



# *de ontmanteling van de Vesting Amsterdam*

deel 4



***We gaan over naar de te slechten courtines en de Schans.***

*Tot nu probeerden we een chronologische volgorde aan te houden bij de ontmanteling van de vestingwerken. Nu we toe zijn aan het bruikbaar maken van de ruimtes tussen de poorten kunnen we beter rondgaan en vertellen wat er chronologisch op een afgebakend stuk gebeurde, anders springen we nodeloos op en neer rond de stad.*

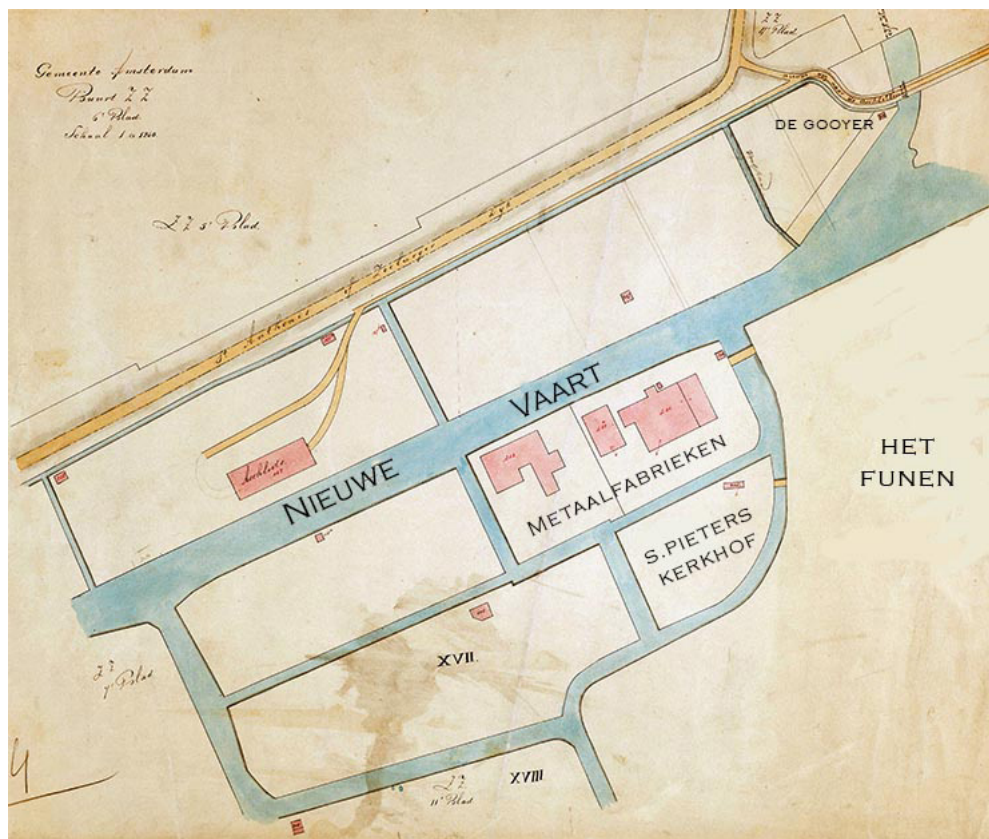
**Zeeburg-Funen**

Van het buitendijkse deel van de omwalling, dat nooit versteend was, waren eerder bolwerk Jaap Hannes en een gedeelte van de aansluitende courtine ingestort en was de Singelgracht voor een groot deel gedempt. Smokkelaars zagen kans om via dit deel 's nachts de stad binnen te komen. Verder was het hier een onherbergzaam gebied zonder stadsverlichting.



De Nieuwe Vaart was buiten de omwalling allang gereduceerd tot een lozingskanaal naar een spuisluis aan de Zuiderzee, maar een schutsluis ontbrak er. De vuilwatermolens ter hoogte van de omwalling waren in 1812 buiten werking gesteld. Die aan de stadszijde was gesloopt maar die buiten de wal diende tot ondersteun voor korenmolens De Gooyer. De romp van die molen kwam van bolwerk

- ▲ *Jacob Olie bekeek in 1896 brug nr.78 van de andere kant, gezien over het Lozingskanaal; de Oosterbeer is gesloopt en de Singelgracht verbonden met het Lozingskanaal, onderbroken door de Dageraads-hoogwaterkering onder de Oosterbeerbrug nr.354*
- ◀ *Een tamelijk unieke foto van de brug nr.78 van Funenkade naar Zeeburgerpad, gezien vanaf de Nieuwe Vaart buiten de Dageraadsbrug; rechts de scheepswerf De Dageraad die haar naam aan de respectievelijke bruggen leende en daarachter korenmolens De Gooyer op z'n nieuwe ondersteun*



