



Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten, gein en ongein de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“ Redactie ten Anker “

Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
06-25160899

tenanker@kpnmail.nl
NL98 INGB 0002 4713 68



“ ten Anker “

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Extra editie



Marine Etablissement Amsterdam en de TOKM na 1965/66

Marine-etablissement in 1966. De toegang tot de IJ-tunnel moet nog worden voltooid. Op de voorgrond de nieuw voltooide insteekhaven en rechts de Technische Opleidingen Koninklijke Marine (TOKM) gebouwen. (Fotograaf onbekend, Nationaal Historisch Archief Den Haag / Anefo, CC0 919-7756)



Vice-admiraal od schout A.H.J. van der Schotte en Burgemeester G. van Hall schudden elkaar de hand bij het slaan van de eerste paal op 27 juni 1962. Fotograaf Jac. De Nijs, Nationaal Archief Den Haag / Anefo, CC0914-0709.





0 m 50 m 100 m

- | | | | |
|-----|----------------------|-----|-----------------------------------|
| 001 | Officierswoning | 024 | Vm Scheepstimmerwerkplaats / TOKM |
| 002 | Commandementsgebouw | 025 | Onderofficiersgebouw |
| 003 | Voorwerf/poortgebouw | 026 | Legeringsgebouw manschappen |
| 004 | Botenhuis | 027 | TOKM |
| 006 | Officiersgebouw | 028 | Verbindingsschool |
| 007 | Portiersgebouw | 029 | VBS-kazerne |
| 010 | Ketelhuis | 030 | Bedrijfskantine |
| 012 | Wiskundig centrum | 031 | Zeekadettencorps |
| 014 | Marechaussee | 034 | Sportschool |
| 015 | Provoosthuis | 039 | Lesgebouw |
| 017 | Marcandi | 040 | Loods |
| 022 | Schietbaan | 041 | Depot Scheepvaartmuseum |

Herinrichting

Met de herinrichting in de jaren 1960 van het Marine Etablissement, gericht op het functioneren als opleidingscentrum en Rijksmarine, is een vrijwel geheel nieuwe situatie ontstaan die op haar eigen merites beschouwd en beoordeeld moet worden. De eeuwenoude functie van scheepswerf had deze locatie al in 1915 verloren toen de Rijkswerf gesloten werd. Nadat ten behoeve van de aanleg van de IJ-tunnel begin jaren '60 een groot deel van het Rijksdok was gedempt, de scheepshellingen verdwenen, de oude begrenzing gedeeltelijk en vrijwel alle bestaande bebouwing gesloopt was, verrees een op maat gesneden complex met voor die tijd moderne gebouwen. Gezien de prominente ligging in het centrum van de stad, ging vanuit de gemeente onder aansturing van stedenbouwer Jakoba Mulder, hoofd van de stedenbouwkundige dienst Stadsontwikkeling, de nodige aandacht uit naar de wijze waarop het nieuwe etablissement zich naar de omgeving zou manifesteren. De betrokken instanties van het Rijk realiseerden in het kader van deze gelegenheid een hoogwaardig, goed geoutilleerd, functioneel én representatief complex – dit in tegenstelling tot de gangbare pragmatische aanpak van Defensie die primair op onderhoudsvrij gebruiksgemak gericht was (en is). Er werd ingezet op vooruitstrevende bouwmethododes, moderne architectuur en een hoogwaardige inrichting en ontwerp van de buitenruimte. Het splinternieuwe etablissement dat zo tot stand kwam heeft een geheel eigen karakter en aspecten die als rode draad met de historische situatie gezien kunnen worden. Beide komen tot uitdrukking in onderstaande cultuurhistorische waarden.

Relatie met het water

De Rijkswerf voor de Marine en het latere Marine Etablissement zijn beide zowel functioneel als visueel op het water gericht. Zo ging het in de historische situatie om een functioneel op scheepsbouw gericht complex. Het nieuwe etablissement was bestemd voor het commandement der zeemacht, marine-opleidingen en kennisuitwisseling. Dit komt tot uitdrukking in de opzet met een insteekhaven en afmeermogelijkheden langs de Dijksgracht en de kades rondom het etablissement. In de loop der tijd waren er op verschillende locaties tussen de palenrijen en latere omdijking doorgangen gemaakt naar de Dijksgracht en het Oosterdok. Langs (c.q. in) de Dijksgracht was ook in de nieuwe situatie nog sprake van onderhoudsdokken en afmeerplaatsen.

