

# *hoe komt de Mirakelbrug aan zijn naam?*



Het is een mirakel hoe brug nummer 152 ooit de naam *Mirakelbrug* kreeg. De Dienst IVV van de Gemeente Amsterdam stelt het voorzichtig: *De jaarlijkse Stille Omgang herinnert nog aan dit Mirakel. Waarschijnlijk verzamelde de processiegangers uit Haarlem, Beverwijk en omstreken zich bij deze brug om daarna aan de Omgang deel te nemen. J.H. Kruizinga in zijn standaardwerk Amsterdam, stad der duizend bruggen komt niet verder dan Welk mirakel hieraan ten grondslag ligt is ons onbekend, waarmee hij zelfs de verbondenheid met het Mirakel van Amsterdam ter discussie stelt.*

Ver gezocht allemaal, lijkt me. Even wat geschiedenis ophalen.



Bij de naamgeving wordt *niet* bedoeld op de belangrijke pelgrimage naar de 'Heilige Stede' in de Kalverstraat. Het 'mirakel' vond plaats in 1345 en het huis waarin het mirakel geschiedde stond in de Kalverstraat, ongeveer tegenover de jongensingang van het Burgerweeshuis. Het huis werd snel daarna (1346-'47) vervangen door een bedevaartkapel en later door de Nieuwezijdskapel. Alleen..., de pelgrims vanuit het westen namen toen niet de (toen nog niet bestaande) Haarlemmerweg en ook niet de Spaarndammerdijk naar de stad. Nee, ze namen de directe weg van Haarlem naar Sloten, over een weg die eind vijftiende, begin zestiende eeuw pas door de Haarlemmermeer

*Boven: De Haarlemmertrekvaart stopte abrupt vóór de Hoogedijk en liep niet door tot de Singelgracht.*

*Links: Tegenwoordig prijken op bruggen fraaie naamborden, zo ook op brug nr. 152.*



werd verzwolgen. Een der laatsten die deze weg gebruikte was een avontuurlijk ingestelde Maximiliaan van Oostenrijk toen hij Amsterdam in 1481 wilde bezoeken. Deze weg sloot aan op de Heiligeweg die aan de Kostverlorenwetering ter hoogte van de overtoom begon. De miserabele weg over de Spaarndammerdijk kwam pas in de zestiende eeuw als noodoplossing in zwang tot in 1632 de Haarlemmerweg en -trekvaart

*Boven: Dit was de situatie rond 1840, toen de slechting van de vestingwerken afgerond werd. De Haarlemmerpoort is inmiddels vervangen door de Willemspoort. Van de Mirakelbrug was nog geen sprake. Deze situatie zou door de aanleg van het Westerkanaal nog flink wijzigen.*

*Rechts: Brug nummer 152 met masten voor de bovenleiding van tramlijn 5, die naar de Spaarndammerstraat reed. In 1930 werd die lijn doorgetrokken naar de Oostzaanstraat.*

opengesteld werden. Maar toen was de bedevaart al in onbruik geraakt en de Nieuwezijdskapel in handen van de protestanten gegeven. Bovendien liep de trekvaart tot 1875 dood en was er geen Mirakelbrug nodig. Het spreekt bijna vanzelf dat na de Alteratie in 1578 het gedaan was met grootscheepse bedevaarten en processies. Dat heeft geduurd tot er eind negentiende eeuw sprake was van een emancipatie van katholieken in Nederland. Ondanks de gelijkschakeling bij de stichting van de Staat der Nederlanden in 1815 leden de katholieken nog onder weerstand van de overwegend protestantse stadsbesturen en bleven processies verboden. In 1878 liepen 30 recalcitrante Amsterdamse katholieken een (letterlijk!) stille omgang, wat



de wedergeboorte in 1881 van de processie vanuit de Kalverstraat ter hoogte van de Nieuwezijdskapel zou betekenen. Deze Stille Omgang zou de naamgever van brug nummer 152 zijn.

<http://www.meertens.knaw.nl/bedevaart/bol/plaats/30/>

De Haarlemmertrekvaart werd ter gelegenheid van de aanleg van het Westerkanaal (openstelling 1875) doorgetrokken tot het stadswater, de Singelgracht (zie kaartjes op pag. 3 en hier onder). Toen pas was een brug over het verlengde deel van de vaart nodig, de brug die nu Mirakelbrug heet. De eerste



Stille Omgang vond plaats in 1881, de eerste groep uit Haarlem, wat toen tevens de eerste georganiseerde groep van buiten Amsterdam was, kwam in 1886 naar de stad. Maar waarom deze groep uitgerekend op het Nassauplein, het einde van de Haarlemmerweg, zou moeten verzamelen weet niemand plausibel te maken. Eindhalte openbaar vervoer? Parkeerplaatsen voor koetsen? Om hoeveel personen, enkele tientallen en dat

*Boven: De omvangrijke werkzaamheden aan het Nassauplein en beide bruggen. Eerst werd de Willemsbrug aangepakt, daarna de Mirakelbrug. Foto uit 1928.*  
*Links: De situatie kort voor het doortrekken van de trekvaart tot de Singelgracht. Het Westerkanaal is geopend en de HIJSM heeft de spoorlijn reeds doorgetrokken tot het hulpstation Westerdok.*

één dag in het jaar, zou het gegaan zijn? Dan had de brug eerder naar een der jaarmarkten geheten. En waarom een brug waar men niet overging maar die opzij lag? In 1886 zullen de deelnemers aan de processie vanuit Haarlem over de Haarlemmerweg of met het spoor op het hulpstation van de HIJSM aan het Westerdok zijn aangekomen. Het station Willemspoort was 1878 verdwenen en het CS ging in 1889 open. Na 1886 zullen deelnemers uit het westen zeker doorgereden zijn naar een der eindstations, omdat ze dan veel dichterbij het vertrekpunt van de Stille Omgang waren.

