

# HISTORIE

historie@telegraaf.nl

Als schrijver voor De Vrije Socialist en organisator van demonstraties tegen de atombom was hij al actief als gymnasiast in Den Haag, waar hij in 1943 werd geboren. Als student in Amsterdam ging Roel van Duijn daarmee door en richtte de antiautoritaire jongerenbeweging Provo op.

Het eerste pamflet van deze anarchistische club verscheen op 25 mei 1965, deze week 55 jaar geleden. Provo's 'provoeerden' met spandoeken, sit

down stakingen, happenings en pamfletten, oftewel 'provokaties' van de autoriteiten, zoals het stadsbestuur, de politie en de universiteitsbesturen. Ook gelijke rechten voor vrouwen of homo's, milieukwesties, en stadsvernieuwing, waarvoor ze het witte fietsenplan bedachten, hadden hun aandacht. Provo was de voorloper van de huidige milieu- en emancipatiebewegingen.

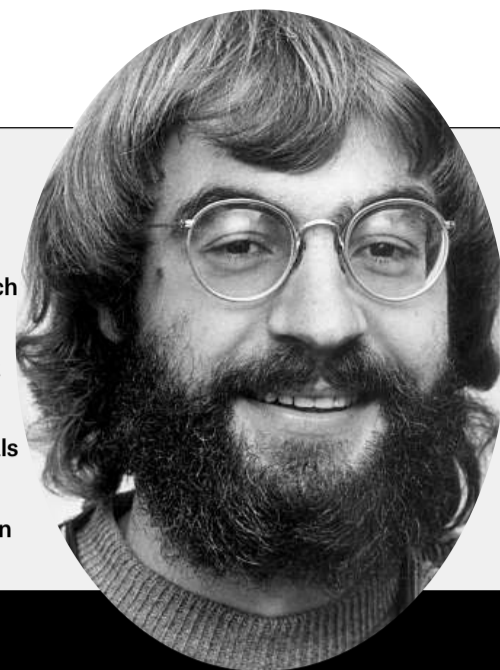
Roel van Duijn werd voor Provo gemeenteraadslid en

daarna voor Amsterdam Kabouterstad, een beweging die hij na de opheffing van Provo had opgericht. In 1970 werd hij korte tijd ontvoerd door rechtsradicaal Joop Baank en net over de Belgische grens uit de auto gezet.

Voor de PPR werd hij vier jaar later wethouder. In plaats van een dienstauto wilde hij een fiets waarvan het voorwiel een keer door een PvdA-collega in de gracht is gegooid.

Hierna volgde een loopbaan

als bioboer en allerlei functies in groene partijen. In 2008 nam de opperprovo, die jaren door de AIVD is geschaduwde, afscheid van de politiek om zich te concentreren op boeken schrijven en zijn Chopin Genootschap. De amateurpianist en zijn medeprovo's, het 'langharig werkschuw tuig', zullen echter vooral bekend blijven als voortrekkers van de politieke en culturele vernieuwing die Nederland in de jaren zestig en zeventig radicaal veranderde.



## PROVO EN KABOUTER ROEL VAN DUIJN

### Oostenburg 's werelds grootste industrieterrein

# HART VAN HANDELSSTAD

'Een stoere wijk' noemen de ontwikkelaars de nieuwe woonbuurt op het Amsterdamse eiland Oostenburg. Zij verwijzen naar 360 jaar geleden toen op die plek gespierde timmerlieden de spiegelschepen van de VOC van stapel lieten lopen.

door Menzo Willems

'Het wordt op het Rapenburg te krap, we moeten uitkijken naar een nieuwe werf', opperde een van de bestuurders van de Amsterdamse Kamer Verenigde Oostindische Compagnie in 1660. De 'bewindhebbers' lieten al snel hun oog vallen op een nieuw met stadsafval en baggergrond aangeplempte eiland in het IJ.

In 1661 kocht de VOC Oostenburg, een jaar eerder ontworpen door bekende landmeter Cornelis de Rij. Er kwamen drie enorme scheepshellingen, werkplaatsen voor het maken van scheepsonderdelen, een zagerij en een 500 meter lange lijnbaan voor het touw voor de tuigage.

