Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Herengracht 482
1017 CB Amsterdam

Postbus 10718
1001 ES Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam

Aan het dagelijks bestuur van Centrum
t.a.v.
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Datum 30 augustus 2018
Behandeld door
Bijlage 1
Onderwerp Verkenning van Hoogte Kadijk 145B (voormalige scheepswerf Koning 'William')

Geachte mevrouw Van Lier,

Hierbij stuur ik u de Verkenning (quick scan) die is opgesteld naar aanleiding van het verzoek, d.d. 4 juli 2008, van stadsdeel Centrum om advies betreffende de plaatsing van Hoogte Kadijk 145 B op de monumentenlijst.
Monumenten en Archeologie (MA) concludeert dat de opstallen aan geen enkel selectiecriterium voor aanwijzing voldoen. Het werfterrein daarentegen wordt hoge stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarde toegekend, MA adviseert derhalve om daarmee rekening te houden bij verdere planontwikkeling.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Een routebeschrijving vindt u op www.amsterdam.nl.

Gemeente Amsterdam

Verkenning van Hoogte Kadijk 145B (voormalige scheepswerf Koning 'William')
Datum: 22 augustus 2018
Auteur:
Bezoekdatum: 17 juli 2018

Opmerking
Deze architectuurhistorische verkenning (quick scan) is door Monumenten en Archeologie gemaakt op verzoek, d.d. 4 juli 2018, van stadsdeel Centrum. Aanleiding is de aanvraag van de monumentenstatus door Stichting Buurtorganisatie 1018.

Stedenbouwkundige context
De voormalige scheepswerf 'Koning William' ligt op het zogenoemde Kadijkseiland, dat ontwikkeld werd tussen de Rapenburgergracht en de Nieuwe Vaart. De verkaveling van het Kadijkseiland hoort tot de grote, vierde stadsuitleg van 1662. Daarbij hoorde ook de aanplemping van de drie Oostelijke Eilanden (Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg) in de periode 1654-1663. Voor de aanleg van de Plantage in 1682 moest de daar gelegen Sint Antoniesdijk naar het noorden worden verlegd. Deze Nieuwe Zeedijk staat thans bekend als Hoogte Kadijk. Het Kadijkseiland was op dat moment alleen nog bebouwd met een kruithuis. Daarna verrezen enkele scheepswerven en bierbrouwerijen aan de zijde van de Nieuwe Vaart, en enkele vermaakstuinen aan de Plantage-kant. Het noordwestelijke gedeelte van het eiland werd aan het begin van de achttiende eeuw verkaveld in twee blokken met diepe pakhuizen – het latere Entrepotdok – en twee parallelle, maar minder diepe huizenblokken daarachter. In 1710 liet de bankier Andries Pels daar de eerste pakhuizen aan de Rapenburgergracht bouwen, omstreeks 1720 werden de eerste huizen gebouwd. Het aflopende reliëf van de Hoogte Kadijk naar de Nieuwe Vaart maakte de noordzijde van het Kadijkseiland uitermate geschikt voor de vestiging van scheepswerven. Met de drie Oostelijke Eilanden, waarop de Admiraliteit (Kattenburg), Verenigde Oostindische Compagnie (Oostenburg) en particuliere scheepswerven (Wittenburg) waren gevestigd, ontstond rond de Nieuwe Vaart een centrum op ongekende schaal van scheepsbouw, onderhoud en reparatie.
Na de vestiging van de 'Fabriek ter vervaardiging en herstelling van stoom- en ander ijzer- en kolenwerktuigen' (de voorloper van Werkspoor) in 1827 op Oostenburg ontwikkelde dit gebied zich al snel tot het centrum van de machinefabricage in Nederland. Eveneens in 1827 werd het Rijks Entrepôt gesticht. Dat leidde tot vrijwel aaneengesloten rijen pakhuizen aan beide zijden van het Entrepotdok en de Rapenburgergracht. Om het entrepot toegankelijk te maken voor de Oost-Indiëvaarders en andere grote schepen, werd in 1837 een dubbele schutsluis ontworpen in de Hoogte Kadijk. In januari 1840 voer het eerste schip door de Entrepotdoksluis, waarvoor het Kadijkseiland werd doorgraven ter hoogte van de huidige werven Koning William en 't Kromhout. Het schuine verloop van beide erven aan de nieuwe waterkant is te danken aan de draaikom die toen werd gerealiseerd.
Aan het einde van de negentiende eeuw verplaatsten de havenactiviteiten zich naar het Oostelijk Havengebied, en later het Westelijk Havengebied. Met de opening van het Oosterdok verloor het Entrepot in 1895 zijn functie. Het karakter van het Kadijkseiland veranderde dan ook sterk in de loop van de twintigste eeuw, in het derde kwart waren nog maar twee historische werven overgebleven. Eind 2017 viel ook het doek voor Koning William, aan de Hoogte Kadijk is alleen nog 't Kromhout te vinden.

Gebouwtype en bouwgeschiedenis in hoofdlijnen
Scheepswerf bestaande uit een hellingbaan (achter) en vijf bedrijfsgebouwen, waaronder een containerunit. De gebouwtjes bestaan uit één enkele bouwlaag onder plat dak, met uitzondering van het

kantoor en de werkplaats die flauw hellende lessenaarsdaken hebben. Het complex wordt aan de Hoogte Kadijk afgesloten door een blinde enkelsteens muur met ijzeren hekwerk ter plaatse van de doorgang.

Willem Schat begon in 1694 'Koning William', een van de eerste scheepswerven op het Kadijkseiland. In de eeuwen daarna ging de werf geregeld over in andere handen. Bij de aankoop door scheepstimmerman C.E. Duyts in 1803 was er nog sprake van 'een capitaele werf met zijn heerehuijzinge, lootzen en thien daer omme staende woonhuyzen genaemd de Koning William'. Daar was weinig van over toen A. van den Ende in 1907 zijn werf, dekschuitenverhuurderij en sleepdienst begon. Het werfterrein was op dat moment een stuk kleiner en er lijken geen opstallen van belang meer op te hebben gestaan.
De houten schutting die het terrein afsloot werd in 1946 vervangen door de huidige bakstenen muur met daarachter 'twee gebouwtjes met bestemming tot kantoor, transformator- en compressorruimte, magazijn, kleed- en schaftlokaal', naar ontwerp van aannemersbedrijf J.H. v.d. Ende. Dit zijn de nog bestaande gebouwen linksvoor (met transformatorruimte) en rechtsvoor (met schaftlokaal).
In 1950 volgde de bouw van de werkplaats met magazijn (gebouw rechtsmidden) naar ontwerp van de architect D. Amesz Jz.
Omstreeks 1975 werd het linker voorgebouw verkleind en het bijbehorende muurwerk aan de Hoogte Kadijk verwijderd, waardoor de entree tot het terrein haar huidige breedte kreeg.
Vermoedelijk in de jaren tachtig-negentig verrezen het huidige kantoor (linksmidden) en werd de container geplaatst (linksachter, werkplaats). Overigens lijkt ook in het geval van het kantoor sprake te zijn van, met hout beklede, containerunit.
In 1998 is het werfterrein opgeknapt, daarbij kwam onder andere de thans bestaande oeverafscheiding aan de Nieuwe Vaart tot stand.

