

de ontmanteling van de Vesting Amsterdam

deel 2





Begin van de afbraak

Wij stipten het in de inleiding al aan; in 1756 was de courtine tussen de bolwerken Diemen en Weesp ingestort en niet meer gerepareerd. De volgende gebeurtenis vond plaats in de nacht van 21 op 22 februari 1794, tijdens een winterse storm, toen de courtine tussen de bolwerken Reguliers en Muiden over een lengte van zo'n 60 meter voorover in de vestgracht stortte. Na de Muiderpoort was ook dit deel van de omwalling van z'n fundamenteën gegleden. Bij onderzoek bleek dat er in de 17e eeuw nogal geknoeid was bij de bouw.

- ▲ Beide courtines rond bolwerk Diemen waren er slecht aan toe; een stuk van 60 meter was verdwenen en een kering in het water moest voorkomen dat steeds meer aarde van de wal in de gracht verdween
- Op sommige geslechte wallen werden wandelpaden aangelegd, zoals hier bij de Weesperpoort; die verdwenen weer zodra de stad die ruimte wist te verhuren

De arbeiders stonden toen op stukloon en waren alleen geïnteresseerd in meters maken, niet in stabiliteit. Toezicht was er blijkbaar niet geweest, want men vond complete kruiwagens en achtergelaten gereedschap in het vulmateriaal terug. Dit gebeuren markeert de ommekeer in het denken over vestingen, in elk geval hier in Amsterdam. De muur werd niet meer gerepareerd maar vanaf 1796 afgegraven tot twee voet boven stadspeil. De bovenkant werd afgewerkt met een rollaag om inwateren te voorkomen. In 1798 begon, door de politiek aardverschuiving die Bataafse Republiek heette, Den Haag zich met de zaak te bemoeien en besloot men daar tot sloop van de hele omwalling van de vesting Amsterdam (en andere



vestingsteden, voor zover dat niet al gebeurd was). Er werd een aanbesteding via een veiling uitgeschreven met een precieze omschrijving van de werkzaamheden en de courtine tussen de bolwerken Reguliers en Ouderkerk als proeftracé aangewezen. Toen bleef het een tijd stil en pas in 1803 vond de veiling van het werk plaats en twee dagen daarna begonnen de werkzaamheden. Na het afronden van dit tracé volgden andere stukken van de omwalling, ogenschijnlijk lukraak maar de toezichthouder, aangesteld door de Generaliteit in Den Haag, bepaalde welk deel er 't slechtst aan toe was en gaf dat voorrang. In de praktijk bleek dat vooral het zuid-oostelijk deel er blijkbaar slecht uitzag. Ook is bekend dat de aannemer vroeg om een bepaald vak eerst af te mogen breken omdat dit hem, om wat voor reden dan ook, beter uitkwam. In 1811 was alles tussen



de Nieuwe Vaart en bolwerk Rijkeroord geslecht. Het buitendijkse deel tussen Jaap Hannes en Zeeburg was onderhanden en rond de Haarlemmerpoort idem dito. In het vervolg van de omwalling zaten twee begraafplaatsen die wegens piëteit onberoerd bleven. Intussen zaten we al onder de plak van Napoleon die in 1811 de werkzaamheden liet stoppen omdat hij niet overtuigd was van de aanname dat Amsterdam nooit meer een aanval te verduren zou krijgen. Na het vertrek van de Fransen in 1813 werden aan het eind van dat jaar de werkzaamheden weer opgepakt. Eind 1814 vaardigde de nieuwe regering in Den Haag een wet uit die bepaalde dat alle eigendommen van de Franse overheerser staatseigendom waren geworden, de vestingwerken inclusief met alle grond waarop de omwalling had gestaan en alle bouwwerken die daar nog op stonden. In het hele land ontstond een golf van protest omdat hiermee gemeentelijke grond en bouwwerken, die ontstaan waren door stedelijke inspanning, werden onteigend. Amsterdam kwam hier goed doorheen, want de stad kreeg ondanks die wet de zeggenschap over de wallen terug. De overheid deed niets toen de stad de vrijgekomen gronden verhuurde en de huurpenningen zelf hield. In 1826 werd met succes een verzoek om bomen te mogen rooien rond hun molens op voormalige bolwerken, dat enkele molenaars aan de landelijke overheid richtten nietig verklaard en trok de stad de beslissing daarover naar zich toe. Ultieme bevestiging van het eigendomsrecht kwam in 1842 toen het Rijk aan Amsterdam vroeg om de grond van voormalig bolwerk Schinkel kosteloos aan de overheid ter beschikking te stellen voor de bouw van de eerste cellulaire gevangenis van Nederland.

