

# Amsterdams schans en bolwerken



De omwalling rond de stadsuitbreidingen van 1610 en 1662 (resp. Derde en Vierde Uitleg) betekende het grootste bouwkundige project dat de zeventiende-eeuwse Republiek onder handen nam. De aanvankelijk aarden wallen met in totaal 26 bolwerken werden na 1662 in hoog tempo “versteend”, wat voor de argeloze bezoeker van de stad een indrukwekkende aanblik opgeleverd moet hebben. De globale structuur van de omwalling volgde een alom bekend profiel. Er werd een singelgracht gegraven waarbinnen een walmuur werd opgeworpen met het materiaal dat uit die gracht kwam. De wal werd al of niet bekleed met steen. Binnen de walmuur kwam een pad (schans) voor bevoorradings- en troepentransport voor de verdediging op de muur. Daarbinnen kwam in Amsterdam een vaarweg met waarschijnlijk hetzelfde doel: de Baangracht. De walmuur werd op regelmatige afstanden onderbroken door bastions, in Amsterdam steeds – niet geheel correct – bolwerken genoemd. De totale lengte van het geheel (uiterste paal in ‘t IJ tot idem) was ruim 13km (18790 schreden), een boog die een havenfront van 4,6km omsloot. De gemiddelde lengte van de tussenliggende stukken walmuur (courtines, in Amsterdam steevast “gordijnen” genoemd) bedroeg zo’n 200m. De omtrek van een bolwerk kwam ook in de buurt van 200m; ze staken deels buiten de muur om die met geschut te kunnen bestrijken en de Singelgracht volgde die omtrek, zoals te zien op de kaart rechts.

De bolwerken Osdorp t/m Leeuwenburg behoorden bij de Derde Uitleg en zullen rond 1613 gereed gekomen

zijn. De overige bolwerken Zeeburg t/m Nieuwkerk dus na 1662. Overigens kregen de bolwerken pas in 1672 de hieronder gehanteerde namen om bij een aanval geen verwarring te krijgen (Commelin, Beschrijvinge van Amsterdam, 1726, dl.I, p.242). Van sommige bolwerken van de Derde Uitleg zijn andere namen bekend, die in het vervolg tussen haakjes weergegeven worden. Die waren vaak ontleend aan topografische benamingen *binnen* de stad, de nieuwe





namen juist aan benamingen *buiten* de stad. De gehele omwalling is tussen 1662 en 1672 versteend, d.w.z. bekleed met zware stenen muren. Dat geldt niet voor de wallen buiten de IJ-dijken, die tot het laatst onbedekt bleven met alleen versteende bolwerken. Tot die

*Omslag:* Een versteende wal in de stad. Te zien van voor naar achter bolwerk Ouwkerk met molen de Roode Haan, de Utrechtsepoort en molen de Groen, die op bolwerk Westerblokhuis stond. Helemaal links nog net de punt van het Reguliersbolwerk.

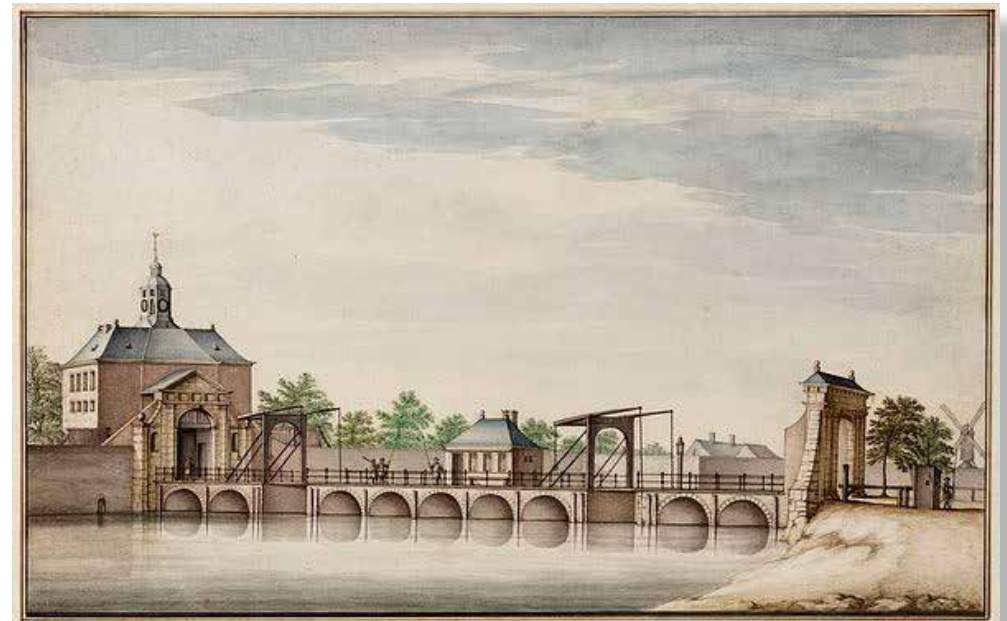
*Boven:* Een niet-versteende wal buiten de IJ-dijk, in dit geval bolwerk de Bocht met molen de Vervanger.

*Rechts:* Zo werden de spaarzame poorten uitgevoerd; het poortgebouw stond in de wal geïntegreerd, een houten brug met twee ophaalbruggen lag tot de Buitensingel waar dan meestal nog een buitenpoort, een hamei, stond.

tijd bestonden de eerste bolwerken, die de Derde Uitleg omsloten, uit aarden wallen. Tekeningen van vóór de versterking kunnen ons daarom op het verkeerde been zetten!

Er waren 27 bolwerken in totaal gepland maar dat laatste, de evenknie van het Blauwhoofd buiten Zeeburg, is er nooit gekomen. Het aantal van 26 heeft ooit kaartmakers verleid van de oorspronkelijke nummering der bolwerken over te gaan op de 26 letters van het alfabet.

De omwalling heeft nooit een belegering gekend of enige oorlogschade geleden van welke aard ook. Eind 18<sup>e</sup> eeuw had het begrip “vesting” uitgediend en begon ook Amsterdam voorbereidingen te treffen om te ontmantelen. Door de Franse overheersing (1798-1813) duurde dat wat langer maar rond 1880 was alles geslecht. Het werk had een paar jaar (1816-’18) stil gelegen omdat de kersverse koning

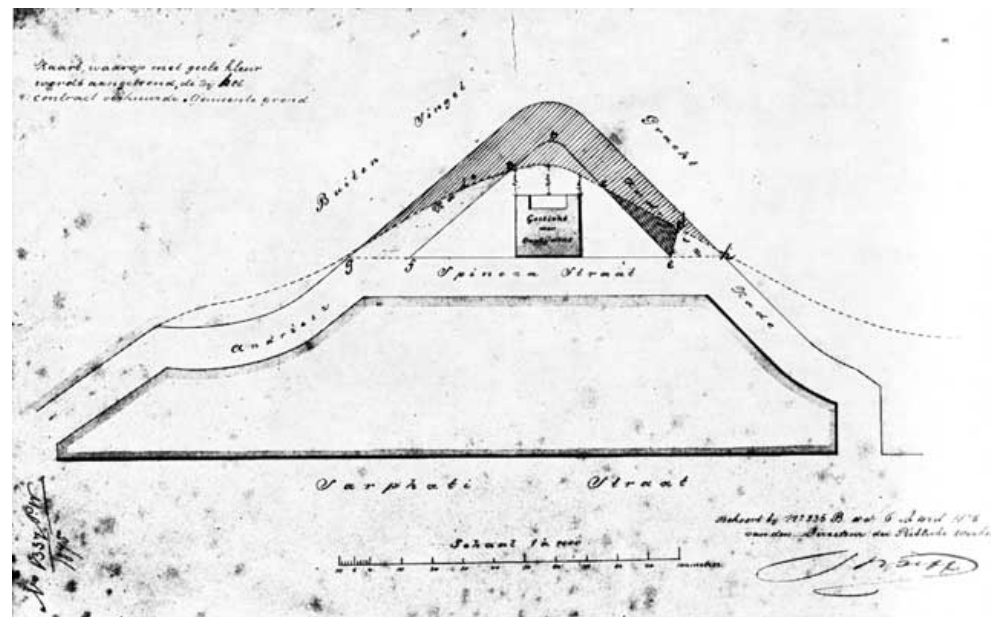




(of liever zijn zoon Willem II, de beroepsmilitair) eerst zeker wilde weten dat de vestingsteden inderdaad afgedaan hadden.

Van de poorten is alleen de Muiderpoort overgebleven. De Willemspoort, die in de plaats van (in feite naast) de in 1837 afgebroken Haarlemmerpoort kwam, heeft nooit dienst gedaan als poortgebouw. Het was meer een gebouw ter inning van de stedelijke accijnzen, net als de diverse barrières die enkele poorten vervingen. Idealistische stadgenoten pleitten voor de aanleg van wandelwegen en plantsoenen op de verlaagde wallen en inderdaad kwamen er daarvan enkele, die echter – op een paar na – al weer snel moesten wijken voor de grondhonger van de opkomende industrie.

Van bijna alle bolwerken zijn minimaal de punten vergraven om

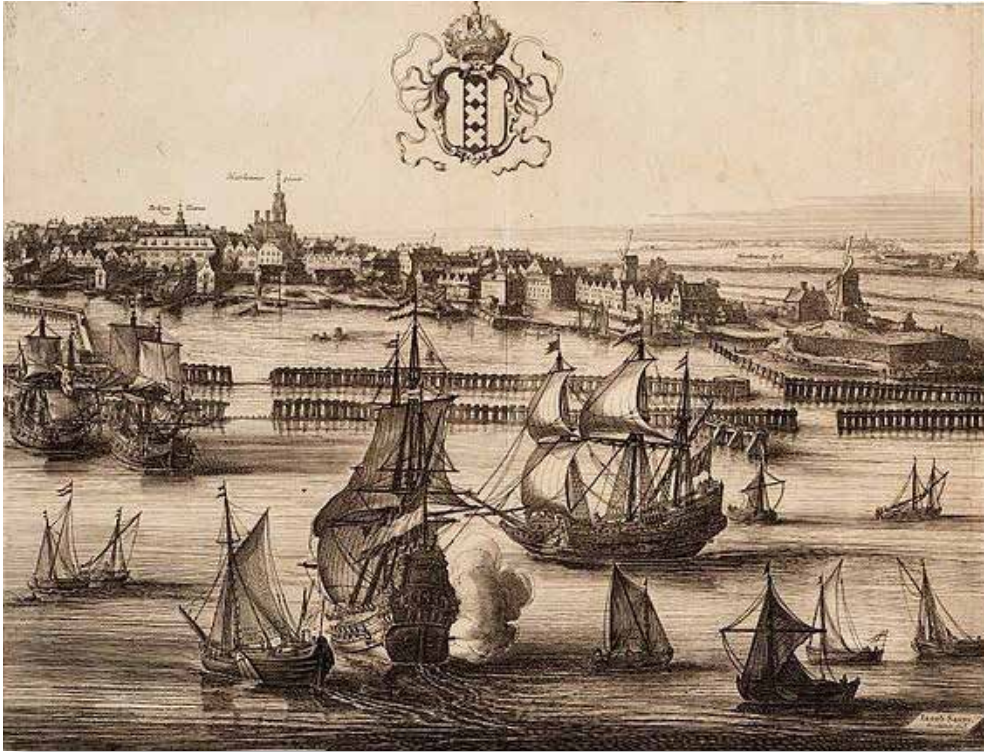


vloeiend te verlopen met de al of niet aangeplempte wallenkanten. Dit is door Publieke Werken (onder Ir. Kalff) uitgevoerd om de doorstroming van de Singelgracht te bevorderen om een betere afvoer naar de waterverversing via het gemaal op Zeeburg te bereiken. In tekst en beeld zal gewezen worden op nog avontuurlijke kronkelingen, die direct een gevarieerder beeld geven. Op de diverse stadskaarten die de uitbreidingen weergeven, waaronder die van Gerred de Broen uit 1728-37 (zie p.2), staan de bolwerken en molens allemaal aangegeven. In het onderstaande overzicht van beiden houd ik de codering van A t/m Z aan, te beginnen op Zeeburg. Achter de

*Boven: Bij een milde normalisatie werd de punt weggegraven en een vloeiende lijn gemaakt, zoals hier bij bolwerk Weesp. Bij de meer rigoureuze normalisaties werden alle uitstekende delen afgesneden en een strakke kade gemaakt, zoals langs de Marnixkade.*

*Links: Over de Amstel werd een stenen brug gebouwd met 35 bogen, waarvan er maar drie voor de doorvaart geschikt waren.*





naam kunnen synoniemen van zowel bolwerken als molens voorkomen. Geen houvast bieden deze kaarten waar het de bijbehorende opstellen betreft. Uit voorbeelden weten we dat hier hoogstens een momentopname afgebeeld is. Ook de vorm van de molens biedt geen houvast; de afbeeldingen lijken tamelijk eenvormig terwijl er soms grote verschillen waren in vorm.

*Boven: Bolwerken op lange schiereilanden in 't IJ beschermden de haven.  
Rechts: Eindeloze reparaties aan de wallen hielden de muren net overeind.*

### Slechte bouw nekt de weerbaarheid

Hoe indrukwekkend de omwalling ook mocht lijken, van dag één af waren er problemen met de stabiliteit van de constructie. Door het achterwege blijven van toezicht door een stadsopzichter werd er hevig geknoeid en gefraudeerd door de diverse aannemers. Dat bleek bij de sloop in de 19<sup>e</sup> eeuw! Hopen steen zonder metselspecie ertussen, zelfs los gestort en opgevuld met afval en overbodig bouw materiaal. Zelfs kapot transportmateriaal en gereedschap kwamen te voorschijn. Daarvoor waren al hele stukken muur voorover in de Singelgracht gekieperd of waren muren kapotgevroren omdat er onvoldoende waterdichte specie in de toplaag verwerkt was. De hele 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw werd er aan de wal gerepareerd. Tot overmaat van ramp zakte in 1769 de Muiderpoort zodanig scheef van zijn fundament dat hij afgebroken moest worden en men nog dat zelfde jaar



begon een nieuwe te bouwen.

De slechte staat was niet eens alleen aan knoeierijen te wijten. Dijklichamen en ook wallen van de weke grond in deze streken hadden zo'n tien jaren nodig te 'zetten'. In zijn ijver de klus af te maken had de overheid diverse bolwerken en muren te vroeg 'versteend' wat tot scheuren of verzakken leidde.

Het onderhoud had geen topprioriteit; in Amsterdam regeerden kooplieden, dus de portemonnee! In de loop der tijd raakte men er van overtuigd dat de vestingwerken nooit onder vuur zouden komen te liggen. Het geld dat besteed werd aan de verdediging stak men liever in bemoeienissen die de problemen al op grote afstand oplosten. Daarbij kwam dan nog het gunstige effect van de Hollandse Waterlinie.



### Slechting

In 1799 besloot de vroedschap tot slechting van het eerste stuk muur (Reguliersbolwerk) en in 1803 tot algehele slechting. De volgorde was niet planmatig maar volgde ad hoc, daar waar de slechte staat dat nodig maakte. De afbraak ging in de regel tot twee voet boven het maaiveld, het restant wordt afgewerkt met een nieuwe rollaag die ingezaaid werd of belegd met graszoden. Tijdens de Franse over-

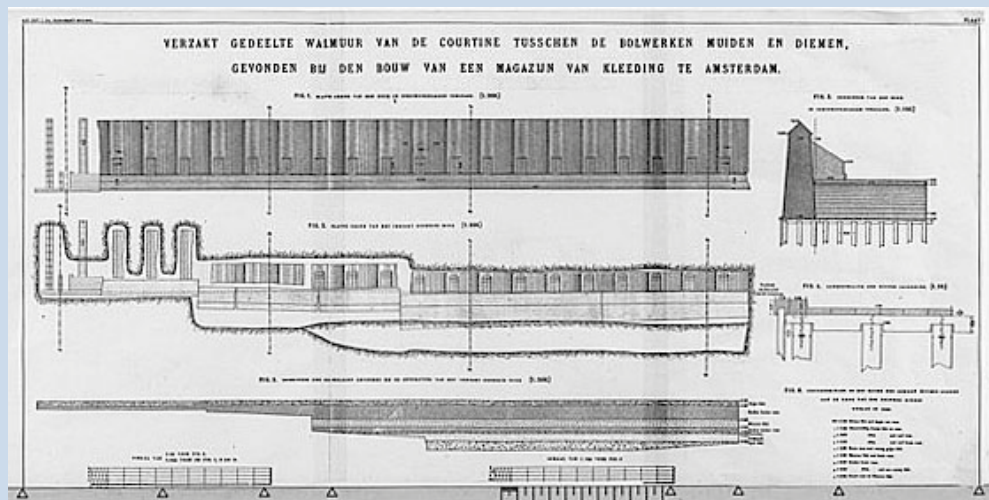
*Boven:* Behalve de vijf hoofdpoorten waren er drie kleinere utiliteitspoortjes die buiten de stad gelegen industrieterreinen of warmoezerijen beter bereikbaar maakten. Bij gevaar voor belegering konden deze dichtgemetseld worden, zoals in 1672 ook werkelijk gebeurde.

*Links:* In 1769 zakte de Muiderpoort van zijn fundament en moest afgebroken worden. De nieuwe poort werd meer solide gebouwd en staat er vandaag nog steeds.



### Haastige speed, zelden goed

In 1671, onder druk van oorlogsdreiging, wordt grote haast gemaakt met het afwerken van de omwalling. Stadsmetselaar Crabbendam mocht gedurende een half jaar 34 man extra aannemen, alleen voor het aanmaken van metselspecie. In plaats van twee bolwerken per jaar te ‘verstenen’ pakte hij er nu vijf tegelijk aan. Die haast wreekte zich,

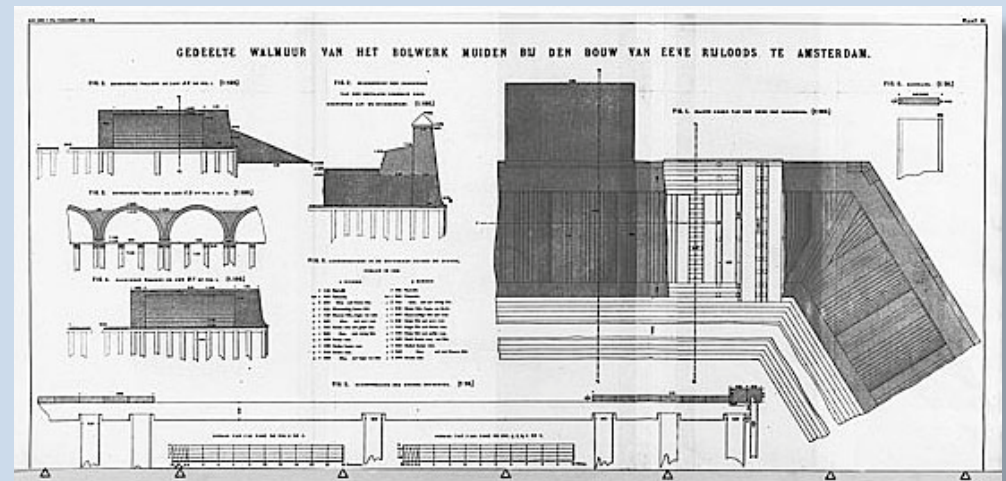


zoals we later zullen zien. Het jaar erop brak de (3e Engelse) oorlog inderdaad uit, met als resultaat het Rampjaar. Om muren en bolwerken te kunnen metselen werd een deel van de stadsgracht afgedamd en leeggepompt. In tijden van oorlog natuurlijk ondenkbaar, dus werden in 1672 alle werkzaamheden stilgelegd.