Afgesloten terrein

Het Marineterrein was altijd goed beveiligd en zichtbaar afgesloten van de buitenwereld, als een enclave met een heel eigen identiteit, functie en stedenbouwkundige opzet. Dit komt tot uitdrukking in de met een muur begrensde zijde aan de Kattenburgerstraat en de buffer die het omgrenzende water van het Oosterdok/Dijksgracht vormt: het draait hier om een beveiligde plek met mensen, informatie en materieel die van landsbelang waren/zijn. Dat gevoel van beslotenheid is een belangrijke kwaliteit die ook nu nog voelbaar is - als een geheime ommuurde tuin die te ontdekken valt. De contrastwerking met de dicht bebouwde woonbuurten en het intensieve verkeer die de omringende binnenstad juist kenmerken, vergroot deze bijzondere besloten en rustige kwaliteit des te meer. Daardoor is het een werkelijk unieke locatie middenin het centrum van de stad.

Een functionele opzet in een ruimtelijke omgeving

Met de herinrichting ontstonden ook een aantal nieuwe eigenschappen: Er is een royale, 'open' en ruime opzet die als het ware bestaat uit een doorlopend groen tapijt waarin naast de

benodigde verkeersroutes en parkeervakken veel beplanting aanwezig is in de Gemeente Amsterdam

vorm van graszones, lage bosschages en boomaanplant. Dit groene maaiveld wordt helder beëindigd door de hoogwaardige, mee ontworpen kades.

Dit geeft het marine terrein een overwegend groen karakter. Daarin zijn de gebouwen als vrijstaande, rondom ontworpen eenheden geplaatst. De onbebouwde voorzieningen voor o.a. sport- en oefenvelden geven de indruk van een overmaat aan ruimte, wat samen met de groenaanleg bijdraagt aan de belevingswaarde van het terrein. Ook hier speelt het contrast met de omringende binnenstedelijke context mee. Tussen de gebouwen is ruimte met zichtlijnen vanuit en naar het aangrenzende water. Daarmee is het hele Marine Etablissement aan drie zijden visueel verbonden en is het ook vanuit de omringende stad gezien verankerd vanaf het water en de spoorzijde. Later toegevoegde gebouwen verstoren een aantal van deze zichtlijnen en het verdient aanbeveling deze teniet te doen. Al deze elementen versterken het effect van ruimtelijkheid.

Een representatief gezicht naar de stad en een indeling in zones

Langs het Oosterdok, bij het Voorwerfterrein en rond de nieuwe insteekhaven staan de meest representatieve en belangrijkste functies. Zo staan de Commandantswoning, Commandements- en het Officiersgebouw op het Voorwerfterrein en vormen ze een ensemble met het historische Poortgebouw / Voorwerf en 's Lands Zeemagazijn (nu Scheepvaartmuseum). Langs de insteekhaven en aan het Oosterdok staan vervolgens de prominente opleidingsgebouwen – de Verbindingsschool en de Technische Opleidingen Koninklijke Marine.

Bij elkaar bepalen die het gezicht van het ME naar de stad. Met name de TOKM op poten maakt daarin een krachtig stedenbouwkundig gebaar naar het Oosterdok. Verder naar het noorden profileert het ME zich met het Onderofficierengebouw en de voormalige TOKM. Aan de minder prominente Dijkgracht is een strook met utilitaire gebouwen en een hijsinstallatie; hier meerden schepen af om bevoorraad te worden, en kunnen ook sloepen in en uit het water gehesen worden. Tussen deze buitenranden met opleidingen- en utilitaire gebouwen zijn twee grote buitenruimtes voor sport- en exercitievelden en een helikopter-landingsplaats aangelegd met daar omheen gegroepeerd nog enkele opleidings- en legeringsgebouwen. En daar middenin, als hart van het complex, staat de bedrijfskantine voor de korporaals en manschappen (tegenwoordig congrescentrum).

Campusachtige opzet, heldere groene inrichting

De inrichting met veel groen rond de gebouwen en ter aankleding van de parkeervakken en infrastructuur vormt een naadloze eenheid met de functionele groene buitenruimtes voor sport en exercitie. De beweegredenen voor deze groene inrichting zullen niet alleen van esthetische, maar ook van praktische aard geweest zijn: gras is relatief goedkoop in aanleg en onderhoud – iets wat bij de Marine altijd sterk gewaardeerd wordt. Het resultaat is in ieder geval een even eenvoudig als krachtig concept. Bomen(rijen) omlijsten de belangrijkste routes en plekken. Ook rond alle andere gebouwen is beplanting in de vorm van een grasperk of bescheiden haagpartij ingezet. De grasvelden lopen bijna geheel door tot aan de kaderand met het daarop aansluitende wandelpad.

