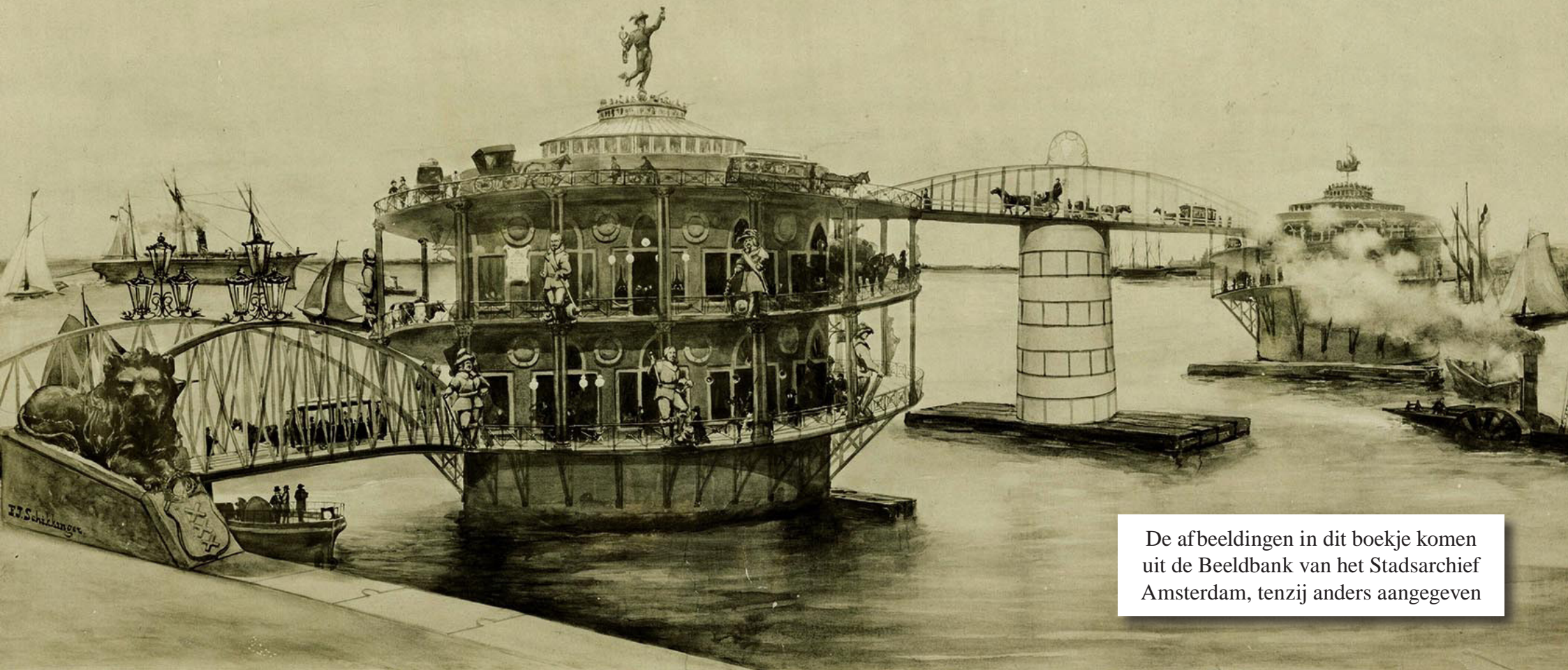


de sprong over het IJ



De afbeeldingen in dit boekje komen uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam, tenzij anders aangegeven

Welke voordelen zou het voor Amsterdam hebben een goede verbinding met Noord-Holland ten noorden van het IJ te onderhouden? Ze voeren over het IJ naar Haarlem of Zaandam, of de andere kant op naar de Zuiderzee, maar naar de Volewijck brachten ze hoogstens dode veroordeelden om op het Galgenveld op te spietsen.