In 1669 al was de bodem rond de Muiderpoort zo slap gebleken dat de poort van zijn fundament schoof. De herbouw kwam in 1671 gereed, maar toen kort daarna ook delen van de bolwerken Muiden en Diemen, alsmede een stuk van 75 meter van de courtine daar tussenin instortten bleek het probleem met de ondergrond toch omvangrijker. In 1673 stortte de stenen bekleding van bolwerk Westerbeer in. Om

de grond te behoeden voor wegspoelen werd het bolwerk bekleed met graszoden, maar een vertrouwenwekkende aanblik was dat niet bepaald. Ook een aantal andere bolwerken moest met planken gestut worden om niet hetzelfde lot als Westerbeer te ondergaan.

In 1676 schoof molen de Zon op bolwerk Zeeburg van zijn fundament, door zetting van de ondergrond. In 1685 schoof bolwerk Blauwhoofd in zijn geheel van zijn fundament. De natuurstenen bekleding moest in zijn geheel gesloopt en vervangen worden. Niet dat men daar meteen mee begon! In 1699 moest in allerijl maatregelen genomen worden om te voorkomen dat de aarde van het bolwerk zou wegspoelen. Het werd beschoeid en in het water er omheen kwam een palissade. Dat deed men rond Zeeburg ook maar meteen. In 1691 moesten 5 verdere bolwerken gestabiliseerd worden omdat er ‘leven’ in de muren zat. In 1694 werd eindelijk werk gemaakt van de ingestorte muur bij de Muiderpoort. Toen in de 19e eeuw het Rijkskledingmagazijn op die plaats gebouwd zou worden vond men de in 1694 aangebrachte voorzieningen terug. De toen verrichtte opmetingen zijn bewaard gebleven (zie tekeningen).



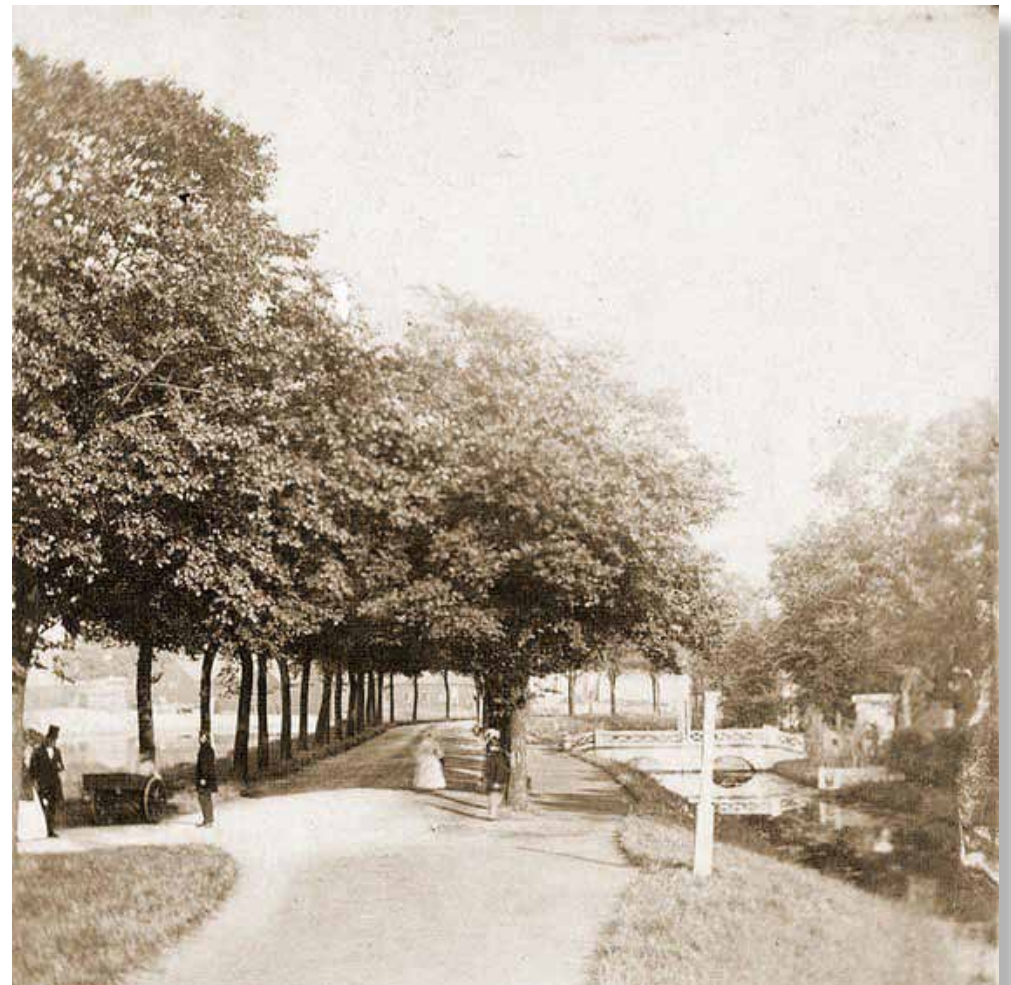


heersing lag de beslissing tot slechting bij Franse militaire overheid, maar werd wel doorgezet. In 1813, na vertrek van de Fransen en de komst van soeverein vorst Willem I kwam de afbraak stil te liggen. Er ontstond een juridisch gevecht over de eigendomsrechten van fortificaties in 't algemeen. Er werden wetten aangenomen en jurisprudentie geschapen die het de rijksoverheid mogelijk maakte stedelijke gronden tot rijksbezit te verklaren naar gelang hun belang voor de defensie. Dat leidt er in Maastricht bijvoorbeeld toe dat vele hectaren vestinggrond rijkseigendom verklaard worden, die de stad na slechting in 1867 terug mocht kopen. De situatie in Amsterdam was overzichtelijker. De defensieve waarde van de Amsterdamse

*Boven: Hergebruik: begraafplaats op bolwerk Haarlem.*

*Rechts: Hergebruik: wandelpromenade bij de Leidse barrière*

vestingwerken werd algemeen op nihil ingeschat en er zijn geen problemen over de eigendomsrechten ontstaan. Wel kreeg het Rijk grote stukken grond op de plaats van de vroegere wal voor de Rijksgebouwendienst. Wat opvalt is dat de structuur van de voormalige vestingwerken buiten de IJ-dijken volledig verdwenen is terwijl die binnen die dijken juist overal redelijk behouden bleef. Binnen de

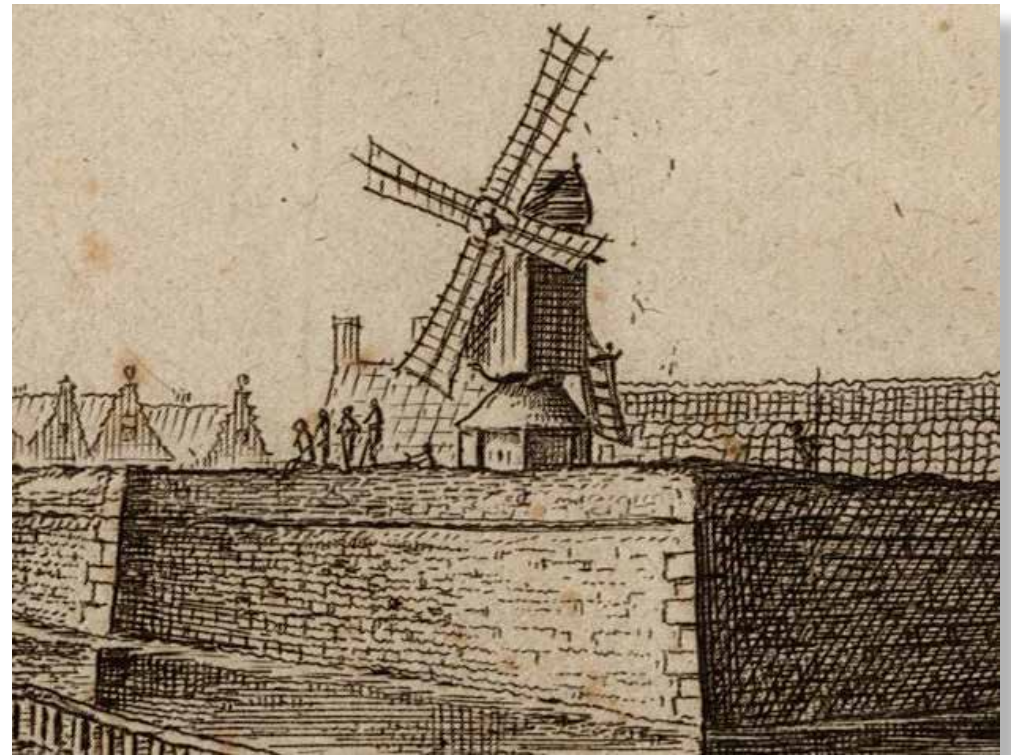




hele wal liep een breed pad, de Schans, die we vandaag nog steeds terugvinden als Planciusstraat, Marnixstraat, Weteringsschans, Sarphatistraat en Czaar Peterstraat. Ook ligt de Singelgracht er nog steeds, zij het genormaliseerd en versmald.

### Hergebruik

Na het slechten van de vestingwerken lag de schans er nog enkele decennia ongebruikt bij. Daar waar in het hele land de voormalige vestingsteden de grond voor ruime parken en villawijken bestemden, verschenen in Amsterdam voorzichtig hier en daar wat plantsoenen en wandelpaden. Bij de aarzelend inzettende industrialisatie (1865-70) verdween dat groen weer en werd de grond verhuurd aan vaak vervuilende industrie. Zo kwamen er o.a. twee gasfabrieken en een zwavelzuurfabriek op de geslechte omwalling.



### Molens

Op nagenoeg alle bolwerken konden we molens aantreffen, het merendeel daarvan korenmolens. Het bolwerk Jaep Hannes heeft, als enige, nooit een molen gekend. Dat zal te maken hebben gehad met de direct achter de wal gelegen zaagmolen van de Admiraliteit, ten einde die niet in de luwte van een molen op het bolwerk terecht te laten komen.

*Boven: Het meest voorkomende molentype bij de bouw van de omwalling was de standermolen. Die werden in de loop van de 18e eeuw overwegend vervangen door de modernere stellingmolen. De molens op de nieuwe bolwerken waren meestal herplaatsingen.*

*Links: Hergebruik: Amstel Suikerraffinaderij op bolwerk Nieuwkerk.*



Een onbekend aantal molens dat op de bolwerken verscheen was een herbouw van een bestaande molen. Ter voorbereiding van de aanleg der bolwerken werden in 1661 de te verwijderen molens uit het uitbreidingsgebied geïnventariseerd, waarvan in het Stads Archief Amsterdam twee werkkaarten overgebleven zijn (SAA toegangsnr.5039, inv.nr.2, f.75v-76 en inv.nr. 10035/267).

In de 17<sup>e</sup> eeuw werden standerdmolens gebouwd (zie afbeelding p.9), die de een na de ander vervangen werden door het type bovenkruis-

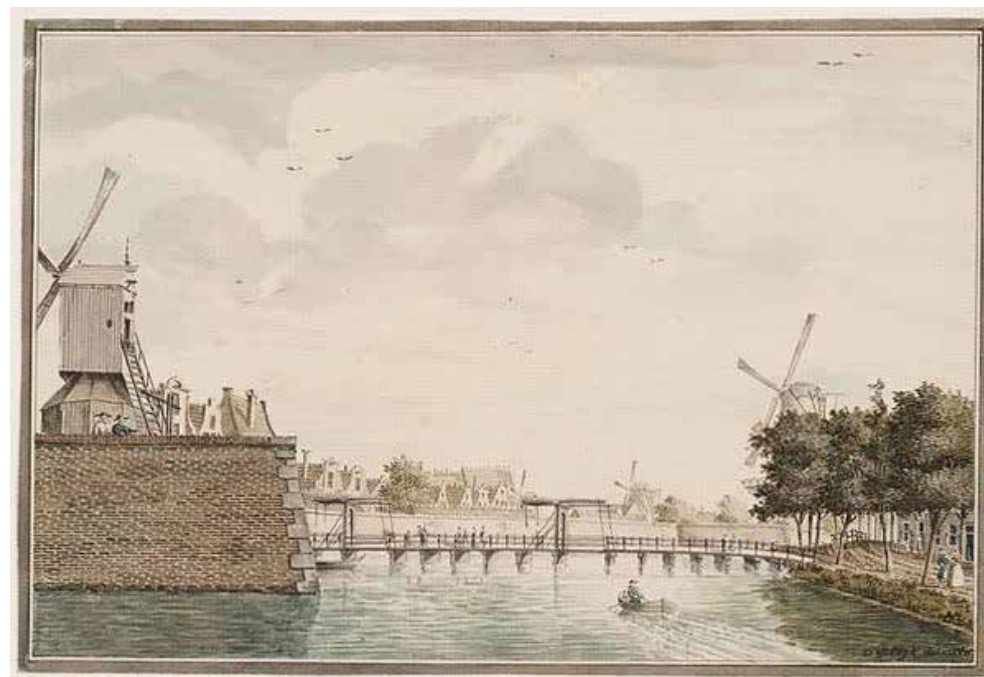
*Boven: Nagenoeg alle molens eindigden als bovenkruisende stellingmolens. De hoogte van de stelling varieerde per molen en was afhankelijk van storende bebouwing (windvang) in de buurt.*

*Rechts: Gedurende de 18e eeuw kwamen beide typen molens naast elkaar voor. Het duurde meer dan een eeuw voor de stellingmolen algemeen ingevoerd was. Hier het Raampoortje met links de oude Bloem en achter de bomen de nieuwe Victor op bolwerk Rijk.*

ende stellingmolen, waarvan we er een hebben overgehouden: de Gooyer. Er is nog een tweede molen bewaard gebleven: de Bloem van bolwerk Rijkeroord. Die werd in 1878 wel afgebroken maar buiten Amsterdam, aan de Haarlemmerweg weer opgebouwd. Toen die plek door de annexatie van Sloten in 1921 weer binnen Amsterdams grondgebied kwam te liggen was de Bloem weer “thuis”.

De stellingmolens hadden allemaal het kruiwerk buitenwaarts, in tegenstelling tot de molens in Noord-Holland boven ‘t IJ, die bijna zonder uitzondering een binnenkruiwerk hebben.

We komen bij molens vaker het fenomeen “afbreken en elders weer opbouwen” tegen. Dat kan doordat het skelet van een molen van hout is en de verbindingen via pen-en-gat gemaakt zijn. Een molen kan zo als een bouw pakket in en uit elkaar genomen worden.





## Precario

De molens werden met instemming van de vroedschap op de bolwerken gebouwd; het lijkt er zelfs op dat dit beleid was omdat op bijna alle bolwerken op uniforme wijze molens verschenen. Ze waren echter op grond van de stad opgericht en er werd een belasting (precario) op het gebruik van die grond geheven. Het juridische geharrewar toen in 1813 het Koninkrijk de Franse overheersing overnam, verleidde een flink deel der molenaars ertoe zich van de verplichting tot betaling der precariorechten ontheven te zien. Dat bracht hen op gespannen voet met het gemeentebestuur en bepaalde (tamelijk willekeurig) de mate van meegaandheid van de stad toen die begon de vesting te ontmantelen. Wie braaf was geweest kon rekenen op enige schadevergoeding. De processen hierover won de stad zonder uitzondering; justitie ging volledig mee in de ge-

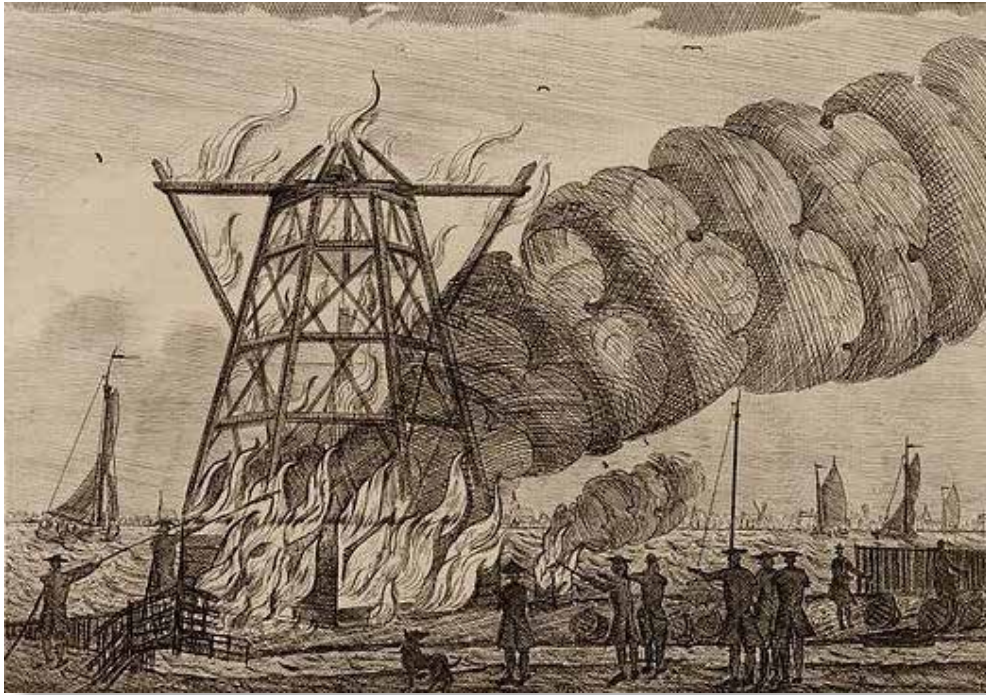


dachte dat de gemeente de stedelijke eigendomsrechten tijdens de Republiek overgenomen had. Overigens dient het begrip “precario” niet verward te worden met een huurovereenkomst, waaruit wél zakelijk recht voortvloeit. Precario wordt verleend maar kan zonder probleem eenzijdig opgezegd worden, ook vandaag nog. Toen de dreiging van een belegering geheel geweken was, veranderden de aanvankelijk houten molens in grote stenen bouwwerken. Geen mo-

*Boven: Wildgroei op de bolwerken. Rond de Roomolen ontstond een compleet dorp met 70 inwoners. Dat was nooit de bedoeling geweest van de overheid.*

*Links: Een groot deel van de molenaars weigerde na de Franse tijd het windgeld te betalen, zoals die van molen De Kraay.*





lenaar die er bij nadacht dat het stadsbestuur nog steeds elk moment de sloop kon gelasten. Op het moment dat de stad andere plannen voor de vestingwerken ontwikkelde en ontruiming gelaste zagen de eigenaars van de molens hun investeringen als sneeuw voor de zon verdwijnen.

Zie ook: <http://www.theobakker.net/pdf/precario-windgeld.pdf>

*Boven: Brand is de grootste bedreiging voor een molenaar. Niet alleen blikseminslag was een gevaar, ook het warmlopen van de vang (houten rem) was bij harde wind regelmatig de oorzaak van brand.*

*Rechts: In 1742 brandde de Roomolen af. Alleen de 'hoge teerlingen' van de stelling stonden nog overeind.*

## Brand

Het grootste gevaar waaraan molens blootstaan is brand. Er zijn in Amsterdam dan ook heel wat molens, ook molens op de bolwerken, afgebrand. Klassieke gevaren zijn blikseminslag en het “door de vang lopen”, de molen slaat door harde wind op hol en is niet meer te remmen. Het toch proberen te remmen leverde brandgevaar op door wrijving van de houten rem op houten as of wiel. Dit was nooit zomaar overmacht; de molenaar was roekeloos geweest. Bij harde wind mindert een zorgvuldig molenaar op tijd zeil (zwichten) of zet de molen helemaal stil en legt een der wieken aan de ketting.

In de tekst komt u regelmatig het verbranden van molens tegen. De afbeelding links is het afbranden van een vuilwatermolen bij bolwerk Blauwhoofd in 1783. Hieronder de in 1742 afgebrande Roo-molen op bolwerk Schinkel.



