

# Inleiding



De Ygracht in 1757 met rechts pakhuis De Pool en naast de schutting het Willige Rasphuis. Verderop de Kattenburgerbrug en de Oosterkerk. Tekening van Jan de Beijer.

Wanneer je nu op de drukke zesbaans Prins Hendrikkade vlak bij de IJtunnel staat, is het lastig voor te stellen dat hier ooit de ruige zee klots-te. Over wat nu het fietspad is, flaneerden ooit deftige wandelaars onder de wuivende bomen van de prachtige Ygracht.

Getuigen van die tijd zijn de statige panden aan dit stuk van de Prins Hendrikkade, de 300 meter tussen 's-Gravenhekje en Schippersgracht. Tal van uiteenlopende illustere figuren woonden hier: van dominee Abraham 'de geweldige' Kuyper tot koopman Fentener van Vlissingen. Hier ook was de bakermat van grote scheepvaartbedrijven als KNSM en multinationals als Nedlloyd en SHV.

Hoe die drastische verandering van centrum van de wereld naar de huidige troosteloosheid zich heeft voltrokken, komt in dit boek naar voren. Het verhaal gaat over de bloei van de stad vanaf de 16<sup>e</sup> eeuw met de vestiging van de werven en kantoren van de VOC en WIC op dit stuk kade, waar vervolgens kooplieden en plantagehouders in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw domicilie kozen. De kade werd het toneel van arbeidersstakingen in de 19<sup>e</sup> en 20<sup>ste</sup> eeuw en was de geboortegrond van joodse families die in de Tweede Wereldoorlog gedeporteerd werden. Het verhaal eindigt in de 20<sup>ste</sup> eeuw bij een stinkende snelweg gelegen aan een rafelrand. En verrassend genoeg komt nu de periferie weer in volle bloei, gelegen aan het 'blauwe Museumplein' met rondom NEMO, het Scheepvaartmuseum,

ARCAM, de centrale openbare bibliotheek, het conservatorium en de museumhaven.

Maar dit boek vertelt niet alleen het verhaal van een specifiek stuk kade. Het gaat vooral over de opkomst, het verval en de veerkracht van de stad Amsterdam door de eeuwen heen. Het verhaal illustreert ook hoe vernieuwingsdrang van de stad en de eigenzinnigheid van zijn bewoners hebben bijgedragen aan het huidige Nederland, waar nog nooit eerder in de geschiedenis zoveel mensen een redelijk veilig en gezond bestaan hebben geleid.

### Enige algemene opmerkingen

De Prins Hendrikkade heet pas sinds 1880 zo. Daarvóór was de benaming Ygracht of IJgracht (en weer daarvoor had dit stuk kade helemaal geen naam). Met de afsluiting van de Y-stroom van de Zuiderzee werd de Y-stroom het IJ. Zo veranderde ook de Ygracht in de IJgracht. Er is voor de eenduidigheid gekozen om alleen de benaming Ygracht te gebruiken.

Evenzo met de tijdsperiodes die de hoofdstukken beslaan: die lopen in elkaar over, zoals de vloed het water opstuwt en weer terugtrekt en de zee toch steeds verder het strand op komt. Zo gaat het verhaal vooruit, maar dan ook weer een stukje terug in de tijd, omdat de geschiedenis nu eenmaal niet in mooie gelijke partjes verloopt maar met horten en stoten en met overlap van gebeurtenissen.

# 1. Een rafelrand rijst op uit zee

(circa 1500 - 1650)

### Wat eraan voorafging

*In maart 1547 reisde een groep ontevreden bewoners uit de Amsterdamse Lastagebuurt naar Gent, met in hun midden een groot schilderij van de cartograaf Cornelis Anthonisz. Het schilderij toont Amsterdam in vogelperspectief: links-onder ligt hun buurtje, met zijn lijnbanen, scheepswerven, teertuinen, kalkovens, pek- en teeropslagplaatsen, weerloos en kwetsbaar buiten de stadswallen. Met behulp van deze beeltenis hoopten ze de Grote Raad van Mechelen, het hoogste rechtscollege van de Nederlanden in die tijd, te overtuigen van de onveilige situatie waarin zij verkeerden.*