Andersom was er wel een druk verkeer naar de stad van boeren met hun producten die ze in de stad wilden verkopen. Voor hen, voor zover ze niet zelf over vaartuigen beschikten, was er altijd het Buiksloterveer, al sinds de Middeleeuwen. Dat had Amsterdam van het graafschap gepacht om de frequentie en kwaliteit onder controle te hebben. Niet dat de stad geen boodschap had aan leveranties van levensmiddelen, maar die in de stad te krijgen was hun zaak.

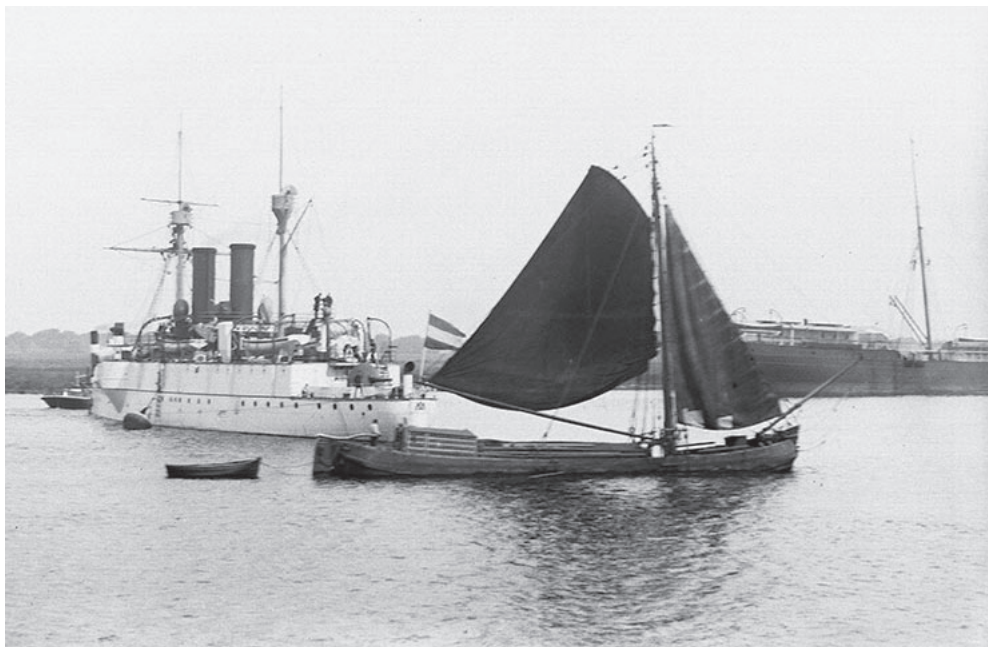


Zoo bouwt men hier aan 't Scheeprek 't
De Moorbalk van den Staat en Heeden,
Ten besten van 't gemeen, en Seelen
Van de Indiaansche Maatschappij:
Zoo brengt men, perlen, wéd van 't ander Landt;
Daar Kristus 'eer, geleert, gesticht word, en geplant.
Johelf. Balthaizen.

In de 17^e eeuw ontstond, met het belangrijker worden van Amsterdam als economische macht, diverse trekschuitverbindingen en veerdiensten op de stad. Ook daar wilde men hier de vinger aan de pols houden, stelde eisen en legde verplichtingen op.

Na de malaise door de Franse overheersing krabbelde het land heel langzaam op en groeide de economie weer enigszins. Snel nam nu het inwonertal in de stad toe en brak ook het moment aan dat de ver-

- ▲ Een allegorische voorstelling op de Amsterdamse scheepvaart, in het IJ.
- ◀ Noord-Hollandse melkschuit zeilt de haven van Amsterdam binnen