*de Ruinen van de afgebrande Moolen genaamd de Roo. Moolen  
bij de Leyde Poort te Amsterdam 1742.*



## Meer weten?

Over deze materie is heel veel gepubliceerd. Ik heb voor u vier artikelen en een boek:

- *De ontmanteling van Amsterdam, een verkorte weergave van een doctoraal scriptie door Peter Prins, 1992 (overdruk uit Amstelodamum; klik de afbeelding rechts om te lezen)*
- *Het einde van de korenmolens op de Amsterdamse bolwerken door Mr. J.H.v.d.Hoek Ostende (overdruk uit JB64 Amstelodamum -1972; klik de afbeelding rechts om te lezen)*
- *Precario en Windgeld, uitgelegd door Mr. J.H.v.d.Hoek Ostende (overdruk uit Amstelodamum 1969 en 1970; klik de afbeelding rechts om te lezen)*
- *De molens van Amsterdam door G.J.Honig (overdruk uit JB27 Amstelodamum -1930) [https://www.theobakker.net/pdf/Molens van Amsterdam/pdf](https://www.theobakker.net/pdf/Molens%20van%20Amsterdam.pdf)*
- *De Amsterdamse Schans en de Buitensingel, J. van Eck, 1948, KOG/Van Kampen, Amsterdam*

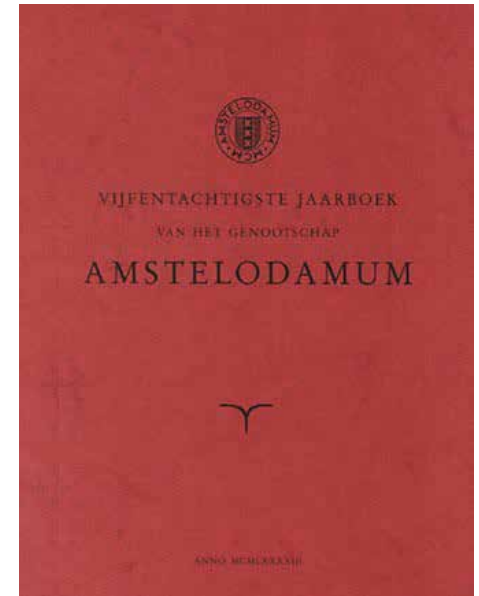


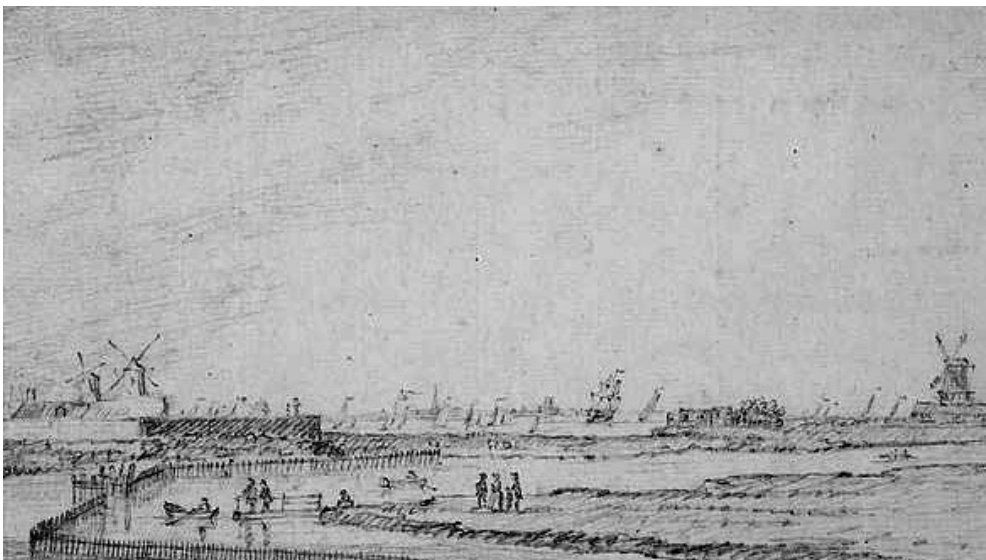
Verder zijn er twee databases op internet:

Database verdwenen molens <https://www.molendatabase.org/>  
en Molenbestand <https://molendatabase.nl/index.php>

*In de tekst wordt over specifieke onderwerpen regelmatig verwezen naar artikelen in Amstelodamum (Ad) of Ons Amsterdam (OA).*

*De afbeeldingen komen in de regel uit de Beeldbank SAA, aangevuld met eigen opnamen en kaarten.*





### A. Zeeburg (Zee Burgh)

Van dit buitendijkse bolwerk liep een kort walhoofd het IJ in. Een versterking kwam al in 1649 gereed. Het bolwerk werd vanaf 1878 als een der laatsten gesloopt, het walhoofd zelfs pas in 1906. De schans stak als een schiereiland in 't IJ en heette ook wel Keerweer. Op de vrijgekomen grond van de buitendijkse bolwerken ontstond de Czaar Peterbuurt (de Blankenstraat ligt op tracé walmuur, de Czaar Peterstraat over de schans). Een vestinggracht, smaller dan de Singelgracht, scheidde de wal van moerassig, buitendijks land. De binnengracht hoefde hier nooit gegraven te worden omdat rond het eiland Oostenburg al water bleef: een vaart scheidde het lijnbaan-eiland (2 lijnbanen, van Admiraliteit en VOC) van de walmuur. Die vaart is geplempt en nu opgegaan in de bebouwing van de Conradstraat.

De walmuur richting Jaap Hannes werd in 1810 geslecht tot op de houten fundering. Omdat al veel grond in de stadsgracht was ver-

dwenen ontstond voor de wal een stuk grasland. Hierdoor en door de bouw van de Czaar Peterbuurt zijn alle contouren van de oude vestingwerken verdwenen.

Het Funen was tot de afschaffing van de stedelijke accijnzen een geliefde smokkelroute. In het nachtelijke donker was dit onverlichte deel van de stad uitgestorven en zelfs bewaking haalde niet veel uit.

### De Zon (de Son)

Op bolwerk Zeeburg stond vanaf 1669 een trasmolen die na 1676 koren ging malen en kort na 1685 wegens bouwvalligheid gesloopt moest worden. Omstreeks 1716 werd een nieuwe snuif- en verfmolen gebouwd, die als de Zon door het leven ging. Na 1727 werd weer koren gemalen maar vanaf 1748 ging men over op loodwit. Die vergunning werd door de vroedschap alleen verleend omdat de Zon zo ver buiten de bebouwing lag. De fabricage van loodwit was scha-





delijk voor de gezondheid; het personeel bleef slechts een beperkte tijd op de molen werkzaam om een opvallend hoog overlijdensrisico te verbloemen. Dat loodwit malen duurde tot 1856. De molen werd in 1877 gesloopt en als De Jonge Landman opnieuw opgebouwd in Vijfhuizen, waar hij in 1945 verbrand is.

*Molendatabase nr. 4470; herbouw in Vijfhuizen: nr. 1278*



Opvallend binnen de vest: chocolademolen **de Goede Verwachting**, in 1801 op het onderstuk van de gesloopte boormolen (voor het opboren van kanons- en geweerlopen) van de VOC gebouwd. De molen had veel last van de omringende bebouwing en is in 1906 gesloopt om plaats te maken voor bebouwing in de Czaar Peterbuurt.

*Molendatabase nr. 1353*



### B. Jaap Hannes

Dit was het binnenste van de twee bolwerken buiten de IJ-dijk. Ze waren bedoeld om bescherming te bieden aan de oostelijke eilanden. In 1788 stortte het bolwerk Jaap Hannes in en een gedeelte kwam in de stadsgracht terecht, die toch al aan 't verlanden was. Er bleef met moeite een smal slootje bevaarbaar. Op de resten van het bolwerk en een deel van de geplempte gracht werd een exercitieveld voor de schutterij aangelegd.

De molen op de afbeelding boven stond niet op het bolwerk maar is een vuilwatermolen die aan het Funen stond. Van zulke molens waren er vier; twee in het oosten en twee buiten de Haarlemmerpoort. Door tegen elkaar in te pompen kwam er een stroming van schoon water in de stad. Het hielp onvoldoende: 's zomers stonk de stad er-





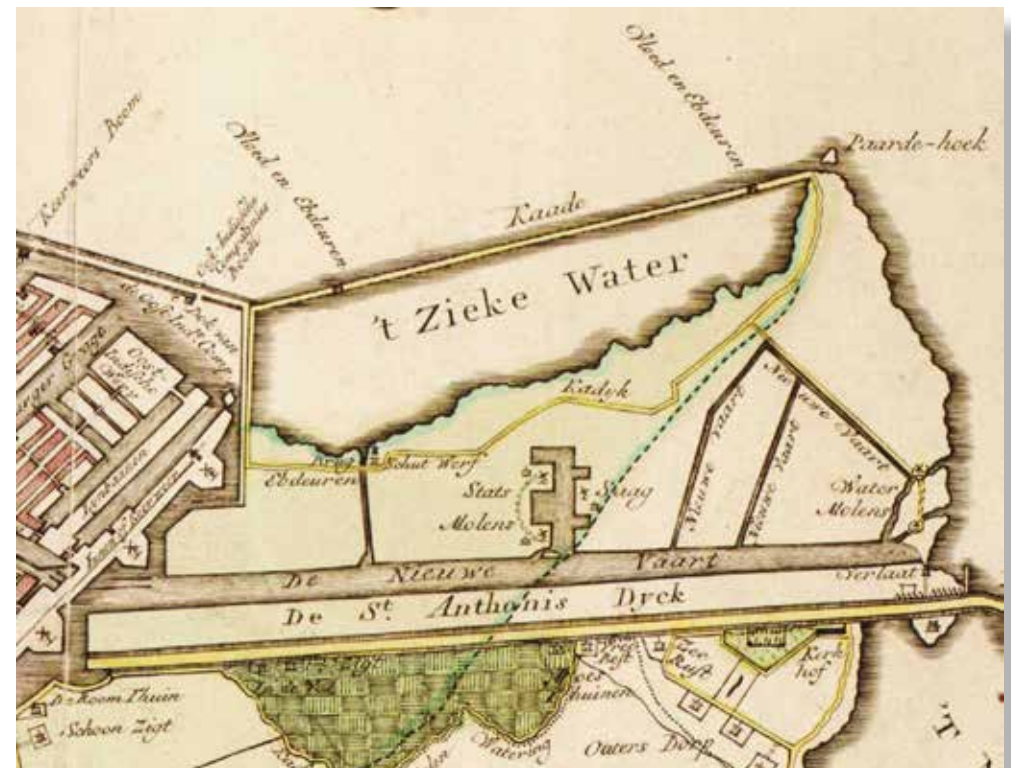
barmelijk en dat zette in de 19<sup>e</sup> eeuw een serie grachtendempingen in gang.

Als enige bolwerk kende Jaap Hannes nooit een molen. Direct tegen het bolwerk en de muur stond de houtzaagmolen van de Admiraliteit (na 1815 Koninklijke Marine). Een stellingmolen binnen een tiental meters zou een probleem hebben gevormd voor de vrije windvang. Opvallend buiten de Singelgracht: het St. Pieterskerkhof. Hier werden armen, besmettelijk zieken, ter dood veroordeelden en niet te identificeren doden en drenkelingen begraven. De datum van inrichting is onduidelijk maar de meest gehoorde is 1804. In 1864 stopte men alweer met begraven op dit kerkhof en in 1877 werd het besluit genomen het te ruimen.

Doordat het buitendijkse land hier eeuwenlang depot voor bagger-

specie is geweest ontstonden de Stadsrietlanden, waarop de stad een aantal percelen verpachtte, bestemd voor vijf houtzaagmolens. Die molens verdwenen in 1876 voor de nieuwe veemarkt en het abattoir; de bouw daarvan kon pas in 1882 beginnen na een eindeloze reeks processen van de molenaars tegen de stad. De rest van het gebied werd toegewezen aan de HIJSM om er een rangeerterrein en een goederenstation te bouwen.

Lees het rapport over de archeologische opgraving 2006 op Oostenburg en omgeving, uitgevoerd door het BMA der gemeente Amsterdam. <https://www.theobakker.net/pdf/oostenburg-werkspoor.pdf>







### Nieuwe Vaart

Tussen Jaap Hannes en het volgende bolwerk lag de doorlaat van de Nieuwe Vaart met daarover de Outenwalerbrug. Vóór de brug een palenrij met een doorlaat, de Outenwalerboom. De

brug werd in 1876 vervangen door een draaibrug en heette daarna Dageraadsbrug. Die was zo laag dat zelfs een zolderschuit er niet onderdoor kon (zie onder). Dezelfde brug werd daarna, door aanpassing van de landhoofden, verhoogd. De foto is van Jacob Olie, gemaakt in 1896 vanaf molen de Gooyer, (zie hieronder).

### C. Ooster Beer

Dit bolwerk ontleende zijn naam aan de stenen waterkering in de Singelgracht, die getijdenwerking, hoogwater en vijanden uit de stad moest weren. Bolwerk en de aangrenzende courtines werden met ge-



bruikmaking van 3 miljoen zware bakstenen (moppen) en natuursteen in 1661 opgetrokken. Tussen 1810 en 1844 werd de wering in delen afgebroken. De uitvoering van deze beer was zwaarder dan de Westerbeer, zijn evenknie aan de westzijde van de stad. Van 1810 tot 1814 werd tussen de bolwerken Ooster Beer en Outenwaal door de Fransen de kazerne Quartier St. Charles gebouwd, maar bij gereedkomen waren de Fransen alweer verdwenen en kreeg de kazerne de naam Oranje-Nassau (OA41/p.4-8). De muur was hier al langer dermate slecht dat delen in het water waren verdwenen en ondiepten veroorzaakt hadden. Na gereedkomen van de kazerne is de wal tussen de bolwerken aangeplempt en de gracht genormaliseerd.



### De Gooyer (de Gooier)

De huidige korenmolen De Gooyer heeft een voorganger gehad met dezelfde naam. Dat was een reeds bestaande standerdmolen, die ooit aan de Heiligeweg, buiten de Tweede Uitleg stond. Toen hij daar weg moest (tussen 1636 en '51) heeft hij nog een aantal jaren aan de Amstel gestaan, buiten de Hoogesluis op het Leprozenland, totdat hij in 1663 op het bolwerk Ooster Beer opnieuw opgebouwd werd (OA18/p.20). In of omstreeks 1725 werd de huidige De Gooyer gebouwd als stellingmolen. Omdat tijdens de afbraakragede, begin 19<sup>e</sup> eeuw, de grond van het geslechte bolwerk niet direct een nieuwe bestemming kreeg bleef de molen staan, mede dankzij de inspanningen van de toen jonge vereniging Hendrik de Keijser.

De bouw van de Oranje-Nassaukazerne (tussen en half op bolwerken Outenwaal en Ooster Beer) verstoorde de windvang zodat in 1814 de molen op stadskosten opnieuw opgebouwd werd op de (hoger opgemetselde) voet van een gesloopte vuilwatermolen aan de Funenkade. In 1924 is de Gooyer door de gemeente Amsterdam opgekocht en gerestaureerd.

De molen is wel draaivaardig maar buiten werking; het gebouw heeft nu een horecafunctie.

*Molendatabase nr. 1821; herbouw op de huidige plaats: nr. 636; voorganger (vuilwatermolen) is nr. 7192*





### D. Outenwaal (Outewael, Oeterwaal, Houtewaal)

De naam is ontleend aan een gehucht dat lag op de plek waar nu de Oranje-Nassaukazerne staat. Een niet te bevestigen anekdote stelt dat het dorp als dank voor verleende diensten aan Amsterdam (heiwerk Oude Kerk) en op uitdrukkelijk verzoek van de dorpingen binnen de stadsgrens getrokken werd. Dat mede omdat het dorp zwaar geleden had onder de gevolgen van een stormramp en dijkdoorbraak in 1651 waarbij de stad zich inzette voor reparatie en droogmaken in 1653. De omweg was niet zo heel groot; eerder had de vroedschap al besloten dat het hele scheepsbouwgebied van de oostelijke eilanden (Kattenbrug t/m Oostenburg) ingesloten moest worden.



Behalve aan korenmolen de Ruyter bood dit bolwerk vanaf 1814 ook plaats aan de meekrapfabriek (ofwel garancinefabriek) van Mendel & Bour. Na sloop daarvan (1885) is de bebouwing tussen Kazernestraat en Alexanderplein ontstaan.



### De Ruyter (de Ruiter)

Molen de Ruyter begon zijn leven op het bolwerk naast de tweede St. Anthoniespoort (nu Muiderstraat) als houten grondzeiler. Die werd rond 1662 verhuisd naar het bolwerk Outenwaal in de nieuwe stadsomwalling. Hij werd in 1726 met 24 voet verhoogd tot stellingmolen. Er is sprake van het malen van zowel koren als van grut. Veel meer nog dan molen de Gooyer kreeg de Ruyter door de bouw van de Oranje-Nassaukazerne (1810-4) ernstige problemen met de vrije windvang. Op de afbeelding hierboven de nieuwe Oranje-Nassau kazerne van buiten de veste gezien. Vooraan molen De Ruyter

op de resten van bolwerk Outewaal en op de achtergrond de inmiddels verplaatste molen De Gooyer.

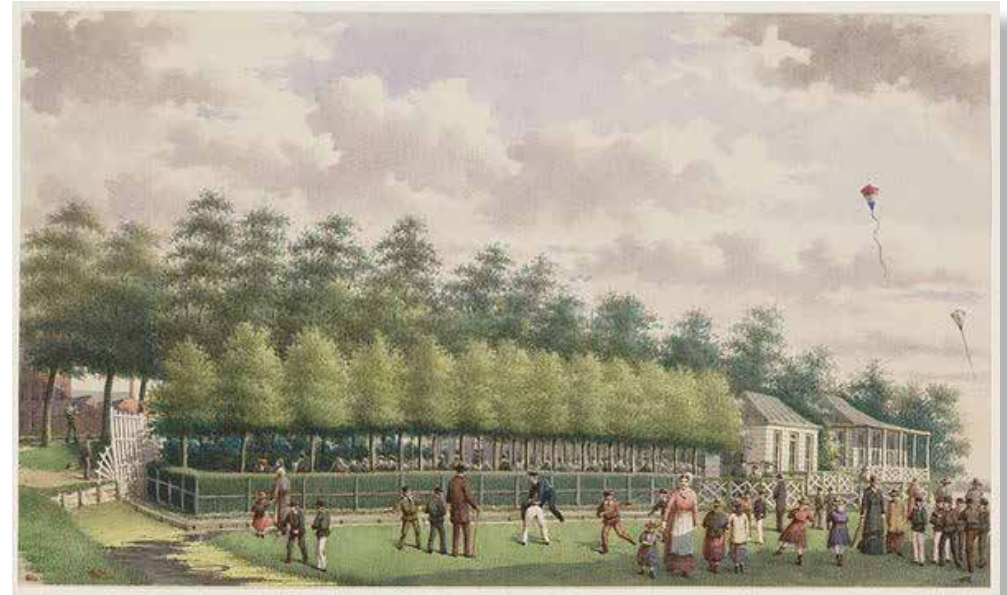
*Molendatabase nr. 4557*



De Oranje-Nassaukazerne is vandaag de spil van een woonproject aan de nieuwe Alexanderkade. De molen werd in 1863 uit vrije wil door de eigenaar gesloopt en de grond werd ter beschikking be-

steld aan de Dienst der Publieke Werken.

Opvallend buiten de Singelgracht: de Overamstel-polder, deels grondgebied van Nieuwer-Amstel dat in 1877 pas geannexeerd maar via grondaankopen en verder in overleg al eerder bebouwd werd. De Roomtuin



(Roomtuintjes, afbeelding hierboven) recht tegenover de Oranje-Nassaukazerne, was een herberg voor passanten die te laat waren om de stad binnen te komen en werd later uitspanning. In 1881 verkocht de eigenaar een deel van het complex voor woningbouw (Von Zesenstraat) en in 1882 de rest (P. Vlamingsstraat).

