel. Op de begane grond zijn de sandwichpanelen en het glas kogelwerend. De gebogen hoekpanelen in de vensterstroken zijn van plexiglas en voorzien van een kogelwerende laag.
De bezoekersentree en de personeelsentree zijn voorzien van dubbele deuren met grote panelen van kogelwerend glas.
Boven de vensterstroken op de begane grond en verdieping is een zonwering aangebracht. De zonwering bestaat uit een horizontaal frame met persrooster ter hoogte van de bovenzijde van de vensterstroken. Het frame is opgehangen aan stalen kabels en spanners. De zonwering loopt door over de afgeronde hoeken.
De voorgevel wordt beëindigd met een donkerblauwe metalen dakrandprofiel.
Tegen de zij- en achtergevels zijn donkerblauwe horizontaal geprofileerde aluminiumplaten aangebracht. In de noordwestelijke













<<< Bestektekening van de gevels, 1982.
[Benthem Crouwel Architects]

<< Polaroidfoto van de oorspronkelijke achtergevel (jaartal onbekend)
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam, _00079629_00001]

<Uitbreiding op de verdieping met nieuwe achtergevel.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<<< Kantoor wachtcommandant.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Centrale hal met spiltrap.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Abri op de nieuwe locatie.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

zijgevel bevinden zich uitsparingen voor een venster en deur die niet uit de bouwtijd dateren. In de oorspronkelijke situatie bevonden zich in de achtergevel uitsparingen voor twee vensters met tralies op de begane grond en twee nooduitgangen op de verdieping die op het dak van de wapenkamer uitkwamen. Met de uitbreiding op de verdieping heeft het wachtgebouw een nieuwe achtergevel gekregen. De achtergevel bestaat uit een pui met aan weerszijden een verticale strook met donkerblauwe horizontaal geprofileerde aluminiumplaten. De pui bestaat uit een frame van verticale en horizontale zwarte profielen, grijswitte sandwichpanelen, glaspanelen en deuren. De indeling van de pui is gerelateerd aan die van de voorgevel, maar ontbeert het strikt geometrische karakter en verfijnde detaillering. Tegen de pui is een stalen balkon met spiltrap aangebracht.

Interieur
De indeling van de begane grond bestaat aan voorzijde uit een groot kantoor van de wachtcommandant en een bezoekersruimte; in het midden een grote centrale ruimte; aan achterzijde de wapenkamer. De indeling is gewijzigd. Voorheen bestond de begane grond aan de voorzijde uit drie kantoren: twee op de hoek en in het midden het kantoor van de wachtcommandant. De drie kantoren werden gescheiden door de personeelsingang en de bezoekersingang. In de huidige situatie zijn twee kantoren en de personeelsingang samengetrokken tot het kantoor van de wachtcommandant. De bezoekersingang is samengetrokken met het ander hoekkantoor tot de bezoekersruimte. Tussen het kantoor van de wachtcommandant en de bezoekersruimte bevindt zich een balie voorzien van kogelwerend glas.
Achter het kantoor is een grote hal met sanitaire voorzieningen en opslagruimte. Achter de hal bevindt zich de wapenkamer die aan de zijde van de Kattenburgerstraat is voorzien van een explosiewand.
Midden in de hal staat een stalen spiltrap die naar de verdieping leidt. Exact boven de spiltrap is een ronde lichtkoepel aangebracht met persrooster onder het glas.
De verdieping heeft aan voorzijde een recreatiekamer en twee kantoorruimtes. Aan achterzijde bevindt zich de uitbreiding met verschillende vertrekken.

Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
Het wachtgebouw met abri is van belang als onderdeel van het Marineterrein dat in de recente geschiedenis tot stand is gekomen. Het markeert in ruimtelijk opzicht de beslissing om de hoofdingang te wijzigen.

Architectuurhistorische waarden
Het wachtgebouw met abri is van belang voor het oeuvre van Benthem Crouwel Architects (destijds Benthem Crouwel Architekten) als een van de eerste nieuwbouwopdrachten van het bureau. Benthem en Crouwel kregen de opdracht via rijksbouwmeester Tjeerd Dijkstra die jonge talentvolle architecten de kans gaf om ervaring op te doen. Benthem Crouwel Architects is een belangrijke representant van de succesvolle generatie van architecten die internationale roem vergaarde.
Het wachtgebouw is van belang als vroeg voorbeeld van High Tech-architectuur in Nederland door de toepassing van geprofileerde aluminiumplaten en ongekleurd geanodiseerd aluminium als gevelmateriaal en door de zonwering van persrooster met kenmerkende constructie (die refereert naar de constructie van de gesloopte hoofdpoort).
De ontwerpkwaliteit blijkt uit de strenge geleding van de voorgevel. De strikt geometrische symmetrie laat geen twijfel bestaan over de functie van het gebouw waarin de wachtcommandant alles onder controle heeft. De verzorgde detaillering spreekt uit het bijzondere materiaalgebruik en subtiele accenten zoals de afgeronde hoeken en de zonwering van persrooster.

Situationele en ensemblewaarden
Het wachtgebouw heeft situationele waarde als onderdeel van de Voorwerf waar zich meerdere architectonische ‘specials’ bevinden.

Hoge waarde

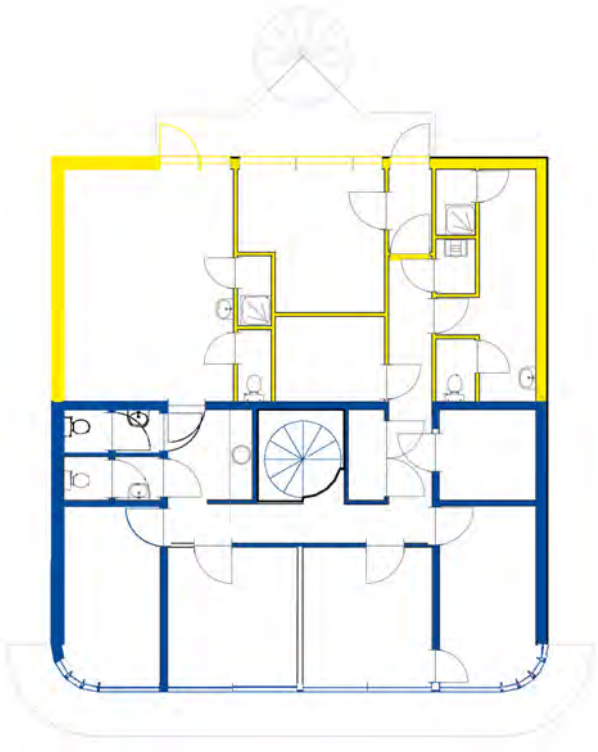
Positieve waarde

Indifferente waarde

Waarde overkapping of luifel



Wachtgebouw (007): begane grond



Wachtgebouw (007): verdieping

Het Wachtgebouw is het eerste gebouw achter de muur van het Marineterrein en in die zin beeldbepalend voor het gehele Marineterrein.

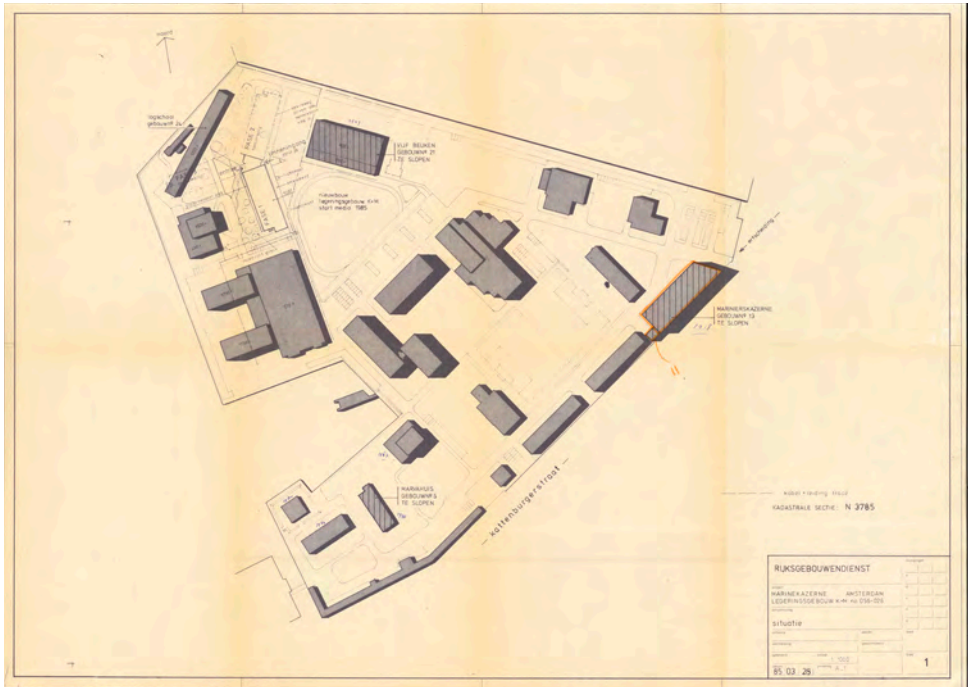
Kernwaarden auteursrecht
Het wachtgebouw en de abri zijn als architectonisch ensemble ontworpen. (De voormalige hoofdpoort maakte deel uit van het ensemble.)
De nieuwbouw contrasteert qua materiaal en detaillering met de zeventiende-eeuwse muur en historische bebouwing op de Voorwerf. Door het contrast blijft de historische bebouwing herkenbaar en vormt het wachtgebouw een duidelijk te onderscheiden eigentijdse toevoeging.
Het wachtgebouw heeft een tweeledige uitstraling: als representatieve entree naar het Marineterrein en als strenge controlepost, herkenbaar in de hoofdkleur (marineblauw) en de strikt geometrische symmetrie van de voorgevel.
Kenmerkend voor de ontwerphouding van Benthem Crouwel Architekten is om de functionaliteit van het gebouw als uitgangspunt te nemen. Het ontwerp laat invloed van High Tech-architectuur zien, een bouwstijl die technisch oogt en de constructie expressief benut.
De bijzondere kwaliteit van het ontwerp zit in de materialisering en detaillering: de vliesgevel met aluminiumpanelen en glaspanelen; de zijgevels met donkerblauwe horizontaal geprofileerde aluminiumplaten; de afgeronde hoeken met gebogen ramen; de zonwering van persrooster (die ook over de afgeronde hoeken door loopt) met ophangsysteem van stalen kabels en spanners.

Verantwooring
Archieven
Programma van Eisen en Procedures, 19 februari 1982, bedrijfsarchief Benthem Crouwel Architects, Amsterdam
Bouwarchief Gemeente Amsterdam

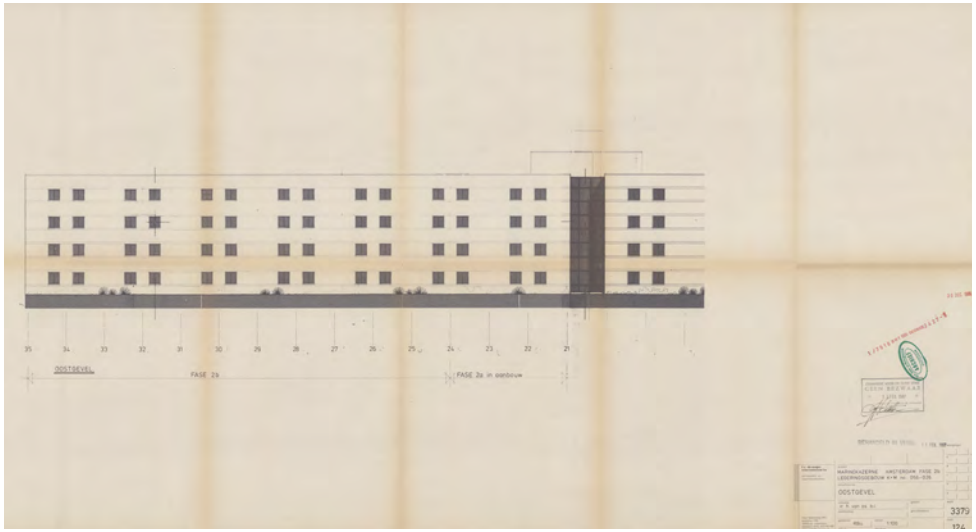
Literatuur
Benthem Crouwel Architects, K. Schipper, *BCAD Benthem Crouwel 1979-2009*, Rotterdam 2010

Interview
Jan Benthem, Benthem Crouwel Architects, Amsterdam, 5 oktober 2020

Veldwerk
Exterieur en interieur, 5 oktober 2020
(Voor het schouwen van de wapenkamer is geen toestemming verleend.)


