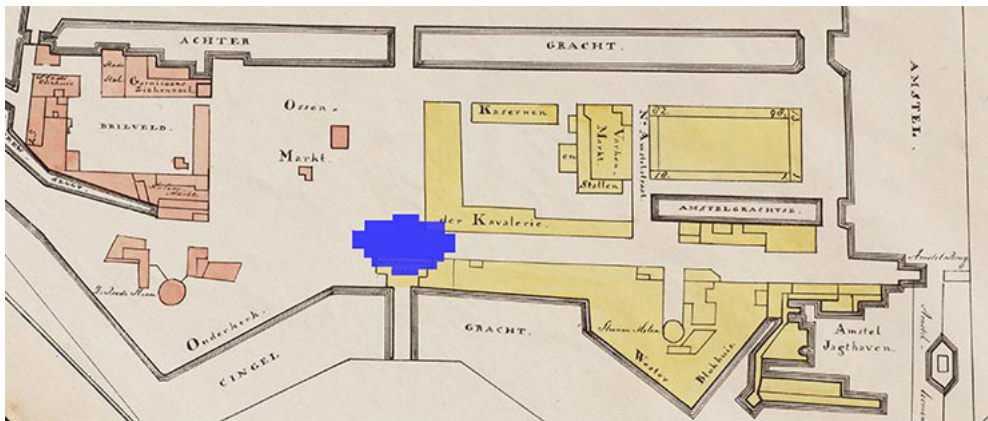


de ontmanteling van de Vesting Amsterdam

deel 3





Ook de volgende poort, de Utrechtsepoort, moest wijken voor andere bouwactiviteiten waarbij die poort in de weg stond. Samuel Sarphati had namelijk een concessie gekregen op zijn vergaande plannen voor een upgrade van de Ossenmarkt en het Drilveld. Dat had veel voeten in de aarde want op deze terreinen stonden diverse kazernes, barakken, een hospitaal en andere militaire objecten. Ook de diverse beestenmarkten, runder-, varkens-, schapenmarkt hadden hier een plaats gekregen. Sarphati had zijn Paleis voor Volksvlijt uitgerekn op de plek van de poort gesitueerd. Op 17 juli 1857 bepaalde de Gemeenteraad dat voor zijn plannen grond in erfpacht verstrekt zou worden. Voor de Hollandse Gasfabriek van C. de Bruyn was al een flink stuk Singelgracht geplempt en voor het Paleis voor Volksvlijt zou dat op dezelfde voorwaarden voortgezet worden, in overeenstemming met de plannen voor normalisatie van de Singelgracht. De bouwplannen van architect Cornelis Outshoorn waren goedgekeurd en de financiering liep gesmeerd. Het hele pro-

- ▲ Dit is een buurtkaart uit 1850 met de situatie rond de Utrechtsepoort zoals die enkele eeuwen geduurd heeft; in blauw de locatie van het Paleis voor Volksvlijt in de kruising van assen Schans-Utrechtsestraat
- De Utrechtsepoort met brug en hamei met links vooraan het paardenwed

ject stond onder bescherming van koning Willem III. Dat de poort en de bijbehorende brug moesten verdwijnen was buiten kijf, gezien de gewijzigde plek voor de nieuwe straat (Westeinde) naar de nieuwe te bouwen brug. Niet iedere Amsterdammer zag de voordelen van Sarphati's droom; naast de Utrechtsepoort was na slechting van de muur het fraaiste park van Amsterdam ontstaan en dat moest wijken voor de tuin achter het paleis. Die zou niet meer vrij toegankelijk zijn voor het publiek. Voor de rest van de paleis-plannen moest ook de cavaleriekazerne wijken en daar zat de stad toch mee in de maag. Wij gaan in het vervolg van deze serie nog zien hoe dit opgelost werd, maar de ruimte voor het grote voorplein van het Paleis voor Volksvlijt (Frederiksplein) kwam vrij. De gemeente diende wel zorg te dragen voor een voorlopige stalling voor de paarden. Die werd gevonden in de Franse manège in de Nieuwe Kerkstraat, waar nu de Manégestraat is.