Architectonische verschijningsvorm
Het werfterrein bezit nog het typerende, naar het water van de Nieuwe Vaart aflopende achterdeel met hellingbaan en rails. Een ander wezenlijk element is de afschuining aan de rechterzijde waardoor het erf naar achteren versmalt, een gevolg van de aanleg van de Entrepotdokschutsluis in 1837-1840. Verdere karakteristieken zijn de voornamelijk west-oost (dus op het water) georiënteerde laagbouw en het relatief onbebouwde terrein, waardoor ruimte ontstond om de schepen 'op het droge' te leggen.

De uit 1946 daterende bedrijfsgebouwen linksvoor en rechtsvoor worden gekenmerkt door een zeer eenvoudige opzet en vormgeving. Van bijzondere of monumentwaardige interieurafwerkingen is geen sprake. De staat van onderhoud is matig tot slecht. Ook de gelijktijdig opgetrokken blinde muur aan de Hoogte Kadijk is van grote eenvoud en verkeert in slechte toestand.
De in 1950 opgetrokken werkplaats met magazijn (rechtsmidden) ademt in alles haar utilitaire functie, met een golfplaten dak, vakwerkspantliggers en houten gevels met onderling verschillende ramen en deuren.

Conclusie
Hoogte Kadijk 145B bezit een hoge cultuurhistorische waarde als een van de weinige overgebleven, kleinschalige werven rond de Nieuwe Vaart, deel uitmakend van de op scheepsbouwactiviteiten gerichte Oostelijke Eilanden. In deze zin is er ook sprake van zeldzaamheidswaarde. Het werfterrein heeft een hoge cultuurhistorische waarde door zijn vorm, met afschuining ten gevolge van de aanleg van de Entrepotdoksluis, en het aan de scheepswerfactiviteiten gerelateerde, aflopende achtererf met de hellingbaan en rails. Daarnaast heeft het een hoge stedenbouwbouwkundige waarde vanwege de ligging op de hoek van de Nieuwe Vaart en de Entrepotdoksluis, bij de – in haar huidige vorm uit 1903 daterende – brug 80, tegenover de historische scheepswerf 't Kromhout en met doorzichten naar de Nieuwe Vaart en de Oostenburgergracht met Oosterkerk.
De opstallen bezitten geen bijzondere architectonische waarden, noch in vormgeving, noch in opzet. Daarnaast verkeren zij merendeels in matige tot slechte onderhoudstoestand.

Deze verkenning leidt tot de slotsom dat de 'orde 3'-waardering voor de voormalige transformatorruimte (linksvoor), kantoren/schaftlokalen (rechtsvoor) en werkplaats (rechtsmidden) terecht is, zij zijn niet te

beschouwen als potentiële monumenten. De cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde van het werfterrein is daarentegen hoog.

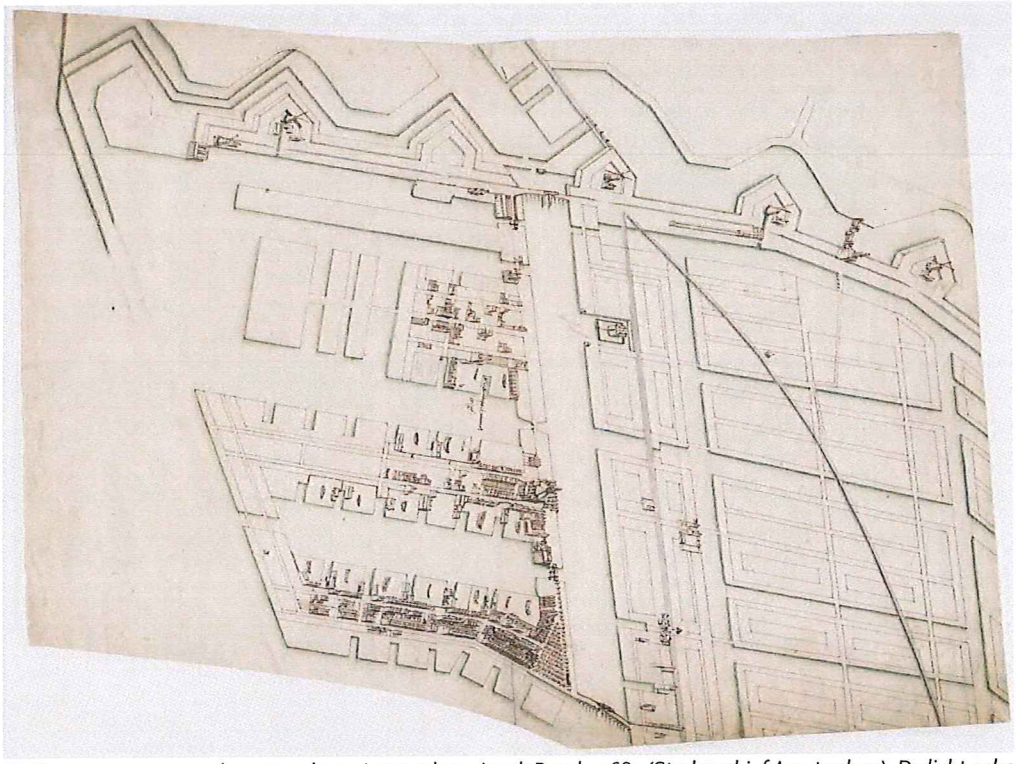
Bronnen en literatuur

Gemeente Amsterdam, Archief van Bouw- en Woningtoezicht
Stadsarchief Amsterdam, beeldbank
Stadsarchief Amsterdam, Transportakten voor 1811

