

Amsterdam, een maritieme stad?

Vossiuspers UvA is een imprint van Amsterdam University Press.
Deze uitgave is totstandgekomen onder auspiciën van de Universiteit van Amsterdam.

Dit is oratie 335, verschenen in de oratiereeks van de Universiteit van Amsterdam.

Omslag: Crasborn BNO, Valkenburg a/d Geul
Opmaak: JAPES, Amsterdam
Foto omslag: Carmen Freudenthal, Amsterdam

ISBN 978 90 5629 585 1
e-ISBN 978 90 4851 107 5

© Vossiuspers UvA, Amsterdam, 2009

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912 j^o het Besluit van 20 juni 1974, St.b. 351, zoals gewijzigd bij het Besluit van 23 augustus 1985, St.b. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 882, 1180 AW Amstelveen). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

Amsterdam, een maritieme stad?

Rede

uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van
hoogleraar Maritieme en urbane Archeologie van de late middeleeuwen en
de vroegmoderne periode, in het bijzonder de stad Amsterdam,
aan de Universiteit van Amsterdam
op dinsdag 19 mei 2009

door

Jerzy Gawronski

The logo features a large, stylized, black serif letter 'V' on the left. To its right, the words 'OSSIU SPERS UVA' are written in a smaller, black, all-caps serif font. The 'V' is significantly larger than the other text, and the 'OSSIU' and 'SPERS' are separated by a wide space.

VOSSIUSPERS UVA

*Mevrouw de Rector Magnificus,
Mevrouw de Decaan,
Beste collega's, familie en vrienden,*

Op 31 maart 2004 ging de telefoon bij het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA): of we konden komen kijken op het Oosterdokseiland. Er was oud metselwerk gevonden bij de sloop van de spoorbrug naast het Centraal Station. Nu is dat schering en inslag in Amsterdam; de grond is vergeven van overblijfselen die een materiële neerslag zijn van de geschiedenis van de stad. Die archeologische verschijningsvorm, begraven in de grond, verstopt in en achter bouwwerken, biedt ons vensters op een tastbaar verleden en toont de stad als een dynamisch organisme, dat voortdurend van gedaante verandert. Doorgaans zijn die archeologische overblijfselen beschadigd, zijn het fragmenten, scherven en kapotte voorwerpen, afval of gesloopte funderingen, maar hier bij de Oostertoegang kwam dat verstilde verleden wel heel letterlijk tot leven. Achter de betonnen bekleding van brug 228 uit 1971 bleek een intact onderdeel van het bruggenhoofd verborgen te zijn uit de eerste bouwgeschiedenis van het stationseiland dat tussen 1870 en 1889 werd aangelegd. Meer nog dan de ornamenten en het stoffige interieur gaf de geschilderde reclame op de gevel Teer en Pek een bijna ontroerend gevoel van verstilde tijd, zoals je dat voorstelt bij het openen van een eeuwenoude Egyptische tombe. Toen het stof was opgetrokken, stonden we oog en oog met de foto die Jacob Olie honderd jaar eerder – in 1894 – van het landhoofd had gemaakt, met de uithangborden die ons nu informeren over de nering die toen onder het spoorviaduct was gevestigd, een winkel voor scheepsbenodigdheden, waar schippers de spullen konden krijgen om hun schepen drijvende te houden.

Het betrof niet de oudste geschiedenis van Amsterdam, maar was wel een symbolisch relict dat verbonden is met een periode van ingrijpende stedenbouwkundige ontwikkelingen. De aanleg van het Centraal Station en de spoordijk langs de zuidelijke IJ-oever was meer dan een cosmetische bijstelling van de stedelijke infrastructuur, maar gaf uitdrukking aan een essentiële omslag in het ruimtelijk we-

JERZY GAWRONSKI

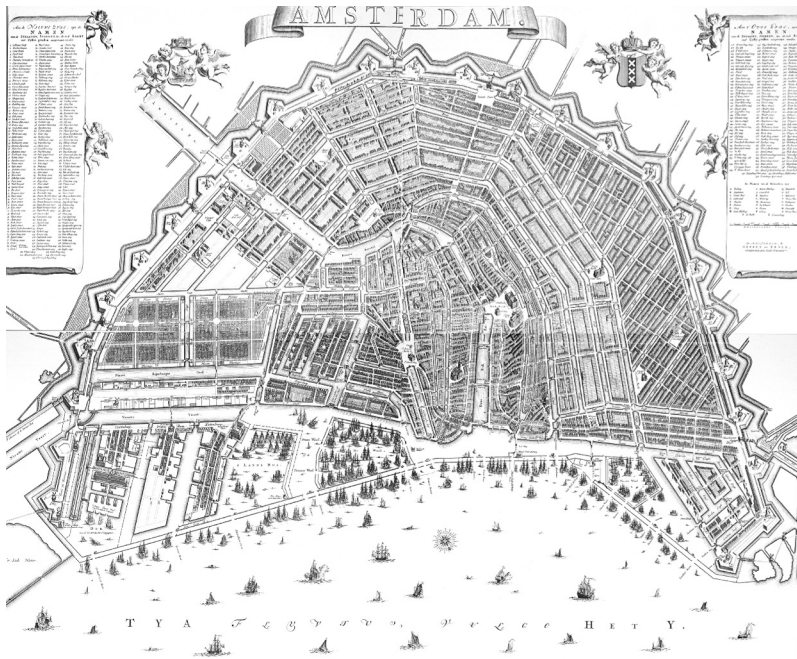
zen van de stad. De trein, het spoor en later de auto namen de eeuwenlange economische en technologische suprematie van het schip over. De stad verloor haar open IJ en havenfront, verloor haar water, en toen begon de transformatie tot de stad zoals we haar nu kennen. Een herstructurering van de historische binnenstad was het gevolg, waarbij een aanzienlijk deel van de grachten werd gedempt. De IJ-oever raakte langzamerhand volgebouwd, een gebouwde omgeving die uitdijde naar het oosten, over de eilanden, over het water, tot aan het IJburg van nu. Het Centraal Station is een van die Amsterdamse hete hangijzers, net weer besproken in het juist verschenen 100ste jaarboek van *Amstelodamum* door Ben Rebel en Gerrit Vermeer,¹ met meer dan een eeuw discussie over de voors en tegens van die locatie als verkeersknooppunt, over het ruimtelijk spanningsveld en de stedenbouwkundige implicaties ervan ten opzichte van het historische stadsplan. Deze discussie is opnieuw leven ingeblazen met actuele vraagstukken als het stedenbouwkundig plan van de zuidelijke IJ-oever, de Noord/Zuidlijn, de Zuidas en de ontsluiting van de binnenstad.²

Parallel hieraan loopt een ander debat over de historische ontwikkeling van het 17de-eeuwse Amsterdamse stadsplan dat rond 1900 zo fundamenteel veranderde. Dit plan was tussen 1580 en 1660 tot stand gekomen in vier stedenbouwkundige uitbreidingen en behelsde een modernisering van de middeleeuwse stad door toevoeging van nieuwe schillen van stedelijk gebied. Het resultaat was de vormgegeven en kenmerkende stadsplattegrond met een concentrisch grachtenpatroon, radiale straten en een halfcirkelvormig vestingstelsel van 26 bolwerken. Voor tijdgenoten gold Amsterdam als een stad met een unieke stedenbouwkundige uitleg en een eigen aanzicht.