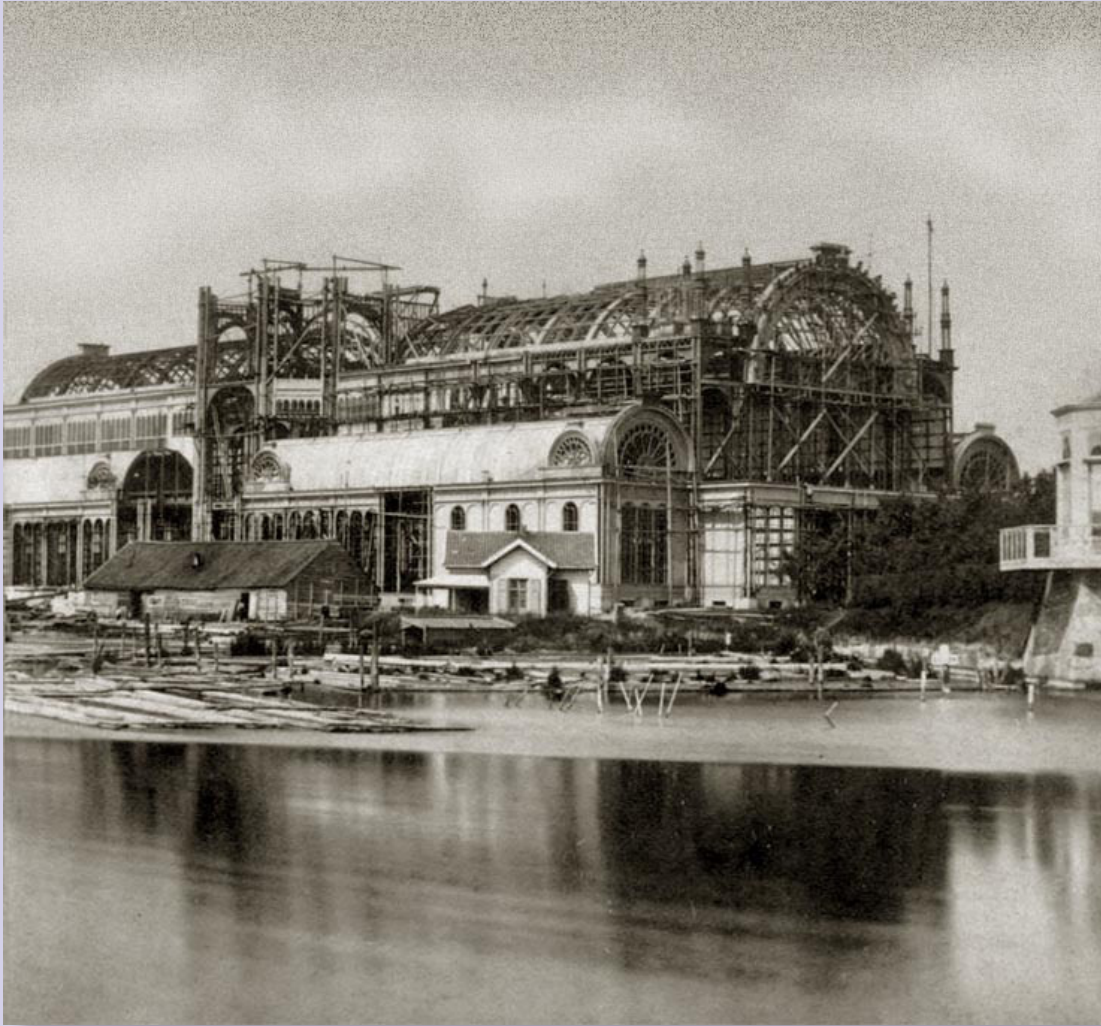
In tegenstelling tot wat we bij de Weesperpoort zagen gebeuren, werd de brug (nr.248) in het verlengde van het Westeinde een stuk eenvoudiger met ook nog eens een bewegend deel erin. Als barrière kwam er een eenvoudig commiezenhuisje annex politiepost te staan. Het recht op afbraak van de poort en de brug werden op 16 februari 1859 geveild en de hoogste bieder bleek de N.V. Paleis voor Volksvlijt te zijn. De afbraak begon meteen en op 7 september 1859 werd de eerste paal voor het paleis geslagen in bijzijn van de koning, de kroonprins en prins Hendrik. Het verleggen van de Singelgracht en het plempen van grond voor de tuin achter het paleis zou nog de nodige jaren in beslag nemen, getuige de foto op pag.23 van een reeds ver gevorderde bouw maar nog steeds aan het water van de voormalige vestgracht.



De inrichting van het voorplein liet nog langer op zich wachten. De stad wist waarschijnlijk niet zo goed wat ze met de immense ruimte moest beginnen. Er is een afbeelding dat er voor de deur van het paleis een paardenmarkt gehouden werd en de eerste aanleg en beplanting van perken dateert van 1869.

De laatste te slopen poort was de Leidsepoort, die als eerste poort van de Vierde Uitleg in 1662-'63 gebouwd werd naar een ontwerp van Daniël Stalpaert. In 1718 was de bovenverdieping van de poort ter beschikking gesteld aan de Stads Tekenacademie waar be-

- ▲ *De nieuwe brug over de Singelgracht komt op een andere plaats te liggen; hier de eerste versie met basculegedeelte tussen Westeinde en Van Woustraat. De brug zou nog enkele vernieuwingen ondergaan.*
- ◀ *De eerste paal voor het Paleis voor Volksvlijt wordt in 1859 geslagen op het moment dat de poort nog tamelijk ongeschonden erbij stond; de achtergevel van het paleis komt op dezelfde plek te staan als de poort.*