Oosterbeer en kreeg daar te maken met slechte windvang door de bouw van de Oranje Nassaukazerne. In 1814 werd de romp verhuisd. Na sluiting in 1904 van het pestkerkhof bij het Buitengasthuis richtte de stad een nieuw pestkerkhof in buiten het Funen in de Stadsrietlanden. Het werd gelijktijdig armenkerkhof en verzamelplaats van onbekenden en misdadigers. Het was een nare misrekening hier een begraafplaats te willen inrichten. Het grondwater stond veel te

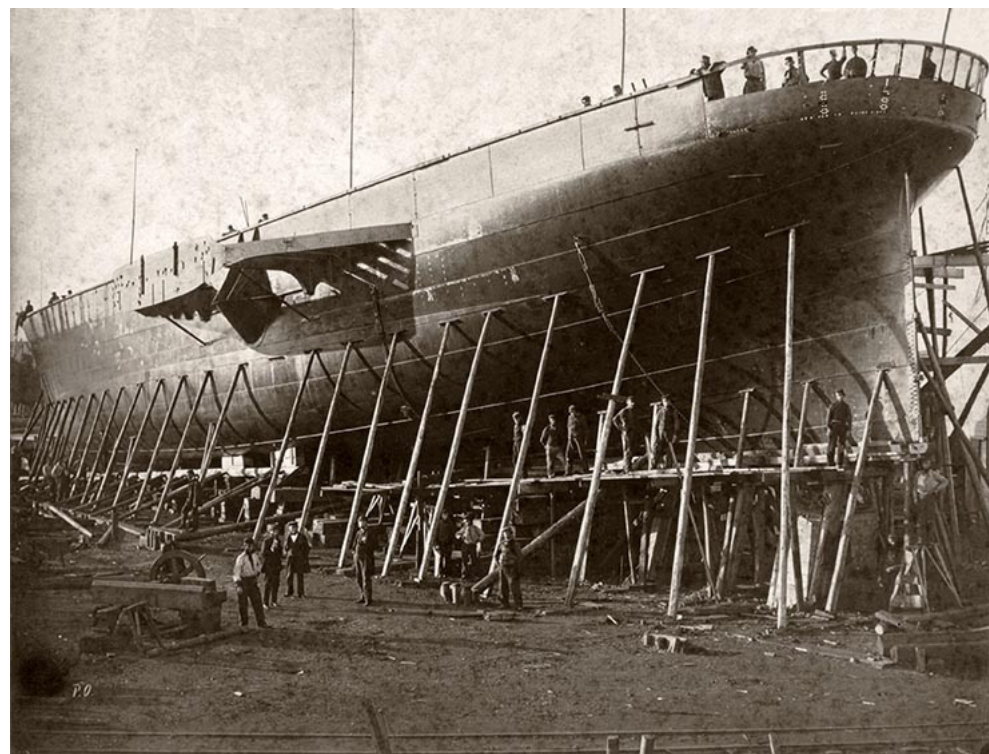
- ▲ Kaartje van de eerste ingebruikgenomen delen van de Stadsrietlanden
- Chocolademolen De Goede Verwachting tussen de eerste schuchtere bebouwing van de Czaar Peterbuurt, eind 19e eeuw

hoog, zodat de lijken regelmatig in het water lagen, met een verpestende stank tot gevolg. De toegang was te eenvoudig zodat er op grote schaal diefstallen plaatsvonden, met voorkeur voor de doods-kisten. Ze werden 's nachts weer opgegraven, de dode eruit gemikt en opnieuw verkocht. In 1909 bleken kostbare aanpassing nodig, zoals een hek rondom, uitdiepen van de omringende sloot en een ophoging van zeker een meter. Er kwam permanente bewaking in de vorm van een woonhuis voor de doodgraver die daarmee ook oppasser werd. Vanaf 1860 begon de industrie en het Oosterspoor



ruimte te eisen in dit gebied en in 1863 stopte de stad met begraven. In 1875 werd er stukje bij beetje geruimd waarbij de graven zogenaamd gespaard werden. Het gebied is helemaal in beslag genomen door het Oosterspoor (HIJSM, later NS) met een emplacement in dienst van het entrepot en de rest van de haven. In 2000 is het hele gebied van het Sint Pieterskerkhof doorgewroet op zoek naar skeletresten, die op de Nieuwe Ooster zijn herbegraven. Er staan nu woningblokken. Op een ander deel van de ingestorte courtine werd een exercitieveld voor de schutterij aangelegd.