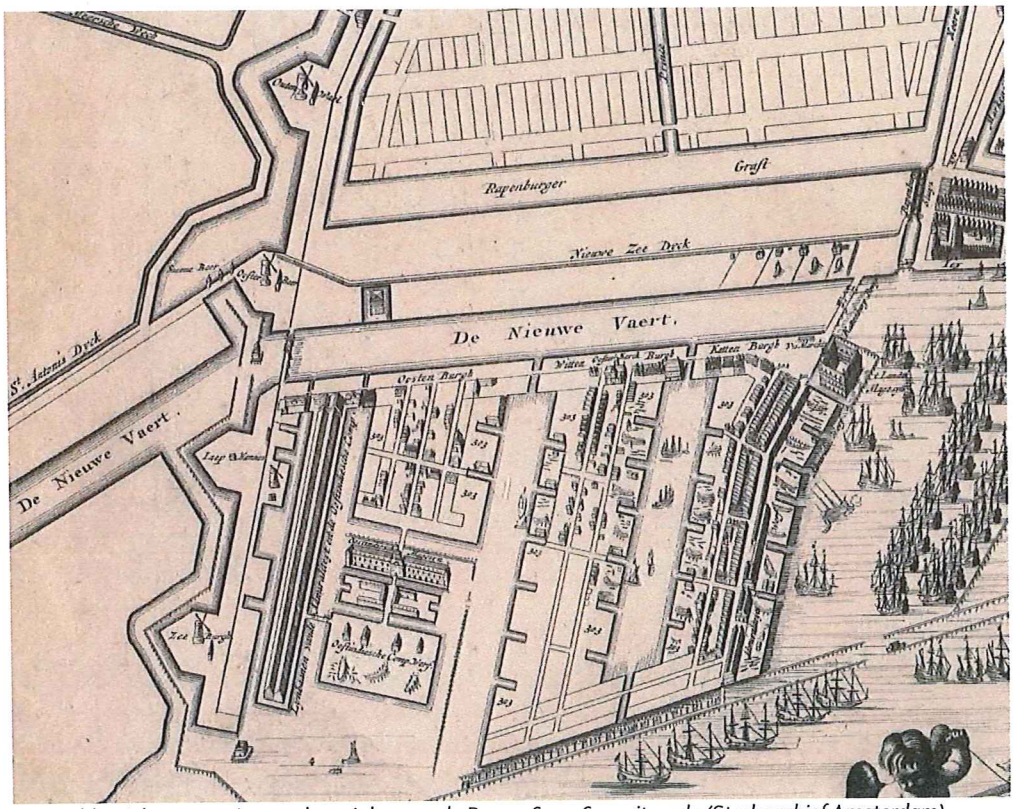
Algemeen Handelsblad 31 juli 1947, advertentie
Boudewijn Bakker en Erik Schmitz, *Het aanzien van Amsterdam. Panorama's, plattegronden en profielen uit de Gouden Eeuw*, Bussum/Amsterdam 2007, 187-189
Buurtorganisatie 1018, 'Monumentenstatus bebouwing Hoogte Kadijk 145B', brief d.d. 25 mei 2018
Marc Hameleers, *Kaarten van Amsterdam. Deel 1: 1538-1865*, Bussum/Amsterdam 2013, 182-184
Hubstudio's, 'Aanvraag monumentenstatus Hoogte Kadijk 145B d.d. 15/6/18', brief d.d. 29 juni 2018
Irene Klarenbeek, Hans Kranenborg en Erik Mattie, *Kwaliteitstoets Hoogte Kadijk 145b*, [Amsterdam] 16 januari 2018
www.kromhoutmuseum.nl
J.C. de Leeuw, 'Het Entrepôt-dok te Amsterdam', *Bouwkundige Bijdragen* 1843, 65-70
Register Varend Erfgoed Nederland (http://rven.info/schip.aspx?=26)
Wakkere Kadijkers, *Nadere toelichting bij voordracht perceel en de bebouwing Hoogte Kadijk 145 B als industrieel erfgoed*, [Amsterdam] juli 2018

Beeldmateriaal

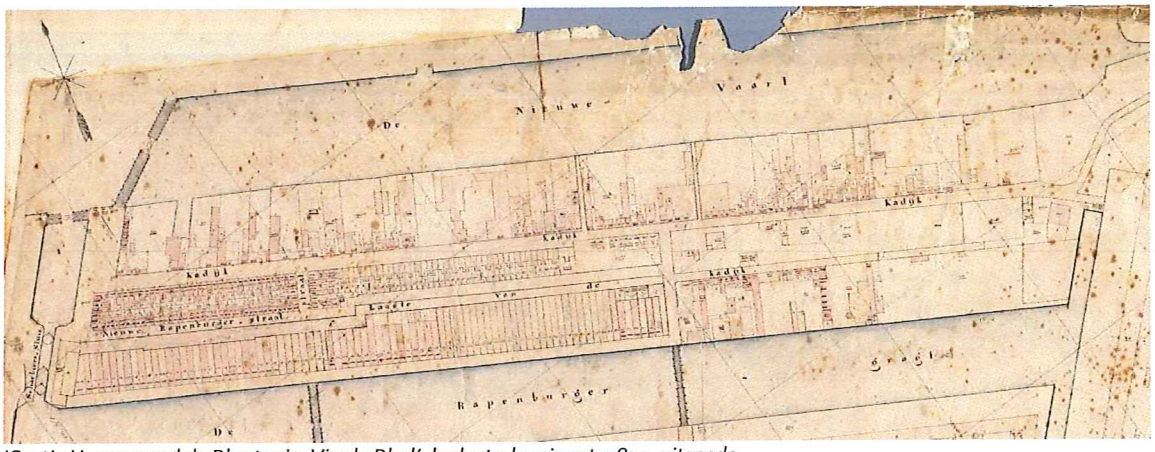
Historisch



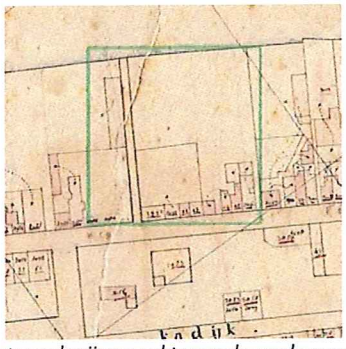
Deelontwerp voor een plattegrond van Amsterdam, Jacob Bosch, 1681 (Stadsarchief Amsterdam). De licht gebogen lijn rechts, ter hoogte van de latere Plantage, is de oude zeedijk (Sint Antoniesdijk) die op de nominatie stond om vervangen te worden door de Nieuwe Zeedijk (Hoogte Kadijk).



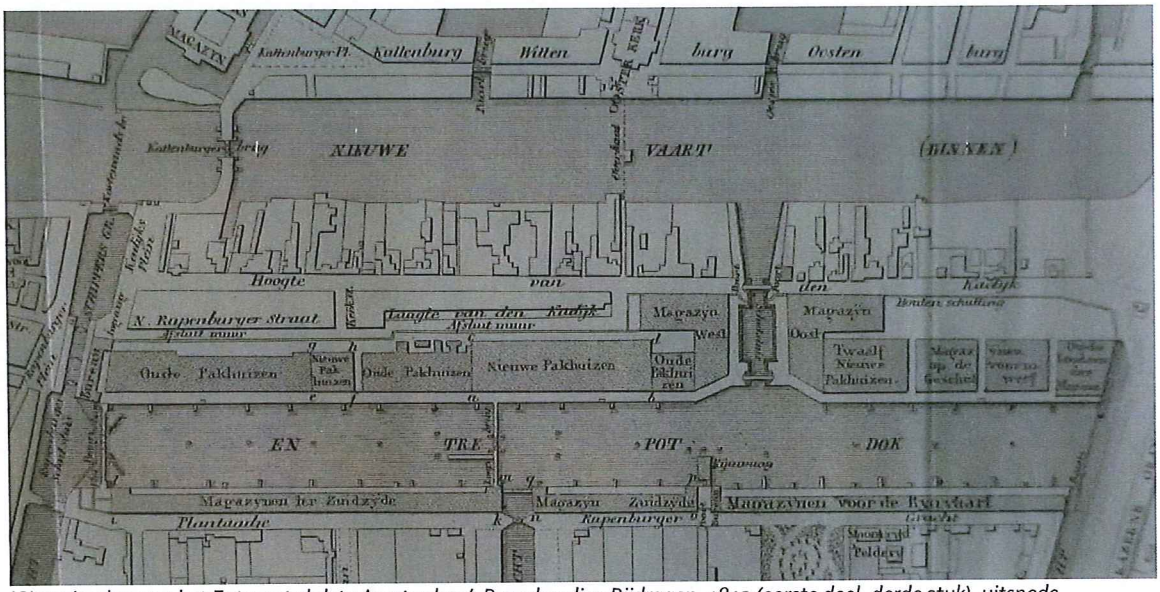
'Amsteldam', kaart van Amsterdam, Johannes de Ram, 1691-1693, uitsnede (Stadsarchief Amsterdam)



'Sectie H, genaamd de Plantagie, Vierde Blad', kadastrale minuut, 1832, uitsnede.