RIJKSGEBOUWENDIENST
situatie




OOSTGEVEL



Legeringsgebouw (026)

<< Situatie met projectie van het legeringsgebouw met drie vleugels te realiseren in drie fasen, maart 1985.
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam 00078277]

< Oostelijke gevel legeringsgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Bestektekening oostelijke gevel legeringsgebouw (eerste fase), december 1986.
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam 00078325]

< Westelijke gevel legeringsgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Oorspronkelijke naam: Legeringsgebouw
Ontwerp:
Bouw: 1985-1986 (fase 1); 1987 (fase 2)
Oplevering: 1986 (fase 1); 1987 (fase 2)
Architect: Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger Internationaal

Ontwikkelingsgeschiedenis
Opdracht
Het nieuwe legeringsgebouw voor korporaals en manschappen diende ter vervanging van het Marvahuis en de Marinekazerne. Een onderzoek had aangetoond dat de renovatie van deze gebouwen, die uit de vroege twintigste eeuw dateerden, technisch onmogelijk dan wel financieel niet haalbaar was. Behalve ter vervanging van te slopen gebouwen, moest ook de legeringsfunctie van de kazerne van de Verbindingsschool worden overgenomen, aangezien dit gebouw werd ingericht als les- en kantoorgebouw voor Marine Keurings- en Selectiecentrum (MARKEURSEL).
Het programma van eisen omschreven twee belangrijke ontwerpuitgangspunten. Het gehele gebouw moest met weinig ingrepen en zo min mogelijke middelen in een later stadium zowel tot lesgebouw als kantoorgebouw kunnen worden ingericht. Het tweede belangrijke uitgangspunt was een centraal gelegen trappenhuis. Alle kamers moesten 24 m2 groot zijn en een sanitaire groep van 6 m2 krijgen.

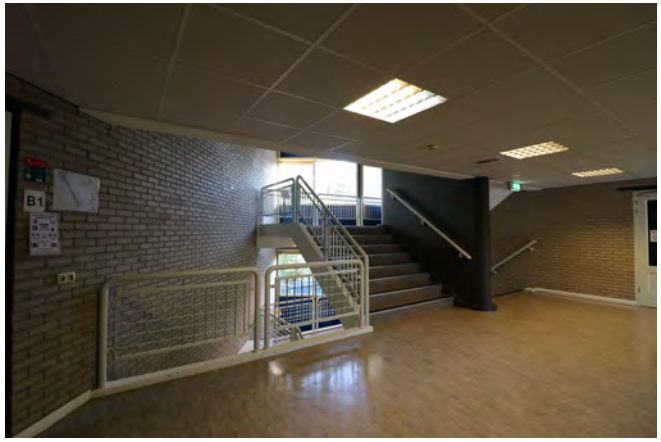
Ontwerp en auteursrecht
Bureau De Weger kreeg twintig jaar na de herontwikkeling van het Marineterrein (1962-1968) weer een opdracht om een groot gebouw te ontwerpen. Het legeringsgebouw zou in elk geval twee vleugels krijgen met in het midden een trappenhuis. De mogelijkheid om een derde vleugel te bouwen nam Bureau De Weger in het ontwerp mee. Een projectie van de plattegrond op het Marineterrein laat een centraal trappenhuis met drie uitstralende vleugels zien. In eerste instantie moesten de twee tennisbanen behouden blijven. De Vijf Beuken, het Zeekadettenkorpsgebouw, Ketelhuis II en de oude TOKM-kazerne zouden worden gesloopt. Het legeringsgebouw werd gefaseerd gebouwd. De eerste fase betrof de bouw van de zuidelijke vleugel met 110 kamers, de tweede fase de bouw van de noordoostelijke vleugel met 84 kamers. De westelijke vleugel was nog nauwelijks gedetailleerd; gedacht werd aan 50 tot 150 kamers. De derde vleugel werd niet gerealiseerd, wat de redding van de negentiende-eeuwse TOKM-kazerne betekende. De tennisbanen werden voor de bouw van de noordoostelijke vleugel alsnog opgeofferd.

Beschrijving
Ligging
Het legeringsgebouw is ingepast tussen het TOKM-gebouw, de oude TOKM-kazerne en de atletiekbaan. Het gebouw wordt omringd door een gazon. Tussen de hoofdentree en de ontsluitingsweg ligt een voorplein met overdekte fietsenstalling.

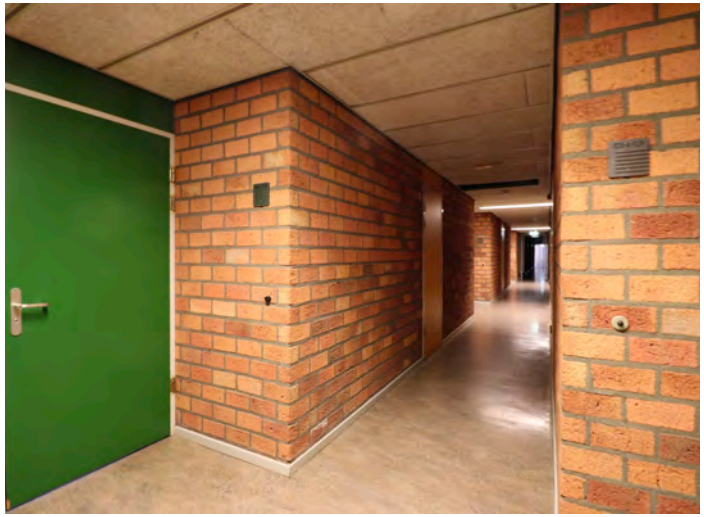
Hoofdvorm en bouwmassa
Het legeringsgebouw bestaat uit twee langgerekte vleugels die ten opzichte van elkaar een hoek van 40 graden maken. De vleugels tellen vier bouwlagen met een gedeeltelijke opbouw voor de technische installaties onder platte daken. Op het scharnierpunt van de vleugels bevindt zich een tussenlid met de centrale hal, hoofdentree, trappenhuis en functionele ruimtes.

Gevels
De gevels bestaan uit metselwerk van zachtgele baksteen in halfsteensverband met ter hoogte van de onder- en bovenkant van de vensteruitsparingen een strekkenlaag die over alle gevels doorloopt. De gevels hebben een regelmatige indeling van per twee gegroepeerde vensterassen. Tussen de gepaarde vensterassen is alternerend een regenpijp geplaatst. De vensters bevatten aluminium schuiframen die horizontaal schuiven.
De vleugels risaleren ten opzichte van het centrale trappenhuis. Het trappenhuis is voorzien van een pui die over vier bouwlagen loopt en bestaat uit borstweringen van blauwe panelen en









<< Trappenhuis in het legeringsgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Kamer in het legereingsgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<<< Hoofdentree van het legeringsgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Lange gangen in het legereingsgebouw.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

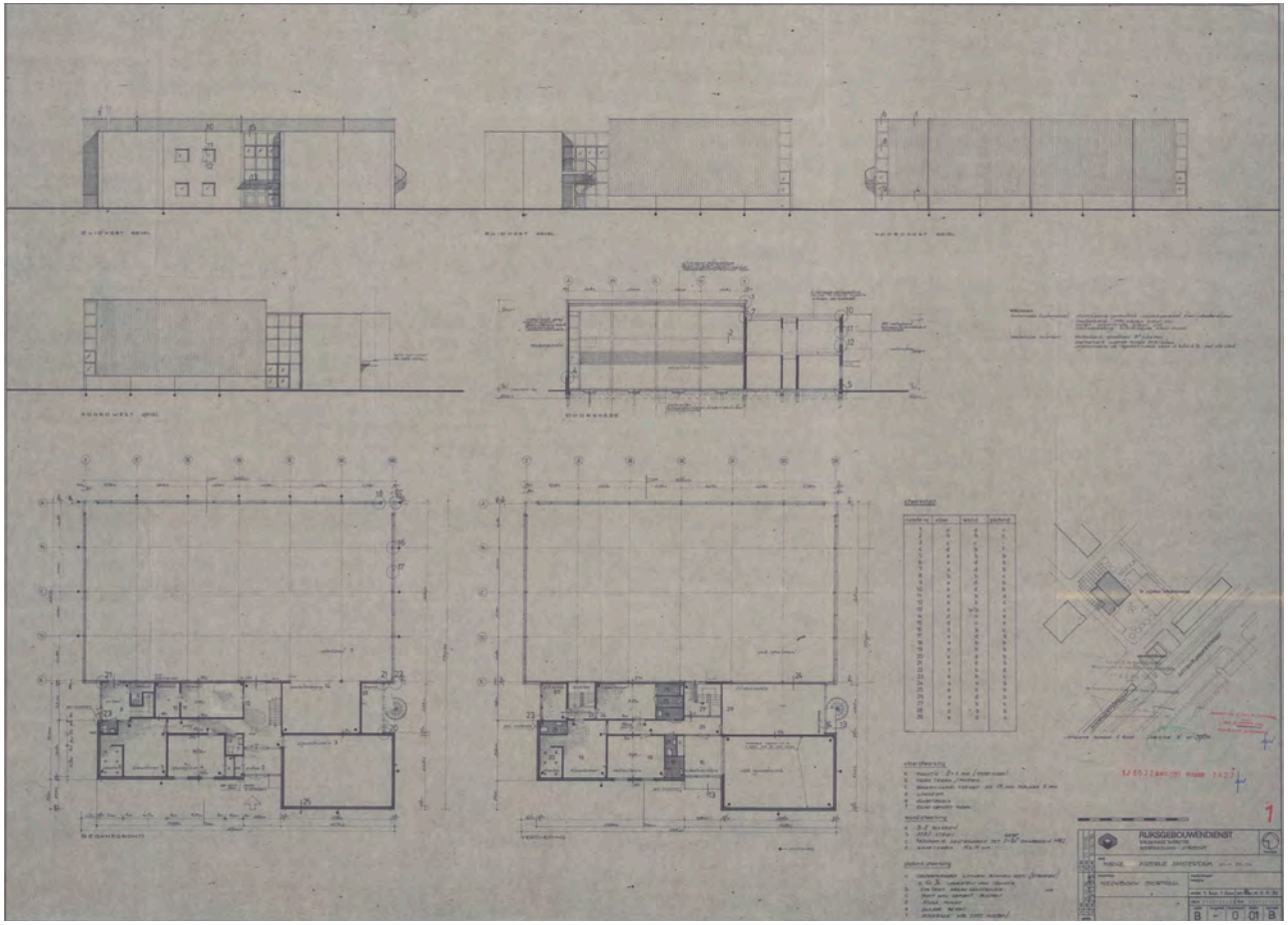
vensterstroken met transparant glas. De hoofdentree heeft dubbele glasdeuren, geflankeerd door zijlichten.
Beide kopgevels verspringen ter plekke van de middengang; in de hoeken zijn blauw geverfde stalen vluchttrappen geplaatst.

Interieur
De indeling van het legeringsgebouw is per bouwlaag identiek. Tussen de entree en hal is een tochtsluis. Het trappenhuis is geplaatst in de korte zijde van de wigvormige hal. De betonnen trap met keerbordessen is voorzien van stalen bordeshekken en buisrailing. De afwerking van de hal en het trappenhuis bestaat uit zachtgeel schoonmetselwerk met lichte linoleumvloeren.
De vleugels zijn toegankelijk via dubbele klapdeuren onder hardstenen lateien. De vleugels bestaan uit een middengang met aan weerszijden vertrekken. De wanden van de middengangen bestaan uit onbehandelde, poreuze B2-blokken in halfsteensverband met dikke voegen. De zuidwestelijke vleugel heeft groene kamerdeuren, de noordoostelijke vleugel gele kamerdeuren.
De vertrekken zijn voorzien van een sanitaire unit. Tegen de wanden zijn panelen bevestigd met stopcontacten en verplaatsbare verlichtingsarmaturen. Langs de wanden lopen aluminium schilderijlijsten.

Waardestelling
Het legeringsgebouw vertegenwoordigt geen cultuurhistorische, architectuurhistorische, situationele of ensemblewaarden.

Verantwoording
Archieven
Bouwarchief Gemeente Amsterdam

Veldwerk
Exterieur en interieur, 4 november 2020






SPORTSCHOOL

Sportschool (034)

< Achter- en zijgevel van de sportschool
[Foto: Hans Maurer, Nederlands Instituut voor Militaire Historie 2170-014-102]

<< Bestektekening voor de sportschool, november 1985.
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam 00078665]

< Voorgevel van de sportschool
[Foto: Hans Maurer, Nederlands Instituut voor Militaire Historie 2170-014-087]

Oorspronkelijke naam: Sportzaal
Ontwerp: 1985
Bouw: 1985
Oplevering: 1986
Architect: Vaessen Algemeen Bouwbedrijf BV, Vught

Ontwikkelingsgeschiedenis
Opdracht
Met de herontwikkeling van het Marineterrein in de jaren zestig werden sportvelden aangelegd. Op het Voorwerfterrein een voetbalveld; op het middenterrein een exercitieveld met atletiekbaan; en tussen De Vijf Beuken en de oude TOKM-kazerne twee tennisbanen. Inpandige sportaccommodatie was ondergebracht in het Sportgebouw op het Voorwerfterrein dat uit het begin van de twintigste eeuw dateerde. Vanwege de slechte staat en de geringe capaciteit, besloot het Ministerie van Defensie in 1985 om nieuwe sportaccommodatie te bouwen. De kwestie was dringend, aangezien sportbeoefening integraal deel uitmaakt van de opleidingen.