*Door de ligging van de Lastage, buiten de stadswallen, waren de bewoners (en gebruikers) geneigd de gemeenteregels aan hun laars te lappen. Dit werd nog versterkt doordat zij geen belasting hoefden te betalen, en op hun bier werd ook al geen accijns geheven. Maar ondanks die voordeeltjes hadden de Lastagebewoners het stadsbestuur meerdere malen verzocht een verdedigingsmuur rondom hun wijk te bouwen, in de hoop een minder makkelijke prooi voor rovers en ander gespuis te zijn. Het stadsbestuur had steeds geweigerd: de bewoners hielden zich niet aan de brandvoorschriften. Hun houten huizen, inmiddels meer dan vijfhonderd, de teer- en pekopslag met het vuur van de smidsen en de werwen vormden een te groot brandgevaar. Maar dat pikten de bewoners niet langer: zij trokken naar Mechelen om daar verhaal te halen. Er werd een proces*



Inmiddels was er alweer een nieuw conflict gerezen: de eigenaren moesten plotseling acht jaar verlopen rente betalen, want door al die protesten en slegende procedures liepen de bouwplannen van het stadsbestuur in het honderd. Daarbij wilde het bestuur de zogenoemde ‘melioratie’ opleggen: de bepaling dat perceeleigenaars de aanleg van straten en kades zelf moeten betalen. De eigenaren kwamen ook hier weer tegen in opstand. Waarom zouden zij betalen als de bewoners in de binnenstad dat ook niet hoefden te doen?

Ondanks al dit gesteggel groeide en bloeide ondertussen de scheepsbouw: steeds meer en bovendien ook steeds grotere schepen liepen van de hellingen. Hierdoor werd het in de Lastage te krap om te kunnen uitbreiden. De bewoners klaagden dan ook steen en been over te weinig ruimte voor hun houtopslag, scheepswerven, pakhuizen en woningen. Het gebied, en de scheepsbouw in het bijzonder, was voor de stad inmiddels van dusdanig groot economisch belang geworden dat de burgervaders een gedegen oplossing nodig achtten. Allereerst werden in 1585 en 1586, tijdens de Eerste Vergroting van Amsterdam, nieuwe wallen aangelegd, waardoor de Lastage binnen de verdediging kwam te liggen. Tegelijkertijd stofte het stadsbestuur een oud plan af, namelijk de aanleg van drie nieuwe werkeilanden, die de Lastage zouden moeten ontlasten. Rapenburg, Uilenburg en Valkenburg, eerder Marken genoemd, verrezen enkele jaren later, gedurende de Tweede Vergroting van Amsterdam.

### Van dras naar droog

Het deel van de Prins Hendrikkade waar dit boek over gaat, het deel Ygracht, ligt op het eiland Rapenburg.