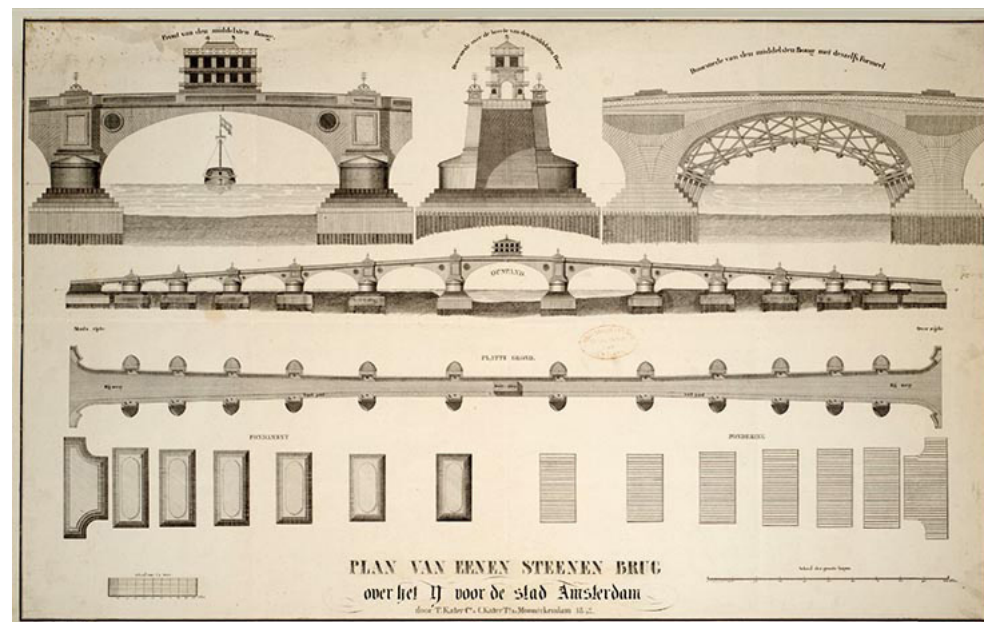
binding over het IJ weer belangrijk werd. De macht van de stad was onder het Koninkrijk aan banden gelegd, om niet te zeggen 'gebroken'. Voortaan maakten provincie en rijk uit wat er gebeurde. Met goede argumenten kon Amsterdam plannen nog wel ophouden en ze maakte daar dan ook veelvuldig gebruik van. De onbelemmerde scheepvaart over het IJ was voor Amsterdam heilig. De scheepvaartlobby was oppermachtig, niet in het minst omdat de directies vele vertegenwoordigers in de gemeenteraad had zitten.

Vele waterbouwkundigen en amateurs storten zich op het verbeteren van 's lands wegen en het landverkeer vroeg steeds dringender om een betere route over het IJ. In de rest van het verhaal valt op dat

- ▲ *Op het IJ voeren zeer verschillende soorten schepen waar brugontwerpers rekening mee moesten houden*
- ▶ *Het eerste ontwerp voor een brug in 1842 van Tijmon Kater uit Monnickendam*

de initiatieven vaak uit de provincie kwamen en niet uit de stad zelf. In 1839 was het de Monnickendammer Tijmon Czn Kater, aannemer van rijks weg- en waterbouwwerken en lid van een zeer ondernemende familie van scheepsbouwers en constructeurs, die voorstellen deed voor een vaste verbinding over het IJ. Hij klopte niet aan bij het stadsbestuur maar direct bij koning Willem I met in 1842 een uitgewerkt plan voor een stenen brug. Hij noemde de brug bij voorbaat de Grote Willemsbrug. Die zou met 13 bogen op 12 gemetselde pijlers beginnen op de Haringpakkerij en in Noord eindigen voorbij het Tolhuis nabij Buiksloot. Hij liet heel tactisch de Nieuwe Stadsherberg ongemoeid. De kosten waren berekend op f 8.992.000 wat zelfs voor de koning een struikelblok bleek. Hij weigerde in elk geval de gevraagde concessie te verlenen.

