Beschrijving van Kattenburgerstraat, gebouw 024 (vm. Scheepstimmerwerkplaats)
Datum beschrijving: 13 februari 2024
Auteur: Michel van Dam
Bezoekdatum: 16 mei 2023

Architect: onbekend
Ontwerpjaar: circa 1870
Bouwjaar: circa 1870

Opmerking
Deze beschrijving is door Monumenten en Archeologie opgesteld in het kader van een aanwijzingsprocedure tot gemeentelijk monument op verzoek van Stadsdeel Centrum. Dit naar aanleiding van een aanvraag (d.d. 31 december 2021) ingediend door de erfgoedvereniging Bond Heemschut.
Op de nog niet vastgestelde ordekaart Havens, kantoren en bedrijventerreinen tot 1985 is het pand aangemerkt als een orde 1.

Stedenbouwkundige context
Het gebouw vormt de noordwestelijke begrenzing van het (voormalig) Marineterrein op het Kattenburgereiland, ten noordoosten van het stadscentrum. Het oudste gedeelte van dit marine terrein kwam tot stand in 1655 (Admiraliteitswerf) en werd in de periode 1813-1915 sterk uitgebreid tot Rijkswerf. In 1870 vond een herinrichting plaats, onder leiding van de in 1867 aangetrokken Marine-ingenieur B.J. Tideman (1834-1883), waarbij de scheepstimmerwerkplaats werd opgetrokken. Tussen 1870 en 1894 werd de kadelijn verlegd, vermoedelijk om grotere schepen buiten het dok aan te leggen. Bij gebrek aan werk hield in 1915 de Rijkswerf op te bestaan en werd het omgedoopt tot Marine Etablissement.
De huidige opzet van het terrein dateert grotendeels uit de jaren 1960. Voor de aanleg van de IJ-tunnel, aan het begin van de jaren 1960, werden de scheepshellingen gesloopt en een groot deel van het dok gedempt. Onder leiding van hoofd stedenbouwkundige dienst Stadsontwikkeling Jakoba Mulder, werd het gebied opnieuw heringericht. Naast de resterende historische bebouwing verrees nieuwbouw in een zorgvuldig vormgegeven buitenruimte waar nog enkele historische bomen onderdeel van uitmaken.

Gebouwtype en bouwgeschiedenis in hoofdlijnen
Scheepstimmerwerkplaats op een langgerekt, rechthoekig grondvlak (circa 100 x 10 m.) dat grofweg noord/zuid georiënteerd is. Het omvat een begane grond, een verdieping en een zolder onder een schilddak met de nok evenwijdig aan de lange gevels. De dakvlakken aan de oost- en westzijde worden op regelmatige wijze met dakkapellen doorbroken.

Het gebouw werd in omstreeks 1870 opgetrokken als onderdeel van een terreinherinrichting waarbij de werf geschikt werd gemaakt voor de bouw van stalen schepen. Helaas is niet bekend wie verantwoordelijk is geweest voor het ontwerp omdat bouwtekeningen niet meer aanwezig zijn. De oudste weergave betreft een plattegrond die onderdeel uitmaakt van een terreinkaart uit 1878. De vooralsnog onbekende ontwerper tekende een utiliteitsbouw waarvan de opzet en detaillering karakteristiek voor de bouwtijd en het gebouwtype te noemen zijn. De gevels werden in schoonmetselwerk opgetrokken, met een spaarzame detaillering in de vorm van strekse bogen, een