Het Koninklijk Instituut v.d. Tropen werd in 1926 gebouwd in het Muiderbosch en de uitbreidingen besloegen later ook nog gedeelten van de Oosterbegraafplaats. Op de rest van de begraafplaats en de weilanden ten zuiden ervan werd het Oosterpark aangelegd, dat in 1894 geopend werd.





### Muiderpoort

Op de afbeelding hierboven de eerste Muiderpoort van 1663. Deze poort was gelijkvormig aan de Weesper- en Utrechtsepoort. Het idee was dat een vijand voor de poort niet daaraan zou kunnen herkennen waar hij zich precies bevond. In 1769 schoof de hele Muiderpoort van zijn fundering en moest onmiddellijk afgebroken worden. De vervangende poort werd in 1771 in gebruik genomen. De hamei (buitenpoort) werd om verkeerstechnische redenen in 1898



verwijderd en pas 40 jaar later weer geplaatst aan de entree van het Fleovopark (A'dam-Oost). In 1903 werd de brug voor de poort vervangen door een bredere, ernaast gelegen brug en verloor de poort zijn functie. Dit keer was er solider gebouwd want de poort staat er nog steeds. De brug over de Baangracht (zie ook foto p.22) naar de Plantage Middenlaan werd in 1905 vernieuwd. De muur van poort tot bolwerk Muiden werd in 1806-'08 wegens bouwvalligheid verlaagd tot 2 voet. De grond werd ingezaaid en als grasland verhuurd.



### E. Muiden (Muyden)

Een grote strook grond van de voormalige vestingwerken werd door de stad in 1863 ter beschikking gesteld van het Ministerie van Oorlog. Hierop kwamen van oost naar west het Rijkskledingmagazijn (1875), Cavaleriekaszerne (1865, op het bolwerk zelf), Rijkspolitiegebouw en Rijksgeneesmiddelenmagazijn. Overlopend naar het voormalige bolwerk Diemen sluit daarop aan het Rijks Militair Hospitaal (OA40/p.162-6). Al deze gebouwen hadden hun front aan de Sarphatiestraat (zie afbeelding rechts onder).



### De Hondt (de Hond, de Drie Princen)



De voorganger van De Hondt, de op 10 augustus 1843 afgebrande grutmolen De Drie Princen, kwam van het bolwerk ten westen van de Regulierspoort t/o de Duvelshoek. Na de brand werd hij in 1845-6 vervangen door deze nieuwgebouwde korenmolen. Die moest in 1863 al weer wijken voor de bouw van een cavaleriekaszerne. Aangenomen mag worden dat zo'n jonge molen een nieuwe bestemming heeft gekregen maar daarover is niets bekend. Op de foto boven is vóór de molen de oude brug naar de Muiderpoort te zien. *Molendatabase nr. 4471*



*Rijksgebouwen aan de Sarphatistraat,  
de voormalige schans*



Opvallend binnen de Singelgracht: de demping van de Baangracht (=Lijnbaansgracht) tussen Amstel en de Plantage in vier etappen. Eerst het stuk tussen Weesperplein en Roeterstraat in 1864 (Valckenierstraat), dan het stuk tot de Pancrasstraat in 1874 en het stuk tot het nog bestaande deel, dat nu Plantage Muidergracht heet, in 1905. Het vierde stuk, tussen Weesperplein en Amstel ter hoogte van de Stadstimmertuin, werd in 1897 gedempt. Het dokspoor (zie p.24) liep tot 1905 vanaf de Spinozastraat langs de Sarphatistraat. Na verwijdering van het spoor werd een deel van de straat bebouwd maar het laatste stuk is tot vandaag onbebouwd gebleven.



*Boven: Baangracht achter Muiderpoort, nu Plantage Muidergracht  
Onder: Bolwerk Muiden vandaag*



*Boven: Het tracé van het dokspoor werd na opheffing deels bebouwd maar het deel op de voorgrond rechts bleef onbebouwd*

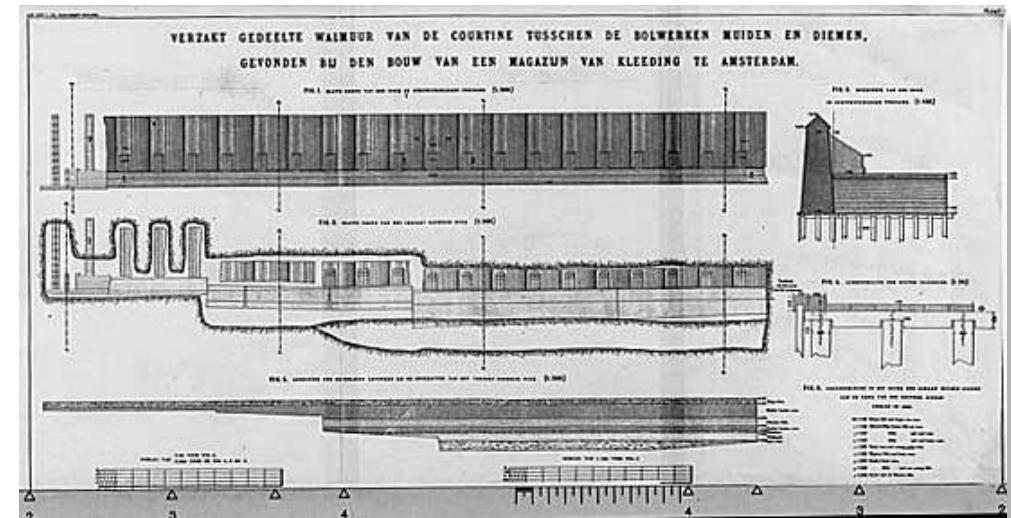




## F. Diemen

Een zijde van dit bolwerk en gedeelten van de aangrenzende courtines stortten in 1756 in en bleven vanaf dat moment onbemuurd. De fundering van de muur tot bolwerk Weesp was dermate slecht dat over grote stukken een dam met rijshout in de Singelgracht gelegd moest worden om te voorkomen dat de grond steeds opnieuw zou wegspoelen. Op het – op zijn laatst in 1805 – geslechte bolwerk kwam in 1870 het Rijks Militair Hospitaal, later Anthonie van Leeuwenhoekhuis.

De reeds geslechte courtine tussen bolwerken Diemen en Weesp werd in 1846 onderbroken door een spoorbrug voor een havenspoorlijn, de zgn. Doklijn, van station Rhijnspoor naar het Entrepotdok. In 1906 werd die lijn opgeheven en de brug geschikt gemaakt voor landverkeer. Als Spinozabrug (nr.187) is die nog steeds in gebruik, zij



het na een ingrijpende renovatie in 1986 (zie afbeelding hieronder). De tekening hierboven betreft een in 1756 verzakt stuk walmuur tussen de bolwerken Muiden en Diemen, gevonden bij bouw van het Rijkskledingmagazijn in 1874 (plattegrond oorspronkelijke toestand en verzakkingen/ doorsnede oorspronkelijke toestand/ funderings-samenstelling/ doorsnede grondlagen/ grondboringen uit 1865 bij het bolwerk Diemen). Zie ook p.7.

Rechts: De Spinozabrug is de voormalige spoorbrug over de Singelgracht voor de doklijn van het Rhijnspoor.

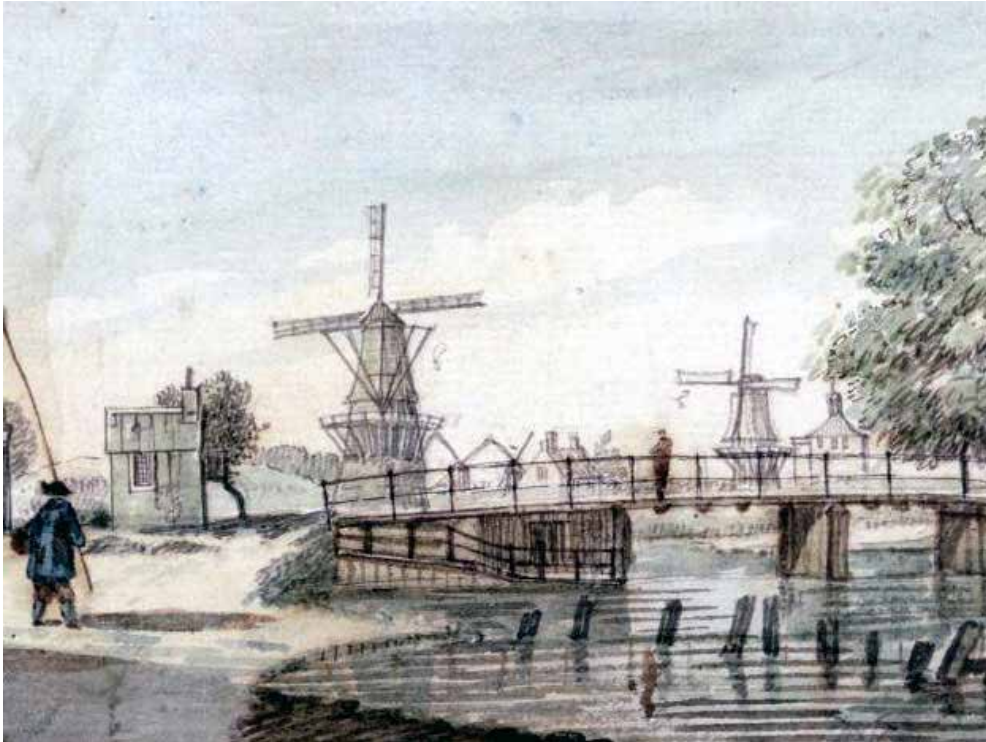




## De Valk

De voorloper van De Valk, een standerdmolen, kwam van een bolwerk in de Tweede Uitleg, aan de oostzijde van de Amstel, ter hoogte van de Nieuwe Amstelstraat. In 1741 volgde de nieuwbouw van een bovenkruierende stellingmolen, die eveneens De Valk ging heten. De beste afbeelding van deze korenmolen is op een tekening van de Plantagebrug over de Baangracht (nu Plantage Muidergracht) naar het zuiden gezien met links De Valk en rechts 't Fortuyn (zie hieronder).

De molen werd in 1866 gekocht door het Ministerie van Oorlog en gesloopt om met het eerder geslechte bolwerk plaats te bieden aan de bouw van een Rijks Militair Hospitaal, dat in 1929 overging



in eigendom van het Ned. Kankerinstituut. Datzelfde jaar opende Koningin-moeder Emma het Anthonie van Leeuwenhoek-huis in de Sarphatiestraat. Het instituut verhuisde in 1976 naar Slotervaart. *Molendatabase* nr. 4496

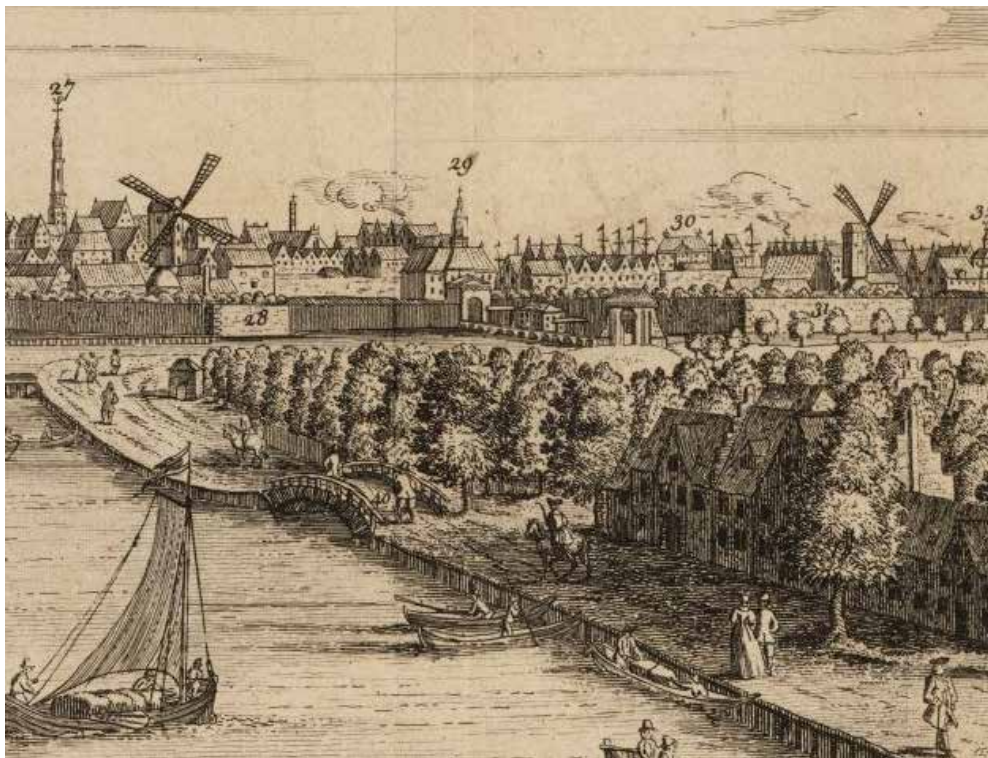
Opvallend binnen de Singelgracht: het Roeterseiland en het Nieuwe Werkhuis.

Opvallend buiten de Singelgracht: Beiers Bierbrouwerij De Amstel 1871-1982.

*Boven: Roeterseiland  
1785, gezien over  
de Baangracht*

*Rechts: Bolwerk Diemen  
vandaag*





### G. Weesp

Dit bolwerk flankeerde de Weesperpoort aan de noordzijde. Het is in 1807 geslecht. De gemeenteraad verleende Dr. Sarphati in 1862 concessie tot ingebruikneming en bebouwing van het bolwerken Weesp en Ooster Blokhuis. De uitdrukkelijke bedoeling was verfraaiing van de toegangsweg tot zijn troetelkind, het Paleis voor Volksvlijt. In 1865 al droeg Sarphati de uitvoering van de concessie over aan de NBM die onmiddellijk van de opdracht afweek. Zij bouwden o.a. de Spinozakliniek voor ooglijders (1872), het latere Spinozaziekenhuis dat hier tot 1966 functioneerde. Hiervoor moest een extra straat gerooid worden op het bolwerk, de Spinozastraat,

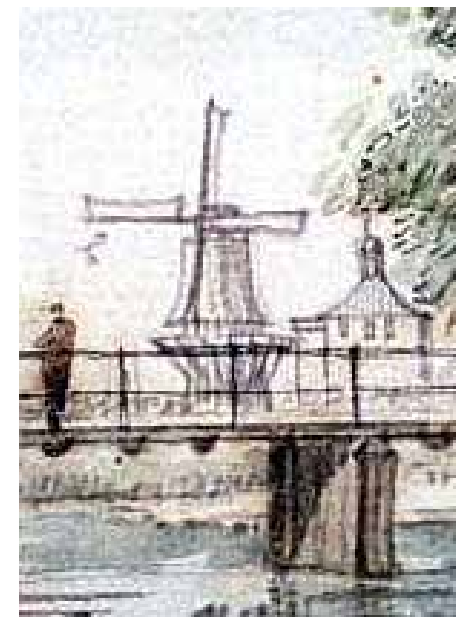
waaraan de raad morrend toegaf. Ook werd op Weesp, aan de Sarp-hatistraat, een kinderziekenhuis gebouwd, dat van 1873 tot de verhuizing naar het AMC hier functioneerde. In 1899 werd koningin Emma beschermvrouwe van het ziekenhuis waarna het officieel Emma-kinderziekenhuis heette.

Het bestaande wandelpad langs het bolwerk (Andrieszkade) werd opgeofferd aan een normalisatie van de Singelgracht voor betere doorstroming van het grachtenwater richting vuilwaterlozing Zeeburg. Direct langs het bolwerk liep vanaf 1846 een brug t.b.v. de havenspoorlijn van station Rhijnspoor naar het Entrepotdok (zie verder onder Spinozabrug bij Diemen).

### ‘t Fortuyn

Deze standerdmolen werd verplaatst van de oostzijde van de Amstel, ongeveer waar later de Stadstimmertuin kwam. De ombouw tot bovenkruierende stellingmolen moet vóór 1728 zijn gebeurd en tot de sloop in 1863 bleef hij koren malen. Op de afbeelding links zijn bolwerk en molen rechts van de Weesperpoort te zien. De afbraak heeft schijnbaar geen weerstand opgeleverd en ook over vergoedingen is niets bekend. Een afbeelding van de molen vindt u op de tekening van De Valk op p.25, waarvan rechts een detail.

*Molendatabase nr. 6946*







Opvallend binnen de Singelgracht: de Stadstimmer-tuin tussen Baangracht en Nieuwe Prinsengracht, van de Amstel tot de Weesperstraat.

Opvallend buiten de Singelgracht: station Rhijnspoor (later station Weesperpoort genoemd) van 1845 tot 1939. De spoorweg van Amsterdam naar de Duitse grens via Arnhem was een initiatief van koning Willem I. Al die jaren was de spoorbaan een bottleneck die de ontwikkeling van de buurt tussen Weesperzijde en wat nu Wibautstraat is verhin-derde. Met het gereed-komen van de verhoogde spoorbaan en het Amstel-station werden in 1938-'39 spoorbaan en station WP gesloopt.



### Weesperpoort

De poort werd gebouwd in 1661-'62. Tijdens de Franse overheersing werd de spits afgebroken en vervangen door een optische telegraaf. In 1813, toen de Franse bezettingsmacht onder vuur kwam te liggen werd die telegraaf vernield om te beletten dat er hulp ingeroepen kon worden. De verminkte poort bleef zo staan tot de afbraak in 1855. In respectievelijk 1805 en 1806 werden de courtines richting de belendende bolwerken geslecht tot in principe twee voet boven maaiveld. Sommige delen waren echter zo slecht dat ze geheel verwijderd werden. Met het toenemen van de reizigersstroom via het station Rhijnspoor wilde de stad de toegang tot de stad verbeteren. In 1855 werd de poort gesloopt en in 1857 vervangen door de Weesper Barrière. Na de afschaffing van de stedelijke accijnzen werd in 1870





het eerste wachthuisje afgebroken en in 1874 het tweede. De brug is diverse keren verbreed, 1857, 1903 en 1921. In 1939 is de brug geheel vernieuwd en was toen half zo lang maar vijf maal zo breed geworden.

Doordat de Weesperstraat na de Tweede Wereldoorlog een belangrijke verkeersader en uitvalsweg naar het Gooi werd is deze plek meerdere keren op de schop genomen. Rijdend over dit stuk straat heb je geen moment het idee dat je over een brug over de Singelgracht rijdt. Hiernaast een luchtopname uit 1969 waar een aantal grote werken tegelijk in beeld zijn. Van onder af: de herinrichting van het Weesperplein en de brug (alweer een nieuwe) naar het

Rhijnspoorplein met onderdoorgang in de Mauritskade naar de in aanbouw zijnde Torontobrug, daarboven de zojuist in gebruik genomen Nederlandse Bank.

*Links: Weesperbarrière tussen 1857 en 1870 getekend door J.M.A. Rieke*

*Onder: Bouwwerkzaamheden aan Weesperplein, Rhijnspoorplein, Mauritskade en Torontobrug in 1969.*





## H. Ooster Blokhuis

De naam ontleende dit bolwerk aan een van de twee houten verdedigingswerken die in 1650 in de Amstel gebouwd werden. Dit bolwerk ging na de sloop een roemrijke toekomst tegemoet. Ook deze plek mocht door Sarphati omgetoverd worden tot een statusobject. Hij kon niets anders bedenken dan een luxueus hotel dat alle chicue buitenlandse gasten in stijl kon ontvangen: het Amstelhotel. Sarphati's tijdgenoten verklaarden hem voor gek maar de tijd heeft hem gelijk gegeven. Het hotel had aanvankelijk een ingang over een loopbrug vanaf de Sarphatistraat; na het inrichten van het Prof. Tulpplein werd de ingang naar daar verplaatst. In 1883 kwam een brug gereed die het pontje van het Tulpplein naar de Weesperzijde verving.