De moderniteit en uniciteit van het 17de-eeuwse voorkomen van Amsterdam zijn ook nu onderwerp van historische, kunsthistorische, architectonische, geografische en stedenbouwkundige bespiegelingen. Een belangrijk aandachtspunt is de notie van wisselwerking tussen de praktijk van stadsontwikkeling en de symboolwaarde van de ruimtelijke ordening. Schitterende voorbeelden van het 17de- en 18de-eeuwse genre van stadsplattegronden en stadsprofielen waren kortgeleden te zien op de onvolprezen tentoonstelling *Het aanzien van Amsterdam* in het Stadsarchief.³ Hiermee gaven de bestuurders en planologen uit de Gouden Eeuw uitdrukking aan hun streven om met de stad een kunstwerk te creëren. Deze grafische stadspromotie droeg expliciet de boodschap uit dat de stad een machtscentrum was van de economische en bestuurlijke elite van regenten en kooplieden. Wat de

AMSTERDAM, EEN MARITIEME STAD?

stadsgezichten impliciet met elkaar gemeen hebben, is dat ze Amsterdam verbeelden als waterstad, gezien vanaf het IJ. Tegen de cartografische principes in dat het noorden boven moet liggen, is het aanzicht een halve slag gedraaid, waardoor het waterfront prominent aan de voorkant van de stad ligt en er slechts een marginale rol is weggelegd voor de landkant met de Amstel.



Stadsplan van Amsterdam van Gerrit de Broen, circa 1732

En dit nu, dames en heren, is een karakteristiek punt in elke ontwikkelingsfase van Amsterdam, of het nu in de 17de of 19de eeuw is: de band tussen water – of zee zoals u wilt – en stad. Want hoeveel water zit er niet in alle *high* en *low culture* die we nu als typisch Amsterdams beschouwen of Amsterdams willen laten zijn: het epitheton van het Venetië van het noorden; concerten, Koninginnedagtochten of de Gay Parade op of in de grachten; het onderwerp van de laatste Paasspeurtocht in *Het Parool*, met Mercurius de god van handel en scheepvaart; Sail-spektakels op het IJ; de toeristische trekker van de werelderfgoedgrachten met hun rondvaart-

JERZY GAWRONSKI

boten; de nostalgie van Brels Port d'Amsterdam; de Jordanese trots van Johnnys en Tante Leen d'r Amsterdamse grachten; het Blauwe Goud met maatschappelijke agendapunten als de ontdemping van grachten, vervoer over water, benutting van water of het spelen met water, de pontjes naar Noord of de woonbotencultuur met degenen die op het water leven en degenen die daar vanaf de kant tegenaan moeten kijken.

In de komende 40 minuten wil ik dieper ingaan op de betekenis van water voor Amsterdam, niet simpelweg omdat dat van een hoogleraar maritieme en urbane archeologie, in het bijzonder voor Amsterdam, wordt verwacht, maar juist omdat water cruciaal is voor onze beeldvorming over hoe de stad functioneerde. Met water doel ik niet louter op de fysieke aanwezigheid van die natte vloeibare massa H₂O, dat als stedenbouwkundig element zorgt voor grachten, een havenfront, bruggen, sluizen en kades. Daarmee duid ik ook op het medium van wat we het 'maritieme cultuurlandschap' kunnen noemen – een begrip dat binnen de maritieme archeologie staat voor een ruimtelijk perspectief van processen van sociale, economische, culturele en technologische aard die samenhangen met het gebruik van water en het functioneren in een netwerk van contacten over water.

Amsterdam was een centrale plaats die fungeerde in een zich steeds verder uitbreidend scheepvaartnetwerk van regionaal, naar Europees en mondiaal niveau, een ontwikkeling die zich versnelde in de 16de eeuw, piekte in de 17de eeuw en zich stabiliseerde in de 18de eeuw. Vanaf de eerste stadsuitleg in 1580 tot de laatste uitbreiding in 1663 was het scheppen van ruimte aan het IJ voor havenfaciliteiten een belangrijke stedenbouwkundige drijfveer. Toch zijn de effecten en betekenis van het maritieme bedrijf voor de Amsterdamse stedelijke structuur onderbelicht gebleven in het historisch planologisch debat. Archeologische disciplines, zoals maritieme archeologie en stadskernonderzoek, bieden vanuit het concept van de maritieme stad nieuwe invalshoeken voor een meer integrale benadering.

Een van die invalshoeken is om schepen als een materiële dimensie te betrekken bij de historisch topografische analyse van de stadsuitleg van Amsterdam. Schepen die in allerlei soorten en maten voorkomen op Amsterdamse stadsgezichten zal ik bespreken als driedimensionale archeologische fenomenen met een planologische betekenis. Een tweede, meer algemene invalshoek die ik kort zal toelichten, is het belang van archeologie als een materiële cultuurstudie voor onze stadsgeschiedenis. Daarbij stel ik de *topos*, de plek, centraal en wil ik vooral wijzen op de expli-

AMSTERDAM, EEN MARITIEME STAD?

ciete topografische en ruimtelijke verbondenheid van het bodemarchief – het geheel van archeologische vindplaatsen en vondsten – met ons historisch beeld van de stad.

Maar eerst de archeologie van schepen. Tot de 19de eeuw en tot de uitvinding van motoren met fossiele brandstof, zoals stoommachines en dieselmotoren, waren zeilschepen het meest ingewikkelde artefact of werktuig dat de mens in staat was te maken voor vervoer over korte, maar juist ook lange afstanden. Het scheepswrak dat de archeoloog als bron van de materiële werkelijkheid tot z'n beschikking heeft, is een gezonken of tot stilstand gekomen schip. Daarin is de ruimtelijke, functionele en contextuele samenhang van het oorspronkelijke materiële complex veranderd. Ter simplicatie ziet de archeoloog een historisch schip als een driedimensionale holle houten schelp, ingedeeld in een samenhangend stelsel van ruimten, gevuld met duizenden, zo niet tienduizenden individuele onderdelen – artefacten, voorwerpen, halfproducten, grondstoffen, ook ecofacten – die te maken hebben met het milieu aan boord, de parasieten, schimmels en dieren, het voedsel. Het geheel is een materiële microkosmos die weerspiegelt vanwaar het schip komt en waar het naartoe gaat. Elk voorwerp aan boord heeft een herkomst, kent een specifieke vervaardiging of toepassing, heeft z'n eigen plek binnen de gesloten capsule van het schip en heeft een bepaalde bestemming of doel. Met functionele archeologische ordeningsmodellen worden deze betekenissen van elk afzonderlijk component binnen de context van het schip in kaart gebracht. Ik zal trachten deze abstracties inzichtelijker te maken met een concreet voorbeeld.

Toepasselijk lijkt me hier het VOC-schip de Amsterdam. Dit schip was gebouwd en uitgerust op de Amsterdamse werf van de Compagnie op Oostenburg in 1748. Het verging in januari 1749 op zijn eerste reis en ligt geheel intact zeven meter diep weggezonken in het strand bij Hastings op de Zuid-Engelse kust. In de jaren tachtig is een onderwater-archeologisch proefonderzoek uitgevoerd, wat mede voortkwam uit de toenemende belangstelling voor de materiële informatie die schepen over het maritieme VOC-bedrijf bieden.