Dit plan legde meteen de achilleshiel bloot van alle volgende plannen. De enorme aanloop die op de landhoofden genomen moest





worden om in het midden een hoogte te bereiken waar alle schepen onderdoor pasten. Ze hadden dan ook bijna allemaal een punt waar de grootste schepen met de langste masten onder een beweegbaar brugdek door moesten varen, bijvoorbeeld een basculebrug, hefbrug of hoe dan ook. Er werd ook nagedacht over het oponthoud dat open brugdelen betekenden voor het verkeer over de brug. Voor voetgangers – destijds het gros van het verkeer – was er de mogelijkheid van een oversteek via trappen of lift á la Towerbridge. Ook Kater had deze mogelijkheid ingebouwd.

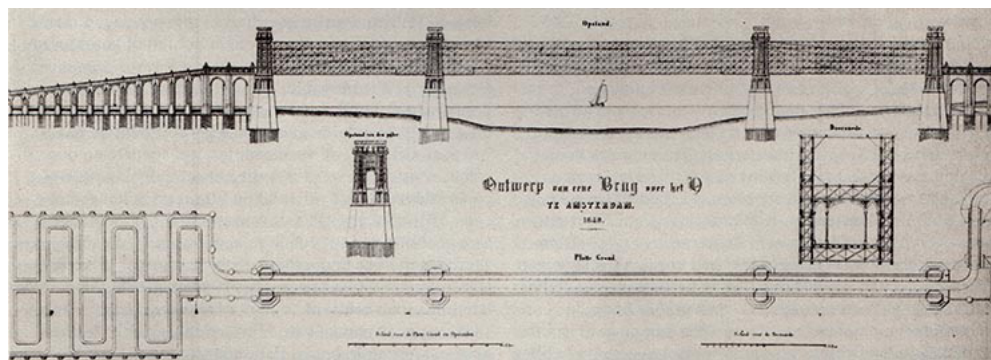
Het volgende plan behelsde een brug óf een tunnel, de keus was aan de overheid. De brug zou een hangbrug moeten worden, bestaande uit twee afzonderlijke kettingbruggen. Er waren zes doorvaartopeningen gedacht. De kosten waren aanzienlijk lager dan die van de gemetselde brug, namelijk f 2,5 miljoen. De tunnel zou 160 cm breed worden, op het Damrak al beginnen om bij het Tolhuis uit te komen. Ontwerper was ingenieur W.C.Brade, die het plan in 1841 indiende. Het was voor iedere aanschouwer té fantastisch en maakte geen schijn van kans.

Zijn collega C.Bruyns lanceerde in 1842 een verbeterd tunnelplan dat begon aan de Oosterdoksdiijk en eindigde in de Buikslotermeer. De verlichting dacht Bruyns met het hypermoderne gaslicht te kunnen regelen. Van luchtbehandeling had Bruyns kennelijk nog nooit gehoord.

In 1850 kwam Ir. Brade nog een keer met een verbeterde tunnel van Damrak naar Tolhuis. Hij zocht speciaal naar de mogelijkheid met een tunnel om de scheepvaart niet dwars te zitten. Groot probleem was natuurlijk de bouwwijze van een tunnel. Hadden de ontwerpers zich wel gerealiseerd hoe de lucht te verversen? Publieke Werken wèl. De tijd was bij lange na niet rijp voor dit soort projecten. Er was minimaal nog een kleine eeuw te gaan voor de technische problemen opgelost konden worden.

De zoon van Tijmon Kater probeerde het in 1850 nog een keer met opnieuw een gemetselde brug, nu met negen bogen. De regering verzekerde Kater dat zijn plan onuitvoerbaar en ondoelmatig was.