De schans heette hier Funen of ook wel Keerweer. Die laatste naam gaf aan dat het een doodlopende weg tot bolwerk Zeeburg was en je dezelfde route terug moest lopen. Alles ademde hier nog VOC; niemand had hier iets te zoeken dan de enkele molenaar zolang die nog draaide. Op het onderstuk van de afgedankte boormolen van



de VOC zette een ondernemer de chocolademolen De Goede Verwachting. Na herinrichting kwamen hier in de lengte de Conrad-, Czaar Peter- en Blankenstraat. Hierlangs kwamen goedkope arbeiderswoningen voor personeel van de vele bedrijven die hier en in de Stadsrietlanden neerstreken. Zowel binnen als buiten de voormalige wal nam de Stoomfabriek van Paul van Vlissingen en Dudok van Heel grote delen in gebruik. De ASM van Van Vlissingen werd de NSM, nu onder leiding van Daniël Goedkoop. De rest van Van Vlissingen's bedrijf mondde uit in Werkspoor. De ijzergieterij en

- ▲ Op de werf van Paul van Vlissingen's ASM werden heuse zeeschepen gebouwd
- ◀ Zo dicht was de Oranje Nassaukazerne op de molens De Ruyter (voorgond) en De Gooyer gebouwd



-pletterij van Dudok van Heel functioneerde slechts korte tijd maar maakte daarin o.a. het ijzerwerk (kolommen, consoles, siersmeedwerk) voor het Paleis voor Volksvlucht.

In 1872-'75 begon men met de aanleg van een schutsluis aan het eind van de Nieuwe Vaart, een misplaatste actie omdat de aanleg van het Merwedekanaal roet in het eten zou gooien. In 1876 en volgende jaren werden de versperringen voor de toegang tot de Nieuwe Vaart weggehaald en een nieuwe brug gelegd in de Schans, de Dageraadsspoorbrug. Daarnaast kwam een spoorbrug voor het Oosterspoor,

- ▲ De 17e-eeuwse versperringen in de Nieuwe Vaart t.h.v. de omwalling
- In 1877 werd hier een draaibrug gelegd die de naam Dageraadsspoorbrug kreeg

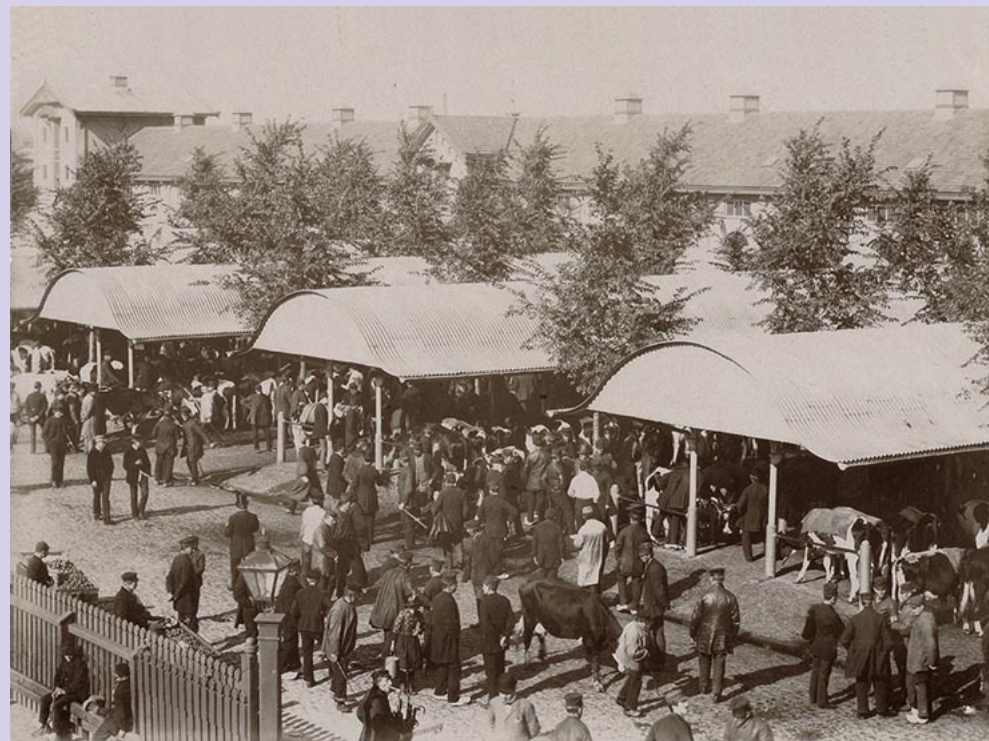
de Dageraadsspoorbrug. Nu de Nieuwe Vaart zowel scheepvaart kende als lozingskanaal was voor het stoomgemaal Zeeburg (niet op Zeeburg, maar op de Diemerzeedijk) werd er een dam in de lengterichting van het kanaal gelegd. De Nieuwe Vaart kreeg eindelijk zijn verbinding met de Zuiderzee.