◀ *In tegenstelling tot wat elders in het land gebeurde, bleef Amsterdam eigenaar van gronden en opstallen van de voormalige vesting; de overheid vroeg vriendelijk om op bolwerk Schinkel een cellulaire gevangenis te mogen bouwen*



Koning Willem II, de militair, greep in 1845 alsnog in en bepaalde dat elke wijziging aan wallen en poorten van de voormalige vesting aan zijn toestemming onderhevig was.

De geslechte wallen werden ingezaaid of er werden parkjes van gemaakt met wandelpaden. Het immer krap bij kas zittende gemeentebestuur zag dit met lede ogen aan en draaide deze bestemmingen onmiddellijk terug zodra ze de grond winstgevend wisten te verhuren. Het langst hield het in 1822 aangelegde Westerplantsoen ten noorden van de Haarlemmerpoort het uit, totdat de landelijke overheid met het plan voor een kanaal in het verlengde van de Kostver-

- ▲ Westerplantsoen met een muziektent
- Wandelpark bij Weesperpoort, waar later de Spinozakliniek kwam

lorenvaart kwam en een groot deel ten offer viel aan het graven van het Westerkanaal. Ook andere wandelgebieden sneuvelen een voor een, op een paar uitzonderingen na. Het Eerste Marnixplantsoen op bolwerk Haarlem was in feite de voormalige begraafplaats Palmkerkhof en bleef onberoerd. Het ontsnapte ook aan het normaliseren van de Singelgrachten en vertoont tot vandaag de contouren van het bolwerk. Ook het Tweede Marnixplantsoen op bolwerk Rijkeroord was een voormalige begraafplaats van de Westerkerk en bleef tot vandaag een parkje.

Na slechting van de wallen en het normaliseren van de Singelgracht werd de ruimte successievelijk in gebruik genomen en soms ook weer

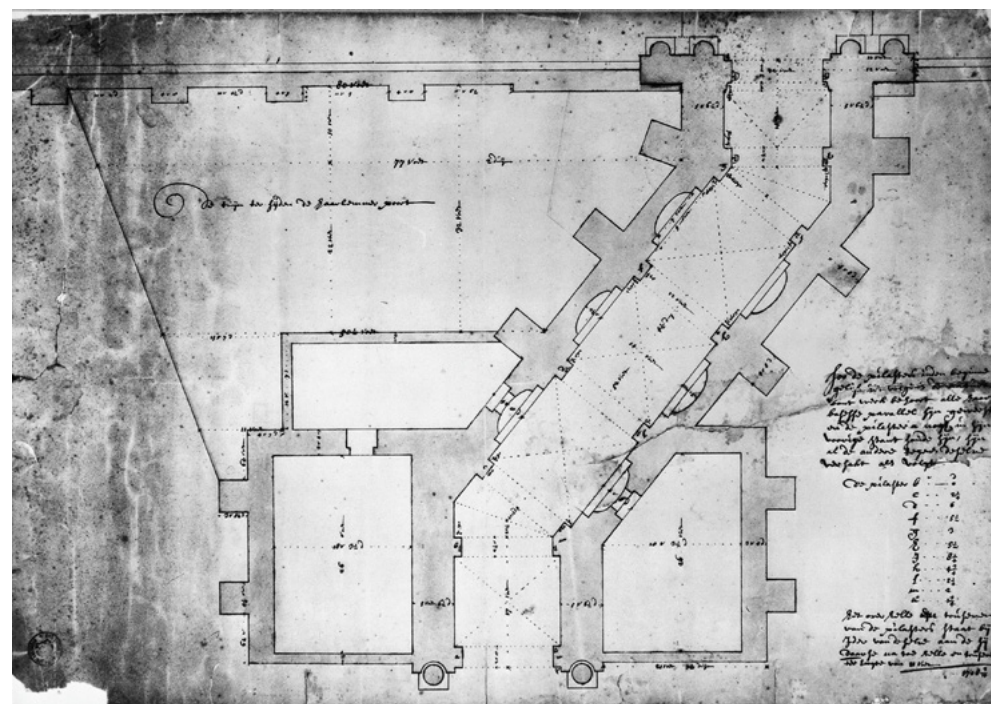


opnieuw ingericht voor iets anders. We gaan dat in een volgend deel van dit verhaal allemaal terugzien. Meer over het Westeplantsoen in de PDF; klik de afbeelding rechts.



