



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





Fort Kattenburg'

Het MEA is gelegen op het eiland Kattenburg aan het IJ. De daar gevestigde marine is voortgekomen uit de Admiraliteit van Amsterdam die al in het midden van de 17de eeuw aan de westzijde van het eiland Kattenburg grond toegewezen had gekregen van het stadsbestuur voor de bouw van een nieuw pakhuis en een scheepstimmerwerf, in ruil voor haar inrichtingen op de eilanden Uilenburg en Rapenburg waar de ruimte te krap was geworden. De naamgeving van het eiland Kattenburg is terug te voeren op een term uit de vestingbouw: verhoogde geschutplatforms achter de vestingwal werden aangeduid als 'katten'. Het eiland Kattenburg wordt al in een resolutie van 1 september 1651 aangeduid met 'Fort Kattenburg'.



Admiraliteiten

In de tijd van de Republiek der Nederlanden waren er vijf zogenaamde admiraliteiten, afdelingen van de oorlogsmarine, actief die hun oorsprong vonden in de Nederlandse Opstand tegen de Spanjaarden. Aanvankelijk beperkten de taken van deze admiraliteiten zich tot het aanleggen van voorraden geschut en scheepsbenodigdheden, het in stand houden van een kleine kern oorlogsschepen ter bewaking van het grondgebied van de Republiek vanaf zee, en het bieden van bescherming aan de omvangrijke koopvaardijvloot. Later werden deze taken uitgebreid met het aanleggen en onderhouden van complete oorlogsvloten.

Eén van die vijf admiraliteiten was de Admiraliteit van Amsterdam, die in 1589 als zelfstandig college erkenning kreeg van de Staten-Generaal. In bestuurlijke zin was de admiraliteit verantwoording schuldig aan de Staten-Generaal en niet aan het stadsbestuur van Amsterdam. Het rechtsgebied van de Admiraliteit van Amsterdam strekte zich uit over de eigen haven, die van Texel en later ook het Vlie. Van alle admiraliteiten was die van Amsterdam veruit de rijkste.

Stadsuitleg

Om het groeiend scheepvaartbedrijf in Amsterdam in de 16de eeuw van voldoende ruimte te kunnen voorzien was stadsuitbreiding noodzakelijk.

Mede door het brandbare karakter van scheepsbouwmaterialen werden scheepstimmerwerven aanvankelijk buiten de stadsmuren van Amsterdam aangelegd. Stadsuitbreiding ging gepaard met landwinning, aanplemping en ophoging van omliggende moerassen en wateren.

Zo ontstond aan de oostzijde buiten de stadsmuur een nieuwe wijk, 'de Lastage', waar zich een groot aantal scheepstimmerwerven vestigde. Door toenemende bebouwing in de Lastage ontstond ruimtegebrek terwijl de vraag naar scheepsbouw toenam. Daarom werd besloten om het noordoostelijk deel van de Lastage bouwrijp te maken. Door het graven van sloten en het ophogen van gronden ontstonden er nieuwe eilanden: Uilenburg, Marken (Valkenburg) en Rapenburg.

Op de zuidwesthoek van het eiland Uilenburg kreeg de Admiraliteit van Amsterdam een erf toegewezen voor een timmerwerf en een magazijn. Al snel werd de ruimte daar te krap. De timmerwerf verplaatste zich naar de noordzijde van Rapenburg, terwijl het erf op Uilenburg werd aangehouden voor opslag. In 1608 vestigde ook de Verenigde Oost-Indische Compagnie zich op Rapenburg. In de loop van de 17de eeuw ontstond opnieuw een tekort aan ruimte voor pakhuizen en werven op de eilanden en de admiraliteit besloot naar een alternatieve locatie om te zien. Die werd gevonden op het nieuwe eiland Kattenburg waar de activiteiten verder konden worden opgevoerd. In de volgende jaren zijn er op Kattenburg veel oorlogsschepen gebouwd.

Zo werd in 1664 het vlaggenschip *Hollandia* voltooid, waarmee zowel Michiel Adriaansz. de Ruyter als ook Cornelis Tromp en Cornelis Evertsen hebben gevaren.