Amsterdam was al enige tijd (1893) bezig met verhuizingsplannen voor het handelsentrepot. De snel groter wordende zeeschepen hadden grote moeite met het bereiken van het oude entrepot in de Rapenburgergracht via de Rapenburgschutsluis. Daartoe was al een doorgang geforceerd in de Hoogte Kadijk met sluis en brug, maar ook dat was onvoldoende. Het nieuwe entrepot zou gegraven worden in de Stadsrietlanden, met eigen toegangen direct naar het IJ.



### **Abattoir en veemarkt**

Het slachten van vee midden in de bewoonde wereld was al meer dan een eeuw een pijnpunt voor de stad. Eerdere initiatieven sneuvelen maar begin 1877 besloot B&W dat er een groot algemeen slachthuis gebouwd zou worden in de Stadsrietlanden, parallel aan de Nieuwe Vaart. Een soortgelijke poging van 's Hertogenbosch sneuvelde nog na een arrest van de Hoge Raad. Er was eerst een nieuwe wet nodig en die werd in 1875 gepubliceerd. Voortaan kon een stadsbestuur dit soort inrichtingen op eigen gezag oprichten en dat werd in Amsterdam onmiddellijk in werking gezet. B&W keek verder dan de neus lang was en ontwierp een abattoir voor een veel groter inwonertal van 480.000 zielen i.p.v. het toenmalige aantal van 300.000. Dan was dat voor de eerste 100 jaren voldoende, meende de burgemeester. De voorbereidingen gingen lang duren; in 1882 werd de bouw van de infrastructuur (wegen, bruggen) aanbesteed. Hiervoor moesten de houtzaagmolens in de Stadsrietlan-



den verdwijnen. In 1883 werd de bouw van de slachthuizen (foto links) aanbesteed en in 1885-'86 de rest van de gebouwen. Inmiddels waren de plannen uitgebreid met een veemarkt (foto boven) en ook die werd in de bouwplannen opgenomen. In 1887 was alles voltooid en kon de combinatie abattoir-veemarkt van start.

Naast al deze plannen breidde het Oostelijk Havengebied sterk uit, evenals het treinverkeer via het Oosterspoor. De enige toegangsweg naar de Cruquiusweg waaraan de nieuwe inrichtingen lagen, kreeg te maken met onacceptabel oponthoud door spoorbewegingen waardoor de overgang meer gesloten dan open stond. Meer dan twee voetbruggen over het spoor kreeg het stadsbestuur niet voor elkaar. Het zou tot eind 1920-er jaren duren voor het Oosterspoor omhoog gelegd werd en kruisingsvrij werd.

De werkzaamheden namen de periode 1897-1900 in beslag. Er kwamen zes grote moderne pakhuizen Maandag t/m Zaterdag, in 1902-'04 gevolgd door theepakhuis Zondag. De verdiepingen waren niet onderbroken door draagmuren doch slechts door giet-ijzeren kolommen.

Zowel het Nieuwe Entrepot als de schut-spuisluis zouden ingrijpend overhoop gehaald worden door de aanleg van het Merwedekanaal van 1881 tot 1895. Het spui kreeg een kostbare syphon over de bodem van het kanaal en de schutsluis kwam daarna uit op het kanaal.