▲ *Het tweede IJ-tunnelplan van Ir. Brade uit 1850; het eerste van 1841 was een ijzeren buis van 160cm breed; de directeur van Stadswerken wist zeker dat het zou gaan lekken*

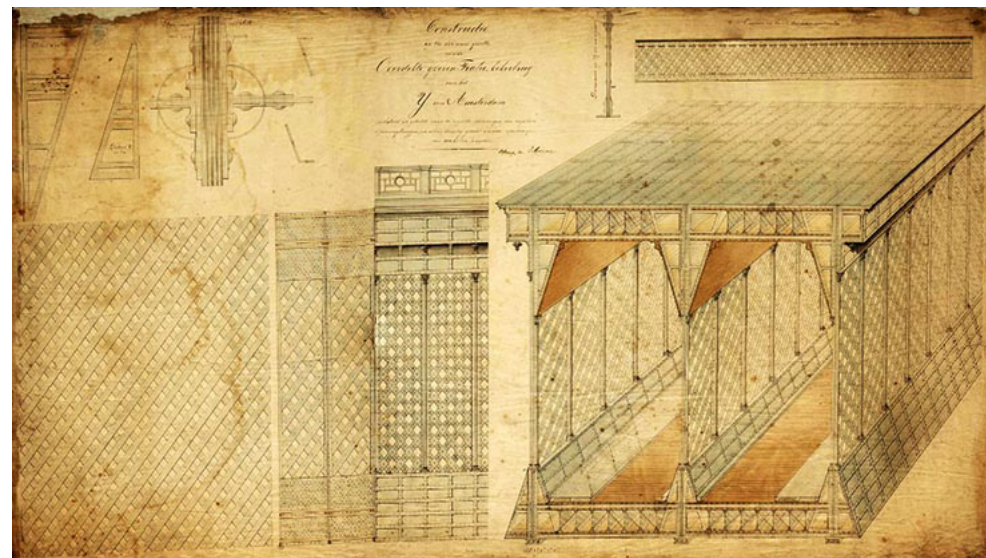


In 1851 een houten kokertraliebrug op vier stenen pijlers van Haringpакkerij naar een plek voorbij het Tolhuis aan het Groot Noord-Hollands kanaal. Ontwerper was Ir. F.W. Conrad op verzoek van een staatscommissie die ingesteld was om een oeververbinding over het IJ te onderzoeken. Opdracht één was het scheepvaartverkeer niet te belemmeren. De kosten waren beraamd op f 3,3 miljoen en regering, provincie en zelfs een meerderheid van de gemeenteraad van Amsterdam waren enthousiast. Behalve de directeur van Stadswerken, Justus van Maurik. Hij verwachtte nóg sneller dichtslibben van de vaargeul en lange wachttijden voor de basculebruggen in deze brug. En wat moesten we aan de overkant? Geen Amsterdammer te bekennen! Reden en gewicht genoeg om het plan te torpederen. Van Maurik zag meer in een frequentere dienst met de nieuwe paardenraderponten.

Ook een vlotbrug met drie doorvaarten werd door Van Maurik getorpedeerd met de opmerking dat vlotbruggen alleen in stromende rivieren toegepast zouden kunnen worden. Het plan was van Jhr. Charles den Tex (1824-1882), begaan met infrastructuur, verkeer, waterstaat en handel, maar verder een leek en alleen juridisch geschoold.