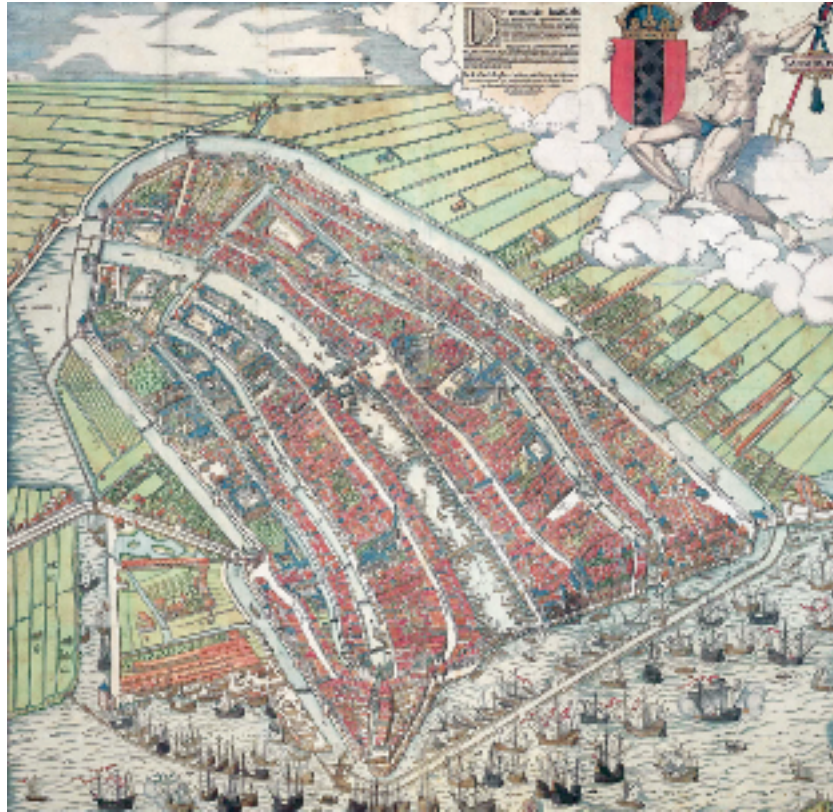
In de 16<sup>e</sup> eeuw werd Rapenburg, samen met de andere twee eilanden erachter, aangeplempt in het drassige overgangsgebied tussen land en zee, of beter: de Y-stroom. Het Y, de oude Westfriese benaming voor water (denk ook aan Ee, Aa of Eau), was de levensbron voor de groei van Amsterdam. Deze ongetemde grootvader van het huidige IJ was rond 1500 nog een zeearm, die vanaf de Zuiderzee doorliep tot in de

*Amsterdam in vogelvlucht, geschilderd door Cornelis Anthonisz in 1538. Oriëntatie: noord en zuid zijn omgedraaid, zoals toen gebruikelijk was. Dit is de oudst bewaard gebleven plattegrond van Amsterdam. Links op de kaart – dus in oostelijk Amsterdam – ligt de Lastage, buiten de muren van de middeleeuwse stad. Dit schilderij, of een kopie daarvan, namen de Lastagebewoners mee naar Mechelen.*

*over de kwestie gestart, wat de bewoners een wapen in handen gaf om het stadsbestuur waar mogelijk dwars te zitten. Door allerlei nevenprocessen, die wel vijf tot negen jaar konden duren, wisten zij het stadsbestuur het leven danig zuur te maken.*

In 1579 kondigde het stadsbestuur uiteindelijk aan dat het de huis- en werfbezitters van de Lastage ging uitkopen: hun grond was nodig voor de aanleg van een verdedigingswal, dezelfde wal die de bewoners zo vurig wensten. Toch waren ze niet tevreden: de eigenaren vonden de geboden som veel te laag. En waarom zouden ze ook hun percelen, uitermate gunstig gelegen tussen de stad en de haven, inruilen voor iets anders? En dus procedeerden sommige inwoners opnieuw door tot aan, wederom, de Grote Raad der Nederlanden.





*De vermaerde koopstadt van Amstelredam.* Ingekleurde houtsnede uit 1544, ook van Cornelis Anthonisz, vanuit hetzelfde perspectief als het schilderij hiervoor. Linksonder goed zichtbaar de waal met de Lastage kwetsbaar buiten de stadswallen.

duinen van Castricum. Zonder Y, en zonder die andere levensader, de Amstel, had Amsterdam in de 17<sup>e</sup> eeuw niet kunnen uitgroeien tot het toenmalige epicentrum van de wereld.

Maar waarom was het juist Amsterdam? Er waren in de 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuw wel meer steden die geweldige groeipotentie bezaten. Enkhuizen bijvoorbeeld; dat had al een aanzienlijke vloot, of de Hanzestad Stavoren met zijn uitgebreide handelsbetrekkingen, of Zierikzee, dat dicht bij het toenmalige machtscentrum lag in wat wij nu België noemen. Die plaatsen hadden bovendien al ruim een eeuw eerder dan Amsterdam stadsrechten, en lagen pal aan zee. Dat het juist Amsterdam was

dat zo buitensporig tot bloei kwam, had alles te maken met toevallige geografische en geologische factoren, met water als grootste gemene deler. Allereerst droeg de drassigheid rondom de stad bij aan de opmars van Amsterdam richting wereldtoneel. Door de moerassige en onbegeerbare veengebieden was expansie richting zee immers de enig logische uitkomst. Vanouds werd er daarom meer belang gehecht aan het opbouwen van een handels- annex oorlogsvloot dan aan een landleger.