CONCEPT

historiserende detaillering van de vensters en het omgaande hoofdgestel van de gevels. De zuiver utilitaire functie van het gebouw kwam ook tot uitdrukking in het gegeven dat alle gevels gelijkwaardig werden vormgegeven, er was dus geen *schauseite*. De gebruikers van het pand waren verantwoordelijk voor de afwerking en tuigages van de schepen.
Het pand werd uitgevoerd met een houten draagconstructie, bestaande uit houten vloeren en een onderslagconstructie met standvinken, waarbinnen – al naar gelang de wensen van het gebruik – een vrije indeling met houten wanden kon worden gemaakt. Alleen in het zuidelijk deel was de indeling bepaald, hier bevond zich de machinekamer met een vrijstaande schoorsteen. Opmerkelijk is de zoldervloer die bestaat uit twee lagen diagonaal gelegde vloerplanken. Ongetwijfeld werd voor deze toepassing gekozen vanuit constructief oogpunt, namelijk om de belasting van het muurwerk (waarin zich veel gevelopeningen bevinden) te verminderen en de stabiliteit van het pand (dat zonder dwarswanden werd gebouwd) te verbeteren. Om de winddruk op te vangen, als gevolg van het feit dat het pand vrijstaat aan het water, werd de kapconstructie vrij zwaar uitgevoerd, en met fors gedimensioneerde windverbanden. Tussen 1915 en 1930 werd de vrijstaande schoorsteen gesloopt, vermoedelijk verdwijnt dan ook de machinekamer uit het pand. In de jaren 1950 en 1960 vonden er pragmatisch uitgevoerde aanpassingen aan het gebouw plaats. Zo werden laaddeuren op de verdieping vervangen door vensters en verving men vrijwel alle ramen in 1957. In 1966 werden eveneens gevelopeningen gewijzigd en werden nieuwe trappen geplaatst. In het meer recente verleden werden nieuwe indelingen op de begane grond en de verdieping gerealiseerd. Intern is de oorspronkelijke draag- en vloerconstructie nog grotendeels aanwezig. Van de oorspronkelijke binnenindeling resteert mogelijk nog een enkele wand, de trappen dateren uit 1966 of later, het grootste deel van de indeling kwam in 2012 tot stand.

Architectonische verschijningsvorm
Exterieur
De gevels van het gebouw zijn met roodbruine handvormstenen in kruisverband gemetseld gevoegd met harde kalkmortel, deels hersteld met Portlandcement. Het ontwerp is sober en doelmatig, zo is er geen onderscheid in detaillering tussen de gevels, de begane grond of de verdieping, en zijn alle gevelopeningen onder een strekse boog geplaatst, ook de hoofdentree aan de oostzijde. Het sterk horizontale karakter van het gebouw, als gevolg van de aanzienlijke lengte, wordt versterkt door gecementeerde, grijs geschilderde plint en het houten hoofdgestel dat elk van de vier gevels afsluit. Van de langsgevels wordt de ritmiek bepaald door de vele gevelopeningen. Op een enkel exemplaar na zijn alle vensters geleed door een middenstijl en een tussendorpel, en hebben de ramen een grote roedenverdeling. Enkele venster- en deuropeningen zijn ooit gewijzigd, de toegangsdeuren zijn alle vernieuwd hetgeen ook opgaat voor de ramen. Van de raamkozijnen zijn nog enkele oorspronkelijk. Middels schroefankers, met een opvallend gedrongen plaat, worden de onderdelen van de houtconstructie aan het muurwerk gekoppeld. Het dak is gedekt met gesmoorde pannen. Bij de voor- en achtergevel bevindt zich dakkapel met hijsbalk in de centrale as en de vijfde as (gerekend vanaf de beide zijgevels) balk. Recht onder iedere dakkapel bevond zich een beluikte hijsopening.

Interieur
Het beeld van het interieur wordt in sterke mate bepaald door de houten draagconstructie die uit de bouwtijd dateert en grotendeels in het zicht is.
Deze constructie bestaat op de begane grond en de verdieping uit vloerbalken die in de langsgevels zijn opgelegd en middels een samenstel van onderslagbalk en standvinken wordt verstevigd. In het zuidelijk deel van de begane grond heeft de hoofddraagconstructie gietijzeren kolommen, vermoedelijk een restant van het ketelhuis behorende bij de machinekamer die zich in dit deel heeft bevonden. De vloerbalken zijn in de onderslagbalk ingelaten. Van enkele vloerbalken zijn de balkkoppen later verstevigd, het merendeel van de oorspronkelijke korbeels is verwijderd. Op de begane grond is de constructie ingepakt met stuc op steengaas. Een deel van de verdiepingsvloer is in beton uitgevoerd. Opmerkelijk is de zoldervloer, want in tegenstelling tot de verdiepingsvloer, waar de planken recht (dus haaks) over de balken zijn gelegd, bestaat deze uit twee lagen van diagonaal gelegde, elkaar kruisende, vloerplanken waardoor een zeer stevig vloerveld ontstaat.