## De Bul

De van oorsprong standerdmolen De Bul stond aan de oostzijde van de Amstel en werd zo'n 90 meter verplaatst naar dit bolwerk, zoals op de afbeelding links te zien is. Later werd de molen vervangen door een stellingmolen, zoals boven te zien is. De molen werd, in het kader van de vrijbrief aan Sarphati om van deze omgeving iets moois te maken, eind 1863 afgebroken. Op de foto staat de molen half verscholen achter Sociëteit Apollo.

Molendatabase nr. 1681

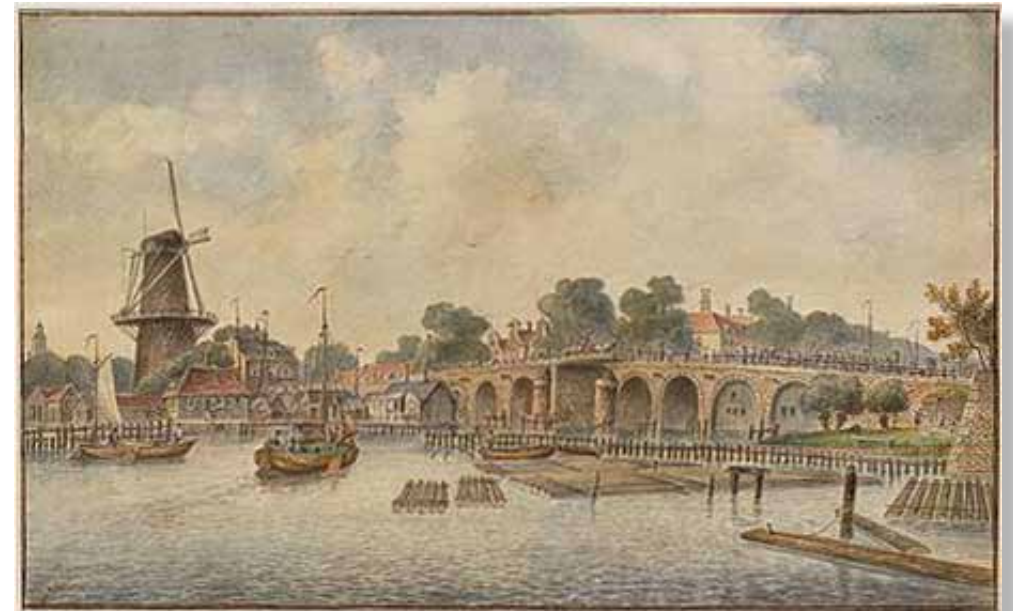




### Amstel, Hoogesluis

Na de aanslag op de stad door stadhouder Willem II in 1650 werden in allerijl twee blokhuisen aan de Amstel gebouwd die in 1654 alweer afgebroken werden (zie afbeelding boven). Daarvoor in de plaats werden na 1661 de nieuw gebouwde bolwerken voorzien van kazematten. De verdedigingswerken aan de Amstel dienden van dien aard te zijn dat scheepvaartverkeer mogelijk bleef, maar wel met gestreken mast. De hoog opgaande brug werd gebouwd in 1662 en rustte op 35 stenen bogen. Aan elke kant 12 op de oever en 11 in het water. Alleen onder de drie middelsten konden schepen passeren, onder de overigen waren bijvoorbeeld ligplaatsen voor schui-

ten. Onder enkele landbogen stond zeer zwaar geschut. In 1823 werd van twee van die drie scheepvaartbogen één bredere gemaakt met dubbele valbrug (zie de afbeelding rechts). In 1882-84 werd de Hoogesluis vervangen door de huidige brug met dezelfde naam (brug nr. 246). De aansluiting tussen Stadhouderskade en Mauritskade kwam pas in 1970 d.m.v. de Torontobrug (nr. 350, zie rechts).





## I. Wester Blokhuis

De naam ontleende dit bolwerk aan een van de twee houten verdedigingswerken die in 1650 op de Hoogesluis gebouwd werden. In de kazemat stonden slechts twee kanonnen, 6-ponders. Het zwaardere geschut (13-ponders) stond op de Hoogesluis. In tegenstelling tot wat elders plaatsvond werden beide bolwerken slechts tot vijf voet boven het maaiveld afgebroken. De datum voor Westerblokhuis is niet bekend. In 1877 volgde algehele slechting en aanleg van de Sarphatikade. Hiervoor werd in 1875 al een deel van de Singelgracht geplempt en de Amstel Jachthaven ontruimd (clubhuis in 1877 afgebroken). De watersportvereniging kreeg een nieuwe plek aan de Amsteldijk. Het buurtje kende een aantal bewoonde paden en gangen, die in eerste instantie gespaard bleven om na latere afbraak een binnenplein te gaan vormen. Dit buurtje, tussen Oost-einde en Sarphatikade, was in 1881 geheel bebouwd.

De courtine richting Utrechtsepoort werd in 1806 geslecht.



## De Leeuw (de Groen, de Hooge Steenen molen)

De stellingmolen De Leeuw volgde in 1735 de in 1661 op dit bolwerk geplaatste standerdmolen De Groen op (zie afbeelding boven), die voor de aanleg van de omwalling al op bijna dezelfde plek aan de Amstel stond. Boven de ingang was een steen aangebracht met de afbeelding van een leeuw en het jaartal 1735. De benaming “Hooge Steenen molen dankte deze molen aan zijn extreem hoge stelling (zie afbeelding links). De totale hoogte van de stenen onderbouw plus bovenkruier was 35 meter, de hoogste stellingmolen van de hele stad.

De eigenaar was een der velen die de precario niet meer wilden betalen. De stad procedeerde met succes en de molen werd in 1868

afgebroken. Samen met de molen werd het ernaast gelegen danshuis “Dalrust” (afb. rechts) afgebroken.

*Molendatabase* nr. 1817



Opvallend buiten de Singelgracht: Amstel Jachthaven aan de voet van de Hoogsluis (zie ook p.31 linksonder).



## Utrechtsepoort

Bij de drukste poort van Amsterdam, gebouwd tussen 1658 en 1664, mankeerde een groot wagenplein. De ruimte werd ingenomen door de varkens- en ossenmarkt, het tegenwoordige Frederiksplein. De ossenmarkt (ma, wo en vr) grensde aan het exercitieveld (drilveld) bij bolwerk Ouderkerk. Aan de andere kant van de weg naar de



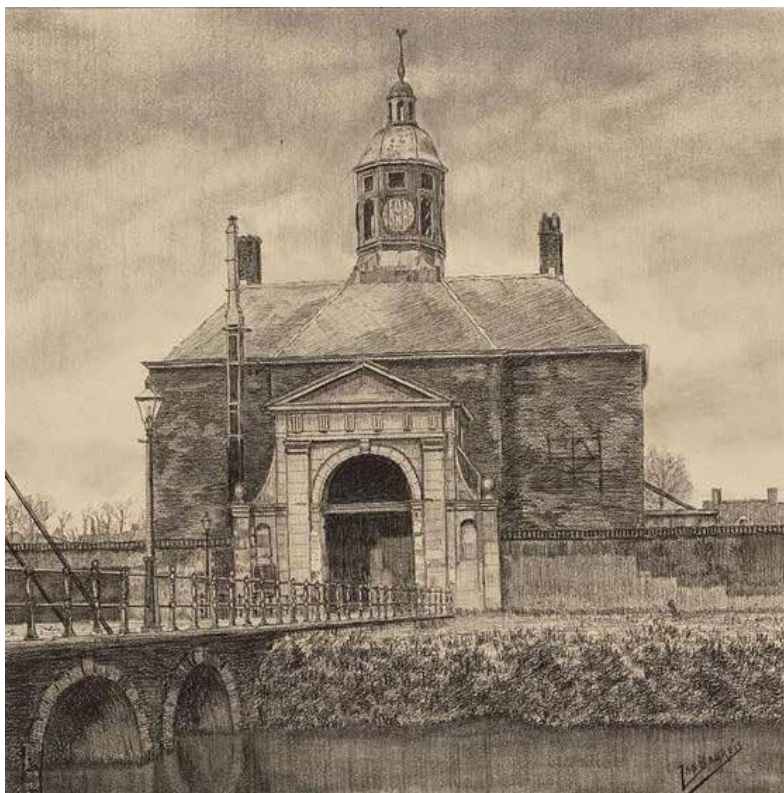
poort was de varkensmarkt. Bij het “drilveld” stopt de Lijnbaansgracht, in feite waar hij samenkomt met de Reguliersgracht. Een piepklein stukje gracht liep van het plein door tot de Amstel als Amstelgrachtje, tot dat in 1865-6 gedempt werd en verdween onder de bebouwing van de Varkensstraat, later iets chiquer M.J.Kosterstraat herdoopt. Er lag wel iets verder stadinwaarts nog een gracht: de Achtergracht, die bij bolwerk Wetering van de Lijnbaansgracht afakte en tot de Amstel doorliep. De poort en de brug werden in



1857-'58 gesloopt en vervangen door een nieuwe brug met barrière en wachthuis, iets westelijker tegenover het huidige Westeinde en Van Woustraat. In datzelfde jaar kwam er ook een brug voor het Oosteinde.

Na de troebelen rond stadhouder Willem V, het Huis van Oranje en de inval van Pruisische troepen werden op het plein kazernes gebouwd. Die zijn tot ver in het koninkrijk alleen maar uitgebreid tot in 1841 nagenoeg het hele plein in beslag genomen werd met nog een veldhospitaal op het drillveld (zie afb. p.33). Een der kazernes was voor de cavalerie, die in 1865 naar het bolwerk Muiden verhuisde. Voor de bouw van het Paleis voor Volksvlucht (voorbereidingen 1856, eerste

paal 1859, inwijding 1864) verdween die bebouwing pas. In 1867 werd het Frederiksplein geheel geruimd en tot plantsoen omgebouwd. De Singelgracht is tussen de aangrenzende bol-

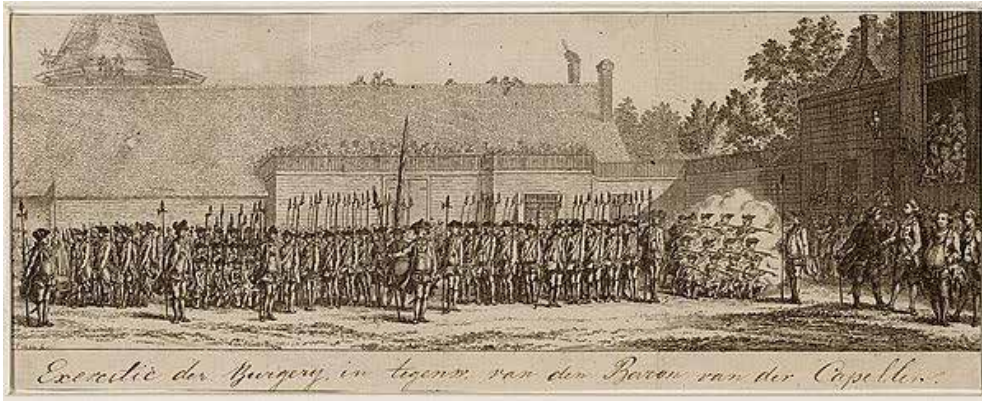


werken Ouderkerk en Wester Blokhuis in 1858 geplempt, wat een groot voorplein opleverde waarop in 1859-64 een plantsoen achter het Paleis voor Volksvlucht werd aangelegd. Het gebouw stond midden op de schans, in de as van de Hoogesluis. In 1882-3 werd daar omheen een galerij met winkels en horeca gebouwd. Het Paleis werd in 1929 door brand volledig verwoest. De bijbehorende galerij bleef gespaard maar werd in 1960 afgebroken om plaats te maken voor de Nederlandse Bank (1968). De veemarkt werd op een steeds verder gelegen plek gedrongen tot er in 1867 een nieuwe plek kwam tussen Zeeburgerdijk en Nieuwevaart. Daar moest men 20 jaar later

*Boven: Kazernes op het Frederiksplein. Links door de bomen is nog de Utrechtsepoort te zien.*

*Links: De Utrechtsepoort vlak voor de afbraak.*





alweer weg en verdween toen naar het abattoir in de Stadsrietlanden. Intussen is ook die plek ontruimd en kennen we geen veemarkt meer in Amsterdam. Tussen 1868-70 is het deel Achtergracht vanaf Reguliersgracht tot het laatste nog bestaande stukje aan de Amstel gedempt, wat de stad op een langdurige en kostbare procedure met Hoogheemraadschap Amstelland kwam te staan. De courtine van poort tot bolwerk Ouderkerk werd in 1804 wegens bouwvalligheid gesloopt.

Boven: Drilveld op de Ossenmarkt

Rechts: Het Paleis voor Volksvlijt vanaf de Hoogesluis gezien. Het gebouw stond in de as van de schans en de Utrechtsstraat.



## J. Ouderkerk (Ouwkerk)

In 1804 werd, behalve de slechting van de grenzende courtines, ook die van dit bolwerk aanbesteed. Het is geheel vergraven en opgegaan in de bebouwing tussen Westeinde en P. Pauwstraat.

Opvallend binnen de omwalling: exercitieplaats (drilveld; afbeelding links is nog net de onderbouw van molen de Haan te zien). De exercitieplaats belette het verdere verloop van de Lijnbaansgracht, maar die liep wel als smalle Kalversloot tussen plaats en bolwerk nog even verder.



## De Haan (de Roode Haan, de Ouderkerk)

De voorganger van de onder afgebeelde stellingmolen had op het bolwerk ten zuiden van de Heiligewegspoort gestaan. Hij had daarvoor zelfs nog aan de noordzijde van de Heiligeweg gestaan en rond 1663 verplaatst naar dit bolwerk. In 1864 kregen de eigenaars aanzegging de stellingmolen te slopen en de grond ter beschikking te stellen. Na een vergeefse poging een schadevergoeding af



te dwingen, werd de molen in 1872 gesloopt.

Molendatabase nr. 4645

Rechts: Bolwerk Ouderkerk van-  
daag

Onder: Weteringschans



Opvallend buiten de Singelgracht: het begin van de Zaagmolensloot (nu: Albert Cuypstraat) met daarlangs het Noordelijke (nu: Gerard Doustraat) en Zuidelijke Zaagmolenpad (nu: Govert Flinckstraat).



### K. Reguliers (-bolwerk, -punt)

Het bolwerk ontleende zijn naam aan het Regulierenklooster tussen Amstel en Utrechtsestraat (zie voor geschiedenis bij Kloosters).

In 1794 stortte een deel van het bolwerk spontaan in de Singelgracht. Dit deel van de omwalling had de twijfelachtige eer als eerste geslacht te worden tot twee voet boven het maaiveld. Het succes van de operatie stond model voor de rest van de slechting. De aangrenzende courtines volgden in 1803.

Het bolwerk en de walmuur boden plaats aan de Hollandse Gaz Compagnie (1846-89), waarvoor ook nog grote delen van de Singelgracht werden aangeplempt. Eigenaar C. de Bruyn kocht elke flin-



ter grond rond zijn gasfabriek die hij maar te pakken kon krijgen, wat uiteindelijk in 1869 tot een aanzienlijk terrein leidde (zie plattegrond p.36). In ruil voor de riant plempingen in de Singelgracht bracht de gasfabriek de Singelgracht opnieuw en ten koste van de Buitensingel op een breedte van 30m waardoor zij ook nog die Buitensingel moesten vernieuwen. Daardoor kwam bestaande bebouwing (oa. Blindenschool en Henriëttehofje) in de polder opeens aan de Singelgracht te liggen. Na ontmanteling van de gasfabriek (1889) werden hier de Nicolaas Witsenstraat, de verlengde -kade en de Den Texstraat gerooid en bebouwd.

Naast de gasfabriek tot het Weteringsbolwerk werd een plantsoen aangelegd. De grond werd verpacht aan Oscar Carré om er diens permanente circus te bouwen. Die zag er echter van af nadat hij een

stuk grond aan de Amstel had bemachtigd. Op het voormalige bolwerk werd nu een plantsoen en een speelplaats aangelegd. Door de aanleg van een weg via de gedempte Vijzelgracht (1933-4) naar de Pijp werd dit plantsoen in tweeën gesneden. Het deel met de speelplaats heet nu Van Randwijkplantsoen. Zie voor het andere deel onder Wetering p.39.

Opvallend buiten de Singelgracht: Henriëttehofje (1869-1958), een bejaardenhofje voor vrouwen, gebouwd in toen nog een landelijke omgeving (zie foto onder). Na normalisatie van de Singelgracht en Buitensingel stond het hofje opeens keurig aan de Stadhouderskade. Er moest steeds minimaal één katholieke bewoonster te zijn. Het gebouw werd in 1969 gesloopt om plaats te maken voor dat van de Geïllustreerde Pers.





## De Hoop

Deze korenmol is ook even als moutmolen werkzaam geweest. De voorloper van de molen stond tot 1662 op het “noodbolwerkje” aan het eind van de Derde Uitleg, dat vervangen werd door bolwerk Sloten. Een der laatste eigenaren van de ter vervanging gebouwde stellingmolen behoorde tot de groep molenaars die weigerde verder precariorechten te voldoen. In 1864 volgde een laatste aanmaning en in 1868 startte de gemeente een gerechtelijke procedure die – na eerdere successen – alleen maar kon slagen. Ook een verzoek om de grond te mogen kopen werd resoluut afgewezen, waarna de eigenaar ging onderhandelen met de naastgelegen gasfabriek. In overleg met de gemeente kocht de gasfabriek de molen en van de gemeente de grond, waarna de molen met opstallen eind 1868 werd afgebroken.

*Molendatabase nr. 1860*



*Links: Animatie met de sterke veranderingen van de Singelgracht per plaatse. Klik de afbeelding*

*R.bov: Reguliers bolwerk vandaag*

*Rechts: Gesticht voor volwassen blinden, naast het Henriëttehofje*

Er is iets opvallends buiten de Singelgracht waar te nemen. Vooruitlopend op de normalisering van de Singelgracht werd de toekomstige rooilijn van de Stadhouderskade vastgesteld. Daaraan kwamen, ogenschijnlijk zich niets aantrekend van de polderstructuur, de nieuwbouw van brouwerij de Hooyberg (in 1863 overgenomen door Heineken, bouwbegin 1866), de gieterij van Becht en Dyserinck (1870), de opleidingsschool van het Blindeninstituut (1870) en het Henriëttehofje (1869) midden in de polder te liggen tot na het rooien van de Stadhouderskade bleek dat ze keurig aan de kade kwamen te liggen.





### L. Wetering (-sbolwerk, -spunt)

Dit bolwerk ontleende zijn naam aan de Boerenwetering, de in de middeleeuwen gegraven ontwatering voor Amstelland. Het bolwerk werd, met de aangrenzende courtines, in 1803-'04 geslecht. Op de plaats van het bolwerk werd de uitspanning Flora gevestigd, later Maison Boer geheten. Het complex is in 1940 gesloopt om plaats te maken voor een flatgebouw. Ernaast stond bebouwing op de voormalige courtine met vanaf WOII winkels in laagbouw, waar we decennialang tegenaan moesten kijken, tot eind jaren '80 eindelijk nieuwbouw verrees. De courtine richting Reguliers werd, zoals boven gemeld, een plantsoen dat intussen bijna geheel onder het Weteringcircuit is verdwenen.