De eenvoudige, strakke kademuren met bolders zijn eveneens onderdeel van het jaren '60 ontwerp.

Ze zijn beeldbepalend en illustratief voor de maritieme functie. De gazons en lage hagen maken lange zichtlijnen over het hele terrein mogelijk. Het Voorwerfterrein kreeg in de jaren '60 een nieuwe, parkachtige inrichting. Het heeft een zekere voornaamheid en versterkt de context van de aangrenzende historische monumenten. Het zorgt ook voor een ruimtelijke relatie tussen de historische en nieuwe gebouwen die in architectuur juist sterk van elkaar verschillen. Daarbij

kregen de Commandantswoning en het Officiersgebouw een royale omlijsting met fraai aangelegde tuinen en terrassen die deze gebouwen sterk in de parkachtige omgeving inbedden.

Het hele Voorwerfterrein met gebouwen en de aangrenzende insteekhaven en het stedenbouwkundige accent van het TOKM moet wat dat betreft als een monumentaal ensemble gezien worden. Gemeente Amsterdam

Resultaat van het Jaren '60 ontwerp

Het jaren '60 Marine Etablissement is dus enerzijds zeer functioneel en pragmatisch opgezet, maar het heeft tegelijk een aantal ruimtelijke kwaliteiten die ook in de toekomstige fase bij kunnen dragen aan de specifieke identiteit van het gebied: - Het doorlopende groene karakter waarin vrijstaande, rondom ontworpen gebouwen staan is kenmerkend voor de bouwperiode. Die open opzet zorgt ervoor dat de relatie met het water aan de west- en noordzijde op het hele terrein zicht- en voelbaar is. Dat werkt ook omgekeerd, namelijk dat het ME vanaf Oosterdok/Dijksgrachtzijdes visueel goed ingebed is. - Het welhaast minimalistische concept van een bijna tot aan het water doorlopend grastapijt dat vervolgens strak wordt beëindigd door de hoogwaardige, mee ontworpen kades – water en groen sluiten strak op elkaar aan. - De nieuwe insteekhaven vormt de verbinding met het Oosterdok en representeert de maritieme functie. - Openheid in beslotenheid. Op het ME heerst een wonderlijke sfeer van rust en ruimtelijkheid en een sterke visuele verbinding met het water. Er zijn lange zichtlijnen over het terrein en naar de stedelijke omgeving dankzij de open verkaveling met vrijstaande gebouwen. Het vanaf vrijwel het hele terrein zicht- en voelbare omringende water geeft daar vervolgens nog een extra dimensie aan. Dit werkt met name extra krachtig omdat het in groot contrast is met de omringende, dicht bebouwde stad. Rumor en tempo van autoverkeer zijn letterlijk op afstand omdat er geen doorgaande autowegen zijn. - De enige (visueel) gesloten zijde is van oudsher aan het Kattenburg. Hier is het van belang om de historisch muur te behouden. Het openen van dichtgemetselde delen is goed mogelijk. De latere 20ste eeuwse nieuwe muur heeft geen historische betekenis, maar wel een cultuurhistorische en typologische. Hier ligt een spannende ontwerpogave om enerzijds het concept van de begrenzing en beveiliging herkenbaar te houden en anderzijds de toegankelijkheid van het terrein in praktische zin te vergroten. Die eeuwenlange afgeslotenheid, en het gevoel dat je nu een 'geheime plek ontdekt' is een belangrijk kenmerk van met Marine Etablissement.