Ontwerp en auteursrecht
Vaessen Algemeen Bouwbedrijf was verantwoordelijk voor de realisatie van de nieuwe sportaccommodatie. Deze aannemersfirma had een jaar eerder ook de sportaccommodatie op het Marineterrein in Den Helder gebouwd en kon de bouwstroom van sportaccommodaties voor de Koninklijke Marine continueren. Rijksbouwmeester Tjeerd Dijkstra kon echter weinig enthousiasme voor het ontwerp opbrengen, want ‘de rommelige plattegrond miste samenhang en de vormgeving, detaillering en materiaalkeuze waren ver beneden het niveau dat tussen de omringende – zorgvuldig ontworpen – gebouwen verlangd moet worden’.[1] Het is niet bekend of de aannemer naar aanleiding van de kritiek zijn ontwerp heeft aangepast. De nieuwe sportaccommodatie zou ten westen van het oude Sportgebouw komen te staan.

1Nationaal Archief 2.13.166 inv.nr. 1114. Brief Rijksbouwmeester aan Directeur Rijksgebouwendienst, dd. 10 september 1985.

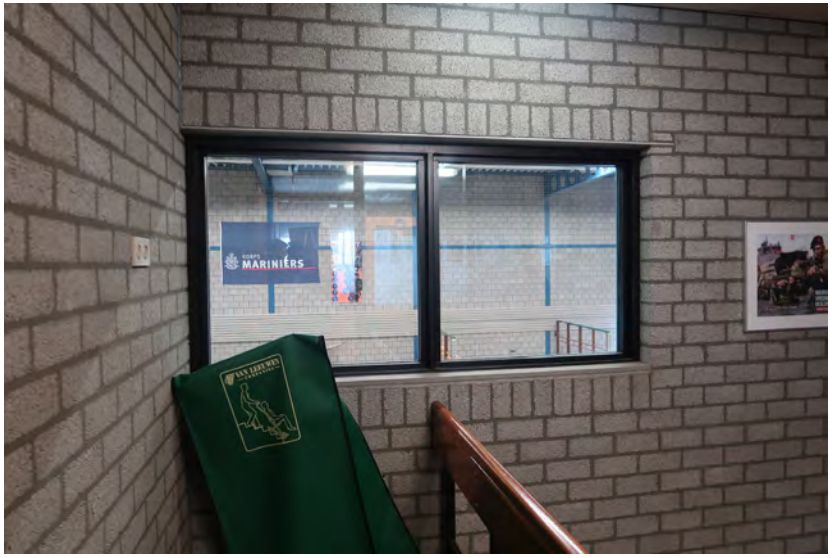
Beschrijving
Ligging
De sportschool staat op het Voorwerfterrein, tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de tennisbaan, hockeyveld en voetbalveld. De sportschool maakt deel uit van een ruimtelijke sportcluster. De sportschool staat met de voorgevel aan weg.

Hoofdvorm en bouwmassa
De sportschool is een samengesteld gebouw van twee tegen elkaar geplaatste volumes met een rechthoekige plattegrond onder een plat dak. De volumes verschillen in hoogte. Het hoge volume is de sporthal. Het lagere volume bestaat uit twee bouwlagen met kleine vetrekken en een ruimte met vide voor de squashbaan.
De sporthal heeft een staalconstructie op een betonnen fundering.

Gevels
Het voorgebouw is opgetrokken uit metselwerk van witte MBI-stenen in halfsteensverband. In de voorgevel zijn per bouwlaag twee vierkante vensters uitgespaard. Ter plekke van de entree en in de zijgevels zijn over twee bouwlagen witte, aluminium puien aangebracht. De puien bestaan uit ondoorzichtig plaatmateriaal en vensterglas. De entreepui heeft een dubbele glasdeur en een zijlicht onder een luifel. Tegen de zuidwestelijke zijgevel is een vluchttrap geplaatst
De gevels van de sporthal zijn bekleed met donkerblauwe verticaal geprofileerde aluminium platen. Op beide hoeken van de noordoostelijke gevel zijn verticale vensterstroken die over de hoeken doorlopen. De invulling is deels met vensterglas en deels met ondoorzichtig plaatmateriaal.

Interieur
Het voorgebouw bestaat uit een squashbaan met vide en twee bouwlagen met vertrekken aan een middengang. Op de begane grond zijn dat het kantoor van de sportofficier, een magazijn en




MARINIERS





<< Sporthal.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Zicht op de sportzaal vanuit het trappenhuis.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Trappenhuis.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

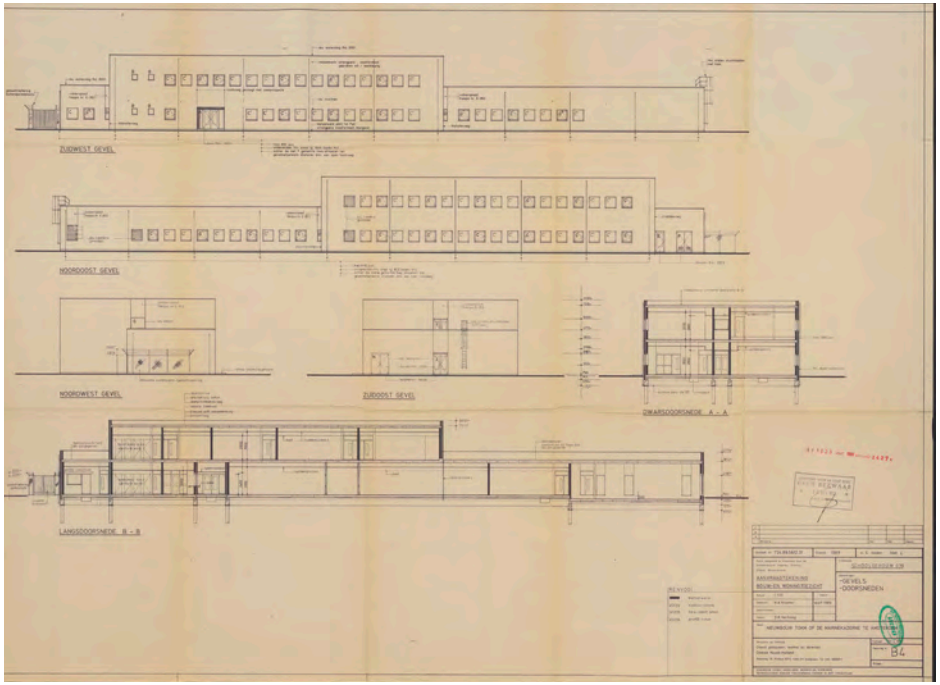
< Squashbaan.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

opslagruimte. Op de verdieping fitnessruimte, kleedkamers en vertrekken voor de instructeurs en scheidsrechters.
De vloeren in de gang en de kleedkamers zijn betegeld. De kantoren hebben een linoleumvloer. De sporthal heeft een Pulastic sportvloer. De squashbaan is voorzien van beuken lamelparket. Alle wanden bestaan uit MBI-steen. De wanden van de squashbaan bestaan gedeeltelijk uit kalkzandsteen met wit stucwerk voor het speeloppervlak en rode belijning.
De open trap met keerbordes heeft houten treden en leuningen met een stalen balustrade. Vanuit het trappenhuis is op de eerste verdieping een venster met uitkijk op de sporthal.
In de sporthal is het blauwkleurig staalskelet zichtbaar gehouden. In de wanden is het staalskelet opgevuld met metselwerk van witte B2-blokken met dikke voegen. Op de dakconstructie zijn gegolfde aluminium platen gelegd.

Waardestelling
De sportschool vertegenwoordigt geen cultuurhistorische, architectuurhistorische, situationele of ensemblewaarden.

Verantwoording
Archieven
Bouwarchief Gemeente Amsterdam
Nationaal Archief 2.13.166 inv.nr. 1114.

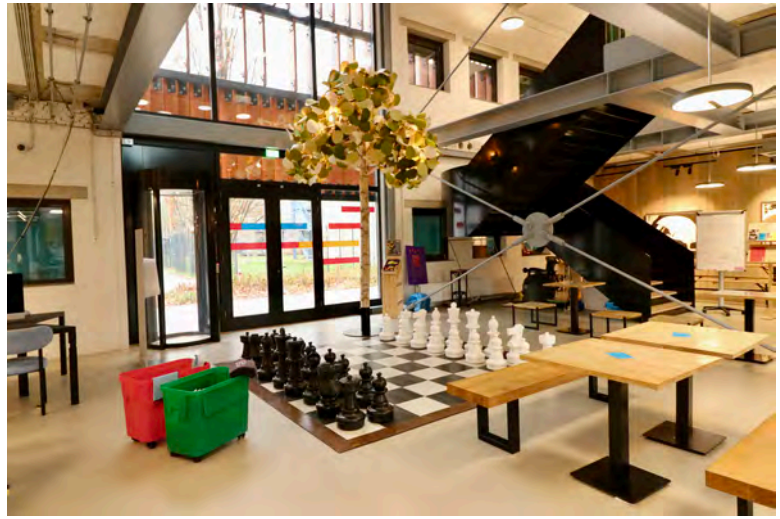
Veldwerk
Exterieur en interieur, 4 november 2020






039

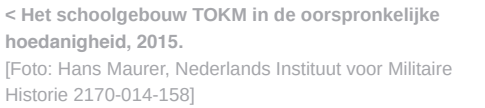

039



Schoolgebouw TOKM (039)



<< Bestektekening met gevels en doorsneden van het schoolgebouw TOKM, 1989.
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam 00079355]



< Het schoolgebouw TOKM in de oorspronkelijke hoedanigheid, 2015.
[Foto: Hans Maurer, Nederlands Instituut voor Militaire Historie 2170-014-158]



<< Exterieur getransformeerde schoolgebouw TOKM, het tegenwoordige onderwijsgebouw CODAM.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]



< Interieur van het getransformeerde schoolgebouw TOKM, het tegenwoordige onderwijsgebouw CODAM.
[Foto's: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Huidige naam: Onderwijsgebouw CODAM
Oorspronkelijke naam: Schoolgebouw TOKM
Ontwerp: 1989
Bouw: 1990
Oplevering: 1991
Architect: Ministerie van Defensie

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht
Door de functiewijzing van de Verbindingsschool tot Marine Keurings- en Selectiecentrum (MARKEURSEL) ontstond de behoefte aan een nieuw lesgebouw voor de Technische Opleiding Koninklijke Marine (TOKM). De nieuwbouw werd ten oosten van het TOKM-gebouw uit de jaren zestig geprojecteerd en zou gedeeltelijk op de voormalige Atletiekbaan worden gebouwd.

Ontwerp en auteursrecht
De Dienst gebouwen, werken en terreinen van het Ministerie van Defensie maakte het ontwerp voor het Schoolgebouw TOKM dat gelijkenis vertoont met het Legeringsgebouw dat enkele jaren eerder door Architecten- en ingenieursbureau F.C. de Weger Internationaal was ontworpen.
In 1996 werd het Schoolgebouw TOKM op de verdieping uitgebreid tot een gebouw dat volledig uit twee lagen bestaat.
In 2019 is het Schoolgebouw TOKM door architectenbureau OZ getransformeerd tot onderwijsgebouw Codam.

Beschrijving

Ligging
Het voormalige Schoolgebouw TOKM bevindt zich op de voormalig atletiekbaan en staat met de lengterichting evenwijdig aan het TOKM-gebouw uit de jaren zestig en aan het Legeringsgebouw uit de jaren tachtig. De zuidwestelijke gevel was de oorspronkelijke voorgevel. Ten noordwesten van het gebouw vormen stelconplaten de voormalige externe opstelplaats.

Hoofdvorm en bouwmassa
Het langgerekte gebouw met rechthoekige plattegrond bestaat uit twee bouwlagen onder een plat dak.

Gevels
De gevels bestaan uit metselwerk dat oorspronkelijk een lichte kleur had; de bakstenen waren gebroken wit. De voor- en achtergevels hebben een regelmatige vensterindeling met vierkante vensters met aluminium kozijnen. De oorspronkelijke entree in de noordwestelijke gevel wordt niet gebruikt. In de zuidoostelijke gevel bevindt zich de nieuwe hoofdentree.
Tegen de zuidoostelijke kopse gevel staat een metalen spiltrap die in 1996 van een cilindervormig traphuis is voorzien.
In 2019 zijn de gevels geschilderd in verticale zwarte en witte banen van de streepjescode en gedeeltelijk voorzien van een zonwering met verticale houten planken in een stalen frame.

Interieur
Programmatisch waren de leslokalen onderverdeeld in praktijk- en theorielokalen van verschillende grootte. De indeling is tijdens de transformatie gewijzigd naar een open plattegrond met vides in de verdiepingsvloer. De kolommen zijn zichtbaar gemaakt en laten de oorspronkelijke structuur zien. Ruwe bouwelementen zoals holle betonblokken, prefab kanaalplaatvloer en afgebikte spouwmuren zijn zichtbaar gemaakt.

Waardestelling

Het schoolgebouw vertegenwoordigt geen cultuurhistorische, architectuurhistorische, situationele of ensemblewaarden.

