Gemeente Amsterdam

Cultuurhistorische analyse en advies Kompaseiland

Monumenten en Archeologie (MenA)
Datum: 15 mei 2024
Status: definitief

Aanleiding

De Gemeente Amsterdam maakt plannen om tussen het Hamerkwartier ter hoogte van de Johan van Hasseltweg in Amsterdam-Noord en het Azartplein in het Oostelijk Havengebied in Amsterdam-Oost een fietsbrug aan te leggen over het IJ. Het Kompaseiland ligt in het IJ vlakbij het Azartplein (ten noorden van de Surinamekade op het KNSM-eiland). Cultuurhistorisch onderzoek naar Kompaseiland is van belang om te bepalen hoe er met dit eiland moet worden omgegaan bij de inpassing van de brug. In opdracht van het projectteam Sprong over het IJ/Oostbrug onderzoekt MenA de cultuurhistorie van het Kompaseiland.

Conclusie en advies

Het Kompaseiland heeft, ondanks wat de naam doet vermoeden, geen functie vervuld voor het stellen van kompassen. Het is in 1922 aangelegd als proefstoomplaats (versterkte bolder met gewapend beton en landaanplemping), waar nieuwe en gerepareerde schepen konden proefdraaien. Op het huidige eiland is de constructie van de proefstoomplaats nog aanwezig, samen met een later geplaatste bolder en een rij meerpalen op de plek van een vroegere golfbreker. Het eiland is op de concept-ordekaart Industrie-, Havens- en Bedrijventerreinen gewaardeerd met een Orde 2 onder de typologie Aanlegvoorziening (meerpaal, bolder, remmingwerk, steiger).

Het Kompaseiland (de voormalige proefstoomplaats) is de oudste, nog aanwezige proefstoomplaats van Amsterdam en heeft daarom ontegenzeggelijk cultuurhistorische waarde. Het eiland maakt als voormalige proefstoomplaats onderdeel uit van de Amsterdamse scheepsbouwgeschiedenis. Het Kompaseiland is echter betrekkelijk klein en pragmatisch in ontwerp en uitvoering. De nabijgelegen kompasboei en kompaspaal, waar het Kompaseiland ten onrechte haar naam aan te danken heeft, zijn er bovendien niet meer. Dat maakt de voormalige proefstoomplaats een losstaand relict van de maritieme historie in dit deel van het IJ. M&A adviseert het projectteam om te onderzoeken of het mogelijk is om Kompaseiland een plek te geven bij de inpassing van de nieuwe brug, omdat het een meerwaarde kan hebben als ook dit soort relicten onderdeel van het IJ-landschap blijven. Tegelijk constateert zij dat de opgave van de brug van groter belang is dan de cultuurhistorische waarde van dit relict.

Cultuurhistorische analyse

Het eiland werd in 1922 langs een golfbreker aangelegd als proefstoomplaats ten noorden van de Surinamekade op het KNSM-eiland in het Oostelijk Havengebied (zie afb. 1). Het Oostelijk Havengebied was een reeks schiereilanden die kunstmatig waren opgespoten als havengebied. Het KNSM-eiland werd samen met het Java-eiland in 1900 aangelegd als uitbreiding van laad- en loskade in het Oostelijk Havengebied. De golfbrekers ten noorden van het Java- en KNSM-eiland zijn op kaarten vanaf ca. 1916 te zien.

Proefstoomplaats

Een proefstoomplaats was in dit geval een eiland van zand, puin, klei en gras met in het midden een bolder: een blok van gewapend beton met een gietijzeren paalmuts (zie afb. 2 en 3). Een nieuw of gerepareerd schip kon hier aanmeren en de scheepsmotoren laten draaien en testen, terwijl de bolder het schip op de plaats hield. Een medewerker van de Havendienst kwam naar het schip om te controleren of het schip stevig genoeg was vastgemaakt en om in de buurt varende schepen te alarmeren. Proefdraaiende schepen veroorzaakten namelijk flinke deining. Sommige nieuwe boten waren wel 24 uur bezig bij de proefstoomplaats.

De proefstoomplaats werd op de plek van het huidige Kompaseiland aangelegd ter vervanging van de proefstoomplaats op de kop van het Java-eiland (destijds aangeduid als IJ-eiland). Deze eerdere proefstoomplaats, met een boei 160 meter in het IJ vanaf het westelijke punt van de Javakade, maakte het voor grotere schepen lastig om het bassin tussen de Javakade en Handelskade in- en uit te varen. Daarom besloot het college van Burgemeester en Wethouders om een nieuwe proefstoomplaats aan te besteden. De aanleg bestond uit baggerwerk, zandstorting, het maken van een meerblok en het verplaatsen van boei 46a. Met de komst van deze plek wilden Burgemeester en Wethouders starten met het heffen van een vergoeding voor het proefstomen en het gebruikmaken van de nabijgelegen kompasboei, waar tot dan toe kosteloos gebruik van werd gemaakt.

Kompasboei in de buurt

De kompasboei was een meerboei ten noordoosten van de proefstoomplaats (zie afb. 4). De kompasboei en de proefstoomplaats werden soms in één zin genoemd, als een schip na het proefstomen doorvoer om ook het kompas te stellen. Kompasnaalden waren gevoelig en konden bijvoorbeeld een afwijking vertonen als er veel ijzer aan boord was. Vanaf het midden van de negentiende eeuw werden meer ijzeren schepen gebouwd, waardoor dit waarschijnlijk vaker voorkwam. Bij de kompasboei in het IJ, gebouwd in 1882, konden schepen een afwijking verminderen door het kompas te compenseren. Een schip legde met de kop aan op de boei, het achterschip werd vervolgens door een sleepboot in verschillende windrichtingen gedraaid. Bekende herkenningspunten in de omgeving boden houvast om een kompasfout vast te stellen, zoals in dit geval de Torenspits van Nieuwendam (precies in het noorden vanaf de boei) en de toren van Ransdorp.