Historisch gelaagd bebouwingsbeeld

Alle jaren '60 gebouwen hebben een robuuste betonconstructie, die zich goed leent voor herontwikkeling. De architectonische vormgeving is kenmerkend voor de bouwperiode. De Commandantswoning (die een functionele eenheid vormt met het Commandementsgebouw) en het Officiersgebouw zijn van een bovengemiddelde architectuur. Samen met het rijksmonumentale Voorwerfgebouw, het flankerende Zeemagazijn, het Voorwerfterrein, de insteekhaven en het omringende Oosterdok is hier sprake van een monumentaal ensemble. Het aan de overzijde van de insteekhaven gelegen TOKM, en dan met name de twee hoge gebouwdelen op poten, zet dit waardevolle ensemble voort. Het vormt hét stedenbouwkundige gebaar van het ME naar het Oosterdok, hetgeen behoudenswaardig is. Ook het oude TOKM op de noordwestkop van het terrein moet als een van de weinige overgebleven gebouwen uit de tijd dat 's Lands Werf hier nog gevestigd was, als monument beschouwd worden. Het ontwerp voor de bedrijfskantine was architectonisch en stedenbouwkundig van grote kwaliteit, maar is door renovaties behoorlijk aangetast. Van de overige, gestandaardiseerd vormgegeven jaren '60 gebouwen (legerings- en opleidingengebouwen, magazijnen etc.) is het zinvol om er enkele te behouden zodat de jaren '60 tijdslaag over het Marin terrein afleesbaar blijft. Voor het nieuwe stedenbouwkundig plan valt te denken aan het per 'kamer' behouden van een dergelijk historisch gebouw. Aan de Dijksgrachtkade leent het Provoostgebouw in combinatie met de

kraan zich daar goed voor. Daarbij is er in het gebied buiten het genoemde monumentale ensemble aan het Voorwerfterrein veel ruimte om de grenzen van de transformatiemogelijkheden op te zoeken met behoud van het genoemde historisch gelaagde karakter. Tot slot zijn er nog enkele gebouwen die op eigenzinnige wijze kleur geven aan het terrein: het gebouwtje voor het Zeekadettenkorps en het depot voor het Scheepvaartmuseum.



Zicht op het Voorwerfterrein met monumentaal ensemble, vanuit TOKM. [Foto MenA, 2017]





TOKM met W en E vleugel / laagbouw werkplaatsen smederij-laswerkplaats-koperslagerij-koeltechniek en achter de van Kinsbergen is de VBS (Verbindingsschool) zichtbaar foto is van 1967

De van Kinsbergen ligt in het Bassin als lesschip voor de TOKM

In de jaren 60 werd er overwegend lesgegeven in de stoom gedreven schepen en in de jaren midden 70 en 80/90 in de moderne technieken zoals Gasturbines en dieselmotoren

Wie kregen er allemaal lessen op de TOKM

Machinisten, Elektromonteurs , Elektrotechniek MLD, radio-radarmoniteurs

(oude situatie van voor 1978)





De Buffel HET logementschip van de TOKM van 1949 -1973



De ex. Hr.Ms. Gelderland heeft de ex. Van Kinsbergen in de 1973 afgelost als instructieschip, Naast haar ligt de ex. Hr.Ms Grijpskerk die ook in 1973 arriveerde. Goed zichtbaar zijn de W en E vleugel van de TOKM





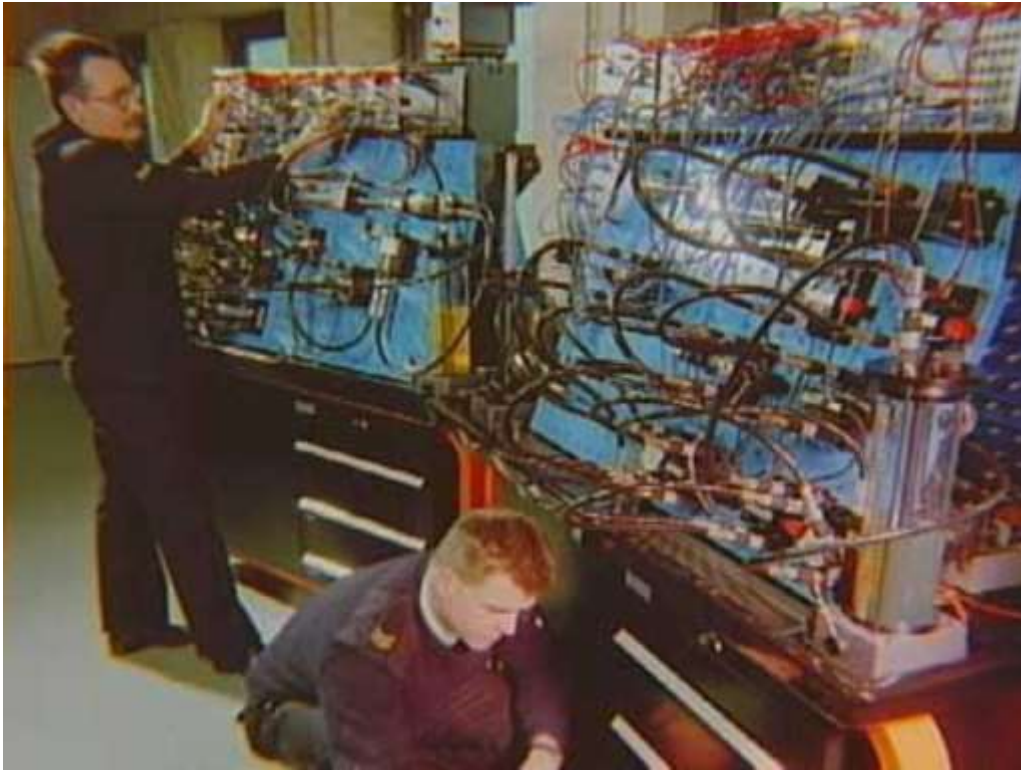
de Huifkar (van oorsprong een Barbas uit Hamburg maar als oorlogsbuit naar het Marine Etablissement gehaald