Globale aanduiding van het terrein aan de Nieuwe Vaart dat werd vrijgemaakt voor de aanleg van de Entrepotdoksluis.



'Situatie-plan van het Entrepot-dok te Amsterdam', Bouwkundige Bijdragen, 1843 (eerste deel, derde stuk) ,uitsnede.



Nieuwe Vaart, gezien vanaf molen De Gooyer richting Oosterdok, Jacob Olie, 1896 (Stadsarchief Amsterdam). Links het Kadijkseiland, rechts de Oostelijke Eilanden.



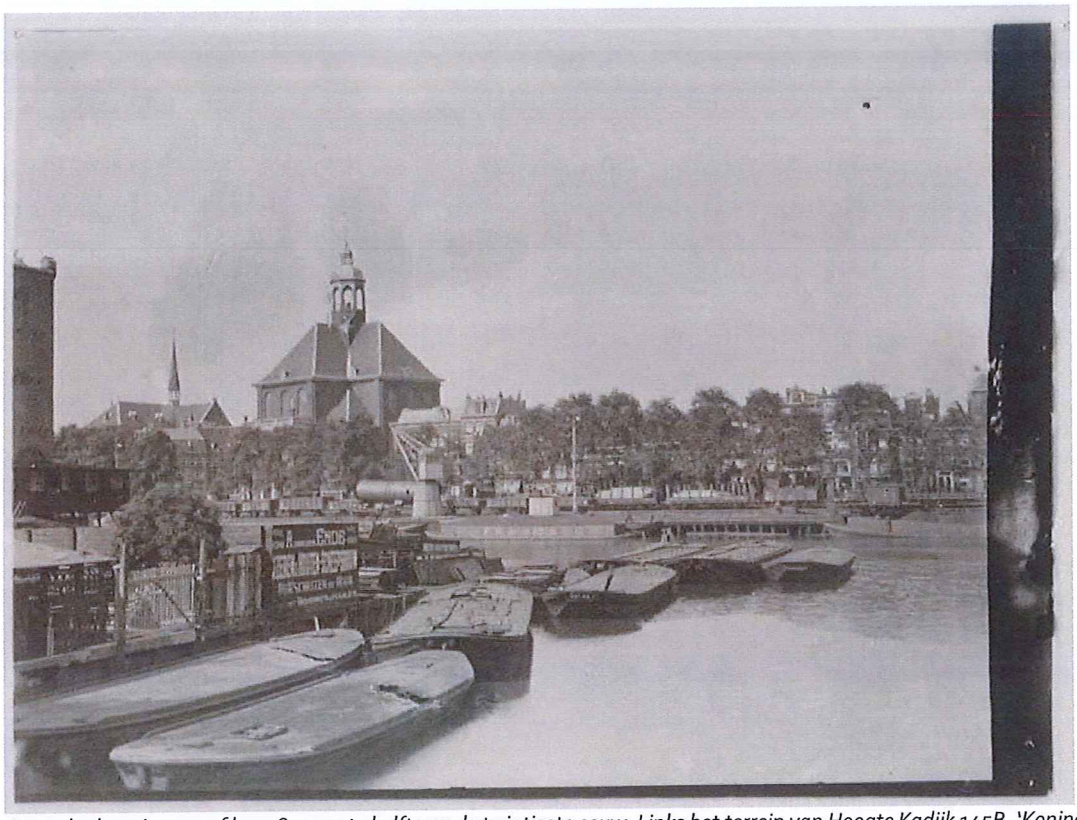
Entrepotdoksluis, gezien vanaf de Nieuwe Vaart naar het Entrepotdok, Jacob Olie, 1891. Rechts, voor de oorspronkelijke brug 80, het werfterrein van Hoogte Kadijk 145B. (Stadsarchief Amsterdam)



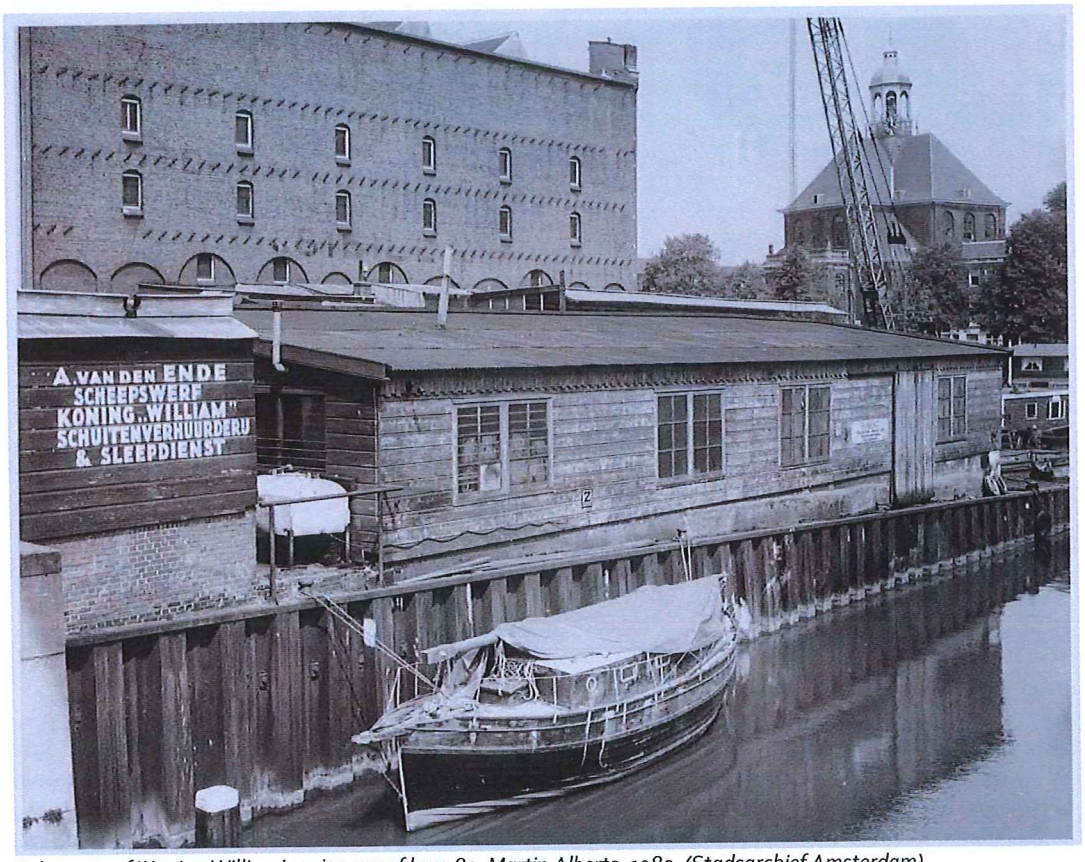
Werven aan de Hoogte Kadijk in de omgeving van brug 80, gezien vanaf de Nieuwe Vaart, omstreeks 1901. Links 't Kromhout, rechts het terrein van Hoogte Kadijk 145B. (Stadsarchief Amsterdam)