- ▲ De bouw van het Paleis voor Volksvlijt is al ver gevorderd maar de normalisatie van de Singelgracht laat op zich wachten; de aanleg van de paleistuin kan pas daarna plaatsvinden, evenals de bouw van de galerij pas in 1881-'83 plaatsvindt
- ▼ De inrichting van het voorplein van het paleis neemt eveneens jaren in beslag, voordat er sprake is van een Frederiksplein; rechtsboven een paardenmarkt...
- ... en rechtsonder de eerste schuchtere aanplant die vijf jaar na de opening van het paleis verscheen





roemde kunstenaars als Reinier Vinkeles De poort werd gesloopt in 1862, goed 200 jaar na bouwdatum. Afwijkend van het patroon bleef de brug met negen bogen voorlopig liggen, alhoewel de hamei al eerder gesneuveld was. Naast de brug was een paardenwed. Nu was de brug door het drukke verkeer door de Leidsepoort toch al ruim in verhouding tot de andere bruggen achter de poorten. Hier was immers de uitvalsweg naar Sloten langs de Overtoomsevaart over wat ooit de Heiligeweg was. Langs deze weg was het al eeu-

- ▲ *Hamei en Leidsepoort gezien vanuit het Leidsebosje*
- *De Leidsepoort van binnen gezien, met in het midden de Stadsschouwburg*

wen Amsterdam wat de klok sloeg. Langs de vaart ontstond het eerste industriegebied van de stad met niet alleen korenmolens aan de stille zijde, maar ook aardewerkfabrieken, plateelbakkerijen en textielververijen langs de Overtoomseweg. Ook was er een kruitmolen die overigens in 1758 in de lucht vloog.

Op het Leidseplein verscheen in 1774 de geheel houten Stadsschouwburg, nadat de schouwburg aan de Keizersgracht in 1772 afgebrand was. Naast deze nieuwe schouwburg was een waterpoort van Lijnbaansgracht naar de Singelgracht (zie omslag), de verbinding voor de groenteschuitjes naar de Overtoomsevaart voor de verbinding met het tuinbouwgebied rond Sloten. De overkluisde doorvaart onder het Leidseplein door verhinderde het gebruik door grote schepen. De vele veerdiensten richting Haarlem en Leiden via



de Haarlemmermeer moesten een andere weg naar buiten zoeken, vandaar dat veel veerdiensten hun begin hadden in de Schinkel, net voorbij de overtoom.

In 1862 werd de sloop van de poort aanbesteed, die slechts f 772,50 opbracht. De poort was dan ook slechts uit baksteen opgetrokken.



Op de aanlanding van de brug werd een commiezenhuis gebouwd en was de Leidsebarrière ontstaan (foto links). Dat commiezenhuis werd in 1881 weer gesloopt omdat er aan de bestaande brug de nodige aanpassingen plaatsvonden toen de waterkering van de Weteringpoort naar hier verhuisde. In 1903 werd de brug nog versterkt en met tien meter verbreed om de zwaardere elektrische trams te kunnen dragen, maar de fundamenten bleven behouden (foto boven en volgende pagina). Pas in 1923 werd de brug gesloopt en vervangen naar ontwerp van Piet Kramer met beeldhouwwerk van Johan Polet. Deze brug ligt er, afgezien van een renovatie in 2015, nog steeds hetzelfde bij en is een rijksmonument.

- ▲ *De barrière aan de landzijde van de bestaande brug*
- ◀ *De verbrede brug van 1881 met de nieuwe politiepost annex brandwacht*



Buiten de Singelgracht is het Leidsebosje nog bijzonder. Alle poorten van de Vierde Uitleg kregen een onbebouwd en als parkje vormgegeven voorplein dat naar de naam van de poort werden aangeduid met “bosch”. Het Leidsebosje heeft daarvan als enige de tand des tijds overleefd, waarschijnlijk omdat eeuwenlang het verkeer na de brug onmiddellijk afboog naar de Overtoomseweg.

Aan de Singelgracht zelf is ook wat gesleuteld. Van de negen bogen onder de brug waren er in 1903 maar vier overgebleven. De verdwenen lengte werd in 1882 ingenomen door een door aanplempen uitdijend Leidseplein, voorbij de Weteringschans. Hier werd in 1881-’82 een nieuwe politiepost, annex brandwacht gebouwd. Dat gebouw was voorzien van een toren waarin de luidklok van de Leidsepoort werd opgehangen.

Nu verder met de nieuwe bestemmingen van de geslechte courtines.



- ▲ *Het Leidsebosje rond 1900*
- ◄ *De brug van 1881 was flink ingekort; van de negen bogen bleven er vier over*
- ▼ *De waterpoort naast de Leidsepoort, gezien over de Lijnbaansgracht*



En dan was er nog de Muiderpoort, maar die is blijven staan... tot vandaag aan toe. Na de herbouw van de onfortuinlijke voorganger vond men het niet gepast om de poort af te breken en geef ze ongelijk. Een sta-in-de-weg werd het toch nog. Eerst werd een omleiding voor de paardentram gelegd (bovenste foto) en recen-ter kwam er links, rechts, voor en achter wegdek en werd de brug verbreed.



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