CONCEPT

De kapconstructie wordt gevormd door een reeks spanten met kreupele stijlen, een makelaar (vanaf vloerbalk tot de aansluiting van de spantbenen in de nok) en windverbanden. Bij ieder spant wordt de aansluiting van de spantbenen in de nok verstevigd door een schetsplaat. De gordingen zijn in de spantbenen ingelaten, hierover is het dakbeschot aangebracht. Het samenstel van constructiehout is geborgd met toognagels en/of bouten.
Binnen de structuur van de houten draagconstructie zijn in het recente verleden kantoren en vergelijkbare ruimten afgescheiden. De aanwezige trappen dateren uit 1966 of later. De zichtbare afwerking in het pand is recent. In de kap zijn opschriften uit verschillende tijdsperioden. Met name in en nabij de dakkapellen waar zich een hijsbalk bevindt.

Cultuurhistorische context
De geschiedenis van met Marineterrein voert terug tot 1655. In dat jaar werd door de Admiraliteit van Amsterdam op het eiland Kattenburg een scheepswerf voor de bouw van oorlogsschepen aangelegd. Het ontwerp leverde stadsarchitect Daniël Stalpaert. De werf kreeg een dok over de gehele lengte van het eiland, en reikte tot aan het IJ. Een doorlopend front van gebouwen langs de Kattenburgerstraat scheidde het van de rest van het eiland. Aan de stadszijde werd het Zeemagazijn opgetrokken (thans het Scheepvaartmuseum). In 1813 werd de Admiraliteitswerf hernoemd naar 'Rijks Maritiem werf' en groeide uit tot de grootste rijksscheepswerf van het land. Het terrein werd in 1870 heringericht door B.J. Tideman. De traditionele werf voor houten schepen werd een modern industrieelcomplex, dat geschikt was voor de bouw van aanvankelijk ijzeren en later stalen schepen. Wegens gebrek aan werk sloot de werf in 1915 zijn deuren. De gebouwen werden hierna verhuurd aan particulieren. Het terrein kreeg tijdens de mobilisatie eind jaren 1930 weer een marinefunctie, de Kustwachtkazerne vond er tot 1966 onderdak. In de periode na 1945 vonden er diverse wijzigingen op het terrein plaats, onder andere door sloop en nieuwbouw.

Het gebouw dat als scheepstimmerwerkplaats werd opgetrokken, maakt onderdeel uit van de herinrichting van 1870. In het gebouw vonden de werkzaamheden plaatst die minder grofstoffelijk waren dan de ruwe scheepsbouw. Zo werkten hier de scheepsbeschieters die de schepen voorzagen van interieurs in de ruimste zin van het woord. Ook schilders, de blokmakers (makers van de katrollen) en de takelaars, die de schepen op- of aftuigden, vonden in de scheepstimmerwerkplaats onderdak. Na het opheffen van de werf in 1915 werd het pand tussen 1924 en 1930 in gebruik genomen als de centrale werkplaats voor de tabaks-kleinindustrie waar werkeloze, oude of invalide arbeiders een nuttige dagbesteding hadden. Toen aan het einde van de jaren 1930 de oorlogsdreiging concreet werd, en de mobilisatie werd afgekondigd, kreeg het gebouw weer een maritieme functie als Kustwachtkazerne. Voor zowel de functie als sociale werkplaats als kazerne geldt dat niet bekend is of er (grote) wijzigingen in het pand werden doorgevoerd. Na het einde van de Duitse bezetting werd het gehele terrein in gebruik genomen door de marine. De voormalige scheepstimmerwerkplaats kreeg een nieuwe functie, als kazerne voor technische opleidingen (TOKM: Technische Opleidingen Koninklijke Marine). In de jaren 1950 en 1960 vonden er wel aanpassingen aan het gebouw plaats. Zo werden laaddeuren op de verdieping vervangen door vensters en verving men vrijwel alle ramen in 1957. In 1966 werden eveneens gevelopeningen gewijzigd en werden nieuwe trappen geplaatst. In het meer recente verleden werden nieuwe indelingen op de begane grond en de verdieping gerealiseerd.