Afbraak stadspoorten

In tegenstelling tot andere steden, waar poorten in de uitvalswegen een bottleneck vormden, bleven de poorten in Amsterdam voorlopig staan. Dat komt waarschijnlijk omdat in tegenstelling tot die steden in Amsterdam de omwalling omgeven werd door een brede vestgracht waarover bruggen lagen die sowieso al een bottleneck vormden, ook als de poort gesloopt zou worden. We zien dan ook dat de sloop van een poort altijd gepaard ging met het leggen van een bredere brug.



Haarlemmerpoort

Deze poort was de oudste in de omwalling en gebouwd in 1615 als enige stadspoort in de Derde Uitleg, afgezien van beide manpoorten waar we eerder over berichtten. Het poortgebouw was na ruim twee eeuwen bouwvallig geworden en tijdens een storm in 1836 was een schoorsteen van het dak gewaaid met de nodige brokstukken her en der verspreid op straat. Burgemeester Cramer deed de Raad in maart 1837 mee dat, om ongelukken te voorkomen, de poort afgebroken zou worden. Er speelde nog iets dat noopte tot vervanging.

- ▲ Plattegrond van de Haarlemmerpoort met chicanes
- ◀ De Haarlemmerpoort in 1832; na het sletten van de omwalling bleven de poorten voorlopig staan, inclusief de brug en soms zelfs de hamei of hekkenpoort



De constructie van de poort was gebaseerd op middeleeuwse denkbeelden over defensie; in de doorgang waren twee knikken zodat er niet op volle snelheid doorheen gereden kon worden. Sterker nog, de poort was een examenlocatie voor aankomende koetsiers. Niet nodig te vertellen dat elke kar of koets dezelfde problemen had; een echte chicane die in het brugdek nog eens werd herhaald.

Behorend bij de Haarlemmerpoort was de Westerbeer, een stenen waterkerende muur dwars door de Singelgracht met kantige bovenzijde en twee obstakels die monniken genoemd werden. De bouw hiervan werd door het Hoogheemraadschap Rijnland verplicht ge-

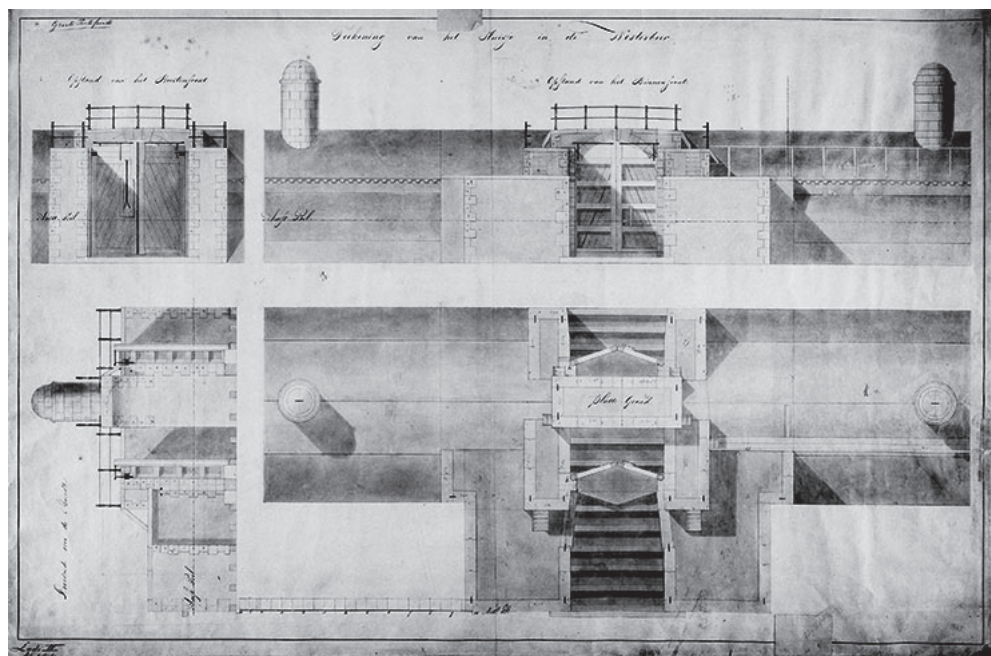
- ▲ *Afbraak Haarlemmerpoort in 1837; in de achtergrond molen De Kraay op voormalig bolwerk Haarlem*
- *De Westerbeer in de Singelgracht van buiten de stad gezien*