Sloep naar de wal was met de huifkar naar het MKAD naar het Centraal Station of van CS naar het MKAD

Y 8245



Technische opleiding WDV op het TOKM op de Marinekazerne Amsterdam met klaslokaal elektrotechniek MLD



Technische opleidingen TOKM op de Marinkazerne Amsterdam met het leslokaal hydrauliek pneumatiek

Technische opleiding TDE en TDW op het TOKM op de Marinekazerne Amsterdam. Trainer voor de Technische Centrale a/b van fregatten Het is meer dan een De Mock-up. Hier leerde je de procedures en noodmaatregelen De centrale is ingericht als bij een GW fregat





Een Olympus Gasturbine als lesmateriaal aan de TOKM te Amsterdam, 1993
De gasturbines waren aan boord van de GW en S fregatten de

hoofdvoorstuwingsmotoren



De moderne dieselmotoren zoals de Engelse Paxman en de Franse SEMT Pielstick doen hun intrede, hier lesmateriaal in de werkplaats van de TOKM



Modernisering Marine Etablissement

De aanlegplannen van de IJ-tunnel vanaf het einde van de jaren 1950 hadden grote gevolgen voor het Marine Etablissement op Kattenburg. Het tracé met de toegang tot de tunnel werd aan de oostzijde van het marineterrein aangelegd, deels op een aangeplempte strook in het Oosterdok.

Dit tracé liep gedeeltelijk over het Marine Etablissement. Om het Oosterdok bevaarbaar te houden moesten de gehele zuidwestelijke hoek van de voormalige Rijkswerf en het Rijksdok wijken voor de aanleg van de tunnel. Omdat de aanleiding voor het wijzigen van het Marine Etablissement het gevolg was van gemeentelijke plannen, kwam een groot deel van de kosten voor rekening van Amsterdam.

Verhuizen of blijven?

Vanaf het moment dat de plannen voor de IJ-tunnel concreet gestalte kregen, overlegde de gemeente met de betrokken Rijkinstanties (Koninklijke Marine, Rijksgebouwendienst, Defensie). Aanvankelijk was het plan om het hele Marine Etablissement naar het Zeeburgereiland te verplaatsen vanwege de meer strategische ligging aan het Buiten IJ. In 1956 waren de Rijkinstanties en Gemeente het hierover eens geworden. Voor het ontwerp van het nieuw aan te leggen etablissement op Zeeburgereiland tekende ingenieursbureau Van Hasselt en De Koning de plannen. In 1959 werd bij nader inzien echter het plan gelanceerd om toch op de bestaande locatie in Amsterdam te blijven, op een geheel nieuw in te richten terrein. Uit de correspondentie in de archieven blijkt dat er bij de verschillende rijksinstanties geen eenstemmigheid was en dat –volgens sommigen– deze nieuwe insteek voor het ministerie

Defensie zelfs als een complete verrassing kwam, hoewel dat door anderen gelijk weer ontkracht wordt. In ieder geval is duidelijk dat een combinatie van financiële, bedrijfsvoeringstechnische en logistieke bezwaren alsmede persoonlijke voorkeuren meegespeeld hebben. Zo was dhr. Eggink van de Directie Sluizen en Stuwen voorstander om het hele etablissement naar Den Helder te plaatsen, terwijl dhr. Frets, directeur van de Rijksgebouwendienst Noordholland/Utrecht, de voorkeur gaf aan het ontwikkelen van een nieuw etablissement op de Oosterdoklocatie.