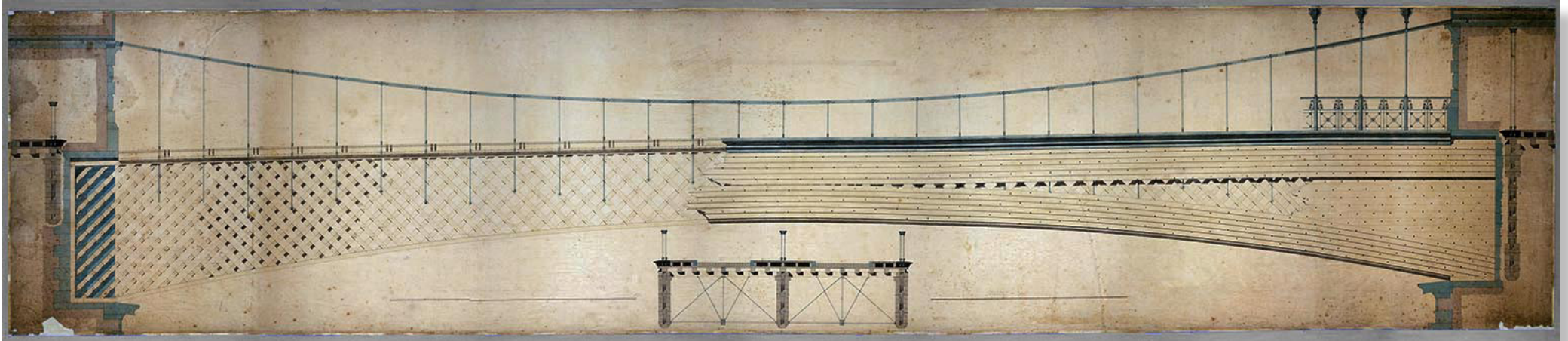
- ▲ Een houten kokertraliebrug naar ontwerp van F.W. Conrad uit 1848
- ▶ Een traliekokerbrug, ontwerp uit 1865, deze keer van staal

In 1851 duikt een naam van een bruggenontwerper op die met een groot aantal ontwerpen van zich deed spreken: Jan Galman (1807-1891). Galman was architect maar niet waterbouwkundig geschoold, alhoewel het zijn grote passie werd. Elke kritiek op zijn ontwerpen weerlegde hij via een wijziging van zijn ontwerp. Steeds kwam hij met een oplossing. Zijn versies gaan richting het dozijn. Hij loste het probleem van de hoge kosten op door op de landhoofden, die als schiereilanden tot ver in het IJ geplempt werden, huizen en/of pakhuizen te bouwen die na verkoop het hele project financierden. In 1857 presenteerde hij zijn plan met veel bombarie, maar ook zijn ontwerp werd afgekeurd. Dit maal om een heel plausibele reden, het Centraal Station zat in de pen en was op dezelfde plaats gepland als Galmans brug. Galman werd te kennen gegeven dat voor een volgend groot project - het Noordzeekanaal - alle verdere plannen even stopgezet moesten worden tot duidelijk was waar er ruimte overbleef. Die pauze zou enkele tientallen jaren duren. Alle brugplannen