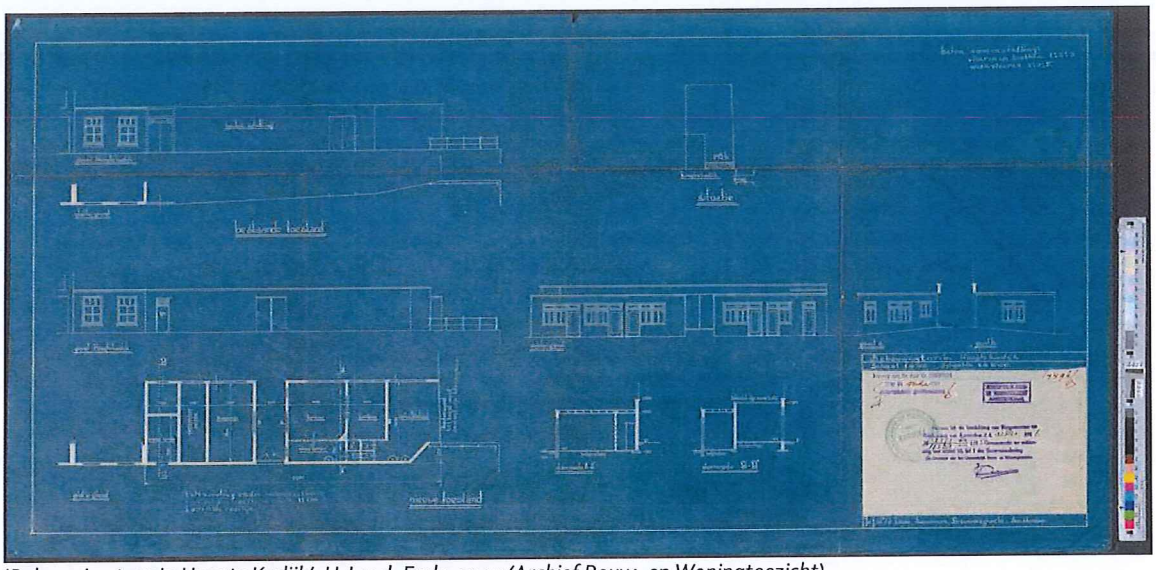
Oosterkerk gezien vanaf brug 80, prentbriefkaart uit het begin van de twintigste eeuw. Links het terrein van Hoogte Kadijk 145B. (Stadsarchief Amsterdam)



Oosterkerk gezien vanaf brug 80, eerste helft van de twintigste eeuw. Links het terrein van Hoogte Kadijk 145B, 'Koning William'. (Stadsarchief Amsterdam)



Scheepswerf 'Koning William' gezien vanaf brug 80, Martin Alberts, 1980. (Stadsarchief Amsterdam)



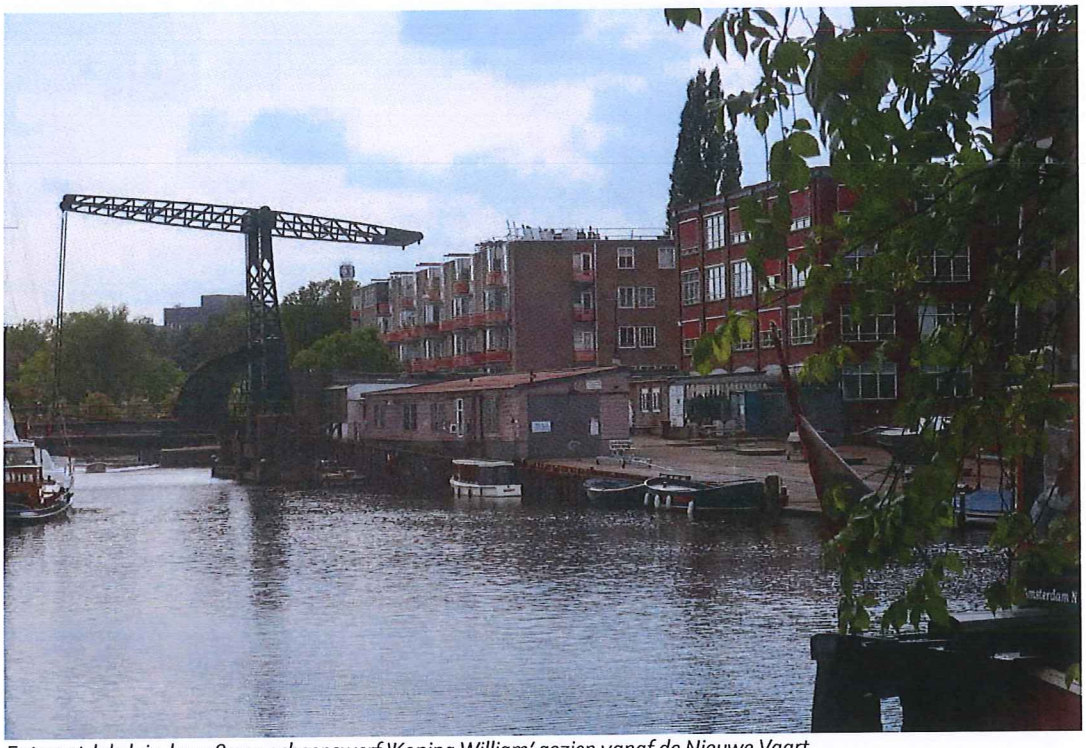
'Bebouwing terrein Hoogte Kadijk', H.J. v.d. Ende, 1945 (Archief Bouw- en Woningtoezicht)