In 1663 verrees het pronkstuk van de werf, het Oost-Indisch Zeemagazijn, een ontwerp van Daniël Stalpaert, die eerder al het arsenaal voor de Admiraliteit, de Amsterdamse marineafdeling, had getekend. Hierin is nu het Scheepvaartmuseum gevestigd. Het vier verdiepingen hoge VOC-magazijn was 177 meter lang en 20 meter diep en toerde boven alles uit.

In het kolossale pakhuis lagen de specerijen en andere kostbare goederen uit Azië. Beneden was een slachthuis. Op één van de zolders was de zeilmakerij.

Achter het grote magazijn lagen de werkplaatsen enloodsen. Zeer belangrijk



T OOST INDISCHE MAGAZYN. EN SCHEEPS-TIMMER-WERF.



BRON: MAPS4NEWS.COM/@ANDES

Gezicht op het Oost-Indisch Magazijn van de 17e-eeuwse prentkunstenaar Joseph Mulder.

### TSAAR PETER

„Hebben jullie het gehoord?“, fluisterden de timmerlieden in 1697 tegen elkaar. „De Russische tsaar komt hierheen.“ Om de scheepsbouw te bestuderen werkte Peter de Grote vier maanden op Oostenburg aan het VOC-schip *Peter en Paul*, dat speciaal voor hem op stapel was gezet. Zo leerde de tsaar het vak van scheepstimmerman om daarna in Rusland de bouw van een nieuwe



Tsaar Peter de Grote.

vloot te kunnen leiden. Handelaars met Rusland hadden zijn 'stage' geregeld. Om pottenkijkers te voorkomen werd de werf afgesloten voor publiek.

was de houtstomp waar de planken voor de romp van het schip werden gebogen. Loodzwaar werk, net als het werk in de smederij waar alle metalen onderdelen van het vaartuig werden gemaakt, zoals de donderkettling, een geelkoperen getagte dat diende als bliksemafleider.

„We moeten ook denken aan woningen voor de werklui“, vonden de bestuurders. Dus kwamen er huisjes voor de 1300 arbeiders, de Bijltjes op het eiland.

Op dit grootste industrieterrein te wereld, het hart van handelsmetropool Amsterdam, werden de spiegelschepen van de VOC ge-

bouwd, zoals de *Amsterdam* en de *Batavia* waarvan replica's aan het IJ en in Lelystad liggen. Deze koopvaarders, decennialang spil van de wereldhandel, heetten zo omdat ze een platte, versierde achterkant hadden, de spiegel. Ze leken op oorlogsschepen, alleen hadden ze minder en kleiner geschut aan boord en een groot ruim voor de lading, goud en zilver op de heenweg, zijde en textiel onderweg en specerijen op de terugweg.

Jaarlijks werden in Amsterdam drie van zulke schepen gebouwd; ze gingen zo'n vijftien jaar mee. Daarnaast werden op de werf ook eenvoudiger koopvaarders met een rond achterkant zoals fluiten, galjotten en hoekers gemaakt.

Van de in totaal 1772 VOC-schepen die tussen 1603 en 1795 van stapel liepen, kwamen er 683 van de Amsterdamse werf, twee keer zoveel als van die in Middelburg en ruim zes keer zoveel

als die in Rotterdam, Delft, Hoorn en Enkhuizen.

Na de ondergang van de VOC in 1799 als gevolg van het laat-18e-eeuwse protectionisme, bleef het Oost-Indisch Zeemagazijn verweesd achter. Het werd gebruikt als graansilo tot het in 1822 instortte en plaatsmaakte voor de stoommachiefabriek 'Paul van Vlis-singen & Dudok van Heel',

het latere Werkspoor. De Van Gendhallen die tussen 1897 en 1910 verrezen voor de bouw van locomotieven herinneren nog aan de eeuwenlange bedrijvigheid op Oostenburg, net als een kleiner, uit 1720 stammend VOC-magazijn, „een zeer treffelijk pakhuis van ongelovelijke dikke muren, bekwaem eeuwen te staan“. Ideaal om in te wonen.

### DEZE WEEK IN: 1977

Op 23 mei 1977 wordt de intercity tussen Assen en Groningen bij spoorwergang De Punt door Molukse jongeren gekaapt. Bijna drie weken later, op 11 juni 1977, worden de treinreizigers door mariniers bevrijd, waarbij twee gegijzelden en zes kapers omkomen. Op de ANP-foto de met kogels doorzefde trein.