### De Wetering

Korenmolen, ook moutmolen geweest. De voorloper van deze stellingmolen stond aan de oostzijde van de Boerenwetering. Ook de eigenaars van deze molen hadden geweigerd verder precariorechten te betalen en werden in 1864 eveneens gesommeerd die alsnog te voldoen. De molen was op dat moment al bouwvallig en de eigenaars wilden tegen een passende vergoeding wel van hun eigendommen af. De gemeente liet echter de molen stilleggen wegens gebreken en wilde dat er een nieuwe as en roeden geplaatst zouden worden voor hij weer mocht malen. De eigenaars besloten in 1873 de molen uit eigen beweging af te breken waarop het precario opgeheven werd. *Molendatabase nr. 1825*







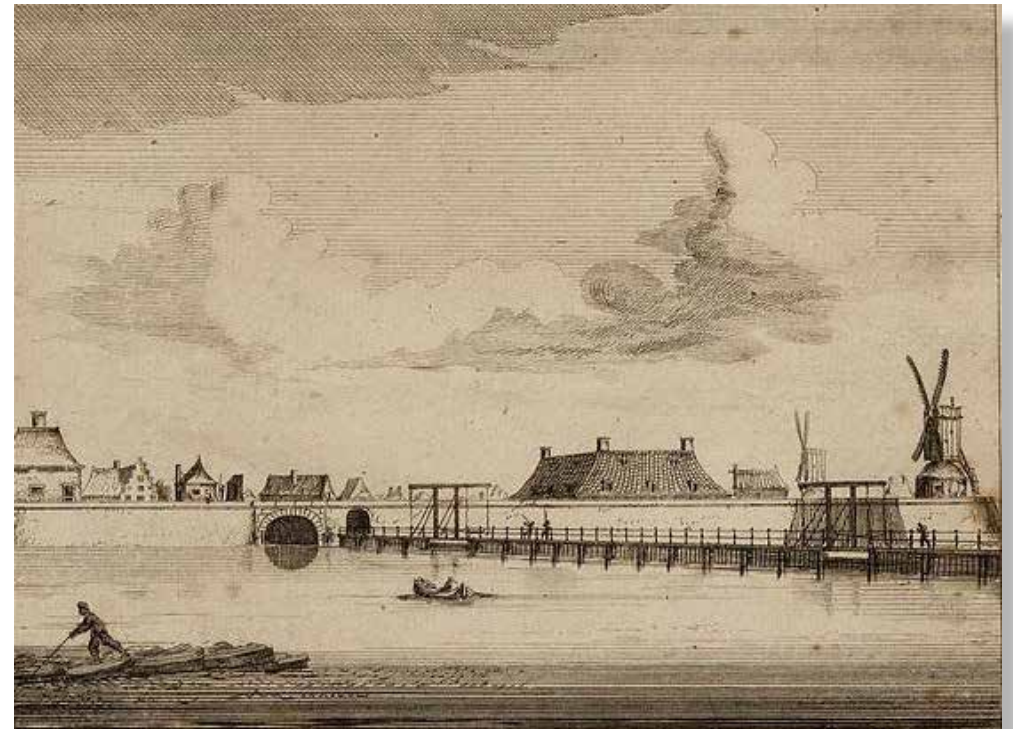
Opvallend binnen de Singelgracht: het Verbeterhuis en de Stads Steenwerf (stratenmakerswerf). De huidige Weteringstraat, met in het verlengde de Focke Simonszstraat, waren in de 17<sup>e</sup> eeuw Nieuwe Looierssloot (het begin van de Achtergracht) hetgeen de steenwerf tot een eiland maakte. In 1856 werd dat ontruimd en het jaar daarop startte daar de M.B.F., de eerste broodfabriek van Nederland, een initiatief van Samuel Sarphati.

Opvallend buiten de Singelgracht: Brouwerij De Hooyberg, in 1867 overgenomen door Gerard Adriaan Heineken, bouwde het jaar daarop een grote nieuwe brouwerij buiten de stad, die na de normalisatie van de Singelgracht aan de Stadhouderskade, hoek Ferdinand Bolstraat kwam te liggen (afb. rechts).



## Weteringpoort

Ter hoogte van de huidige Weteringstraat waren in de courtine een doorvaart naar de Lijnbaansgracht, een doorgang met houten brug naar de Buitensingel en een bergruimte gemaakt voor het verkeer naar de Boerenwetering; zie p.39 voor de stadzijde. Onder de houten brug was een eveneens houten beer aangebracht met toldeur. Toen



in 1803-4 de aangrenzende courtines en bolwerken geslecht werden bleef de Weteringpoort staan en werden aan beide zijden vleugels gelaten. In 1840-'41 werd de poort met de aangrenzende courtines gesloopt en vervangen door een barrière met hek en (nog steeds bestaand) commiezenhuisje (1842). Na jaren van onderhandelen met het Hoogheemraadschap Amstelland werd de beer onder de toegangs-





brug verhuisd naar de brug naar het Leidseplein. De ontstane situatie ziet u op de foto rechtsboven. In 1875 werd ter ontsluiting van de Nieuwe Stad (de Pijp) iets oostelijker een nieuwe vaste brug (nr.84) gelegd. Deze is in 2005 gerenoveerd en gaat nu als Freddy Heineken-brug (foto rechts) door 't leven. In 1878 werd de doorvaart naar de Lijnbaansgracht naast de barrière omgebouwd tot schutsluis.



Opvallend binnen de Singelgracht: Verbeterhuis (opvoedingsgesticht, tussen schans en Lijnbaansgracht; afbeelding hieronder). Opvallend buiten de Singelgracht: Boerenwetering, Polderhuis (samen met sluisje en overhaal in 1924 afgebroken en vervangen door een riool-pomphuis)





### M. Amstelveen (Amsterveen)

De Singelgracht van Weterings- tot Leidsepoort werd in 1872 genormaliseerd door aanplemping, waarbij het bolwerk volledig verdween. De geslechte walmuur bood enige jaren plaats aan de groentemarkt maar in 1878, met het Rijksmuseum op komst, vond men dat toch niet passen. De grond is toen vrijgegeven voor de bouw van stadvilla's, waarvan er nog enkele staan.



De Spring in 't Veld (de Spring, de Spiering, de Post, de Oliepot)  
De voorloper van de Spring, de standermolen die toen nog Roo Olijmolen heette, werd in 1661 van de westzijde van de Boerenwetering 60m verplaatst naar dit bolwerk. Hij was werkzaam als korenmolen. In 1737 is daar een bovenkruierende stellingmolen voor in de plaats gekomen die er tot 1874 gestaan heeft. De naam Spiering is een ver-

bastering van  
“Spring” en  
geen alterna-  
tieve naam.  
De naam  
Oliepot stamt  
uit de tijd dat  
hier olie ge-  
perst werd en  
de molen ook  
“Roo Olymo-  
len” heette, niet te verwarren met de molen op het volgende bol-  
werk: de Roomolen.

*Molendatabase nr. 1809*

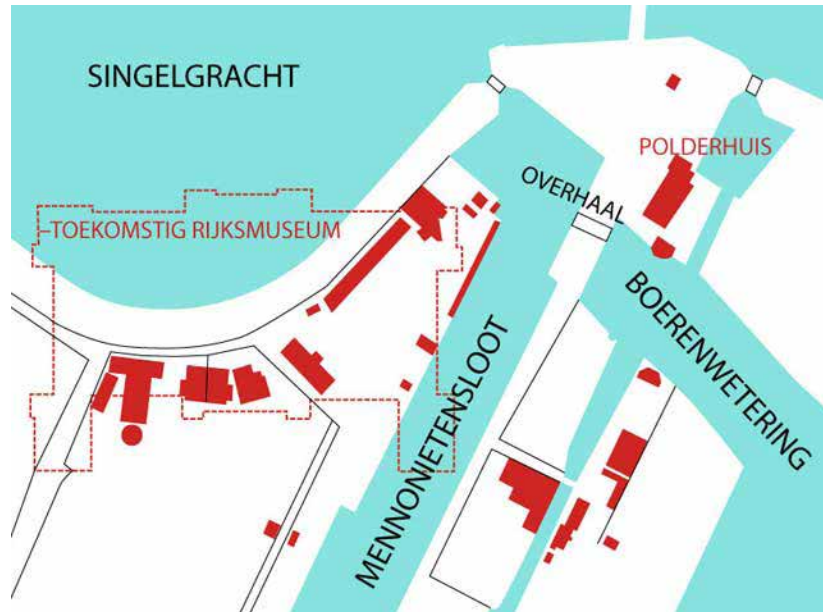
Opvallend buiten de Singelgracht: Rijksmuseum. Op de afbeelding hieronder staan op de brug mensen ongeveer op de plek waar eerder het bolwerk was. De benodigde grond voor het museum werd door

Amsterdam in  
1878 geschon-  
ken en het mu-  
seum opende  
zijn deuren  
in 1885. Voor  
de bouw van  
het museum  
moesten gron-  
den en bedrij-  
ven onteigend





en de Mennonietensloot en een deel van de Singelgracht gedempt worden (zie plattegrond onder, gebaseerd op een kadastertekening uit 1877).



## N. Schinkel

Dit bolwerk ontleende zijn naam aan de vaarweg tussen Nieuwemeer en Overtoomsesluis, onderdeel van de Kostverloren wetering. Bij de Roomolen wordt een deel van de geschiedenis van dit bolwerk toe-



gelicht. De geplande gevangenis (Huis van Bewaring) werd in 1850 gebouwd en in 1979 weer gesloten toen de Bijlmerbajes gereed was. Om de schans te verbreden tot Weteringsschans, waarbij de nieuwbouw in de weg stond, werd een klein deel van het poortgebouw teruggeplaatst. Om de weg definitief op breedte te brengen werd de Lijnbaansgracht ter plekke in 1913 overwelfd en het wegdek daarover aangelegd, de geboorte van het Kleine-Gartmanplantsoen. Een deel van het gevangeniscomplex bleef bestaan en herbergt bijv.



theater De Balie. Daarvoor werd wel de hoge muur rond het complex afgebroken. Verder vinden Max Euweplein en Holland Casino een plek op het gesloopte deel van het complex.

### De Roomolen (de Roode molen)

De eerste Roomolen op dit bolwerk was een standerdmolen, die daarvoor aan de zuidzijde van de Heiligewegsvaart had gestaan, ongeveer waar nu de Singelgracht aan het Leidsebosje grenst, ter hoogte van het voormalige GVB-gebouw. In 1748, tijdens een spectaculaire brand, werd deze korenmolen totaal verwoest (zie afb.p.11).



Dat zelfde jaar nog kregen de eigenaren vergunning tot herbouw. Dat werd een stellingmolen, waar echter op 9 mei 1813 de bliksem insloeg waardoor ook deze molen geheel afbrandde. Andermaal werd de molen herbouwd, maar de eigenaren hadden de pech dat



het stadsbestuur in 1841 het bolwerk Schinkel als beste plek had gekozen voor de bouw van de eerste cellulaire gevangenis in Nederland, niet te ver van het in 1836 ingewijde Paleis van Justitie. De molen laten staan was geen optie dus werden onderhandelingen aangeknoopt om tot een schadevergoeding voor de eigenaren te komen bij opzegging van het precario. Een extra probleem was het Roode dorp, gedeeltelijk op het bolwerk, waar wel 70 gezinnen woonden. Ook die (46) huisjes, eigendom van de molenaars, dienden te verdwijnen. Naar verluidt hebben de eigenaren er f62.500,- uitgesleept (zie afbeelding hierboven). De molen werd na afbraak (1845) weer opgebouwd in de “tuyn Ypenwoud”, buiten de Singelgracht tussen Pestsloot (Bosboom Toussaintstraat) en de kavelsloot die later Jacob van Lennepkanaal zou worden. Daar werden tot 1884 specerijen en cacao gemalen en werd er op boven op het woonhuis zelfs nog een kleine molen (het Jonge Hart) bijgebouwd. De molen verdween ook daar toen de kavelsloot tot Jacob van Lennepkanaal werd verbreed. *Molendatabase nr. 6949*



Opvallend binnen de Singelgracht: Vrije Gemeente (1880, afb. boven) en het Barlaeus Gymnasium (1883). Die vormden, samen met het Huis van Bewaring – volgens de volksmond – het trio “de vrije, de onvrije en de vrijende gemeente”. Sinds 1968 huist Paradiso in het gebouw van de Vrije Gemeente.

Opvallend buiten de Singelgracht: Het Vondelpark, geopend in 1865. Op de foto (rechts) de statige hoofdingang aan de Stadhouderskade in 1894.



## Leidsepoort

Als een der eerste poorten in de nieuwe omwalling werd de bouw van de Leidsepoort in 1662 begonnen. Buiten de poort kwam meteen een stenen brug met twee wipbruggen en een zware hamei. Tussen bolwerk Sloten en de Leidsepoort was een afsluitbaar waterpoortje dat aansloot op de Lijnbaansgracht, geheel links op de afbeelding hierboven en rechts op de afbeelding rechts. Binnen de poort bleef een groot wagenplein uitgespaard en werd de Lijnbaansgracht overwelfd. De basis voor de latere Rijksacademie van Beeldende Kunsten ligt in een bovenzaal van deze poort, waar in 1708 de Stads Teekenschool werd ingericht. In 1820 bleek de poort



een dependance van het Huis van Verbetering (gevangenis), tot in 1850 ernaast het Huis van Bewaring gebouwd werd. In 1830 werd de bouwvallige hamei gesloopt. In 1862 werd de poort afgebroken en vervangen door een barrière met hek. In 1874 werd een deel van



de Singelgracht tussen de aangrenzende bolwerken geplemt om het plein te vergroten, waardoor het huidige voorplein (1881 plantsoen aangelegd) tussen Hirsch (1882, nieuwbouw 1912 en American (1882 en uitbreiding 1912) ontstond. Ten koste van een stukje Leidse Bosch werd de Singelgracht hierbij genormaliseerd. In 1881 werd de barrière weer gesloopt en verhuisden de daarin gevestigde posten voor politie en brandweer naar een nieuw gebouw aan de noord-westelijke gevelwand (nu: Bulldog). De luidklok van de brandweerpost bij de Leidsepoort, naar verluid van Hemony uit 1659, werd in 1902 in de toren van het American Hotel opgehangen. In 1933 begon de bouw van Restaurant Lido, nu opgenomen in Holland Casino.



Van het Leidseplein vertrokken de eerste reguliere paardentramdienst (1875-Artis) en de eerste elektrische tramlijn (1900-Zoukeetsgracht, zoals lijn 3 nog steeds doet). Van het Leidsebosje vertrok de eerste

autobusdienst (1922-Watergraafsmeer) zoals op onderstaande foto te ontdekken valt.

Opvallend buiten de Singelgracht: het Leidse Bosch (Leidsebosje) en de Koepelkerk.





### O. Sloten (Slooten)

Een eerdere versie van dit bolwerk was al in 1631 gebouwd als extra verdediging van de zwakke aansluiting van de uitbreiding van 1612 op de oude vestingwal aan de Herengracht (zie kaart p.47). In 1662 werd het bolwerk iets oostelijker in de nieuwe omwalling ingepast. Bolwerk Sloten bood vanaf 1835 plaats aan de zwavelzuurfabriek van Ketjen (zie hiernaast) en vanaf 1866 aan een pleziertuin met een gebouw voor twee sociëteiten: Bellevue en Concordia. In 1866 kregen de sociëteiten een strook Singelgracht in eigendom om te plempen, zodat uitgebreid kon worden. Die stank verspreidende

buurman (Ketjen) moesten de sociëteiten tot 1880 dulden en konden daarna over het gehele terrein beschikken. Vanaf 1881 werd het complex Maison Stroucken genoemd. Het werd een feest- theater- en vergadercentrum. In datzelfde jaar werd de Leidsekade aangelegd. In 1899 werd de oude naam Bellevue in ere hersteld en was het 't belangrijkste uitgaanscentrum van Amsterdam. In 1939 werd er grootscheeps verbouwd en via een fusie kwam het eerst in handen van het Nieuwe De la Mar theater dat nu weer in handen van Joop van de Ende is.

De schans tussen Leidsegracht en Leidseplein stond bekend als de **Trapjesschans** omdat het plein alleen toegankelijk was via een stenen trap, daar waar de Lijnbaansgracht met een bocht onder de wal- muur door verdween (zie afbeelding p.47 rechts).





## De Liefde

Koren-, ook moutmolen en vanaf 1765 specifiek tarwemolen. De eerste standerdmolen op dit bolwerk kwam van 65m verder van de noordzijde van de Heiligeweg. In 1870 werd deze molen met bijbehorende opstallen gekocht door L. Ketjen die de gemeente mededeelde van plan te zijn alles nog datzelfde jaar te slopen en er een uitbreiding van de al vanaf 1835 in werking zijnde fabriek voor de ver-

vaardiging van zwavelzuur te bouwen. Dit complex is de basis voor de firma Ketjen&Co, die later naar A'dam-Noord verhuisde. In 1880 al kocht de gemeente een strook grond van Ketjen terug om de Marnixstraat te kunnen verbreden. Ketjen verhuisde in dat zelfde jaar naar een terrein aan de Kostverlorenvaart maar in 1900 al werd er gebouwd in de Nieuwendammerham.

*Molendatabase* nr. 6950



Opvallend buiten de Singelgracht: Overtoomsevaart (in 1902-'04 gedempt), Buitengasthuis (ook wel: Pesthuis, in 1893 zijn de laatste patiënten verhuisd, 1929-30 afgebroken; niet verwarren met het Wilhelmina Gasthuis ernaast, dat in 1893 geopend werd).

Tussen Sloten en het volgende bolwerk Osdorp was tot 1742 een nauwelijks gedocumenteerde doorvaart, ongeveer tegenover de huidige Raamstraat aan het einde van het eerste deel van de Lijnbaansgracht: het Spiegelsgat. Deze doorvaart had de vroedschap speciaal laten maken voor de warmoezers en melkboeren, die bij de Vierde Uitleg (1662-72) hun Boerenwetering gedempt zagen worden. Deze doorvaart kende aanvankelijk geen sluis, net als die bij de Weteringpoort, en was alleen geschikt voor kleine schuitjes.





Nu komen we op de bolwerken die bij de Derde Uitleg (1610-15) zijn opgeworpen. Zoals eerder vermeld hadden die soms al een naam maar in het kader van de Vierde Uitleg kregen ze een definitieve, eventueel andere naam. De aansluiting (Verheelinghe) van

beide uitleggen bezorgde de technici van de stad nogal kopzorgen. Om die zo lang mogelijk uit te stellen werd de omwalling even voorbij de Leidsegracht begonnen en pas later aangesloten.

Het op kaarten van 1624 nog niet en 1653 wel voorkomende “noodbolwerk” op de snijding van Singelgracht en Leidsegracht moest voor die aansluiting geslecht worden en werd op een nieuwe plaats weer opgebouwd (bolwerk Sloten). De knik in de Lijnbaansgracht verdween en de Leertouwersgracht werd gedempt (nu Raamstraat). Over het tracé van de Leidsegracht was veel te doen. De vroedschap wilde die in het verlengde van de Beulingsloot aanleggen, zodat een doorgaande dwarsgracht tussen Singel en Lijnbaansgracht zou ontstaan, met de mogelijkheid van een sluis naar de Singelgracht waarmee de te dempen Overtoomsevaart gecompenseerd zou zijn. Daarvoor zou een compleet industriegebied moeten wijken dat in de hoek achter het Raamplein was ontstaan, inclusief stadsmetseltuyn

met steenhouwerij (afbeelding rechts; hier was Quellijn werkzaam voor het nieuwe stadhuis op de Dam), klokkengieterij (Hemony) en molen de Tor (aan ‘t Mallegat, de sluiskolk tussen Prinsen- en Leidsegracht tot 1663, ongeveer waar café Pieper is). De vroedschap verloor het pleit en de Leidsegracht kwam in het verlengde van de Beulingstraat en stopt nu bij de Herengracht.

Zie <http://www.theobakker.net/pdf/verheling.pdf>.