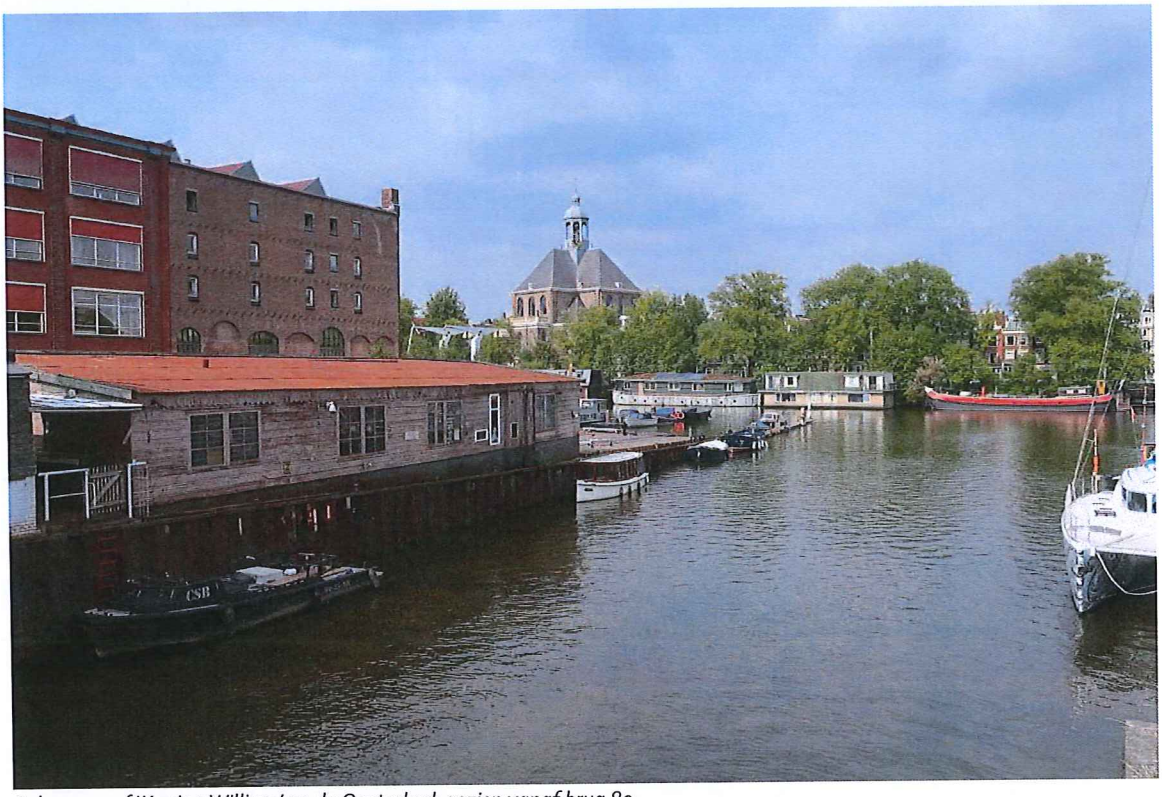
Scheepswerf 'Koning William', 1956, uitsnede luchtfoto (Stadsarchief Amsterdam)

Actueel

NB. Alle opnamen dateren uit juli-augustus 2018 en zijn gemaakt door Jos Smit (Monumenten en Archeologie)



Entrepotdoksluis, brug 80 en scheepswerf 'Koning William' gezien vanaf de Nieuwe Vaart.



Scheepswerf 'Koning William' en de Oosterkerk gezien vanaf brug 80.



Hoogte Kadijk, muur met toegangshek.



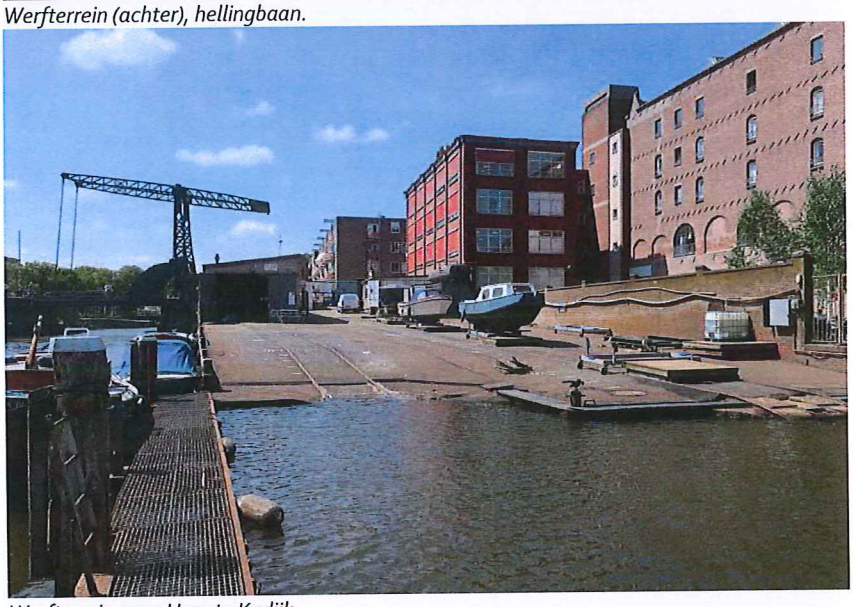
Hoogte Kadijk, aansluiting muur bij brug 80.



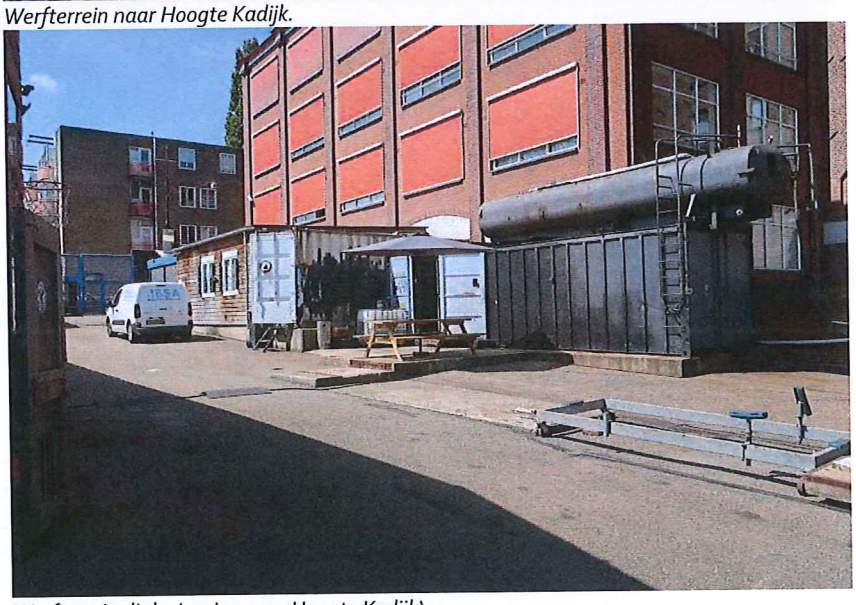
Werfterrein naar Nieuwe Vaart (vanaf ingangshek)



Werfterrein (achter), hellingbaan.