De Dienst Publieke Werken ontwierp in 1950 een nieuwe kompaspaal nog dichter bij de proefstoomplaats, ten noorden van de golfbreker (zie afb. 5). Deze kompaspaal, gebouwd in 1951, was bedoeld voor kleinere schepen om hun kompas te stellen.

Extra proefstoomplaatsen

In de loop van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw namen de scheepvaart en de scheepsbouw en -reparatie gerelateerde industrie aan de westkant van de stad toe. De nieuwe en gerepareerde schepen vanuit de werven aan de westkant van de stad moesten door het drukke en smalle deel van het IJ tussen het Centraal Station en de Volewijk varen om bij de proefstoomplaats in het Oostelijk Havengebied te komen. Dit was hinderlijk voor de zeescheepvaart en de binnenvaart. Daarom besloot het gemeentebestuur in 1944 om een extra proefstoomplaats aan te leggen aan de westkant tussen de werven van de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij en de N.V. Nederlandse Dok Maatschappij (in 1946 gefuseerd tot NDSM). Het zou nog enkele jaren duren voor deze werd aangelegd. In 1948 stelde het college van Burgemeester en Wethouders voor om het krediet voor de nieuwe proefstoomplaats te verlagen (van 369.250 naar 76.500 gulden). Dit hield verband met geld dat nodig was voor het herstellen van oorlogsschade. De proefstoomplaats kwam op

een zuidelijk punt van het NDSM-terrein. Hiervoor werd land aangeplempt en een meerpaal in het water geplaatst. Later werd een tweede proefdraaiplaats op het NDSM-terrein aangelegd voor de mammoettankers (zichtbaar op een foto vanaf ca. 1968). Vermoedelijk werden deze proefstoomplaatsen alleen particulier gebruikt door de NDSM, terwijl de proefstoomplaats in het Oostelijk Havengebied door meerdere scheepsbouwpartijen kon worden gebruikt.

Verloop proefstoomplaats

De oostelijke proefstoomplaats (op de plek van het huidige Kompaseiland) bleef in gebruik, maar was vanaf de aanleg van de westelijke proefstoomplaats uitsluitend bestemd voor schepen van de werven van het Oostelijk Havengebied. In 1948 werd de proefstoomplaats aangepast met nieuwe heipalen en extra puinstorting (zie afb. 6).

De aanvankelijk ronde proefstoomplaats werd in 1960/1961 bijna verdubbeld in grootte en werd meer ellipsvormig (zie afb. 7 en 8). Dit ging gepaard met de toevoeging van een nieuwe meerpaal en versteviging met stampbeton op het eiland. Ook werd de golfbreker voor een deel aanpast tot steiger (zie afb. 7 t/m 11). In de jaren 70 werden de omliggende golfbrekers afgebroken. Het deel van de golfbreker direct naast het eiland dat ook deels als steiger fungeerde bleef behouden (zie afb. 10 en 11). De scheepsbouw in het gebied liep in deze periode terug en kwam rond 1980 ten einde. Vermoedelijk raakte de proefstoomplaats rond deze tijd buiten gebruik en fungeerde het sindsdien als aanlegplek.

Kompaseiland

In de jaren 1980 was de gemeente voornemens om ten noorden van het Oostelijk Havengebied een ondiep stuk van het IJ droog te leggen en zo een eiland te maken waar 1400 woningen op konden komen. Het nieuw aan te leggen eiland zou de naam Kompaseiland krijgen. Eventuele woningbouw op het nog aan te leggen Kompaseiland werd echter onmogelijk gemaakt door nabijgelegen chemische fabriek Akzo in Noord en de plannen gingen niet door. Doordat de voormalige proefstoomplaats haar functie verloor en er gelijktijdig plannen werden gemaakt voor een nieuw wooneiland onder de naam Kompaseiland, is het aannemelijk dat sinds de jaren '80 naar de voormalige proefstoomplaats wordt verwezen als het Kompaseiland.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) werd zowel naar het huidige Kompaseiland (de voormalige proefstoomplaats), als naar een nieuw aan te leggen Kompaseiland verwezen. Het huidige Kompaseiland zou tot 2020 ontwikkeld kunnen worden als wachtplaats voor de binnenvaart. In het IJ zouden dan steigers worden aangelegd die door een brug met het Java-eiland zouden worden verbonden (dit is niet uitgevoerd). In die Structuurvisie werd ook de mogelijkheid opgenomen om na 2030 een nieuw eiland aan te plempen, waarbij het denkbaar was om geleidelijk een recreatief-cultureel eiland te laten ontstaan met pioniersgroen. Bij de transformatie van de noordoostelijke IJ-oever zou dit nieuwe Kompaseiland een opmaat kunnen vormen voor een aan te leggen fietsbrug naar Noord. Dat nieuwe eiland zou veel groter worden dan de voormalige proefstoomplaats (zie afb. 12).