Een schip als de Amsterdam kan je zien als een multifunctioneel werktuig. Het was alles ineen: een machine van hout om te drijven en te varen met zeil, een onderdeel van een economisch systeem met een handelslading, een militair machtsmiddel met bewapening en soldaten, een werkgemeenschap met een uitrusting variërend van gereedschap voor dagelijks gebruik tot technologisch hoogwaardige apparatuur, bijvoorbeeld op het gebied van navigatie. Het was een drij-

JERZY GAWRONSKI

vend kantoor van de VOC, met correspondentie en waardetransporten, en ten slotte een woongemeenschap van zo'n 300 opvarenden met hun persoonlijke bezittingen, afkomstig uit heel Europa. De Amsterdam vormt, behalve als instrument, ook als concept en product een materialisatie van de bedrijfsprocessen van de VOC-werf. De technische staf en arbeiders op Oostenburg hebben het schip bedacht en in elkaar gezet. Op de werf kwamen honderden aanvoerlijnen van producenten en leveranciers in Amsterdam samen die de VOC inschakelde om de bouw en de uitrusting ervan te realiseren. De materiële componenten van de Amsterdam herbergen dan ook drie informatieniveaus: het schip, de werf en de stad.



Het wrak van het VOC-schip de Amsterdam bij laag water op het strand van Hastings
(foto: Stichting VOC-schip Amsterdam)

Deze drietrapsraket is bijvoorbeeld herkenbaar in een voorraadpot van steengoed, gevonden op het achterdek van de Amsterdam. De pot bevatte een plantaardige massa, die als tamarinde werd geïdentificeerd.⁴ De aanwezigheid van kevers (*Sitophilus linearis*) tussen de vruchten duidde erop dat de planten nog ongezuiverd waren. Die beestjes leefden namelijk alleen op de tropische plaats van herkomst.

AMSTERDAM, EEN MARITIEME STAD?

Tamarinde, assam, was een van de importproducten die de VOC uit Azië haalde. Eenmaal aangekomen in Amsterdam en opgeslagen in het magazijn op de werf veranderde de plant van handelsgoed tot scheepsuitrusting, want op dit uitgaande schip was tamarinde aan boord vanwege zijn medicinale werking. Tamarinde was opgenomen in de medicamentenlijst van de scheepsapotheek onder de naam *fructus Tamarindorum* als laxeermiddel of ter bestrijding van koorts. Uit de archeologische werkelijkheid bleek dat achter dit potjeslatijn een ruwe grondstof schuilging, met insecten en al ongesorteerd aan boord gebracht, en dat de scheepschirurgijn zijn preparaten van tamarinde zelf moest maken.

Een ander voorbeeld biedt een pakket van twaalf patroontassen in de wapenkamer van de Amsterdam, splinternieuw en ongebruikt, de leren riem nog kruislings eromheen gewonden.⁵ De tassen behoorden tot de standaarduitrusting van de musketiers van de Compagnie; onder de 333 opvarenden bevonden zich 128 militairen die op weg waren naar Batavia. In wisselwerking met historische bronnen kunnen dergelijke archeologische voorwerpen uit de anonimiteit worden gehaald, een naam krijgen en gekoppeld worden aan de historische personen met wie de VOC in Amsterdam destijds zaken deed. De boekhoudersjournalen van de VOC bijvoorbeeld, waarin de inkoop van materiële voorzieningen van het 18de-eeuwse werfcomplex werd bijgehouden, leren ons dat deze patroontassen voor 32 stuivers per stuk zijn geleverd door Dirck Hanius, makelaar op de Oudezijds Achterburgwal, die in november 1748 werd betaald voor een leverantie van 1700 exemplaren. De afrekeningen tonen dat het management van de werf de inkoop van deze goederen toen flink trachtte te reorganiseren, want vijf jaar daarvoor – in 1742 – werden de patroontassen nog gemaakt door vier individuele firma's, waaronder twee van vrouwelijke ondernemers: de weduwen Jan Deldijm en Arent ten Elshof, die ieder een knopenwinkel hadden – een in de Warmoesstraat en een in de Halsteeg. De twee overige leveranciers waren Joost van Wijck, bandeliermaker in de Warmoesstraat, en ene Jan Haijningh zonder een nader omschreven beroep. Deze middenstanders leverden vaker per jaar kleinere hoeveelheden, samen net zoveel als de ene leverantie van Hanius, maar wel voor 40 stuivers 't stuk. De archeologische vondst van de patroontas is als een momentopname van het zoeken naar een grotere efficiëntie in de bedrijfsvoering, waarin aanschaf via kleine zelfstandigen werd omgebogen naar bulklevering door één tussenhandelaar. Tegelijkertijd geeft de vondst een kijkje achter de toonbank van een 18de-eeuwse winkel

JERZY GAWRONSKI

op de Warmoesstraat en informeert deze ons over het assortiment van die mid-denstander.

Dit zijn slechts twee van de honderden verhalen die zo'n schip over stad en bedrijf bevat – voorbeelden van het essentiële gegeven dat een schip een complexe drager van informatie is, niet alleen (in overdrachtelijke zin) opgeslagen in z'n materiële onderdelen, maar ook letterlijk aan boord aanwezig in de vorm van berichten die met het schip binnen een (internationaal) communicatiesysteem circuleerden. Elk schip afzonderlijk is een informatieknooppunt. In de huidige digitale verbeelding kan je een schip zien als een drijvende usb-stick geladen met data, die bij aankomst in een haven inlogt op de grote harde schijf van het systeem aldaar, een haven bevolkt door een krioelende zwerm usb-sticks.

Deze notie van schepen als informatiedragers sluit aan bij het moderne beeld van Amsterdam als handelshaven, zoals Clé Lesger dat bijvoorbeeld heeft gepresenteerd in zijn socio-economische analyse van het functioneren van Amsterdam als opkomend handelscentrum vanaf het einde van de 16de eeuw.⁶ Uitgaande van het *gateway*-model van een haven als doorvoerpunt stelt hij dat Amsterdam eerder succesvol was in het verwerven van een cruciale positie op de handelsmarkt vanwege de concentratie, circulatie en verwerking van veel informatie hier ter stede, dan vanwege de functie als fysiek verzamelcentrum van veel goederen. De stad beschikte over instituties als de beurs en de wisselbank, en bood dienstverlening in informatievoorziening met prijscouranten, beurslijsten, drukkerijen en boekhandels. Het informatienetwerk was van doorslaggevend belang bij het vervullen van de rol van stapelmarkt en het intensieve scheepvaartverkeer was cruciaal voor de aan- en afvoer van die informatie.

Dit geeft invulling aan het begrip 'maritiem cultuurlandschap' (in contextuele zin) als de omgeving van een maritiem netwerk waarin sprake is van een stelsel van mobiliteit, verbindingen en uitwisseling. Schepen zorgden voortdurend voor contacten over water en voor de aanvoer van goederen, mensen en ideeën, zaken die tastbaar of virtueel binnen het maritieme netwerk pasten. Een schip dat Amsterdam toen aandeed en eruit vertrok, was een tastbare uitdrukking van de virtuele informatie-eigenschappen binnen zo'n communicatieportaal.

Wat betekenen schepen nu als ruimtelijke component van de Amsterdamse stadsstructuur en hoe geven zij invulling aan het begrip 'maritieme stad'? Voor deze vraag keren we terug naar het stedenbouwkundige proces dat aan het 17de-eeuwse stadsplan van Amsterdam ten grondslag lag.⁷ Rond het midden van de

AMSTERDAM, EEN MARITIEME STAD?