Verantwoording

Archieven
Bouwarchief Gemeente Amsterdam

Veldwerk
Exterieur en interieur, 4 december 2020









Depot Scheepvaartmuseum (041)

<< Het Depot Scheepvaartmuseum als geheimzinnig gebouw achter de muur van het Marineterrein.
[Foto: Arjen Schmitz, www.dokarchitecten.nl]

< Staalconstructie met ruimte voor de installaties op de depotruimtes tijdens de bouw, 1999-2003.
[Jongejan, R. (ed.), *Depot Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Het Behouden Huis*, Amsterdam 2003]

<< Eerste schets voor het Depot Scheepvaartmuseum door Liesbeth van der Pol, ca. 1997
[Jongejan, R. (ed.), *Depot Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Het Behouden Huis*, Amsterdam 2003]

< De titamium gevelbekleding van het Depot Scheepvaartmuseum.
[Foto: Arjen Schmitz, www.dokarchitecten.nl]

Huidige naam: Depot Scheepvaartmuseum
Oorspronkelijke naam: Depot Scheepvaartmuseum
Ontwerp: 1997
Bouw: 1999
Oplevering: 2003
Architect: Liesbeth van der Pol (voorheen Atelier Zeinstra van der Pol, tegenwoordig Dok architecten)

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

Het Nederlands Scheepvaartmuseum had behoefte aan een extern gebouw om de kostbare museale collectie onder te brengen en restauratiewerkzaamheden en onderzoek naar de collectie te verrichten. De belangrijkste eisen die aan het depotgebouw werden gesteld betroffen een extreem goede beveiliging van de waardevolle collectie van (kunst)voorwerpen uit de vaderlandse scheepvaartgeschiedenis en perfecte klimatologische omstandigheden waarin deze voorwerpen bewaard kunnen blijven. De Rijksgebouwendienst Noord-West, Haarlem, die eigenaar is van het Nederlands Scheepvaartmuseum, onderzocht de mogelijkheid om het depotgebouw op het Marineterrein te onder te brengen. Aangezien het depot niet voor publiek zou worden opengesteld, kon een locatie binnen de muren van het streng beveiligde Marineterrein naast het Scheepvaartmuseum worden benut. Een voor de hand liggende plek was op het Voorwerfterrein, pal achter de muur. Een van de twee Amerikaanse dumploodsen zou voor de bouw moeten wijken.

Ontwerp en auteursrecht

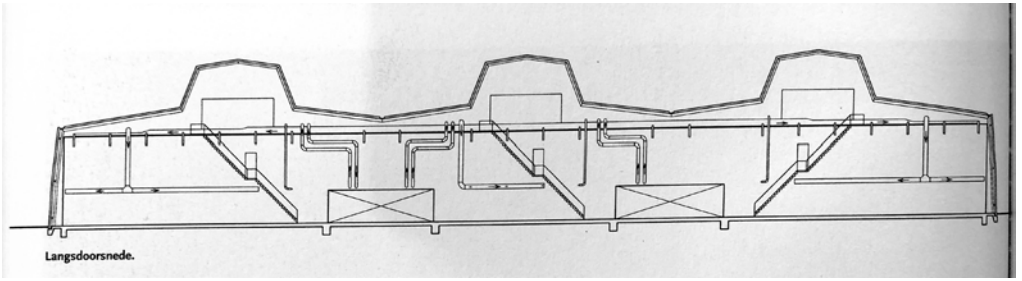
Architect Liesbeth van der Pol raakte naar eigen zeggen geobsedeerd door de locatie. Ze stelde zich voor hoe argeloze passanten langs de eeuwenoude en met wingerd begroeide muur zouden lopen en plotseling een glimp van een geheimzinnig gebouw zouden opvangen. Van der Pol nam deze krachtige emotie - het gevoel dat achter die muur iets schuilgaat waar je geen weet van hebt - als uitgangspunt voor het ontwerp van het depot voor het Nederlands Scheepvaartmuseum.
De locatie speelde ook een rol in de uiteindelijke vorm van het gebouw. De Amerikaanse loods, die op de bouwlocatie stond, wekte de associatie met gebouwtypen die Van der Pol fascineren: schuren en silo's. Vooral de graansilo's die door Bernd en Hilla Becher zijn gefotografeerd vormen een inspiratiebron. De graansilo diende ook als inspiratiebron voor het depot in de wijze waarop de gevelbekleding rond de betonnen dozen is geplooid.
Van der Pol stelde voor om de gevelbekleding in titanium uit te voeren. Als edelmetaal is titanium extreem duurzaam en onderhoudsvrij, waardoor het onderhoudsbudget voor zestig jaar kon worden uitgespaard. Rijksbouwmeester Wytze Patijn en de Stichting Scheepvaartmuseum spanden zich in voor de uitvoering van de gevelbekleding in titanium en niet in het als alternatief voorgestelde zink. Gezien de duurzaamheidsopgave was het een vooruitstrevende beslissing. Duurzaamheid was niet de enige reden om voor titanium te kiezen. Van der Pol vond dit bijzondere en kostbare materiaal ook toepasselijk voor de functie van het gebouw als opslagruimte met een zeer waardevolle inhoud. Bovendien heeft titanium het warme karakter van goud en het koele van zilver. Door de weerkaatsing van het licht heeft de gevelbekleding steeds een andere intensiteit.
Het oeuvre van Van der Pol kenmerkt zich door gebouwen die emotie oproepen. Haar ontwerpen vallen op door een expressieve verschijningsvorm die het louter functionele ontstijgt. Door zijn functie, verscholen ligging en gesloten karakter is het depot van het Scheepvaartmuseum een met geheimzinnigheid omgeven gebouw.

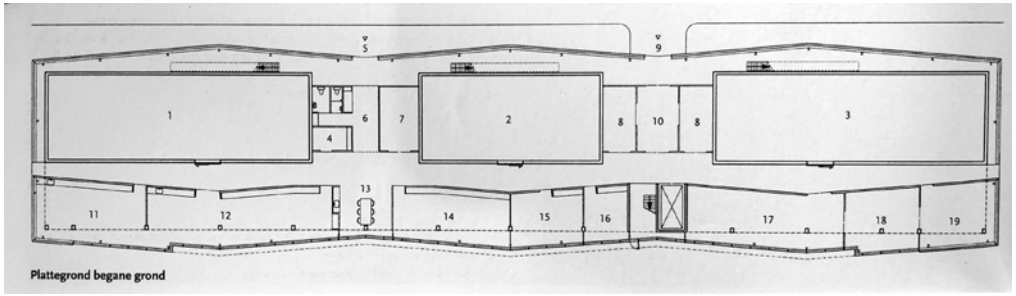
Beschrijving

Ligging

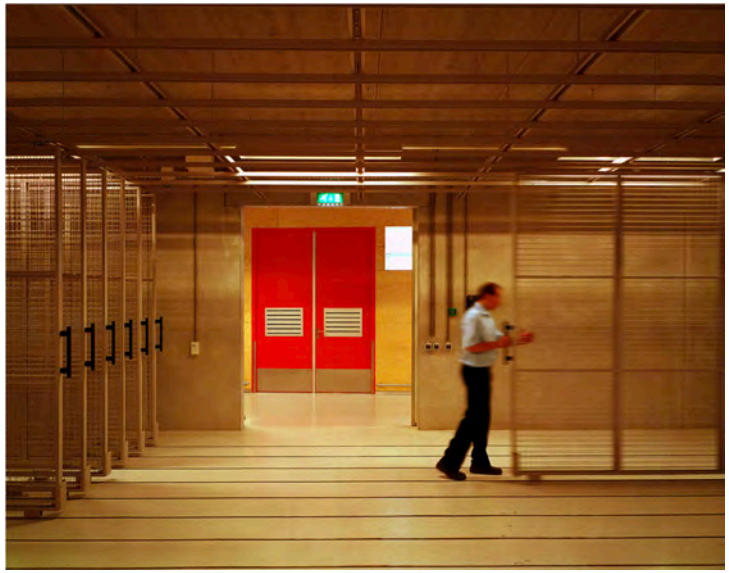
Het depot van het Scheepvaartmuseum staat op het utilitaire gedeelte van de Voorwerf, pal achter de muur van het Marineterrein. Het gebouw staat met de lengterichting evenwijdig aan de muur en de weg die de Voorwerf ontsluit.

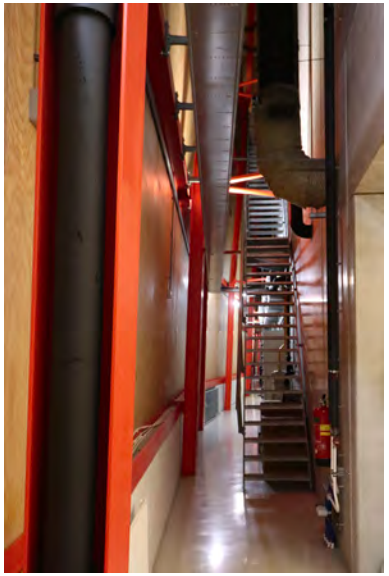



Langsdoorsnede.


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
Plattegrond begane grond







<< Installaties onder het dak.
[Foto: Evelien van Es]

< Doorsnede en plattegrond van de begane grond
[Jongejan, R. (ed.), *Depot Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Het Behouden Huis*, Amsterdam 2003]

<<< Venster met zicht op de muur van het Marineterrein.
[Foto: Arjen Schmitz, www.dokarchitecten.nl]

<< Depotruimte.
[Foto: Arjen Schmitz, www.dokarchitecten.nl]

< Trap in de spouw naar de installaties onder het dak.
[Foto: Evelien van Es]

Hoofdvorm
Het langgerekt gebouw (90 meter) heeft een geometrische plattegrond bestaande uit drie aaneengesloten zeshoekige vormen met gelijke zijden en ongelijke hoeken. De lange zijden van het gebouw zijn op vijf plaatsen licht geknikt; beurtelings naar buiten en naar binnen.
Het depot heeft een doos-in-doosconstructie. De eigenlijke depotruimte bestaat uit een betonnen doosvormige constructie van twee bouwlagen die elk is onderverdeeld in drie depotruimtes. Op de betonnen constructie bevinden zich per twee depots de installaties die nodig zijn om de temperatuur en luchtvochtigheid in de depotruimte constant te houden. Om de betonnen depots en de installaties is een staalconstructie geplaatst waar de gevel als een huid omheen is geplooid. De staalconstructie bepaalt de contour van het gebouw: een langwerpig gebouw met drie hoge uitstulpingen. De hoogste punten meten 18 m. De gevelbekleding laat de knikken in de constructie goed zien. Hier gaat de vergelijking met de silo op, waar krachten op stalen wanden worden versterkt door ze iets schuin te plaatsen.

Gevels en dak
De onderzijde van de gevels bestaat uit een trasraam van donkergrijze en zwarte baksteen in halfsteensverband. De gevels en daken bestaan uit sandwichpanelen die de staalconstructie afsluiten. De buitenzijde is bekleed met rechthoekige platen van titanium die in horizontale wijze aan een ophangsysteem zijn bevestigd. De horizontale naden lopen gelijk; de verticale naden verspringen ten opzichte van elkaar en versterken daarmee de geometrie van de constructie. Bovendien zijn de titanium platen niet helemaal vlak, er zit wat bolling in wat de gevel verlevendigt.
In de noordwestelijke gevel bevinden zich twee entrees; een voor personen en een voor objecten. De entrees zijn geplaatst op de plekken waar de gevel naar binnen knikt. De entrees bestaan uit hoge dubbele met titanium beklede deuren. Elke deur heeft twee horizontale sleuven met glaspanelen. In de zuidoostelijke gevel is een vensterstrook met zicht op de smalle tuin en de eeuwenoude muur van het Marineterrein. De vensterstrook loopt tot iets voorbij de eerst en vijfde knik in de gevel. Daarnaast hebben de gevels enkele kleine uitsparingen met ventilatieroosters.