Conclusie/concept registeromschrijving
Architectonische waarde
Het pand heeft een architectonische waarde als voorbeeld van een sober, maar zorgvuldig vormgegeven utiliteitsbouw. Deze waarde heeft met name betrekking op het exterieur. Als voorbeeld van een laat negentiende-eeuwse scheepstimmerwerkplaats heeft het een typologische waarde.

Stedenbouwkundige waarde
De voormalige scheepstimmerwerkplaats maakt onderdeel uit van het ensemble van marinegebouwen op het Kattenburgereiland. Het beeld en de structuur van dit gebied wordt bepaald door de groenaanleg en de constellatie van utilitaire en representatieve marinegebouwen uit diverse tijdsperioden. Ook de situering en de langgerekte opzet, die te relateren is aan de oorspronkelijke (later gewijzigde) kadelijn

CONCEPT

van de dam is van stedenbouwkundige waarde. Het gebouw is als noordwestelijke begrenzing van het terrein een belangrijk beeldbepalend element, met name gezien vanaf het water.

Cultuurhistorische waarde
De bouw van de scheepstimmerwerkplaats, als onderdeel van de 'Rijks Maritiem werf', hoort tot de negentiende-eeuwse ontwikkeling van de Admiraliteitswerf die hier in 1655 werd aangelegd. In die periode vond een herinrichting van de werf plaats, onder leiding van Tideman. De traditionele werf voor houten schepen werd vermaakt tot een modern industrieelcomplex dat geschikt en ingericht was voor de bouw van ijzeren en later stalen schepen. Sloten en insteekhavens werden hiervoor gedempt, en inrichtingen zoals walserijen, ovens en gieterijen kregen een plaats. In de scheepstimmerwerkplaats werd het houtwerk voor de ijzeren en stalen schepen vervaardigd. Interieurs, door de 'scheepsbeschieters' maar bijvoorbeeld ook katrollen. De schilders vonden eveneens onderdak in dit gebouw.

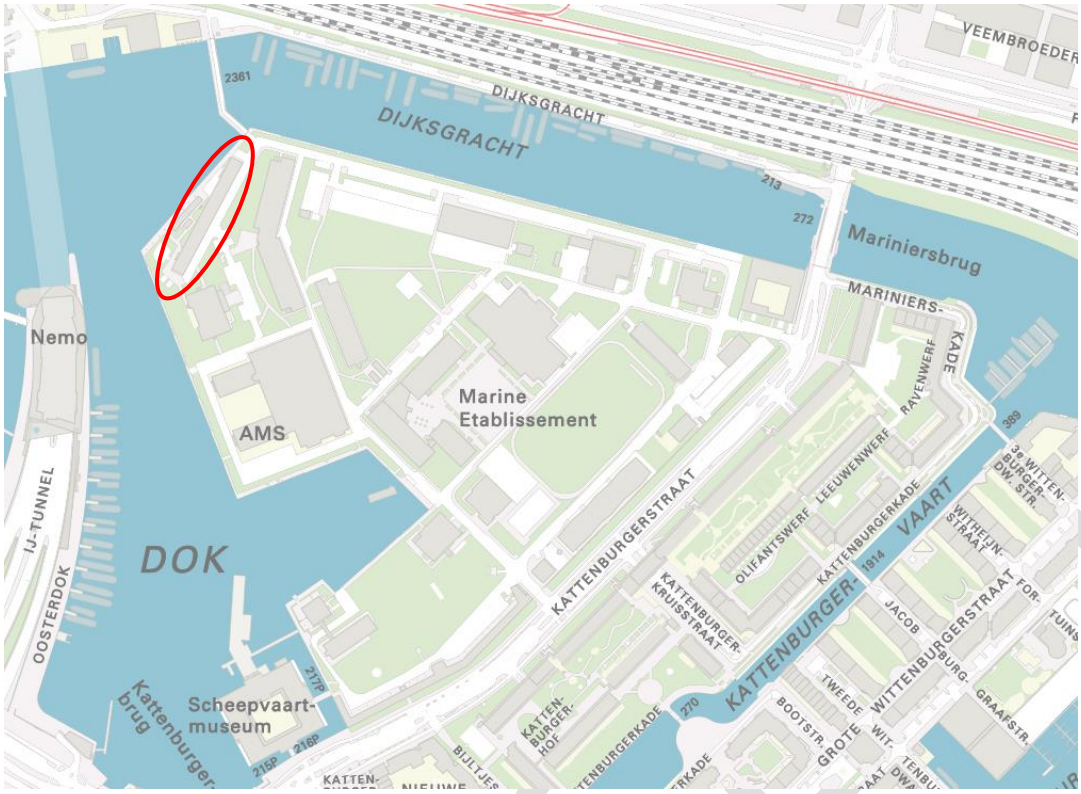
Gaafheid/herkenbaarheid
Het exterieur en de hoofddraagconstructie zijn relatief gaaf. Vanwege de sobere detaillering van het exterieur is nog duidelijk herkenbaar als historische utiliteitsbouw. De aanpassingen die door de jaren heen zijn doorgevoerd zijn inherent aan de aard van het gebouw, en de daaruit voortvloeiende pragmatische omgang. Hierbij dient opgemerkt te worden dat bij het vervangen van de ramen met de historische opzet en indeling voor ogen heeft gehouden waardoor het historisch beeld geen geweld is aangedaan.