16de eeuw was de middeleeuwse stad van Amsterdam totaal volgroeid. Deze had zich ontwikkeld uit de 13de-eeuwse damstad. Het bestuurlijke en economische centrum bevond zich rond de Dam – de kern van de stad, ingeklemd in een H-vormige nederzettingsstructuur tussen de assen van de zeedijken Nieuwendijk en Warmoesstraat. In de 14de eeuw vonden, met de aanleg van de burgwallen, de eerste uitbreidingen in de vorm van schillen aan de oost- en westzijde plaats, en aan het eind van de 15de eeuw was de stad met steen ommuurd binnen de ring Singel en Kloveniersburgwal/Geldersekade. Vóór de Dam, in de besloten riviermonding van de Amstel – aanvankelijk ‘Op ’t Water’ en later in de 19de eeuw ‘Damrak’ genoemd – lag een binnenhaven met ervoor een rede afgeschermd met een dubbele, 600 m lange palenrij: de ‘Laag’. Deze bood aan weerszijden ligplaatsen voor schepen, de Walen. Amsterdam was in de eerste helft van de 16de eeuw uitgegroeid tot de belangrijkste stapelmarkt van Oostzeegoederen en stond aan de vooravond van een explosieve groei tot mondiaal scheepvaartcentrum. Er was infrastructuur nodig voor de winterstalling van schepen, overslag en opslag, scheepsbouw en reparatie, voor een toeleverings- en productieapparaat, die gecreëerd werd in het industriegebied de Lastage buiten de stad. Het havenfront kwam hiermee op 1.100 m.

De eerste van de vier planmatige stadsuitbreidingen ving aan in 1578 met het binnen de omwalling trekken van de Lastage. De Montelbaanstoren werd opgericht als oostelijk verdedigingswerk, en in de jaren 1580 werd de westelijke buitensingel één schil opgeschoven naar de huidige Herengracht. De Laag verlengde zich tussen de Haarlemmerpoort en Montelbaanstoren tot 1.600 m. Kort daarop, in 1591-1595, volgde de Tweede Uitleg. Wegens een tekort aan werven, berging, opslag- en havenfaciliteiten werden drie nieuwe eilanden – Uilenburg, Marken en haaks erop Rapenburg – aangelegd, functioneel geometrisch verkaveld en bestemd voor het maritieme bedrijf. Aan de Amstel kwam een vierde eiland, Vlooienburg, als woongebied. De palenrij voor de stad werd weer doorgetrokken, waarmee het havenfront, nu met de Oude Waal erbij, 2.000 m breed werd. Om een idee te krijgen van het scheepvaartvolume: in 1598 kwamen 600 schepen binnen. Toen kwam ook de Straatvaart op het Middellandse-Zeegebied op, en met de oprichting van de VOC in 1602 kreeg Amsterdam voor de daaropvolgende twee eeuwen ook definitief een sleutelpositie in de overzeese intercontinentale vaart.

Al snel, binnen 10 jaar tijd, werd besloten over te gaan tot de Derde Uitleg, waarvan de aanleg in 1610 van start ging. De stad moest worden uitgebreid van-

JERZY GAWRONSKI

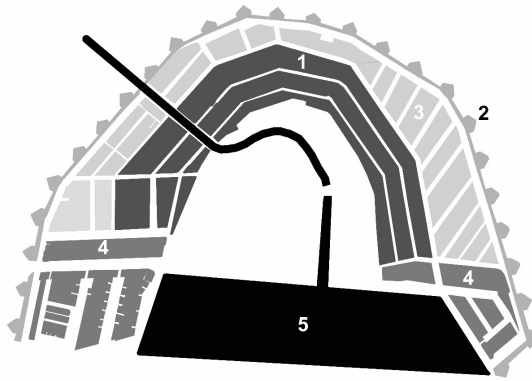
wege een omvangrijke bevolkingstoename, van 30.000 inwoners in 1578 naar 170.000 in 1650. Het inrichtingsplan behelsde de toevoeging van een nieuwe stedelijke schil aan de westkant van de stad, met een moderne gebastioneerde vestingwal, een nieuw stelsel van concentrische grachten en enkele woon- en werkwijken. De havenfaciliteiten werden uitgebreid met de Nieuwe Waal en de drie westelijke haveneilanden Bickerseiland, Realeneiland en Prinseneiland, waarmee het havenfront werd opgerekt tot 3.000 m. In 1644 volgde een kort intermezzo, waarbij de Oude Waal aan de oostzijde van het havenfront werd gedempt tot het Nieuwe Waalseiland en de Waal zelf meer naar het oosten werd verlegd langs de doorgetrokken stadsmuur, waar ook een begin werd gemaakt met een werfgebied voor de Admiraliteit, het latere Kattenburg.

De havenontwikkeling langs het IJ kwam tot een einde met de Vierde Uitleg waarmee rond 1650 werd begonnen door de creatie van een nieuw havengebied met de Oostelijke Eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg, gelegen aan de net gegraven Nieuwe Vaart. Het plan hiertoe was ontwikkeld door Daniel Stalpaert en Cornelis Danckerts de Reij op de kantoren van de Stadsfabriek, en in 1662 voor uitvoering door het stadsbestuur aangenomen. In vervolg op het fortificatieontwerp van 1610 werd de omwalling doorgetrokken tot aan het IJ tot een halfcirkelvormige stadswal en ook het concentrische grachtenstelsel werd tot voorbij de Amstel doorgezet. Vanwege het ontbreken van enige demografische druk die bij de vorige stadsuitbreidingen nog wel een factor van belang was geweest, bleef er ruimte open binnen het nieuwe stedelijk gebied. Dit leidde onder meer tot de parkzone de Plantage. Met de aanleg van de reeks haveneilanden aan de oostzijde van de stad was het havenfront nu opgerekt tot 4.500 m.

In het debat over de oorsprong en ontwikkeling van dit stadsplan stond aanvankelijk de vraag centraal of hieraan een vooropgezet en samenhangend ontwerp aan ten grondslag had gelegen volgens de laatste idealen en regels van de stedenbouw en vestingkunde die Italiaanse bouwkundige theoretici en ingenieurs aan het eind van de 16de eeuw in de Nederlanden introduceerden. Werd er voortgeborduurd op het stelsel van burgwallen of volgde het moderne ontwerp van de stedelijke grachtengordel het ideale stadsmodel? In de huidige beeldvorming is eerder sprake van een continu proces dan van één plan, een proces dat werd aangestuurd door een streven naar pragmatische functionaliteit, planologische esthetiek en maximaal rendement. Het bijzonderste van dit proces was dat vier afzonderlijke planologi-

AMSTERDAM, EEN MARITIEME STAD?

sche onderdelen, ieder met een eigen functie en vormtaal, tot één samenhangend geheel werden gecombineerd.