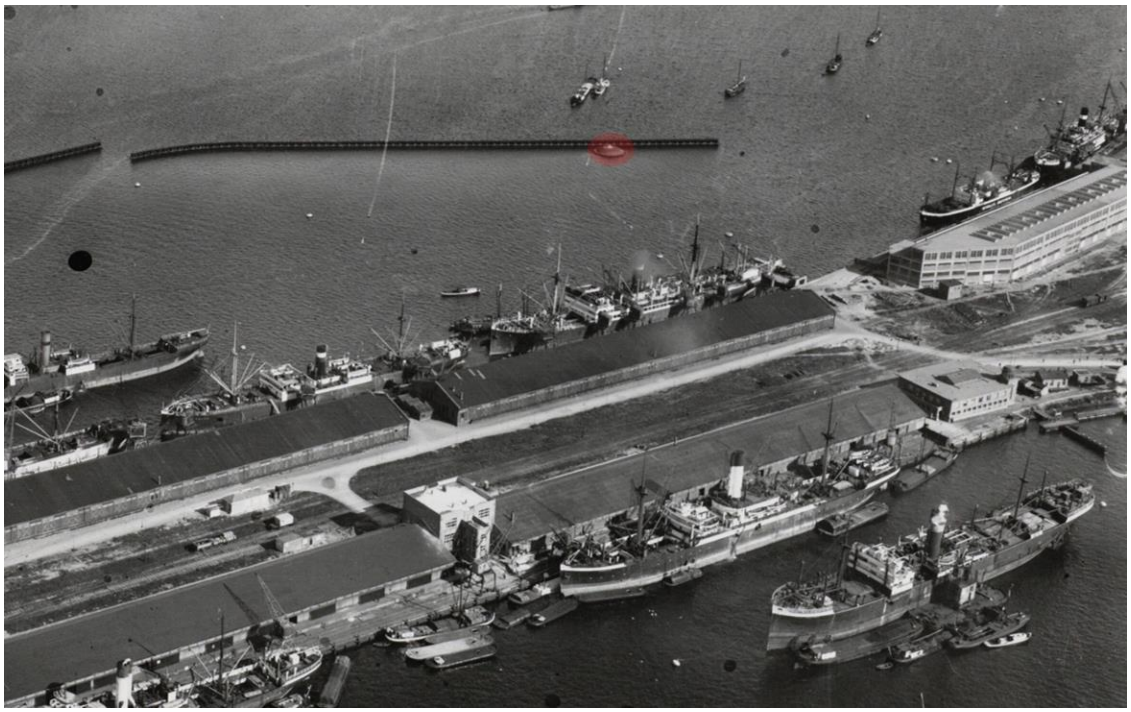
Huidige staat Kompaseiland/voormalige proefstoomplaats

Het huidige Kompaseiland/de voormalige proefstoomplaats heeft nog grotendeels dezelfde vorm sinds de vergroting in 1960/1961. De bolder op het betonnen meerblok en de in 1960/1961 geplaatste meerpaal zijn nog steeds aanwezig. Verder staat er een lantaarn. Op het eiland is meer diverse beplanting gekomen, waarschijnlijk op spontane wijze (zie afb. 13). Naast het eiland ligt een kleiner eilandje dat in de jaren '80 is ontstaan. Het is onduidelijk of dit bewust door de gemeente is aangelegd

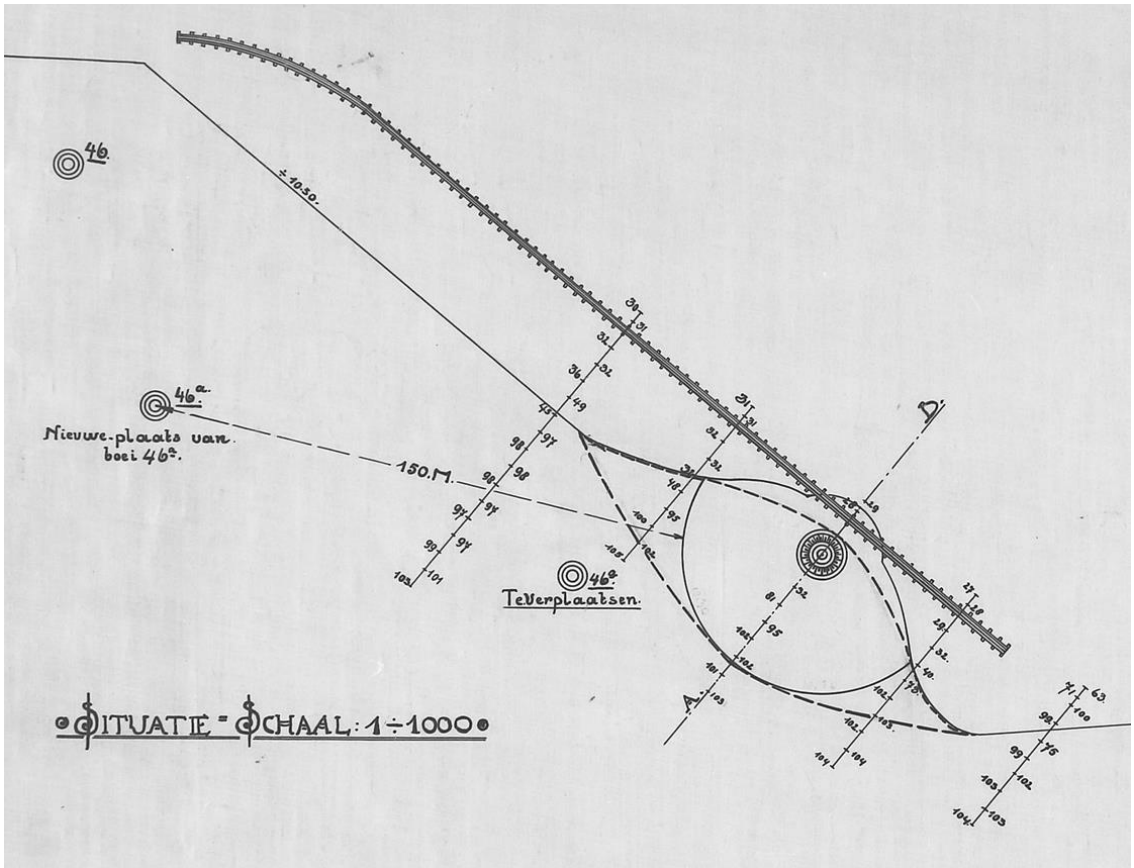
of door natuurlijke aanslibbing is ontstaan. Langs beide eilanden ligt een rij meerpalen van ca. 65 meter lang met een houten constructie op de plek van de oorspronkelijke golfbreker uit begin twintigste eeuw. De helft van deze constructie diende als steiger tot 2015. De rij meerpalen bevat mogelijk nog resten van de oorspronkelijke golfbreker. Om dit te achterhalen zou nader bouwhistorisch onderzoek moeten worden gedaan.