De eerste planschetsen uit 1959 voor de herinrichting van het ME aan het Oosterdok zijn eveneens door Van Hasselt en De Koning getekend. Omdat de tijdsdruk echter steeds verder toenam in verband met de op stapel staande uitvoering van de IJ-tunnel, weigerden zij om de opdracht voor de uitvoering ter hand te nemen. De hierboven genoemde heer Eggink van Sluizen en Stuwen suggereerde tijdens een vergadering op 19 februari 1960 “een ingenieursbureau uit Rotterdam die ook voor de rijkswerf in Den Helder ontworpen heeft “ aan te trekken. Hoewel niet bij naam genoemd, betreft dit ongetwijfeld het Rotterdamse architecten- en ingenieursbureau De Weger, van architect ir. F. (Frans) C. de Weger¹. Uit de verschillende stukken blijkt dat De Weger deze opdracht alleen wilde accepteren als hij, om de planning te kunnen halen, af mocht wijken van de geëiste voorbereidings- en aanbestedingsregels, een integraal team mocht samenstellen waarin ook de aannemer etc. betrokken waren, en dat hij gebruik mocht maken van prefab-bouw². Aldus geschiedde: voor het ontwerp en de uitvoering werd in 1961 de opdracht verleend Bureau de Weger dat vervolgens zorgdroeg voor de opzet van het terrein alsmede het ontwerp en de uitvoering van alle jaren zestig nieuwbouw op het Marine Etablissement.

Om ruimte te verkrijgen voor de nieuwbouw werd besloten het Rijksdok volledig te dempen, met behoud van een insteekhaven voor de bereikbaarheid over water. Het dok had zijn functie reeds in 1915 verloren, toen de Rijkswerf werd gesloten, maar de vorm was tot dan toe behouden gebleven.

Het gemak waarmee besloten werd tot het dempen van het dok, wekt toch wel enige verwondering. In 1934 werd nog een plan gelanceerd door de Amstels Bouwvereniging om het dok te dempen ten behoeve van de bouw betaalbare volkshuisvesting (naar ontwerp van A.J. Westerman). In 1941 is dit plan beoordeelt door de dienst Publieke Werken van de gemeente, de gemeentesecretaris J.J. Franken en de Regeeringscommissaris voor Amsterdam dhr. Voûte. Zij constateren dat dit water historisch veel te belangrijk is en dat het voorliggende plan het stadsgezicht teveel aantast: “De uitvoering van uw plannen zou het uiterlijk van het Marine Etablissement ingrijpend wijzigen en het karakter van het stadsbeeld ontoelaatbaar aantasten”³.

In de geraadpleegde archieven zijn geen stukken gevonden waaruit blijkt dat dergelijke overwegingen in de naoorlogse jaren nog een rol spelen en in de jaren vijftig is besloten tot demping. In juni 1962 werd in aanwezigheid van de Amsterdamse burgemeester G. van Hall de eerste paal voor de nieuwbouw geslagen door de Vlagofficier Materieel A.H.J. van der Schatte Olivier. In 1963 was de demping van het Rijksdok voltooid, het terrein bouwrijp en had het marineterrein zijn huidige vorm gekregen.

En de bestaande gebouwen dan?

Als onderdeel van de herontwikkeling is in 1957 een complete inventarisatie van de bestaande gebouwen gemaakt, inclusief de gebruiks- en boekwaarde⁴. Daaruit blijkt dat het merendeel van de bebouwing in slechte staat verkeerde en geen noemenswaardige gebruikswaarde meer vertegenwoordigde. De Koninklijke Marine greep de gelegenheid dan ook aan om het complex geheel te moderniseren – het feit dat een belangrijk deel van de kosten voor rekening van gemeente Amsterdam zou komen, heeft die keuze vast vergemakkelijkt. Een samengestelde werkcommissie met vertegenwoordigers van de gemeente, de marine en de

Rijksgebouwendienst ontfermde zich over de nieuwe inrichting. Er werd aangestuurd op vervanging van de oudbouw, waarbij de nieuwbouw functioneel moest zijn en aan moderne maatstaven moest voldoen. Over vrijwel alle bestaande bebouwing werd besloten tot sloop. Uitzonderingen waren 's Lands Zeemagazijn, waarover in diezelfde periode werd besloten om het gebouw af te stoten en tot Scheepvaartmuseum te ontwikkelen. Het markante 'Paleis' (huis voor marineofficieren dat ten zuidwesten van het Zeemagazijn stond) stond slechts met een klein deel van een hoek in het IJtunneltracé. Tijdens een overleg op 26 april 1960 tussen rijksambtenaren is de mogelijkheid besproken het gebouw op een andere 'representatieve en architectonisch aanvaardbare plaats te [kunnen] worden herbouwd'⁵. Vermoedelijk was dit te gecompliceerd, want het gebouw is niet lang daarna gesloopt.