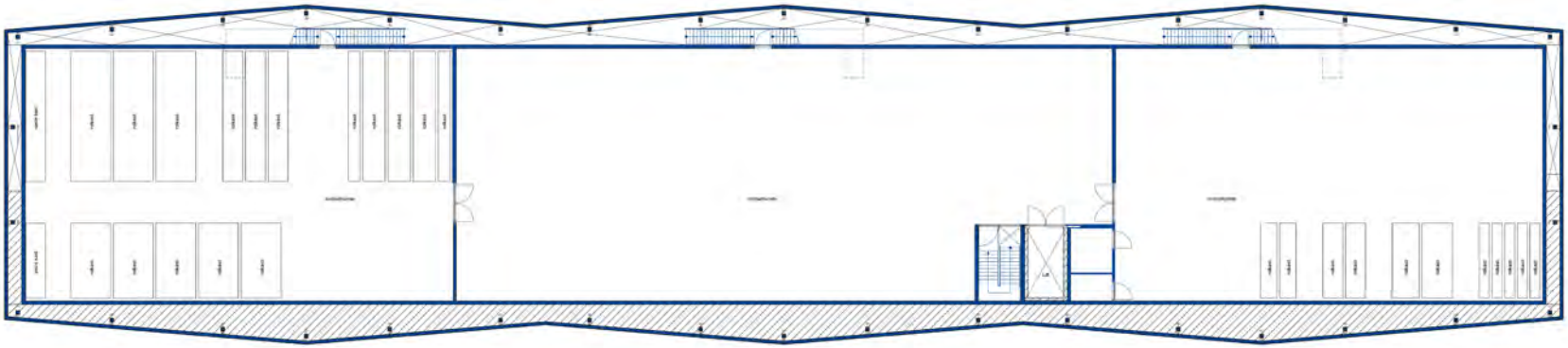
Interieur
De betonnen doosconstructie beslaat op de begane grond de helft van de ruimte; en wel het gedeelte aan de noordwestelijk gevel. De verdieping beslaat vrijwel de volledige ruimte. Het gedeelte aan de zuidoostelijke gevel steunt op betonnen kolommen. Op de begane grond is de ruimte tussen de kolommen zodoende vrij indeelbaar voor verschillende werkruimtes.
Op de begane grond zijn de drie ruimte in de betonnen doos de depots voor schilderijen, metaal (penningen, wapens) en foto's en papier. Tussen de drie depots bevinden zich twee ruimtes. De ruimte ter hoogte van de personenentree is een doorgang naar de werkruimtes en voorzien van een klein vertrek voor de bewaking en sanitaire voorzieningen. De ruimte ter hoogte van de entree voor objecten bestaat uit een transitoruimte en quarantaineruimtes voor de objecten. In de ruimte tussen de kolommen bevinden zich de restauratieateliers en de werkruimtes voor onder andere de registrator en het hoofd van collectiebehoud, het trappenhuis en de lift voor objecten naar de verdieping. De hoekvertrekken zonder venster en zijn bedoeld voor de conservering van papier en als spuitcabine. De ruimtes hebben vanuit de middengang entrees. De ruimte tussen de kolommen en de vensterstrook is een ongedeelde open ruimte en loopt als een loggia langs alle kantoren en restauratieateliers.
De smalle ruimte tussen de betonnen doos en de noordwestelijke gevel is een gang met drie stalen trappen die naar de ruimtes onder de drie verhoogde delen onder de kap leiden en waar de installaties staan opgesteld.
De verdieping bestaat uit drie aaneengesloten depots voor technische modellen, halfmodellen, volmodellen en organische materialen.
De afwerking van het interieur bestaat uit naturel gelaten beton en hout. Het in het zicht gelaten staalskelet is helderrood geschilderd.

Hoge waarde

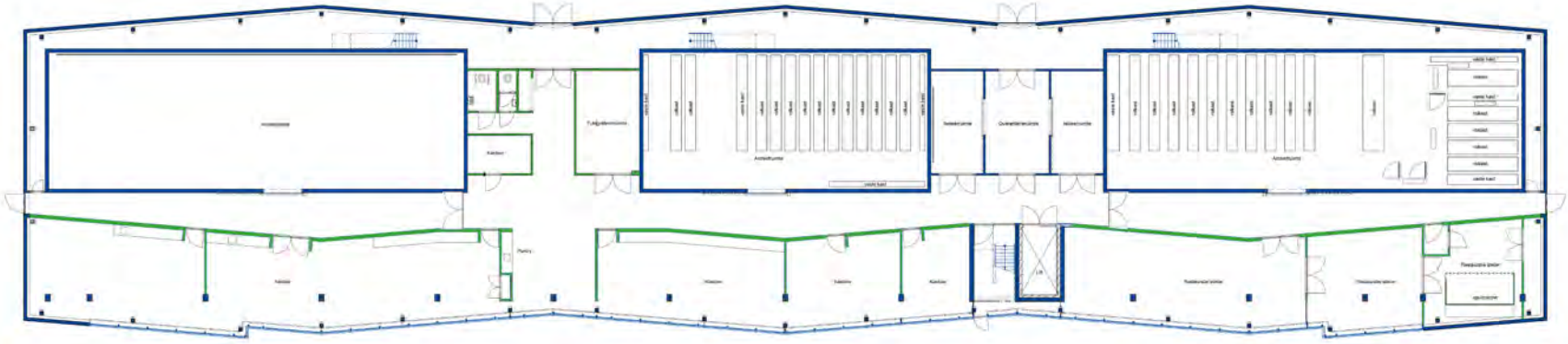
Positieve waarde

Indifferente waarde

Waarde overkapping of luifel



Depot Scheepvaartmuseum (041): verdieping



Depot Scheepvaartmuseum (041): begane grond

Waardestelling

Cultuurhistorische waarden

Het depot is van belang als onderdeel van het Nederlands Scheepvaartmuseum dat in het voormalige 's Lands Zeemagazijn is gevestigd en in die zin een betekenisvolle continuering vormt. Het depot herbergt en beschermt een collectie van waardevolle objecten uit de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart die ook gerelateerd is aan de geschiedenis van het Marineterrein

Architectuurhistorische waarden

Het depot van het Nederlands Scheepvaartmuseum roept door zijn expressieve verschijningsvorm emotie op wat kenmerkend is voor het oeuvre van architect Liesbeth van de Pol. Door de geometrisch opgebouwde hoofdvorm met geknikte gevelvlakken en expressieve uitstulpingen heeft het depot een markante contour die versterkt wordt door de titanium gevelbekleding die bij veranderende licht- en weersomstandigheden telkens een andere intensiteit laat zien. De keuze om titanium als gevelbekleding te gebruiken getuigt van een vooruitstrevende beslissing op het gebied van duurzaamheid waarin de rijksbouwmeester en de Rijksgebouwendienst er naar streven een voortrekkersrol in te spelen.

Situationele en ensemblewaarden

Het depot maakt deel uit van de Voorwerf waar zich meerdere architectonische 'specials' bevinden. Door zijn materialisering, hoogte en markante silhouet trekt het gebouw ook boven de muur van het Marineterrein de aandacht naar zich toe en versterkt het geheimzinnige karakter ervan.

Kernwaarden auteursrecht

Uitgangspunt voor het ontwerp was het met geheimzinnigheid omgeven Marineterrein achter de eeuwenoude hoge muur. Van der Pol wilde die geheimzinnigheid versterken. De Amerikaanse loodsen op deze plek van het Marineterrein vormden samen met Van der Pols fascinatie voor schuren en silo's de inspiratie voor een gesloten gebouw die een kostbare museale collectie herbergt. De geometrisch hoofdvorm met geknikte gevelvlakken, markante uitstulpingen en metalen gevelbekleding doen aan silo's denken. De geheimzinnige ligging achter de muur en de expressieve verschijningsvorm van het gebouw roepen emotie op.
In het interieur is de heldere constructie zichtbaar: de collectie wordt bewaard in betonnen dozen en in perfecte conditie gehouden door de installaties bovenop de dozen. De helderrode staalconstructie om de dozen en de installaties bepaalt de markante contour waar de titaniumgevel omheen is geplooid.

Verantwoording

Archieven

Archief Bureau Rijksbouwmeester inv.nr. 331, Amsterdam Kattenburgerstraat 7 Scheepvaartmuseum restauratie de Voorwerf, nieuwbouw het depot

Literatuur

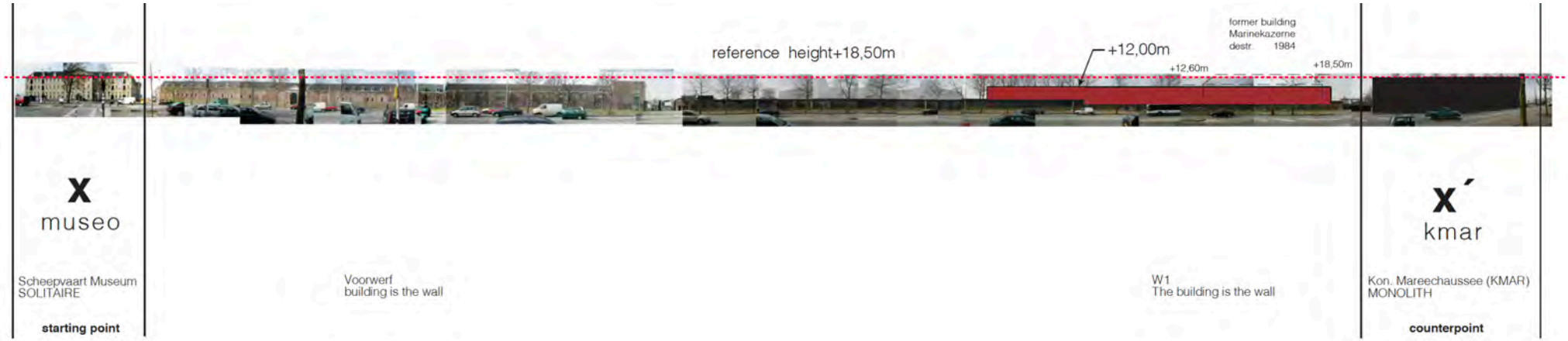
Baan, A., T.F.G. van Duijnhoven, *Nederlands cultureel erfgoed : historie met toekomst? : analyse van het binnenklimaat in museum het Mauritshuis te Den Haag en het depot van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam*, Technische Universiteit Eindhoven, 2005
Bekaert, G., E. Beukers, *Liesbeth van der Pol*, Uitgeverij 010 Rotterdam, 2002
Havik, K., 'Ruimte tussen vorm en functie Depot Scheepvaartmuseum in Amsterdam van Liesbeth van der Pol' in: *de Architect* 32 (2001), pp. 46-49
Jongejan, R. (ed.), *Depot Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Het Behouden Huis*, Amsterdam 2003

Interview

Liesbeth van der Pol, Dok architecten, Amsterdam/Rotterdam, 20 oktober 2020

Veldwerk

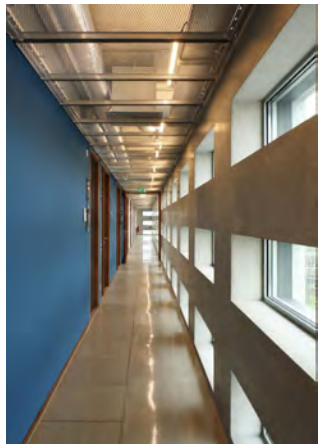
Exterieur en interieur, 21 oktober 2020


reference height+18,50m
+12,00m
former building
Marinekazerne
destr. 1984
+12,60m
+18,50m
x
museo
Scheepvaart Museum
SOLITAIRE
starting point
Voorwerf
building is the wall
W1
The building is the wall
x´
kmar
Kon. Mareechaussee (KMAR)
MONOLITH
counterpoint






STOP









Districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee (014)

< De Marechausseekazerne als eigentijdse pendant van het Scheepvaartmuseum, toelichting op het ontwerp door Wansleben Architekten, april 2003.
[Wansleben Architekten]

Huidige naam: Districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee (KMAR, MGGZ, JVG, DCPL, BOT[1])
Oorspronkelijke naam: Districtskantoor voor de Koninklijke Marechaussee
Ontwerp: 2001-2002
Bouw: 2006
Oplevering: 2009
Architect: Norbert Wansleben (Wansleben Architekten, Keulen, Duitsland)