Tijdlijn

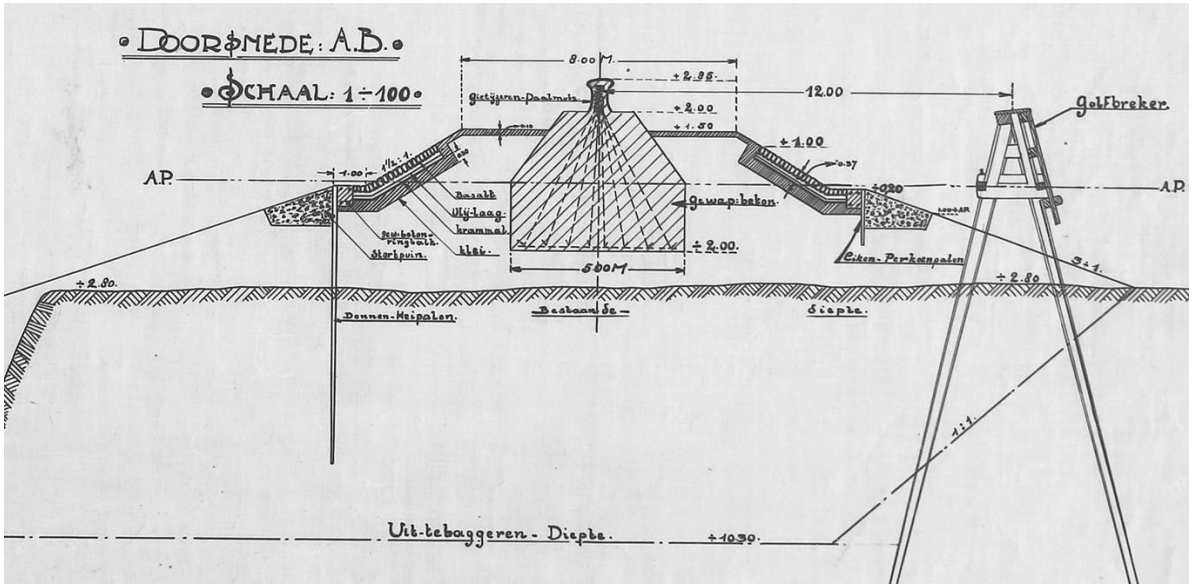
1922:	De aanleg van een proefstoomplaats bij een golfbreker ten noorden van Surinamekade.
1944:	College van Burgemeester en Wethouders besluit om een nieuwe proefstoomplaats aan te leggen in het Westelijk havengebied tussen de werven van de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij en de N.V. Nederlandse Dok Maatschappij. Kosten worden geraamd op 356.000 gulden.
1948:	College van Burgemeester en Wethouders stelt voor om het gestelde krediet voor een nieuwe proefstoomplaats te verlagen naar 76.500 gulden. De proefstoomplaats komt op het zuidelijke punt van het NDSM-terrein.
1948:	Dienst Publieke Werken maakt een revisietekening voor de proefstoomplaats ten noorden van de Surinamekade, waarbij nieuwe puinstorting en een heiplan getekend zijn.
1950:	Dienst Publieke Werken ontwerpt een nieuwe kompaspaal voor kleinere schepen vlakbij de proefstoomplaats in het Oostelijk Havengebied, ten noorden van de golfbreker. Deze wordt in het daaropvolgende jaar gebouwd.
1960:	Dienst Publieke Werken maakt een ontwerp voor een wijziging van het eiland van de proefstoomplaats. Het eiland wordt vergroot en verstevigd, een nieuwe meerpaal wordt toegevoegd en de golfbreker wordt deels aangepast tot steiger.
1964:	Foto van de proefstoomplaats toont de vergroting van het eiland naar een ellipsvorm en de toevoeging van de nieuwe bolder.
1974-1978:	De golfbreker wordt afgebroken; alleen het deel naast de proefstoomplaats blijft staan.
Ca. 1980:	Scheepsbouw in het Oostelijk Havengebied loopt ten einde en proefstoomplaats verliest functie.
Vanaf jaren '80:	Er wordt naar de voormalige proefstoomplaats verwezen als 'Kompaseiland'.
2011:	Planvorming in Structuurvisie Amsterdam 2040 om bestaand Kompaseiland als wachtplaats voor binnenvaart in te richten en een nieuw Kompaseiland als 'stepping stone' in de fietsbrug naar noord aan te leggen.