Schematische plattegrond van de stadsontwikkeling van Amsterdam tussen 1580 en 1660 met 1) de grachtengordel, 2) de stadsmuur, 3) woon- en werkwijken, 4) haveneilanden, 5) het havenbekken

Het meest prestigieuze onderdeel was de grachtengordel rond de oude stad. Dit stelsel van hoofdgrachten was bestemd voor de nieuwe elite van welgestelde kooplieden die hier hun burgerlijke woontrots tentoonspreidden. Deze ceintuur was geometrisch verkaveld volgens het patroon van de eerste (Heren)gracht uit 1585 en had een concentrische structuur doorsneden door radiale straten. Met deze planologische modernisering werd voortgeborduurd op idealen van schoonheid en functionaliteit die herkenbaar zijn in Italiaanse stadsmoedellen, zoals dat van het gefortificeerde stadje Palmanova dat rond 1600 werd gebouwd naar ontwerp van ingenieur Scamozzi. Dit geldt ook voor het tweede onderdeel van het ontwerp, namelijk het fortificatieplan, waarin het Oudnederlandse vestingstelsel was gevolgd. Dat bestond uit een stadsmuur met elf bolwerken die aanvankelijk stopte bij de Leidsegracht, maar bij de Vierde Uitleg vervolmaakt werd tot een halve cirkel van 26 bolwerken. Het derde onderdeel was een ambachtelijke woon- en werkwijk, het Nieuwe Werk – nu de Jordaan – ingericht volgens de bestaande plattelandsverkaveling van sloten, die gehandhaafd bleven in het straten- en grachtenpatroon van dit nieuwe stedelijke gebied. Ook bij de Vierde Uitleg werd een

JERZY GAWRONSKI

dergelijke schil van een ambachtelijk kwartier voortgezet met het buurtje het Noordse Bosch bij de Vijzelgracht.

Als vierde component waren er de stelsels van haveneilanden. Bij de Derde Uitleg ging het om de drie Westelijke Eilanden met erboven een uiterst functionele, geometrisch rechthoekige, verkavelde woonwijk, de Haarlemmerbuurt. Het feitelijke startpunt van deze uitbreiding lag aan de waterkant, met de aanleg van de Nieuwe Waal in 1610 aan de noordwestzijde van de haven voor de haringvissers en daarnaast het Realeneiland en Bickerseiland in 1614 en het Prinseneiland in 1615. Ook de bouw van de Oostelijke Eilanden liep vooruit op de planontwikkeling van de Vierde Uitleg. Vanwege de groeiende activiteiten van de VOC en de Admiraliteit was schaalvergroting en uitbreiding van de havenfaciliteiten nodig. Voor de vloot van de marine werd een werf op Kattenburg ingericht, Wittenburg was bestemd voor particuliere werven en Oostenburg zou gaan dienen als de werf en het distributiecentrum van de VOC.

Hiermee was in 1660 het karakteristieke halfcirkelvormige stadsplan van Amsterdam voltooid, waarvan de haven aan het IJ de langgerekte onderzijde vormde. De noodzaak van de aanleg van de Oostelijke Eilanden met hun havenfaciliteiten was daarmee bepalend voor de omtrek van de halve cirkel van de fortificatie. De stad in de vorm van een halve cirkel, grenzend aan het water, vertoont zeker raakvlakken met de urbanistische idealen van de Italiaanse renaissance, zoals het ontwerp van een rivierstad uit het voorbeeldenboek van ingenieur De Marchi uit 1599.⁸ In Amsterdam is de maritieme variant van dit fluviale model te herkennen, waarbij straten vervangen zijn door grachten waardoor het water met eb en vloed de stad binnenkwam; het IJ nam hierbij de positie in van de rivier. De cirkel is echter nooit doorgetrokken en Amsterdam-Noord is nooit in de stadsfortificatie opgenomen. De invulling van het ideale grondplan vertoont in het geval van Amsterdam variatie door praktische factoren als functionele differentiatie, bestaande verkavelingen en grondprocedures met speculatie en onteigening.

Stedenbouwkundig veel belangrijker is niet de analogie met, maar de afwijking van dit renaissance-ideaalmodel. Daar waar het concentrische stadsplan een statisch middelpunt vertoont, ligt het eigenlijke centrum van Amsterdam in het havenbekken voor de rechte onderkant van de stad, ingeklemd tussen de symmetrische pendanten van de beide clusters haveneilanden die de lange stadsas van de haven afsluiten, waarop het stelsel van concentrische grachten uitmondde. En het is die onderkant met het water van het IJ dat als vijfde planologische element

AMSTERDAM, EEN MARITIEME STAD?

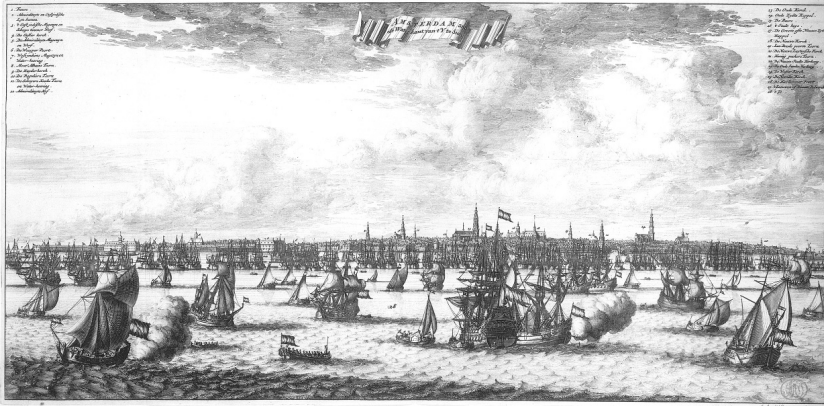
onlosmakelijk onderdeel is van het stadsplan van Amsterdam en de stedenbouwkundige essentie van de maritieme stad vertegenwoordigt. Het Damrak was nog een rudimentair havencentrum als overblijfsel van de middeleeuwse structuur, en de Dam een ceremonieel en bestuurlijk centrum met het stadhuis, de beurs, de wisselbank en de Nieuwe Kerk.

Het werkelijke ruimtelijke knooppunt lag echter aan de voorkant van de nieuwe stad en bestond niet uit één centrum of centrale plaats, maar werd gekenmerkt door een topografie met een extreem hoge mate van dynamiek en mobiliteit, een aaneenschakeling van centrale plaatsen, een stedelijk gebied met een drijvende bebouwing van schepen. Aan de waterkant bevonden zich verschillende urbane zones die ieder een specifieke rol vervulden binnen het systeem van de locale en lange afstandsscheepvaart. Er was een voor het scheepvaartbedrijf gevarieerde infrastructuur voor bouw en reparatie, met toelevering en personeel. Daarnaast bood de stad daar letterlijk een fysiek knooppunt van schepen, voor de overslag van goederen uit de lange-afstandsvaart, en voor honderden beurtschepen en trek-schuiten ten behoeve van lokaal en regionaal personen- en goederenvervoer. In 1750 waren er bijvoorbeeld wekelijks 800 afvaarten naar 180 bestemmingen in binnen- en buitenland. Schepen in allerlei soorten en maten vulden het IJ. Ze kwamen en gingen, en het wateroppervlak tussen de haveneilanden, 4,5 km lang, bood een constant veranderend stadsdecor met een mobiele verzameling schepen.