### **Van Nieuwe Vaart tot Muiderpoort**

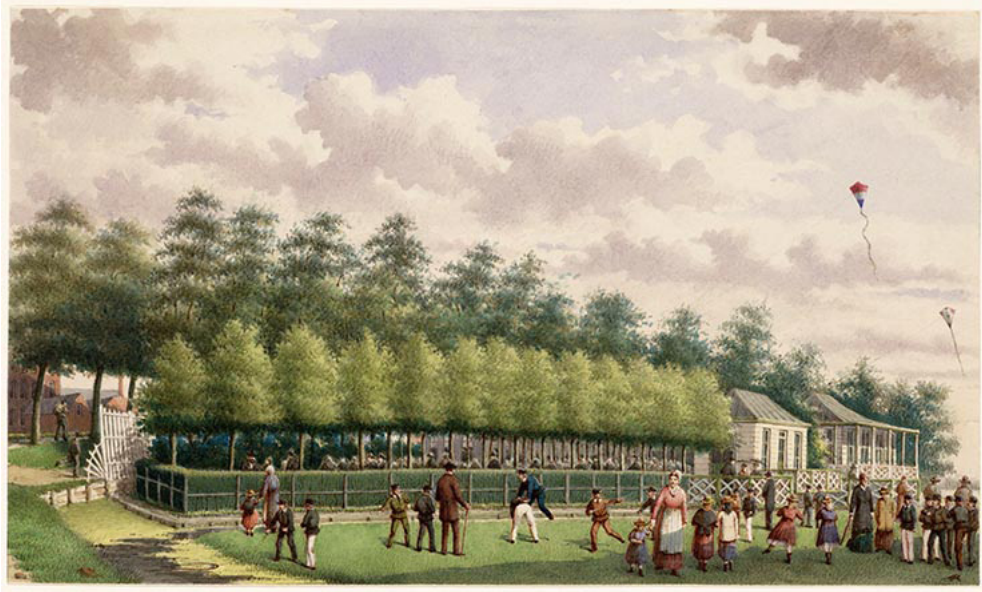
Aan de andere kant van de Nieuwe Vaart veranderde niet al te veel. We keken al even naar het hergebruik van de vuilwatermolen voor korenmolen De Gooyer. De Oosterbeer werd in 1879 vervangen door de Oosterbeerbrug met daaronder een hoogwaterkering met



sluis. Op de aansluiting van Hoogte Kadijk op de Sint Anthonieszeedijk werd de Zeeburgerstraat geroid waaraan de Funenkerk gebouwd werd. Pas rond 1950 werd dit deel heringericht tot wat vandaag zichtbaar is. Daarbij werd de Oosterbeerbrug en de Zeeburgerstraat verbreed.

De courtine tussen Oosterbeer en Muiderpoort was al voor het grootste deel ingenomen door de Oranje Nassaukazerne. Voordat het Alexanderplein werd geroid stond hier van 1851 tot 1885 de meekrapfabriek van Mendel, Bour en Co, die meteen daarna door

- ▲ De meekrapfabriek van Mendel, Bour & Co naast de Muiderpoort
- ◀ De Zeeburgerstraat met de Funenkerk; op de voorgrond de Dageraadswaterkering met sluis en de voorloper van de huidige Oosterbeerbrug



de huizenbouw aan Alexanderplein en -kade werd vervangen. Aan de overkant kwam de Oetewalerweg uit op de Buitensingel. Daaraan lagen de Roomtuintjes die overgebleven waren van de voormalige herberg aan de Muiderpoort en nu alleen nog pretpark waren. Vanaf 1880 maakte dit plaats voor de bouw van de Dapperbuurt, waarbij de Oetewalerweg veranderd werd in de Linnaeusstraat. Tegenover de Muiderpoort kwam in 1866 de Oosterbegraafplaats waar tot kort voor begin van de 20e eeuw begraven werd. Vanaf 1910 werden alweer graven geruimd omdat de ruimte nodig was. De belangrijkste hap werd eruit genomen voor de bouw van het Koloniaal Instituut (1915-1926), een complex dat veel meer omvatte dan het museum alleen. Het laatste graf werd in 1956 ont-

- ▲ Zo zag J.M.A.Rieke de uitspanning Roomtuintjes nog in 1860; in 1880 maakte dit plaats voor de bouw van de Dapperbuurt
- Het Muiderbosje werd de locatie voor de Oosterbegraafplaats; in de achtergrond tussen de bomen is de aula zichtbaar

ruimd maar in 2017, bij maken van een fietsenkelder voor het Metis Montessori Lyceum, bleek dat helemaal niet alles geruimd was, alleen opgehoogd.

Van alle parken die directeur PW Van Niftrik in zijn afgekeurde plan had opgenomen, had Jan Kalff alleen het Oosterpark meegenomen. Dat was volledig toe te wijzen aan het feit dat de Oosterbegraafplaats er al lag en nog niet geruimd kon worden, anders had hij in die ruimte ook een aantal huizenblokken met revolutiebouw opgenomen.

*Volgende week de rijksinrichtingen langs de Sarphatistraat.*