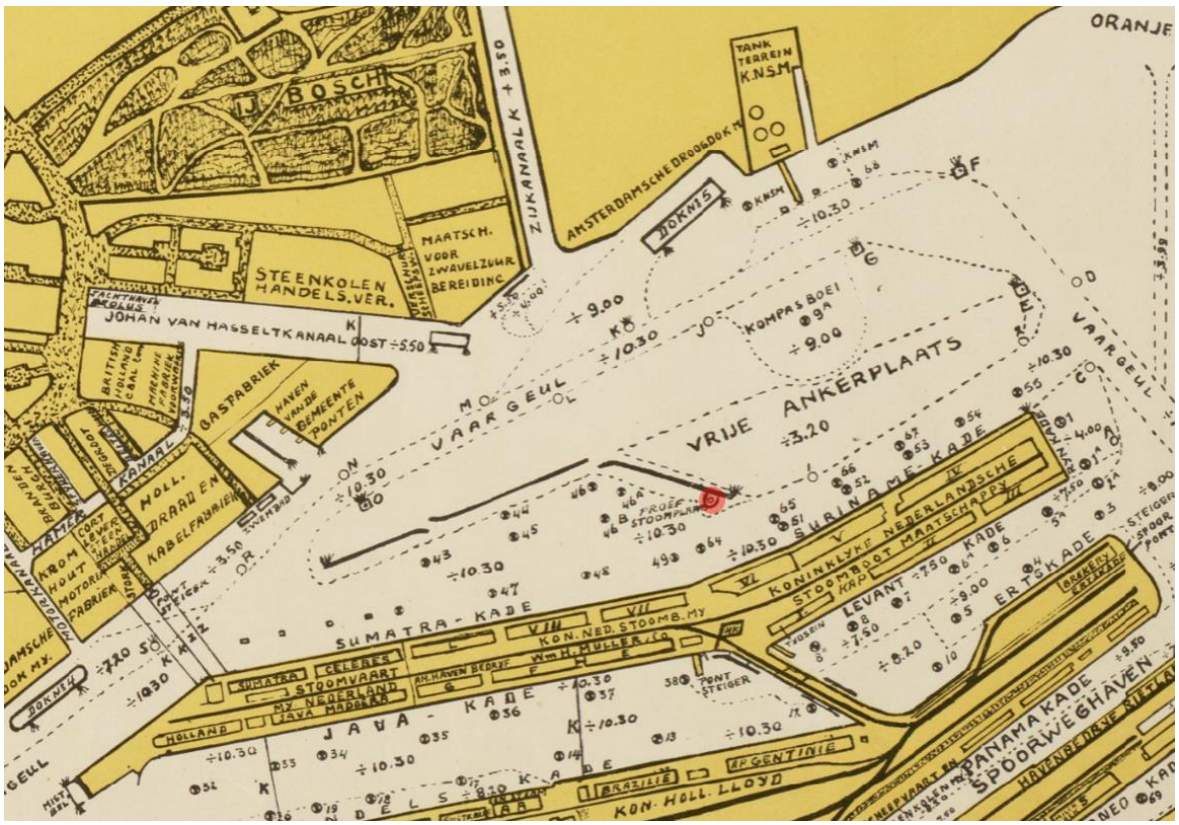
Afbeelding 1: De proefstoomplaats naast de golfbreker ten noorden van de Surinamekade (in rood gemarkeerd) in 1923. Bron: Stadsarchief Amsterdam, A04139000406.



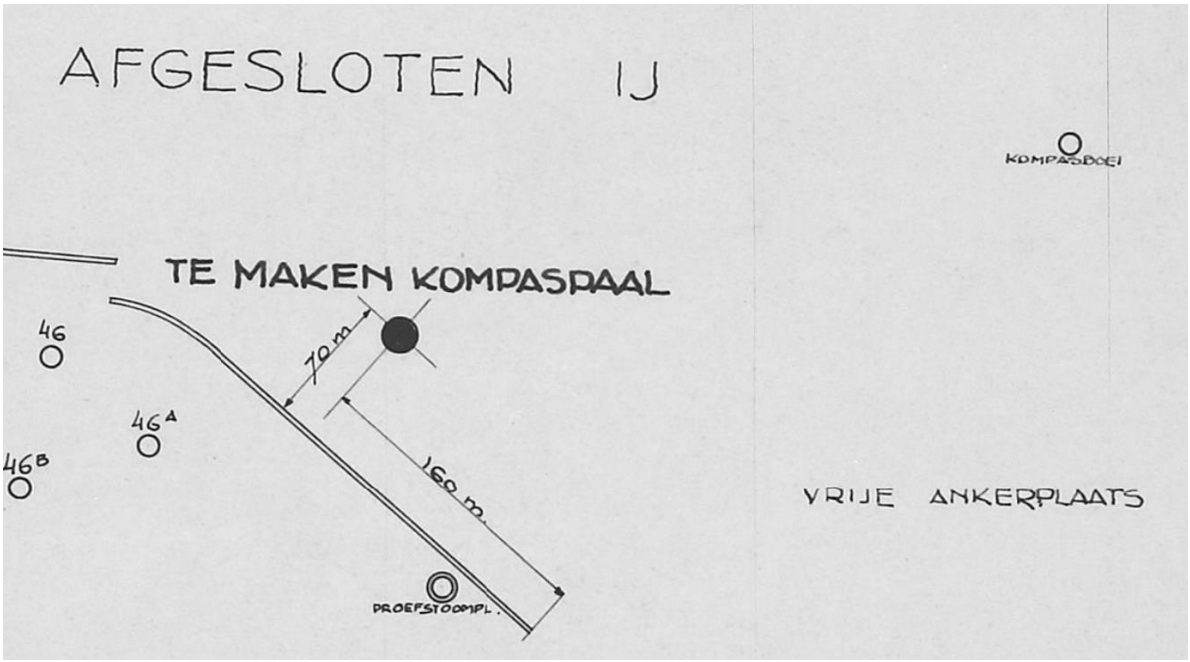
Afbeelding 2: Uitsnede van de bestektekening voor het maken van een proefstoomplaats ten noorden van de Surinamekade, 1921. Bron: Stadsarchief Amsterdam, 10067 Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, inv.nr. 24313.