Ontwikkelingsgeschiedenis

Opdracht

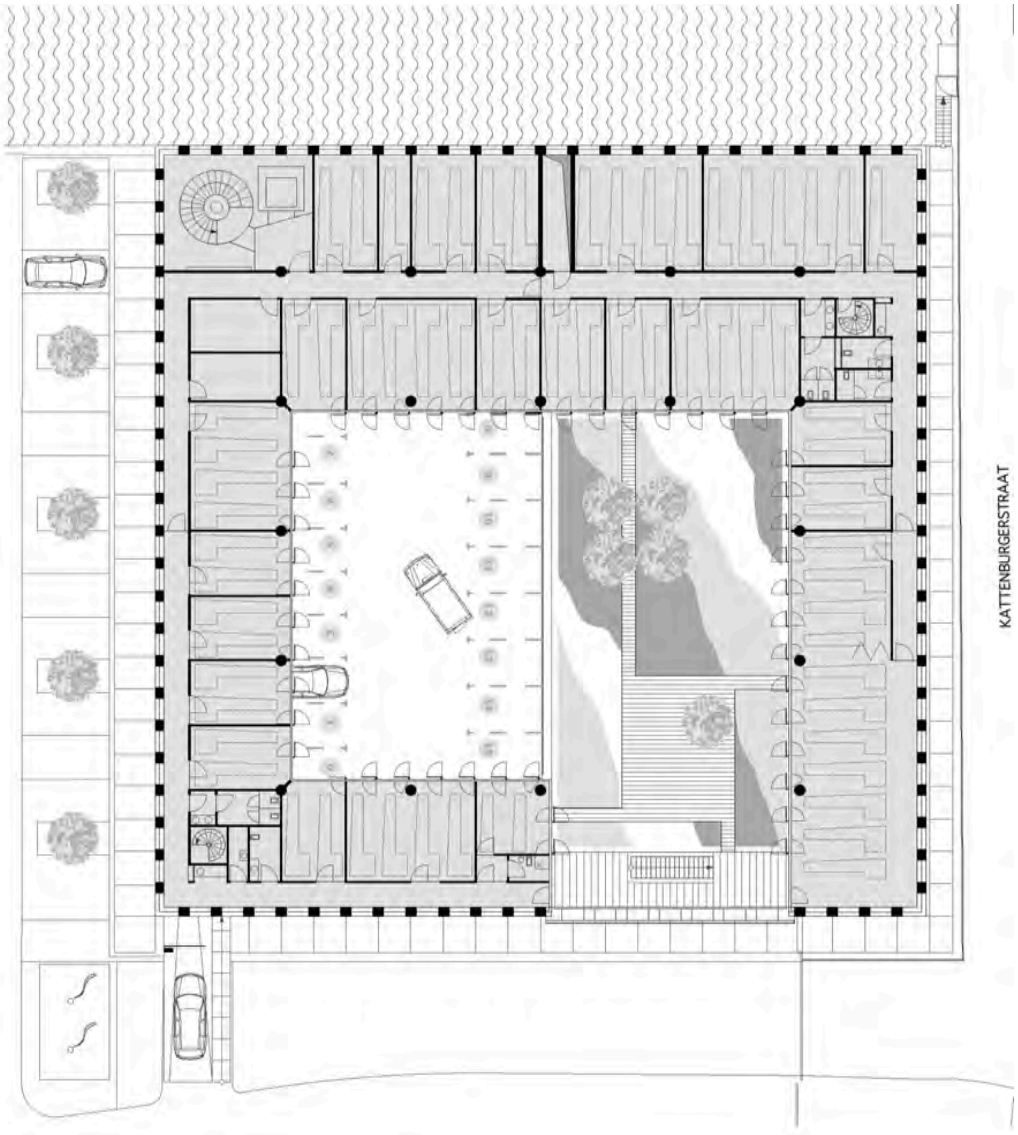
De Koninklijke Marechaussee, in 1814 opgericht als Corps de Maréchaussée om de gendarmerie uit de Franse Tijd te vervangen, ressorteerde onder de Koninklijke Landmacht. In 1998 werd de marechaussee een zelfstandige krijgsmacht, net als de marine, landmacht en luchtmacht. Sinds de reorganisatie van het Ministerie van Defensie, in 2005, zijn de vier krijgsmachten geen zelfstandige organisaties meer. De marine, landmacht en luchtmacht staan direct onder de Commandant der Strijdkrachten van het Ministerie van Defensie, en de marechaussee onder de secretaris-generaal van het Ministerie van Defensie. Het ontwerp en de bouw van de Marechausseekazerne valt samen met de periode dat De Koninklijke Marechaussee net een zelfstandige krijgsmacht was geworden en door reorganisatie van het ministerie die zelfstandigheid weer kwijt raakte.
In 2000, dus net na de verzelfstandiging, werd een besloten Europese aanbesteding uitgeschreven voor nieuwbouw op het Marineterrein voor zowel de Districtsstaf van de Koninklijke Marechaussee Noord-Holland/Utrecht als een inpandige stalling voor dienstauto's en bijzondere voertuigen. Beide functies moesten in één gebouw worden gecombineerd. Naast de functionele invulling van de opgave moest de nieuwbouw aansluiting zoeken bij de ruimtelijk-historische betekenis van het Marineterrein. Destijds waren de Zuidelijke IJ-oevers volop in ontwikkeling en het besef dat het Marineterrein steeds meer in het vizier kwam, droeg bij aan een zorgvuldige formulering van de opdracht in samenhang met de omgeving. Het streven was om de fragmentarische verschijningsvorm van het Marineterrein tot een betekenisvolle ruimtelijke eenheid te brengen. Daarin moest de nieuwbouw de noordoostelijke afsluiting van het terrein definiëren en een ruimtelijke pendant van het zeventiende-eeuwse 's Lands Zeemagazijn (Nederlands Scheepvaartmuseum) vormen. De Rijksgebouwendienst en rijksbouwmeester Jo Coenen waren betrokken bij de selectieprocedure, maar het Ministerie van Defensie trad op als opdrachtgever.

Ontwerp en auteursrecht

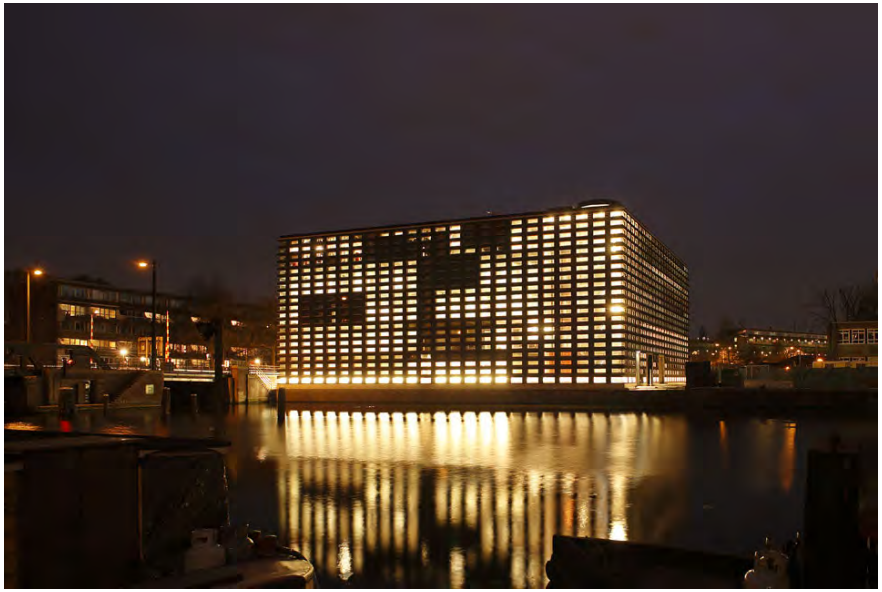
De opdracht werd gegund aan Wansleben Architecten uit Keulen. Architect Norbert Wansleben projecteerde op de noordoostelijke hoek van het Marineterrein een vierkant vrijstaand gebouw waarbij de hoogte van de kroonlijst van het Scheepvaartmuseum (18,50 m.) als referentiehoogte gold. Aan de Kattenburgerstraat werden de hoeken van het Marineterrein voortaan gedefinieerd door het solitaire Scheepvaartmuseum met zijn lichte gevels en klassieke geleding enerzijds en door de vrijstaande Marechausseekazerne als een moderne zwarte monoliet anderzijds. De Marechausseekazerne is de stedenbouwkundige tegenhanger van het Scheepvaartmuseum en vormt daarmee het begin en einde van een stedelijke, ruimtelijke sequentie. Naar voorbeeld van het Scheepvaartmuseum is de Marechausseekazerne een carré, een vierkant gebouw met een binnenplaats.
Wansleben nam de burcht als thema voor het ontwerp. Door de gesloten verschijningsvorm geeft een burcht het gevoel van weerbaarheid en bescherming. Een aantal elementen is ontleend aan de typologie van de burcht: de vouwdeur in de entree doet denken aan het valhek in de poort van de burcht; de hellingbaan aan de ophaalbrug, de gevelcorridor aan de weergang; en de lage, brede vensters aan kijkspleten.

< Fotoreeks met architectonische elementen die verwijzen naar de typologie van de burcht.
[Foto's: Wansleben Architekten]

1 Koninklijke Marechaussee; Militair Geestelijke Gezondheidszorg; Joodse Geestelijke Verzorging; Dienstencentrum Personeelslogistiek; Bijzonder Ondersteuningsteam


KATTENBURGERSTRAAT





<< Plattegrond met binnenplaats
[Wansleben Architekten]

< Complexiteit van het ontwerp wordt duidelijk als het donker is. Door de grote hoeveelheid vensters zijn de gevels niet zo gesloten als ze in eerste instantie lijken.
[Foto's: Wansleben Architekten]

De tegenstelling tussen het ongenaakbare, strenge exterieur en de informele, open gevels rond de binnenplaats vloeide voort uit de typologie van de burcht.
Een diepere betekenislaag in het ontwerp vormt de ambivalente situatie van de gebruikers; tussen instituut en individu, tussen de militair in functie en de persoon in het militaire uniform, tussen de samenleving die veiligheid eist maar met scepsis naar de veiligheidstroepen kijkt. Die ambivalentie kreeg een vertaling in het ontwerp. Wansleben ontwierp een gebouw dat in eerste instantie makkelijk te begrijpen lijkt, maar bij nader inzien veel complexer is.

Beschrijving

Ligging

De Marechausseekazerne markeert de noordoostelijke hoek van het Marineterrein. Het gebouw beëindigt de utilitaire Voorwerf en de Dijkrandzone. De Marechausseekazerne is het enige gebouw in de utilitaire Voorwerf dat niet achter de muur staat, maar met de oostgevel in de rooilijn van de Kattenburgerweg. Het is het enige gebouw waar passanten door de vensters naar binnen kunnen kijken. De noordgevel staat op de kade en lijkt uit de Dijkgracht op te rijzen waarmee het gebouw refereert aan zijn zeventiende-eeuwse pendant, het Scheepvaartmuseum.

Hoofdvorm en bouwmassa

De Marechausseekazerne heeft een nagenoeg vierkant plattegrond met vier vleugels van vijf bouwlagen onder platte daken die een rechthoekige binnenplaats omsluiten. De constructie bestaat uit een betonskelet en een dragende buitengevel van betonnen sandwichpanelen.
De binnenplaats bestaat deels uit een verhoogde binnentuin op een parkeergarage en stallingsruimte, deels uit een geasfalteerd dek. De binnentuin heeft een terras, beplanting met onder andere klein blijvende bomen. De vormgeving van de binnentuin is met vloeiende lijnen een tegenhanger van de strenge belijning en hoekigheid van het gebouw.

Gevels

Het gevelbeeld wordt gedomineerd door een streng gevelraster dat is opgebouwd uit prefab gevelelementen, samengesteld uit steenslag van labrador en basalt dat is voorzien van een subtiele, horizontale profilering om de steentjes extra reliëf te geven en optimaal te laten schitteren. De gevels maken een gesloten indruk, toch bestaat een derde van de gevels uit vensters, 1.750 in totaal. Een gevelelement is één bouwlaag hoog en bestaat uit 4 x 4 brede, lage vensters van identiek formaat in diepe neggen van wit beton. Het effect daarvan is dat de beschouwer qua schaal op het verkeerde been wordt gezet. Zonder ijkpunt lijkt het gebouw twintig bouwlagen te hebben, bovendien is aan de gevel niet af te lezen hoe het gebouw is ingedeeld. De gevel schermt personeel en bedrijfsactiviteiten af van de openbare weg, terwijl van binnenuit goed zicht is op de buitenwereld. De gevelelementen op de hoeken wijken af zodat de vensters over de hoeken doorlopen.
De zuidwestelijke gevel is gedeeltelijk van de derde tot en met de vijfde bouwlaag bekleed met transparante fotovoltaïsche panelen die een venster op de stad bieden en waardoor het trappenhuis zichtbaar is.
De zuidwestelijke en noordoostelijke gevel hebben elk twee garagedeuren en een entree voor personen de naar de parkeergarage en stallingsruimte leiden.
Op de hoek van de zuidwestelijke gevel bevindt zich een entree met vouwluik. Een hellingbaan leidt het gebouw binnen naar het geasfalteerde dek van de binnenplaats waar zich de hoofentree van het gebouw bevindt.
De gevels rond de binnenplaats bestaan volledig uit glaspuien en zijn voorzien van houten zonneluiken van staand formaat in de kleurstelling: olijfgroen, geel, lichtblauw en wit.