Dat Amsterdam toevallig aan een *waal* lag is eveneens van groot belang geweest voor de opkomst van de stad. Waal heeft hier de betekenis van 'bocht in een rivier' en 'een met palen omgeven deel van een zeehaven waar schepen veilig kunnen liggen'. De huidige benaming Oude Waal, waaraan de Lastagebuurt grenst, herinnert aan deze plek. In deze bocht in de Y-stroom konden schepen, goed beschermt tegen alle windrichtingen, schuilen en opgekalefaterd worden, en kon het rondhout wateren\* en zo geschikt worden gemaakt voor de scheepsbouw. Deze waal was feitelijk het vliegwiel voor de houten scheepsbouw, die op zijn beurt de stad voorwaarts dreef.

En uiteraard waren de Y-stroom als aanvoerhaven en de Amstel als doorvoeroute een veelbelovende combinatie, zo is gebleken.

De middeleeuwse Amsterdammer hielp de gunstige natuurlijke omstandigheden bovendien nog een handje, door rond het jaar 1500 over een lengte van 600 meter een dubbele rij houten palen in de Y-stroom te slaan, tegenover de waal en langs de toekomstige Ygracht. 'De Laag', zoals deze kraamkamer van de Gouden Eeuw werd genoemd, werd later verder doorgetrokken langs de gehele breedte van het havenfront.

Deze palissade bood, naast bescherming tegen gevaar vanuit zee, fantastische mogelijkheden om geld te verdienen: het heffen van tol bij in- en uitgaande schepen, en voor betaalde diensten, zoals de overslag van grotere naar kleinere schepen voor de verdere doorvoer over de Amstel.

\* 'Rondhout wateren': het hout van masten, gielen enzovoort wordt in het water gelegd en zuigt zich vol met water. Men dacht het zo beter te kunnen bewerken en conserveren; deze methode wordt sinds enige jaren steeds vaker toegepast.

## Bomen

De avond valt. Klokslag half tien klinkt over het water het geklepper van de Boomklok, het signaal dat de doorgang naar de stad op slot gaat. Bij de 'bomen', openingen in de dubbele palenrij, staan houten wachthuisjes in het water. Onder luid geratel trekken soldaten met kettingen boomstammen voor de opening, om die zo af te sluiten voor schepen: er kan geen schip meer in of uit (denk aan 'dwarsbomen'). Bij het ochtendkrieken gebeurt het omgekeerde, dan trekken mannen, onder het klingelen van de Boomklok, die boomstammen weer weg en kan er weer volop gevaren worden.

Tot 1863 bleef dit tafereel zich herhalen, elke ochtend en elke avond weer. De wachthuisjes werden bemand door soldaten en ambtenaren van de Admiraliteit, die toezicht hielden op de in- en uitgaande vrachten. De verschillende openingen hadden elk hun eigen naam: zo waren er de Keerweersboom, de Admiraliteitsboom, de Nieuwebrugsboom, de Zoutkeetsboom en Hannekes Boom. Wie te laat was moest buiten blijven, dobberend op de Y-stroom. Of hij moest zijn toevlucht nemen tot een van de twee stadsherbergen. Gebouwd op zware eikenhouten palen in het water stond de eerste uit 1613 ter hoogte van het huidige Droogdok, en even westwaarts van Hannekes Boom stond de Nieuwe Stadsherberg uit 1662. Ze waren 'omme den reijssende man te gerijven van logijs'. Het verblijf was overigens niet altijd een pretje; bij noordenwind kon de stank van het aan de overkant gelegen galgenveld op Volewijk je soms de adem benemen. De Nieuwe Stadsherberg is in 1876 (de oude al een honderd jaar eerder) gesloopt voor de aanleg van het Centraal Station. In de omgeving van de eveneens opgedoekte Hannekes Boom sloeg na de aanleg van de spoordijk eind 19<sup>e</sup> eeuw de verloedering toe. Gedurende decennia was dit afgelegen terrein een no-go-area; straatprostitutie, wildtoiletten, diefstal en drugshandel hadden er vrij spel. Dat is sinds 2010 wel veranderd: op de kop van de Dijkgracht kwam een uitspanning met opnieuw de naam Hannekes Boom. Dit initiatief was de winnaar van een wedstrijd om het beste idee voor het opleuken van dit gebied. Dat is goed gelukt, gezien de grote bezoekersaantallen uit de internationale en stedelijke scene.