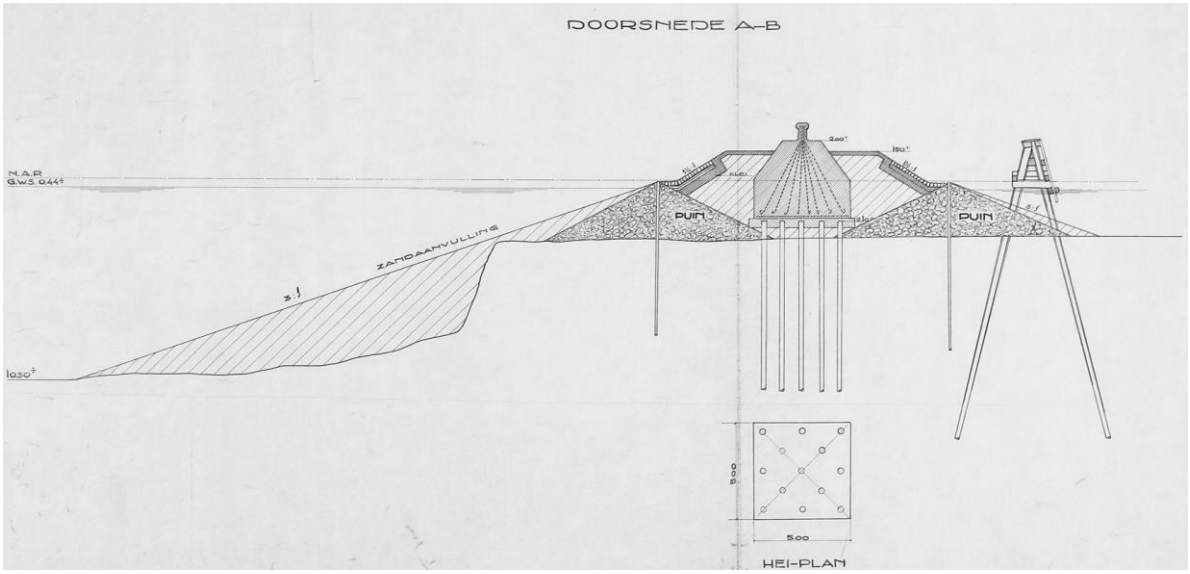
Afbeelding 3: Uitsnede van bestektekening voor het maken van een proefstoomplaats ten noorden van de Surinamekade, 1921. Bron: Stadsarchief Amsterdam, 10067 Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, inv.nr. 24313.



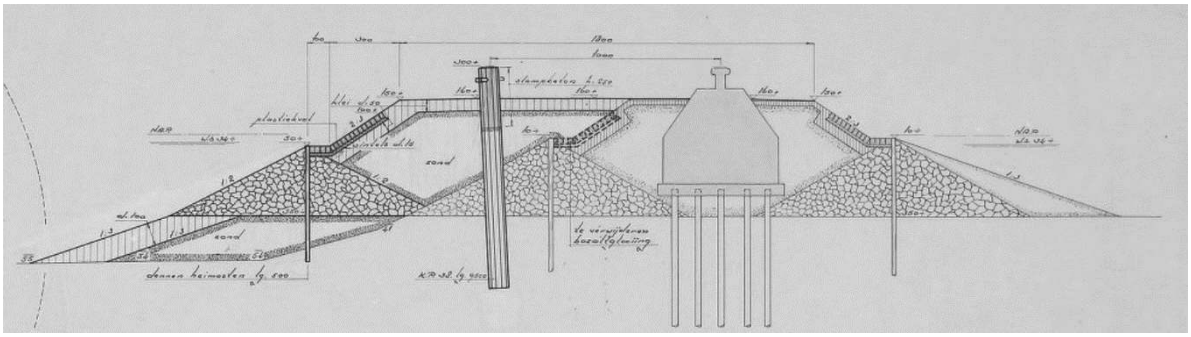
Afbeelding 4: Uitsnede van een kaart van de Haven van Amsterdam, 1932. Schaal 1:10.000. Met rood is de proefstoomplaats aangegeven, de plek van het huidige Kompaseiland. Noordoostelijk van de proefstoomplaats lag de kompasboei (9A). Bron: Stadsarchief Amsterdam, 010033000010.