Het opvallendste verschil tussen de opeenvolgende planversies van Bureau De Weger is dat het Voorwerfterrein meer betekenis krijgt als parkachtige, verbindende ruimte. Het zogenaamde Marvagebouw dat in de eerste planversies nog dwars op het terrein tussen het Commandementsensemble en het Poortgebouw geprojecteerd staat, wordt uiteindelijk niet gerealiseerd ten gunste van de parkachtige inrichting van het Voorwerfterrein. Daarnaast is duidelijk dat gezocht werd naar een zo gestructureerd en logisch mogelijke indeling van het ongelijkvormige marineterrein.

In de verschillende varianten is evengoed een rode draad te bespeuren in de nieuwe opzet van het terrein dat zowel gericht was op het functioneren als een opleidingscentrum als een Rijksmarine.

Daarin is niet alleen een functiescheiding tussen recreëren en werken te zien, maar ook onderscheid in belang, representatie en rang. Zo zijn de Commandantswoning, het Commandementsgebouw en het Officiersgebouw bestemd voor hogere rangen en cruciale functies voor de Rijksmarine. Die kregen daarom een plek op het Voorwerfterrein, in de betekenisvolle historische context van het Poortgebouw/Voorwerf en 's Lands Zeemagazijn. Ook de andere meer representatieve gebouwen staan dichtbij het Oosterdok, gericht op het water en de stad; zo kwamen de belangrijkste opleidingsgebouwen bij de insteekhaven, waarbij direct naast de insteekhaven opleidingsgebouw op poten (TOKM) zich naar het Oosterdok profileert.

Overige onderwijsgebouwen staan wat meer naar midden van het terrein. Utilitaire voorzieningen om schepen te bevoorraden (loodsen, Marcandi, Provoosthuis en kraan) staan aan de minder prominente kade aan de noordzijde langs de Dijkgracht. Er is uiteraard ook een schietbaan, die in een onopvallend gebouw ten westen van de voormalige TOKM is gesitueerd. De open terreinen in het middengebied voorzien conform de stafeisen in een sportterrein (later met sintelbaan), helikopterlandingsplaats en een exercitieterrein¹⁰. Deze ruimtes voor de buitenvoorzieningen zijn opgeknipt in twee hoofdvormen. Een rechthoekige aan de oostzijde (met o.a. sportvelden) en een driehoekige aan de westzijde (met de helikopterlandingsplaats).

Zodoende werd het probleem opgelost om een zo logisch mogelijk georganiseerd en aanvoelend terrein tot stand te brengen op een bijzonder ongelijkvormig terrein. Om deze verschillende oefenruimtes en functies met elkaar te verbinden en stedenbouwkundig vorm te geven, staat in hart, op de grens tussen beide buitenruimtes de bedrijfskantine. De oorspronkelijk dubbelzijdig getande opzet en afwijkende architectonische articulatie van de Bedrijfskantine gaf mede stedenbouwkundig vorm aan de omringende buiten accommodaties en utilitaire kadestrook. Dat werd positief gewaardeerd door de betrokken Amsterdamse architecten en stedenbouwkundigen¹¹. Bovendien kan deze locatie ook gezien worden als fysiek en symbolisch hart van het complex, waar de lagere rangen op gezette tijden samenkwamen om de maaltijden te nuttigen.

In de loop der jaren zijn er nog voorstellen gedaan om de voorzieningen uit te breiden. Zo ging in 1965 de vergadering met afgevaardigden van de Provincie, het Rijk en Bureau de Weger in

principe akkoord met een breder scala aan buitensportaccommodaties (exercitieveld, waaromheen een doorlopende hardloopbaan, een hardloopbaan van 100 meter, verspringbak, kogelstootring, discuswerpring, hoogspringbak en hindernisbaan¹²) en werden er in 1968 nog planvoorstellen gedaan om het terrein aan de noordwestzijde uit te breiden ten behoeve van een hindernisbaan met omringende bossage¹³. Geen van die plannen werd uitgevoerd. En in tegenstelling tot de eerdere plannen bleef het historische TOKM-gebouw op de noordwestkop van het terrein uiteindelijk gehandhaafd. Overigens herinnert de oriëntatie dat gebouw als enige gebouw nog aan de 19e eeuwse contour van 's Lands Dok.