Interieur

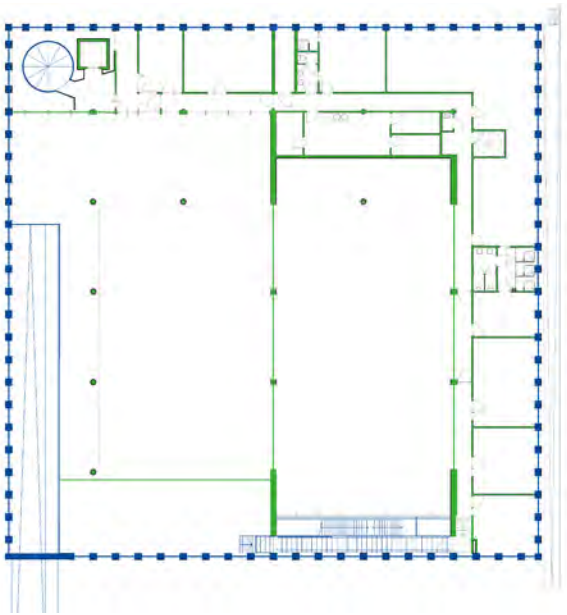
De indeling bestaat uit twee twee bouwlagen die grotendeels voor dienstauto's en bijzondere voertuigen zijn bestemd. De derde tot en met de vijfde bouwlaag bestaat uit kantoren. De kantoren zijn aan de binnengevels rond de binnenplaats gelegen waardoor een

Hoge waarde

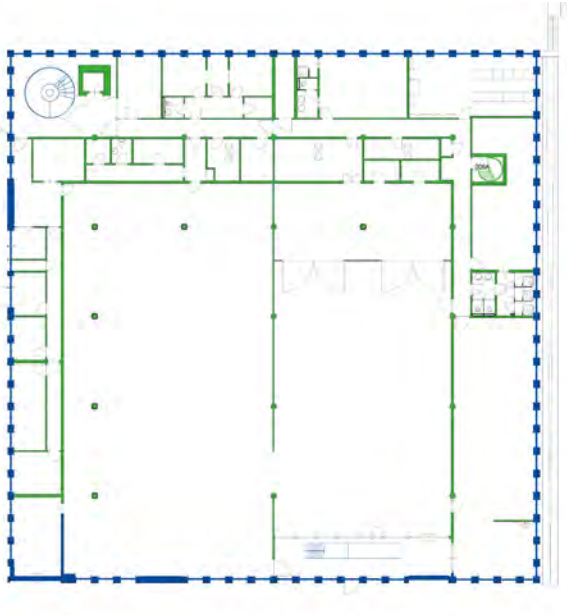
Positieve waarde

Indifferente waarde

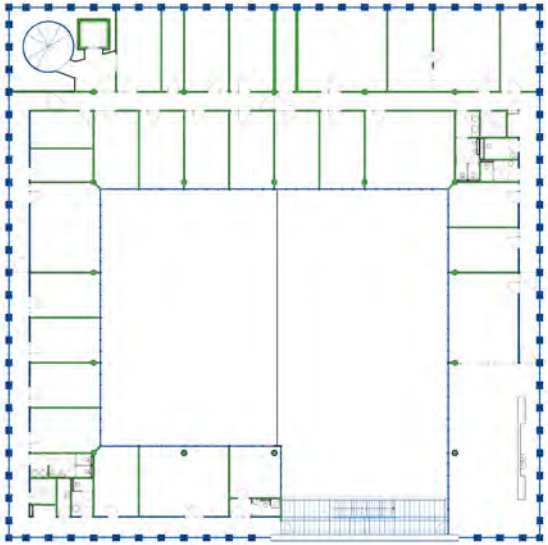
Waarde overkapping of luifel



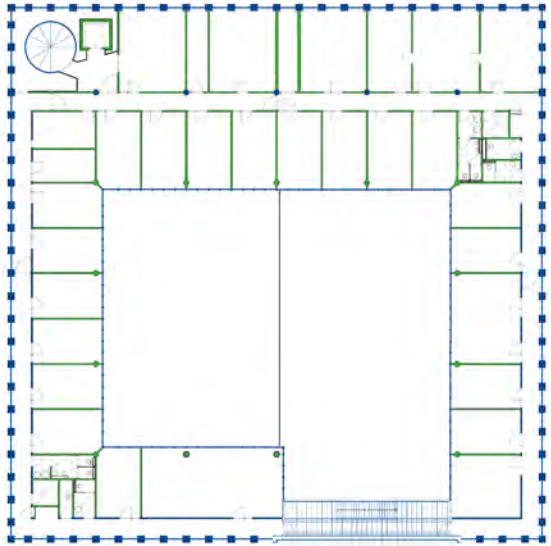
Marechausseekazerne (014): begane grond



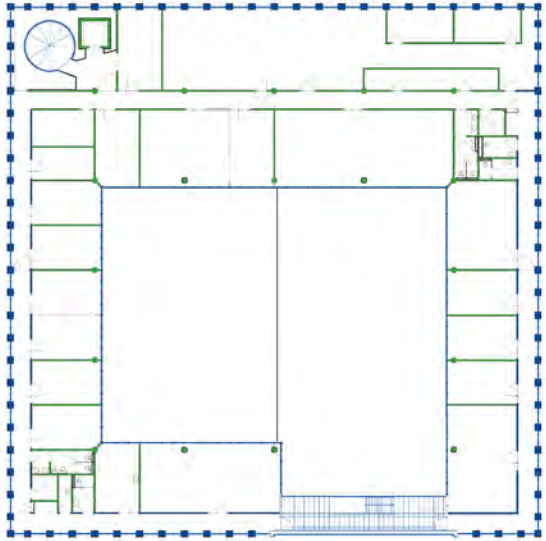
Marechausseekazerne (014): eerste verdieping



Marechausseekazerne (014): vierde verdieping



Marechausseekazerne (014): derde verdieping



Marechausseekazerne (014): vierde verdieping

natuurlijke ventilatie mogelijk is. De gang langs de buitengevel werkt als een akoestisch schild tegen geluid van trein- en autoverkeer en verhindert inkijk in de kantoren.
Een verbijzondering in het interieur is de betonnen spiltrap die vanaf de begane grond tot de vijfde bouwlaag loopt.

Waardestelling

Cultuurhistorische waarden

De Marechausseekazerne is het enige gebouw op het Marineterrein dat voor een andere krijgsmacht is gebouwd dan voor de Koninklijke Marine. De totstandkoming van de Marechausseekazerne markeert het einde van een tijdperk en symboliseert tegelijk de nieuwe richting die het Ministerie van Defensie insloeg.

Architectuurhistorische waarden

De Marechausseekazerne heeft door zijn krachtige hoofdvorm en ongewone detaillering een overtuigende eigentijdse uitstraling. Toch zijn de indeling en typologie vrij klassiek en daardoor is een opzettelijk bedoelde sterke tegenstelling tussen exterieur en interieur ontstaan. De ontwerpkwaliteit blijkt uit de onvermoede complexiteit die de beschouwer vaker en langer naar het gebouw dwingt te kijken om het te begrijpen. Deze complexiteit is kenmerkend voor het oeuvre van Norbert Wansleben.

Situationele en ensemblewaarden

De Marechausseekazerne is de eigentijdse pendant van het Scheepvaartmuseum; beide gebouwen bakenen het Marineterrein duidelijk af. De Marechausseekazerne maakt deel uit van de Voorwerf waar zich meerdere architectonische ‘specials’ bevinden. De Marechausseekazerne vormt door zijn ruwe materialisering een voortzetting van de muur rond het Marineterrein. Door zijn omvang en robuuste silhouet, en zeker ook omdat twee gevels vanaf de openbare weg in hun geheel zichtbaar zijn, is het gebouw sterk aanwezig in het straatbeeld.

Kernwaarden auteursrecht

De Marechausseekazerne is ontworpen als pendant van het zeventiende-eeuwse Scheepvaartmuseum; de moderne zwarte monoliet contrasteert met het klassiek gelede en lichte Scheepvaartmuseum. Maar het Scheepvaartmuseum dient ook als uitgangspunt: de Marechausseekazerne is ook een vrijstaand gebouw, ontworpen als carré met binnenplaats, en heeft dezelfde hoogte als de kroonlijst van het Scheepvaartmuseum.
Wansleben Architekten nam de burcht als thema voor zijn ontwerp, getuige de gesloten verschijningsvorm die weerbaarheid uitstraalt en bescherming biedt. Verschillende elementen zijn aan de typologie van de burcht ontleend, zoals het robuuste gevelmateriaal, de diepliggende, lage vensters, de entree met hellingbaan en vouwdeur en de gevelcorridors.
Kenmerkend voor het ontwerp is dat het gebouw complexer is dan het in eerste instantie lijkt. Aan de buitengevel is niet af te lezen hoe het gebouw is ingedeeld.

Verantwoording

Veldwerk

Voor het fotograferen van het exterieur en het bezoeken van het interieur is geen toestemming verkregen.

Interviews

Norbert Wansleben, e-mailwisseling december 2020-januari 2021










BUTLER
MFG. CO.
K.C.MO.
MPLS.
U.S.A.

Amerikaanse loods (010)

<< De Amerikaanse loods gefotografeerd in 1957
[Nationaal Archief_2.12.56_8027]

< Oorspronkelijke voorgevel.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Gehalveerde loods met nieuwe beplating aan achterzijde.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

<< Constructie van de Amerikaanse loods
[www.butlermfg.com - geraadpleegd 26-10-2020]

< Merkstempel fabrikant.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Huidige naam: opslagloods
Oorspronkelijke naam: Amerikaanse loods of dumploods
Ontwerp: n.v.t.
Bouw: 1950-1952
Oplevering: n.v.t.
Fabrikant: Butler Manufacturing Company, Kansas City (VS)

Ontwikkelingsgeschiedenis
In het utilitaire gedeelte van de Voorwerf, pal achter de muur aan de Kattenburgerstraat werden tussen 1950-1952 twee dumploodsen geplaatst. Het prefab bouwsysteem met stalen frame en plaatmateriaal kwam van de Amerikaanse firma Butler Manufacturing Company. De in Kansas City gevestigde firma had rond 1940 een complete lijn van loodsen die als bouwpakket werden geleverd. Hoe de loodsen in Amsterdam terecht zijn gekomen, is niet bekend. Mogelijk zijn ze na de bevrijding door de geallieerden achtergelaten of later met de Marshall-hulp in Nederland gekomen. Tot nu toe zijn in Nederland geen andere loodsen van deze firma waargenomen.
De twee Amerikaanse loodsen, die elk 12 x 61 m groot waren, dienden als magazijn voor de mobiele uitrusting van de Koninklijke Marine. In de jaren negentig waren de twee loodsen in gebruik als garage en voor de opslag van DEMS-artikelen (Defence Equipment Merchant Ships). Een van de loodsen werd eind jaren negentig gesloopt (loods 009). De andere loods werd ingekort (loods 010). Op het vrijgekomen terrein kwam het Depot Scheepvaartmuseum. De architect van het depotgebouw, Liesbeth van der Pol, heeft zich voor haar ontwerp onder andere door deze Amerikaanse loodsen laten inspireren.

Beschrijving
Ligging
De loods staat op het utilitaire gedeelte van de Voorwerf, pal achter de muur van het Marineterrein. De loods staat met de lengterichting evenwijdig aan de muur.

Hoofdvorm en bouwmassa
De loods heeft een rechthoekige plattegrond en is opgetrokken in plaatmateriaal onder een zadeldak. De loods is ingekort.

Gevels
Het plaatmateriaal van de gevels is naderhand roodbruin geverfd. In de platen van de noordoostelijke gelegen voorgevel is op regelmatig afstand een stempel van de fabrikant zichtbaar “BUTLER MFG. CO. K.C. MO. MPLS. GALESBURG U.S.A.”. De gesloten langsgevels hebben een dakgoot en regenpijpen op de hoeken. De gevel heeft een entree met dubbele schuifdeur. Net onder de nok is een ventilatierooster aangebracht. Aan weerszijden van de ingang bevinden zich twee vensters met matglazen ramen. De zuidwestelijke gelegen achtergevel van aluminium golfplaten dateert uit de late jaren negentig en is voorzien van een entree met een dubbele deur.

Waardestelling
Cultuurhistorische waarden
De Amerikaanse loods dateert uit de tijd dat Nederland en de Verenigde Staten door de oprichting van de NAVO (1949) bondgenoten werden en Nederland van de Marshallhulp profiteerde.

Architectuurhistorische waarden
De loods is van belang als stalen prefab-bouwsysteem van Amerikaanse herkomst. Met name de voorgevel is van belang vanwege de firmastempel “Butler MFG. CO. K.C. MO. MPLS. GALESBURG U.S.A.” in het plaatmateriaal. De loods inspireerde architect Liesbeth van der Pol voor het ontwerp van het Depot Scheepvaartmuseum.

Verantwoording
Veldwerk
Exterieur, 5 oktober 2020





Noodstroomaggregaat (016)

< Noodstroomaggregaat bij het Wiskundig Centrum.
[Foto's: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Noodstroomaggregaat (016)
Huidige naam: Noodstroomaggregaat
Oorspronkelijke naam: Noodstroomaggregaat
Ontwerp: 1980
Bouw: 1981
Oplevering: 1981
Architect: Architectenbureau- en ingenieursbureau De Weger

Ontwikkelingsgeschiedenis
Opdracht
De bouw van het noodstroomaggregaat bij het Wiskundig Centrum hing samen met de gelijktijdige wijziging van de begane grond van het Wiskundig Centrum voor de inrichting van een computerruimte. De wiskundigen en analisten van MARID sectie VI waren voor het decoderen van onderschepte berichten afhankelijk van sterke computers. Voor dat doel was halverwege de jaren zeventig een PDP 11/45 en een PDP 11/70 16-bit minicomputer van DEC (Digital Equipment Corporation) aangeschaft. Aangezien een continue beschikbaarheid van elektriciteit noodzakelijk was, moest een noodstroomaggregaat bij het Wiskundig Centrum worden ondergebracht.

Ontwerp en auteursrecht
Bureau De Weger ontwierp een zuiver doelmatige behuizing voor het noodstroomaggregaat dat voldoet aan alle veiligheidseisen.

Beschrijving
Ligging
Het noodstroomaggregaat bevindt zich in de utilitaire zone van de Voorwerf, ten noordwesten van het Wiskundig Centrum.

