

Oostenburg kavels 7, 8 en 13 Conclusies (AAR 89)

Ophoging eerste en derde werfeiland Oostenburg 1660

Oostenburg is in 1660 aangelegd in buitendijks rietland, in de profielen zichtbaar als een kleisediment met een tussen 2 m - NAP en 2,6 m - NAP glooiend oppervlak met platgedrukte rietstengels. Met het IVO zijn vanaf een diepte van 1 m - NAP de aanwezigheid en ligging van de VOC-werfeilanden vastgesteld. In combinatie met gegevens van de vindplaatsen OOST, OOST1 en OOST4 is vastgesteld dat bij de aanleg van de werfeilanden een wisselende ophogingsmethodiek is toegepast, afhankelijk van de landschappelijke omstandigheden. Op alle werfeilanden was het hoofdbestanddeel van de ophoging zware klei die was gewonnen bij het graven van de grachten rondom de afzonderlijke eilanden. Op het eerste werfeiland en de zuidzijde van het derde was dit plaatselijk vermengd met kleine hoeveelheden bouwpuin. Aan de west- (OOST4) en noordzijde van het derde werfeiland (OOST, OOST1) was de klei vermengd met grote hoeveelheden stadsafval. Dit was de zone die, zoals zichtbaar is op de ontwerpkaart van Cornelis Danckertsz de Rij (afb. 2a-4) in het open water lag en hierdoor een extra verharding behoefde, terwijl de zuidelijker gelegen terreinen zich op vaste – weliswaar drassige – grond bevond.

Loopniveaus, scheepsbeschietersloods en apotheek

Loop- en werkniveaus uit de VOC-periode waren in werkputten 1 en 3 (kavel 7) vanaf 0,8 m - NAP waarneembaar. De vondsten uit de loopvlakken tonen de materiële cultuur van de arbeiders van de werf, die hoofdzakelijk bestond uit goedkoop rookgerei, een verschijnsel dat ook is waargenomen op de vindplaats OOST4. Het werfterrein was onderhevig aan verzakking en moest regelmatig worden opgehoogd. Hiervoor werd grond gebruikt die was vrijgekomen op het werfterrein zelf, gelet op de vondsten die alle uit de periode van de aanleg van het werfeiland kwamen. Mogelijk was de grond afkomstig van één van de vele bouwprojecten op de VOC-werf in de eerste helft van de 18de eeuw. In hetzelfde vlak bevonden zich funderingsresten van de grondig gesloopte scheepsbeschietersloods en de apotheek. Alleen van de apotheek bleken nog bakstenen muurresten aanwezig. De grachten tussen de werfeilanden bleken, afgezien van enkele losse vondsten, geen overblijfselen te bevatten uit de gebruikperiode van de werf.

Zeemagazijn, twee of drie traveeën

Er is gericht onderzoek gedaan naar (resten van) de oostelijke vleugel van het VOC-Zeemagazijn uit 1661 middels de werkputten 5 t/m 7 (kavel 8) (afb. 22, 23). De vraag was in hoeverre de funderingsresten van het Zeemagazijn nieuwe informatie kunnen bieden over de structuur van het gebouw. Deze archeologische gegevens kunnen in combinatie met resten van de oeverconstructie van het eiland uiteindelijk bijdragen aan een verfijnder beeld van het oorspronkelijke aanlegproces van dit deel van de werf in aanvulling op het beschikbare historische beeld. Een bijkomende vraag was hoe de sloop na de instorting van de westelijke vleugel van het Zeemagazijn in 1822 was verlopen.

Wat betreft de sloop in 1828 had eerder onderzoek in de Van Gendthallen (OOST2: 2002) uitgewezen dat de verzakte muren en gewelven van het westelijk deel bij de sloop niet waren opgeruimd, maar in de bodem waren achtergelaten. Het oostelijk deel daarentegen, zo toonde het IVO aan, is tot op het funderingshout gesloopt. In werkput 5 waren alleen nog de funderingspalen met kespens aanwezig, in de werkputten 6 en 7 de palen zelf. Het funderingshout van het Zeemagazijn ligt op gemiddeld 1,80 m – NAP en de paalkoppen op 1,70 m – NAP. Klaarblijkelijk was de sloop in 1822 er op gericht om nog zoveel bruikbare bouwmaterialen te bergen. Dit was vooral uitvoerbaar in het deel dat nog overeind stond en daar zijn de bakstenen grotendeels verwijderd. Door de grondige sloop resteerde niets van de latrine die zich in de hoek van het uitstekende deel van het gebouw in werkput 7 zou moeten bevinden, net zo min als een afvoer die van hieruit naar de gracht zou hebben geleid. In de vulling van de gracht op die locatie ontbraken ook vondsten uit de VOC-periode, een aanwijzing dat de grachten in de gebruikperiode van de werf regelmatig zijn uitgebaggerd om ze om diepte te houden voor de doorvaart van de vele bedrijfsvaartuigen.

Aan de westzijde van werkput 7 waren behalve funderingspalen ook nog enkele grote brokken metselwerk aanwezig. Tevens bevond zich hier in de gracht een verzakt gewelf en een deel van de voorgevel die in 1820 was weggezaakt in het water. Dit lijkt er op te wijzen dat in dit deel van het terrein een overgang is van het grondige gesloopte gebouw naar de zone van de westelijke vleugel

die was ingestort en waarvan de grote muurresten die in de bodem waren verzonken bij de sloop niet zijn verwijderd.