Dit waterbekken van de haven was de basis van de stedelijke structuur; het was – hoewel onbebouwd – een functioneel en tegelijkertijd bijna virtueel onderdeel van het stadsplan. Voor de 17de- en 18de-eeuwse toeschouwer, voor wie schepen nog onlosmakelijk waren verbonden met het wezen van Amsterdam, zette de stad zich hier voort. De toenmalige reisgidsen raadden aan om, naast de verplichte nummers als het wereldwonder van het stadhuis, de kerken, strafinrichtingen en VOC-bedrijfsgebouwen, een blik te werpen op de ware stad, vanaf de overkant van het IJ met het gezicht op het woud van honderden masten. Binnen het maritieme cultuurlandschap staan verbindingen over water centraal met kernbegrippen als mobiliteit, interactie en uitwisseling. Met schepen kwamen mensen, goederen en ideeën die circuleerden in de stad. De aanwezigheid van schepen leidde tot een apart en eigen stedelijk gebied. Het water van het IJ is een markant en beeldbepalend onderdeel van het Amsterdamse stadsplan, dat zich in het samenspel met schepen en scheepvaartnetwerken kenmerkt door mobiliteit, decentralisatie, internationalisering en een dynamische topografie. Niet het water zelf, maar deze

JERZY GAWRONSKI

virtueel planologische eigenschappen zijn de kenmerken van het begrip ‘maritieme stad’ en van de moderniteit van het Amsterdamse 17de-eeuwse stadsontwerp.



Scheepsdrukte op het IJ (gravure Stoopendaal, 1693)

In aansluiting op deze maritiem archeologische verdieping van het begrip ‘waterstad’ wil ik nog graag ingaan op de urbane archeologie of stadskernonderzoek, als de materiële kant van de stadsgeschiedenis in meer algemene zin. Zowel de maritieme als de stedelijke archeologie zijn relatief jonge disciplines die zich in Nederland vanaf de jaren zeventig van de vorige eeuw wetenschappelijk hebben gevormd. De volwassenwording van de urbane archeologie heeft zich niet alleen voltrokken in academisch perspectief. Het beheer en onderzoek van het stedelijke erfgoed zijn onlosmakelijk verbonden met de vorming van gemeentelijke archeologische diensten. Wat de Amsterdamse situatie betreft, had de UvA daarin een voortrekkersrol.⁹ Aan het toenmalige Instituut voor Pre- en Protohistorie (IPP), nu het Amsterdams Archeologisch Centrum (AAC), ontwikkelde zich, met de hoogleraren Carlos van Regteren-Altena en later Anthonie Heidinga, de archeologie van de middeleeuwen. Vanuit deze discipline kon inhoud worden gegeven aan de behoefte aan archeologische expertise in verband met het groeiende aantal vindplaatsen dat bij de stedelijke vernieuwingsprogramma’s en infrastructurele projecten in de jaren zestig en zeventig in het historische centrum van Amsterdam aan het daglicht kwamen. De archeologen van de UvA konden bij wijze van spreken meteen bij de voordeur aan de slag. Zo werd ook vanuit de universiteit de

AMSTERDAM, EEN MARITIEME STAD?

basis gelegd voor de oprichting van een gemeentelijke archeologische dienst en de aanstelling van mijn voorganger Jan Baart als gemeentelijk archeoloog in 1972. Tot op heden zijn meer dan 130 vindplaatsen onderzocht en is er een enorm gevarieerde gemeentelijke collectie van een kleine 40.000 voorwerpen opgebouwd die BMA, in samenwerking met het Amsterdams Historisch Museum, beheert.

Na een eerste periode van *rescue archaeology* met – vanwege de hoge bouwdruk – het accent op de uitvoering, werd er ook gewerkt aan integratie van de archeologische erfgoedzorg met het stedelijk bouwproces. Met de fusie van archeologie en monumentenzorg tot BMA in 2002 werd dit streven organisatorisch onderbouwd. Duidelijke positionering van archeologie binnen de ruimtelijke ordening is het speerpunt van de nieuwe archeologische regelgeving die voortkomt uit het Europese Verdrag van Malta van 1992 en in 2007 is opgenomen in de Monumentenwet. BMA geeft hieraan invulling door in de gemeentelijke archeologische programma's de efficiëntie van het bouwen (geen verassingingen, geen vertragingen) evenzeer te laten meewegen als de kwaliteit van het onderzoek. Een dergelijk tweesporenbeleid zorgt voor verankering van zowel het maatschappelijke als het wetenschappelijke belang van de gemeentelijke archeologie.

Aan het AAC voltrokken zich intussen vanaf de jaren tachtig ook vakinhoudelijke veranderingen doordat in het onderwijsprogramma ruimte kwam voor de postmiddeleeuwse en vroegmoderne periode. De academische archeologie richtte zich op fenomenen als de overzeese expansie, de stedelijke samenleving in het pre-industriële tijdperk en de scheepsarcheologie. Ook binnen de gemeentelijke archeologie was sprake van een groeiende tendens tot thematisch onderzoek van het bodemarchief. Thema's binnen het Amsterdamse programma behelsden onder meer het ontstaan en de vroege geschiedenis van de stad, de stedelijke wooncultuur en z'n karakteristieke materiële cultuur, met speciale aandacht voor de explosieve urbane ontwikkeling in de 16de en 17de eeuw en de stad als scheepvaartcentrum.

De leerstoel Maritieme en Urbane Archeologie aan de Faculteit der Geesteswetenschappen markeert een nieuwe fase in deze ontwikkelingen. Meer nog dan een versmelting van de twee ogenschijnlijk tegengestelde, maar – zoals we net hebben gezien – in Amsterdam nauw met elkaar verbonden elementen water en aarde, betekent deze leerstoel ook een symbiose van twee archeologische systemen binnen de stad: die van de UvA en die van de gemeente, van het AAC en BMA. De gemeentelijke archeologie houdt meer in dan alleen een faciliteit die

JERZY GAWRONSKI

zich bezighoudt met het verzamelen van scherven in de modder. Het stedelijke bodemarchief biedt vooral een nieuwe kijk op het verleden met materiële tastbare zaken.

De archeologische ondergrond is onlosmakelijk onderdeel van de stedelijke structuur en daarmee ook een primaire informatiebron, die gelezen dient te worden in multidisciplinaire samenhang en geïntegreerd met historische, iconografische en beeldbronnen, met bouwstructuren en archiefstukken. De onderzoeksagenda is de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de gemeentelijke archeologie. Dit wordt des te relevanter met de Maltawetgeving, aangezien archeologisch onderzoek een commercieel uitbestedbaar onderdeel is geworden van het RO-proces. Door actief aan te haken bij het academisch archeologisch stelsel vergroot de gemeentelijke archeoloog z'n opties om inhoud te geven en inhoud te bewaken. Het streven naar efficiënte dienstverlening van de gemeentelijke archeologie in het publieke domein wordt zo gekoppeld aan mogelijkheden om het vak te verdiepen en contexten en probleemstellingen te ontwikkelen waaraan men, door de waan van het voortgaande onderzoek in Maltaverband, niet toekomt. Daarin vinden BMA en de universiteit elkaar als partners. Voor beide is er de inhoudelijke uitdaging om de gemeentelijke collectie van vondsten en vindplaatsen toegankelijk te maken voor onderzoekers en Amsterdammers, en om een onderzoekskader te creëren voor een geschiedkunde die gebruikmaakt van alle bronnen.

Tot slot een vrolijke noot om de stedelijke archeologie in al z'n topografische en materiële facetten te illustreren: de Noord/Zuidlijn. Dit is een project, waarbij – u zult het geloven of niet – archeologie nu juist niet tot vertraging, verzakking of kostenoverschrijding heeft geleid, maar juist tot een naadloze integratie van archeologisch onderzoek in een civieltechnisch bouwproces en een voorbeeld van bijzondere archeologie, namelijk archeologie van de stadsrivier. De verticale bouwputten op het Damrak en Rokin bieden namelijk toegang tot de bodem van de Amstel, de halsslagader van de stedelijke structuur die in de loop der eeuwen is ontstaan. Het is een rivier die nog vele vragen heeft te beantwoorden over z'n ontstaan, z'n ligging in het middeleeuwse veenlandschap van Waterland en Amstelland, over z'n betekenis in samenhang met het IJ voor de groei van de stad. Maar ook een rivier vol met troep aangezien waterlopen, kanalen of rivieren bij uitstek plekken zijn waar mensen hun afval dumpen of per ongeluk zaken verliezen.