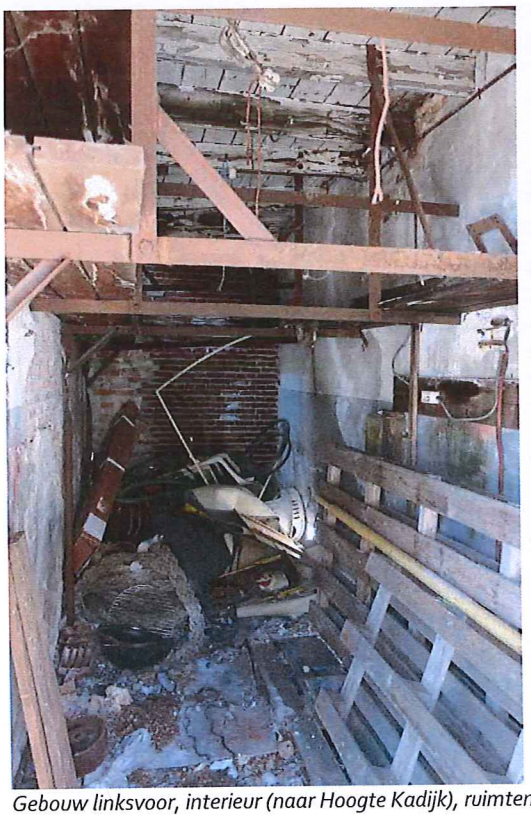
Werfterrein naar Hoogte Kadijk.

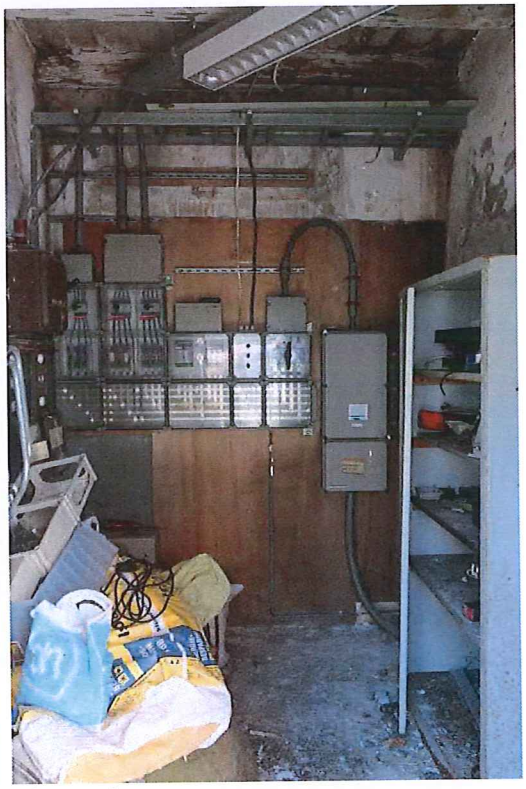


Werfterrein, links (gezien naar Hoogte Kadijk)



Gebouw linksvoor, exterieur.





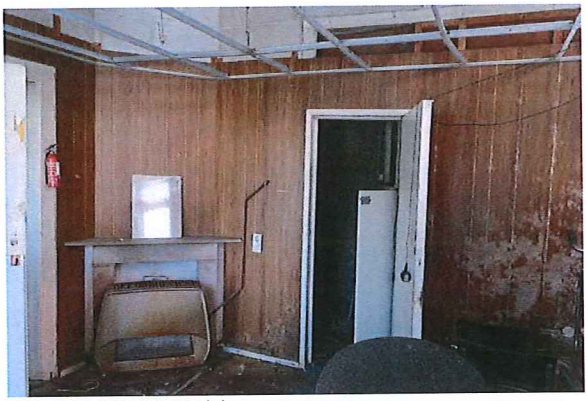
Gebouw linksvoor, interieur (naar Hoogte Kadijk), ruimten links en rechts.



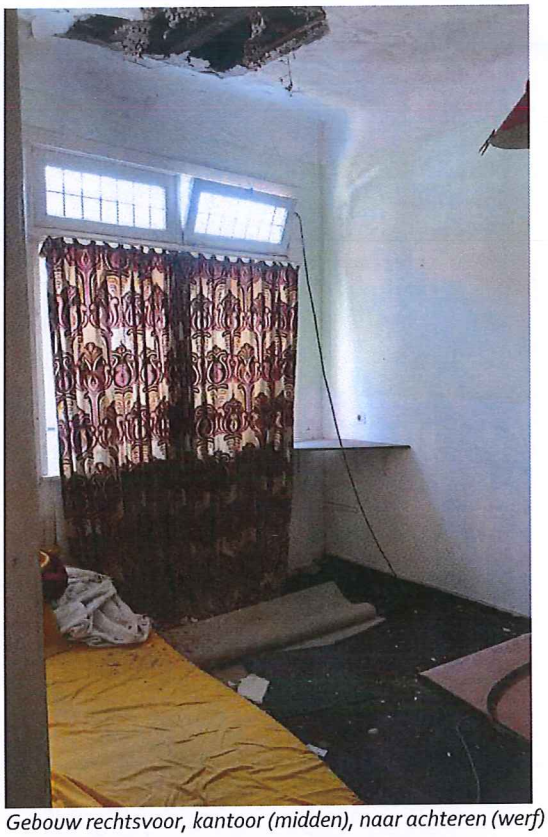


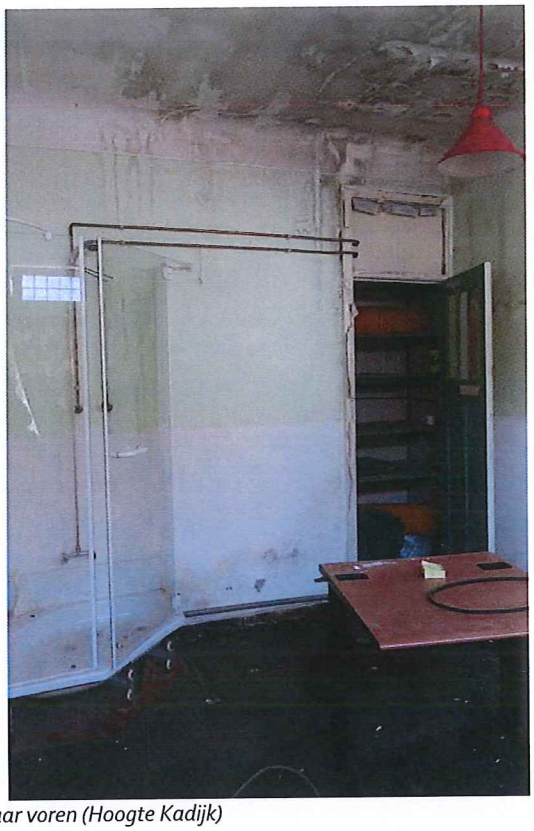
Gebouw rechtsvoor, exterieur (naar Hoogte Kadijk en naar Entrepotdoksluis)