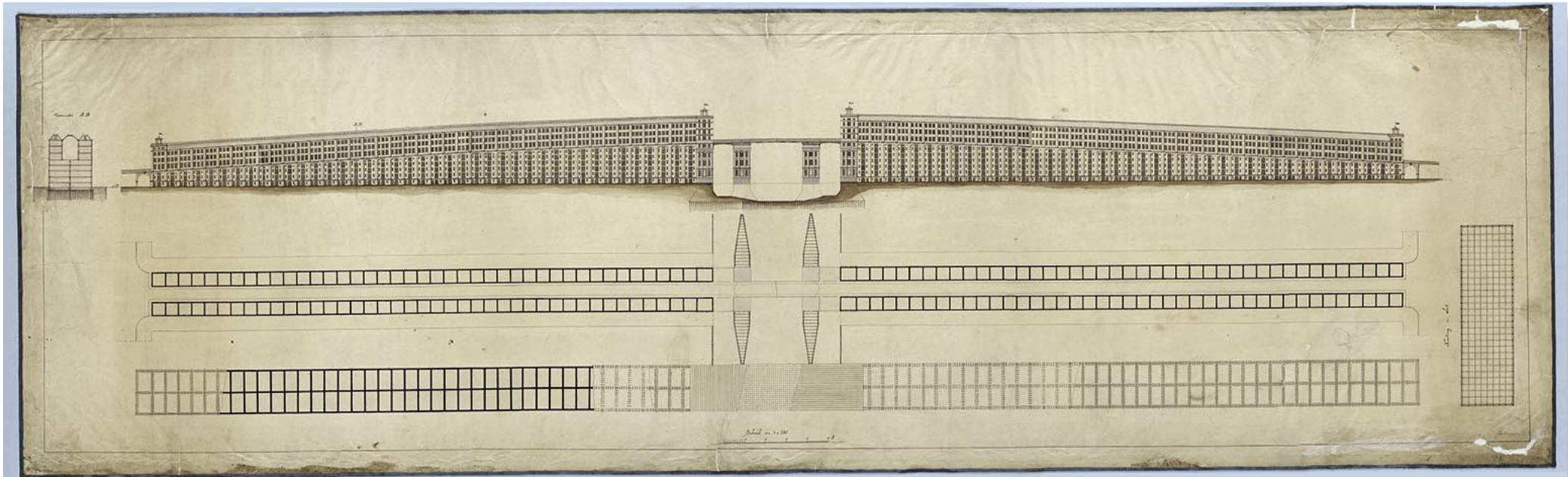




Jan Galman was niet voor een gat te vangen. Als het geheel onbetaalbaar leek, nam hij de omgeving mee in het plan en liet de bebouwing rondom het project financieren. In dit plan stonden de landhoofden vol met pak- en woonhuizen en ook op de geplempte eilanden was plaats voor verkoopbare percelen. Galman wist nog niets over een centraal treinstation dat op diezelfde plek ging komen.

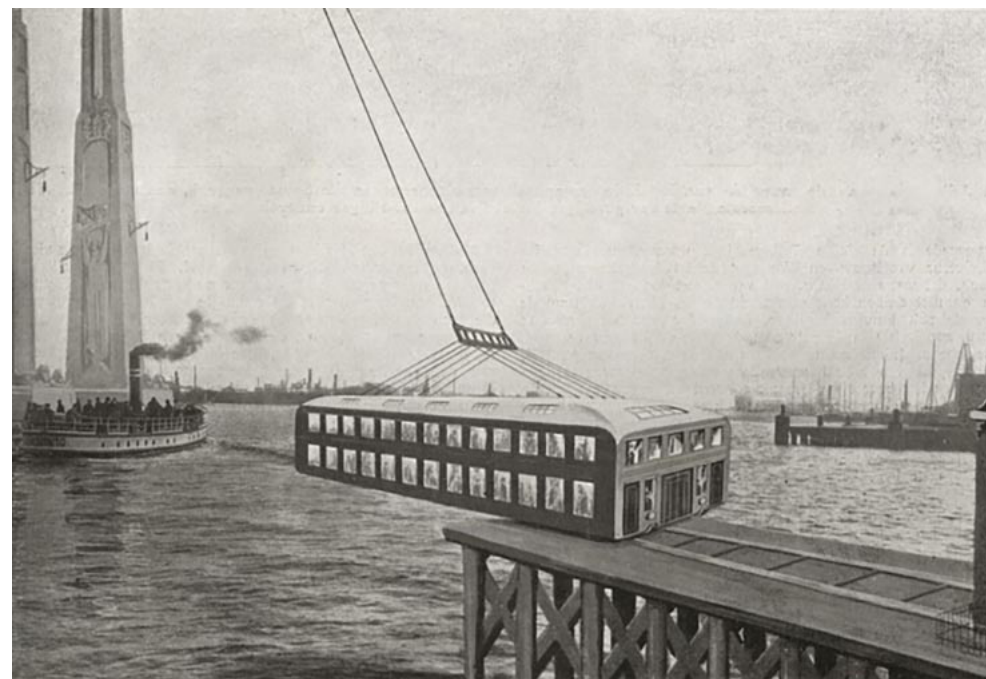


- ▲ *Is de financiering nog niet rond te krijgen? We kunnen ook nóg meer huizen op de landhoofden plaatsen! Op een vaargeul na heeft Galman hier een complete dijk door het IJ gelegd met twee minuscule doorvaart voor kleine boten en een grote in het midden.*
- ▼ *Jan Galman kon ook wel een hangbrug leveren! Hier een combinatie met traliekoker-ondersteuning om de overspanning zo groot mogelijk te kunnen maken*



dienden nu ook nog over het spoor geleid worden, wat de aanloop alleen maar groter maakte. Er is een plan dat van de Texelsekade eerst naar het westen opstijgt, met een bocht over de spoorbaan gaat met een ondersteuning op de De Ruijterkade en dan oversteekt naar het Tolhuis. De ontwerper was de technaut H.L.Geveke, oprichter van de Grote Industriële Club. Hij legde zijn plan in 1918 voor in een brochure. Ook dit plan struikelde over de extreem hoge kosten.