's Lands Zeemagazijn

Op 12 augustus 1655 sloten de vroedschap van Amsterdam en de admiraliteit een overeenkomst waarbij het westelijk deel van Kattenburg bestemd zou worden voor een groot pakhuis en een aantal scheepswerven. De admiraliteitsraad stelde een bouwcommissie samen waarin onder meer de burgemeesters van Amsterdam en Haarlem zitting hadden. Zij zochten Daniël Stalpaert (1615-1676) aan om een ontwerp te maken voor een groot pakhuis of magazijn en een scheepswerf.

Stalpaert was al in 1648 benoemd tot stadsbouwmeester en betrokken geweest bij de bouw van het stadhuis naar een ontwerp van Jacob van Campen (1596-1657).

Stalpaert ontwierp een groot magazijn op houten palen in het water zodat schepen er makkelijk konden aanmeren om geladen en gelost te worden. Naast het magazijn werd

's Lands Zeemagazijn en werf in de 17e eeuw (collectie Rijksmuseum)

17een werf met een aantal hellingen aan diep water aangelegd voor de aanbouw, uitrusting en reparatie van schepen. De werf werd afgescheiden van de straat door het Poortgebouw met zijn werkplaatsen, kantoren en magazijnen voor de scheepsbouw. Op de raadsvergadering van 28

december 1657 rapporteerde de bouwcommissie "dat den aanbouw en timmering van het Groot Magazijn op Kattenburg, met de huizingen daar annex, benevens de Timmerwerf, tot perfectie was gekomen om tot 's lands dienst aangenomen en geëxploiteerd te worden".

Het ontwerp van Stalpaert mondde uit in een nagenoeg vierkant gebouw met vijf verdiepingen en een grote binnenplaats. Onder de binnenplaats bevonden zich tongewelven die dienst deden als regenwaterreservoirs van waaruit schepen met drinkwater werden voorzien. In de gevels waren hijsopeningen aangebracht waardoor goederen geladen en gelost konden worden. Op de begane grond waren aan weerszijden van de hoofdingang de Heerenkamer en het kantoor van de equipagemeester gesitueerd. De overige verdiepingen werden gebruikt voor opslag van scheepsgerei, vaten, zeilen, touw, wapentuig en kanonskogels. Het magazijn dat als het ware op het water dreef, was buitengewoon imposant en trok de aandacht van tal van reizigers die Amsterdam in die tijd bezochten.

Bouwhistoricus Vermeulen roemde Stalpaert om het "imponerend rythme (...) vol rustige kracht en niet zonder voorname allure," waarmee de architect "een zuiver utilitair programma op monumentale wijze heeft belichaamd." Een bij uitstek utilitair gebouw, en het eerste in zijn soort.

Ter gelegenheid van de ingebruikname van het magazijn schreef Joost van den Vondel een lofdicht waarin de macht van de Admiraliteit wordt benadrukt: "De Macht van 't vrije land en Zeeraad, om den kam Te heffen uit de vloën, vond raadzaam 't Amsterdam, Op 't nieuwe Kattenburg het wapenslot te bouwen En 't magazijn des lands haar sloopstuig te betrouwen (...)." Die importantie werd ook nog eens benadrukt door de sculpturen in de timpanen die boven de ris lieten op de gevels waren aangebracht.

Vondel omschrijft het in zijn lofdicht als volgt: "Aan d' eens zijde staat 's Lands zeebewind ten toon Op eene waterschulp, verheerlijkt met een kroon Van schepen op het hoofd." In 1791 brak er in het zeemagazijn een grote brand uit die het gebouw grotendeels in de as heeft gelegd. In de daarop volgende twee jaar is het magazijn herbouwd en al in 1793 weer in gebruik genomen. Om de aangetaste buitenmuren te bedekken is een gele pleisterlaag aangebracht. In 1822 werd boven op de kap van het risaliet aan de werfzijde een klokkentoren geplaatst. Van 1968 tot 1973 heeft het magazijn een ingrijpende verbouwing ondergaan en vanaf 1973 is er niet meer de marine, maar het Scheepvaartmuseum in gevestigd. Het monument heeft tussen 2007 en 2011 een grondige renovatie ondergaan waarbij de binnenplaats met een glazen overkapping is overdekt. Het depot van het museum is nu nog op het marine terrein aanwezig. Dit negentig meter lange en achttien meter hoge gebouw is geheel bekleed met titanium, een duurzaam materiaal dat maakt dat het gebouw bij veranderende licht- en weersomstandigheden telkens een andere aanblik biedt. De titanium dak- en gevelpanelen accentueren het opvallend ontwerp van Liesbeth van der Pol van Dok architecten. In het depot worden tienduizenden objecten bewaard. Naast opslagruimtes zijn er ook restauratie ateliers in het depot.