Door latere wijzigingen hebben een aantal stedenbouwkundige gebaren aan kracht ingeboet. Zo is het beeldbepalende effect van het TOKM op poten sterk verminderd doordat ze grotendeels aan het zicht onttrokken is door de bouw van het NEMO. Daarnaast zijn de lange zichtlijnen over het terrein en van en naar het water op een aantal plekken verloren gegaan door het bouwvolume tussen de Verbindingschool en de VBS-kazerne (028 en 029) en de jaren tachtig legeringsgebouwen (026 en 039).



Officiersgebouw [Foto Koninklijke Marine, ongedateerd, NIHM-beeldbank, nr, 2158_012927]

Het sloopwerk van het bestaande Marine Etablissement ten behoeve van de aanleg van de IJ-tunnel moest in 1964 beginnen, hetgeen een bijzonder korte voorbereidings- en bouwtijd betekende. De beschikbare arbeidscapaciteit

was bovendien beperkt, waardoor de werkplanning van de verschillende bouwprojecten nauwgezet op elkaar afgestemd moest worden en er arbeidsbesparende methoden nodig waren. Gezien de haast werden niet alle gebouwen tegelijkertijd, maar stapsgewijs ontworpen en gebouwd. Telkens als een nieuw gebouw werd opgeleverd, kon er een oude worden gesloopt. Tijdens de bouwwerkzaamheden draaide het Marine Etablissement gewoon door. De nieuwbouw werd in twee fasen voltooid. In de eerste fase, tussen 1962 en 1966 werden het wiskundig centrum (012), het commandementsgebouw (002), de commandantswoning (001), de verbindingschool (028), de VBS-kazerne (029), het TOKM (Technische Opleidingen Koninklijke Marine, 027) en het Officiersgebouw (006) voltooid. Na 1966 werd er nog een reeks gebouwen gerealiseerd waaronder het gebouw voor de Marine Cantine Dienst (Marcandi, 017), de Bedrijfskantine (030), het Onderofficiersgebouw (025) en het Provoosthuis (015). In de afgelopen decennia werden nog enkele gebouwen in een geheel eigen architectuur toegevoegd; in de jaren tachtig welhaast spartaans vormgegeven nieuw legerings- en lesgebouwen, een rechttoe-rechtaan sportschool (ter vervanging van een uit de jaren '60) en een loods, alsmede een eigenzinnig vormgegeven portiersgebouw met toegangspoort en wachthuisje naar ontwerp van Benthem Crouwel. Begin 2000 werd vlak naast de historische

muur een markant depotgebouw naar ontwerp van L. van der Pol voor het Scheepvaartmuseum opgetrokken



Parkachtige inrichting Voorwerfterrein met Fontein van A. Spronken. Rechts de Voorwerf/Poortgebouw, links het Commandementsgebouw. Sportvelden maken onderdeel uit van het doorlopende groene grastapijt.





Bomenrijen begeleiden routes, ook langs de kades en gazons rijken bijna tot aan het water rijken, zoals hier op de foto langs de Dijksgracht.

Kades met bolders, insteekhaven

Aangelegd in de jaren zestig tijdens de grootschalige herontwikkeling tot het Marine Etablissement naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger in samenwerking met afdeling Havenwerken van Publieke Werken. Vanaf 1961 is er correspondentie over verlegging van de kademuur langs Dijksgracht met ca. 15 a 20 meter noordwaarts, die uiteindelijk ook plaats

Insteekhaven (links is het Officiersgebouw)





Insteekhaven met loods Sloep Commandant

Nu zult U misschien denken Ja maar dat gebouw had in mijn tijd een geheel andere functie

Laat ik een gebouw 024 nemen.

Dit was van oorsprong een scheeptimmermanswerkplaats

Achtereenvolgens de functies Legeringsgebouw TOKM / Opleidingen Kok en Hofmeesters / Leslokalen TOKM

En zo waren er wel meer gebouwen die in de loop der tijd een andere functie kregen

Met dank aan J. Kaauw