Zeldzaamheid
De zeldzaamheidswaarde van het gebouw is allereerst gelegen in het feit dat dit het enige gebouw op het Marineterrein is dat van de negentiende-eeuwse fase bewaard is gebleven. Daarnaast maakt het deel uit van de verzameling oudste complexonderdelen op het terrein.
Verder is de zoldervloer met diagonale delen zeer zeldzaam en vanuit bouwhistorisch oogpunt van hoge waarde. Er zijn vooralsnog geen andere voorbeelden van bekend.

Bronnen en literatuur
H. Aardse en V. Koningsberger, *Marine Etablissement, cultuurhistorische verkenning. C17-53 Amsterdam*, Amsterdam 2018.
J. van Doorn, et al., *Marineterrein Amsterdam. Cultuurhistorisch onderzoek en waardering*, z.p. 2020.
E. Osinga-Dubbelboer, 'Constructie met diagonale vloerplanken', in: *Nieuwsbrief Stichting Bouwhistorie Nederland, nummer 71*, Amsterdam 2021, 49,50.

CONCEPT

Beeldmateriaal



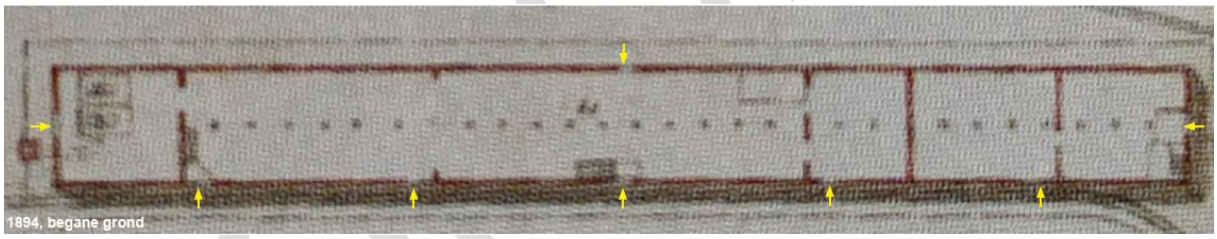
Kattenburgerstraat, gebouw 024, situatie 2021 (Atlas Amsterdam)



Kattenburgerstraat, gebouw 024, situatie 2021 (Atlas Amsterdam)



De oostgevel omstreeks 1914 (SAA, afbeeldingsbestand 010118000223)



De begane grond in 1894. Het oosten is onder. (Bron: Van Doorn et al.)