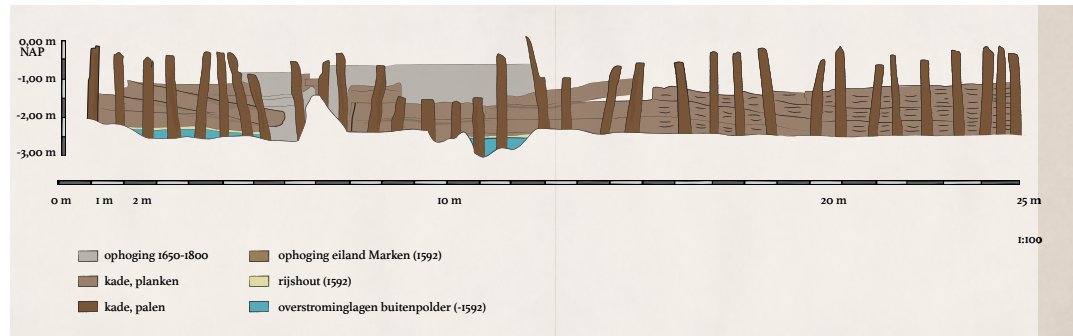
## Aanplemping van drie werkeilanden

Gedurende 1592 en 1593 werden aan de oostzijde van de stad drie eilanden aangeplempt: Uilenburg, Marken, later ook Valkenburg genoemd, en Rapenburg. Zo werd niet alleen tegemoetgekomen aan de wensen van de houthandelaren, toeleveranciers, zeilmakerijen en timmerlieden die gevestigd waren aan de Lastage, maar vooral ook aan de behoefte om de scheepsbouw ruim baan te geven: aan de VOC voor de bouw van grotere koopvaardijsschepen en aan de Amsterdamse Admiraliteit voor de bouw van oorlogsschepen. Dit plempen vond plaats tijdens de tweede van de in totaal vier grote stadsuitbreidingen in de 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuw – Uitleg of Vergroting genoemd. Al deze vier uitbreidingen tezamen resulteerden in de vervijfvoudiging van het grondgebied, terwijl het aantal inwoners van Amsterdam verzesvoudigde.

Overigens was Rapenburg niet echt een eiland, want aan de oostkant, op de plek van het huidige IJtunneltracé, grensde het niet aan water maar aan land, waarop de verdedigingswal stond waarover de Lastagebewoners zo'n heisa hadden gemaakt. Die wal zou het eiland Marken nog lelijk opbreken, zo komen we straks te weten.

Uit archeologische vondsten in de Valkenburgerstraat valt af te leiden hoe dat aanplempen in de laatste jaren van de 16<sup>e</sup> eeuw in zijn werk ging. Eerst werden de moerassige veenweiden waar de eilanden zouden verrijzen afgedekt met rijshout. Het dikke pakket van takken werd opgehoogd met klei en veenbrokken. Dit ophogingsmateriaal was beschikbaar gekomen bij het graven van een afwateringsgracht voor Marken in 1592. Rondom de toekomstige eilanden werden verder grachten gegraven, waardoor er nog meer veenbrokken, klei en zoden beschikbaar kwamen, waarmee de boel verder werd opgehoogd. Vervolgens werden in de aldus ontstane ophoging houten palen geheid tot op de kleibodem, en werden op de ophoging kades aangelegd bestaande uit houten plankieren.