AMSTERDAM, EEN MARITIEME STAD?

Een rivierbedding als de Amstel is dus een archeologische vindplaats met een uiterst gevarieerde doorsnede die de stedelijke materiële cultuur door de eeuwen heen weerspiegelt. Op het Damrak zijn daarom archeologen afgedaald onder de caisson bij de Nieuwe Brug – van 6 naar 12 m -NAP – om al ploeterend in de blubber antwoorden te vinden die besloten liggen in de fijne opeenvolging van grondlagen die zich in de loop der eeuwen hebben afgezet in de rivierbedding. Op 11,50 m -NAP staat men daar oog in oog met de onderkant van onze stadsrivier – een dramatisch moment voor degenen die alleen gewend zijn de Amstel van boven te zien, met zijn eendjes en boten. Uit deze stratigrafie worden geofysische en biologische gegevens verzameld voor specialistisch onderzoek naar het milieu, het landschap en de waterhuishouding van de rivier, die uiteindelijk zullen worden ingepast in een beeld van de fysieke rol van de Amstel, het Damrak en Rokin binnen de stedelijke structuur. Voor het afzinken van de caisson bij de Nieuwebrug is zo'n 20.000 kub Damrakbodem weggezogen. De archeologen gebruikten een industriële zeef met een aantal zeefdekken om de weggepompte bagger te doorzoeken. Het team was in staat de meest kleine en kwetsbare zaken van de lopende band te halen en vergaarde een oogst van duizenden vuilniszakken met vondsten, een half miljoen scherven, botten, bulkafval, maar ook de meest uiteenlopende unieke voorwerpen – naar schatting 85-90% van het totale materiële residu in de rivierbodem rond de Nieuwe Brug. Dit alles vormt een bruikbare graadmeter voor het archeologische potentieel van het hele Damrak of van andere waterbodems in het middeleeuwse centrum van de stad.

De vondsten bestaan deels uit wat mensen verloren hebben (geld, sleutels en brillen), maar de werkelijke betekenis van al die materiële overblijfselen hangt samen met hun verbintenis en relatie met de topografische functionaliteit van de specifieke locatie. De Nieuwe Brug is meer dan slechts een oeververbinding tussen de Oudezijde en Nieuwezijde: de brug behoorde tot de stedelijke infrastructuur met verschillende betekenissen en functies. In de 16de eeuw bijvoorbeeld was de brug onderdeel van de noordelijke verdedigingslinie van de stad, die de toegang tot de binnenhaven beschermde – op de kaart van Anthonisz te zien aan het geschat langs de reling en de aanwezigheid van een blokhuis op palen voor de brug. Vondsten die hiermee verband houden zijn bijvoorbeeld twee insignes van Sint Joris en de draak – beschermheilige van militairen –, die toebehoord hebben aan de schutterijcompagnie die gestationeerd was in het blokhuis.



De Nieuwe Brug op de stadsplattegrond van Cornelis Anthonisz, 1544

De brug onderging in 17de eeuw verschillende gedaantewisselingen. Er kwam onder meer het Paalhuis dat een administratieve functie had bij de inning van havengeld. De brug was verder economisch belangrijk als ontmoetingsplaats voor handelaren; het was een openluchtbeurs. Het was ook onderdeel van de openbare ruimte, waar mensen elkaar tegenkwamen en kinderen speelden. Dit komt tot uitdrukking door de vondst van zogeheten 'werpkoten', kinderspeelgoed gemaakt van botten van runderpoten. Deze werden gebruikt in het kootspel, een soort voorloper van kegelen. Werpkoten werden verzwaard met een ijzeren nagel of door er lood in te gieten, en als zo'n werpkoot eenmaal goed in de hand lag, wilde je 'm niet meer kwijt. Je favoriete werpkoot versierde je of je schreef je naam erop, zoals het Amsterdams jongetje Jan dat in 1600 zijn naam met de N in spiegelbeeld op een koot kraste. Dit en de insignes van Sint Joris zijn slechts twee van de honderden voorwerpen die opgegraven zijn uit de rivierbodem en een spiegel zijn van de activiteiten op en rond de Nieuwebrug, van de topografie en het functioneren van de stad.

AMSTERDAM, EEN MARITIEME STAD?

Ditzelfde geldt voor het Rokin. Hier is sprake van een totaal andere urbane situatie, van een rivier die – afgesloten door de Dam – ingeklemd ligt binnen een dicht stedelijk weefsel van bebouwing, woonhuizen en instellingen zoals de Nieuwezijds kapel of het Sint Pietersgasthuis, later, na de Alteratie in 1578, in een gebied van bedrijven en werkplaatsen langs de oever. De vraag is of de activiteiten op de oever herkenbare sporen hebben nagelaten in de vondstafzettingen in de rivierbodembodem en ook omgekeerd, in hoeverre de archeologische overblijfselen in de rivier verbonden kunnen worden met de gebouwen eromheen als plaatsen van wonen en werken door de eeuwen heen op de oever. Bij het uitgraven van de bouwput van 170 bij 40 m van het station Rokin zijn de vondsten systematisch per vak uit de rivierbedding verzameld om ze te kunnen koppelen aan de afzonderlijke percelen. Zo kan de archeologische inhoud van de rivier worden geïnterpreteerd in relatie met historische bewoners en bedrijven.

Er is een onderwijsproject met het historisch seminarium van de UvA gestart om de bewonings- en economische geschiedenis in kaart te brengen als een culturele biografie van het Rokin. De eerste ruimtelijke analyses wijzen inderdaad op patronen in de archeologische vondstverspreiding en mogelijke correlaties met een oevercontext. Zo bevat het Rokin veel compleet aardewerk, zoals steengoed kruiken uit het Rijnland waarin in de 18de en 19de eeuw mineraalwater naar Amsterdam werd vervoerd. Beiden categorieën vertonen een ander verspreidingspatroon, hetgeen duidt op een afwijkende afvaldump voor elk van de twee en ook op het feit dat de rivier met z'n waterbeweging geen totale vermenging van materialen veroorzaakt. Een andere categorie afval vormen de hoornpitten: ze kwamen met honderden tegelijk als slachtafval of overblijfselen van leerlooierijen uit de bodem van het Rokin. Deze vondsten lagen niet overal verspreid, maar geconcentreerd in twee duidelijke clusters. Een van deze clusters heeft extra betekenis gekregen door een ruimtelijke relatie met het stratenpatroon: de Wijde Lombardsteeg er recht voor leidde namelijk direct naar de St. Pietersvleeshal, het slachthuis dat gesitueerd was achter het Rokin aan de Nes. Dat levert het onmiskenbare bewijs voor een oorzakelijk verband tussen de archeologische rivier en z'n historische oever, en een goede basis voor de verdere verwerking van de vondsten van het Rokin in de komende jaren.