Poortgebouw

Behalve het zeemagazijn ontwierp Stalpaert ook het poortgebouw, een langwerpige symmetrische gebouw dat zich uitstrekte langs de Kattenburgerstraat en de werven afschermden van de bebouwing op de rest van het eiland. In het poortgebouw bevonden zich werkvertrekken waaronder een zeilmakerij en woonhuizen van onder meer de onderequipagemeester, de schrijver van de werf en de onder-meestertimmerman. Een deel van dit poortgebouw is verdwenen, maar de ingang van het poortgebouw is nu nog aanwezig aan de kant die met 'de voorwerf' wordt aangeduid. Tegen de muur van het poortgebouw aan de zijde van de Kattenburgerstraat is een plaquette aangebracht die herinnert aan de tijd dat Vincent van Gogh op de werf vertoefde. Hij logeerde enige tijd bij zijn oom, Jan van Gogh, die toen commandant van de werf was.



Ingang aan de Kattenburgerstraat (gedeelte van het poortgebouw)



Uitgang naar de Kattenburgerstraat (gedeelte van het poortgebouw)

Scheepsbouw

Scheepsbouw was in de 17de eeuw een ambacht dat sterk werd bepaald door regionale tradities.

Op de werf in Amsterdam bouwde men naar een 'bestek', een contract waarin de afmetingen en voornaamste specificaties van het te bouwen schip waren vastgelegd. Bij deze bouwmethodes werd echter geen gebruik gemaakt van sloopstekeningen of schaalmodellen, in tegenstelling tot de scheepsbouwmethodes in Engeland en Frankrijk. Het voordeel van tekeningen was dat geslaagde ontwerpen met grote nauwkeurigheid konden worden nageemaakt en bovendien konden bestaande ontwerpen op papier makkelijk worden gewijzigd voordat met de bouw werd begonnen. Door het werven van scheepsbouwmeesters uit Engeland werden deze nieuwe scheepsbouwmethodes op de werf in Amsterdam in praktijk gebracht.

Scheepsbouw heeft in de 18de en 19de eeuw een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Door het gebruik van nieuwe materialen (ijzer en staal) en technieken werden schepen steeds groter en breder en kregen meer diepgang waardoor ze niet meer door de Oosterdoksloop, de verbinding tussen het IJ en het Oosterdok, konden varen. Met de steeds groeiende afmetingen van schepen werd de toestand onhoudbaar met als gevolg dat in 1905 de Oosterdoksloop werd opgeruimd. De capaciteit van de werf in Amsterdam was door de situationele omstandigheid beperkt, terwijl men in het buitenland in het begin van de 20de eeuw schepen bouwde van rond de 20.000 ton. Uiteindelijk heeft dit tot de liquidatie van de werf in Amsterdam geleid. Door de jaren heen zijn er op de werf honderden schepen gebouwd.

Voor zover bekend was de Harderwijk het eerste schip dat van de werf op Kattenburg van stapel liep. Het laatste schip van de werf is de kanonneerboot Zr. Ms. Gruno. Op 4 juli 1915 sloot de werf definitief zijn poorten. Vanaf dat moment heet het terrein 'Marine-etablissement'.



De loopbrug naar het "Palcis" en de V.B.S.

Het MEA na 1915

Het Marine-etablissement kreeg in de eerste plaats een magazijnfunctie voor de aanschaf, keuring, opslag en verstrekking van materialen en goederen voor de vloot, vooral kleding, kooigoederen, levensmiddelen en scheepsinventarissen. Daarnaast leverde het etablissement geschut en allerlei magazijngoederen aan andere departementen. Verder droeg het

etablissement zorg voor de conservering van opgelegde kleine vaartuigen en ten slotte verleende het diensten aan te Amsterdam vertoevende marineschepen of andere marine-eenheden. Zo verschaftte het etablissement onder meer onderdak aan de dienst der draadloze telegrafie, de militaire kunstwacht, de marine inlichtingendienst, de geneeskundige dienst, de chef van de inschietplaats voor torpedo's, en opleidingen voor monteurs, seiners, koks en hofmeesters. Ook kregen tal van opleidingscentra op het MEA hun basis. Zo kwamen er de

Verbindingsschool, de Technische Opleiding Koninklijke Marine (TOKM), de Radiodienst, de Radio-radarschool en de Marine Vrouwen Afdeling (MARVA).