Deze landwinning mag op zich al een huzarenstukje heten. Maar meer nog waren deze nieuwe eilanden het toonbeeld van stedenbouwkundig vernuft en bouwkundig vakmanschap. Zij tonen het elan waarmee de opbloeiende stad zich profileerde.



Plempen van Marken/Valkenburg.

De drie eilanden werden ontworpen als perfecte rechthoeken, volledig spiegelbeeldig ingericht met bebouwing langs twee middenstraten, en met de scheepswerven aan de oevers van de eromheen gegraven grachten. Deze beoogde ijzere symmetrie van de eilanden werd de blauwdruk voor de verdere stadsontwikkeling in de hele Republiek: een geometrisch stelsel van rechte straten, grachten en kavels; in Amsterdam zou er tot 1865 geen kromme straat meer worden aangelegd.

Maar meteen de eerste keer ging het bij Marken al mis met deze symmetrie. In de aanlegfase bleek dat er voor het eiland Marken door een meetfout niet genoeg ruimte was ingecalculeerd. De pas voltooide stadswal waarover zoveel te doen was geweest, lag namelijk in de weg. Hierdoor werden de Oudeschans en de Uilenburgergracht minder breed uitgevoerd dan aanvankelijk was gepland. Dat leidde vervolgens weer tot een nieuw probleem: omdat de Uilenburgergracht, waar de werven van de Admiraliteit waren gevestigd, smaller was uitgevallen konden er geen grote schepen van stapel lopen, wat buitengewoon onhandig is voor een werf met ambitie. Als oplossing werd eind 1594 de Uilenburgergracht verbreed ten koste van de noordelijke oever van Marken. Ook dit bood niet voldoende soelaas, want de schepen hadden nog steeds te weinig manoeuvreerruimte. En dus verhuisde de Admiraliteitswerf in 1600 naar oostelijk Rapenburg aan de Y-stroom, naar de plek waar later de Kweekschool voor de Scheepvaart zou verrijzen. Van

het voltooide Marken werd bovendien her en der nog wat afgestoken om het water meer ruimte te geven, zodat het eiland uiteindelijk zijn trapeziumachtige vorm kreeg. En van de geplande twee straten bleef er door ruimtegebrek maar één over.

Ondanks de meetfouten en de ad-hoc-aanpak om die fouten te herstellen waren de planmatigheid en de schaalgrootte van de aanleg ongekend voor die tijd. Niet alleen de vormgeving van de eilanden getuigde van planning en doelmatigheid, ook de inrichting van de eilanden werd van hogerhand dwingend voorgeschreven. Zo waren de uitgegeven bouwpercelen op Rapenburg doorgaans zo'n 20 voet breed (ruim 5,5 meter, een Amsterdamse voet is 28 centimeter) met een lengte variërend van 40 tot 164 voet. Direct langs het water mocht niet gebouwd worden, aangezien er een strook van 60 voet vrijgehouden moest worden voor de aanleg van een houtwal. Daarbij moesten de kopers een deel van hun grond als openbare weg beschikbaar stellen. Zo bleef er van de uitgegeven erven uiteindelijk maar zo'n 80 voet diep over waarop wel gebouwd mocht worden.

De naam Marken veranderde in de loop van de tijd in Valkenburg, en ook de Markenstraat is in de 18<sup>e</sup> eeuw de Valkenburgerstraat geworden. Hoe dat tot stand is gekomen, daarover tast men tot nu toe nog altijd in het duister. Een mogelijke verklaring voor deze onduidelijkheid is misschien te vinden in de activiteiten van de befaamde Verscheurcommissie. Nadat het toenmalige Amsterdams Stadsarchief rond 1800 namelijk geen onderdak kon vinden voor zijn alsmaar uitdijende archief, werden vanaf 1805 hele ploegen kinderen uit weeshuizen en de Stadsarmenschool gerekruteerd en tien weken lang aan het werk gezet met het verscheuren van alle documenten 'zonder administratieve waarde', dat wil zeggen: van geen financieel belang. Pas veel later kwam men tot het inzicht dat juist deze documenten zonder juridische bepalingen of financiële kwesties een grote geschiedkundige waarde kunnen hebben.