Nu de afdeling kermisattracties. In 1887 stelde Gerard Willem Schimmel (1856-1926) een torenbrug voor die hij technisch liet uitwerken door ir. E. Haverkamp. Het plan bestond uit twee torens met een hellend wegdek dat schroefsgewijs een hoogte van 15 meter bereikte. Het was toegankelijk voor alle soorten verkeer, zelfs de paardentram kreeg een baanvak. Voor schepen die hoger dan 15 meter waren, was er boven de vaargeul een draaibrug. Men was zó onder de indruk van het ontwerp dat een grote presentatietekening naar de Wereldtentoonstelling in Parijs werd gestuurd. De tekening laat niet duidelijk zien hoe breed de weg naar boven was, namelijk 13,5 meter, verdeeld in voetgangers-, rijtuig- en trambaan.



In 1915 deed het tijdschrift 'Het Leven' nog een duit in het zakje door een impressie van de slingercabine te tonen die een twee verdiepingen tellende cabine van de ene naar de andere wal te slingeren.

Volmaakte waanzin en zeker niet serieus bedoeld..., wel grappig. Wij weten allemaal wat er van het idee 'brug' en 'tunnel' terecht is gekomen. In 1957 opende als eerste brug over het IJ de Schellingwouderbrug, ver voorbij het havengebeuren en zelfs voorbij de Oranjesluizen. Ook daarin kwam nog steeds een beweegbaar brugdeel voor schepen met masten. Extra handicap en sterk kostenverhogend moest die brug ook nog over het Amsterdam-Rijnkanaal gebouwd

- ▲ Een slingercabine wordt over het IJ gezwiept; het werd niet duidelijk gemaakt of dit een 1 april-grap was of ernst
- ◀ De torenbrug van Schimmel (zie ook de omslag)



worden, met Zeeburg als steunpunt in het midden. Het was een project van de overheid naar een ontwerp van Rijkswaterstaat.

De lengte van alleen de Schellingwouderbrug is 791 meter bij een hoogteverschil van 12 meter en met een doorvaarthoogte van 9,10 meter. Over het Amsterdam-Rijnkanaal ligt in het verlengde de Amsterdamsebrug met een lengte van 1074 meter en

een doorvaarthoogte van 9,30 meter, zonder bewegend brugdeel. Zij verbindt Zeeburg met Amsterdam-Oost.

Vlak na bouwbegin van de Schellingwouderbrug begon men in 1956 aan de bouw van de IJ-tunnel. Door het stilleggen van de bouw vanwege bestedingsbeperking werd het 1968 voor de tunnel geopend werd. Ondanks dat het een project binnen de stad was en Rijkswaterstaat het helemaal niet zag zitten met die tunnel – en voorrang gaf aan de Coentunnel – is de financiering voornamelijk voor reke-

- ◀ *Luchtfoto van Amsterdamse- en Schellingwouderbrug*
- ▼ *Bouwbegin IJ-tunnel en de nieuwe afdeling van PW die daarvoor opgericht werd- Foto's: Anefo*



ning van het rijk gekomen. De daling begint bij de Foeliestraat en komt bij de Adelaarsweg weer op niveau; lengte tunneldeel 1682 meter met een gesloten deel van iets meer dan een kilometer. Door de IJ-tunnel mag alleen snelverkeer, geen voetgangers en fietsers. Die zijn tot vandaag aangewezen op de ponten.



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