CONCEPT



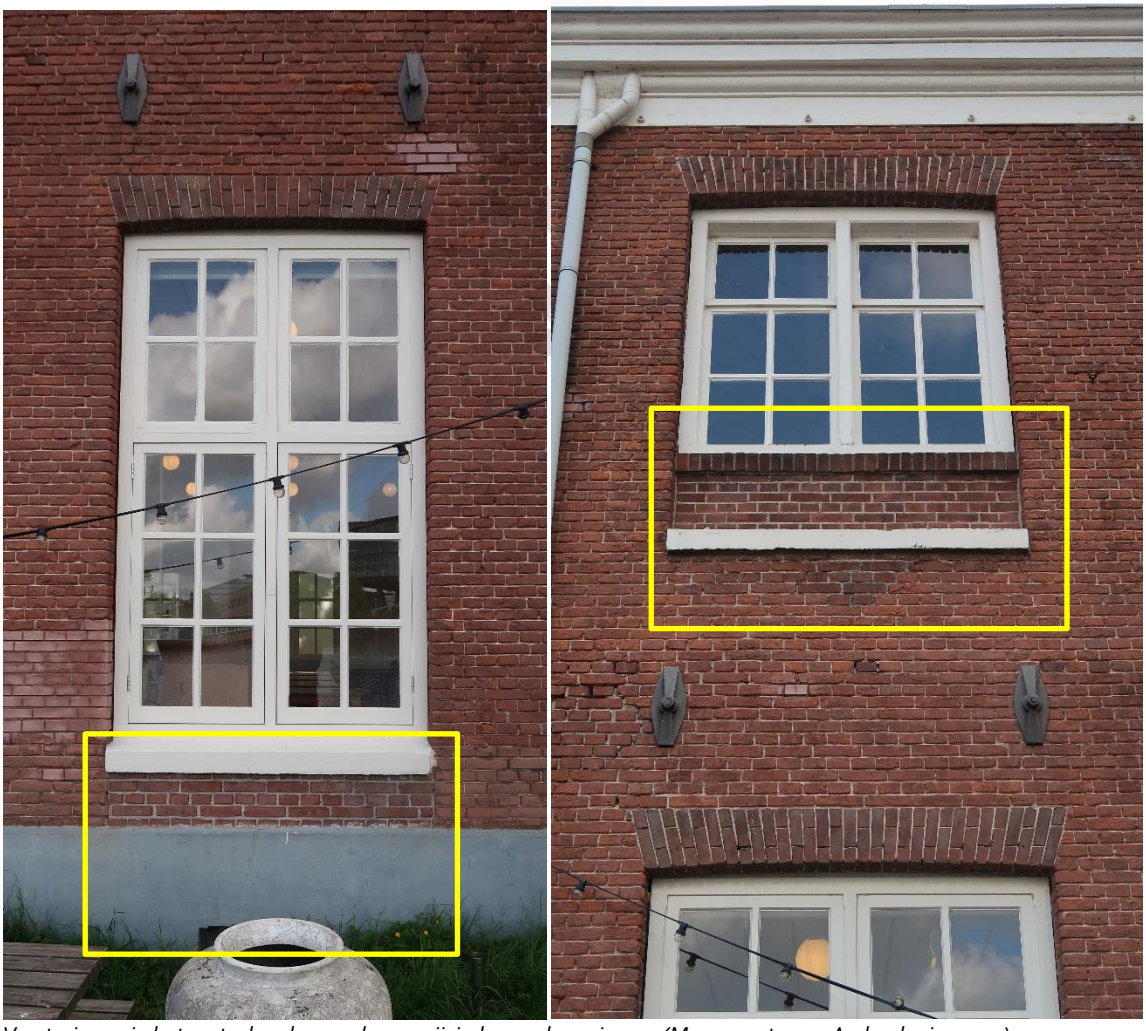
De noord- en westgevel in 2023. (Monumenten en Archeologie, 2023)



De oostgevel in 2023. (Monumenten en Archeologie, 2023)



De zuidgevel in 2023. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Verstoringen in het metselwerk verraden gewijzigde gevelopeningen. (Monumenten en Archeologie, 2023)