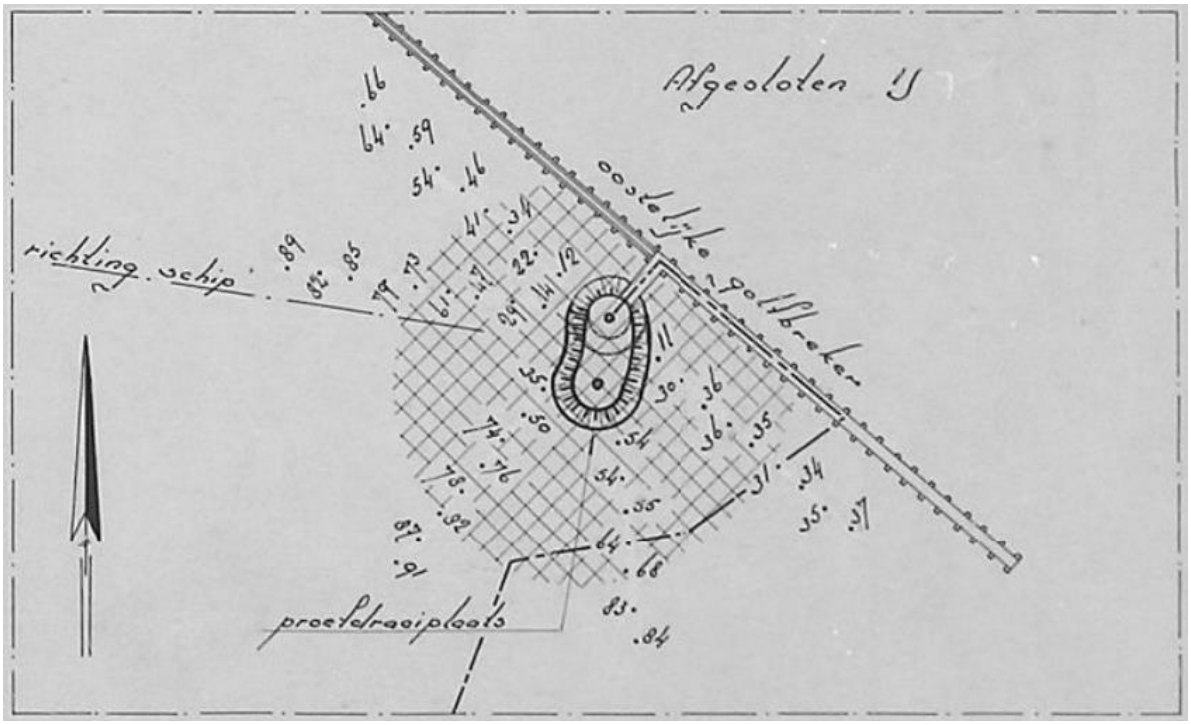
Afbeelding 5: Uitsnede van een situatie tekening van een te maken kompaspaal in het afgesloten IJ, 1950. Bron: Stadsarchief Amsterdam, 10067 Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, inv.nr. 29970.



Afbeelding 6: Uitsnede van een revisietekening uit 1948 behorende bij het bestek van de proefstoomplaats in het afgesloten IJ van 1921. Bron: Stadsarchief Amsterdam, 10067 Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, inv.nr. 29972.



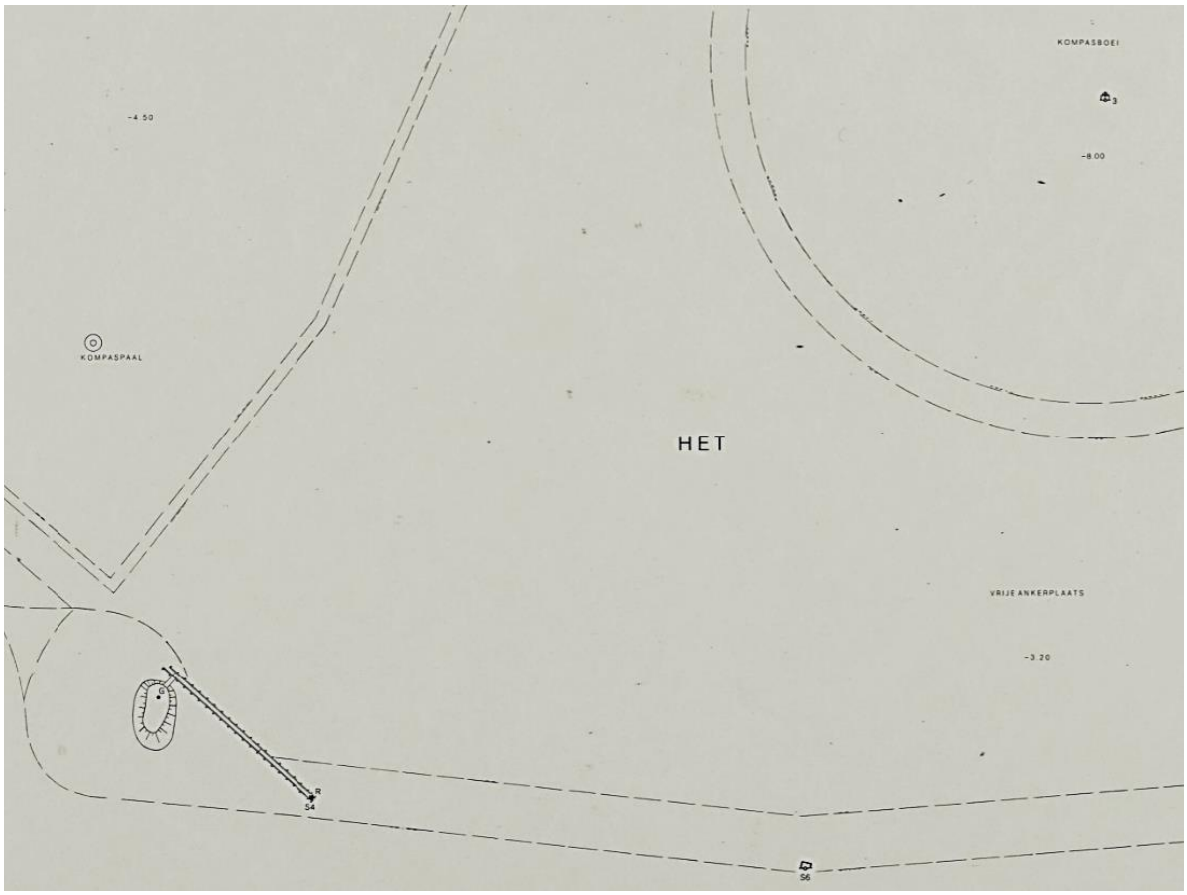
Afbeelding 7: Uitsnede van een bestektekening met doorsnede voor de nieuwe situatie van het eiland van de proefstoomplaats, 1960. Bron: Stadsarchief Amsterdam, 10057 Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, inv. nrs. 41637.