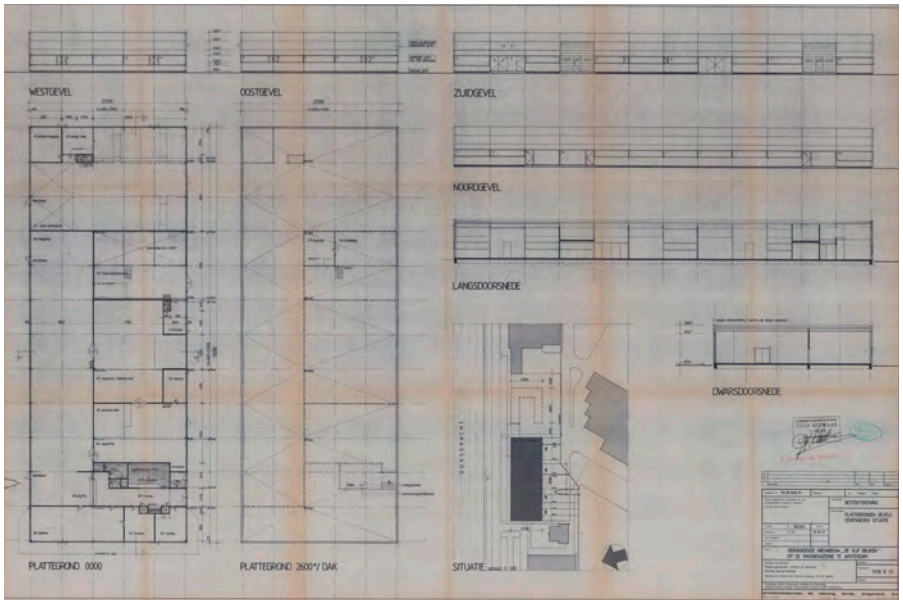
Hoofdvorm en bouwmassa
De behuizing van het noodstroomaggregaat heeft een rechthoekig grondplan, bestaat uit een laag en heeft een plat dak.

Gevels
De gevels zijn opgetrokken uit metselwerk met uitsparingen voor ventilatieroosters. De bovenste gevelvlakken van de voor- en achtergevel zijn bekleed met horizontaal geprofileerd plaatmateriaal. De noordelijke gevel heeft een dubbele stalen deur.

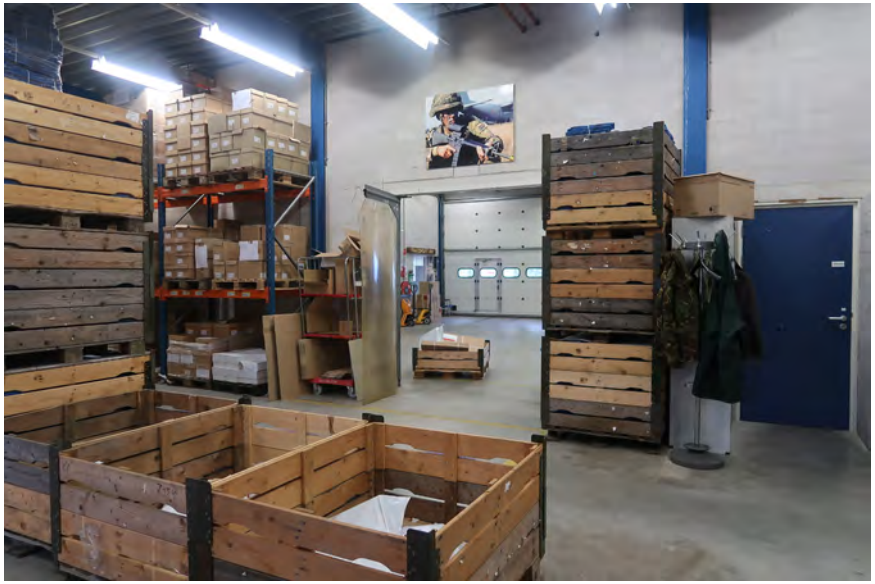
Waardestelling
De behuizing van het noodstroomaggregaat vertegenwoordigt geen cultuurhistorische, architectuurhistorische, situationele of ensemblewaarden.

Verantwoording
Archieven
Bouwarchief Gemeente Amsterdam

Veldwerk
Exterieur, 5 oktober 2020


WESTGEVEL
OOSTGEVEL
ZUIDGEVEL
NOORDGEVEL
LANGSDOORSNEDE
DWARSDOORSNEDE
PLATTEGROND 0000
PLATTEGROND 2600 + / DAK
SITUATIE





Loods de Vijf Beuken (040)

< **Bestektekening met gevels en plattegronden van Loods De Vijf Beuken, mei 1991.**
[Bouwarchief Gemeente Amsterdam 00079742]

< **Exterieur en interieur van Loods De Vijf Beuken.**
[Foto's: Amanda Terpstra]

Huidige naam: Loods de Vijf Beuken
Oorspronkelijke naam: Loods de Vijf Beuken
Bouw: 1991
Oplevering: 1992
Architect: Architectenbureau de Vlaming Fennis Dingemans bv

Ontwikkelingsgeschiedenis
Opdracht
In de jaren 1947-1948 werden de sloepenloodsen aan de noordzijde van het dok verbouwd tot werkplaatsen voor de Technische Opleidingen Koninklijke Marine (TOKM). Het gebouw kreeg de naam De Vijf Beuken, verwijzend naar de vijfbeukige vorm met zadeldaken. Voor de nieuwbouw van de Sportschool, het Legeringsgebouw en het Schoolgebouw TOKM moesten De Vijf Beuken en het nabijgelegen Ketelhuis II worden gesloopt. De naam De Vijf Beuken werd overgedragen op een nieuwe loods met werkplaats voor auto's, houtbewerking, magazijnen en kantoren. De nieuwbouwlocatie was iets verschoven ten opzichte van de oorspronkelijke.

Ontwerp en auteursrecht
Architectenbureau de Vlaming Fennis Dingemans ontwierp de nieuwbouw die voornamelijk bestaat uit prefab gevelplaten van gestraald beton en daarmee de herinnering oproept aan de gestandaardiseerde gevelelementen ven de gebouwen uit de jaren zestig van Bureau De Weger.

Beschrijving
Ligging
Loods de Vijf Beuken ligt in de zone aan de Dijksgracht.
De langsgevels van het gebouw staan evenwijdig aan de ontsluitingsweg en de Dijksgracht. Het terrein voor het gebouw bestaat uit stelconplaten. Rondom het gebouw loopt een pad van betontegels.

Hoofdvorm en bouwmassa
Het langgerekt gebouw heeft een rechthoekige plattegrond met een bouwlaag onder een plat dak.

Gevels
De langsgevels tellen twaalf traveeën en zijn nadrukkelijk horizontaal geleed door de liggende grindbetonplaten en de gevelbrede vensterstrook die over alle gevels doorloopt. In de voorgevel wordt de horizontale geleding onderbroken door twee overheaddeuren met loopdeuren in de vierde en elfde travee. In de achtergevel in de derde, vierde en elfde travee.

Interieur
De indeling van de Loods de Vijf Beuken bestond oorspronkelijk uit kantoren en opslagruimtes achter de voorgevel. Achter de noordwestelijke gevel bevond zich de autowerkplaats die tegenwoordig als fitnessruimte is ingericht. Aan de achterzijde bevond zich het magazijn.

Waardestelling
Loods de Vijf Beuken vertegenwoordigt geen cultuurhistorische, architectuurhistorische, situationele of ensemblewaarden.

Verantwoording
Archieven
Bouwarchief Gemeente Amsterdam, Amsterdam

Veldwerk
Exterieur en interieur, 4 december 2020





MOS loods (018/020)

< Verscholen achter bomen en struikgeas bevindt zich de M.O.S. Loods.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

< Voorgevel van de M.O.S. Loods.
[Foto: Evelien van Es & Amanda Terpstra]

Huidige naam: MOS loods
Oorspronkelijke naam: M.O.S. (Materieel Ontsmettings Station)
Ontwerp: n.v.t.
Bouw: onbekend
Oplevering: n.v.t.
Architect: n.v.t.

Ontwikkelingsgeschiedenis
Het is niet duidelijk wanneer de MOS loods op het Marineterrein is geplaatst, maar in elk geval niet eerder dan 1985 en niet later dan 1997. Evenmin bestaat er duidelijkheid over de precieze functie. Afgaande op de afkorting, betreft het een loods voor de ontsmetting van het materieel.

Beschrijving
Ligging
De MOS loods bevindt zich in de zone van de Dijkrand en staat verscholen achter bomen en struikgewas. Voor de noordwestelijke entree, bedoeld voor het materieel, is een plaatsje van Stelconplaten aangebracht.

Hoofdvorm en bouwmassa
De prefab loods is opgetrokken op een rechthoekige plattegrond onder een zadeldak met de nok evenwijdig aan de weg en Dijkgracht. De loods heeft een betonnen fundering en een staalconstructie.

Gevels
De gevels zijn bekleed met aluminium(kleurige) golfplaten. In de kopse zuidoostelijk is een entree met deur voor personen. In de kopse noordwestelijk gevel bevindt zich een brede, hoge entree met roldeur voor het materieel. Boven de entree hangt een lamp. Links van de entree is een kast met bedieningspaneel bevestigd. Het dak is bedekt met metalen beplating.

Waardestelling
De MOS loods vertegenwoordigt geen cultuurhistorische, architectuurhistorische, situationele of ensemblewaarden.

Verantwoording
Veldwerk
Exterieur, 5 oktober 2020
De MOS loods was niet toegankelijk.

Bronnen

Archieven

Bouwarchief Gemeente Amsterdam
Nationaal Archief
Nederlands Instituut voor Militaire Historie
Stadsarchief Amsterdam

Literatuur

Baan, A., T.F.G. van Duijnhoven, *Nederlands cultureel erfgoed : historie met toekomst? : analyse van het binnenklimaat in museum het Mauritshuis te Den Haag en het depot van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam*, Technische Universiteit Eindhoven, 2005.
Bekaert, G., E. Beukers, *Liesbeth van der Pol*, Uitgeverij 010 Rotterdam, 2002.
Benthem Crouwel Architects, K. Schipper, *BCAD Benthem Crouwel 1979-2009*, Rotterdam 2010.
Bock, M. e.a., Van het Nieuwe Bouwen naar een Nieuwe Architectuur. Groep ’32: Ontwerpen, gebouwen, stedebouwkundige plannen 1925-1945, Den Haag 1983.
Havik, K., ‘Ruimte tussen vorm en functie Depot Scheepvaartmuseum in Amsterdam van Liesbeth van der Pol’ in: *de Architect* 32 (2001), pp. 46-49.
Ibelings, H., *Americanism. Nederlandse architectuur en het transatlantische voorbeeld*, Rotteram 1997.
Jongejan, R. (ed.), *Depot Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Het Behouden Huis*, Amsterdam 2003.
Lemmers, A., *Van werf tot facilitair complex. 350 Jaar marinegeschiedenis op Kattenburg*, Den Haag 2005.
Schilt, J., K. Westerink, *Cultuurhistorische verkenning Marine Etablissement*, Amsterdam 2018.
Wansleben, N., *Koninklijke Marine Kazerne Amsterdam. Urban Design Proposal*, Keulen 2001.
Wansleben, N., *De Nieuwbouw t.b.v. de Districtsstaf Koninklijke Marechaussee NH / U op het Marinekaserne te Amsterdam* [Toelichting Voorlopig Ontwerp], Keulen 2003.
Wansleben, N.,*Portfolio KMAR. Koninklijke Marechausse Amsterdam*, Keulen s.a. (2009).
Weger, F.C. de, ‘Marine Etablissement te Amsterdam’, *Bouw* 27/28, 1967, pp. 1022–1027.
Weger, F.C. de, O. Sluizer, ‘Kantine voor korporaals en manschappen op het Marine Etablissement te Amsterdam’, *Bouwkundig weekblad* 1968, pp. 218–220.
Wit, P.G. de, 50 jaar De Weger 1949-1999, Rotterdam 1999.

Websites

www.bungalowstudies.nl (graadpleegd 30-12- 2020).
www.butlermfg.com (geraadpleegd 26-10-2020).
www.fotos.ser.cl (geraadpleegd 30-12-2020).
www.marineschepen.nl/dossiers/waarom-Rusland-het-Marineterrein-in-Amsterdam-in-de-gaten-hield.html
www.som.com (geraadpleegd 30-12-2020).

Films

François, H.W., J.S. van Haarlem, *Make a Signal*, 1969 (Nederlands Instituut voor Militaire Historie, objectnr. D1454).

Colofon

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf en Atelier Rijksbouwmeester.

Begeleiding:
Michiel von Bönninghausen (Rijksvastgoedbedrijf)
Marleen Greil (Rijksvastgoedbedrijf)
Dorothée Koper-Mosterd (Atelier Rijksbouwmeester)

Onderzoekers Deel 1 (terrein):
ir. Johanna van Doorn en Joke Reichardt MA
www.johannavandoorn.nl

Onderzoeker Deel 2 (historische ankers):
ir. Eva Osinga-Dubbelboer
www.osingabouwhistorie.nl

Onderzoekers Deel 3 (naoorlogse gebouwen):
drs. Evelien van Es en Amanda Terpstra MA
www.evelienvanes.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opstellers en/of opdrachtgever. Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact met ons op.

© Johanna van Doorn, Evelien van Es en Eva Osinga