Links de TOKM (Technische Opleiding Kon. Marine), midden de VBS (Verbindingsschool, met de slaapzaal boven) en rechts "Het Paleis"

Het Marine-etablisement omvatte vanaf 1915 niet meer het gehele werfterrein. Alleen het zuidwestelijk en het noordoostelijk deel was nog in gebruik. Met uitzondering van de Tweede Wereldoorlog is de krijgsmacht tot op de dag van vandaag op het MEA aanwezig geweest. In de oorlogsjaren hebben de Duitsers een aantal bunkers op het terrein aangelegd waarvan er nu nog enkele over zijn.

Hr.Ms. Marnix (1950-1964) (ex Hms Garland). 1948-1950 drijvend visueel hulpmiddel t.b.v. TOKM te Amsterdam onder naamsein HX 4 en J 7. In 1950 in dienst gesteld in als oefenschip onderzeebootbestrijding onder naamsein JT 7 en in 1951 onder D 807. Sinds 1952 geclassificeerd als Fregat. Hier afgebeeld als opleidingsschip HX 4



Marinekazerne Amsterdam Zicht op de TOKM (technische opleiding KM) Sloepenhelling (loods) en Oostzijde lesgebouw 1957



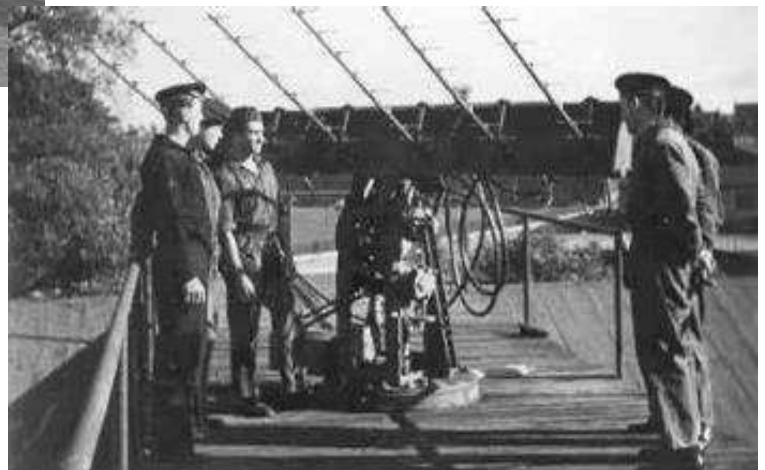


Marinekazerne Amsterdam Zicht op de TOKM (technische opleiding KM) Waterfront lesgebouw 1957



Marinekazerne Amsterdam Gebouwen opleiding radio-radar TOKM nov.1957

Radarantenne van de TOKM





De radio-radar school op het terrein van de TOKM. Naast het schoolgebouw staat een Grumman Avenger TBM-3W2 met registratie 050 (ex P-110). Deze heeft dienst gedaan bij de MLD van 29-09-1953 tot 30-07-1960. Rechts op de achtergrond zien we reeds het opgespoten zand voor de uitbreiding van de TOKM.



De Radio-radar school in vroeger tijden, de Avenger staat nog niet naast de school.



De radio-radar school met links, langs de hoofdweg richting ziekenboeg, de ingang van de school.



De verschillende radarschermen zoals in gebruik bij de radio-radar school. Op de mast rechts nog enkele oude typen.



Hr.Ms. Dolfyn, later afgemeerd bij de TOKM voor instructie doeleinden technische opleiding. Jaren 50



De stormbaan en voetbalveldje naast de Dijkgracht.

Opleiding electromonteur op de TOKM in 1955



Opleiding machinist op de TOKM



Marinekazerne Amsterdam TOKM (15-01-1964)

**In 1962 werd het westelijk deel van het marine terrein gesloopt voor de bouw van de IJtunnel. De TOKM werd ingrijpende gewijzigd
Maar dat wordt in een volgend stuk verteld**

Bron: VOOR EEN GEDEELTE

Tekst en foto's NMMAGAZINE December 2016

Foto een stel afkomstig van de website

Vlaggeschipsmaldeel5

Maritiem Digitaal

Met dank aan Jan Kaauw.