Bruggen hadden zelden een naam in Amsterdam en als dat al het geval was, waren die namen afgeleid van hun geografische ligging of vernoemd naar aansluitende straten of uitvalswegen. De eerste brug over de trekvaart had geen naam, de huidige Mirakelbrug werd gebouwd in 1928-'29 en ook toen kende niemand die brug onder die naam. Dat namen geven stamt uit een latere tijd. Zo kreeg brug nummer 151, de zusterbrug van de Mirakelbrug, de naam Willemsbrug en het zal wel zo zijn dat ook 'onze brug' nou eenmaal een naam moest hebben. Het blijft een mirakel...!

De basculebrug van 1929, een ontwerp van architect Piet Kramer, raakte in onbruik en werd midden 80-er jaren in verbrede vorm in een vaste brug veranderd. Van de oorspronkelijke granieten sierelementen zijn er hierbij veel verloren gegaan. Stadsdeel Westerpark wilde de brug graag in Kramer-stijl herstellen, om zo weer vormaansluiting te vinden bij de naastgele-

*Rechts: De gerestaureerde Mirakelbrug is een vaste brug geworden, maar met het uiterlijk van de oorspronkelijke basculebrug.*

gen beweegbare Willemsbrug (nr.151), eveneens van Piet Kramer en tegelijkertijd gebouwd. Zoveel mogelijk van het nog aanwezige natuursteen (graniet) is hergebruikt en ontbrekende onderdelen zijn opnieuw gehakt. De oorspronkelijke smeedijzeren leuning is op de granieten brugrand teruggeplaatst. Ook het toegangshek tot het Westerpark en de hekwerken langs de kade, met rijke ornamentering, zijn zorgvuldig gereconstrueerd. Replica's van de vier masten, oorspronkelijk ten behoeve van de bovenleidingen van de tram, hervonden hun plaats in de welvingen van het kademetselwerk. Ze dienen nu als masten voor bijpassende lichtarmaturen. De vrijgekomen basculekelder is geschikt gemaakt als verblijfplaats voor vleermuizen, met in- en uitvliegopeningen in de onderdoorvaart.



**De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling**

○ = elders in de lijst ook al genoemd \* = ondersteunend artikel van andere auteur

**Middeleeuws Amsterdam**

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poerte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitbreiding
- De Boerenwetering en zijn loop door Amsterdam
- Hoe oud is het Damrak als kade langs de Amstel?
- Middeleeuwse kloosters van Amsterdam
- Het Sint Anthonius gasthuis (Leprozenhuis)
- \* Het Leprozenhuis te Amsterdam, I. H. van Eeghen 1955
- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Uutersten Nesse bider Amstel; Binnengasthuis
- De metamorfose van die Plaetse tot de Dam
- Amsterdam, van Heren, van bisschoppen en van graven
- Amsterdam, van Hoeken en Kabeljauwen
- Pacificatie, Satisfactie & Alteratie
- Het Papeneiland

**Amsterdams nijverheid, handel en transport**

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)
- \* Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910
- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolenbuurt
- \* Molens in Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende
- \* Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1972
- \* Precario en Windgeld, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1969
- Geschiedenis van Rederij J.H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tram (NHTM)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam

- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Musis Sacrum en Huize Bob
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij

**Amsterdam havenstad**

- Zeehaven in beweging, alle locaties tot WOII
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- \* Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery
- \* Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

**Stadsuitleg 1578-1596**

- De Eerste en Tweede Uitleg 1578-1596
- Rembrandtplein, metamorfose van een onbedoeld plein
- Vlooienburg & Zwanenburg
- De Haarlemmerbuurt, verdeeld over 2e en 3e Uitleg
- De eerste Joodse gemeenten en hun synagogen

**Stadsuitleg 1609-1700**

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

**Stadsuitleg 1877-1921**

- Annexaties 1877-1921
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder

- De Da Costabuurt en de Réveilbeweging, Ria Scharn
- \* Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A.. Huyser
- \* De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- \* Dorpse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996

**Amsterdam-Noord**

- Volewijklanden en Buikslooterham, de ruggegraat van Noord
- De geschiedenis van de Waterlandse tram
- \* Industrie Buikslooterham door Wim Huissen
- \* ENTOS door Wim Huissen
- \* ELTA door Wim Huissen
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij

**Verkeersdoorbraken**

- Damstraat-Paleisstraat 1865-1914
- Raadhuisstraat 1894-1897
- Vijzelstraat 1917-1935
- Weesperstraat 1959-1969; de Wibaut-as

**Amsterdam en het water**

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- 't IJ, van getijderekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z'n smalst
- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?

**Diversen**

- Pakhuis Oostenburg, Fons Baede
- Nieuwe Doelenstraat, Robert Raat
- Regeringsjubileum 1874 Willem III, Paul Graalman

**Jaarboeken, enzovoort**

- Index quizpagina's 2014 en later, kleinere onderwerpen
- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Jaarboek 2016, 11 opstellen, idem
- Jaarboek 2017, 6 opstellen, idem
- Jaarboek 2018, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2019, 8 opstellen. idem