In de werkputten 5, 6 en 7 is een in één fase aangebrachte fundering in het zicht gebracht over de volledige breedte van het eerste werfeiland. Het eiland was aangelegd tussen twee damwanden langs de oevers van de voormalige grachten en had een totale breedte van 25,7 m. De fundering bestond uit vier parallelle rijen van clusters van drie palen die waren berekend op de bouw van een gebouw van drie traveeën (afb. 22, 23). Deze nieuwe archeologische gegevens onderbouwen de veronderstelling, die in 2002 was ontstaan vanwege het OOST2-onderzoek, dat het Zeemagazijn een drieschepige opzet had hoewel het gebouw doorgaans in de historische bronnen als tweeschepig wordt voorgesteld. Een nauwkeurige beschrijving van de indeling van het Zeemagazijn uit 1752 rept van een voor- en een achtergebouw (gevel) en verschillende contemporaine tekeningen van de instorting in 1822 tonen een doorsnede door de overeind staande oostelijke vleugel waarbij duidelijk twee traveeën te onderscheiden zijn (afb. 4). Dit leidt tot de vraag of er een afwijking was tussen het grondplan en het opgaande werk van het gebouw en of dat deze het gevolg waren van wijzigingen in het ontwerp tijdens de bouw.

De vroegste historische aanwijzing dat van een drieschepige structuur werd uitgegaan in het ontwerp komt van het stedenbouwkundige plan van Oostenburg uit 1660 van Stalpaert (afb. 2-c). In dit plan is het eiland 90 voet (25,5 m) breed met een gebouw van 75 voet (21,3 m) breed en een open oever of kadezone van 17 voet (4,8 m). De breedte van het eiland sluit goed aan bij de archeologisch vastgestelde maat van 25,7 m. Ook in latere ontwerpen en karteringen blijft deze breedte constant, zoals op de werkkaart van de aanleg van Oostenburg van stadslandmeter Cornelis Danckertsz de Rij uit 1658 (90 voet) die is bijgehouden tot de oplevering van Oostenburg in 1661 (afb. 2-a) en het kadastrale minuutplan van 1832 waarop de actuele situatie van het eiland en het gebouw in 1820 is gekarteerd (afb.2d).

De archeologische fundering geeft aan dat de structuur van drie traveeën de volle breedte van het eiland bestreek. In werkelijkheid was er aan de achter(noord) zijde een onbebouwde oeverzone die aan beide uiteinden was afgesloten door de blokvormige uitbouwen aan de beide uiteinden van de noordgevel. Dit is bijvoorbeeld duidelijk te zien op de gravure van Commelin uit 1694 (afb. 3), een herbouwplan uit 1822 (afb. 33) en het minuutplan uit 1832 (afb. 2-d). Ook in het ontwerp van Stalpaert was een dergelijke open zone opgenomen. Het is aannemelijk dat bij een groot pakhuis als het Zeemagazijn een kade vereist was voor het laden het lossen van goederen. Deze onontbeerlijke faciliteit is in de uiteindelijke bouw gerealiseerd op de fundering van het derde travee dat verder onbebouwd bleef .

Uit de combinatie van archeologische en historische gegevens komt naar voren dat men het eiland volgens de voorliggende plannen van Stalpaert en ook De Rij heeft aangelegd (25,5 m breed), maar dat er bij de bouw van het feitelijke pakhuis is afgeweken van het driebeukige ontwerp van Stalpaert. Er is klaarblijkelijk besloten om het eiland volledig te bebouwen en niet een oeverstrook open te laten, zoals Stalpaert aangaf. De fundering die toen is aangebracht was deels bedoeld was voor een pakhuis, maar dan tweebeukig en niet driebeukig, en een stevig laad- en losdek, als integraal onderdeel van het gebouw. Toch leidde dit niet tot capaciteitsverlies van het pakhuis: anders dan Stalpaert voorstelde, die uitgang van drie traveeën van gelijke grootte, waren de twee zuidelijke traveeën die als fundering van het pakhuis dienden breder (resp. 8,5 m) dan het travee voor de kade (7,6 m). Uiteindelijk voorzag deze oplossing ook in eventuele uitbreiding in de toekomst omdat de fundering van het derde travee ook bebouwing met muren kon dragen.

Een ander overblijfsel van het oorspronkelijke, maar nooit uitgevoerde plan van Stalpaert, zijn mogelijk de afwijkende vier palenrijen in het middendeel van de plattegrond (S 59, afb. 22). Ze horen niet bij het gerealiseerde pakhuis, maar mogelijk bij de fundering van de brede middenbouw in zijn ontwerp (afb. 2-c). In het afwijken van een bouwplan zou het Zeemagazijn geen uitzondering zijn in de jaren 1660. Iets vergelijkbaars deed zich voor bij de bouw van een poortgebouw in de nieuwe stadsmuur. Aanvankelijk was de Watergraafspoort gepland aan het einde van de oorspronkelijke Sint Anthoniesdijk, die diagonaal door de latere Plantage liep en ter hoogte van het buurtschap Oetewaal aansloot op de nog bestaande Zeeburgerdijk. De palen waren al geheid en ook het metselwerk was in volle gang toen werd besloten om, met de verlegging van de hoogwaterkering, de poort op een andere locatie te bouwen, daar waar nu nog (de opvolger uit 1771 van) de Muiderpoort staat.

Van de 19de- en 20ste-eeuwse gebruiksfasen van Oostenburg resteerden weinig samenhangende sporen. Aan de noordzijde van kavel 7 en op kavel 9 waren de muurresten bewaard gebleven van de geschutswerf van de Marine, die daar in de 19de eeuw was gevestigd en daar tot in de jaren 1920 heeft bestaan (afb. 31, 32).