### P. Osdorp (Passeerder)

Het bolwerk ontleende zijn naam aan het gelijknamige dorp en het synoniem aan de Passeerdersgracht tussen Prinsen- en Lijnbaansgracht, die op het bolwerk uitkwam. Op bolwerk Osdorp stond de sterrenkijker van het observatorium, dat ter gelegenheid van het bezoek van Tsaar Peter de Grote in 1697-8 ingericht was. In 1807-8 werd de walmuur verlaagd. In 1852 werd op het bolwerk en de geslechte walmuur de suikerraffinaderij van De Bruyn&Zn. gebouwd, na 1877 Amstel Suikerraffinaderij (afb. p.49, gezien over Lijnbaansgracht) geheten en tot 1905 in werking. In het kader van een grondruil kreeg de suikerfabriek recht tot plempen van ruim 12000m<sup>2</sup>

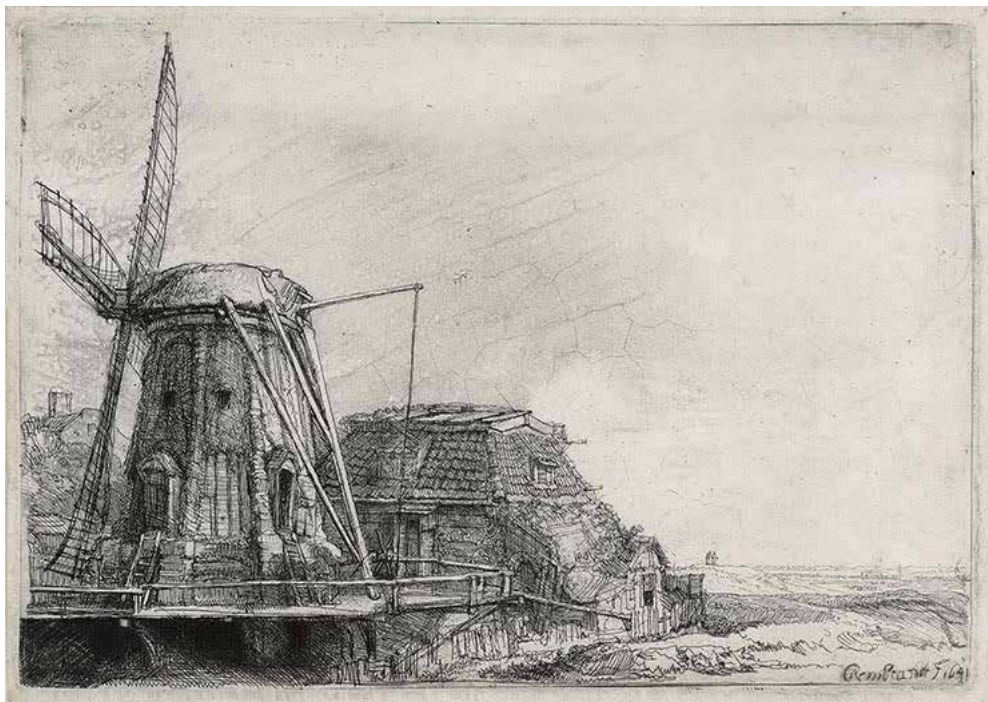


Singelgracht. De plek beidt nu ruimte aan het verzorgingshuis St. Bernardus. Dit huis is in 1912 ontstaan toen het R.K. Gesticht der Liefde St. Bernardus zijn tehuis op het Gasthuishof (Binnengasthuis) aan de Nederlandse Bank verkocht en naar de Marnixstraat verhuisde. De gemeente Amsterdam kocht een deel van de niet bebouwde grond van het gesticht waarop de ATVA gebouwd werd (OA30, p.184-186).

De brug die van hier over de Singelgracht naar de Bosboom Tonsaintstraat leidt begon in 1884 als een noodbrug, omdat de geplande brug naar de Kinkerstraat moest wachten tot de concessie voor de gasfabriek bij bolwerk Nieuwkerk verliep. In 1897 werd de noodbrug verbouwd en definitief Koekjesbrug.

Nagenoeg het hele bolwerk is vergraven om de Singelgracht te normaliseren. Er is nog een flauwe bocht te zien.





### De Kleine Stinkmolen (de Star)

(star in dit geval te lezen als “ster”)

In 1613-5 gebouwd als volmolen en in 1636 overgenomen door het zeembereidersgilde, die er een zeemtouwersmolen van maakte. Weer later (1698) werd het een moutmolen voor brouwerij In de Witte Star. Aan Rembrandt danken we een heel gedetailleerde ets van de molen in 1641 (zie afbeelding hierboven). Voor de topografische juistheid is de ets gespiegeld. De stelling was heel laag en de molen zelf betrekkelijk klein. De molen werd 1797 afgebroken.

*Molendatabase nr. 7179*

Opvallend binnen de Lijnbaansgracht: het Leidsche kerkhof, aangelegd in 1664 ter vervanging van het Heiligeweg kerkhof (re.boven).

Opvallend buiten de Singelgracht: Voorbij de Overtoomsevaart begint de Stads- of Godshuis-polder, ingesloten tussen Kostverlorenvaart, Overtoomsevaart en na de Derde Uitleg de Singelgracht.



In deze polder kwamen tot de grens met Nieuwer-Amstel de Van Lennep-, Da Costa-, Hugo de Groot- en Staatsliedenbuurt. Buiten de Singelgracht verdween tuin De Nederlanden (zie afbeelding onder), later Claudius Civilis genoemd, onder de Kinkerstraat.

<http://www.theobakker.net/images/stadspolder.gif>





### Q. Nieuwkerk (Nieuwerkerk)

Dit bolwerk ontleende zijn naam aan een polder die nadien verzwoegen werd door de Haarlemmermeer. In 1807-8 werd de walmuur verlaagd. Deze plek kreeg na de slechting vele bestemmingen. Allereerst (1833) vestigde zich hier de Imperial Continental Gaz Association, niet veel later overgenomen door Nederlandse eigenaren en verder als Amsterdamse Gasfabriek tot 1887.

De wal tussen Nieuwkerk en Rijk is flink genormaliseerd. Hier kwamen diverse vuile industrieën, bijvoorbeeld leerlooierij annex paar-



denslagerij 't Zwarte Paard. Van 1895 tot 1934 was hier de groenmarkt, die echter vanaf de eerste dag veel overlast voor het verkeer in de Marxstraat betekende. De eerst geplempte wal van de Singelgracht werd voorzien van vijf insteekhavens (met de grond van die havens werd aan de overkant de Bleeckersloot gedempt, waarop de De Clercqstraat ontstond). Na WOII lag dit terrein nog lang braak tot een deel voor het streekvervoer (NZH) werd ingericht en Tabak er zijn parkeergarage neerzette. In 1944 kwam het Hoofdbureau van Politie klaar en in 1956 werd de Oude Kinkerbrug (1890) op de hoogte van Elandsgracht-Kinkerstraat verbreed.

Rechts: Bolwerk  
Nieuwkerk vandaag



denslagerij 't Zwarte Paard. Van 1895 tot 1934 was hier de groenmarkt, die echter vanaf de eerste dag veel overlast voor het verkeer in de Marxstraat betekende. De eerst





**De Groote Stinkmolen ('t Roode Hart, de Twee Harten, de Steenbok)** (hart in dit geval te lezen als “hert”)

Gebouwd rond 1615 als zeemtouwersmolen, later (1711) werd het de moutmolen van brouwerij 't Roode Hart. Hij werd buiten werking gesteld in 1797 en gesloopt in augustus 1808.

*Molendatabase nr. 7178*

Opvallend buiten de Singelgracht: Kwakerspoel, industriegebied bij uitstek (tekening rechts). De Kwakerspoel verdween in twee delen onder nieuwbouw; eerst werd geplempt voor de bouw van de gebouwen en paardenstallen der Stadsreiniging (1887, Tollensstraat)

en in 1890 volgde de rest, waarna de Bilderdijk- en Da Costa-gracht met hun kades doorgetrokken werden naar het Van Lennepkanaal. Dat was een poging om het patroon van de grachtengordel door te zetten, maar daar bleef het dan ook bij. Buiten de Singelgracht verdwenen gebouw en tuin 'de Keizerskroon' (foto boven) onder de Potgieter- en Da Costastraat.





### R. Rijk (Rose)

Dit bolwerk ontleende zijn naam aan het dorp Rijk dat na de naamgeving verzvolgen is door de Haarlemmermeer. Behalve aan molen De Victor bood dit bolwerk vanaf 1852 plaats aan de leerlooierij Het Zwarte Paard en de sal-ammoniakfabriek van V.d.Elst en Matthes. In 1887 zegde de stad de pacht op. Ook de molen moest 1898 verdwijnen om plaats te maken voor woningbouw. In 1895 werden Warmoes- en Rozengracht gedempt om een doorbraak te forceren voor het toenemende verkeer. In datzelfde jaar werd begonnen met het dempen van de Bleekersloot aan de andere kant van de Singelgracht om aan te sluiten op de te maken weg, waarvoor al in 1892



een brug over de Singelgracht gelegd was. Die brug kwam voor rekening van de A'damse Omnibus Mij. die er een tram over aanlegde via de nieuwbouw naar Sloterdijk, Haarlem en Zandvoort.

De courtine tot de Raampoort werd in 1843-44 gesloopt. Op de grond kwam in 1892 een brandweerkazerne. Daarnaast een armen school waarin in 1929 het Museum v.d. Arbeid en nog later het NINT trok. Ook op de Schans was volkstheater "het Kunstetablissement". Op die plek kwam in 1877 de Toneelschool die toen van het Singel naar de Marnixstraat verhuisde. Naast de Bullebakssluis kwam in 1888 een politiebureau.





### **De Victor (de St.Victor, de Veghter, de Smeerpot(t))**

Deze stellingmolen werd in 1685 gebouwd als korenmolen en afgebroken in 1898. Hij verving de standerdmolen “de Smeerpot” die we van een tekening van Rembrandt kennen (boven). Toen het gemeentebestuur de grond van molen de Victor terugvorderde en ontruiming eiste, weigerde de eigenaar. Via een procedure kreeg de stad toch gelijk en werd het bolwerk ontruimd. In 1898 verpachte men de grond t.b.v. woningbouw. Afgezien van de nog bestaande maar verplaatste Gooyer was dit de laatste stellingmolen die het veld moest ruimen.

*Molendatabase nr. 1824*

### **Raampoort**

Met het gereedkomen van de omwalling besloot de vroedschap de lakenramen en bleekvelden uit de stad te bannen. Een der plaatsen die buiten de stad ingericht werden was de kavelstoot in het verlengde van de Bloemgracht. Hier werd meteen een doorlaat voor vaarverkeer gemaakt, om verbinding te maken met die textielindustrie. Ernaast is in of rond 1632 een doorlaat voor landverkeer door de walmuur gegraven die uitkwam op een 87m lange brug over de Singelgracht met dubbele wipbrug. In het rampjaar 1672 werd het poortje tegen de oprukkende Fransen tijdelijk dichtgemetseld maar het jaar daarop weer geopend. In 1845 werd de poort gesloopt en door een hek vervangen en de bruglengte gehalveerd door aarden dammen te leggen.

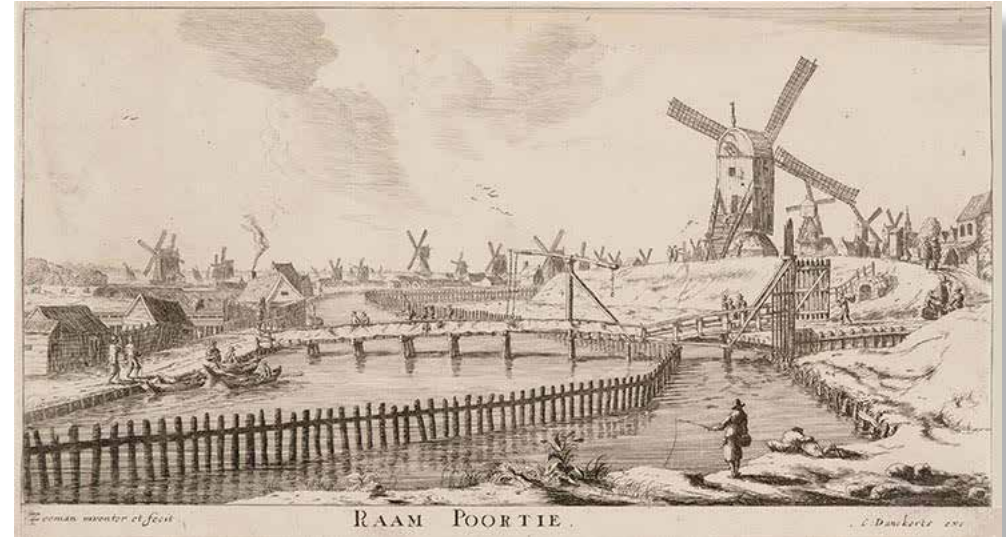






De naam Bullebakssluis voor die doorvaart blijkt later overgegaan te zijn op een sluisje tussen bolwerk Sloterdijk en de Haarlemmerpoort. In de Marnixstraat ligt op dit punt de kleine vaste brug nr. 149 die nog steeds Bullebakssluis heet (op de foto boven geheel rechts). Zie voor de tweede Bullebakssluis en de Bullebaksluis bij de Brouwersgracht onder bolwerk Sloterdijk.

Onder: Raampoortje, doorgang, doorvaart en sluis van de stadszijde gezien.



### S. Rijkeroord (Rijkeroort)

Dit bolwerk is vernoemd naar een polder die na de naamgeving verzwolgen is door de Haarlemmermeer. Behalve aan korenmolen de Bloem bood dit bolwerk vanaf 1655 ook plaats aan de nieuwe begraafplaats van de Westerkerk. Begraven binnen de bebouwde kom was immers al enige tijd verboden. Dit Westerkerkhof heeft tot 1866 bestaan, toen het kerkbestuur eindelijk ook in hoogste instantie ongelijk kreeg en de voormalige vestingwerken ook tot de bebouwde kom te rekenen waren. In 1875 werd de grond aan het gemeentebestuur overgedragen en in 1880 besloot dit hier een plantsoen aan te leggen (Tweede Marnixplantsoen). Voor verbreding van brug nr.165 werden steeds stukjes van het plantsoen afgesnoept, het laatste in 1968 voor een aanzienlijk bredere Raampoortbrug, direct ten noorden van de bestaande. De courtine tot bolwerk Slotermeer werd in 1862 geslecht. In 1865 werd de Schans tot de Zaagmolenspoort tot 20 meter verbreed en in 1872 Marnixstraat gedoopt.





### De Bloem (de Blom)

In 1765-68 verving deze stellingmolen de gelijknamige standaardmolen (*Molendatabase* nr. 2605). Voor het doortrekken van de Marnixstraat (Schans) besloot de gemeenteraad in 1877 dat de Bloem moest verdwijnen. De molen werd in 1878 afgebroken en in Sloten weer opgebouwd op de plek waar hij nu nog staat: Haarlemmerweg 465, intussen weer binnen de gemeente Amsterdam. (OA18 p.42 e.v.) *Molendatabase* nr. 1828; *herbouw in Sloten (nu A'dam)* nr. 635

Op dit bolwerk werd in 1655 het Westerkerkhof ingericht, ter vervanging van dat bij de Westerkerk, en in 1866 tot vandaag het Tweede Marnixplantsoen.

### T. Slotermeer (Slootermeer, Anjeliers)

Dit bolwerk is vernoemd naar een meer dat na 1641 drooggemaakt werd.

De courtine tot de Zaagmolenpoort werd 1862 geslecht. In 1865 werd tot de Zaagmolenpoort een 20 meter breed stuk weg aangelegd, in 1872 Marnixstraat gedoopt. Een deel van de geslechte walmuur tot de Zaagmolenpoort werd in 1880 bestemd tot kinderspeelplaats. Die bleek een jaar later al vernield door de jeugd en is toen omheind. Het bleef speelplaats tot het in 1955 vervangen werd door de Zwem-, Bad- en Wasinrichting Marnixbad. Dat is in 2004 gesloopt en het jaar daarop vervangen door een sportcentrum.





### **De Hooyberg (de Hooiberg)**

In 1750 verving deze stellingmolen de gelijknamige wipstellingmolen (Molendatabase nr. 4490), aanvankelijk als grutmolen, later als moutmolen werkzaam. Deze moutmolen De Hooyberg was eigendom van de gelijknamige - in 1592 opgerichte - brouwerij aan de Nieuwezijds Voorburgwal waaruit het Heineken-concern is ontstaan (Ad Mb44 p.27). Nadat de brouwerij in 1868 naar de Stadhouderskade verhuisde werd de molen buiten gebruik gesteld en in 1872 gesloopt.

*Molendatabase nr. 4491*



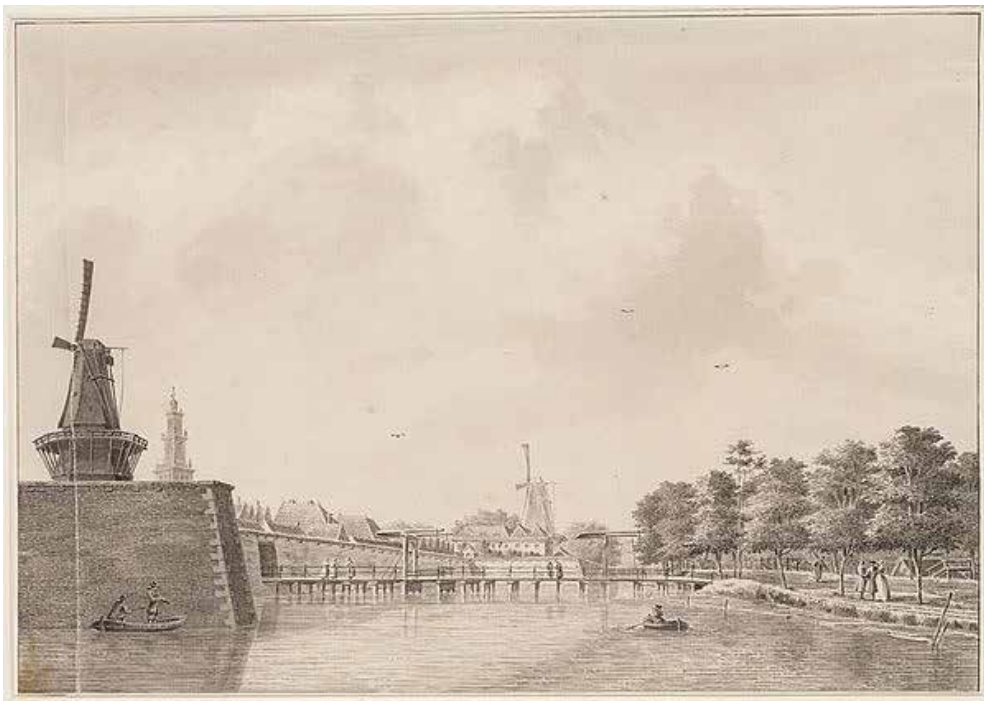
### **Zaagmolenpoort (Zaagmolenspoort)**

In 1630 werd door de wal een poortje aangelegd voor het personeel van de vele zaagmolens buiten de stad. In 1672-3 was die poort tijdelijk weer dichtgemetseld tegen de naderende Franse troepen. In 1857 viel het besluit het geheel te slopen.

### U. Karthuizers (Kathuysers, Cathuysen)

Dit bolwerk ontleende zijn naam nu eens niet aan een dorp of stad buiten de Amsterdamse omwalling maar aan het dichtbij gelegen Karthuizerklooster in de Jordaan. Dit klooster was al sinds 1577 niet meer als zodanig in gebruik maar de naam leeft vandaag nog in Jordaanse straatnamen voort.

Van dit bolwerk is niets meer over; de Singelgracht is hier als langs een liniaal rechtgetrokken. Dat hier ooit een bolwerk was blijkt hoogstens uit de Nassaukade er tegenover. Daar is de bocht om het bolwerk aangeplempt en tot Frederik Hendrikplantsoen gemaakt.



### De Kat

Korenmolen. Vanaf 1857 had de eigenaar zijn precariorechten niet meer betaald, kreeg diverse aanzeggingen waarop niet gereageerd



werd tot eindelijk de gemeente in 1869 gerechtelijke stappen ondernam om het bolwerk ontruimd en De Kat gesloopt te krijgen.