Afbeelding 8: Uitsnede van een bestektekening met een bovenaanzicht van de nieuwe situatie van het eiland van de proefstoomplaats, 1960. Bron: Stadsarchief Amsterdam, 10057 Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, inv. nrs. 41637.



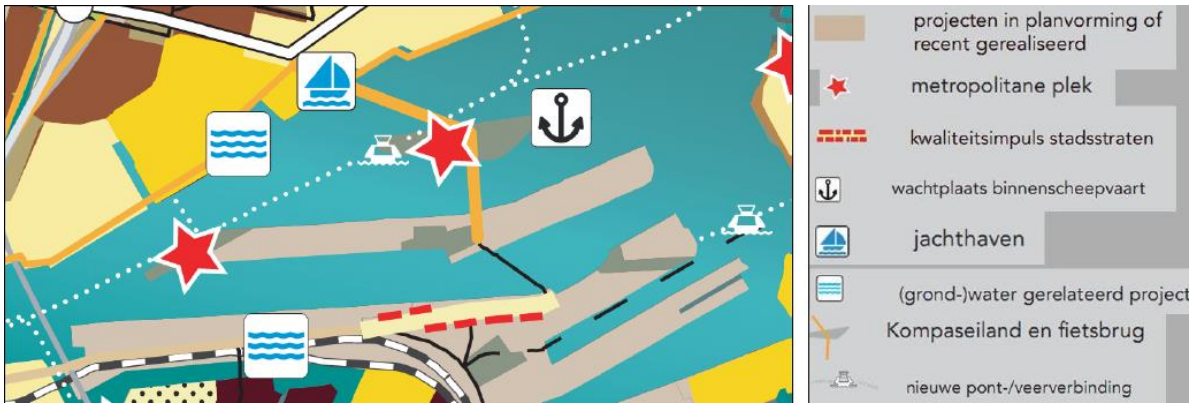
Afbeelding 9: Dia van het patrouillevaartuig 'Havendienst 1' bij de proefstoomplaats voor een brandblusoefening, 1964. De recent geplaatste meerpaal is te zien. Vervaardiger: 5.1, 2, e Bron: Collectie Scheepvaartmuseum.



Afbeelding 10: Uitsnede van een kaart van Dienst Openbare Werken, blad G8, 1978/1979. Linksonder de proefstoomplaats, daarboven de kompaspaal en rechtsboven de kompasboei. De golfbreker is afgebroken, op het deel langs het eiland van de proefstoomplaats na. Bron: Stadsarchief Amsterdam, DUIZ00569000001.



Afbeelding 11: Uitsnede van een luchtfoto uit ca. 1978 met rechts de proefstoomplaats. Op de plek van de vroegere golfbreker ligt langs het eiland een rij meerpalen met deels een steiger. Bron: Stadsarchief Amsterdam, Boooooo29121.



Afbeelding 12: Uitsnede van de totaalvisiekaart uit Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld 2011).


Afbeelding 13: Het Kompaseiland vanaf het Azartplein. Bron: M&A, 1 mei 2024.

Bronnen

Gemeente Amsterdam, Structuurvisie 2040 (vastgesteld in 2011).

Beylen, J. van, e.a., *Maritieme Encyclopedie deel IV*, 1970, p. 120.

Boer, J. de, *Filiaalinrichting van het Kon. Ned. Meteorol. Instituut: Zeekaarten, Instrumenten, Scheepsseinlantaarns*, 1981.

Stadsarchief Amsterdam, 10057 Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, inv. nrs. 24313, 'Het maken van een Proefstoomplaats ten Noorden van de Suriname Kade', 1921.

Stadsarchief Amsterdam, 10067 Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, inv.nr. 29970, 'Situatie van een te maken kompaspaal in het Afgesloten IJ', 1950.

Stadsarchief Amsterdam, 10057 Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, inv. nrs.29972, 'Revisie: proefstoomplaats in het Afgesloten IJ', 1948.

Stadsarchief Amsterdam, 10057 Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, inv. nrs. 41637, 'Wijzigen van het eiland voor de proefdraaiplaats in het Afgesloten IJ', 1960.

'Amsterdam. De Kompasboei', Algemeen Handelsblad, 28-11-1932, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010663862:mpeg21:a0303.

'Bouwplan havengebied haalbaar', De Volkskrant, 15-04-1985, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010879039:mpeg21:a0201.

'De haven is "dichtgetimmerd"', De Courant – Nieuws van den dag, 09-04-1931, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB15:000597082:mpeg21:a00024.

'In ons eigen vaarwater', Christelijk dagblad voor Nederland – De Amsterdammer, 25-01-1935, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB19:000679021:mpeg21:a00049.

'"Kop van de Handelskade" hart van de zeevaart', Het nieuwsblad voor Sumatra, 02-04-1953, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010476601:mpeg21:a0059.

'Nieuwe gelegenheid voor proefstoomen', Algemeen Handelsblad, 20-09-1917, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010652041:mpeg21:a0070.

'Nieuwe proefstoomplaats in het IJ', Het Volk: dagblad voor de arbeiderspartij, 26-07-1944, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011119085:mpeg21:a0032.

'Nieuwe proefstoomplaats', De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad, 28-07-1944, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010493133:mpeg21:a0039.

'Proefstomen en kompasseren', De Volkskrant, 21-09-1946, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010843281:mpeg21:a0070.

'Reinigen van noordoever kost miljard', Het Parool, 20-11-1989, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010846270:mpeg21:a0141.

'Volgend jaar duidelijkheid gevaar Akzo', Het Parool, 11-12-1989, https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ABCDDD:010834287:mpeg21:a0165.

Met dank aan het Scheepvaartmuseum Amsterdam voor het meedenken en het aanleveren van extra bronnen.