steld toen in de 17e eeuw de zeewering (Hoogedijk) doorbroken werd door de vestgracht. In de beer was eerst een overlaat en later een schutsluis opgenomen. Het is onduidelijk wanneer de Westerbeer afgebroken is, alleen indirect wijst een tekening uit 1830 er voor 't eerst op dat de beer verdwenen of verlaagd is. De waterkerende werking werd later overgenomen door een sluiscomplex in het Westerkanaal dat wel pas een halve eeuw later gegraven werd.

Vanaf de Haarlemmerpoort noordwaarts was de omwalling nooit versteend en werd de aarden wal in een later stadium afgegraven zodra er iets op gebouwd werd of anderszins in gebruik genomen werd. Dat zullen we later nog zien als de Houtmankade gerooid wordt.



Ter vervanging van de poort dacht men eerst aan een barrière maar het werden twee wachthuizen ter weerszijde van de weg, verbonden door een colonnade. Het ontwerp kwam van Cornelis Alewijn, militair en civiel ingenieur en sinds 1832 commissaris van het Stads-fabriekambt, wat in 1850 de Publieke Werken zouden worden. De nieuwe poort werd naast de oude poort gesitueerd. Was de oude poort in het tracé van de oude Hoogedijk ontworpen, de nieuwe stond in lijn met de in 1609 opgeworpen Haarlemmerdijk en sloot het Haarlemmerplein af. De nieuwe brug over de Singelgracht werd nu juist heel breed. In de doorgang kwam een fors ijzeren hek. Tot de afschaffing van de stedelijke accijnzen werd hier bij binnenbrengen van waren door commiezen afgerekend.



Alewijn was het gelukt van de twee huizen voor commiezen, soldaten en ander stadspersoneel een geheel te maken door er een doorlopend dak boven te ontwerpen. De bouw begon in 1838 en was in 1840 gereed, net op tijd om de nieuwe koning Willem II door te ontvangen toen hij naar Amsterdam kwam om als koning ingehuldigd te worden. De raadsleden vonden dat de naam voortaan Willemspoort moest zijn, maar de volksmond ging niet met hen mee.

Alle volgende poorten stonden in de Vierde Uitleg die vanaf 1662 vorm kreeg.

- ▲ De nieuwe Haarlemmer- of Willemspoort, hier kort na de opening met nieuwe bredere brug en nog tolhekken in de doorgang
- ◀ In de Westerbeer was op 't laatst de overlaat vervangen door een schutsluis; op de werktekening linksboven het buitenaanzicht en dan met de klok mee het binnenaanzicht, bovenaanzicht en doorsnede





Als eerste daarin was de Weteringpoort aan de beurt. Op 18 november 1840 nam de Gemeenteraad het besluit deze waterpoort op te ruimen. Net als de Raampoort bestond deze poort uit een doorvaart en een doorgang voor personeel en lichte voertuigen. Er was dan ook geen wagenplein achter de poort, wat uit de Fouquet-plaat rechts duidelijk zal worden. De doorvaart was des te belangrijker, want hier kwam een groot deel van de dagelijkse aanvoer van groente enzovoort binnen, die al eeuwenlang op de warmoezerijen langs de Boerenwetering werden geteeld. De brug over de Singelgracht was ook van een bijzonder type, namelijk een gesloten waterkering die het Amstelwater van het stadswater scheidde. Later is

- ▲ De Weteringpoort, gezien van buiten over de Singelgracht
- De Weteringpoort, gezien van de stadszijde over de Lijnbaansgracht

die waterkering verhuisd naar de Leidsebrug met een gemaal in het Leidsebosje.