Typerend voor de opgravingen in de bodem van de voormalige Amstel, en voor archeologie in algemene zin, is dat vondsten voor een belangrijk deel bestaan uit series bulkmateriaal dat als afval bij herhaling werd gedumpt. Maar de archeologie

JERZY GAWRONSKI

van de stad wordt ook gemaakt door unieke voorwerpen, door vondsten die in één keer, met één handeling, tot ons zijn gekomen, zoals deze tang, gevonden in het Damrak. Het is een oud versleten exemplaar, letterlijk oud roest, dat bij nadere bestudering een instrument bleek te zijn waarvan er maar één bestond. Met deze tang werden de stedelijk wolproducten voorzien van een kwaliteitsmerk in de vorm van lakenloodjes, zoiets als wat vroeger in de GEB meterkastjes zat of aan de rookworst. De ene kant van de loodjes was gestempeld met het stadswapen en de andere met een symbool dat van doen had met de lakenindustrie. De tang is zeker rond 1350 in gebruik geweest en is daarmee het oudste bewijs voor het bestaan van het stadswapen van Amsterdam in de vorm van het schild met drie Andrieskruizen. Deze tang had duidelijk z'n beste tijd gehad en moest worden vernietigd om te voorkomen dat hij in de handen van de concurrenten zou vallen. Op een dag zei de meester tot z'n knecht 'Jan (nee niet die van het kootspel, een ander), Jan, er komt een nieuwe tang, zorg dat je van de ouwe afkomt', en Jan liep naar de Nieuwe Brug, het was al een beetje donker, en daar stond hij aan het einde van de stad, hij keek uit over het zwarte water van het IJ en met een zwiep gooide hij de tang over de reling en dacht, ziezo, die zien we niet meer terug, totdat zes eeuwen later de gemeentelijke archeologen van Amsterdam hun stadstang weer boven water haalden.



De lakenloodjestang uit circa 1350 met een mal van het Amsterdamse stadswapen (foto: Bureau Monumenten en Archeologie)

AMSTERDAM, EEN MARITIEME STAD?

Dames en heren, met deze plons aan het einde van mijn oratie gekomen, wil ik graag enkele woorden van dank uitspreken.

Allereerst aan Bas Kist, oud-conservator bij de afdeling Nederlandse Geschiedenis van het Rijksmuseum, in 2003 onverwacht en te vroeg overleden, voor zijn onderricht, advies en inspiratie bij mijn zoektocht door de wereld van de materiële werkelijkheid en vooral voor het delen – als leermeester en later goede vriend – van een kritische kijk op de vele verschijningsvormen waarmee geschiedenis zich aandient.

Mijn promotores hoogleraren Carlos van Regteren-Altena en Jaap Bruijn die ieder vanuit hun eigen vakgroep, Archeologie in Amsterdam en Zeegeschiedenis in Leiden, mij steunden in het ontwikkelen van visies in de maritieme historische archeologie of, zo u wilt, archeologische maritieme geschiedenis.

Het College van Bestuur en de Faculteit der Geesterwetenschappen dank ik voor het instellen van deze leerstoel en evenzeer Esther Agricola, directeur van het BMA, door mij de ruimte en stimulering te bieden die nodig zijn om de archeologische bruggen in Amsterdam te kunnen slaan, alsook hoogleraar Frans Theuws van het AAC voor de inbedding van deze vakgebieden in het universitaire programma.

Mijn familie, en vooral mijn lieve ouders Emmy en Norbert, die tot mijn grote vreugde dit moment met mij kunnen delen en die de vanzelfsprekendheid waarmee ik onder water verdween, gaten in de grond groef en met het verleden bezig was altijd hebben gestimuleerd en gesteund, en waarvoor ik hen oneindig dankbaar ben, en ook mijn zoon Simon met zijn moeder Eva aan zijn zijde, voor de bijzondere kijk die hij mij op het leven gunt en de bijzondere creativiteit die zij aan zijn leven toevoegt, en Veronica voor het leven dat zij met mij wil delen, en natuurlijk mijn broers Leszek en Marek, van wie er één helaas minder aanwezig dan de ander, en mijn neef Milan.

Tot slot al mijn huidige collega's bij de universiteit, het AAC, het Convent van Gemeentelijk Archeologen en BMA, zowel het team van de afdeling Archeologie, alsook Monumenten en het bedrijfsbureau, verder degenen met wie ik samenwerk of heb samengewerkt in tal van projecten, zoals het onverzettelijke team van de Archeologie Noord/Zuidlijn, met Peter Kranendonk aan kop, het duikteam van het VOC-schip Amsterdam-project, de onverschrokken poolvaarders van de expedities naar het Behouden Huys en naar de Straat van Magelhaes, het team van het National Archaeological Anthropological Memory Management in Willemstad,

JERZY GAWRONSKI

met directeur Inchi Witteveen, voor het Curaçaose archeologie beleidsproject, en de inspirerende samenwerking met Bas van Sprew en Sander IJzerman daarin, buitenlandse collega's en vrienden als Michel L'Hour, directeur van de Franse Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines in Marseille, dott. Edoardo Riccardi in Savona en dr. Jon Adams van de Archaeology Department van de University of Southampton voor de toegang die ze me boden tot de wereld onder water, en verder in het bijzonder dr. Lodewijk Wagenaar, collega-historicus aan de UvA en tot voor kort conservator bij het Amsterdams Historisch Museum die met een aanstekelijk enthousiasme mede invulling geeft aan het onderwijs en onderzoek van de materiële geschiedenis van Amsterdam, binnen de stad en erbuiten over zee.

Ik heb gezegd.

Noten

1. Rebel en Vermeer, 2009.
2. De Hoog, 2005, p. 55-86.
3. Bakker, 2007.
4. Gawronski, 1996, p. 213.
5. Gawronski, 1996, p. 190-191.
6. Lesger, 2001, p. 181-249.
7. Bakker, 2004. Gawronski, 2002, p. 13-16.
8. Gawronski, 2002, p. 19-20.
9. Gawronski, 2004, p. 303-307.

Literatuur

- Bakker, B., 'De zichtbare stad', in: W. Frijhoff en Maarten Prak (red.), *Geschiedenis van Amsterdam II-1. Centrum van de wereld 1578-1650*. Amsterdam 2004, 17-101
- Bakker, B., en E. Schmitz, *Het aanzien van Amsterdam. Panorama's, plattegronden en profielen uit de Gouden Eeuw*. Bussum 2007
- Gawronski, Jerzy, *De Equipagie van de Hollandia en de Amsterdam. VOC-bedrijvigheid in 18de-eeuws Amsterdam*. Amsterdam 1996
- Gawronski, J., 'Archeologie op Oostenburg. De Amsterdamse stadsuitleg en het maritieme cultuurlandschap', in: J. Gawronski, J.F. Schmidt, M.-Th. Van Thoor (red.), *Amsterdam. Monumenten en Archeologie 1*. Amsterdam 2002, 10-27
- Gawronski, Jerzy, 'Opgravingen in Amsterdam. Een terugblik op dertig jaar gemeentelijke archeologie', in: V. van Rossem en M. Bakker (red.), *Amsterdam maakt geschiedenis. Vijftig jaar op zoek naar de genius loci*. Amsterdam 2004, 302-323
- Hoog, Maurits de, *4 X Amsterdam. Ontwerpen aan de stad*. Bussum 2005
- Lesger, C., *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550 – ca. 1630*. Hilversum 2001
- Rebel, B., en G. Vermeer, 'Amsterdam en haar problematische verhouding met het Centraal Station', *Amstelodamum* 100 (2009), 10-45