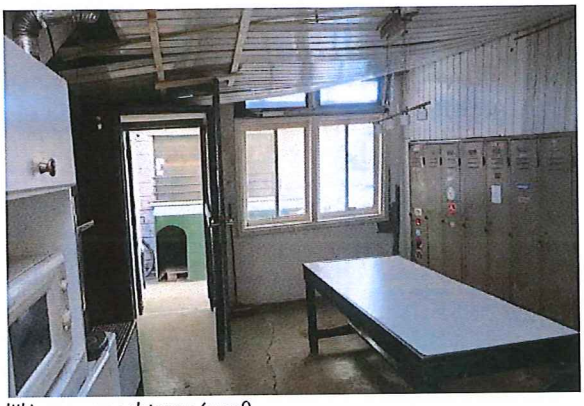
Gebouw rechtsvoor, kantoor (links), naar achteren (werf) en naar voren (Hoogte Kadijk)





Gebouw rechtsvoor, kantoor (midden), naar achteren (werf) en naar voren (Hoogte Kadijk)





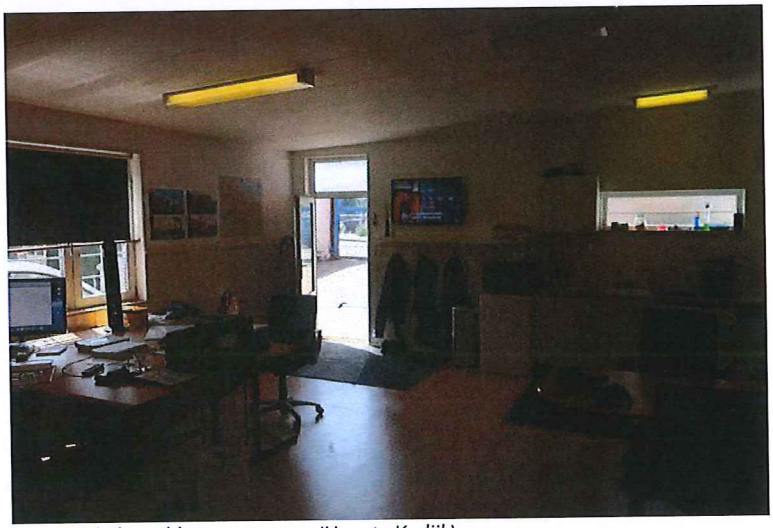
Gebouw rechtsvoor, kantine (rechts), naar voren (Hoogte Kadijk) en naar achteren (werf)



Gebouw linksmidden, exterieur (naar achteren)



Gebouw linksmidden, naar achteren (werf)



Gebouw linksmidden, naar voren (Hoogte Kadijk)



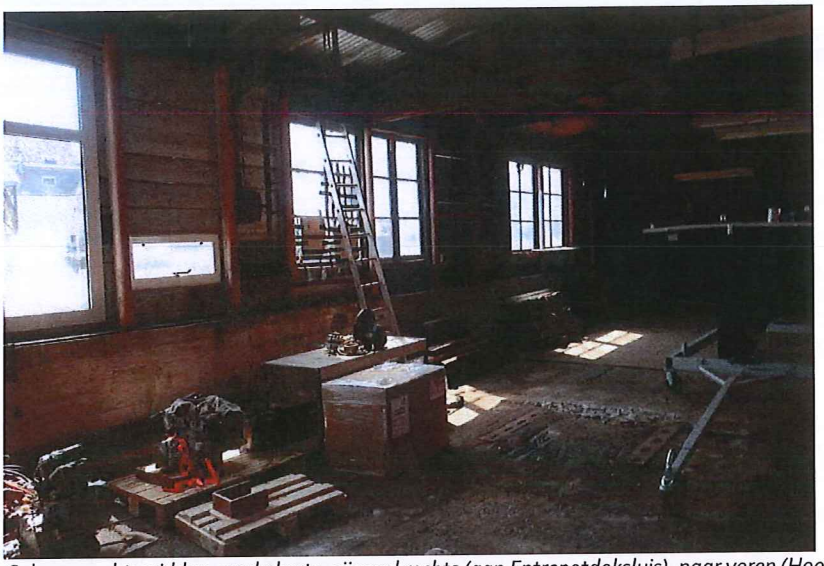
Gebouw rechtsmidden, werkplaats en magazijn, exterieur (naar Entrepotdoksluis)



Gebouw rechtsmidden, werkplaats, naar voren (magazijn en Hoogte Kadijk)



Gebouw rechtsmidden, werkplaats, kapconstructie, naar achteren (Nieuwe Vaart)



Gebouw rechtsmidden, werkplaats, zijgevel rechts (aan Entrepotdoksluis), naar voren (Hoogte Kadijk)



Gebouw rechtsmidden, werkplaats, zijgevel links, naar achteren (Nieuwe Vaart)



Gebouw rechtsmidden, werkplaats (achter) , naar magazijn.

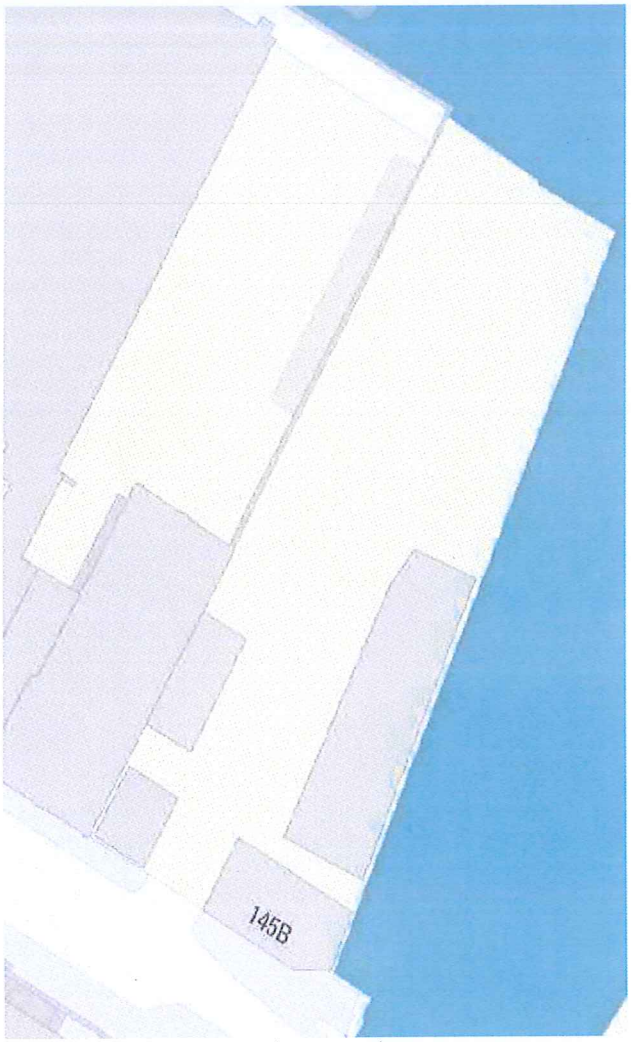


Gebouw rechtsmidden, magazijn, naar voren (Hoogte Kadijk) en zijgevel links (naar achteren, werkplaats)



Gebouw rechtsmidden, magazijn, naar zijgevel rechts (Entrepotdoksluis) en voorgevel (Hoogte Kadijk)

C. Situatie



Hoogte Kadijk 145B, 2018 (Atlas Amsterdam)