De werkzaamheden waren in 1842 gereed. Anders dan bij de Haarlemmerpoort besloot men op de brug een ijzeren hek te plaatsen en een huisje voor de commiezen en de hekkensluiter te bouwen. Dat was de eerste barrière in Amsterdam, maar er zouden er meer volgen. Na verhuizing van de waterkering is de brug helemaal gesloopt maar ziet u dat commiezenhuisje nog steeds in een klein parkje staan.

Door de afwijkende bouw van de Weteringpoort (waterpoort, opgenomen in de muur) werd die muur over een grotere lengte gesloopt en de grond voorlopig ingezaaid om een parkje te worden.





▼
Weteringpoort
rond 1700 door
Jan Hulswit

▼
Weteringpoort
rond 1800 door
Gerrit Lamberts

◀
Weteringpoort
van buiten gezien
rond 1820 door
Evert Doeblet

▶
Commiezenhuisje
rond 1900



In 1855 was de Weesperpoort aan de beurt en ook die veranderde in een barrière maar dit keer met een nieuwe en fors bredere brug erachter. De poort was in 1661-'62 gebouwd naar een eenheidsontwerp dat ook voor de Utrechtse- en Muiderpoort ging gelden. Het verhaal dat dit was om een vijand op een dwaalspoor te brengen mag u als fabel afdoen. Het was gewoon een manier om geld uit te sparen, want de hele operatie Vierde Uitleg kostte de stad al vermogens.

De poort was enigszins gehavend geraakt tijdens de Franse overheersing. In 1811 was het torentje van de Weesperpoort gesloopt en vervangen door een optische telegraaf. Die werd twee jaar later door Amsterdammers weer vernield om te voorkomen dat tijdens de rommelige aftocht van de Franse troepen daarmee hulp gehaald



kon worden. De brug was van een vergelijkbaar type als die voor de Weteringpoort, namelijk een waterkering. Door beide waterkeringen en de Amstelsluizen was de Amstel geheel geïsoleerd van het stadswater, allemaal eind 17e eeuw bedacht door Joannes Hudde. Het tijdstip van de afbraak van de poort had alles te maken met de aanleg van het Rhijnspoor van Amsterdam eerst naar Utrecht, dan verder naar Arnhem en tenslotte het Duitse Ruhrgebied. Die verbinding was in 1845 geopend maar kreeg in 1855 vanuit Utrecht diverse verbindingen naar andere plaatsen in Nederland (waaronder Rot-

- ▲ De Weesperpoort van binnen gezien; de Lijnbaansgracht loopt dan nog door en om het Weesperplein te bereiken moet nog een brug genomen worden
- ◀ De Weesperpoort van buiten gezien; let op de waterkering onder het brugdek



terdam) en zou in 1856 verlengd worden naar Duitsland. Dat ging gepaard met een vernieuwing van het stationsgebouw waarbij de eerste gietijzeren stationsoverkapping in Nederland gebouwd werd. Het is ook de reden voor een brede brug over de Singelgracht, om met name de omnibus en later de paardentram vanaf het Weesper-

- ▲ De barrière (brug nr. 263) die in de plaats van de Weesperpoort kwam
- Het complex van het Weesperpoortstation kort voor de afbraak in 1939

plein door te kunnen trekken naar station Rhijnspoor.

In 1855 begon de sloop van de Weesperpoort en in 1857 waren alle werkzaamheden afgerond. In 1881 kwam bij het station de beginhalte van de Gooise Stoomtram.

De term 'Rhijnspoor' raakte in onbruik na de overname van die maatschappij door de Staats Spoorwegen in 1890. Vanaf dat jaar was het station bekend als het Weesperpoortstation. Dat is na de opening van het Amstelstation in 1939 gesloopt. Op het tracé van de voormalige spoorweg is daarna de Wibautstraat aangelegd. De brug over de Singelgracht, officieel Weesperpoort (brug nr.263), is enkele malen verbreed dan wel vernieuw omdat de Wibautstraat een belangrijke en drukke verkeersroute werd door de aansluiting op de IJtunnel.



Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