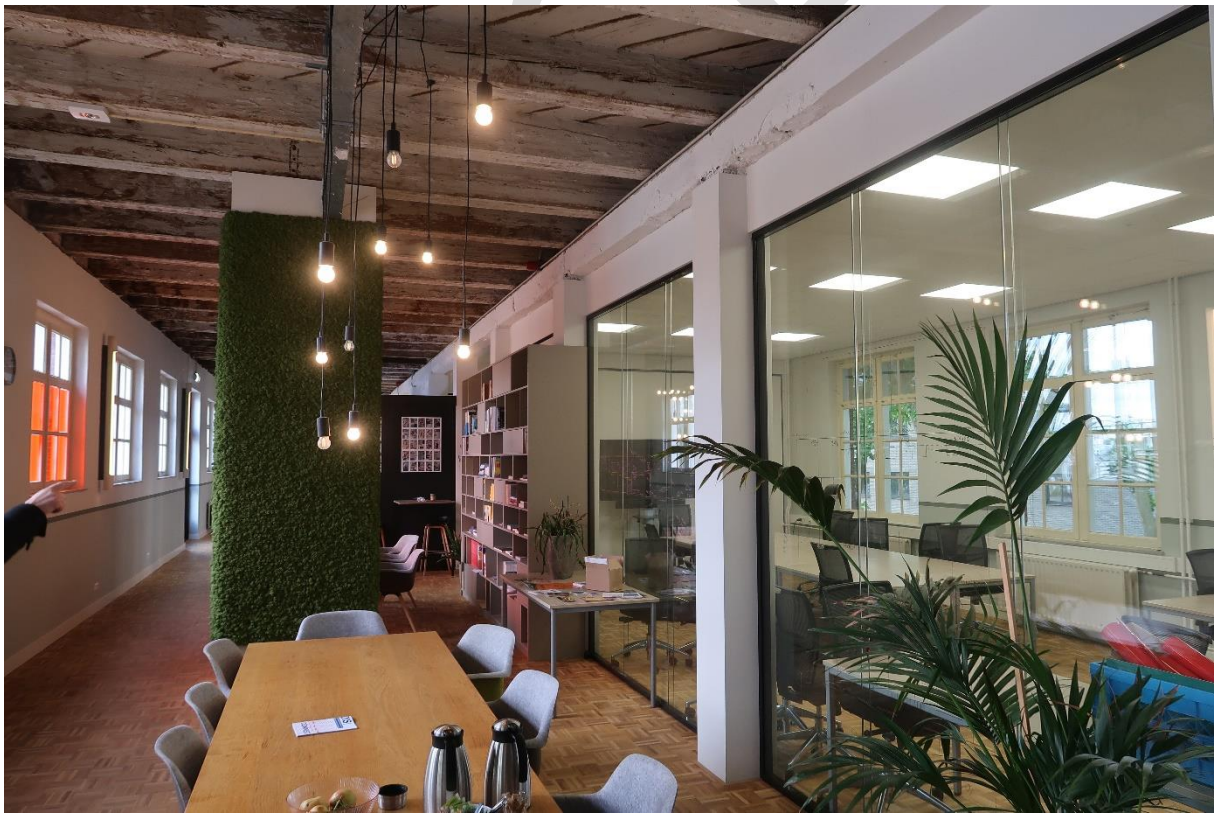
Het centrale trappenhuis in de richting van de westgevel. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Impressie van de begane grond langs oostgevel, richting de noordgevel. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Op de begane grond is de houten draagconstructie met stuc op steengaas afgewerkt. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Impressie van de verdieping. Opname langs de oostgevel richting de noordgevel. De indeling en afwerking is exemplarisch voor de verdieping. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Impressie van de verdieping. Opname langs de oostgevel richting de zuidgevel. In het rode kader is het pengat voor het korbeel zichtbaar. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Verdieping. Detailopname van de draagconstructie. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Detailopname van de zolderbalklaag, hier verstevigde balkkoppen. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Verdieping. Zoldertrap uit 1966. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Verdieping. Detailopname zolderbalklaag en -vloer. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Op de zolder is zichtbaar dat er sprake is van een dubbel vloerveld met diagonaal gelegde planken. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Impressie van de kapconstructie. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Opname van de forse windschoren die in de kap te vinden zijn. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Eén van de schetsplaten. (Monumenten en Archeologie, 2023)



Voorbeeld van een graffito zoals die overal in de kap te vinden zijn. (Monumenten en Archeologie, 2023)