*Molendatabase nr. 4319*

Opvallend buiten de Singelgracht: Van Oldenbarneveldtplein, dat zijn leven begon als gracht, gegraven in 1882-'23 en gedempt in 1907-'08. Op de afbeelding is zaagmolen De Jager te zien in de Zaagmolenbuurt, waar nu de Zaagmolenstraat is.





## V. Haarlem

Behalve aan molen De Palm bood het bolwerk ook nog plaats aan het Noorder- of Palmkerkhof. In 1815 begon de sloop van bolwerk en aangrenzende courtines. In 1866 werd het kerkhof, net als het Westerkerkhof op Rijkeroord, aan de stad overgedragen. Daarop is het Eerste Marnixplantsoen aangelegd dat er gedeeltelijk vandaag nog ligt. Onder de stukjes die opgeofferd werden behoorde ook een pad naar een noodbrug (Rotterdammerbrug, naar de stad waar de brug gekocht werd) van de Marnixstraat over het bolwerk naar de Nassaukade, waarvoor opvallenderwijs - tot op de laatste - steeds “tweedehands” bruggen gebruikt zijn. De punt van dit bolwerk is zowaar behouden gebleven (zie foto rechtsboven).

Opvallend buiten de Singelgracht: Kattensloot (schakel tussen



Kostverlorenvaart en Westerkanaal, vaarweg tussen Nieuwemeer (Rijnland ) en ‘t IJ (Noordzeekanaal).

Het profiel van de Singelgracht is in fasen aangepast aan het scheepvaartverkeer dat

tot diep in de 20<sup>e</sup> eeuw soms capriolen moesten uithalen, als het grotere schepen zonder boegschroef betrof, om de bocht te maken. Nu lijkt het een doorgaand kanaal maar vroeger was ‘t dat niet.

De na 1815 nog overeind gebleven delen van de courtine tot bolwerk Sloterdijk werd in 1876 geslecht; op de grond waren de lijnbannen “het Fortuin” en “de Hoop” gevestigd. De eigenaren hadden in 1870 de grond kunnen kopen. In 1881 vroegen zij toestemming die voor woningbouw te mogen bestemmen. De toestemming daarvoor hield wel in dat zij stroken grond afstonden om de Marnixstraat te verbreden. Delen van de Singelgracht werden in 1868-70 gedempt om de Marnixkade te kunnen aanleggen.

*Twee maal de Roterdammerbrug, links de eerste en rechts de tweede.*





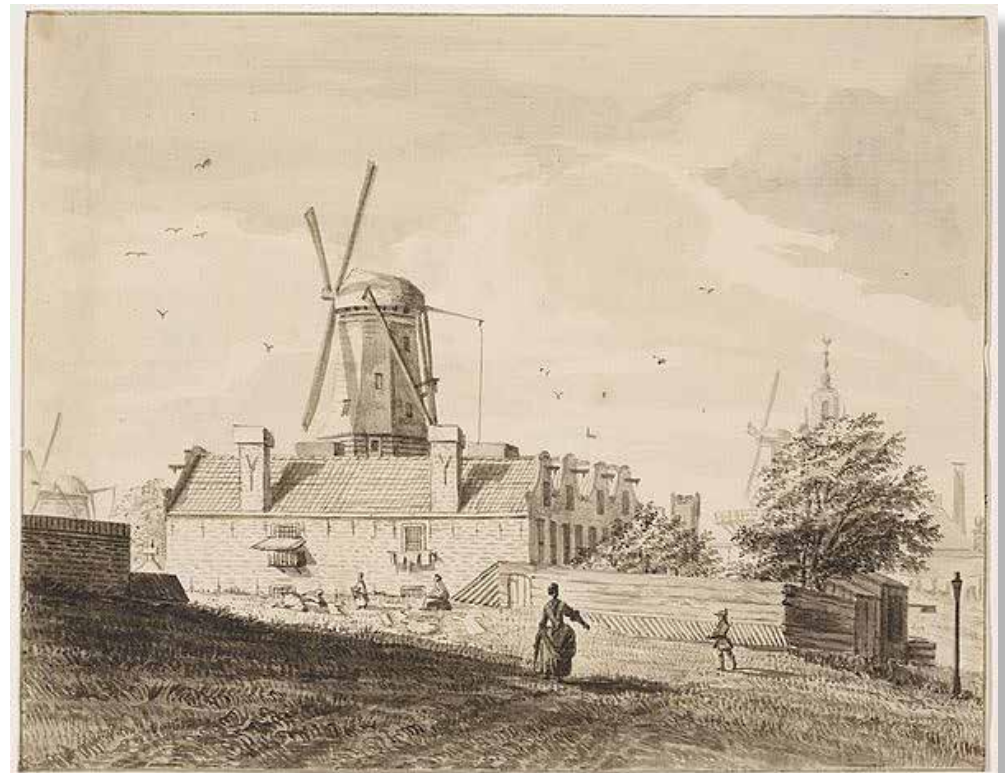
### **De Palm (-molen)**

Deze stellingmolen (korenmolen) werd rond 1770 op deze plek (waarschijnlijk) opnieuw opgebouwd om een eerder geplaatste standerdmolen te vervangen. De molen brandde 27 februari 1831 af, waarna de eigenaren geen toestemming tot herbouw kregen. Dat hadden zij zich zelf op de hals gehaald door knoeien met de accijnzen en smokkel over de Singelgracht.

*Molendatabase nr. 6057*

### **W. Sloterdijk (Slooterdyck)**

In 1810 werd de Bullebakssluis “vermaakt” tot een directe verbinding tussen Brouwersgracht en Singelgracht (zie plattegrond p.61 van beide situaties door J.v.Eck). Daarvoor werd een deel van het bolwerk vergraven en aansluitend de rest van het bolwerk geslecht, met een onderbreking van 1811 en 1813. De molen bleef nog tot 1880 staan. Zie hieronder voor een beeld van die nieuwe situatie. De wipbrug links is de nieuwe Bullebaksbrug. Het bolwerk is volledig verdwenen om de Singelgracht recht te kunnen trekken; hier is van 1868-70 de Marnixkade geplempt die in 1871-’72 samen met de Marnixstraat werd bebouwd.





Het bolwerk en de courtine tot de Haarlemmerpoort zijn gedeeltelijk geweken voor de doortrekking van de Brouwersgracht tot de Singelgracht. In de Marnixstraat ligt over die verlengde Brouwersgracht brug nr.160: de Bullebaksbrug, duidelijk een link naar het sluisje dat toen gesloopt is. Pas na het gereedkomen van de Willemspoort in 1840 verdwenen ook de laatste resten van de walmuur.



### De Kraay

In 1614 werd de eerste standaardmolen De Kraay opgebouwd, een uit Monnickendam afkomstige molen, Omstreeks 1726 werd die vervangen door een stellingmolen. Op 18 september

1838 is de molen afgebrand en herbouwd. Als de eigenaar had geweten dat een herbouwde molen maar zo kort zou staan was er waarschijnlijk geen nieuwe gekomen. Tijdens het geharrewar over een passende vergoeding (taxatie in 1845 f28000,- en bod gemeente in 1879 f2000,-) stierf de eigenaar en verkochten de erfgenamen de molen voor de sloop. In 1880 is hij afgebroken en in Westbroek (bij Utrecht) weer opgebouwd.

*Molendatabase nr. 1816; herbouw Westbroek nr. 854*





### Haarlemmerpoort

Misschien niet de belangrijkste poort van Amsterdam maar wel de fraaiste, een schepping van Hendrik de Keijser uit 1615. Wegens bouwvalligheid moest hij helaas in 1837 afgebroken worden. De vervanger is dan meteen de lelijkste poort van Amsterdam! Als eerbetoon aan de kersverse koning Willem II werd t.g.v. diens feestelijke intocht de vierde Haarlemmerpoort omgedoopt tot Willemspoort. Die naam wordt in officiële stukken halsstarrig aangehouden terwijl elke Amsterdammer gewoon Haarlemmerpoort blijft zeggen. De nieuwe poort had niet de klassieke functie van afsluitbare

stadspoort maar was meer een barrière ter inning van accijnzen. De vaste brug met wipbruggetje over de Singelgracht werd in 1878 vervangen door een basculebrug om de scheepvaart van de Kostverloren Wetering via het nieuw gegraven Westerkanaal (1869-75) naar het IJ mogelijk te maken. De brug kwam niet meer recht tegenover de poort om meer afstand tot het spoor te creëren, iets waar PW vandaag erg blij om is. De courtines naast de Willemspoort zijn pas na de bouw daarvan geslecht.

Opvallend buiten de Singelgracht: Station Willemspoort, Wester Gasfabriek en de enorme graafpartij rond het Nassauplein om de Singelgracht hier aan te passen voor het scheepvaartverkeer door het Westerkanaal.

De volgende drie bolwerken lagen buiten de zeedijk (Haarlemmerdijk - Hoogedijk (Spaarndammerstraat) - Spaarndammerdijk).

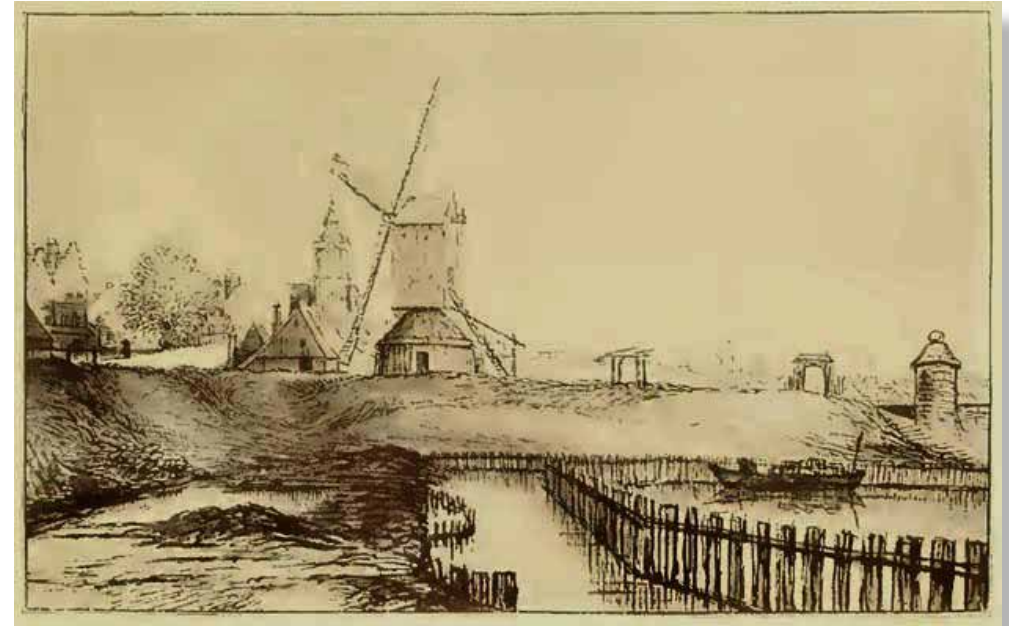




## X. Wester Beer

Dit bolwerk ontleende zijn naam aan de stenen waterkering in de Singelgracht die hoogwater uit de stad moest weren.

Zie voor geschiedenis, nieuwe bestemming en huidige situatie onder De Bocht. De structuur van de oude vestingwerken is door het graven van het Westerkanaal en doortrekken van de spoorbaan van station Willemspoort naar het nieuwe C.S. (allebei rijksinitiatieven) totaal verdwenen. Op de plek van het bolwerk loopt nu het Westerkanaal. De wal buiten de Haarlemmerdijk tot Blauwhoofd was nooit versteend.



### De Beer

Korenmolen, gebouwd in 1688, afgebrand in 1861 en restanten gesloopt in 1878. *Molendatabase nr. 4632*

De molen had een gelijknamige standerdmolen als voorganger die we kennen van een tekening (boven) “uit de school van Rembrandt”, te dateren rond 1640. Gezien van het noorden op de achtergrond de Haarlemmerpoort, wipbrug, poorthek en deel waterkering (beer). *Molendatabase nr. 6025*

Opvallend buiten de Singelgracht: Begin Haarlemmertrekvaart. Nieuwe Westerbegraafplaats (p.64), het eerste kerkhof buiten de Singelgracht, waar slechts van 1860 tot 1894 begraven werd. In 1924 werd een groot deel geruimd en de Westzaanstraat gerooid en bebouwd. In 1956 is het laatste restje geruimd.



*Boven:  
Ingang Wester-  
begraafplaats aan  
de Hoogendijk. Na  
het aanleggen van  
de Westerdoksdijk  
was de functie van  
zeewering verdwe-  
nen en werd de  
dijk vergraven tot  
Sparndammer-  
straat.*



*Rechts  
Bolwerk Wester-  
beer vandaag*

## Y. De Bocht (Bogt)

Omdat een directe bestemming voor de geslechte muren en bolwerken buiten de Haarlemmer-/ Spaarndammerdijk ontbraken werd over deze drie bolwerken het Westerplantsoen ontworpen. In 1848 begon de aanleg en tijdens de uitvoering werd het oppervlak nog eens uitgebreid. In 1859 volgde de opening, inclusief de uitspanning Welgelegen. In 1854 was besloten het Smallepad te verbreden en woningbouw te plegen. Dat leverde ons de Planciusstraat op, decennia lang een depri merende straat. De eerste hui zen hadden nog uitzicht over het prachtige Westerplantsoen, tot dat sneuvelde voor het graven van het Westerkanaal (1869-75), de LeMaire- en Van Noortgracht, de bouw van fabrieken (Meel- en Broodfabriek, Wester Suikerraffinaderij), pakhuizen en nog meer woningbouw. De plek van dit bolwerk komt ongeveer overeen met die van het huidige Zoutkeetsplein.



## De Vervanger (de Verrevanger)

Korenmolen, gebouwd in 1688. Na de slechting van het bolwerk



kwam hier de uitspanning Welgelegen, waar de molen tot de sloop in 1878 middenin stond. De eigenaars hadden, na sommatie in 1877, meer tijd voor een afbraak gevraagd. Die werd hen, onder druk van de werkzaamheden aan het Westerkanaal, niet gegund.

*Molendatabase nr. 4482*

*Onder: De Vervanger, gezien vanaf bolwerk Blauwhoofd naar het zuidwesten.*



### **Z. Blauwhoofd (Blaauwhoofd, Leeuwenburg)**

Zie voor geschiedenis, nieuwe bestemming en huidige situatie onder De Bocht. De naam Blauwhoofd ontleende bolwerk Leeuwenburg aan de versterking met blauwgrijze Arduiner natuursteen. In 1828 werd met de aanleg van het Westerdok een afsluitdijk om de Westelijke eilanden gelegd, die ook om de vestingwerken liep. Voor



*Boven:  
De muziektent van Welgelegen in het  
Westerplantsoen.*

*Rechts:  
De kortstondige vreugde van het  
Westerplantsoen, dat in 1859 ge-  
opend werd en in 1869 alweer moest  
wijken voor het graven van het  
Westerkanaal.*

*Tekening: J. van Eck 1941 met drie  
situaties ineen. In rode lijnen de  
voormalige bolwerken*







die dijk moest het bolwerk geslecht worden, waarmee in 1830 begonnen werd. Het tracé komt overeen met de huidige Westerdoksdijk, buitenste bebouwing Van Diemenstraat en de Tasmanstraat. Aanvankelijk bleef er water tussen bolwerk en afsluitdijk maar voor de uitbreiding van de Zeeheldenbuurt ten oosten van het Westerkanaal is dat gedempt. Tot die uitbreiding, alles sociale woninbouw, werd in 1869 besloten, de uitvoering begon in 18?? waarop nog uitbreidingen volgden in 18?? en 1913. Deze buurt heette aanvankelijk Zeeheldenbuurt behoort nu met de Spaandammerbuurt tot Westerpark. De plek van het bolwerk komt ongeveer overeen met de kinderspeelplaats op het huidige Barentszplein.

Het landhoofd Hoogenoord, waarop het bolwerk Blauwhoofd werd aangelegd, was een omvangrijke landtong in het IJ die samen met



de Paardenhoek – ook zo'n natuurlijke landtong – de havenkom vormde waar aan Amsterdam lag.

### De Bok

Herbouwd op dit bolwerk in 1718 als korenmolen, ter vervanging van de standermolen (Molendatabase nr. 6026). Deze stellingmolen maalde voor de koek- en beschuitbakkers, maar schakelde in 1798 over op rogge-maalterij voor de broodbakkers.

In 1877 maakte de stad bekend dat het bolwerk en de molen gesloopt moesten worden voor de aanleg van de verkeersweg Westerdoksdijk naar de Spaarndammerdijk. De eigenaars zegden toe dit in 1880 afgerond te hebben, welke ruimte hen gegund werd. Dat was niet nodig: de molen brandde 4 januari 1878 geheel af.

*Molendatabase nr. 4469*

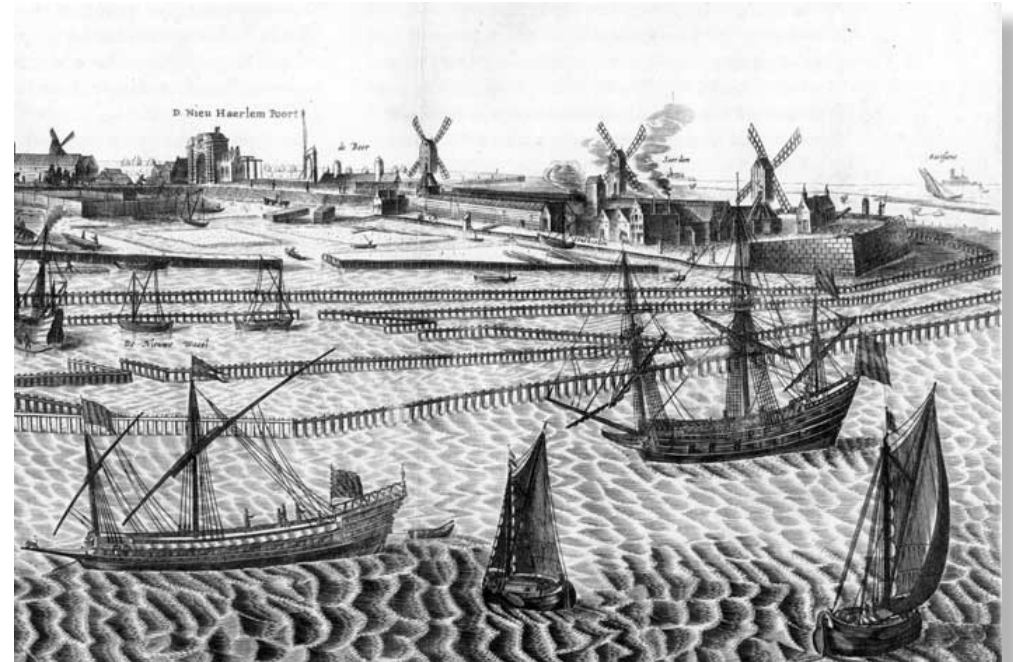






*Links:  
De plek van bol-  
werk Blauwhoofd  
komt overeen met de  
kinderspeelplaats op  
het Barentszplein*

*Rechts:  
Panorama 1618 van  
de Nieuwe Waal en  
de westelijke bolwer-  
ken. De aanleg van  
de westelijke eilan-  
den is in gang gezet.  
Binnen de omwalling  
zijn de zoutketen al  
in werking.*



Van de molens op deze laatste drie bolwerken zijn veel foto's van Jacob Olie bekend, waaronder die op pagina 65 en 66. Hij was daar vaak omdat er familie van hem op de molen woonde en hijzelf vlakbij op de Zandhoek.

*Onder: De eerste standerdmolen De Bok door Rembrandt*

Opvallend binnen de omwalling zijn de teerkokerijen aan de Nieuwe Teertuinen (afb. links) en de zoutketen aan de Zoutkeetsgracht (afb. boven).





# 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

